

Alustava
Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027

Talousarvioehdotus vuodelle 2025
Taloussuunnitelmaehdotukset vuosille 2026–2027

HSL:n hallitus 12.6.2024

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

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

Sisällys

1	Toimitusjohtajan esipuhe	6
2	Lausuntopyyntö	8
3	Yleisperustelut	10
3.1	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	10
3.2	HSL-alueen markkinakatsaus	13
3.3	Keskeiset riskit	15
4	Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2025–2027	17
4.1	Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	19
4.2	Kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous	24
4.3	Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	27
5	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	28
5.1	Talousarvion sitovuus	28
5.2	Toimintatulot	28
5.3	Toimintamenot	32
5.4	Rahoitustuotot ja -kulut	37
5.5	Tilikauden tulos	37
6	Investoinnit ja poistot	38
7	Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035	39

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2025-2027

Liite 2: Rahoituslaskelma 2025-2027

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2025-2027

Liite 5: Kuntaosuussskenaario jossa Järvenpää HSL-kunta

Liite 6: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2027

1 Toimitusjohtajan esipuhe

HSL:n ”Asiakkuuksista kestävään kasvuun” strategian viimeinen vuosi on edessä. Olemme edenneet strategian viitoittamalla tiellä, mutta samalla joudumme toteamaan, että emme tule saavuttamaan kaikkia tavoitteita.

Joukkoliikenne ennätyslukemissa (400 miljoonaa nousua vuonna 2025) on osoittautunut haastavaksi tavoitteeksi, kun Helsingin seudun ihmisten liikkumistavat ovat muuttuneet pysyvästi etätöiden vuoksi. HSL:n toteuttaman laajan liikkumistutkimuksen mukaan Helsingin seudun asukkaat tekivät keskimäärin 3,1 matkaa arkipäivässä 2023, kun 2018 niitä tehtiin keskimäärin 3,5. Lisäksi lukuisat rakentamishankkeet ja työmaat haittaavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta, joten korvaavaan liikenteeseen on panostettava. Vuodelle 2024 ennustamme 364 miljoonaa nousua, joten meidän pitäisi saavuttaa lähes kymmenyksen kasvu nousuissa vuonna 2025.

Olemme HSL:ssä edelleen sitoutuneita 400 miljoonan nousun saavuttamiseen. Se vaatii kuitenkin kohdennettuja asiakasymmärrykseen pohjautuvia palvelutason parannuksia, jotta saamme lisää aktiivisia ja sitoutuneita asiakkaita HSL:n palveluiden piiriin. Kehitämme myös digitaalisia palveluita Lipputilihankkeen edetessä tuotantoon, jolloin lähimaksu ja muut uudet lipputuotteet tukevat kasvua.

Nousutavoitteen saavuttaminen tukee kustannustehokkaan joukkoliikenteen kehittämistä, mutta matkustajakilometrin 0,25 € kustannustavoitteen saavuttaminen on osoittautunut mahdottomaksi.

Julkisen talouden tasapainotuksen tarve haastaa koko yhteiskuntaamme. Venäjän hyökkäyksestä Ukrainaan käynnistynyt korkojen nousu aiheutti taantumaa. Samanaikaisesti Suomen julkisen talouden velkaantuminen kohosi ennätyslukemiin. Osana valtion talouden sopeutusta joukkoliikenteen matalampi 10 prosentin arvonnäköverokanta nostetaan 14 prosenttiin vuoden 2025 alusta alkaen. Tämä aiheuttaa noin 6 prosentin korotustarpeen HSL:n lipunhintoihin. Tämän lisäksi infra- ja operointikustannusten nousu (yht. 42 milj. euroa) sekä valtion ilmastoperusteisen tuen poistuminen (11 milj. euroa vuositasona) aiheuttavat painetta hintojen korotukseen.

Vaikka paine lipunhintojen korotukselle on huomattavasti suurempi, HSL tekee vain 8 prosentin lipunhintojen korotuksen, jotta pystymme jatkamaan joukkoliikenteen kasvun tiellä. Tavoitteemme kuntien keskimääräiselle subventioasteelle on ollut 55 prosenttia, mutta sen ennustetaan ylittyvän vuonna 2024. Vuonna 2025 kuntasubventio on 55,9 prosenttia, mikä mahdollistaa edelleen nousutavoitteen saavuttamisen. Tiukemmat säästötoimet johtaisivat merkittävään palvelutason leikkaamiseen ja hintojen korotuksiin.

Myös lähiaikoina valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja. Vuonna 2010 infrakustannukset olivat 59,1 miljoonaa euroa ja ensi vuonna niiden arvioidaan olevan 230,4 miljoonaa euroa. Infrakustannusten voimakas kasvu täytyy rahoittaa joko lippujen hintojen korotuksella tai kuntaosuuksien kasvulla. Jäsenkunnille maksettavien infrakorvausten lisäksi liikenteen operoinnista maksettavat korvaukset kasvavat uusien kalusto- ja varikkoinvestointien myötä. 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.

Tavoitteenamme on, että joukkoliikenteen käyttö on HSL:n asiakkaille vaivattomasti vastuullinen teko. Onnistumme vuonna 2025 alittamaan vuoden 2010 päästötason 90 prosentilla, koska puolet busseistamme kulkee sähköllä ja maksamme liikennöitsijöille ympäristöbonuksia tavoitteen saavuttamiseksi.

Jatkamme laadukkaiden joukkoliikennepalveluiden kehittämistä, innovatiivisten digipalveluiden kehittämistä sekä taloudellisen tehokkuuden parantamista. Tämä vaatii tiivistä yhteistyötä henkilöstömme, jäsenkuntien, muiden viranomaisten, kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa. Haluan kiittää kaikkia tahoja hyvin alkaneesta yhteistyöstä, yhdessä kaikki on mahdollista.

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2 Lausuntopyyntö

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toteutetaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmea vuotta varten laadittavasta taloussuunnitelmasta. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Lisäksi toiminnan suunnittelussa otetaan huomioon kuntayhtymän vastuulle säädetyt tehtävät.

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi ja hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnonleijonalle jäsenkunnille viimeistään 15. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvion kanssa. Taloussuunnitelman tulee perussopimuksen mukaan sisältää mm. strategiasuunnitelman, tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee perussopimuksen mukaan antaa lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta.

Lausuntopyyntö 2025–2027

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa 31.8.2024 mennessä alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025–2027 sekä kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin. Kahta ensimmäistä kysymystä HSL kysyi myös edellisessä, kauden 2024–2026 alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

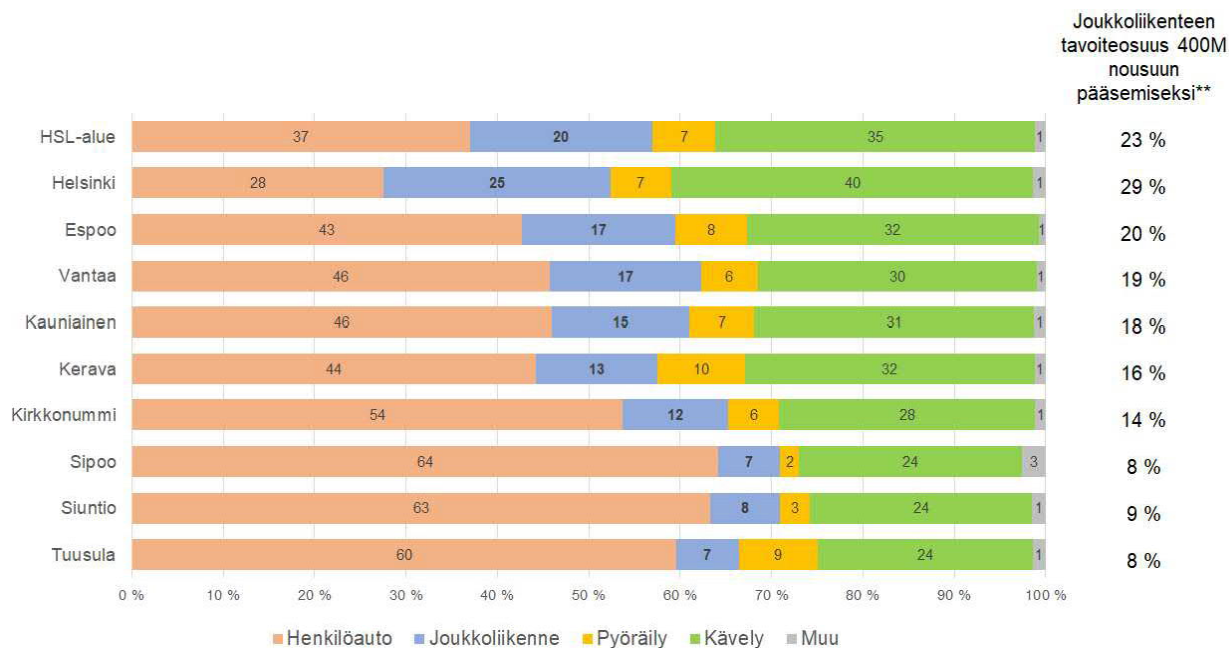
1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
 - Ks. kuvasta 1 ylijäämäkertymän kehitys. Tavoitelähtöinen budjetointi sisältää riskin, että tavoite ei toteudu. Esimerkiksi jos nousut jäisivät ennusteen mukaiseen 375 miljoonaan, alijäämä olisi noin 10-20 miljoonaa suurempi kuin 400 miljoonan nousun tavoitteen mukaisessa talousarviossa. Suunniteltua suurempi alijäämä ei vaikuta kyseisen vuoden laskutettavaan kuntaosuuteen kunnalta, vaan kertyneet yli-/alijäämät tasataan TTS kaudella tulevien kolmen vuoden aikana. HSL:n maksuvalmiuden ylläpitämiseksi, emme esitä kuntaosuushyvityksiä vuosille 2026-2027.
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?
 - Ks. kuvasta 2 joukkoliikenteen, henkilöautoilun, pyöräilyn ja kävelyn osuudet kunnittain vuonna 2023. Kuvassa on myös laskelma siitä, mikä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tulisi olla, jotta 400 miljoonan nousun strateginen tavoite saavutetaan.
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?

Kuva 1. Ylijäämäkertymän kehitys 2010-2025.



Kuva 2. Eri pääkuljetapojen kulkutapaosuudet kunnittain vuositason* 2023. Kunnan vähintään 7-vuotiaiden asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset matkat. (Lähde: HSL:n Liikkumistutkimus 2023.)



*) Liikkumistutkimuksesta 2023 saadut syksyä koskevat tulokset on yleistetty koko vuodelle Traficomien valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta 2016 saatujen kulkutapaosuuksien kausivaihtelukertoimien avulla.

**) Joukkoliikenteen 400 miljoonan nousun tavoite on jaettu kunnille Liikkumistutkimuksesta 2023 estimoitujen nousijamäärien suhteissa.

3 Yleisperustelut

3.1 Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Talousokehitys

Suomen alkuvuoden 2024 talousokehitys on ollut vaisua ja rikkonaista, jatkona edellisvuosien heikolle kehitykselle. Tilastokeskuksen mukaan Suomen bruttokansantuote (BKT) supistui viime vuonna 1,0 %. Tuotannon supistuminen painottui loppuvuoteen 2023, talous on ollut taantumassa jo hyvän tovin. Alkuvuotta värittäneistä poliittisista lakoista huolimatta heikoimman suhdannetilanteen on kuitenkin nähty olevan taantumassa kohti parempaa. Esimerkiksi tulevaa heijastelevien eurooppalaisten ostopääällikköindeksien perusteella heikoin suhdannetilanne vallitsi vuoden 2023 jälkipuoliskolla. Suomen tapauksessa elinkeinoelämän luottamusindikaattorit ovat kuitenkin parantuneet vasta varsin vähän. Kuluttajien luottamus talouteen oli heikoimmillaan energiashokin aiheuttaman voimakkaan inflaation kourissa jo loppuvuodesta 2022, mutta on edelleen alhaisella tasolla. Luottamusta talouteen koetellaan laajasti, eikä se voine olla näkymättä taloudessa. Levottomina ja arvaamattomina aikoina toimintaympäristön ennustaminen on epävarmuuksien vuoksi korostuneen vaikeaa.

Talousovuoden 2023 keskeisen teeman voidaan katsoa olleen inflaation taittäminen, jonka suhteen eteneminen on ollut ripeää. Keskuspankkien inflaatioshokkien nujertamiseksi suuntaamat, toissa vuonna aloitetut rahapolitiikan kiristykset ovat alkaneet vaikuttaa laajemmin. Kohonneet hinta- ja korkotasot ovat vähentäneet investointeja ja kulutusta erityisesti suurempien hankintojen osalta. Suomen näkökulmasta euroalueella vallitsevat korkotasot ovat varsin korkeita, eikä huolia liiallisista inflaatiopaineista Suomen talouden osalta enää yleisesti ole. Yhdenmukaistettu kuluttajahintaindeksi painui maaliskuussa 2024 vain lähes puolen prosentin tuntumaan etenkin edullisemmän energian myötä. EKP kuitenkin toimii koko euroalueen tilanteen perusteella.

Vuodelle 2024 Suomen Pankki ennustaa Suomen bruttokansantuotteen supistuvan 0,5 %. Talouden toipuminen edistyisi vuoden loppua kohden. Vuonna 2025 bruttokansantuotteen odotetaan kasvavan 1,7 %, mutta vuonna 2026 kasvu hidastuisi hiukan. Työllisyysasteen odotetaan olevan alimmillaan vuoden 2024 aikana. Lomautusten myötä työllisyys on säilynyt suhdanteeseen nähden kohtuullisena. Työllisyyden kehitys pitkälti määrittää taantumien syvyyttä ja sitkeyttä. Alkukevään työttömyysluvussa on nähty viitteitä työllisyyden käänteestä heikompaan. Tilastokeskuksen mukaan työttömyysaste nousi vuodessa alle 7 prosentista noin 9 prosenttiin. Erityisesti korkeakoulutettujen työttömyyden on odotettu nousevan korkeimmalle tasolle vuosien, mikä voi levitä talouteen laajemminkin.

Inflaation odotetaan painuvan vuonna 2024 alle prosenttiin. Vuonna 2025 se kuitenkin kiihtyisi hieman. Kuluttajahintojen nousua pitävät yllä lähinnä palvelut. Inflaation hidastuminen suhteessa palkankorotuksiin on parantanut kuluttajien ostovoimaa, ja vuonna 2023 palkansaajien reaaliensiot alkoivat vähitellen palautua suuresta inflaatioshokista. Toisaalta väliaikainenkin työttömyyden kasvu ja sosiaaliturvaan kohdistuvat heikennykset tarkoittavat ainakin lyhyemmällä aikavälillä sitä, että ostovoiman palautuminen on hidasta ja epätasaista. Myös toteutunut osa-aikatyön osuuden kasvu on pienentänyt etenkin yksityisen sektorin palkkasummaa.

Yleisesti taloutta vaikuttaa määrittävän varsin odottava tunnelma liittyen siihen, kuinka korkojen odotetaan kehittyvän. Yhdysvaltojen edelleen vahvojen työmarkkinoiden vetämä maailmantalouden odotettua vahvempi kehitys on tarkoittanut sitä, että optimismia liittyen korkojen laskuun on hillitty myös Euroo-

passa. Korkojen laskuodotukset vuodelle 2024 ovat miltei puoliintuneet muutamassa kuukaudessa. Yhdysvaltojen talouden vahva, toisaalta voimakkaan julkisen velkaantumisen ruokkima inflatorinen kehitys voi rajoittaa korkojen laskua. Euroalueella inflaatio on hidastunut ennakoidummin, mutta kovin eriparinen korkojen alentaminen suhteessa Yhdysvaltoihin kuitenkin kasvattaisi riskiä inflaation nopeutumisesta myös Euroopassa muun muassa raaka-aineiden ja energian tuontihintojen kautta.

Myös Euroopassa palvelujen inflaatio on edelleen keskuspankin tarkkailussa. Toisaalta kireänä pysyvä korkotaso kasvattaa taantumana syvenemisen riskiä. Etenkin teollisuuden tilanne on jo valmiiksi herkkä. Talouspolitiikkaa joudutaan siis tekemään korostuneen tasapainoillen, etenkin kun inflaatiotavoitteiden saavuttamisessa viimeiset desimaalit ovat talouden ja politiikan ristiaallokoissa vaikeimpia.

Kotimaassa julkista taloutta sopeutetaan mittavilla reformeilla ja leikkauksilla, joiden tavoitteena on julkisen velkasuhteen kasvun pysäyttäminen. Ikääntymisen ajama sosiaali- ja terveystalouden nopea kasvu haastaa myös osin ikääntymisen vuoksi jo vuosia vauhdilla kasvaneen kansantalouden julkista rahoituspuolea. Julkisyhteisöjen velkasuhde kasvoi Suomessa vuonna 2023 eniten koko EU:ssa. Julkista taloutta pyritään tervehdyttämään leikkauspainotteisesti ja hallituksen työlinjaan nojaten, mikä johtaa toimien osin epätasaiseen kohdentumiseen. Julkisen talouden sopeutustoimia realisoituu tilanteessa, jossa suhdanne ja mielialat ovat jo ennalta heikkoja. Leikkausten lisäksi budjettiriihessä päätetyillä yleisten alv-kantojen korotuksella on talouteen huomattavia vaikutuksia.

Valtiovarainministeriön mukaan kehysriihen päätökset heikentävät yksityistä ja julkista kulutusta. BKT:n lähivuosien kasvu heikkenisi noin 0,5 prosenttiyksikköä. Alv-kantojen korotus nostaa inflaatiota 0,7 prosenttiyksikköä. Lähivuosien ennusteessa hyvinvointialueiden alijäämät katetaan, eivätkä kunnat sopeuta talouttaan, vaikka velkaantuneisuus ja pienentynyt tulopohja paineistavat niitä.

Vuoden 2025 alusta voimaan tuleva henkilökuljetusten alennetun arvonlisäverokannan korottaminen 14 prosenttiin nostaa matkustamisen hintaa ja heikentää joukkoliikenteen hintakilpailukykyä. Varsinkin lyhemällä aikajänteellä etenkin pienempituloisten ostovoimaan kohdistuneet shokit voivat heijastua liikumiseen. Valtion verotulot liikenteestä supistuvat vauhdilla autokannan uudistumisen myötä.

Nopeana jatkunut työikäisten maahanmuutto siivitti Suomen vuoden 2023 väestönkasvun suurimmilleen miltei 70 vuoteen ja paikkaa tilannetta Suomen kannalta haastavan ikärakenteen suhteen. Koska väestö ikääntyy ja syntyvyys on maailmalla laajalti alhaista, ei työvoiman niukkuus liene ohimenevää, vaikka tekoälyn kehitys tarjoaa mahdollisuuksia talouden tehostamiseen.

Heikko kasvu ja työtaistelutoimiksi heijastuva poliittinen eripura riskeeraa Suomen vakautta ennustettavana investointi- ja toimintaympäristönä. Maailmanmarkkinoilla hinnoiteltujen riskilisien ja tuottovaateiden nousu voisi periaatteessa kärjistyä julkisen talouden kriisiksi. Esimerkiksi valtion luottoluokituksen laskulla olisi kauaskantoisia vaikutuksia niin suomalaisten julkiseen kuin yksityiseenkin talouteen.

Toimintaympäristön positiivisena piirteenä on ripeästi edennyt Suomen energiantuotannon kestävyyttä ja omavaraisuutta tukeva kehitys. Sähkön hinta vaihtelee huomattavasti, mutta on ainakin suhteellisesti keskimäärin edullista. Vuosikymmenen loppua kohden energiaintensiivisten investointien toteutuminen sekä varastoinnin ja siirtoyhteyksien kehittyminen voivat muuttaa tilannetta.

Sota Euroopassa on jatkunut jo yli kaksi vuotta. Vaikka voimasuhteet muuttuvat, ei loppua näy. Energia-asetta on saatu rajattua, mutta geopolitiittisia riskitekijöitä liittyy Ukrainan lisäksi esimerkiksi Lähi-itään ja

Kiinaan. Näiden arvaamaton tilanne langettaa varjoja maailmantalouden ylle öljymarkkinan, keskeisten logistiikkaväylien ja tuotantoketjujen osalta. Geopoliittinen tilanne pitää inflaatio-odotuksia sitkeästi ylhäällä esimerkiksi öljyn vuoksi.

Myös ilmastonmuutoksen vaikutukset esimerkiksi kuivuuden osalta ovat taloudelle uhkakuvia tuottava riskitekijä. Ruuan ja polttoaineiden tarjontashokit voivat pahimmillaan aiheuttaa maailmanlaajuisen kriisin. Maailmantaloudessa on käynnissä murrosvaihe, joka voi heijastua myös tuleviin vaaleihin. Parlamentaarisen toiminnan heikompi ennakoitavuus vaikeuttaa sääntelyn kehityksen ennakoitua.

Yhdysvaltojen vaalit, sisäpoliittiset ongelmat ja protektionismi voivat heijastua koko maailmantalouteen. Kansainvälisten liittolaisuuksien vaaliminen ja yhteyksien turvaaminen ovat arvossaan. Varautuminen ja varustautuminen vähentävät muiden tavoitteiden painoarvoa. Kaupan esteet ja valtioiden tukipolitiikka heikentävät maailmantaloutta. Suomelle vaikutukset voivat olla korostuneen negatiiviset.

[Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä](#)

Tilastokeskuksen mukaan Helsingin seudulla asui vuoden 2024 ensineljänneksen lopulla yli 1,59 miljoonaa ihmistä. Viikkaan kasvuvuoden 2023 myötä väestö on kasvanut vuodentakaisesta lähes 27 000 hengellä, yli 1,7 %. Esimerkiksi Helsinki kasvoi vuonna 2023 lähes 10 500 asukkaalla ja koko pääkaupunkiseutu lähes 24 000 asukkaalla, mikä oli noin 60 % koko maan väestönkasvusta. Väestönkasvu jatkui vahvana vuoden 2024 ensineljänneksellä, vaikka hidastuikin hieman. Ennakkotietojen mukaan etenkin Espoon ennätyskasvu hidastui ja oli nyt alle 1300 henkilöä. Kehyskuntien kasvu on puolestaan nopeutunut.

Seudun kotimainen nettomuuttovoitto on palautunut korona-ajan negatiivisista luvuista vuositasona noin neljään tuhanteen. Väestönkasvu perustuu kuitenkin valtaosin maahanmuuttoon. Ukrainalaisten kotikuntalaisuuden haku on ollut huomattavaa, mutta myös Aasian maista peräisin oleva maahanmuutto on mittavaa ja seudun työmarkkinoille olennaista. Luonnollista väestönkasvua ei juuri ole.

Helsingin seudun asuntomarkkinatilanne jatkuu haastavana. Asuntoja on valmistunut ja edelleen valmistumassa runsaasti. Vuonna 2023 pääkaupunkiseudulle valmistui lähes 17 000 asuntoa, mutta asun- rakentamisen käynnissä oleva romahdus näkyy myös Helsingin seudulla. Esimerkiksi Uudenmaan vuositason asuntorakentamisen aloitukset ovat lähes puolittuneet kahden vuoden takaisesta. Seudulla kuitenkin riittää korkean arvostustason alueita, joilla markkinaehtoinenkin rakentaminen jatkuu heikossakin tilanteessa, kaavojen salliessa ja tonttihintojen joustaessa. Kerrostaloasuntojen tuotanto-osuus on pysynyt korkeana. Valtion tukeman ARA-tuotannon osuus on kasvanut, mutta siihen kohdistuvien muutosten on tarkoitus alkaa vaikuttaa vuonna 2025.

Asuntokannassa on vielä väljyyttä uusien asuntojen hitaan täyttymisen vuoksi. Pääkaupunkiseudulla asuntokuntien määrä kasvoi vuonna 2023 alle 12 000:lla, mikä on huomattavasti alle valmistuneiden asuntojen määrän. Lyhyellä aikavälillä asuntoja siis riittää vastaanottamaan seudulle kohdistuvaa väestönkasvua. Vuokrat ovat nousseet hitaasti kustannuksiin nähden, asuntokauppa on ollut alamaissa ja hinnat ovat korjautuneet myös korkeampien korkojen vaikutuksesta alaspäin etenkin kalliimmilla alueilla. Tulevina vuosina asuntokannan kasvun hidastuminen määrittäne asuntomarkkinatilannetta ja hidastanee seudun väestönkasvua. Myös hallituksen esimerkiksi asumistukeen kohdistamat muutokset voivat aiheuttaa lisääntyvää liikehdintää ja vaikeuttaa esimerkiksi työvoiman saatavuutta seudulla. HSL:n nä-

kökulmasta asuinrakentamisen hiipuminen tarkoittaa sitä, että uusien infrahankkeiden varsille ei välttämättä saada odotettua määrää joukkoliikenteen käyttäjiä. Tämä voi vaikuttaa heikentävästi HSL:n talouteen.

Suomen talouden alakulo näkyy myös aluetaloudessa. Kulutuskäyttäytyminen on korkojen nousun myötä varovaista. Seudun kokonaistuotannon arvo pieneni vuoden 2023 lopun neljänneksellä 4,3 % vuodentakaisesta. Erityisesti teollisuuden ja rakentamisen tuotanto supistuivat. Tuotannon määrä kasvoi hieman kaupan alalla, informaatio- ja viestintäaloilla sekä liike-elämän palveluissa.

Seudun matkailu ei ole täysin toipunut vuosikymmenen alun shokeista ja esimerkiksi heikentyneistä Aasian yhteyksistä. Tämä vaikuttaa heikentävästi seudun elinkeinoelämään ja erityisesti Helsingin kantakaupunkiin, jonne on kuitenkin avautunut runsaasti uutta hotellikapasiteettia. Matkailijalle yöpyminen Helsingissä voikin olla usein varsin edullista.

Samanaikainen kotimaisen kysynnän heikentyminen, mittava kauppakeskustarjonta sekä kulutuskäyttäytymisen ja asiainnin siirtymä verkkopalveluihin haastavat kivijalkaa. Myös esimerkiksi keskeinen taapahtuma-areena on pois käytöstä, eikä viitteitä lähiaikojen muutoksesta sen suhteen ole. Seudun kiinteistömarkkina on odottavassa tilassa. Lukuisat samanaikaiset, saavutettavuutta väliaikaisesti heikentävät katutyöt haastavat joukkoliikenteen järjestämistä seudun ydinalueilla.

Myös muita liikkumispalveluita on koeteltu suhdanteen, kustannustason nousun ja rahoitusolojen kiristymisen muodossa. Moni yhteiskäyttöautopalvelu on lopettanut toimintansa. Uudenmaan tasolla yksityisautojen ensirekisteröinnit ovat palautuneet 8,6 prosentin kasvuun. Täyssähköautojen osuus oli jo lähes 39 %, ja niistä noin puolet rekisteröitiin yritysten nimiin.

HSL:n syksyllä 2023 toteuttaman Helsingin seudun liikkumistutkimuksen tulokset viittaavat siihen, että liikkumistottumukset ovat muuttuneet koronapandemian vaikutuksesta varsin pysyväluonteisesti. Joukkoliikenteen ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet ovat laskeneet, kun taas kävelyn osuus on kasvanut. Paikallisuus, kävely ja koti vaikuttavat korostuvan ihmisten käyttäytymisessä aikaisempaa enemmän, mikä vaikuttaa seudun joukkoliikenteen järjestämiseen ja taloudellisuuteen. Etätyö on pysynyt seudulla yleisenä, eikä joukkoliikenteen käyttö ole vielä palautunut koronashokista, toisin kuin monella pienemällä kaupunkiseudulla, jolla kirjattiin vuonna 2023 ennätyslukemia joukkoliikenteen käytössä.

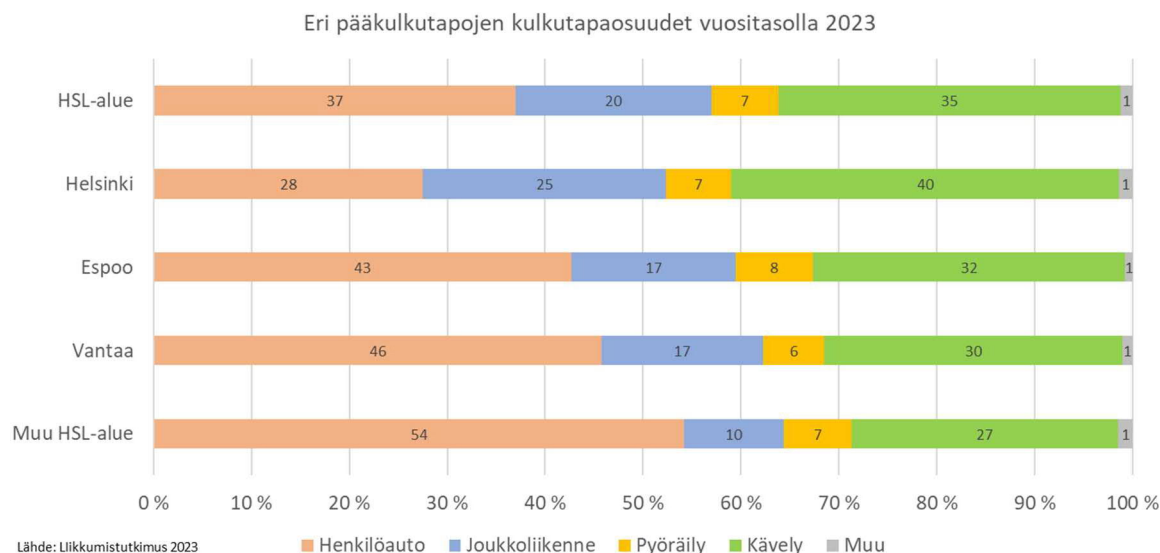
3.2 HSL-alueen markkinakatsaus

Joukkoliikenteen markkinaosuus koko HSL-alueella on laskenut korona-aikaa edeltävästä 24 prosentista (v. 2018) 23 prosenttiin syksyn 2023 arkiliikenteessä. Laskua selittää joukkoliikennematkojen väheneminen erityisesti niillä alueilla, jossa etätyöskentely on yleistä eli Espoossa ja kehyskunnissa sekä toisaalta joukkoliikennematkojen korvautuminen kävelyllä erityisesti Helsingin keskustassa. Yleinen liikkuminen on vähentynyt merkittävästi Helsingin seudulla ja erityisen paljon Helsingin keskustaan suuntautuvissa matkoissa. Helsingin keskustassa toisaalta korona-aikana ratikkamatkoja ohjattiin tehtäväksi kävelleen, eivätkä nämä matkat ole palautuneet joukkoliikenteeseen.

HSL:n strateginen tavoite on, että vuonna 2025 HSL-alueella tehdään 400 miljoonaa nousua joukkoliikenteeseen. Kuvassa 2 on esitetty eri pääkulkutapojen kulkutapaosuudet HSL-alueella vuositasolla vuonna 2023. Kun kulkumuoto-osuus tasataan koko vuodelle, joukkoliikenteen markkinaosuus oli HSL-

alueella vuonna 2023 20 prosenttia. Jotta 400 miljoonan nousun tavoitteeseen päästäisiin, joukkoliikenteen markkinaosuuden pitäisi HSL-alueella kasvaa ensi vuonna koko vuoden osalta 20 prosentista 23 prosenttiin. Helsingissä joukkoliikenteen osuuden pitäisi kasvaa 29 prosenttiin, Espoossa 20 prosenttiin, Vantaalla 19 prosenttiin ja muualla HSL-alueella yhteensä 12 prosenttiin.

Kuva 3. Eri pääkulkutapojen kulkutapaosuudet HSL-alueella 2023. (Lähde: HSL:n Liikkumistutkimus 2023.)



Kasvua pitäisi saada kaikilla markkina-alueilla, mutta erityisesti Helsingin keskustaan suuntautuvissa matkoissa, vapaa-ajan matkoissa ja autoilla tehtävistä työmatkoista. Kokonaiskasvutavoite vuodelle 2025 on lähes 30 miljoonan nousun kasvutavoite. Jos tavoittelemme joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvua puhtaasti automatkoista, autoilun markkinaosuuden pitää laskea selvästi ensi vuonna 37 prosentista 34 prosenttiin.

Keskeisimpiä joukkoliikenteen kasvumarkkinoita ovat Helsingin keskusta, pikaratikan kehitysväylä, Espoon metron vaikutusalue sekä junaratojen varret. Myös Helsingin seudun vahva väestönkasvu ja kasvun keskittyminen joukkoliikennekäytävien varrelle tukee kasvua lähivuosina.

Tällä hetkellä HSL:n voimakkaimmin kasvava erillismarkkina on yritysmyynti, jonka vuotuinen kasvuvauhti on ollut vuodesta 2022 yli 50 % vuodessa. Vuoden 2024 myyntitavoite on 40 miljoonaa, mutta ennuste näyttää, että myynti ylittää 50 miljoonaa. Vuoden 2025 alustava myyntitavoite on 65 miljoonaa ja pidemmän tähtäimen myyntitavoite asettuu yli 100 miljoonaan. HSL-seudulla työssäkävien ihmisten markkinasta meillä on tällä hetkellä työmatkaedun piirissä arviolta noin 15 % eli kasvunvaraa markkinassa on vielä selvästi. Kasvua haetaan vahvasti sekä oman myynnin että työsuhde-etukumppanien kanssa tehtävän yhteistyön avulla. Asiakkuuksissa korostuvat erityisesti asiantuntijaorganisaatiot, joiden tavoitteena on kannustaa ihmisiä nykyistä enemmän etätöistä toimistolle, sekä toisaalta palveluala, jossa työsuhde-etu on kilpailuetu rekrytointitilanteissa. Uutena markkinana näemme Helsingin seudun tapahtumat, joiden kanssa pääsemme syventämään yhteistyötä sen jälkeen, kun lipputilihankkeen mahdollistamat tunnustepohjaiset liput ovat käytössä. Tämä mahdollistaa esimerkiksi tapahtumalipun toimimisen suoraan matkustusoikeutena joukkoliikennevälineissä.

3.3 Keskeiset riskit

HSL:n toimintaympäristöstä kumpuaa useita keskeisiä riskejä, jotka voivat toteutuessaan heikentää mahdollisuuksia päästä kauden tavoitteisiin. Keskeiset riskit on tässä esitetty järjestyksessä yleisistä ja laajemmista toimintaympäristön riskeistä siirtyen kohti HSL:n toimintaan yksityiskohtaisemmin liittyviä riskejä.

Turvallisuuteen ja yhteiskunnalliseen tilanteeseen liittyvät keskeiset riskit

Turvallisuuspoliittisen tilanteen muutos aiheuttaa HSL:lle uudenlaisia haasteita. Informaatiovaikuttaminen sekä yhteiskunnan kriittisiin digitaalisiin palveluihin kohdistuvat palvelunestohyökkäykset ovat lisääntyneet merkittävästi. **Palveluidemme kokonaisvaltainen jatkuvuudenhallinta, tiedon eheys ja saatavuus ovat kyberturvallisuustoimintamme keskiössä.** Tavoitteena on liiketoiminta- ja riskiperusteisen kyberturvallisuuden balanssi, joka riittävällä tasolla tukee organisaatiota ja strategiaa sekä mahdollistaa matkustajille luotettavat ja toimivat palvelut. Mainitut teemat ja ilmiöt, sekä niiden hallinnan jatkuva parantaminen ovat kyberturvallisuustyömme keskeisiä tavoitteita.

Vuoden 2024 alkupuolella **lakot** vaikuttivat HSL:n toimintaan merkittävästi. Poliittinen tilanne ja sen vaikutukset työmarkkinatilanteeseen (erityisesti poliittisten lakkojen rajoittaminen tai vaihtoehtoisesti rajoittamistoimien vastustaminen ja sitä kautta poliittisen lakkojen yleistyminen) muodostavat merkittävän riskin joukkoliikenteen toimintavarmuudelle ja strategisille tavoitteille. Lakot vaikuttavat HSL:n toimintaan myös silloin, kun ne kohdistuvat toiselle alalle, jos ne ovat niin merkittäviä, että suuria määriä työntekijöitä jättää työmatkat tekemättä, tai asiakkaat eivät matkusta palveluiden pariin, koska ne eivät ole lakon takia käytössä.

Joukkoliikenteen lipunhintoja rasittavat muun muassa kasvaneet kustannukset, tuleva joukkoliikenteen arvonlisäveron nosto sekä pienentynyt valtion tuki. Kuntien velkaantumisen huima kasvu ja synkät talouden näkymät saattavat myös vaikeuttaa kuntien panostamista joukkoliikenteeseen ja ylipäänsä kestäviin liikkumismuotoihin. Seuraukset yksityisautoilun kasvamisesta vaikuttavat haitallisesti koko yhteiskunnan hyvinvointiin usealla eri saralla, kuten heikentyneenä liikenneturvallisuuksena, kasvaneina melu- ja hiukkaspäästöinä sekä ruuhkautumisena.

HSL:n rahoitusmalliin ja toiminnan häiriöihin liittyvät keskeiset riskit

Infrakorvausjärjestelmä muodostaa nykymallilla jatkuessaan vuosi vuodelta yhä merkittävää lipunhintojen korotuspainetta. Vuonna 2025 HSL:n kustannuksista jo 24 % eli 230 miljoonaa euroa muodostuu infrakorvauksista. Lisäksi varikkokustannukset laskutetaan pääosin liikennöinnin kustannuksissa, mutta ne vaikuttavat myös infrakorvausten määrään. Esimerkiksi Koskelan ja Ruskeasuon raitiovaunuvarikkojen rakennushankkeet kasvattavat infrakustannuksia yhteensä noin 87 miljoonalla eurolla 30 vuoden poistoajalle. Liikennöintisopimusten kautta maksettavat raideliikenteen varikkokustannukset ovat myös kiinteitä kustannuksia, joiden suuruuteen ei voida vaikuttaa palvelutasoa muuttamalla.

Vuonna 2025 uusia infrakustannuksia muodostuu raitioliikenneyhteyden avaamisesta välille Kalasatama-Pasila sekä Ruskeasuon varikosta. Lisäksi infran vanhetessa sen ylläpitokustannukset kasvavat ja korjaustarpeita tulee enemmän. Mikäli nykyiseen infrakorvausjärjestelmään ei tehdä muutoksia, muodostuu lippujen hinta pian liian kalliiksi käyttäjille.

Tulevina vuosina tiedossa on **merkittävä määrä työmaita, jotka heikentävät joukkoliikenteen luotettavuutta ja vaikeuttavat matkustajamäärätavoitteiden saavuttamista**. Työmaat kasvattavat merkittävästi myös liikennöintikustannuksia korvaavan liikenteen hankinnan ja liikenteen hidastumisen vuoksi.

HSL:n lipunmyynnistä yli 65 % tapahtuu mobiilisovelluksen kautta. HSL-sovelluksen toimintahäiriöt muodostavat näin ollen riskin HSL:n liiketoiminnalle. Sovellus on myös keskeinen matkustajainformaation kanava, mikä korostaa toimintavarmuuden kriittisyyttä.

Uuden lippu- ja taustajärjestelmän (Lipputilihanke) käyttöönottoon liittyvät keskeiset riskit

Teemme uuden lippu- ja taustajärjestelmän käyttöönoton yhteydessä merkittäviä uudistuksia palveluihimme. Nykyisin käytössä on kaksi erillistä lippujärjestelmää: LIJ-matkakorttijärjestelmä sekä HSL-sovelluksen taustajärjestelmä. Uudistuksessa yhdistämme nämä kaksi yhdeksi uudeksi lippujärjestelmäksi, joka mahdollistaa tilipohjaisen palvelumallin. Samalla tuomme asiakkaiden käyttöön lähimaksun. Se edellyttää, että vaihdamme eri palvelukanavien taustajärjestelmät sekä 4 200 liikennevälineissä ja asemilla olevaa lukijalaitetta.

Riskit liittyvät siirtymävaiheeseen, jolloin asiakkaiden käytössä on kahdenlaisia lukijalaitteita.

Uusien lukijalaitteiden asentaminen kestää 5–9 kuukautta. Samaan aikaan asennusten kanssa kehitetään ja otetaan käyttöön lukijoiden uusia ja korjattuja ohjelmistoversioita. Asennusten onnistuminen ja aikataulussa eteneminen on edellytys tilipohjaiseen palvelumalliin siirtymiselle. Aikataulun viivästymisen tuo kustannusriskejä, joita liittyy sekä kehittämisen kustannuksiin että ylläpitokustannuksiin.

Uudistamme samaan aikaan myös palvelunhallintaa uuden kumppanin kanssa. Uuden kumppanin vastuulle tulee uuden tilipohjaisen järjestelmäkokonaisuuden laajat tuotannonaikaiset palvelut ja 24/7-palvelutuki.

Muutosta toteuttaa laaja Lipputilihanke, jota HSL:n johto seuraa ja ohjaa tiiviissä yhteistyössä hankkeen kanssa. Muutamme toimintamalliamme, jotta meillä on kyvykkyys hallita, jatkokehittää ja ylläpitää uutta tilipohjaista lippujärjestelmää. Panostamme oikea-aikaiseen ja selkeään viestintään, jotta välttäisimme edellä kuvatut riskit ja siirtymävaiheen aikaisille palveluille syntyvät ylisuuret odotukset. Kun uudistamme palveluitamme, keskitymme laadunvalvontaan riittävällä testauksella ja koekäytöillä ennen varsinaisia käyttöönottoja, jotta saamme käyttöön luotettavan ja toimivan lippujärjestelmän lähimaksuineen.

4 Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2025–2027

HSL:n strategia 2022–2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022, ja nykyistä strategiakautta on jäljellä vuoden 2025 loppuun asti. Strategian mukaisena visionamme on *olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani*. Johdamme seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuksiamme hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. Mahdollistamme sujuvan liikunnan koko seudulla. Toimimme alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta emme toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisemme ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. Rakennamme lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Arvot ohjaavat valintojamme, kun pyrimme kohti kunnianhimoisia tavoitteitamme. Nykyisen strategian mukaiset arvomme ovat:

- **Olemme luottamuksen arvoisia:** Luotamme toisiimme ja meihin voi luottaa. Pidämme antamamme lupaukset ja toimimme vastuullisesti niin taloudellisesti, ekologisesti kuin sosiaalisesti. Toimintamme on johdonmukaista ja avointa.
- **Uudistamme rohkeasti:** Uudistamme ja uudistumme asiakastarpeita kuunnellen. Kehitämme osaamistamme ja asiakasymmärrystämme. Kokeilemme rohkeasti vaihtoehtoisia toimintatapoja ja meillä on lupa oppia myös virheistämme.
- **Onnistumme yhdessä:** Haluamme onnistua yhdessä. Olemme sitoutuneita yhteisiin tavoitteisiimme ja vastaamme niiden saavuttamisesta yhdessä ja yksilöinä. Kuuntelemme, kommunikoimme ja jaamme tietoa aktiivisesti.

Kuva 4. HSL:n strategia 2022–2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun.



Meillä on neljä strategista tavoitetta, joissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

Strategiset tavoitteet on sidottu mittareihin, joiden toteutumista seurataan jatkuvasti:

Kuva 5. HSL:n strategiset tavoitteet 2025.

Tavoite	Mittari
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	Joukkoliikenteen CO2 päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousijamäärä 400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometrikustannus pl. infra 0,25 €/km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä 400 M€, kuntaosuus 50-55 %

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2025–2027 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan. Toiminta- ja taloussuunnitelman kausi 2025–2027 ajoittuu strategiakausion taitekohtaan. Nykyisen strategiakauden arviointia ja uuden strategian suunnitteluprosessia on aloitettu jo vuonna 2024, ja uusi strategia valmistuu vuoden 2025 aikana. Strategiaa kehitetään yhdessä kuntien, asukkaiden, henkilöstön ja muiden sidosryhmien kanssa, ja uusi strategia on voimassa vuodet 2026–2029.

Kuva 6. Talousarvioesityksen strategiset tavoitteet 2025

Strateginen tavoite	Mittari	2023	TA 2024	Ennuste OVK 1-2024	TAE2025	Strategian tavoite
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	CO2-päästöt	-63 % vrt. 2010 taso	-76 % vrt. 2010 taso	-68 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousut	344 milj.	375 milj.	364 milj.	400 milj.	400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometri-kustannus pl. infra	0,28 €/km	0,29 €/km	0,30 €/km	0,28€/km	0,25 €/km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä (ilman tukia ja kuntaosuuksia)	410 M€	402 M€	409 M€	441 M€	400 M€
	Kuntaosuus (ilman koronatukia)	52,7 %	56,5 %	57,2 %	55,9 %	50-55 %

4.1 Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

”Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa” tarkoittaa, että saavutamme HSL-alueella HSL:n strategiassa määritetyn vuoden 2025 nousijamäärätavoitteen, 400 miljoonaa nousua. Koronapandemian vuoksi tehdyt rajoitukset hellittivät vuonna 2021, jonka jälkeen HSL-alueen nousijamäärät ovat vuosittain kasvaneet. Vuonna 2023 nousijamäärä oli 344,2 miljoonaa nousua, mikä on 13,3 % vähemmän kuin vuoden 2019 ennätystulos (396,9 miljoonaa nousua). Vuoden 2019 nousijamäärästä jäätin vuonna 2023 metrolienteessä 14,7 %, raitiolienteessä 22,3 %, junaliikenteessä 14,4 % ja bussiliikenteessä 10,2 %. HSL:n tämänhetkinen ennuste pohjautuen tällä hetkellä tiedossa oleviin palvelutasomuutoksiin sekä tuleviin työmaihin arvioi vuoden 2025 nousijamäärän olevan noin 375 miljoonaa. Ennusteen mukaan strategiakauden tavoitteesta tullaan siis jäämään ilman erillisiä toimenpiteitä noin 25 miljoonaa nousua.

Strategisen tavoitteen mukaisen nousijamäärän saavuttamiseksi tarvitaan onnistumisia kaikilla osa-alueilla teknologisista ratkaisuista lipunmyyntiin ja asiakasymmärryksestä palvelutasomuutoksiin. Tavoitteessa onnistuminen tarkoittaa nousijamäärien kasvattamista kaikilla liikennemuodoilla ja koko seudulla, sekä samalla myös joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamista. Nousijamäärien ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen vaatii merkittäviä panostuksia liikennetarjonnan kehittämisessä.

Jotta saamme joukkoliikenteen käytön ennätyslukemiin, panostamme TTS-kaudella 2025–2027 erityisesti seuraaviin teemoihin:

- Kohdistamme palveluita asiakasymmärryksen ja kysyntäpotentiaalin perusteella
- Parannamme matkustajalaskentadatan laatua
- Kehitämme palveluidemme luotettavuutta ja toimintavarmuutta sekä häiriötilanteiden hallintaa
- Johdamme asiakaskokemusta systemaattisesti ja tavoitteellisesti
- Houkuttelemme uusia asiakkaita ja vahvistamme nykyisten asiakkaiden pitovoimaa.

Näiden teemojen lisäksi HSL on ottamassa vision 2030 mukaisesti vahvempaa roolia myös muiden kestävien kulkumuotojen kuin joukkoliikenteen edistämässä. Valmistelemme parhaillaan esimerkiksi uutta kaupunkipyöräjärjestelmää yhdessä kuntien kanssa. Laadukkaat kävely- ja pyöräily-yhteydet ovat myös joukkoliikenteen etu. Kehitämme yhteistyötä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, jotta kestävät liikkumismuodot olisivat jatkossa yhä houkuttelevampi vaihtoehto auton omistamiselle.

Kohdistamme palveluita asiakasymmärryksen ja kysyntäpotentiaalin perusteella

Toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella palvelujen suunnittelussa keskitytään erityisesti tarjonnan kohdentamiseen kysyntää vastaavasti matkustajatietoja ja asiakasymmärrystä hyödyntäen. Asiakasymmärryksen kerääminen ja sen huomioiminen on suunnitteluratkaisuissa keskiössä. Kohdennetuilla palvelun parantamisilla pyritään saavuttamaan strategiset nousijamäärätavoitteet sekä kustannustehokkuustavoitteet.

Toimintasuunnitelmakaudelle tulemme tekemään alueellisia linjastotarkasteluja koko HSL-alueella tulevien vuosien aikana. Alueellisilla linjastotarkasteluilla pyrimme lisäämään asiakasymmärrystä sekä löytämään potentiaalisia keinoja nostaa matkustajamääriä sekä parantaa linjaston kustannustehokkuutta.

Kasvaville alueille pyritään järjestämään houkutteleva ja laadukas joukkoliikennepalvelu jo etupainotteisesti asiakasymmärrykseen perustuen. Tällä pyritään kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden

kasvuun. Vähäisen joukkoliikennekysynnän alueilla tarkastellaan kriittisesti liikennöinnin kustannustehokkuutta ja tehdään tarvittaessa muutoksia tarjontaan.

Raitioliikenteessä varaudumme tarjonnan lisäämiseen kantakaupungin kysytyimmillä linjoilla työmaiden hellittäessä. Työmaidenaikaiset järjestelyt edellyttävät kuitenkin vielä merkittäviä poikkeusreittejä tulevalle suunnittelukaudelle.

Pikaraitioliikenteessä vuosi 2025 tulee olemaan ensimmäinen vuosi, joka kokonaisuudessaan saadaan ajettua suunnitellulla kuuden minuutin vuorovälillä. Linjan kysyntää ja operoinnin tehokkuutta seurataan erityisellä tarkkuudella. Kruunusiltojen liikenteen käynnistyminen ajoittuu tämän hetken arvion mukaan toiminta- ja taloussuunnitelman viimeiselle vuodelle 2027.

Metrolikenteessä varaudutaan lähivuosina kohdennettuihin tarjonnan lisäyksiin, joiden tarkoituksena on kasvattaa matkustajamääriä ja vauhdittaa metrolikenteen nousijamäärien palautumista. Nykyistä arkipäivien keskenään poikkeavaa ruuhka-ajan vuoroväliä, hybridimallia, tullaan tarkastelemaan kysyntäperusteisesti. Myös iltaliikenteen tihentämistä takaisin vuoden 2020 tasolle arvioidaan.

Yleisesti suunnitelmakaudella erilaiset työmaat tulevat aiheuttamaan muutoksia lähes kaikille liikenne-
muodoille ja lisäävät poikkeustilanteiden määrää. Työmaat aiheuttavat merkittäviä operointikustannusten lisäyksiä eri puolilla HSL-aluetta sekä vaikuttavat erittäin negatiivisesti asiakaskokemukseen ja nousijamäärien kehitykseen. Työmaiden aiheuttamat poikkeusjärjestelyt pyritään toteuttamaan asiakkaiden tarpeita vastaavasti ja mahdollisimman kustannustehokkaasti, tarvittaessa palvelutasoa sopeuttaen. Suunnitelmakaudella kiinnitämme erityistä huomiota poikkeusliikennejärjestelyjen suunnitteluun ja viestintään asiakkaille.

Parannamme matkustajalaskentadatan laatua

HSL on Suomen ainoa avorahastusta hyödyntävä joukkoliikennetoimija ja ymmärryksemme asiakkaiden liikkumisesta ja liikennevälineiden kuormitusasteesta pohjautuu vahvasti ovilaskureihin. Jatkamme laitteiden määrän lisäämistä suunnitelmallisesti mm. liikennöintisopimusten kautta kattavuuden parantamiseksi. Datan laadullisen puolen huomiointi on laitteiden määrän ohella tärkeä osa hyvää lopputulosta ja panostaminen jatkuu vuonna 2023 tehdyn kehittämissuunnitelman kohteita toimeenpanemalla. Kokeilemme myös uusia ratkaisuja datan laadun valvontaan.

Muut muutoksemme vaikuttavat myös matkustajalaskentadataan: Lipputilihankkeen myötä sinisten bussien leimausdatan lähde muuttuu ja tilastointiprosessimme kehittyi ovilaskureiden määrän ja datan laadun kehittyessä.

Seuraamme mittausastetta jatkuvasti ja edistämme aktiivisesti toimenpiteitä sen parantamiseksi. Muun muassa raitiovaunuihin tulee hankkia lisää matkustajalaskentalaitteita kaupunkiraitioliikenteen uuden liikennöintisopimuksen puitteissa. Mittauksessa on aina puuttuvia havaintoja, joiden paikkaamiseksi käytämme mahdollisimman tehokkaita imputointimenetelmiä. Yhdistämme prosesseja eri liikennemuodoissa ja vähennämme siten työmäärää. Pyrimme ottamaan Data Warehousesta enemmän irti ja hyödyntämään Azuren tarjoamia mahdollisuuksia nykyistä laajemmin.

Kehitämme palveluidemme luotettavuutta ja toimintavarmuutta sekä häiriötilanteiden hallintaa

Toimintasuunnitelmakausi pitää sisällään useita joukkoliikenteeseen vaikuttavia rakentamishankkeita ja muita työmaita. Keskeisimpänä näistä ovat Espoon kaupunkiradan työmaat, Kruunusilltojen rakentaminen Hakaniemessä ja Laajasalossa, Junatien metrosillan peruskorjaus, Vartiokylänlahden siltatyömaa, Vantaan raitiotien rakentaminen, Mannerheimintien peruskorjaus, Linnanrakentajan katutyöt, Mäkelänkadun perusparannustyö, Länsi-Helsingin raitiotien rakentaminen sekä Herttoniemen ja Leppävaaran bussiterminaalien remontit. Rakentamishankkeiden aikana tavoitteena on pitää joukkoliikenteen houkuttelevuus hyvällä tasolla ja varmistaa näin asiakkuuksista kiinnipitäminen myös poikkeustilanteiden yli. Tämä edellyttää laajasti toimenpiteitä sekä liikenteen järjestämisessä, hallinnassa, matkustajainformaatiossa että liikennöitsijäyhteistyössä.

HSL:lle on tärkeää, että digipalvelumme ovat asiakkaidemme ja kumppaneidemme luottamuksen arvoisia, emmekä menetä myyntituloja järjestelmien toimintahäiriöiden takia. Varmistamme, että lipunmyynti- ja matkustajainformaatiopalvelumme toimivat 24/7 ja että meillä on selkeät toimintamallit digipalvelujen häiriötilanteiden hallintaan.

Toimintamme tavoitteena on hyvin toteutettu jatkuvuudenhallinta, joka auttaa meitä valmistautumaan ja varautumaan odottamattomiin tilanteisiin. Tämä on tärkeää, jotta pystymme jatkamaan toimintaamme ja palvelemaan asiakkaitamme myös poikkeustilanteissa. Tässä työssä keskeisiä osia ovat riskien ja ennen kaikkea uhkien tunnistaminen ja niiden liiketoimintavaikutusten analyysi, sekä tapauksiin ennalta suunniteltu reagoiminen. Jatkuvuussuunnittelua toteutamme osana jatkuvuudenhallinnan prosessia. Kehitämme suunnitelmat, joilla minimoimme mahdollisten häiriötilanteiden vaikutukset palveluihimme sekä luomme kyvykkyyden palautua toiminnassamme mahdollisimman nopeasti normaalille tasolle. Toimintamme poikkeamiin liittyvä reagointi ja hallinta on jatkuvuussuunnittelumme käytännön prosessi, jolla aktivoidaan toimenpiteet häiriötilanteessa. Holistisesti ajateltuna jatkuvuudenhallinta on meille prosessi, joka edellyttää säännöllistä uudelleen arviointia, päivittämistä sekä testausta.

Lähivuosien aikana päivitämme ja kehitämme joukkoliikenteen matkatiedon tietojärjestelmiä ja HSL-sovelluksia tarjoamaan entistä paremmin ja personoidummin reaaliaikaista tietoa aikatauluista, reiteistä ja poikkeuksista. Esimerkiksi Reittioppaan kansallinen kehitystyö Digitransit-hankkeessa on olennainen osa tätä. Asiakaskeskeisesti suunnitellut ja matkustajan matkaa helpottavat toiminnot ovat keskiössä, kuten matkustajan uudelleenreititys häiriö- ja muutostilanteissa personoitujen valintojen perusteella. Panostamme myös selkeään viestintään, joka palvelee kaikkia matkustajaryhmiä. Osana metron kapasiteetin lisäämishanketta METKA:a uudistamme metroasemien ja metrojunien informaatiojärjestelmiä hyödyntäen parhaita käytäntöjä, kuten pikaraitiolinja 15:n kokemuksia. Tuomme vastaavia toimintoja myös muihin liikennemuotoihin. Lisäksi laajennamme ja kehitämme matkustajainformaation jakelua monipuolisesti eri kanavissa, kuten liikennevälineissä, pysäkeillä ja uuden sukupolven kuulutusjärjestelmissä. Uusimme pysäkkien aikataulunäyttöjä E-ink eli sähköiseen paperiin, ja näissä pilotoimme aurinkoenergialla toimivia latauslaitteita. Keskitymme mobiili- ja verkkopalveluiden saavutettavuuteen ja luotettavuuteen, jotta ne ovat helppokäyttöisiä kaikille, mukaan lukien esteettömyysaasteita kokevat asiakkaat.

Johdamme asiakaskokemusta systemaattisesti ja tavoitteellisesti

Johdamme toimintasuunnitelmakaudella asiakaskokemusta systemaattisesti. Asiakaskokemuksen johtamiseen käytetään sekä määrällisiä että laadullisia mittareita. Asiakaskeskeistä tekemistä ohjaa tiedolla johtaminen, asiakasarvon tunnistaminen ja personoitu asiakasviestintä digitaalisissa kanavissa.

Vuonna 2024 sovitut asiakaskokemuksen mittarit ja seurannan tavat jatkuvat vuosina 2025–2027 pitkän aikasarjan seurantaohjelmien vuoksi. Keskeisiä tutkimuksia ovat suosittelevaksi NPS, asiakastytyvyyssuoritus ASTY, eurooppalainen vertaileva asukastutkimus BEST, sekä asiakaskokemuksen mittaaminen asiakaspolun eri vaiheissa. Asiakasyymmärrystä ja asiakaskokemuksen mittaamista tehdään ja hyödynnetään kaikissa kehittämissä projekteissa HSL:n osallisuusperiaatteiden mukaisesti. Eri asiakasdata-lähteitä yhdistämällä saadaan kokonaisvaltainen kuva asiakaskokemuksen kehittämisestä sekä asiakasarvon ja asiakaslupausten toteutumisesta. Lisäksi seuraamme asiakkaiden mielikuvia brändistä neljännesvuosittain tehtävällä tutkimuksella, jossa seurataan brändin ulkoisia tavoitteita, kuten vastuullisuuden mielikuvan kehittämistä.

Kosketuspisteiden tasolla asiakaskokemuksen johtaminen edellyttää jatkuvaa mittarointia, tulosten seuranta ja keskeisten kehityskohteiden tunnistamista. Lähivuosien aikana pystymme yhdistämään tämän tiedon eri data-lähteistä saatuun asiakasyymmärrykseen. Vahvistamme vuonna 2025 mittaamisen resursseja ja jatkamme vuonna 2024 aloitettua prosessien kehittämistä, jossa asiakkaiden kokemus on vahvasti mukana kehittämisen priorisoinnissa ja liiketoimintapäätösten tekemisessä. Kehittämisen työkaluna käytämme asiakkaan polkuja mittaavaa JourneyOps-työkalua.

Asiakaskokemukseen voidaan vaikuttaa myös henkilökohtaisella markkinointiviestinnällä. Lähivuosien aikana luomme yhä henkilökohtaisempaa asiakasviestintää hyödyntäen tehokkaammin markkinointiautomaatiota ja asiakasprofileja. Tavoitteenamme on luoda saumaton henkilökohtainen digitaalinen asiakaskokemus, joka perustuu asiakkaan omiin liikkumisen tarpeisiin ja mieltymyksiin. Sujuva digitaalinen asiakaskokemus innostaa asiakkaita lisäämään liikkumista kestäväillä kulkumuodoilla.

Houkuttelemme uusia asiakkaita ja vahvistamme nykyisten asiakkaiden pitovoimaa

Asiakkuuksien johtaminen

Liikkumisen tarpeet ovat muuttuneet etätyön, etäopiskelun ja muiden koronapandemian tuomien muutosten myötä. Tavoitteenamme on vastata tähän tilanteeseen kehittämällä toimintaamme tuotantolähtöisestä organisaatiosta kohti asiakaslähtöistä organisaatiota. Tasapainoisen talouden sekä toimivan ja kestävä kaupunkiympäristön kannalta on tärkeää, että saamme houkutelua niin uusia asiakkaita joukkoliikenteen pariin, kuin myös säilytettyä nykyiset asiakkuudet, vaikka ihmisten elämäntilanteissa tapahtuisi muutoksia. Asiakkuuksien johtamisella tarkoitamme sitä, että ymmärrämme asiakastarpeita paremmin, ja sitä kautta pystymme tarjoamaan asiakasryhmille osuvampaa palvelua tai luomaan uusia palveluita vastaamaan paremmin kysyntää.

Teemme strategisia valintoja sen suhteen, mistä asiakkuuksista odotamme kasvua, ja mitkä asiakkuudet pyrimme säilyttämään ennallaan ja sitouttamaan joukkoliikenteeseen. Strategiset valinnat toimivat yhteisenä ohjenuorana toiminnan kehittämiselle. Perustana valinnoille on HSL:n segmentointimalli, joka on koko organisaation yhteinen tapa puhua asiakkuuksista. Mallia kehitetään jatkuvasti datan avulla, jotta saamme parhaan mahdollisen ymmärryksen asiakkuuksista. Asiakkuuksien johtamisen perustana on asiakasdata, jota tulemme keräämään 2025–2027 enemmän tilastollisen datan rinnalla. Tämä muutos datan keruussa vaatii myös teknologista kehitystä ja erityisessä keskiössä on esimerkiksi liikkumisdatan parempi ymmärtäminen. Lisäksi asiakaspolun ymmärtäminen ja asiakastytyvyyssuoritus ovat teemoja, joihin keskitymme osana asiakkuuksien johtamista. Keskeisenä tavoitteena on, että keskitymme niin joukkoliikennesuunnittelun, viestinnän kuin markkinoinnin resursseja asiakasryhmiin, jotka näemme kasvumme kannalta merkittävänä, ja että pystymme ennustamaan erinäisten muutosten vaikutusta niin

lipputuloihin kuin nousijamääriin nykyistä paremmin. Tämä ei kuitenkaan muuta perustoiminta-ajatus-
tamme tai keskitä joukkoliikennettä tietyille kohderyhmälle, vaan pyrimme täsmällisemmin kohdistamaan
esimerkiksi hintakampanjoita kohderyhmille, jotka tulisi sitouttaa paremmin joukkoliikenteeseen.

Kuva 7. Asiakasymmärryksen tekijät



Asiakasymmärryksen perusteella pyrimme tunnistamaan asiakkaille tärkeitä asioita palvelupolun eri vaiheissa. Yksi tunnistettu asiakkaille tärkeä kokonaisuus on joukkoliikenteen koettu turvallisuus. Koetun turvallisuuden tutkimuksen perusteella puutteellisen turvallisuuden tunteen vuoksi joukkoliikennematkoja jää myös tekemättä. Jatkuvasti kiristyvän maailmantilanteen ja lisääntyvien järjestyshäiriöiden vuoksi lisäämme bussiliikenteessä järjestyksenvalvojen määrää ja pyrimme näin osaltaan varmistamaan myös nykyisten asiakkaiden pitovoimaa ja koetun turvallisuuden säilyttämistä hyvällä tasolla.

Matkustajainformaatiojärjestelmän uudistaminen

Toinen tunnistettu asiakkaille tärkeä kokonaisuus on toimiva matkustajainformaatiojärjestelmä. Järjestelmä tuottaa liikennedatan pohjalta matkustajille näkyvän reaaliaikaisen tiedon sijainneista, aikatauluennusteista ja poikkeuksista Reittioppaassa ja pysäkinäytöillä. Se tuottaa asiakasviestit, kuten kuu-
lutukset ajoneuvoissa. Järjestelmän tuottamaa liikennedataa käytetään myös joukkoliikenteen suunnitteluun ja optimointiin. Tiedon avulla parannetaan lisäksi aikataulujen täsmällisyyttä ja hallitaan häiriötilanteita. Järjestelmän avulla voidaan seurata ja ohjata liikennöitsijöiden toimintaa sekä tehdä tarvittavat toimenpiteet sanktiointiin ja bonusten laskentaan. Niiden avulla sitoutetaan liikennöitsijät aikataulussa pysymiseen.

Nykyinen matkustajainformaatiojärjestelmä on tullut elinkaarensa päähän, mikä haastaa kokonaisuuden kehittämistä tekemällä kehittämisestä hidasta ja kallista sekä hankaloittamalla uusien kehittämismahdollisuuksien käyttöönottoa. Tulevalla TTS-kaudella uudistamme matkustajainfojärjestelmämme, jotta meillä olisi tulevaisuudessakin kyky tuottaa kustannustehokkaasti laadukasta ja ajantasaista matkatietoa matkustajille, muille toimijoille ja oman liikennetuotantomme ohjaukselle. Pyrimme myös hyödyntämään kumppaneiden matkatietoa osana HSL:n tarjoamaan matkustajainformaatiota.

Lipputilihanke

HSL:n tavoitteena on ottaa käyttöön lähimaksu vuoden 2024 lopussa/vuoden 2025 alussa koko liikenneverkossa. Kansainvälisten kokemusten perusteella lähimaksun kilpailuetu on ostamisen helppous, jossa asiakkaan ei tarvitse etukäteen tietää, millaisen lipun hän tarvitsee eikä lippua tarvitse hankkia etukäteen ennen liikennevälineeseen nousua. Jotta saisimme lähimaksun käyttöönottovaiheeseen mahdollisimman sujuvan ja helpon asiakaskokemuksen, voimme ensimmäisessä vaiheessa lanseerata lähimaksun yhteisellä hinnalla, jolloin ostaminen sujuu vain korttia näyttämällä lukijalaitteelle. Lähimaksulippu olisi siis täysin uusi kiinteähintainen, vyöhykkeistä riippumaton lipputuote olemassa olevien lip-

putuotteiden lisäksi. Tämä ei estä lähimaksun laajentamista jatkossa erilaisille vyöhyketuotteille. Pyydämme kunnilta lausuntoa halukkuudesta ottaa lähimaksu käyttöön ensimmäisessä vaiheessa yhtenäisellä hinnalla ja yksinkertaisella kortin näyttö lukijalle –toiminnallisuudella.

4.2 Kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous

Joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja tasapainoista taloutta tavoitellaan TTS-kaudella 2025–2027 erityisesti kehittämällä hankintaa sekä sopimusohjauksen ja kustannuseurannan kyvykkyyttä. Parannamme myös yleisesti jatkuvasti toimintaamme ja suorituskykyämme. Liikenteen kilpailutukset ovat HSL:n keskeinen keino hillitä joukkoliikenteen kustannustason kasvua. Kiinnitämme erityistä huomiota myös joukkoliikenteen tuotantomarkkinan elinvoimaan, jotta jatkossakin saamme kustannushyötyä liikenteen kilpailutuksilla. Valmistelemme myös pidemmän aikajänteen strategiaa raideliikenteen markkinan avaamisesta.

Pienennämme korvaavan liikenteen varaumia ja tehostamme operointia

Joukkoliikenteen kustannustehokkuutta parannetaan kohdentamalla tarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi. Yleisesti pieniä lähtömäärä- ja liikennöintiäikamuutoksia tehdään jatkuvasti koko seudulla todelliseen kysyntään pohjautuen kustannustehokkuuden parantamiseksi. Muutokset pyritään toteuttamaan niin että ne eivät vaaranna strategian mukaista 400 miljoonan vuotuisen nousijan tavoitetta. Kustannustehokkuuteen pohjautuvien toimenpiteiden tavoitteena on saavuttaa strategiaavuoden 2025 tavoite 0,25 €/matkustaja-km mahdollisimman hyvin.

Suunnitelmakaudella erityisen tarkastelun kohteena on Pohjois-Espoon joukkoliikennelinjaston heikoksi havaitun kustannustehokkuuden parantaminen ja kuntakohtaisen subventiotason laskeminen lähemmäs 55 % subventiotavoitetta. Espoon kuntakohtainen subventiotaso on infrahankkeiden myötä nousut selvästi yli subventiotavoitteen. Pohjois-Espoon alueella kysyntä on paikoitellen vähäistä liikenne-tarjonnan samanaikaisesti ylittäessä palvelutasomäärittelyn mukaisen tason eikä maankäytössä odoteta TTS-kauden aikana tapahtuvan kysyntään merkittävästi vaikuttavia muutoksia. Pohjois-Espoon alueen linjaston kustannustehokkuus on selvästi heikompaa kuin esimerkiksi Etelä-Espoossa, jossa kysyntä kasvaa tiivistyvän maankäytön myötä.

Suunnitelmakaudella joukkoliikenteessä tulee myös tapahtumaan paljon työmaiden aiheuttamia poikkeusjärjestelyjä sekä raideliikenteen katkoja, jotka edellyttävät korvaavaa bussiliikennettä. Poikkeustilanteiden aiheuttamiin muutoksiin on budjetoitu normaalia suuremmalla riskitasolla, niin että poikkeusjärjestelyt pyritään toteuttamaan mahdollisimman kustannustehokkaasti sekä tarvittaessa palvelutasoa sopeuttaen. Esimerkiksi raideliikenteen katkojen aikana ei siis taata normaalitilanteen mukaista palvelutasoa korvaavalla liikenteellä. Samoin junaliikenteessä erilaisia varaumia on pienennetty aikaisempiin vuosiin nähden todelliseen toteumaan perustuen. Yleisten varaumien pienentäminen nostaa hieman riskitasoa näiden kustannusten ylittymisestä talousarviovuoden aikana.

Kehitämme hankintaa ja sopimusohjauksen kyvykkyyttä

Liikennöintisopimusten hankinnassa jatkamme liikennemarkkinan ylläpitoa ja kehittämistä. Arvioimme säännöllisesti operaattoreiden taloudellista kyvykkyyttä, keskustelemme rahoitusmarkkinoiden kanssa sekä selvitämme kalustovalmistajilta kaluston hintatasoa ja saatavuutta. Pyrimme saamaan kilpailukieroksiin vähintään kolme tarjoajaa per sopimus. Samoin kalustovaateisiimme tulee mahtua vähintään kolme kalustotoimittajaa. Kilpailukierrosten välissä tarjoamme operaattoreille mahdollisuuden tarjota nä-

kemyksiään sopimusehtoihimme. Konkreettinen esimerkki on sähköbusseille tilattu ja sopimuskirjaukseen lisätty oma erillisindeksi. Sähköbussiliikenteen pääomavaltaisuuden lisääntyessä tarkastelemme kaluston keski-ikävaatimusten muuttamista asiakasnäkökulma huomioiden. Kustannuksia alentavana tekijänä ja sähköbussien pidentyneen saatavuuden vuoksi olemme tarjonneet kilpailuissa mahdollisuuden tarjota liikenteen käynnistämistä jo ajossa olevilla diesel-busseilla, jotka korvataan sähköbusseilla sopimuskauden aikana. Käyttövoiman asetannassa huomioimme kuitenkin HSL:n päästötavoitteet.

Liikenteen kilpailukierroksilla tavoittelemme liikenteen kustannustehokkuuden parantamista ja hintatason laskua päättymässä olevien sopimusten hintatasosta. Kilpailukierrosten jälkiarvioinnissa vertaamme tarjottuja hintoja vanhoihin hintoihin ja pyrimme tunnistamaan syyt mahdollisiin poikkeamiin, esim. hintatason alitus/ylitys, tarjousten määrä, tarkentavien kysymysten määrä ja valitukset. Tehtyjä arvioita hyödynnämme seuraavissa kilpailukierroksissa mm. sopimusehtoja muuttamalla ja prosesseja kehittämällä.

Liikenteen sopimusohjauksen kyvykkyyden parantaminen edellyttää sopimusten seurantarjestelmiä. Sopimukseen on kuvattu erilaisia kannusteita, bonuksia ja sanktioita, joilla ohjataan liikennöitsijöiden tuottamaa palvelun laatua. HSL-liikenteessä on päivittäin valtava määrä lähtöjä ja yksittäisiä lähdön sisällä seurattavia tapahtumia. Suuren suoritiedatamäärän käsittelyä varten kehitämme seurantarjestelmää bussi- ja junaliikenteessä. Kun tämä on valmis, seurantarjestelmää laajennetaan kattamaan myös metro- ja raitiovaunuliikenne. Operaattoreiden toimintaa ohjataan myös kehittämisohjelmien avulla, joissa kehitetään operaattoreiden kyvykkyyttä hoitaa tilattua liikennettä.

Teknologiahankintojen osalta panostamme sopimus- ja toimittajahallintaan tavoitteena yksinkertaistaa toimintaympäristöämme kumppanimäärän ja ohjausmallien osalta. Kilpailutamme tarkoituksenmukaisia palveluja ja puitejärjestelyjä, joilla kykenemme vastaamaan perusjärjestelmäuudistuksessa valitun polun mukanaan tuomiin vaatimuksiin, jossa HSL ottaa laajemman roolin teknologiaratkaisujen hallinnasta ja kehittämisestä. Pidemmällä aikavälillä tavoittelemme merkittävää kustannustehokkuuden parantamista ja rakenteiden selkeytymistä.

[Kehitämme kustannuseurannan kyvykkyyttä](#)

Liikennöintikustannusten seurannassa pyrimme parantamaan erityisesti kolmen markkina-alueen (etelä, itä, länsi) joukkoliikenteen operoinnin kustannusten seuranta kuukausittaiselle tasolle. Työtä, jota on tehty manuaalisesti, pyritään toteuttamaan järjestelmien kehittämisellä. Markkina-alue- ja linjatasoisen kustannuseurannan avulla parannamme kykyämme tehdä muutoksia operointiin kustannustehokkuus ja asiakaskokemusnäkökulmat edellä.

Kun tunnistamme asiakkaiden kysynnän tarkemmalla tasolla, pystymme tarjoamaan liikennepalveluita sinne, missä näemme asiakkaiden ja alueen matkustuksen kasvupotentiaalia. Tämä parantaa kohteen kannattavuuden seuranta ja tarkentaa kustannustehokkuuden seurannassa käytettyä mittaria operointikustannus €/nousija. Laadukas kustannuseuranta edellyttää myös laadukkaamman nousija- ja liikkumisdatan keräämistä, jotta saamme liikennemuodoista kohdistetummat kannattavuusmittarit.

Teknologiassa pyrimme panostamaan talouden seurantaan erityisesti yhteisten jaettavien kulujen osalta, kuten palvelimien ja pilvessä käytetyn infran osalta. Tällä varmistamme palveluidemme kustannustehokkuutta parantamalla näkyvyyttä kehitystiimeille, sekä antamalla heille paremmat työkalut tekemisensä optimointiin.

Parannamme jatkuvasti toimintaamme ja suorituskykyämme

Tavoitelähtöinen budjetointi

Tavoitelähtöisellä budjetoinnilla tarkoitetaan tulevalle kaudelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen tähtäävää toiminnan resursointia, jossa pyritään etenemään kohti priorisoituja päämääriä kohdentamalla voimavaroja arvioitujen edellytysten ja vaatimusten mukaisesti. Tavoitelähtöisellä budjetoinnilla on potentiaalisesti tehokas ohjausvaikutus.

Tavoitelähtöinen budjetointi on vastinpari reaktiivisemmalle ja ongelmakeskeisemmälle taloussuunnittelulle. Se alkaa strategiasta ja visiosta. Tässä mielessä se on toiminnallisesti eteenpäin katsovampaa, mutta mittavampaa pohjatyötä vaativaa. Tavoitelähtöisessä budjetoinnissa on ennakoitavuuden näkökulmasta määritettävä budjettivaikutukset tilanteelle, jossa tavoitteita ei onnistuta saavuttamaan. HSL:n tapauksessa heikentyvän palvelutason tai kallistuvien lippujen seurauksena voisi olla joukkoliikenteen negatiivisen kierteen kärjistyminen ja kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden lasku.

HSL:n kaltaisen kuntayhtymän tavoitelähtöisen budjetoinnin tapauksessa omistajakunnat voivat asettaa HSL:lle joukkoliikenteeseen liittyviä tavoitteita ja tarjota resursseja niiden saavuttamiseksi. Seudullisen joukkoliikenteen työkaluillaan, paikallisesti räätälöidyllä joukkoliikenteen palvelutasolla ja kohdennetuilla täsmätoimilla HSL voi auttaa omistajakuntiaan saavuttamaan liikennejärjestelmään ja kaupunkikehitykseen liittyviä tavoitteitaan.

Tavoitelähtöisessä budjetoinnissa onnistuminen edellyttää luonnollisesti monitahoista ja -tasoista yhteistyötä, esimerkiksi omistajakuntien keskinäistä keskustelua. HSL:n tavoitelähtöisen budjetoinnin näkökulmasta on tärkeää, että kuntien muu tavoiteasetanta ja toiminta on ristiriidatonta HSL:lle asetettuihin tavoitteisiin nähden. Myös HSL:lle osoitettujen tavoitteiden on tärkeää olla keskenään ristiriidattomia sekä budjetoiduilla resursseilla ja annetussa aikaikkunassa realistisesti saavutettavissa olevia. Kaikkia sinänsä hyviä päämääriä ei voida priorisoida, vaan niiden välillä joudutaan väistämättä tekemään valintoja.

HSL:n tapauksessa tavoiteasetantaan liittyy tiettyjä oleellisia piirteitä. Esimerkiksi liikkumistottumukset muuttuvat lähtökohtaisesti hitaasti: suuressa kuvassa liikkumisen tavat ovat tyypillisesti varsin vakaita. Lisäksi joukkoliikenteen nousijamäärien kasvu on lyhyellä aikavälillä huomattavan riippuvaista HSL:lle ulkoisista tekijöistä, kuten seudun väestö- ja talouskehityksestä sekä liikenneympäristön kehityksestä, johon myös katu- ja ratatyöt sekä asemia käytöstä sulkevat remontit lukeutuvat. Toisin sanoen, toimintaympäristö määrittelee pitkälti potentiaalinen reunaehdoja.

Erialaisten toimenpiteiden vaikutus liikkumiseen ei aina ole lineaarista ja helposti ennustettavaa. Usein kehitystoimien realisoituminen ottaa aikansa. Niiden vaikutukset olisi tärkeää saada luotettavasti eriteltä. Tavoitelähtöinen budjetointi vähintäänkin johdattanee lähemmäs asetettuja tavoitteita, mutta on tärkeää kyetä arvioimaan, kuinka paljon lähemmäs ja millä kustannuksella.

Strategian toteuttaminen OKR-mallin avulla

Olemme kehittäneet HSL:ssä strategian toteutusta ja sen seurantaan ottamalla vuoden 2023 lopulla käyttöön OKR-suunnittelumallin (Objectives and Key Results). Malli koostuu tavoitteiden asettamisesta ja numeeristen avaintulosten määrittelystä, joiden toteutumista seurataan. Vuonna 2025 jatkamme edelleen OKR-mallin käytön kehittämistä koko organisaatiossa. Tehostamme samalla strategisten tavoitteiden viemistä yksikkötasolle sekä strategian toteutumisen seurantaan. Käytämme OKR-mallia strategisen

muutoksen työkaluna, ja vastaavasti prosesseja ja niiden kehittämistä ydintehtävienne jatkuvaan parantamiseen sekä tehostamiseen.

4.3 Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

TTS-kaudella 2025–2027 tavoittelemme päästötöntä joukkoliikennettä kasvattamalla sähköistä liikennettä ja varmistamalla päästötavoitteet liikennöitsijöille maksettavilla ympäristöbonuksilla. Jatkamme myös vuonna 2023 hyväksytyin ja strategisten tavoitteiden saavuttamista tukevan vastuullisuusohjelman toteuttamista.

Vähennämme joukkoliikenteen päästöjä sähköistä liikennettä kasvattamalla

Tavoitteenamme on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen operoinnin CO₂-päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Vuoteen 2035 mennessä tavoitteena on tarjota joukkoliikennepalvelut päästöttömästi. Sähköbussien määrä liikenteessämme on kasvanut nopeasti. Vuonna 2023 Helsingin seudun liikenteeseen tuli 107 uutta sähköbussia. Seitsemän Linkker-sähköbussia poistui liikenteestä. 2023 kolmannes (33 %) busseistamme oli sähköisiä. Liikenteessä oli 428 sähköbussia, kun koko HSL-liikenteessä ajaa noin 1300 bussia. Vuoden 2024 lopulla HSL-liikenteessä on vähintään 519 sähköbussia ja vuoden 2025 lopussa 570 sähköbussia. Kilpailukierroksen K60 valmistelu on menossa ja sen myötä sähköbusseja tulee olemaan vähintään 700 kappaletta vuoden 2026 lopulla. Raideliikenteen suoritteiden kasvattaminen tukee myös CO₂-päästöjen vähentämistä, koska käyttövoimana on fossiilivapaa sähkö.

Varmistamme päästötavoitteet ympäristöbonuksilla

Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,5 miljoonan euron varauksen ympäristöbonukseen vuodelle 2024. Vuoden 2025 päästötavoitteemme on saavutettavissa (tavoitteenamme on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen operoinnin CO₂-päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna). Oletuksena on, että Diesel-polttoaineen jakeluelvoite palautetaan aiemmin sovitulle 25 % (v 2025) tasolle, sekä sähköbusseilla ajetaan yli 50 % vuoden 2025 suoritteista. Lisäksi 100 % biopolttoainetta on hankittava vuonna 2025 noin 16 miljoonaa litraa jäljellä oleviin dieselbusseihin. Mikäli jakeluelvoite jää nykyiselle tasolle, tarvitaan ympäristöbonusta noin 0,3 M€ lisää päästötavoitteen saavuttamiseksi. Tämä tarkoittaa varautumista noin 2,7 milj. euron ympäristöbonukseen. Sähköbussien lisääntyessä Ympäristöbonuksen tarve laskee alle 2 milj. euroa/vuosi.

HSL:n vastuullisuusohjelma

HSL:n ensimmäinen vastuullisuusohjelma valmistui vuonna 2023. Vastuullisuusohjelmaa päivitetään yhdessä strategian kanssa vuonna 2025. Vuosina 2025–2027 jatkamme liikennöinnin hiilidioksidipäästöjen ja lähipäästöjen vähentämistä ja laajennamme päästöjen laskentaa. Kehitämme edelleen palvelujemme esteettömyyttä ja digitaalista saavutettavuutta sekä osallisuustyötämme, jotta eri asiakasryhmät tulevat yhä paremmin kuulluiksi palveluiden suunnittelussa. Kehitämme myös vastuullisuusraportointia.

5 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

5.1 Talousarvion sitovuus

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

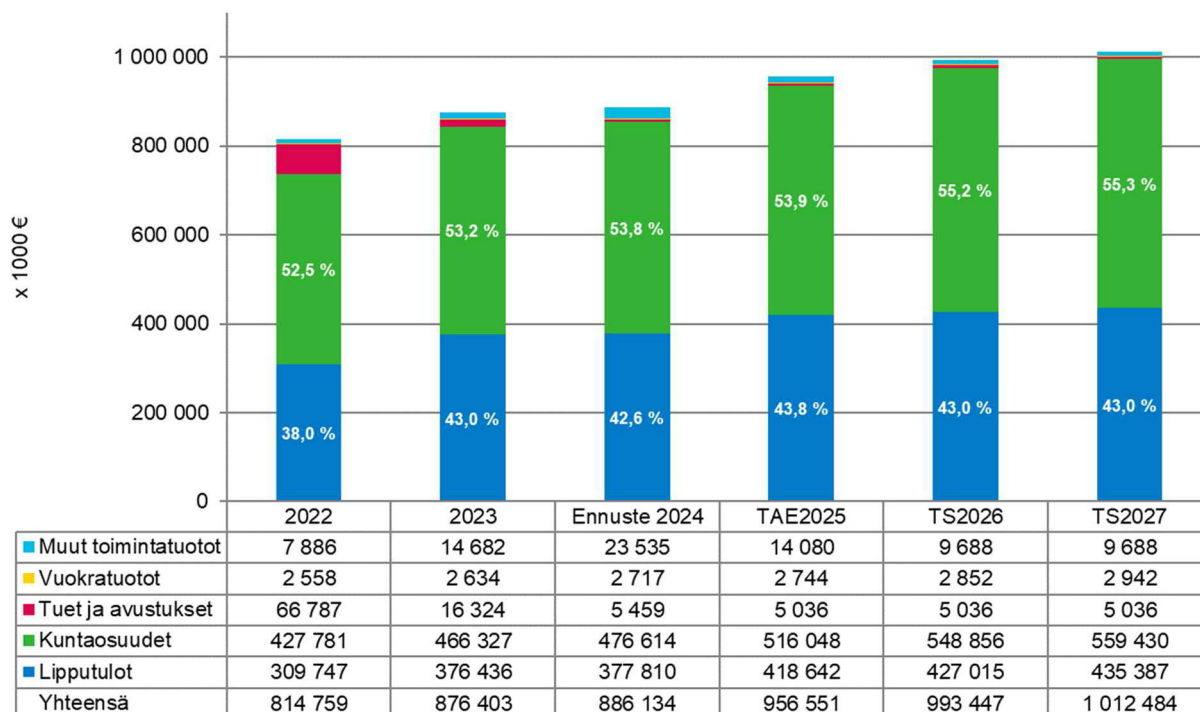
Taulukko 1. Sitovat erät 2025

	TA2024	Ennuste 2024	ERO Ennuste 2024/TA 2024		TAE2025	ERO TAE2025/Ennuste 2024	
Toimintamenot	909 000 000 €	907 339 710 €	-1 660 290	-0,2 %	962 761 000 €	55 421 290	6,1 %
Investointimenot	23 479 000 €	25 500 000 €	2 021 000	8,6 %	22 100 000 €	-3 400 000	-13,3 %
Kuntaosuudet	476 614 000 €	476 614 000 €	0	0,0 %	516 048 000 €	39 434 000	8,3 %

5.2 Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvu vuoden 2024 ennusteeseen (OVK1) verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2025 43,8 % on lipputuloja ja 53,9 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1 012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Kuva 8. Toimintatulot 2022–2027



5.2.1 Lipputulot

Keskeisimpiä tavoitteitamme edelleen on saada kaikin keinoin nousijamäärät strategian edellyttämään kasvuvauhtiin. Toiminta- ja taloussuunnitelma **perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat strategiatavoitteen mukaiseen 400 milj. nousuun vuonna 2025**. Ennustemme mukaan nousijamäärät jäisivät 375 milj. nousuun eli matkustajamäärien kasvattamisen tavoite on haastava.

Matkustajamääriä voidaan kasvattaa mm. seuraavilla keinoilla:

- Lähimaksun käyttöönotto sujuvoittamaan ja helpottamaan etenkin satunnaista matkustamista
- Kohdennetut palvelutasoparannukset (voi vaatia heikennyksiä muualta)
- Taktinen asiakkuusjohtaminen, asiakkaalle kohdennettu personoitu digitaalinen palvelu + asiakaskommunikaatio
- Joukkoliikenteen turvallisuuden tunteen parantaminen
- Yritysmyynti + tapahtumayhteistyö
- Hinnoittelukampanjat
- Kuntien toimenpiteet: joukkoliikenteen sujuvoittaminen, liikennepoliittiset ratkaisut, talvikunnossapito, työmaiden haittojen vähentäminen, keskustan elävöittäminen, kuntien työmatkaedun kasvattaminen jne.
- Muita keinoja, esim. ihmisten liikkumisen lisääminen (työmatkat + vapaa-ajan matkat) paikkaamaan etätyön aiheuttamaa kysynnän vähenemää

Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputulota yhteensä 418,6 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 40,8 milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Vuonna 2026 lipputulot on arvioitu 427,0 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2027 435,4 milj. euron mukaan. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset **lipputulot perustuvat oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä**, mikä tarkoittaa uusia lipputulovyöhykkeitä CDE, BCDE ja ABCDE. Lisäksi vanha D-vyöhyke korvaantuu DE-vyöhykkeellä.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2025

Tietojemme mukaan henkilökuljetuspalveluiden arvonlisäverokanta on nousemassa 1.1.2025 10 prosentista 14 prosenttiin. Tämä ja kuntien mahdollisuudet subventoida joukkoliikennettä huomioiden lippujen hintoja joudutaan korottamaan keskimäärin 8 prosenttia vuoden 2025 alussa. HSL:n **hallitus päättää lippujen hinnoista erikseen lokakuussa 2024**.

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 273,6 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 65,3 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 68,5 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16,4 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 20,1 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4,8 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 4,3 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,0 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 39,4 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,4 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,1 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,7 %.

- BCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,5 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 4,2 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,0 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,5 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- DE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 4,4 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,0 %.

Suunnitellut hinnoittelumallimuutokset

HSL:n nykyiseen vyöhykemalliin on valmisteilla maltillisia muutoksia. ABCD-mallin ja osin nykyisen pohjoisimman D-vyöhykkeelle sijoittuvaan osaan suunnitellaan niin kutsuttu E-vyöhyke, missä nykyisellä omistajakuntamallilla E-vyöhyke sijoittuisi Tuusulan ja Sipoon pohjoisosiin ja missä juna-ase-mista Ainola, Järvenpää, Saunakallio ja Jokela sijoittuisivat uudelle E-vyöhykkeelle. Uusi vyöhykemalli luo uusia vyöhyke- ja hintapisteyhdistelmiä ja jatkossa vyöhykkeet toimisivat minimissään kahden-vyöhykkeen yhdistelminä siten, että pelkästään D-vyöhykkeen ostaminen ei olisi mahdollista.

5.2.2 Kuntaosuudet 2025-2027

HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. Tähän pääseminen edellyttäisi kuitenkin palvelutasoon merkittävämpiä leikkauksia ja hintojen korotuksia. **Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventio säilyy kohtuullisella 55,9 prosentin keskimääräisellä tasolla. Kuntasubvention strategiatavoitteen saavuttaminen edellyttäisi leikkauksia palvelutasoon ja hintojen korotuksia suunniteltua enemmän.**

Keskipitkän aikavälin tarkastelu (kappale 7) osoittaa, että kustannusten kasvu ei ole helpottamassa. Erityisen nopeaa subventiotarpeiden kasvu on pienillä jäsenkunnilla. Nykyisestä infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. HSL haluaa lausuntopyyntönsä kysyä jäsenkunnilta miten tämä kestävä tilanne ratkaistaan nopeasti.

Alustavan TTS2025-2027 kuntaosuuslaskelmat on laadittu oletuksella uudesta E-vyöhykkeestä. E-vyöhykkeen käyttöönotto tarkoittaisi muutoksia lipputulokertymien kuntakohtaisiin jakaumiin. Muilta osin kuntaosuuslaskelman perusoletus on nykymallin mukainen. Tämän perusoletuksen lisäksi on laadittu vaihtoehtoinen skenaario, minkä mukaan Järvenpää liittyisi HSL-kunnaksi. Mikäli Järvenpäästä tulisi HSL-kunta, olisi sillä vaikutuksia kuntakohtaisten lipputulokertymien lisäksi myös kustannusten jakautumiseen kunnittain.

Alustavan talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2025 yhteensä 516,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 55,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2025 kustannuksista. TS-vuosien 2026-2027 subventioaste asettuu 56,0 prosenttiin.

Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2019 - 2027

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49,0	2,6	6,2	3,0	2,3	0,3	352,9
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022	224,2	118,5	1,5	64,9	4,6	7,7	3,5	3,8	0,4	429,1
2023	215,1	148,0	1,9	52,1	2,8	8,2	3,4	4,0	0,8	436,3
2024 TA	258,8	161,6	2,2	63,9	3,4	8,0	3,7	4,6	1,5	507,7
2024 Ennuste	267,1	161,6	2,3	60,8	2,7	8,1	3,3	4,3	1,8	512,1
2025 TAE	287,1	166,7	2,4	59,6	3,7	9,7	3,2	3,2	1,9	537,7
2026 TS	296,5	166,8	2,4	61,3	3,3	9,3	3,3	3,9	1,9	548,9
2027 TS	305,8	168,2	2,5	61,0	3,4	9,3	3,3	3,9	1,9	559,4

Kuntaosuudet ilman infrakustannuksia olisivat 307,4 milj. euroa, jolloin subventioaste olisi keskimäärin 42,0 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet ennen ed. vuosien ali- ja ylijäämää TAE2025 (Alustava TTS2025-2027) ilman infrakustannuksia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	169,7	71,5	1,7	47,8	2,5	7,0	2,9	2,6	1,8	307,4
Subventio -%	40,6 %	47,7 %	46,7 %	41,5 %	20,4 %	45,9 %	45,7 %	30,0 %	71,9 %	42,0 %

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Vuonna 2024 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä käytetään kustannusten kattamiseen 35,5 milj. euroa (ennustettu ylijäämien käyttö OVK1/2024).

Ylijäämiä esitetään talousarviossa 2025 käytettäväksi kolmasosa eli 21,7 milj. euroa arvoidusta ylijäämäkertymästä. Vuosina 2026-2027 ylijäämistä on ennusteen mukaan jäljellä 43,3 milj. euroa, joka tarvitaan HSL:n kassavarojen riittävyyden turvaamiseksi ja talousarviolainan lyhennyksiin.

Taulukko 4. Ylijäämäennuste 31.12.2024

x 1 000 €	Tilinpäätös 2023	Käyttöennuste OVK1/2024	Käytettävissä 31.12.2024 (ennuste)	Jako 1/3
Espoo	22 303	-6 083	16 220	5 407
Helsinki	41 839	-24 705	17 135	5 712
Kauniainen	113	-65	48	16
Kerava	4 681	-506	4 174	1 391
Kirkkonummi	2 641	-1 406	1 235	412
Sipoo	1 069	73	1 142	381
Siuntio	313	-310	2	1
Tuusula	2 028	-69	1 959	653
Vantaa	25 443	-2 393	23 050	7 683
Yhteensä	100 429	-35 464	64 966	21 655

5.2.3 Muut tulot

Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen osuudeksi arvioitu yhteensä 5,0 milj. euroa vuosina 2025–2027. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Ilmastoperusteinen tuki on Suomen hallituksen hallitusohjelmassa lakkautettu.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,5 milj. euroa vuosittain 2025-2027. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 2,3 milj. euroa vuosittain.

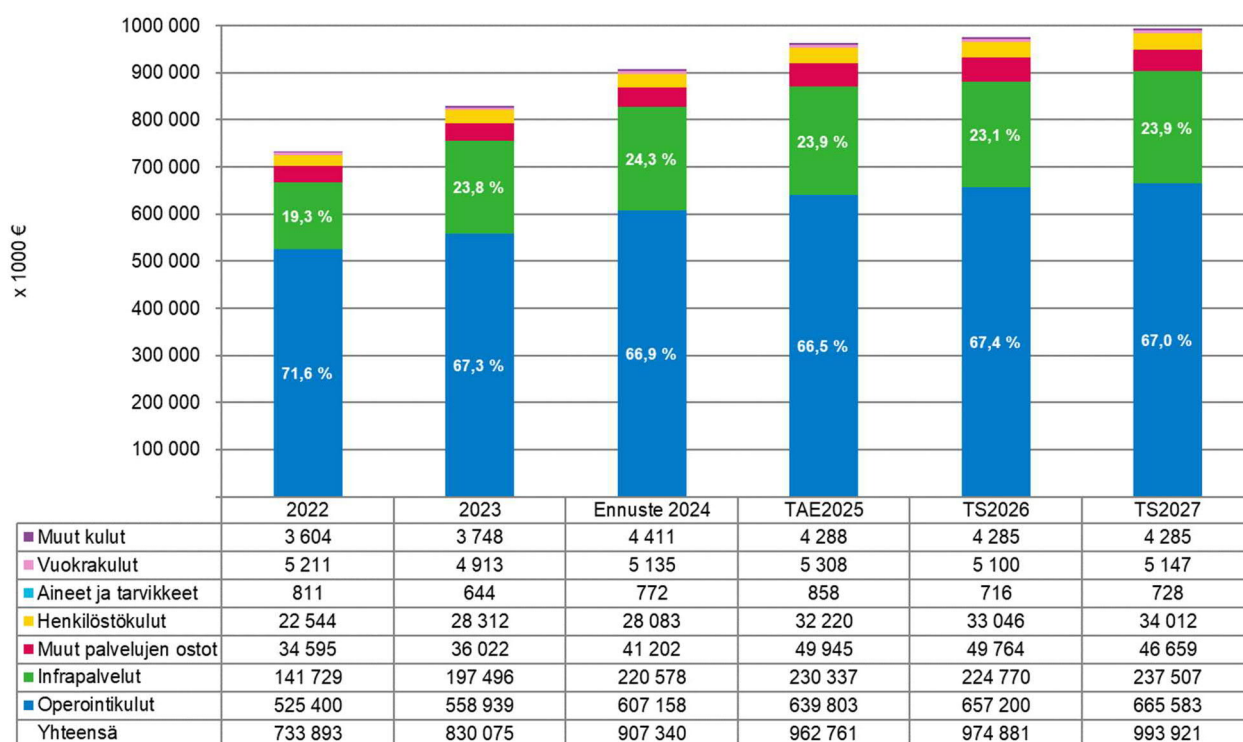
Vuokratuloja arvioidaan saatavan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotoiloista ja toimitilojen ulosvuokrauksesta 2,7 milj. euroa vuonna 2025.

Muut tulot, 8,6 milj. euroa vuonna 2025, josta 4,4 milj. euroa koostuu varautumisesta kirjanpidolliseen oikaisuun kun matkakortin arvoa siirretään taseesta muiksi tuotoiksi sekä erilaisista palvelumaksuista ja edelleen velotettavista korvauksista.

5.3 Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2025 ovat yhteensä 962,8 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 ennusteesta 55,4 milj. euroa (6,1 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 974,9 milj. euroa ja 993,9 milj. euroa vuonna 2027.

Kuva 9. Toimintamenot 2022



5.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,1 milj. euroa vuonna 2025, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2026 yhteensä 931,7 milj. euroa ja 949,7 milj. euroa vuonna 2027.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, joka on 66,5 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 358,9 milj. euroa vuonna 2025. Kustannustaso kasvoi voimakkaasti vuosien 2021 ja 2022 välillä vuosittaisen kasvuvauhdin ollessa keskimäärin noin 7 %. Vuoden 2023 ja alkuvuoden 2024 aikana kasvuvauhti on tasaantunut kasvun ollessa noin 1 % luokkaa. Kustannustason kasvun arvioidaan jatkuvan maltillisena ja kasvuvauhdin olevan noin 1,7 % tasolla vuonna 2025. Kustannustason kasvuun vaikuttavat pääasiassa alan palkkaratkaisut ja polttoaineiden hintataso. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,7 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2025. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,1 milj. euroa ja Ojangan bussivarikon vuokrakustannuksia 1,2 milj. euroa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2025 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseen 8,3 milj. euroa. Vuonna 2026 työmaiden ja poikkeusliikenteen on arvioitu olevan 9,1 milj. euroa ja 9,0 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2025 bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 376,3 milj. euroa ja 373,2 milj. euroa vuonna 2026.

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 65,9 milj. euroa vuonna 2025. Metroliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2024 noin -5,1 % ja vuonna 2025 noin 4,0 %. Kustannustason arvioidaan siis nousevan vuonna 2025 verrattuna nykytasoon. Metroliikenteen osalta varaudutaan myös kehittämään palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen. Sammalvuoren varikon ja kaluston poistojen osalta arvioidaan myös kustannusten nousua. Vuonna 2026 kustannuksiksi arvioidaan 65,8 milj. euroa ja vuonna 2027 65,4 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 84,6 milj. euroa. Raitioliikenteen yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2024 noin 1,6 % ja vuonna 2025 noin 4,0 %. Kustannustason arvioidaan siis nousevan vuonna 2025 verrattuna nykytasoon. 2025 on ensimmäinen kokonainen vuosi, jonka aikana korvataan Ruskeasuon varikon vuokria. Vuonna 2025 varaudutaan myös korvaamaan Kruunusiltaojen vaunujen pääomakorvauksia. Raitioliikenteen osalta varaudutaan myös tarjonnan lisäyksiin, joiden tarkoituksena on kasvattaa matkustajamääriä. Kustannuksiksi arvioidaan 87,3 milj. euroa vuonna 2026 ja 93,2 milj. euroa vuonna 2026.

Pikaraitioliikenne: Vuonna 2025 varataan pikaraitiotien kustannuksiin 23,0 milj. euroa. Vuonna 2025 pikaraitioliikenteessä varaudutaan palvelutason kehittämiseen. Ruuhka-aikana pikaraitiolinjaa ajetaan tiheimmällä 6 minuutin vuorovälillä. Varaudutaan myös tihentämään päivä- ja iltaliikenne 7,5 minuutin vuoroväliin. Matkustajalaskentalaitteet asennetaan vuoden 2024 aikana, minkä myötä kysynnän ja tarjonnan kohtaamisesta saadaan nykyistä parempaa dataa. Tarkemman kysyntädatan perusteella varaudutaan tekemään myös muita palvelutasoon vaikuttavia muutoksia lähivuosien aikana. Vuonna 2026 kustannusten arvioidaan olevan 24,1 milj. euroa ja vuonna 2027 27,4 milj. euroa.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 6,0 milj. euroa, vuonna 2025 5,6 milj. euroa ja vuonna 2026 6,0 milj. euroa. Vuonna 2025 lauttaliikenteeseen vaikuttaa erityisesti Suomenlinnan lautan telakointiin ja korvaavaan liikenteeseen, minkä kustannusvaikutus on noin 0,5 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2025 yhteensä 101,4 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,8 milj. euroa. Vuonna 2026 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan yhteensä 98,1 milj. euroa sekä 100,4 milj. euroa vuonna 2027. Vuosina 2026 ja 2027 junakalustoyhtiölle maksettavien vuokrien sekä junaliikenteestä maksettavien korvausten arvioidaan matkustajamääräbonusten ennusteiden mukaan laskevan hieman vuoden 2025 tasosta.

Infrakustannukset

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

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen **määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä**. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisu siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijäämän 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 ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.

Vuonna 2025 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 230,3 milj. euroa. Kuntien itsensä ilmoittamat HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 107,3 milj. euroa
- Espoo 108,0 milj. euroa
- Vantaa 12,5 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,3 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,3 milj. euroa vuonna 2025. 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. Kauniaisilla, Keravalla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntionilla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina vuosittain keskimääräisesti noin 230,0 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Seuraavaksi vuonna 2027 matkustajille avattavan Kruunusiltojen infrakustannuksia ei ole vielä huomioitu TTS-laskelmissa eli **Kruunusiltojen infrakorvaukset tarkentuvat myöhemmin vuoden 2027 osalta**

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.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 49,9 milj. euroa vuonna 2025. Muihin palvelujen ostoon käytetään 49,8 milj. euroa vuonna 2026 ja 46,7 milj. euroa vuonna 2027.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (26,1 milj. euroa vuonna 2025) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Nousua (kasvua n. 3,5 milj. euroa 2024 ennusteeseen) selittää pitkälle perusjärjestelmä uudistus, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä transformoidaan tukemaan strategian mukaisia tavoitteita. Uudistuksen ensimmäisessä uusitaan lipunmyyntijärjestelmä, jonka seurauksena saamme mm. lähimaksun käyttöön HSL alueella. Koko järjestelmän uudistusta tehdään paloittain ja tämän vuoksi syntyy päällekkäisiä kustannuksia keskipitkällä aikavälillä. Lipunmyyntijärjestelmän osalta päällekkäiset kustannukset koskevat vuotta 2025.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään tukemaan kehitystä ja operointia, niiltä osin kuin katsotaan ettei kyseinen osaaminen ole HSL:n ydinosaamista. Tämä tehdään strategisesti ja taloudellisestiärkeimmällä mahdollisella tavalla. Vuonna 2025 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 11,0 milj. euroa (kasvua n. 5,2 milj. euroa 2024 ennusteeseen). Muutos selittyy pitkälti perusjärjestelmä uudistuksesta (päällekkäiset järjestelmät) ja kyberturvallisuuteen liittyvästä regulaatiosta (NIS2 ja CER direktiivit), joka edellyttää toimia HSL:tä.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,9 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Vartiointipalveluihin käytetään 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 sisältyy lisäksi operointikustannuksiin.

Koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin käytetään 3,7 milj. euroa. Varaus sisältää mm. ajoneuvolaitteiston, lukijalaitteiden, automaattien ja näyttöjen ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 4,2 milj. euroa vuonna 2025. Tämä ryhmä sisältää mm. lipunmyyntipalkkiot, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 5. Muut palveluostot 2023-2025

x 1 000 €	2023	Ennuste 2024	TAE2025	Ero TAE2025 /Ennuste2024	
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	20 626	22 607	26 058	3 452	15,3 %
Asiantuntijapalvelut	5 414	5 702	10 950	5 248	92,0 %
Laitteiden huoltopalvelut	3 333	4 227	3 685	-542	-12,8 %
Ilmoitukset ja markkinointi	2 173	3 583	3 709	126	3,5 %
Painatukset	202	212	231	18	8,6 %
Vartiointipalvelut	819	823	1 118	295	35,8 %
Muut palvelut	3 455	4 047	4 193	146	3,6 %
Muiden palveluiden ostot yhteensä	36 022	41 202	49 945	8 743	21,2 %

5.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 32,2 milj. euroa vuonna 2025, joka on 3,3 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 27,5 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,9 milj. euroa.

Henkilöstökustannuksissa on varauduttu noin 460 henkilön kustannuksiin (tilinpäätös 2023 427 hlöä). Vuoden 2024 alussa matkalippujen tarkastajia valmistui uudelta kurssilta 20 hlöä. Vuoden 2025 lisärekrytoinneilla vahvistamme erityisesti teknologian kyvykkyksiä ja varmistamme laadukkaampia teknologiavalintoja sekä laadukkaampaa toiminnan kehitystä. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2026 yhteensä 33,0 milj. euroa ja vuonna 2027 34,0 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu tiedossa oleviin kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin (KVTES 2022–2025 on voimassa 1.5.2022–30.4.2025). Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

5.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2025 varattu 0,9 milj. euroa. Vuosina 2026 ja 2027 0,7 milj. euroa vuosittain. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2025 ovat 5,3 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,3 milj. euroa, Pasilan aseman vuokraa 0,7 milj. euroa, Ojangan varikon vuokraa 1,2 milj. euroa, sekä kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,4 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2025 ovat 4,3 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 2,3 milj. euroa vuosina 2025-2027. Muihin menoihin sisältyvät myös HSL:n myyntikanavista aiheutuvat maksamisen kulut kuten luottokortti- ym. provisiot, joiden arvioidaan olevan TTS-kaudella 1,6 milj. euron luokkaa vuosittain.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2025 -6,2 milj. euroa alijäämäinen.

5.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava Toiminta- ja talous-suunnitelma 2025-2027 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2024 lopussa 28,9 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä lyhennetään suunnitelman mukaan 06/2030.

Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Uuden lainan nostotarvetta arvioidaan vuosittain TTS-valmistelun yhteydessä.

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 1,6 milj. euroa vuosittain vuosina 2025-2027. Tuottoja arvioidaan saatava kassavarojen lyhytaikaisista sijoituksista. Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään lyhytaikaisesti vain kassavarojen turvaamiseksi, mikäli ylimääräisiä kassavaroja TTS-kaudella on jäljellä.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. Yhtymäkokous on päättänyt vuosittain myös kuntakohtaisesta ylijäämästä maksamisesta tai alijäämästä perittävästä korosta. Alustava TTS-ei sisällä varausta näiden korkojen maksamiseen.

5.5 Tilikauden tulos

Talousarvioehdotuksen 2025 vuosikate rahoituserien jälkeen on -4,7 milj. euroa alijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 17,0 milj. euroa vuonna 2025.

Tilikauden 2025 tulos on -21,7 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

Vuosien 2026 ja 2027 tilikauden tulos on 0 euroa eli kustannukset esitetään katettavaksi ko. vuosien tuloilla. Ylijäämäkertymiä ei ole ennusteen mukaan riittävästi käytettävissä kustannusten kattamiseen vuoden 2025 jälkeen.

6 Investoinnit ja poistot

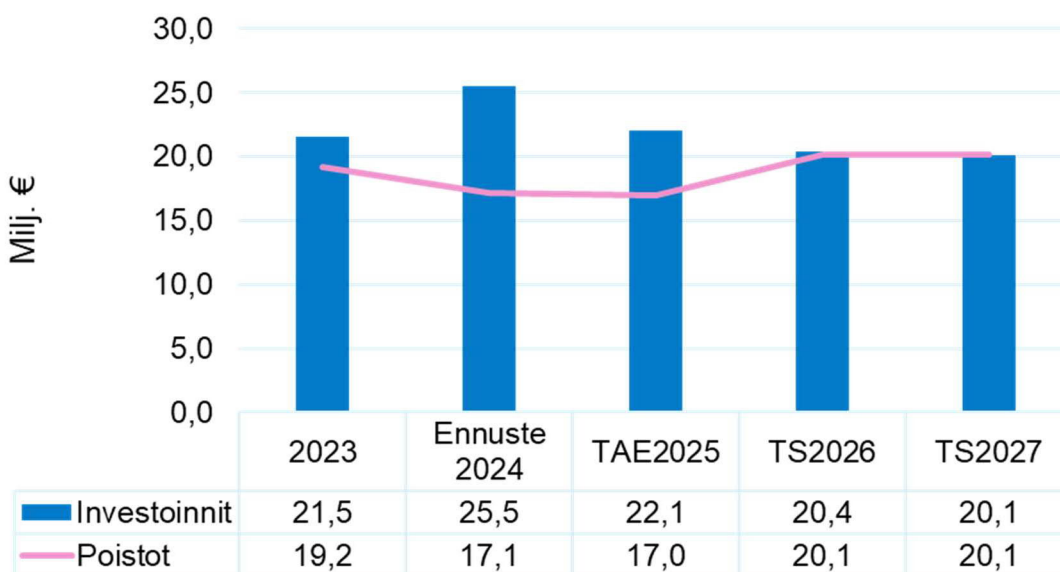
HSL:n investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2025, 20,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 20,1 milj. euroa vuonna 2027.

Investoinneissa painottuu HSL-sovelluksen jatkokehittämisen lisäksi matkustajainformaatiojärjestelmän uudistaminen sisältäen laitteet ja ohjelmistot. Myös lipputilihankkeeseen panostaminen on isossa roolissa.

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyin 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 budjetoitu 17,0 milj. euroa vuodelle 2025, 20,1 milj. euroa vuodelle 2026 ja 20,1 milj. euroa vuodelle 2027. Poistomenojen arvioidaan kasvavan kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

Kuva 10. Investoinnit 2023-2027



7 Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035

HSL arvioi keskipitkän aikavälin rahoitusnäkymää jatkuvassa prosessissa, joka aloitettiin loppuvuodesta 2022. Ensimmäinen versio todennäköisenä pidettyyn hankeskenaarioon pohjaavasta keskipitkän aikavälin kustannushorisontista (v. 2025-2040) ja Helmet 4 -liikennemallilla tuotetusta poikkileikkausvuosien 2025, 2030, 2035 ja 2040 lipputuloennusteista julkaistiin alkuvuodesta 2023. Lisätietoa tästä koko HSL:n tasolla tuotetusta analyysistä löytyy verkko-osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2023/02/hsln-joukkoliikenteen-rahoitustilanne-tulevana-vuosikymmenena-nayttaa-vakavalta-rahoituksen-tilannekuva-valmistunut>.

Keväällä 2023 vuosien 2024-2026 alustavassa talous- ja toimintasuunnitelmassa julkaistiin ensimmäinen versio laskentapohjasta johdetusta kuntaosuuslaskelmasta. **Päivitetty ja kehitetty laskelmat on nyt tuotettu alustavaa vuosien 2025-2027 talous- ja toimintasuunnitelmaa varten.**

Näkymä tarkasteluun sisällytettävistä hankkeista on pysynyt ennallaan ja vastaa syksyllä 2023 seudun yhteiseksi näkemykseksi hyväksyttyä MAL-suunnitelmaa. Skenaarion maankäytön ja liikenneverkon kehitys mukaillee MAL-suunnitelmaa, mutta kuitenkin siten, että suunnitteluhankkeet eivät sisälly tarkasteluun.

Tarkastelu sisältää myös uusien hankkeiden edellyttämät varikko- ja kalustoinvestoinnit, joskaan vanhojen varikko- ja kalustoerien poistumisesta ei tarkastelussa kuitenkaan ole tarkempaa tietoa. Lisäksi tarkasteluun on sisällytetty Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisohjelman peruskorjaushankkeet, joita on tiedossa 2030-luvun alkuun saakka.

Tarkastelun skenaario perustuu tuoreeseen tietoon esimerkiksi päätöksistä, suunnitelmista, ja vaikutusarvioinneista sekä HSL:n nykyisen rahoitusmallin ominaispiirteistä. HSL:n talouden keskipitkän aikavälin kehitystä arvioivan laskentamoduulin kehittämisestä ja päivittämisestä vastaa HSL:n liikenneekonomisti.

Osalla hankkeista aikataulut ja kustannusarviot ovat tarkentuneet sitten edellisen päivityskierroksen. Vuoden takaisesta päivittyneitä suurempia hankkeita ovat Vantaan ratikka, Länsi-Helsingin ja Viikin-Malmin raitiotiet sekä Koskelan varikko, joiden tiedot esimerkiksi rakentamisaikataulun, valmistumisajankohdan ja kustannusarvion osalta päivitettiin tuoreimman tiedon mukaisiksi.

Yleisimminkin hankkeiden kustannusarviot on deflatoitu maanrakennuskustannusindeksiä käyttämällä vastaamaan perusvuoden 2022 syksyn tilannetta, sillä myös lipputuloarviot on tuotettu kyseisen ajanhetken mukaisilla lipunhinnoilla (ml. alempi alv-kanta) ja tariffijärjestelmällä. HSL:n rahoitusmalli, sisältäen myös infrakorvausjärjestelmän, on tarkastelussa nykytilaa vastaava. Myös esimerkiksi Vantaan lipputuloihinsa kehäradan infrasopimuksen perusteella saama 3 miljoonan euron erilliskorvaus huomioidiin tarkastelussa.

Tarkastelu on kiinteähintainen, eikä tällä erää sisällä useampia erilaisia skenaarioita esimerkiksi hankkeiden toteutumisen, niiden aikataulujen tai kustannusarvioiden, saati joukkoliikennejärjestelmän rahoituksen tai hinnoittelun suhteen, vaikka onkin tietokantana muovattavissa suhteellisen vaivattomasti tarpeiden mukaan.

Lipunhinnoissa ei myöskään ole huomioitu kustannustason suhteellisen nousun aiheuttamia lipunhintojen korotuspaineita, jotka toteutuessaan vähentäisivät joukkoliikenteen käyttöä. Myöskään liikennepalveluiden alv-kannan korotuksen vaikutuksia ei olla tarkastelussa huomioitu. Valtion on oletettu osallistuvan joukkoliikennehankkeisiin aiempaan tapaan 0-50 %:n prosentin osuudella. Vuotuinen valtionavustus seudun joukkoliikennejärjestelmälle on asetettu 6 miljoonaa euroon. Tämä jyvitetään jäsenkunnille Tilastokeskuksen alueellisen väestöennusteen suhteessa.

Skenaario on tuotettu talous- ja toimintasuunnitelman varsinaisista tarkasteluvuosista viimeisen, eli tässä tapauksessa vuoden 2027 päälle. Operoinnin kustannuserät on deflatoitu vastaamaan syksyn 2022 tilannetta ansiotasoindeksiä hyödyntämällä.

Lipputulot on tarkastelussa jaettu nousujen suhteellisen jakauman perusteella, eivätkä vyöhyketason kautta. Lähijunamatkojen osalta liikennemalli ei myöskään tunnista sitä, ovatko matkat tehty HSL:n vai VR:n lipulla, mikä käytännössä estää niiden osalta tarkemmat jaot. Myös kustannusjaossa on menetytty karkealla HSL- ja VR-lähijuna-jaolla, mutta kuitenkin siten, että jakoperusteet ovat todellista vastaavat: HSL-lähijunissa nousujen ja matkustajakilometrien suhteellisten jakaumien keskiarvo ja VR-lähijunissa nousujen suhteellinen jakauma.

Keskimääräistäminen voi aiheuttaa harhaa erityisesti pienempien kuntien tapauksessa, sillä erityisesti niillä suurten erien pienienkin muutosten vaikutukset näyttäytyvät huomattavina. On siis hyvä huomatta, että erityisesti pienempien jäsenkuntien kohdalla jakaumista muodostuvat luvut ovat vähemmän tarkkoja. Näin on erityisesti lipputulojen osalta, sillä ne jaetaan moduulissa nousujen pohjalta.

Linjastojakoja on joka tapauksessa pyritty tarkentamaan ensimmäisestä keskipitkän aikavälin kuntaosuusennusteesta. Raitiotie- ja metrolinjojen kustannuserät ja niiden jakautuminen nousujen ja matkustajakilometrien suhteellisten jakaumien perusteella on ositettu aiempaa tarkemmin. Pikaraitiotie on eroteltu omaksi liikkumismuodokseen.

Linja-autoliikenteen osalta tarkastelussa sovelletaan periaatetta, jossa kiinteähintaiseen ja suurimpana yksittäisenä eränä painoarvoltaan hyvin merkittävään linja-autoliikenteen operointikustannusten linjastojakoon sovellettiin vuoden 2027 kustannusjakaumaa. Tämän jälkeen linjastoista vähennettiin niihin joukkoliikenteen raiteille siirtymisen myötä liikennemallilla suuntaa-antavasti arvioidut operointikustannusten säästöt. Suurin osa näistä kohdistuu Helsingin sisäiseen tai poikittaiseen linja-autoliikenteeseen, mutta Vantaan ratikan osalta Vantaan sisäiseen linja-autoliikenteeseen.

Linja-autoliikenteen tarkastelussa lähtökohtana on siis nykyistä vastaavan palvelutason säilyminen, joskin on mahdollista, että työvoiman saatavuuden haasteet korottaisivat pidemmällä aikavälillä työvoimaintensiivisen liikennemuodon reaalisia operointikustannuksia. Linja-autokannan sähköistymisen eteneminen voi toisaalta jossain määrin alentaa reaalista kustannuskehitystä.

Ylipäänsä tieto hankkeista vähenee ja muuttuu huomattavan paljon epätarkemmaksi, mitä pidemmälle kohti 2030-luvun loppua mennään. Tästä johtuen on myös niin, että vuosi 2035 on koko HSL-tason keskipitkän aikavälin tarkastelussa se vuosi, jolloin kustannukset ovat suurimmillaan. Seuraavina vuosina pääoman poistot olisivat menolisäyksiä suurempia. Todellisuudessa näin tuskin on, sillä tietoa uusista hankkeista ja toimenpiteistä tulee sitä mukaa, kun vuodet etenevät.

Väestön liikkumistottumukset ovat lipputulojen ennustamisessa edelleen vuoden 2018 liikkumiskyselyn mukaiset, mutta sopeutettuina koronapandemian aikana tehdyn muuttuvat liikkumisen tarpeet - työn tuloksilla, joihin voi perehtyä esimerkiksi verkko-osoitteessa [https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat liikkumisen tarpeet korona ja etatyo 2021.pdf](https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf) Lipputuloja arvioitiin siis siten, että tehdyn etätöön osuus tehdystä työstä säilyisi merkittävänä, mikä heijastuisi joukkoliikenteen lipputulojen pandemiaa edeltävää aikaa alhaisemmaksi tasoksi. Mallitekniikassa mielessä etätöskenaariossa on sopeutettu matkatuotoksia, mutta liikennemallin estimoidut parametrit on mahdollista päivittää vasta uuden liikkumistutkimuksen jälkeen.

Syksyllä 2023 toteutetun seudullisen liikkumistutkimuksen tulokset ja niiden soveltaminen kehitysvaiheessa olevalla Helmet 5 -liikennemalliversiolla päivittävät ennustetun liikkumiskäyttäytymisen vastaamaan paremmin muuttunutta liikkumiskäyttäytymistä vasta tulevilla päivityskierroksilla. Lisäksi HSL:n toteuttama Linjasto 2040 -työ tarjoaa uuden skenaarion ja tarkentanee linja-autoliikenteen kustannuksia seuraavalla päivityskerralla.

Kaikkienensa on jokseenkin väistämätöntä, että tarkastelu sisältää väistämättä runsaasti oletuksia, karkeuksia ja herkkyyksiä. Tietämyksen esimerkiksi talouden, väestön, työn, asumisen, liikkumisen ja politiikan yleisestä kehityksestä kuin myös nykyisistä ja tulevista hankkeista sekä niiden toteutumisen todennäköisyyksistä voidaan odottaa tarkentuvan ajassa. Etenkin vielä suunnittelupöydällä oleviin hankkeisiin liittyy huomattavaa epävarmuutta. Niiden kustannusarvot tarkentuvat vasta lähempänä mahdollisia toteuttamispäätöksiä ja ennen tarkempia suunnitelmia ne todennäköisesti sisältävät myös kustannuksia, jotka eivät sisälly infrakorvausjärjestelmän piiriin.

HSL-taloudessa lähtökohtana on joka tapauksessa ollut, että jäsenkunnille kohdistetaan tulo- ja menoeriä kotikuntalaisuustiedon perusteella. Keskipitkän aikavälin talouden tarkastelussa kotikuntalaisuustiedon katsotaan pääpiirteittäin mukailevan Helmet-liikennemallin estimoimaa aamuhuipputuntia (AHT), jonka aikana alkavien matkojen voidaan ajatella olevan lähinnä kotoperäisiä. Liikennemallin tarkasteluvuosille tuottamien aamuhuipputunnin matkustustietojen pohjalta voidaan näin ollen vähintään suuntaa-antavasti tarkastella HSL-talouden kehitystä jäsenkuntien näkökulmasta.

Kustannusten osalta HSL-taloudessa infra- ja yleiskustannusten jakoperusteina toimivat nousut ja operointikustannusten tapauksessa matkustajakilometrit. Tarkastelussa infrakustannukset jyvitettiin siis kulkumuotokohtaisesti AHT-nousujen suhteellisten jakaumien perusteella ja yleiskustannukset kaikkien AHT-nousujen suhteellisten jakaumien perusteella. Mahdollisimman linjastokohtaiset operointikustannukset taas jyvitettiin kulkumuotokohtaisesti AHT-matkustajakilometrien suhteellisten jakaumien perusteella.

Taulukko 6. Keskipitkän aikavälin tarkastelujen alustavat päätulokset vuodelle 2030 vuoden 2022 hintatasossa.

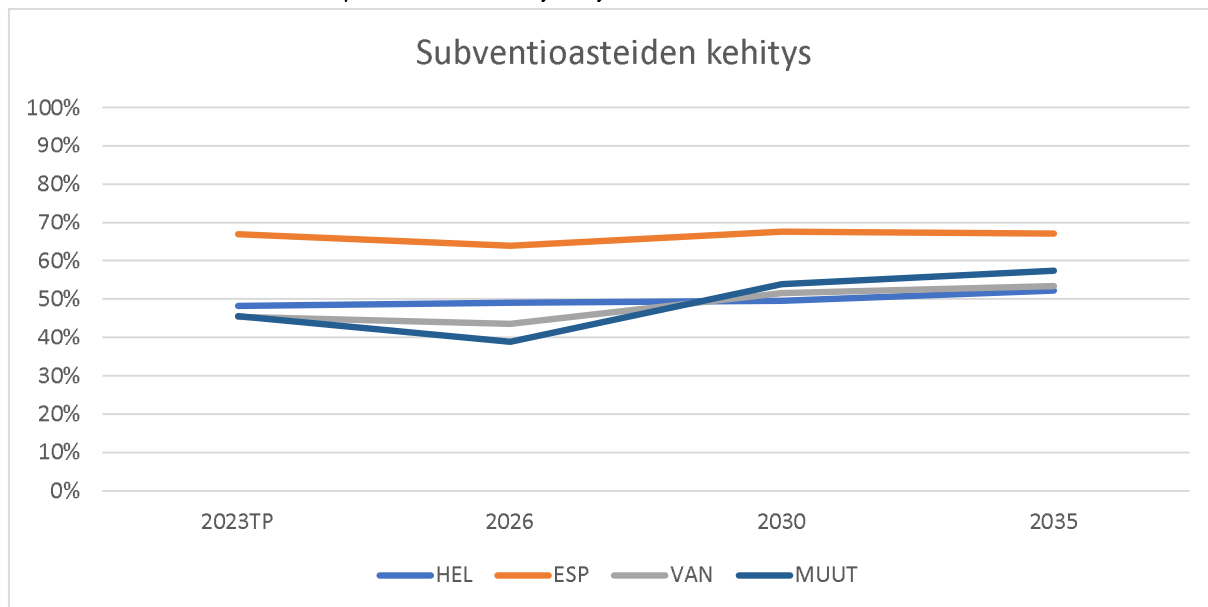
2030	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	260.7	89.6	71.9	2.8	7.5	8.2	4.0	0.4	5.9	450.9
Infrakust.	107.1	114.1	30.0	2.9	1.9	4.0	1.1	0.2	1.0	262.2
josta pää-omakust.	67.0	76.7	22.2	2.1	1.6	2.9	0.8	0.1	0.7	174.2
& hallinto+ylläpitokust.	40.1	37.3	7.8	0.8	0.4	1.1	0.3	0.0	0.3	88.1
Operointikust.	364.2	147.5	107.0	3.9	9.5	14.1	7.5	0.9	8.9	663.5
Yleiskust.	44.5	15.2	11.6	0.5	1.3	1.4	0.7	0.1	1.0	76.1

Kustannukset yht.	515.8	276.8	148.6	7.2	12.7	19.4	9.2	1.1	11.0	1001.8
Rah.tarve	255.1	187.2	76.7	4.5	5.2	11.3	5.2	0.7	5.1	550.9
Subv.-%	49.5%	67.6%	51.6%	61.8%	41.1%	58.0%	56.4%	63.7%	46.3%	55.0%

Taulukko 7. Keskipitkän aikavälin tarkastelujen alustavat päätulokset vuodelle 2035 vuoden 2022 hintatasossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	279.2	93.4	77.5	2.9	7.8	8.4	4.4	0.4	6.0	480.1
Infrakust.	131.5	110.8	31.8	2.8	2.1	4.0	1.3	0.2	1.1	285.6
josta pää- omakust.	86.6	73.1	23.4	2.0	1.7	2.9	1.0	0.1	0.8	191.6
& hallinto+yl- läpitokust.	44.9	37.7	8.4	0.8	0.4	1.1	0.3	0.0	0.3	94.0
Operointi- kust.	407.6	157.9	122.3	4.6	11.3	16.0	8.4	1.0	9.7	738.8
Yleiskust.	46.4	15.4	12.2	0.5	1.3	1.4	0.7	0.1	1.0	79.0
Kustannukset yht.	585.5	284.1	166.4	7.9	14.7	21.4	10.4	1.2	11.8	1103.4
Rah.tarve	306.3	190.8	88.9	5.0	6.8	12.9	6.0	0.8	5.8	623.3
Subv.-%	52.3%	67.1%	53.4%	63.4%	46.5%	60.5%	57.7%	67.5%	48.9%	56.5%

Kuva 11. Subventioasteiden keskipitkän aikavälin kehitysnäkymän suuri kuva.



Tarkastelun tulokset viittaavat siihen, kuinka 2030-luvulle siirryttäessä kuntien joukkoliikenteen subventiotarpeet kasvaisivat annetulla näkymällä enemmän tai vähemmän kautta linjan. Edellisen TTS-kauden 2024-2026 päätösvuodelle keventyneistä subventioasteista siis käännytäisiin takaisin subventiotarpeiden kasvuun. Erityisen nopeaa subventiotarpeiden kasvu olisi seudun pienemmillä kunnilla, joita edellisessä kuvassa tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena yksittäisen pienen kunnan kohdalla tuloksia helposti vääristävän epätarkkuuden välttämiseksi.

Linjastojen tarkennukset ja siten kustannusten tarkemmat kohdennukset edelliseen päivityskierrokseen nähden selittävät Espoon subventioasteen hitaampaa laskua ja Vantaan subventioasteen hitaampaa nousua. Helsingin suuren joukkoliikennetalouden osalta subventioaste jatkaisi hitaampaa, mutta vakaata nousua ja ylittäisi siis 52 % vuoteen 2035 mennessä. Tarkastelun tulokset viittaavat myös siihen, kuinka nykyisellä rahoitusjärjestelmällä koko HSL-tason subventioasteen pitäminen edes alle 55 prosentissa tulee olemaan 2030-luvulla hyvin vaikeaa.

Keskipitkän aikavälin talouden tarkastelumenetelmää tullaan edelleen kehittämään. Jatkossa on myös tarkoitus hyödyntää kattavammin tarkastelujen dynaamisuutta ja tuottaa erilaisia skenaarioita esimerkiksi kustannus- ja tuloerien pidemmän aikavälin kehitykseen liittyen. Ylipäänsäkin vertailutiedon hyödyntäminen, kustannusindeksien soveltaminen ja visualisointiin liittyvät kehityskohteet ovat jatkuvan prosessin työlistalla. Jatkossa päivitetty kustannustiedot on tarkoitus olla käytössä viimeistään alustavan talous- ja toimintasuunnitelman yhteydessä. Liikennemallilla estimoitavien lipputuloarvioiden perusteet päivittyvät noin 3-4 vuoden välein.

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2025-2027

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2024/TA2024		TAE	ERO TAE2025/ENN2024		TS	ERO TS2026/TAE2025		TS	ERO TS2027/TS2026	
	2023	2024	1/2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%	2027	€	%
Toimintatuotot	876 403	878 943	886 134	7 191	0,8 %	956 551	70 416	7,9 %	993 447	36 896	3,9 %	1 012 484	19 037	1,9 %
Myyntituotot	377 316	385 200	378 641	-6 559	-1,7 %	419 534	40 893	10,8 %	427 915	8 381	2,0 %	436 287	8 373	2,0 %
Lipputulot yhteensä	376 436	385 000	377 810	-7 190	-1,9 %	418 642	40 832	10,8 %	427 015	8 373	2,0 %	435 387	8 373	2,0 %
Muut myyntituotot yhteensä	880	200	831	631	315,5 %	892	61	7,3 %	900	8	0,9 %	900		0,0 %
Korvaukset kunnilta	466 327	476 614	476 614		0,0 %	516 048	39 434	8,3 %	548 856	32 808	6,4 %	559 430	10 574	1,9 %
Muut myyntitulot	3 452	3 015	2 848	-167	-5,6 %	3 232	385	13,5 %	3 232		0,0 %	3 232		0,0 %
Tuet ja avustukset	16 324	6 779	5 459	-1 320	-19,5 %	5 036	-423	-7,8 %	5 036		0,0 %	5 036		0,0 %
Vuokratuotot	2 634	2 735	2 717	-18	-0,7 %	2 744	28	1,0 %	2 852	108	3,9 %	2 942	90	3,2 %
Muut toimintatuotot	10 350	4 600	19 856	15 256	331,7 %	9 956	-9 900	-49,9 %	5 556	-4 400	-44,2 %	5 556		0,0 %
Toimintakulut	-830 075	-908 746	-907 340	1 406	-0,2 %	-962 761	-55 421	6,1 %	-974 881	-12 121	1,3 %	-993 921	-19 040	2,0 %
Henkilöstökulut	-28 312	-27 709	-28 083	-373	1,3 %	-32 220	-4 138	14,7 %	-33 046	-826	2,6 %	-34 012	-966	2,9 %
Palvelujen ostot	-792 457	-870 891	-868 938	1 954	-0,2 %	-920 085	-51 147	5,9 %	-931 734	-11 649	1,3 %	-949 749	-18 015	1,9 %
Busiliikenteen operointikustannukset	-341 917	-356 234	-350 543	5 691	-1,6 %	-358 918	-8 375	2,4 %	-376 261	-17 343	4,8 %	-373 233	3 028	-0,8 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 622	-96 055	-99 840	-3 785	3,9 %	-101 351	-1 510	1,5 %	-98 102	3 249	-3,2 %	-100 370	-2 269	2,3 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-61 155	-61 941	-61 750	191	-0,3 %	-65 879	-4 129	6,7 %	-65 787	92	-0,1 %	-65 338	449	-0,7 %
Raitiolilikenteen operointikustannukset	-59 466	-70 992	-70 754	238	-0,3 %	-84 610	-13 857	19,6 %	-87 320	-2 710	3,2 %	-93 212	-5 892	6,7 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-4 524	-4 912	-4 912		0,0 %	-6 024	-1 112	22,6 %	-5 618	406	-6,7 %	-5 986	-368	6,6 %
Pikaraitiolilikenteen operointikustannukset	-5 255	-19 359	-19 359		0,0 %	-23 021	-3 661	18,9 %	-24 112	-1 091	4,7 %	-27 444	-3 332	13,8 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-558 939	-609 492	-607 158	2 334	-0,4 %	-639 803	-32 645	5,4 %	-657 200	-17 397	2,7 %	-665 583	-8 383	1,3 %
Busiliikenteen infrapalvelut	-10 272	-11 185	-11 185		0,0 %	-9 941	1 244	-11,1 %	-9 981	-40	0,4 %	-9 741	240	-2,4 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 910	-14 786	-14 786		0,0 %	-14 447	339	-2,3 %	-13 661	786	-5,4 %	-13 415	246	-1,8 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-150 723	-156 584	-156 584		0,0 %	-163 758	-7 174	4,6 %	-157 310	6 448	-3,9 %	-159 997	-2 687	1,7 %
Raitiolilikenteen infrapalvelut	-17 444	-20 227	-20 227		0,0 %	-26 825	-6 598	32,6 %	-24 988	1 837	-6,8 %	-35 630	-10 642	42,6 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-744	-662	-662		0,0 %	-503	159	-24,0 %	-544	-42	8,3 %	-497	47	-8,6 %
Pikaraitiolilikenteen infrapalvelut	-2 605	-14 593	-14 593		0,0 %	-12 571	2 023	-13,9 %	-15 764	-3 193	25,4 %	-16 453	311	-2,0 %
Muut infrapalvelut	-1 799	-2 540	-2 540		0,0 %	-2 292	248	-9,8 %	-2 521	-229	10,0 %	-2 773	-252	10,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-197 496	-220 578	-220 578		0,0 %	-230 337	-9 759	4,4 %	-224 770	5 567	-2,4 %	-237 507	-12 737	5,7 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-36 022	-40 822	-41 202	-380	0,9 %	-49 945	-8 743	21,2 %	-49 764	181	-0,4 %	-46 659	3 105	-6,2 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-644	-895	-772	123	-13,7 %	-858	-86	11,1 %	-716	142	-16,6 %	-728	-12	1,6 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2025-2027

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2024/TA2024		TAE	ERO TAE2025/ENN2024		TS	ERO TS2026/TAE2025		TS	ERO TS2027/TS2026	
	2023	2024	1/2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%	2027	€	%
Vuokrakulut	-4 913	-5 066	-5 135	-70	1,4 %	-5 308	-173	3,4 %	-5 100	208	-3,9 %	-5 147	-47	0,9 %
Muut kulut	-3 748	-4 184	-4 411	-227	5,4 %	-4 288	123	-2,8 %	-4 285	3	-0,1 %	-4 285	-4	0,0 %
Toimintakate	46 327	-29 803	-21 205	8 597	-28,8 %	-6 210	14 995	-70,7 %	18 566	24 776	-399,0 %	18 562	-3	0,0 %
Rahoitustuotot ja -kulut	2 869	15 825	2 875	-12 950	-81,8 %	1 558	-1 317	-45,8 %	1 563	5	0,3 %	1 567	4	0,3 %
Vuosikate	49 196	-13 978	-18 330	-4 353	31,1 %	-4 652	13 678	-74,6 %	20 129	24 781	-532,7 %	20 129	1	0,0 %
Poistot	-19 180	-17 133	-17 133		0,0 %	-17 003	130	-0,8 %	-20 129	-3 126	18,4 %	-20 129	-1	0,0 %
Tilikauden tulos	30 017	-31 111	-35 464	-4 353	14,0 %	-21 655	13 809	-38,9 %		21 655	-100,0 %			
Tilikauden yli-jalijäämä	30 017	-31 111	-35 464	-4 353	14,0 %	-21 655	13 809	-38,9 %		21 655	-100,0 %			

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	105,6 %	96,7 %	97,7 %		99,4 %		101,9 %		101,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	410 076	402 329	409 520		440 503		444 591		453 054
ilman kuntaosuuksia, %	49,4 %	44,3 %	45,1 %		45,8 %		45,6 %		45,6 %
Toimintakate, %	5,3 %	-3,4 %	-2,4 %		-0,6 %		1,9 %		1,8 %
Vuosikate, %	5,6 %	-1,6 %	-2,1 %		-0,5 %		2,0 %		2,0 %
Vuosikate / Poistot, %	256,5 %	-81,6 %	-107,0 %		-27,4 %		100,0 %		100,0 %

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2025-2027

46

1 000 €	2023	TA2024	Ennuste 2024	TAE2025	TS2026	TS2027
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	49 196	-13 978	-18 330	-4 652	20 129	20 129
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjaukset						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-21 681	-23 479	-25 500	-22 100	-20 400	-20 100
Rahoitusosuudet investointimenoihin	156					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	27 672	-37 457	-43 830	-26 752	-271	29
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset*)	27 868	-5 000	-10 474	-10 474	-10 474	-10 474
Rahavarojen muutos	50 277	-47 720	-59 568	-42 490	-16 009	-15 708
Rahavarat 31.12	146 181	40 765	86 612	44 123	28 114	12 406
Rahavarat 1.1	95 904	88 485	146 181	86 612	44 123	28 114
Investointien tulo-rahoitus %	228,6 %	-59,5 %	-71,9 %	-21,1 %	98,7 %	100,1 %
Kassan riittävyys, pv	64,3	16,4	34,8	16,7	10,5	4,6

*) Maksuvalmiuden muutos ennusteessa 2024-TS2027 on arvioitu edellisen kolmen vuoden keskiarvon perusteella.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat.

Muutokset vuonna 2025

Metroliikenne

Varaudutaan kehittämään metroliiikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen.

Metroliiikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet koronan jälkeen vuodesta 2021 alkaen joka vuosi, mutta edelleen vuonna 2023 nousijamäärien osalta oltiin n. 15% alle vuoden 2019 tasosta. Metroliiikenteessä on tällä hetkellä käytössä kysyntään perustuva ruuhka-aikojen liikennöintimalli, jossa maanantaisin ja perjantaisin ajetaan hieman harvemmillä vuorovälillä (3min kantametro) ja tiistaista torstaihin hieman tiheämmällä vuorovälillä (2,5min kantametro). Tämän lisäksi iltaliikenteeseen on tehty koronan myötä harvennuksia. Metroliiikenteessä varaudutaan lähivuosina kohdennettuihin tarjonnan lisäyksiin, joiden tarkoituksena on kasvattaa matkustajamääriä ja vauhdittaa metroliiikenteen nousijamäärien palautumista vuoden 2019 tasolle ja sen yli. Näitä mahdollisia tarjonnan lisäyksiä ovat esimerkiksi ruuhka-ajan vuorovälin tihentäminen entiselleen myös maanantaisin ja perjantaisin sekä iltaliikenteen tihentäminen koronaa edeltävälle tasolle (10min vuoroväli per linja). **Päätökset toimenpiteistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella ja toteutetaan aikaisintaan syysliikenteestä 2025 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 300 000 € vuonna 2025 ja 700 000 € vuositasolla (Metroliikenne).

Vartiokylänlahden siltatyömaa

Vartiokylänlahden sillan uusimisen kesto on tämän hetken arvion mukaisesti 4,5kk, jonka aikana ei metrolla voida liikennöidä Vuosaaren haaralla Puotilaa pidemmälle. Hanke on suunniteltu toteutettavaksi kesällä 2025. Poikkeuksen aikana järjestetään korvaavaa bussiliikennettä metrokatkon aikana. Metroliiikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

Metron kapasiteettihankkeen raidevirtapiirityöt

Metron kapasiteettihankkeeseen liittyen uusitaan kantametron raidevirtapiirejä. Työt aiheuttavat tämän hetken arvion mukaisesti viikonlopun mittaisen liikennöintikatkon loppuvuonna 2025. Poikkeuksen aikana metro liikennöi osuudella Kivenlahti-Lauttasaari, ja muulla metron osuudella järjestetään korvaavaa bussiliikennettä. Metroliiikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

Itäkeskuksen vaihdetyöt

Itäkeskuksen aseman länsipuolella sijaitsevat 8 vaihdetta tulee uusia vuonna 2025. Töiden vaikutukset ja kestot tarkentuvat myöhemmin, mutta työt aiheuttavat mahdollisesti liikennöintikatkoja.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024–2027.

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

Junaliikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Vantaan ratikan tunnelin rakentamistöiden takia varaudutaan harventamaan IPK-junien vuoroväliä vuoden 2025 kesäliikenteessä, jolloin Tikkurilan asemalla on 1–2 raidetta pois käytöstä apusiltojen asennustöiden takia.

Raitioliikenne

Mannerheimintien peruskorjaus

Mannerheimintien peruskorjauksen toinen vaihe jatkuu vuoden 2025 loppuun. Mannerheimintie suljetaan ratikoilta välillä Ooppera-Reijolankatu. Työmaa vaikuttaa linjoihin 2, 3, 4 ja 10.

Linja 2 tulee kiertämään Pasilan ja Oopperan välin Helsinginkadun ja Aleksis kiven kadun kautta, matka-aika Pasilasta Töölöön raitiovaunulla pitenee. Länsi-Pasilan puolelta yhteys Töölöön muuttuu vaihdolliseksi / enemmän kävelyä sisältäväksi.

Linja 4 ajaa Munkkiniemen ja Oopperan välin Alppilan kautta. Matka-aika keskustan ja Munkkiniemen välillä pysyy lähes nykyisellään tai pitenee muutamalla minuutilla, sillä samaan aikaan avautuva Mannerheimintien eteläosuus nopeuttaa matka-aikaa Oopperan ja keskustan välillä, kun linjojen 4 ja 10 ei tarvitse enää kiertää Runeberginkadun kautta.

Linja 10 käännetään Oopperalta Sturenkatua pitkin Paavalinkirkon pääte pysäkille. Linjan 3 reitti jatketaan Kuusitieltä Pikku Huopalahteen korvaamaan linjan 10 puutetta. Linjan 10 reitti Vallilaan mahdollistaa eteläisen Mannerheimintien tarjonnan pysymisen riittävällä tasolla, mutta ei tuo ylimääräistä liikennettä Alppilaan. Ratikkaliikenne Sturenkadulla on aikaisemmillä poikkeusreiteillä ollut pidetty linjaus. Linjan 3 reittimuutos Pikku Huopalahteen mahdollistaa edelleen Pikku Huopalahdesta keskustaan matkaamisen raitiovaunulla, mutta poistaa yhteyden Mannerheimintielle, jota korvaa Mannerheimintien useat bussilinjat. Linjan 10 normaalin liikennöintiajan jälkeen linja 3 jatkaa yöliikennettä tunnuksetta 3N Meilahden linjan 3 normaalille pääte pysäkille.

- Kustannusvaikutus noin 1 640 000 € vuonna 2025 verrattuna Mannerheimintien vaihe 1 liikenteeseen (Raitioliikenne).

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Hakaniemen ratikkakatko

Yllä olevan Mannerheimintien remontin lisäksi maaliskuussa on suunniteltu alkavaksi Pitkänsillan katko, jonka kesto on arvioitu lokakuun loppuun saakka. Katkon aikana Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä ei ole raitioliikennettä. Kaikki Hakaniemen kautta kulkevat raitiolinjat joutuvat poikkeusreiteille, joten vaikutus matkustajiin on suuri. Omilla reiteillään ovat ainoastaan linjat 1, 8 ja 13.

Hakaniemeen rakennettavan uuden tilapäisen raitiotien myötä on valmistauduttu jakamaan linjat 6 ja 7 A- ja B-variantteihin. B-variantit liikennöivät normaaleja reittejään Hämeentielle saakka, josta linjat kääntyvät ennen Hakaniemen pysäkkialuetta Siltasaarenkatua ja Toista linjaa pitkin Ensi linjan päätepysäkille. Linjojen A-variantit kulkevat omia reittejään eteläisiltä päätepysäkeiltään, josta ne ajavat Rautatieasemalta Kruununhaan kautta Katajanokan terminaaliin. Pyrkimyksenä linjojen kahtiajaolla on säilyttää mahdollisimman normaali palvelu molemmin puolin Pitkänsiltaa. Linjaa 5 ei liikennöidä Hakaniemen ratikkakatkon ajan, sillä linjat 6A ja 7A tarjoavat Katajanokan terminaalin ja Rautatieaseman välille 5-7min vuorovälin laivojen kulkuaikeihin.

Linja 3 ohittaa Hakaniemen katkoalueen kulkemalla keskustan ja Alppilan välin Mannerheimintien kautta ja linja 9 lyhennetään palvelemaan ensisijaisesti Jätkäsaaren ja Rautatieaseman väliä. Linja 2 jatketaan Pasilasta Ilmalaan korvaamaan linjan 9 poikkeavaa reittiä. Linjan 10 reitti lyhennetään kulkemaan Runeberginkadun kautta Töölön hallille, kun linja 3 siirtyy tuplaamaan Mannerheimintien eteläpäädyn palvelua linjan 4 pariin. Lyhentämällä linjan 10 reitti Töölön hallille saamme pidettyä Helsinginkadun linjamäärän sellaisella tasolla, etteivät raitiovaunut aiheuta pysäkkitaipatumillaan kohtuuttomia viiveitä toisilleen, pysäkkien ollessa Töölön tapaan ainoastaan yhden vaunun mittaisia. Mannerheimintie on edelleen tämän työmaan ajan suljettu välillä Ooppera-Reijolankatu.

- Kustannusvaikutus noin 168 000 € vuonna 2025 verrattuna alkutalven Mannerheimintie vaihe 2 liikenteeseen ja edellisen kesän liikenteeseen (Oopperan katko) (Raitioliikenne)

Hakaniemen ratikkakatkon korvaava bussi

Varaudumme hankkimaan raitioliikennettä korvaavan bussilinjan Kallion ja Rautatieaseman välille Hakaniemen ratikkakatkon ajaksi. Linjan tarkoitus on lyhentää ratikkakatkon aikaisia matka-aikoja Kallion ytimestä keskustaan. Karhupuistoon ei katkon aikana ole laisinkaan raitiovaunuliikennettä. Linjan liikennöintiajat olisivat 6.30–00.00 ja päiväliikenteen vuoroväli on 12min kaikkina päivinä. Reitti korvaa raitiovaunuliikennettä Fleminginkadulta alkaen Rautatieasemalle asti. Keskustan suunnan tarjontaa tihentää osasta Kalliota myös bussilinja 23. **Päätös korvaavan liikenteen hankinnasta tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella.

Varaudutaan tarjonnan lisäyksiin kantakaupungin ratikkalinjoilla

Olemme tunnistaneeet potentiaalisia tarjonnan lisäyksien kohteita kantakaupungissa. Esimerkiksi Jätkäsaaren ja Kalasataman alueet jatkavat kasvuaan tulevina vuosina. Jätkäsaaren on ennustettu vajaan 1000 ja Kalasatamaan jopa 1500–2000 asukasta lisää vuosittain. Tiheämpi ruuhka-ajan liikenne saattaa olla toisella tai molemmilla alueilla ajankohtaista vuonna 2025. Kustannusvaikutusten arvioinnissa olemme varautuneet lisäämään molemmille alueille liikennettä vähintäänkin ruuhka-aikoihin. Ratikkaliikenteen nousijamäärät ovat kasvaneet vuosittain koronan jälkeen vuodesta 2021 alkaen.

Vuonna 2023 ratikkaliikenteessä oltiin kuitenkin nousijamäärissä vielä n. 22% alle vuoden 2019 tason. Ratikkaliikenteessä varaudutaan lähivuosina kohdennettuihin tarjonnan lisäyksiin, joiden tarkoituksena on kasvattaa matkustajamääriä ja vauhdittaa ratikkaliikenteen nousijamäärien palautumista vuoden 2019 tasolle ja sen yli. **Päätökset toimenpiteistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella ja toteutetaan aikaisintaan syysliikenteestä 2025 alkaen.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Lisäksi olemme varautuneet kesästä 2025 alkaen lisäämään Olympiaterminalille kesäliikenteen ajaksi kolme lähtöä aamupäivisin laivan saapuessa. Olemme yhdessä Helsingin sataman kanssa tunnustaneet raitioliikenteeseen matkustajapotentiaalia nykyisin keskustaan kävelyn valitsevista asiakkaista. Olympiaterminalilla on Helsingin satamista suhteellisesti isoin määrä asiakkaita, jotka päättävät lähteä kävellen keskustaan ja osittain päätöksen voi keskustan läheisyyden lisäksi vaikuttaa raitioliikenteen vajavainen kapasiteetti. Länsiterminalissa saapuvia laivoja palvelee viikonloppuisin ja kesäisin 20–24, Katajanokan terminalilla 12–14 ja Olympiaterminalilla 10–12 vuoroa tunnissa. Olympiaterminalin linjoja ajetaan lisäksi suurilta osin vanhalla raitiovaunukalustolla, jonka kapasiteetti on uutta kalustoa pienempi.

- Kustannusvaikutus noin 580 000 € vuonna 2025 ja 1 230 000 € vuosittain (Raitioliikenne).

Varaudutaan tihentämään sunnuntaivuoroväliä joulun alla

Lauantaivuoroväliä tihennämme jo syksystä 2024, mutta tämän lisäksi olemme tunnustaneet matkustajamäärissä potentiaalia tiheämmälle sunnuntaivuorovälille joulun alla. Täten varaudumme tihentämään kaikkien täysipäiväisten kantakaupungin raitiolinjojen vuoroväliä 12 minuutista 10 minuuttiin neljänä joulua edeltävänä sunnuntaina.

- Kustannusvaikutus noin 75 000 € vuonna 2025 ja vuosittain (Raitioliikenne).

Aleksis kiven kadun työmaa

Aleksis Kiven kadun työmaa välillä Junatie–Sturenkatu ulottuu todennäköisesti vuonna 2025 raitioliikenteen käyttämälle osuudelle. Aleksis kiven kadun kautta kulkeva raitioliikenne siirretään tällöin kulkemaan Läntisen Brahenkadun ja Sturenkadun kautta takaisin Aleksis Kiven kadulle Sturenkadun pysäkiltä alkaen, jolloin Fleminginkatu ja osa Aleksis kiven kadusta jää ajamatta. Myös Aleksis Kiven kadun kautta kulkevat bussilinjat varaudutaan siirtämään tarpeen mukaan Teollisuuskadulle. Muutosten vaikutus liikennöintikustannuksiin on neutraali, mutta Aleksis Kiven kadun itäpäässä kävelymatkat pysäkeille pitenevät, mikä saattaa heikentää joukkoliikenteen kysyntää alueella.

Pikaraitiolinja 15

Vuonna 2025 pikaraitiolinjaa ajetaan ensimmäinen kokonainen vuosi suunnitellulla ruuhka-ajan 6 minuutin vuorovälillä. Kokonaiskustannukset vuonna 2025 ovat 23,0 M€, joka on n. 3,7 M€ enemmän kuin pikaraitiolinjan liikennöintikustannukset vuoden 2024 talousarviossa.

Pikaraitiolinjalla varaudutaan palvelutason kehittämiseen.

Tarjontaa kohdennetaan nykyistä tehokkaammin toteutuneen kysynnän perusteella. Varaudutaan tihentämään päivä- ja iltaliikenne 7,5 minuutin vuorovälille tällä hetkellä käytössä olevan 10 minuutin vuorovälin sijaan. Pikaraitiolinjan vaunuihin saadaan asennettua matkustajalaskentalaitteet vuoden 2024 aikana, minkä myötä kysynnän ja tarjonnan kohtaamisesta saadaan huomattavasti nykyistä parempaa dataa. Tarkemman kysyntädatan perusteella varaudutaan tekemään myös muita palvelutason vaikuttavia muutoksia lähivuosien aikana. Muutoksiin varautumalla pyritään varmistamaan pikaraitiolinjan kilpailukyky ja matkustajamäärien tasainen kasvu jatkossakin. **Päätökset toimenpiteistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella ja toteutetaan aikaisintaan alkuvuodesta 2025 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuositasolla (Pikaraitiotie 15).

Bussiliikenne

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

Tulemme tekemään alueellisia linjastotarkasteluja koko HSL-alueella tulevien vuosien aikana. Alueellisilla linjastotarkasteluilla pyrimme lisäämään asiakasymmärrystä sekä löytämään potentiaalisia keinoja kasvattaa nousijamääriä sekä parantaa linjaston kustannustehokkuutta. Bussiliikenteen nousijamäärät ovat kasvaneet koronan jälkeen vuosittain vuodesta 2021 alkaen. Vuoden 2023 nousijamäärätoteuma oli kuitenkin n. 10 % alle vuoden 2019 toteuman. Varaudumme tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä mm. kysyntään, kerättyyn asiakasymmärrykseen, alueelliseen lipputulokehittymään ja kuukausittaisiin linjakohtaisiin tilastoihin pohjautuen. Tarkasteltavat alueet määritellään myöhemmin ja aluekohtaiset tarkastelut vaihtelevat laajuudeltaan. Bussiliikenteen alueellisilla linjastotarkasteluilla selvitetään tarkemmin lähivuosien alueet, joissa nähdään potentiaalia kohdennetuille tarjonnan lisäyksille. Kohdennetuilla tarjonnan lisäyksillä pyritään varmistamaan joukkoliikenteen kilpailukykyinen kehittäminen sekä bussiliikenteen nousijamäärien palautuminen vuoden 2019 tasolle ja sen yli. Vuoden 2024 aikana toteutettiin nousuun -toimenpiteitä useilla liikennemuodoilla edellisen toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä päätetyn rahoituksen myötä (6M€ vuonna 2024 ja 10,7M€ vuositasolla). Nyt esitettävä varaus on erillinen viime vuoden nousuun -rahoituksen kanssa, johon liittyvät toimenpiteet on toteutettu tai toteutetaan vuoden 2024 aikana. **Päätökset uusista toimenpiteistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella ja toteutetaan aikaisintaan alkuvuodesta 2025 alkaen.

- Kustannusvaikutus 2 000 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla.
 - Helsingin sisäiset linjat 900 000 €
 - Espoon sisäiset linjat 200 000 €
 - Vantaan sisäiset linjat 200 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne 300 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat 200 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat 200 000 €

Nousijamäärien kasvattamisen lisäksi tavoittelemme edelleen myös linjaston kustannustehokkuuden parantamista. Linjakohtaisten kustannustehokkuuslukujen sekä kuntakohtaisten subventioasteiden kehittymisen myötä tulemme tarkastelemaan Pohjois-Espoon linjastoa tavoitteena sopeuttaa liikennetarjontaa paremmin todennettua kysyntää vastaavaksi. Liikenteen tehostamistoimenpiteet pyritään toteuttamaan siten, että negatiivinen vaikutus HSL-alueen kokonaisnousijamääriin ja strategian tavoitteiden saavuttamiseen on mahdollisimman vähäinen. Pohjois-Espoon alueella kysyntä on paikoitellen vähäistä liikennetarjonnan samanaikaisesti ylittäessä palvelutasomäärittelyn mukaisen tason eikä maankäytössä odoteta TTS-kauden aikana tapahtuvan kysyntään merkittävästi vaikuttavia muutoksia. Pohjois-Espoon alueen linjaston kustannustehokkuus on selvästi heikompaa kuin esimerkiksi Etelä-Espoossa, jossa kysyntä kasvaa tiivistyvän maankäytön myötä. Pohjois-Espoon alueella useilla

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

bussilinjoilla yhden nousun kustannus on yli 5 euroa, kun koko HSL-alueen bussiliikenteen keskimääräinen nousun kustannus oli vuonna 2023 noin 2,2 euroa.

- Kustannusvaikutus noin -1 374 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla.
 - Espoon sisäiset linjat n. -500 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat n. -874 000 €

Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuu- toksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linja 23 Rautatientori–Alppila–Pasila–Pirkkola

Varaudutaan tihentämään linjan ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi syysliikenteestä 2025 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla. 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 80 000 € vuonna 2025 ja 200 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 54 Itäkeskus–Valimo ja 554 Itäkeskus–Westendinasema

Varaudutaan kasvattamaan hieman Kehä I:n käytävässä liikennöivien poikittaislinjojen tarjontaa syysliikenteestä 2025 alkaen. Linjan 554 liikennöinti alkaa elokuussa 2024 ja samassa yhteydessä tehdään muutoksia linjojen 54 ja 553 tarjontaan. Linjan 554 perustamisella pyritään kasvattamaan merkittävästi Kehä I:n poikittaisliikenteen kysyntää. Linjoilla 54, 553 sekä osin linjalla 554 alkaa elokuussa 2025 uusi liikennöintisopimus, jonka myötä yksikkökustannukset laskevat nykyisestä. Kehä I:n käytävässä on tunnistettu merkittävää kasvupotentiaalia joukkoliikenteen nousijamäärissä ja kulkutapaosuudessa.

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

Linja 55 Koskela–Oulunkylä

Varaudutaan lisäämään linjalle 55 tarjontaa arki-iltaan ja viikonloppuun vuoden 2025 alusta alkaen Koskelan ja Oulunkylän välille aikoina, jolloin linja 53 ei liikennöi. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan nousijamäärien kasvattamista ja joukkoliikenneyhteyksien kustannustehokasta kattavuuden lisäämistä.

- Kustannusvaikutus noin 120 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 59 Herttoniemi (M)–Malminkartano

Varaudutaan tihentämään linjan 59 lauantaivuoroväliä 12 minuutista 10 minuuttiin elokuusta 2025 alkaen, jos linjan matkustajamäärät jatkavat kasvuaan. Linja 59 on tunnistettu potentiaalisesti kehityskohteeksi HSL:n runkoverkoston kannalta. Tunnuslukujensa ja liikennöintiympäristönsä myötä linjalla 59 tavoitellaan tulevaisuudessa runkolinjamaista palvelutasoa sekä mahdollisesti myös linjan muuttamista runkolinjaksi lähitulevaisuudessa. Muutoksen myötä linjan vaikutusalueella tarjottaisiin runkolinjamaista tiheää liikennettä myös viikonloppuisin, millä uskotaan olevan positiivinen vaikutus asiakaskokemukseen sekä matkustajamääriin etenkin vapaa-ajan liikkumisen osalta.

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027**

- Kustannusvaikutus noin 15 000 € vuonna 2025 ja 36 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 63 Kamppi–Ruskeasu–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjan ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi syysliikenteestä 2025 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla. Muutoksella uskotaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2025 ja 200 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 69 Kamppi–Pasila–Käpylä–Malmi–Jakomäki

Varaudutaan tihentämään linjan ruuhkavuoroväliä kasvavien matkustajamäärien vuoksi syysliikenteestä 2025 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla. Muutoksella uskotaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun linjan vaikutusalueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2025 ja 200 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 71 Rautatientori–Pihlajisto–Pihlajamäki–Malmi

Varaudutaan jatkamaan linjan reittiä syysliikenteestä 2025 alkaen Malmilla noin kilometrin verran pohjoiseen, jotta linja palvelisi kehittyvää asuinalueita mahdollisimman hyvin. Linjalla on tunnustettu myös tarvetta kehittää vuorotarjontaa joukkoliikenteen kilpailukyvyin ja kapasiteetin varmistamiseksi. Jos linjan jatkaminen ei infran puolesta ole mahdollista vielä vuoden 2025 aikana, varautumisen myötä voidaan tarkastella mahdollisuuksia tihentää linjan vuorotarjontaa. Reitin pidentämisellä ja/tai vuorotarjonnan kehittämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta, kun kävelymatkat pysäkeille tai odotusaika linjalla lyhenee. Näillä toimenpiteillä uskotaan olevan positiivinen vaikutus asiakaskokemukseen sekä linjan matkustajamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 130 000 € vuonna 2025 ja 320 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 77 Rautatientori–Tattarisuo–Jakomäki

Varaudutaan tihentämään linjan ruuhkavuoroväliä sekä sunnuntain vuoroväliä kasvavien matkustajamäärien vuoksi syysliikenteestä 2025 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla. Muutoksella uskotaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun linjan vaikutusalueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat joukkoliikenneyhteydet myös sunnuntaisin.

- Kustannusvaikutus noin 110 000 € vuonna 2025 ja 272 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linjat 80 ja 82 Herttoniemi (M) - Itäkeskus (M)

Varaudutaan lisäämään linjoille yksi bussi sunnuntailiikenteeseen ajoaikojen kasvun takia vuoden 2025 alusta alkaen. Sunnuntailiikenteen lisäyksellä varmistetaan linjojen täsmällisyyden ja kysyntään pohjautuvan vuorotarjonnan säilyminen.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027**

- Kustannusvaikutus noin 30 000 € vuositasona (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 84 Herttoniemi (M) – Gunillankallio

Varaudutaan tihentämään linjan arjen ruuhkahuipun vuoroväliä 10 minuutista 8 minuuttiin linjan kuormittumisen takia. Linjan 84 vuoroväliä harvennettiin elokuussa 2023 linjan 87 perustamisen myötä. Gunillantien varren täydennysrakentamisen myötä linjan kysyntä on kuitenkin kasvussa, ja ruuhka-aikaan linjan käytetyimmät vuorot ovat ajoittain ääriään myöten täynnä. Vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla.

- Kustannusvaikutus noin 115 000 € vuositasona (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 87 Herttoniemi (M)–Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle tarvittaessa elokuusta 2025 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla. Muutoksella uskotaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä alueelta pystytään tarjoamaan entistä kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 115 000 € vuonna 2025 ja noin 290 000 € vuositasona (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 443 Kivistö - Vestra

Linjan 443/443K kohteeseen varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille Vestran pääte-pysäkin talviajan liikennöintiongelmien myötä. Lisäautolla varmistetaan, että toistuvat infrastruktuuriin johtuvat liikennöintiongelmat eivät vaikuta Kivistön muun liityntäliikenteen luotettavuuteen ja täsmällisyyteen. Pääte-pysäkin infraongelmiin pyritään löytämään yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa ratkaisu, jonka myötä nyt tehtävää varaumaa ei tarvitse ottaa käyttöön. Kohteeseen mahdollisesti tehtävä lisäksi myös poistetaan välittömästi, jos infraongelmiin löydetään liikennöinnin luotettavasti mahdollistava ratkaisu.

- Kustannusvaikutus n. 150 000 € vuosittain (Vantaan sisäinen)

Linja 560 Rastila (M) - Vuosaari (M) - Malmi as. - Myyrmäki - Honkasuo

Varaudutaan lisäämään lauantailiikenteen tarjontaa alkuvuodesta 2025 alkaen linjalla kasvaneen kysynnän ja ajoaikojen kasvun myötä. Liikennesuoritteiden lisäyksellä tavoitellaan linjakohtaisen täsmällisyyden sekä mahdollisimman hyvän asiakaskokemuksen säilyttämistä. Runkolinjastoon tehdyillä parannuksilla uskotaan olevan positiivinen vaikutus nousijamäärien sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kehittymiseen.

- Kustannusvaikutus noin 47 500 € vuonna 2025 ja vuositasona (Poikittainen seutulii-kenne).

Linjat 561 Itäkeskus – Kivistö ja 562 Itäkeskus – Lentoasema

Uuden liikennöintisopimuksen alkaessa liikennettä tihennetään ruuhka-aikoina syysliikenteestä 2025 alkaen. Vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Liikennesuorite perustuu kilpailutettuun liikenteeseen.

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027****Linja 641 Tikkurila-Hyrylä-Kerava**

Varaudutaan lisäämään lauantailiikenteeseen yksi auto syksystä 2025 alkaen kasvaneen kysynnän aiheuttaman ajoaikojen kasvun vuoksi. Liikennesuoritteiden lisäyksellä tavoitellaan linjakohtaisen täsmällisyyden sekä mahdollisimman hyvän asiakaskokemuksen säilyttämistä.

- Kustannusvaikutus noin 9 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla noin 25 000 € (Keravan suunnan seutuliikenne).

Linja 805 Itäkeskus (M) - Myllypuro

Vartiokylän ala-asteen siirryttyä väistötiloihin lisäämme linjalle 805 tarjontaa kasvaneen kysynnän myötä. Tarjonnan lisäyksellä mahdollistetaan kapasiteetin riittävyys koulun väistötilojen aiheuttaman kysynnän kanssa. Kouluväistön loppuessa lähivuosien aikana ja sen myötä jälleen muuttuvan kysynnän perusteella tarkastellaan nyt tehtävän lisäyksen tarpeellisuutta.

- Kustannusvaikutus noin 55 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Linja 962 Hyrylä-Sula-Kerava

Linjan 962 liikennöinti käynnistyy arkiliikenteenä syksystä 2024 alkaen. Linja on kohdistettu Rykmentinportin työpaikka-alueiden tarpeisiin. Varaudutaan käynnistämään kohdistettu viikonloppuliikenne linjalla 962 syksystä 2025 alkaen alueen tarpeiden mukaisesti, mikäli alueen työpaikkatoiminta ja linjan kysyntä lähtevät käyntiin suotuisasti.

- Kustannusvaikutus noin 5 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla n. 13 000 € (Keravan sisäinen liikenne)

Linja 977(V) Kytömaa-Kerava

Keravan Kivisillan alueen ja Pohjois-Kytömaan maankäytön kehittyessä varaudutaan lisäämään tarjontaa linjalla 977(V) arki- ja viikonloppuliikenteessä syksystä 2025 alkaen. Lisäksi varaudutaan jatkaamaan linjaa nykyisestä päätepysäkestä hieman pohjoiseen Myllärinmutkalle saakka. Varsinaiset palvelutarjonnan lisäykset suunnitellaan alueiden rakentumisen perusteella. Varautumalla linjan palvelutarjonnan kehitykseen sekä reitin pidentämiseen varmistetaan kilpailukykyisen joukkoliikenteen edellytykset sekä mahdollistetaan matkustajamäärien kasvattaminen näiden kehittyvien alueiden osalta.

- Kustannusvaikutus n. 80 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla n. 200 000 € (Keravan sisäinen liikenne).

Tuusulanjärven länsipuolen joukkoliikennepalvelun perustaminen

Varaudutaan mahdollisesti perustamaan erityisesti Tuusulan koulukuljetustarpeita varten uusi yhteys Tuusulanjärven länsipuolelle Tuusulan Hiirimäen ja Hyrylän välille.

- Kustannusvaikutus noin 60 000 € vuonna 2025 ja noin 130 000 € vuositasolla (Tuusulan sisäinen liikenne).

Kirkkonummen bussiliikenteen kehittäminen

Varaudutaan Kirkkonummen koululaislinjojen sekä Matinkylään suuntautuvan seutuliikenteen kapasiteetin riittävyyteen matkustajamäärien kasvaessa. Kirkkonummella joukkoliikenteen kulkutapaosuus on viimeisen viiden vuoden aikana kasvanut. Varautumalla kapasiteetin riittävyyteen on tavoitteena varmistaa, etteivät kapasiteettiongelmia rajoittaisi tämän kehityksen jatkumista. Joukkoliikenteen kapasiteetin ja kilpailukykyisen vahvistamisella tavoittelemme parempaa matkustajakokemusta ja nousijamäärien kasvattamista Kirkkonummen alueella.

- Kustannusvaikutus noin 187 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla.
 - Kirkkonummen sisäiset linjat n. 66 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat n. 121 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2025 aikana. Korvaavan liikenteen sekä liikenteen poikkeusjärjestelyiden osalta pyritään mahdollisimman kustannustehokkaaseen ratkaisuun. Työmaiden vaikutukset tarkentuvat myöhemmässä vaiheessa, ja vaikutuksista riippuen liikenteen hidastuminen saattaa vaatia myös linjojen vuorovälien harventamista. Liikenteen täysimääräinen korvaaminen tai kaikkien vaikutusten minimointi olisi kustannuksiltaan huomattavasti esitettyä kustannusvaikutusta korkeampi.

Linnanrakentajantien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien työmaan on arvioitu alkavan loka-marraskuussa 2024 ja kestävän noin kaksi vuotta. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 850 000 € vuonna 2025.
 - Helsingin sisäiset linjat 770 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne 80 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Hakaniemi

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen aikaisiin poikkeusreitteihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 570 000 € vuonna 2025.
 - Helsingin sisäiset linjat 470 000 €
 - Seutu, Vantaan suunta 100 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2025 alkaen. Työmaan on arvioitu kestävän noin kaksi vuotta. Työmaan alkamisajankohta, kesto ja vaikutukset ovat karkeita arvioita. Työmaavaikutusten arviointi on käynnissä keväällä 2024. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2025.
 - Helsingin sisäiset linjat n. 120 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat n. 30 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 750 000 € vuonna 2025.
 - Espoon sisäinen n. 450 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne n. 300 000 €

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. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 500 000 € vuonna 2025.
 - Vantaan sisäiset linjat n. 425 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat n. 75 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Metron Vartiokylänlahden siltatyömaan aikainen korvaava bussiliikenne

Siltatyömaa katkaisee metrolinjojen osuudella Puotila–Vuosaari arviolta neljän ja puolen kuukauden ajaksi kesällä 2025. Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä osuuksille, joilla ei voida liikennöidä metrolla. Metrolinjojen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 1 900 000 € vuonna 2025 (Helsingin sisäiset linjat).

Metron kapasiteettihankkeen raidevirtapiirityöt

Metron kapasiteettihankkeeseen liittyen uusitaan kantametron raidevirtapiirejä. Työt aiheuttavat tämän hetken arvion mukaisesti viikonlopun mittaisen liikennöintikatkon loppuvuonna 2025. Poikkeuksen aikana metro liikennöi osuudella Kivenlahti–Lauttasaari, ja muulla metron osuudella varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä. Arvioitu kustannusvaikutus perustuu vuoden 2019 kokemuksiin metron asetinlaitetöiden aiheuttaman viikonloppukatkon korvaavaan liikenteen hankintahintaan. Metrolinjojen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 500 000 € vuonna 2025 (Helsingin sisäiset linjat).

Hakaniemen ratikkakatkon korvaava bussi

Varaudumme hankkimaan raitioliikennettä korvaavan bussilinjan Kallion ja Rautatieaseman välille Hakaniemen ratikkakatkon ajaksi. Linjan tarkoitus on lyhentää ratikkakatkon aikaisia matka-aikoja Kallion ytimestä keskustaan. Karhupuistoon ei katkon aikana ole laisinkaan raitiovaunuliikennettä. Linjan liikennöintiajat olisivat 6.30–00.00 ja päiväliikenteen vuoroväli on 12min kaikkina päivinä. Reitti korvaa raitiovaunuliikennettä Fleminginkadulta alkaen Rautatieasemalle asti. Keskustan suunnan tarjontaa

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027**

tihentää osasta Kalliota myös bussilinja 23. Päätös korvaavan liikenteen hankinnasta tehdään erikseen toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella. Ratikkaliikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 1 125 000 € vuonna 2025 (Helsingin sisäinen liikenne).

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Junaliikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia korvaavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 2 500 000 € vuonna 2025.
 - Espoon sisäiset linjat n. 550 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat n. 1 000 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat n. 625 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat n. 325 000 €

Muutokset vuonna 2026

Metroliikenne

Metroliikenne ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Myös metron infraa kehittävä metron kapasiteettihanke tuo tarpeita liikennekatkoille. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Näiden liikennekatkojen ajaksi varaudutaan hankkimaan korvaavaa bussiliikennettä.

Lähijunaliikenne

Järvenpään junaliikenne

Järvenpää on ilmoittanut tekevänsä mahdollisesta HSL-jäsenyydestä uudelleentarkastelun, jolloin liittyminen olisi mahdollista aikaisintaan vuonna 2026.

HSL:n tavoitteena on, että ruuhka-aikojen ulkopuolella päivälliikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuoroväliä tihennetään siten, että junilla olisi syysliikenteen alusta 2026 alkaen noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan, mikäli Järvenpää liittyy jäseneksi. Ruuhka-aikoina Järvenpään junaliikenteen vuoroväli on ruuhkasuuntaan jo ennestään keskimäärin 15 minuuttia. Järvenpään perustarjonta muodostuu liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteestä, johon kuuluvat VR:n liikennöimät Riihimäen suunnan D- ja R-junat, joita tarvittavien osin täydennettäisiin HSL:n tilaamalla junaliikenteellä Järvenpäähän.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024–2027.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Leppävaara-Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10–15 minuutin vuorovälillä sekä lisäksi Leppävaarassa kääntyviä U-junia 20 minuutin vuorovälillä ma-pe klo 6–9 ja 15–18.

Kauklahdessa on eteläisin raide pois liikenteeltä vuoden 2026 viikon katkosta vuoden 2027 viiden viikon katkon loppuun asti. Tästä johtuen Kauklahden asemalla on vain kaksi raidetta käytettävissä ja osa E-junista kulkee vain Espoon asemalle asti.

Raitioliikenne

Linjojen 4 ja 10 vuorovälin tihentäminen

Linjat 4 ja 10 ovat olleet harvennetulla vuorovälillä koronan alusta lähtien ja myöhemmin Mannerheimintien remontin takia. Linjamäärä Mannerheimintien remontin ensimmäisessä vaiheessa Runeberginkadulla ja toisessa vaiheessa Helsinginkadulla on ollut niin suuri, että sujuvan liikenteen takaimiseksi linjojen on täytynyt kulkea yhtenäisellä vuorovälillä, jotta aikataulujen yhteensovitus on ollut ylipäätään mahdollista.

Kun Mannerheimintien remontti vihdoin on ohi vuoden 2025 lopussa, on linjojen 4 ja 10 vuorovälejä tarkoitus tihentää, sillä matkustajamäärien odotetaan kasvavan reittien palautuessa normaaleiksi.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Mannerheimintien poikkeusreittien aikana linjojen matkustajamäärät ovat oletustikin vähentyneet, kun osa matkustajista on siirtynyt nopeampiin bussiyhteyksiin. Esimerkiksi matka Meilahdesta keskustaan on ollut poikkeusreittien ajan raitiovaunulla 5–10 min hitaampi kuin bussilla, riippuen matkan tarkemmasta kohteesta. Matka-aika tulee nopeutumaan raitiovaunulla n. 6 minuuttia, kun linjat 4 ja 10 pääsevät kulkemaan taas koko matkan suoraan Mannerheimintietä.

Linjojen vuorovälit varaudutaan tihentämään päiväliikenteessä 7,5 minuuttiin n. klo 7–18.30 välillä. Linjoilla on aikaisemmin ollut 7,5 min vuoroväli päiväliikenteessä, mutta myös 6 min vuoroväli aamu- ja iltaruuhkissa. Emme vielä tässä vaiheessa varaudu palauttamaan 6 min vuoroväliä ruuhkiin.

- Kustannusvaikutus noin 1 315 000 € vuonna 2026 ja vuosittain verrattuna, jos vuoroväli olisi pidetty 10 minuutissa myös normaalireitille palattua. Kustannusvaikutus noin 870 000 € vuonna 2026 verrattuna edellisvuoden liikenteeseen (Raitioliikenne).

Lisäksi linjojen 4 ja 10 vuoroväliä varaudutaan tihentämään kesäliikenteessä 10 minuuttiin arkisin n. klo 7–18.30 välillä kapasiteetin riittävyyden varmistamiseksi sekä paremman asiakaskokemuksen mahdollistamiseksi.

- Kustannusvaikutus noin 116 000 € vuonna 2026 ja vuosittain (Raitioliikenne).

Mäkelänkadun kiskotyöt

Varaudutaan Mäkelänkadun ratikkakatkoon välillä Hämeentie-Sturenkatu kesäliikenteen ajaksi. Vaikutukset ja kestot tulevat vielä tarkentumaan. Suuritoisin ja kestoiltaan pisin työvaihe tulee olemaan Sturenkadun risteysvaihe- ja ristikkoalueen uusiminen. Käpylään ei pääse raitioliikenteellä laisinkaan ja linja 7 kiertää Sörnäisistä linjan 9 reittiä mukailien Pasilaan. Yksittäisten vaiheiden kestoista ei ole vielä tietoa, mutta työmaan kokonaiskestoksi on arvioitu noin kaksi - kolme kuukautta. Kustannusvaikutus tarkentuu, kun työmaan vaiheistuksista saadaan lisätietoa.

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Varaudutaan Kruunusiltojen ratikkaliikenteen aloitukseen vuonna 2027.

- Liikennettä valmistelevia kustannuksia 1 200 000 € vuonna 2026

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin. Vuoden 2026 kokonaiskustannukset ovat arviolta 24,1 M€, joka on 1,1 M€ enemmän kuin vuonna 2025.

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.

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuvalle pääte pysäkillä. 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 pääte pysäkin ympäristöstä alkavat keskuspuiston ulkoilureitit ja pääte pysäkin välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pitkääkosken ulkoilumaja.

- Kustannusvaikutus noin 140 000 € vuonna 2026 ja noin 367 000 € vuositasolla

Linja 118 Tapiola–Suurpelto–Espoon keskus

Varaudutaan tihentämään linjan 118 vuoroväliä arki-iltaisoin sekä lauantaisin 15 minuutista 10 minuuttiin uuden liikennöintisopimuksen alkaessa syksyllä 2026. Muutoksella parannetaan joukkoliikenteen käytettävyyttä ja houkuttelevuutta erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Muutos tuo Tapiolan ja Espoon keskuksen aluekeskusten välisen tarjonnan runkolinjan mukaiselle tasolle sekä tuo lisätarjontaa kasvavalle Suurpellon asuinalueelle.

- Kustannusvaikutus noin 58 000 € vuonna 2026 ja noin 129 000 € vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne).

Linja 163 Suvisaaristo–Kauklahti

Varaudutaan lisäämään sunnuntain tarjontaa linjan 163 käytävän, etenkin Kurttilan ja Saunalahden maankäytön kehittyessä ja kysynnän kasvaessa talviliikennekaudesta 2026–2027 alkaen. Linja palvelee myös Kiviruukkia, jonka kehittäminen teollisuusalueesta asuin-, työ- ja opiskelupaikaksi on tulevaisuudessa alkamassa.

Linjan vuoroväli varaudutaan tihentämään 60 minuutista 30 minuuttiin. Muutos tuo sunnuntailiikenteen muiden päivätyyppien tasolle, parantaa yhteensovittamista linjan 165 kanssa ja vastaa kehittyvään kysyntään alueella. Muutos parantaa mahdollisuuksia vapaa-ajan matkoihin myös sunnuntaisin.

- Kustannusvaikutus noin 44 500 € vuonna 2026 ja 115 500 € vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne).

Linja 520 Matinkylä (M)–Martinlaakso

Varaudutaan linjan 520 kysynnän kasvuun varautumalla ruuhka-ajan liikenteen tihentämiseen talviliikennekaudesta 2026–2027 alkaen. Muutos helpottaa linjan kuormittuneisuutta ruuhka-aikoina ja parantaa osaltaan linjan täsmällisyyttä, mikä näkyy matkustajille parantuneena palveluna.

- Kustannusvaikutus noin 110 000 € vuonna 2026 ja 285 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliiikenne).

Eteläisen Helsingin bussiliikenteen kehittäminen

Varaudutaan Salmisaari–Ruoholahti–Jätkäsaari–Punavuori–Hernesaari-alueen bussiliikenteen kehittämiseen asukasmäärän kasvaessa ja bussiliikenteen uuden liikennöintisopimuksen alkaessa syksyllä 2026. Asukkaat ovat toivoneet alueelle raitioliikennettä täydentävää alueen sisäistä liikkumistarvetta palvelevaa bussiliikennettä. Lisäksi Salmisaarenrannan työpaikka-alueen bussiliikenteen tarjonta pienkalustolinjalla 26 on osoittautunut kapasiteetiltaan riittämättömäksi ratkaisuksi.

- Kustannusvaikutus noin 250 000 € vuonna 2026 ja n. 625 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Lahdenväylän seutulinjat 711 Hakaniemi - Tikkurila, 721 Hakaniemi - Koivukylä, 731 Hakaniemi – Kulomäki

Varaudutaan siirtämään liikenne Hakaniemestä Kalasatamaan uuden terminaalialueen valmistuessa Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti.

- Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2026 aikana.

Linnanrakentajantien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien työmaan on arvioitu alkavan loka-marraskuussa 2024 ja kestävän noin kaksi vuotta.

- Kustannusvaikutus noin 860 000 € vuonna 2026.
 - Helsingin sisäiset linjat 790 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne 70 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Hakaniemi

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen aikaisiin poikkeusreitteihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä.

- Kustannusvaikutus noin 590 000 € vuonna 2026.
 - Helsingin sisäiset linjat 460 000 €
 - Seutu, Vantaan suunta 130 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2025 alkaen. Työmaan on arvioitu kestävän noin kaksi vuotta. Työmaan alkamisajankohta, kesto ja vaikutukset ovat karkeita arvioita. Työmaavaikutusten arviointi on käynnissä keväällä 2024.

- Kustannusvaikutus noin 980 000 € vuonna 2026.
 - Helsingin sisäiset linjat n. 620 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat n. 360 000 €

Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen

Varaudutaan Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä kevästä 2026 alkaen. Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä.

- Kustannusvaikutus noin 500 000 € vuonna 2026.
 - Helsingin sisäiset linjat: 267 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat: 112 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat: 121 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2026.
 - Espoon sisäinen liikenne n. 550 000 €
 - Poikittainen seutuliiikenne n. 350 000 €

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 terminaalia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

- Kustannusvaikutus noin 1 000 000 € vuonna 2026.
 - Vantaan sisäiset linjat n. 550 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat n. 450 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

- Kustannusvaikutus noin 2 500 000 € vuonna 2025.
 - Espoon sisäiset linjat n. 550 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat n. 1 000 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat n. 625 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat n. 325 000 €

Muutokset vuonna 2027

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Myös metron infraa kehittävä metron kapasiteettihanke tuo tarpeita liikennekatkoille. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Näiden liikennekatkojen ajaksi varaudutaan hankkimaan korvaavaa bussiliikennettä.

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024–2027.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Leppävaara-Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10–15 minuutin vuorovälillä. Vuoden 2027 katkossa ei ole mahdollista liikennöidä Leppävaarassa kääntyviä U-junia johtuen siitä, että Leppävaaran laituriraitteet 1 ja 2 ovat suljettuna.

Kauklahdessa on eteläisin raide pois liikenteeltä vuoden 2026 viikon katkosta vuoden 2027 viiden viikon katkon loppuun asti. Tästä johtuen Kauklahden asemalla on vain kaksi raidetta käytettävissä ja osa E-junista kulkee vain Espoon asemalle asti.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Vantaan ratikan tunneliyhteyden rakentamistöiden takia varaudutaan harventamaan IPK-junien vuoroväliä vuoden 2027 kesäliikenteessä, jolloin Tikkurilan asemalla on 1–2 raidetta poissa käytöstä apusiltojen poistamisen takia.

Raitioliikenne

Kaivokadun katko

Raitioliikenteessä varaudutaan Kaivokadun katkon alkavan kesäliikenteestä 2027. Kestoksi on arvioitu vuoden 2028 loppuun saakka, kun työmaahan yhdistetään myös Kaisaniemenkadun työt. Työmaan tarkemmat aluerajaukset ovat vielä epäselviä, joten tässä vaiheessa varaudumme ajattamaan kaiken Rautatieaseman kulkevan raitioliikenteen Aleksanterinkadun ja Kruununhaan kautta. 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.

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027**

- Kustannusvaikutus noin 750 000 € vuonna 2027 työmaan alkaessa kesäliikenteestä ja 1 470 000 € vuonna 2028 työmaan kestäessä koko vuoden (Raitioliikenne).

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla. Linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Kalasataman kautta Pasilan asemalle ja Länsi-Pasilan Maistraatintorille. Linjan alustavat liikennöntiajat ovat aamuliikenteestä klo 23 asti joka päivä. Linja 12 operoi Laajasalon Yliskylän ja Hakaniemen välillä Korkeasaaren ja Nihdin kautta. Linjan 12 alustavat liikennöntiajat ovat aamuliikenteestä yökahteen asti.

Tavoite on, että matkustajaliikenne käynnistyy Laajasalon ja Hakaniemen välillä vuonna 2027.

- Kustannusvaikutus noin 14 000 000 € vuonna 2027 ja vuosittain (Raitioliikenne).

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin. Vuoden 2026 kokonaiskustannukset ovat arviolta 27,4 M€, joka on 3,3 M€ enemmän kuin vuonna 2026.

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.

Linja 56 Kalasatama (M)–Kannelmäki

Varaudutaan jatkamaan linjan 56 reittiä Kalasataman alueella metroasemalta Hanasaaren alueelle kaatuverkon rakentuessa ja alueen asukasmäärän kasvaessa. Uusi alue jää kauas Kalasataman raitiotien pysäkeistä ja Sörnäisten rantatien bussipysäkeistä.

- Kustannusvaikutus noin 109 000 € vuonna 2027 ja noin 284 000 euroa vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Eteläisen jokilaakson teollisuusalueen joukkoliikennepalvelu

Keravalle suunnitellaan työpaikka-alueella Eteläisen Jokilaakson alueelle Lahden moottoritien ja Keravanjoen väliselle alueelle. Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu alueelle syksystä 2027 alkaen alueen mahdollisen rakentumisen myötä.

- Kustannusvaikutus noin 95 000 € vuonna 2027 ja noin 250 000 € vuositasolla (Keravan sisäinen liikenne).

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

Tuusulan Rykmentinpuistoon on suunnitteilla lisää rakentamista. Varaudutaan vahvistamaan Rykmentinpuistoa palvelevien linjojen tarjontaa syksystä 2027 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää.

- Kustannusvaikutus noin 60 000 € vuonna 2027 ja noin 155 000 € vuositasolla (Tuusulan sisäinen liikenne).

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027****Kivistön liityntäliikenteen kehittäminen**

Varaudutaan kehittämään ja vahvistamaan Kivistön aseman liityntäliikennettä Kivistön ja sen lähialueen uusien asuinalueiden rakentuessa. Tavoitteena on tarjota kävelyetäisyyttä kauempana asemasta asuville houkutteleva liityntäyhteys tiheästi kulkevaan junaliikenteeseen.

- Kustannusvaikutus noin 162 000 € vuonna 2027 ja noin 422 000 € vuositasolla (Vantaan sisäinen liikenne).

Laajasalon linjastosuunnitelman käyttöönotto Kruunusiltojen ratikkaliikenteen käynnistyessä

Kruunusiltojen käyttöönoton yhteydessä otetaan käyttöön Laajasalon linjastosuunnitelman ([HSLH 13.9.2022](#)) mukainen bussilinjasto. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät vuoden 2024 alun tilanteeseen nähden

- Kustannusvaikutus noin -900 000 € vuositasolla (Helsingin 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. Lisäksi Tikkurilan terminaalien poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalia.

- Kustannusvaikutus noin 1 200 000 € vuonna 2027.
 - Vantaan sisäiset linjat n. 650 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat n. 550 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2025 kesään 2027. Työmaan alkamisajankohta, kesto ja vaikutukset ovat karkeita arvioita. Työmaavaikutusten arviointi on käynnissä keväällä 2024.

- Kustannusvaikutus noin 500 000 € vuonna 2027.
 - Helsingin sisäiset linjat n. 320 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat n. 180 000 €

Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen

Varaudutaan Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä kevästä 2026 alkaen. Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä.

- Kustannusvaikutus noin 660 000 € vuonna 2027.
 - Helsingin sisäiset linjat: 350 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat: 150 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat: 160 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Kulosaaren sillan remontti

Varaudutaan Kulosaaren sillan remontin aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen linjoilla 16, 59, 500 ja 510. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan tammikuussa 2027 Kruunusilltojen liikenteen käynnistyttyä ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle.

- Kustannusvaikutus noin 530 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla.
 - Helsingin sisäiset linjat 390 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne 140 000 €

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen metrokorttelin rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Työmaan on arvioitu alkavan aikaisintaan vuoden 2027 alusta ja kestävän noin kaksi vuotta.

- Kustannusvaikutus noin 600 000 € vuonna 2027
 - Helsingin sisäiset linjat 550 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne 140 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2027.
 - Espoon sisäinen liikenne n. 550 000 €
 - Poikittainen seutuliiikenne n. 350 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

- Kustannusvaikutus noin 2 500 000 € vuonna 2025.
 - Espoon sisäiset linjat n. 550 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat n. 1 000 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat n. 625 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat n. 325 000 €

Esitys laskutettaviksi kuntaosuuksiksi vuonna 2025 yhteensä 516,048 milj. euroa
(keskimääräinen subventio 55,9 %)

Kuntaosuudet 2025 VE2-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää ei ole HSL-kunta) mukaisesti
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	360,0	131,7	3,3	102,5	10,8	13,7	5,7	7,9	2,3	638,0
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	361,3	132,6	3,3	103,0	10,8	13,8	5,7	8,0	2,3	640,7
%-jakautuma	56,4 %	20,7 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-9,5	-3,0	-0,1	-2,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-15,6
Henkilöstökulut	19,7	6,1	0,2	4,5	0,5	0,6	0,2	0,3	0,1	32,2
Palvelujen ostot	31,4	9,5	0,2	6,5	0,7	0,8	0,3	0,4	0,1	49,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Muut toimintakulut	4,6	1,4	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	7,6
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	10,4	3,3	0,1	2,3	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	16,9
Yhteensä	56,1	17,2	0,4	12,1	1,4	1,4	0,6	0,8	0,2	90,3
%-jakautuma	62,1 %	19,1 %	0,5 %	13,5 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	117,5	95,3	0,7	11,9	1,2	2,7	0,4	0,6	0,2	230,3
Yhteensä	117,5	95,3	0,7	11,9	1,2	2,7	0,4	0,6	0,2	230,3
%-jakautuma	51,0 %	41,4 %	0,3 %	5,2 %	0,5 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	533,6	244,2	4,4	126,6	13,4	17,9	6,6	9,3	2,6	958,6
Yhteensä	534,8	245,1	4,4	127,0	13,4	17,9	6,6	9,4	2,6	961,3
%-jakautuma	55,6 %	25,5 %	0,5 %	13,2 %	1,4 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	245,3	77,2	1,9	66,5	9,6	8,1	3,3	6,0	0,7	418,6
Yhteensä	245,3	77,2	1,9	66,5	9,6	8,1	3,3	6,0	0,7	418,6
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,3 %	1,9 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	289,3	167,0	2,4	60,1	3,8	9,8	3,3	3,3	1,9	540,0
Yhteensä	289,5	167,9	2,4	60,6	3,8	9,9	3,3	3,4	1,9	542,7
%-jakautuma	53,3 %	30,9 %	0,5 %	11,2 %	0,7 %	1,8 %	0,6 %	0,6 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	5,7	5,4	0,0	7,7	1,4	0,4	0,4	0,7	0,0	21,7
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	8,1	6,5	0,1	8,6	1,5	0,6	0,5	0,8	0,0	26,7
%-jakautuma	30,5 %	24,5 %	0,2 %	32,2 %	5,7 %	2,1 %	1,7 %	3,0 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	281,4	161,3	2,4	52,0	2,3	9,3	2,9	2,6	1,9	516,0
Yhteensä	281,400	161,333	2,389	51,982	2,318	9,298	2,855	2,556	1,916	516,048
%-jakautuma	54,5 %	31,3 %	0,5 %	10,1 %	0,4 %	1,8 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	100,0 %
Vertailu kuntaosuudet TAE2025 ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025 VE2	289,527	167,865	2,442	60,552	3,846	9,857	3,316	3,357	1,939	542,703
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	27,646	4,868	0,172	-4,486	0,280	1,679	-0,472	-1,449	0,420	28,659
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025 VE2	8,128	6,532	0,053	8,570	1,528	0,599	0,462	0,801	0,023	26,655
2024 TA	19,436	7,498	0,044	6,621	1,330	1,451	0,363	0,617	0,071	37,431
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025 VE2	281,399	161,333	2,389	51,982	2,318	9,298	2,855	2,556	1,916	516,048
2024 TA	242,445	155,498	2,225	58,418	2,236	6,728	3,426	4,189	1,449	476,614
Erotus	38,954	5,835	0,164	-6,436	0,081	2,571	-0,571	-1,633	0,468	39,434
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025 VE2	287,111	166,740	2,405	59,666	3,709	9,710	3,237	3,208	1,917	537,703
Subventio% kunnittain	53,7 %	68,0 %	55,0 %	47,0 %	27,6 %	54,2 %	48,7 %	34,2 %	72,8 %	55,9 %

Kuntaosuudet 2025 VE2-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää ei ole HSL-kunta) mukaisesti ilman infrakustannuksia

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TAE2025 VE2

ilman ALV										
A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	360,0	131,7	3,3	102,5	10,8	13,7	5,7	7,9	2,3	638,0
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	361,3	132,6	3,3	103,0	10,8	13,8	5,7	8,0	2,3	640,7
%-jakautuma	56,4 %	20,7 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-9,5	-3,0	-0,1	-2,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-15,8
Henkilöstökulut	19,7	6,1	0,2	4,5	0,5	0,6	0,2	0,3	0,1	32,2
Palvelujen ostot	31,4	9,5	0,2	6,5	0,7	0,8	0,3	0,4	0,1	49,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Muut toimintakulut	4,6	1,4	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	7,6
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	10,4	3,3	0,1	2,3	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	16,9
Yhteensä	56,1	17,2	0,4	12,1	1,4	1,4	0,6	0,8	0,2	90,3
%-jakautuma	62,1 %	19,1 %	0,5 %	13,5 %	1,5 %	1,6 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	416,1	149,0	3,7	114,7	12,2	15,2	6,3	8,8	2,5	728,3
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	417,4	149,8	3,7	115,1	12,2	15,2	6,3	8,8	2,5	731,0
%-jakautuma	57,1 %	20,5 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	245,3	77,2	1,9	66,5	9,6	8,1	3,3	6,0	0,7	418,6
Yhteensä	245,3	77,2	1,9	66,5	9,6	8,1	3,3	6,0	0,7	418,6
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,3 %	1,9 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	170,8	71,7	1,7	48,2	2,6	7,1	2,9	2,7	1,8	309,7
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	172,1	72,6	1,8	48,7	2,6	7,1	2,9	2,8	1,8	312,4
%-jakautuma	55,1 %	23,2 %	0,6 %	15,6 %	0,8 %	2,3 %	0,9 %	0,9 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	5,7	5,4	0,0	7,7	1,4	0,4	0,4	0,7	0,0	21,7
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	8,1	6,5	0,1	8,6	1,5	0,6	0,5	0,8	0,0	26,7
%-jakautuma	30,5 %	24,5 %	0,2 %	32,2 %	5,7 %	2,1 %	1,7 %	3,0 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	163,9	66,1	1,7	40,1	1,1	6,6	2,5	2,0	1,8	285,7
Yhteensä	163,940	66,075	1,709	40,094	1,091	6,572	2,487	1,987	1,756	285,711
%-jakautuma	57,4 %	23,1 %	0,6 %	14,0 %	0,4 %	2,3 %	0,9 %	0,7 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025 VE2	169,652	71,481	1,725	47,778	2,482	6,984	2,868	2,639	1,757	307,366
Subventio% kunnittain	40,6 %	47,7 %	46,7 %	41,5 %	20,4 %	45,9 %	45,7 %	30,0 %	71,0 %	42,0 %

Erot kuntaosuuksissa 2025 edelliseen TTS-suunnitelmaan verrattuna

Voimassa olevan TTS2024-2026 laskelmien mukainen suunnitelmavuoden 2025 laskutettava kuntaosuus oli arvioitu 490,0 milj. euron suuruiseksi ja keskimääräinen subventioaste oli 55,0 %. Alustavan TTS2025-2027 -esityksen mukainen talousarvioennuste vuodelle 2025 laskutettavaksi kuntaosuudeksi on 516,0 milj. euroa ja keskimääräinen subventioaste on 55,9 %.

Erot suunnitelmavuoden ja talousarvioesityksen välillä selittyvät pääosin operointi-, infra- ja yleiskustannusten kehityksellä. Operointikustannusten kasvun taustalla on pitkälti raideliikenteen kustannuskehitys. Raitioliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2025 on 7,3 milj. euroa suurempi kuin suunnitelmavuoden arviossa. Kustannusten erotus selittyy pitkälti varikkokustannusten nousulla, sekä suoritämäärien kasvattamisella. Metroliikenteen osalta talousarvioennuste on 2,4 milj. euroa suurempi suunnitelmavuoden arviossa. Kustannusten erotus selittyy pääosin Sammalvuoren varikon kustannuksien kasvulla, linjatuntihintojen päivittyneellä hinta-arviolla sekä palveluasteen nostamiseen tähtäävillä toimenpiteillä. Pikaraitioliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2025 on 2,1 milj. euroa suurempi kuin edellisen budjetoitukierroksen arviossa. Kustannusten erotus selittyy suoritämäärien kasvattamisella sekä päivittyneellä arviolla kalustoon kohdistuvasta laskennallisesta kustannuksesta. Infrakustannusten taso on kasvanut suunnitelmavuodesta noin 8 milj. euroa. Kustannusten kasvua on tapahtunut kokonaisvaltaisesti eri liikennemuoto- ja kohdelinjastotasoilla, mutta erityisesti raideliikenteen infrakustannukset ovat kasvaneet suunnitelmavuodesta talousarvioennusteseen verrattuna. Yleiskustannukset ovat kasvaneet noin 11 milj. eurolla. Palvelujen ostoissa on tapahtunut reilun 10 milj. euron kasvu ja tästä kustannuskehityksestä merkittävä osa selittyy ICT-kustannusten kasvulla.

Absoluuttisten kustannusten kasvun lisäksi kuntaosuuksiin vaikuttaa myös lipputulojen kehitys sekä matkustusdatan muutokset. Talousarvioennusteen mukainen lipputulojen kasvu on 6,1 milj. euroa suunnitelmavuoden 2025 tasoon nähden. Päivitetyt matkustusdatan osalta merkittävimmin kuntaosuuksiin ja kuntakohtaisiin kustannuksiin ovat vaikuttaneet alkuvuonna 2024 valmistuneet juna- ja metroliikenteen lippulajitutkimukset, joiden tulosten vaikutus näkyy erityisesti talousarvioennusteen juna- ja metroliikenteen operointi- ja infrakustannusten kuntakohtaisten osuuksien muutoksissa. Suunnitelmavuoden 2025 kuntaosuuslaskennassa juna- ja metroliikenteen matkustusdata olivat peräisin vuonna 2021 toteutetusta lippulajitutkimuksesta.

2025										
A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
TS2025 (TTS2024-2026)	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	357,0	129,4	3,1	102,8	10,3	12,0	5,6	7,7	1,9	629,9
TAE2025 (TTS2025-2027)	361,3	132,6	3,3	103,0	10,8	13,8	5,7	8,0	2,3	640,7
Muut kustannukset										
TS2025	50,3	14,1	0,4	11,1	1,1	1,2	0,4	0,7	0,1	79,3
TAE2025	56,1	17,2	0,4	12,1	1,4	1,4	0,6	0,8	0,2	90,3
Infrakustannukset										
TS2025	106,0	95,1	0,7	16,3	1,0	2,3	0,4	0,5	0,1	222,4
TAE2025	117,5	95,3	0,7	11,9	1,2	2,7	0,4	0,6	0,2	230,3
Kustannukset yhteensä										
TS2025	513,4	238,6	4,2	130,3	12,3	15,5	6,4	8,9	2,1	931,6
TAE2025	534,8	245,1	4,4	127,0	13,4	17,9	6,6	9,4	2,6	961,3
B. Lipputulot kunnittain										
TS2025	244,1	76,9	1,9	65,8	9,1	7,4	2,7	4,1	0,6	412,5
TAE2025	245,3	77,2	1,9	66,5	9,6	8,1	3,3	6,0	0,7	418,6
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
TS2025	269,3	161,7	2,3	64,5	3,3	8,1	3,7	4,8	1,5	519,1
TAE2025	289,5	167,9	2,4	60,6	3,8	9,9	3,3	3,4	1,9	542,7
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
TS2025	11,1	7,5	0,0	6,6	1,3	1,5	0,4	0,6	0,1	29,1
TAE2025	8,1	6,5	0,1	8,6	1,5	0,6	0,5	0,8	0,0	26,7
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
TS2025	258,148	154,220	2,224	57,875	1,934	6,608	3,347	4,168	1,461	489,984
TAE2025	281,400	161,333	2,389	51,982	2,318	9,298	2,855	2,556	1,916	516,048
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
TS2025	266,229	160,311	2,221	63,376	3,090	7,871	3,608	4,598	1,503	512,806
Subventio% kunnittain	51,9 %	67,2 %	53,1 %	48,6 %	25,1 %	50,8 %	56,3 %	51,7 %	72,1 %	55,0 %
TAE2025	287,111	166,740	2,405	59,666	3,709	9,710	3,237	3,208	1,917	537,703
Subventio% kunnittain	53,7 %	68,0 %	55,0 %	47,0 %	27,6 %	54,2 %	48,7 %	34,2 %	72,8 %	55,9 %

Kuntaosuudet TS2025 (TTS2024-2026) ja TAE2025 (Alustava TTS2025-2027)

Esitys laskutettaviksi kuntaosuuksiksi vuonna 2026 yhteensä 548,856 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,0 %)

Kuntaosuudet 2026 VE2-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää ei ole HSL-kunta) mukaisesti (alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TAE2026 VE2

Ilman ALV										
A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp. bonusta	370,0	136,0	3,3	104,8	11,0	13,8	5,8	8,3	2,3	655,4
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	371,3	136,9	3,3	105,3	11,0	13,8	5,8	8,4	2,3	658,1
%-jakautuma	56,4 %	20,8 %	0,5 %	16,0 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,8	-2,2	-0,1	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-11,4
Henkilöstökulut	20,2	6,3	0,2	4,6	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Palvelujen ostot	30,0	9,1	0,2	6,3	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	47,8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	5,7	1,8	0,0	1,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	9,3
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	12,3	3,9	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,0
Yhteensä	60,9	18,7	0,5	13,1	1,5	1,6	0,6	0,9	0,2	98,0
%-jakautuma	62,2 %	19,1 %	0,5 %	13,4 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrastruktuurikustannukset										
	116,8	91,0	0,7	11,5	1,2	2,5	0,4	0,6	0,2	224,8
Yhteensä	116,8	91,0	0,7	11,5	1,2	2,5	0,4	0,6	0,2	224,8
%-jakautuma	51,9 %	40,5 %	0,3 %	5,1 %	0,5 %	1,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	547,7	245,8	4,4	129,5	13,7	17,9	6,7	9,8	2,7	978,2
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	549,0	246,7	4,4	129,9	13,7	17,9	6,8	9,8	2,7	980,9
%-jakautuma	56,0 %	25,1 %	0,5 %	13,2 %	1,4 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	250,1	78,7	2,0	67,7	10,3	8,4	3,3	5,8	0,7	427,0
Yhteensä	250,1	78,7	2,0	67,7	10,3	8,4	3,3	5,8	0,7	427,0
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,0 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	297,7	167,0	2,4	61,8	3,4	9,4	3,4	4,0	2,0	551,2
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	299,0	167,9	2,5	62,3	3,5	9,4	3,4	4,0	2,0	553,9
%-jakautuma	54,0 %	30,3 %	0,4 %	11,2 %	0,6 %	1,7 %	0,6 %	0,7 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ed. vuosien yli-/alijäämä	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
%-jakautuma	48,3 %	22,5 %	0,7 %	17,7 %	2,7 %	2,9 %	1,6 %	3,0 %	0,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
	296,513	166,789	2,424	61,325	3,325	9,293	3,339	3,898	1,950	548,856
Yhteensä	296,513	166,789	2,424	61,325	3,325	9,293	3,339	3,898	1,950	548,856
%-jakautuma	54,0 %	30,4 %	0,4 %	11,2 %	0,6 %	1,7 %	0,6 %	0,7 %	0,4 %	100,0 %

Vertailu kuntaosuudet TS 2026 ja 2024 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026 VE2	298,929	167,914	2,461	62,212	3,462	9,440	3,420	4,046	1,972	553,856
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	37,048	4,918	0,192	-2,826	-0,104	1,262	-0,369	-0,761	0,453	39,812
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	2,416	1,125	0,037	0,886	0,137	0,147	0,081	0,148	0,022	5,000
TS2026 VE2	2,416	1,125	0,037	0,886	0,137	0,147	0,081	0,148	0,022	5,000
2024 TA	19,436	7,498	0,044	6,621	1,330	1,451	0,363	0,617	0,071	37,431
Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
	296,513	166,789	2,424	61,325	3,325	9,293	3,339	3,898	1,950	548,856
TS2026 VE2	296,513	166,789	2,424	61,325	3,325	9,293	3,339	3,898	1,950	548,856
2024 TA	242,445	155,498	2,225	58,418	2,236	6,728	3,426	4,189	1,449	476,614
Erotus	54,068	11,291	0,199	2,907	1,088	2,565	-0,087	-0,292	0,501	72,242

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026 VE2	296,513	166,789	2,424	61,325	3,325	9,293	3,340	3,897	1,950	548,856
Subventio% kunnittain	54,0 %	67,6 %	54,7 %	47,2 %	24,2 %	51,9 %	49,5 %	39,7 %	73,0 %	56,0 %

Kuntaosuudet 2026 VE2-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää ei ole HSL-kunta) mukaisesti ilman infrakustaannuksia
(alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TAE2026 VE2

Ilmar.ALV

A. Kustannukset kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	370,0	136,0	3,3	104,8	11,0	13,8	5,8	8,3	2,3	655,4
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	371,3	136,9	3,3	105,3	11,0	13,8	5,8	8,4	2,3	658,1
%-jakautuma	56,4 %	20,8 %	0,5 %	16,0 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,8	-2,2	-0,1	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-11,4
Henkilöstökulut	20,2	6,3	0,2	4,6	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Palvelujen ostot	30,0	9,1	0,2	6,3	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	47,8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	5,7	1,8	0,0	1,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	9,3
Rahotustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	12,3	3,9	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,0
Yhteensä	60,9	18,7	0,5	13,1	1,5	1,6	0,6	0,9	0,2	98,0
%-jakautuma	62,2 %	19,1 %	0,5 %	13,4 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	431,0	154,7	3,7	118,0	12,5	15,4	6,4	9,2	2,5	753,4
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	432,2	155,6	3,8	118,4	12,5	15,4	6,4	9,3	2,5	756,1
%-jakautuma	57,2 %	20,6 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,0 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	250,1	78,7	2,0	67,7	10,3	8,4	3,3	5,8	0,7	427,0
Yhteensä	250,1	78,7	2,0	67,7	10,3	8,4	3,3	5,8	0,7	427,0
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,0 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	180,9	76,0	1,8	50,3	2,2	6,9	3,0	3,4	1,8	326,4
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	182,2	76,9	1,8	50,7	2,3	6,9	3,1	3,5	1,8	329,1
%-jakautuma	55,4 %	23,4 %	0,5 %	15,4 %	0,7 %	2,1 %	0,9 %	1,1 %	0,5 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosu.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
%-jakautuma	48,3 %	22,5 %	0,7 %	17,7 %	2,7 %	2,9 %	1,6 %	3,0 %	0,4 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	179,746	75,740	1,758	49,829	2,140	6,773	2,976	3,340	1,785	324,086
%-jakautuma	55,5 %	23,4 %	0,5 %	15,4 %	0,7 %	2,1 %	0,9 %	1,0 %	0,6 %	100,0 %

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026 VE2	179,746	75,740	1,758	49,829	2,140	6,773	2,977	3,339	1,785	324,086
Subventio% kunnittain	41,6 %	48,7 %	46,7 %	42,1 %	17,1 %	44,1 %	46,6 %	36,0 %	71,3 %	42,9 %

Esitys laskutettaviksi kuntaosuuksiksi vuonna 2027 yhteensä 559,430 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,0 %)

Kuntaosuudet 2027 VE2-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää ei ole HSL-kunta) mukaisesti
(alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TS2027 VE2

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TS2027 VE2										
A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp. bonusta	375,7	137,2	3,3	105,7	11,3	13,9	5,8	8,4	2,4	663,8
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	377,0	138,0	3,4	106,2	11,3	13,9	5,8	8,5	2,4	666,5
%-jakautuma	56,6 %	20,7 %	0,5 %	15,9 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,9	-2,2	-0,1	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-11,4
Henkilöstökulut	20,8	6,5	0,2	4,7	0,6	0,6	0,3	0,4	0,1	34,0
Palvelujen ostot	28,1	8,5	0,2	5,9	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	44,7
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	5,8	1,8	0,0	1,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	9,4
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	12,3	3,9	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,0
Yhteensä	59,6	18,3	0,4	12,9	1,5	1,5	0,6	0,9	0,2	95,9
%-jakautuma	62,2 %	19,1 %	0,5 %	13,4 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	126,6	93,4	0,7	11,9	1,2	2,6	0,4	0,6	0,2	237,5
Yhteensä	126,6	93,4	0,7	11,9	1,2	2,6	0,4	0,6	0,2	237,5
%-jakautuma	53,3 %	39,3 %	0,3 %	5,0 %	0,5 %	1,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	561,9	248,8	4,5	130,5	14,0	18,1	6,8	9,9	2,7	997,1
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	563,2	249,7	4,5	130,9	14,0	18,1	6,8	10,0	2,7	999,8
%-jakautuma	56,3 %	25,0 %	0,4 %	13,1 %	1,4 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	255,0	80,3	2,0	69,0	10,5	8,6	3,4	5,9	0,7	435,4
Yhteensä	255,0	80,3	2,0	69,0	10,5	8,6	3,4	5,9	0,7	435,4
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,0 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	307,0	168,5	2,5	61,5	3,5	9,5	3,4	4,0	2,0	561,7
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	308,2	169,4	2,5	61,9	3,5	9,5	3,4	4,1	2,0	564,4
%-jakautuma	54,6 %	30,0 %	0,4 %	11,0 %	0,6 %	1,7 %	0,6 %	0,7 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosu.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
%-jakautuma	48,3 %	22,5 %	0,7 %	17,7 %	2,7 %	2,9 %	1,6 %	2,0 %	0,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
	305,797	168,244	2,451	61,028	3,398	9,327	3,307	3,930	1,947	559,430
Yhteensä	305,797	168,244	2,451	61,028	3,398	9,327	3,307	3,930	1,947	559,430
%-jakautuma	54,7 %	30,1 %	0,4 %	10,9 %	0,6 %	1,7 %	0,6 %	0,7 %	0,3 %	100,0 %
Vertailu kuntaosuudet TS2027 ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
	308,213	169,369	2,488	61,915	3,535	9,475	3,388	4,078	1,969	564,430
TS2027 VE2	308,213	169,369	2,488	61,915	3,535	9,475	3,388	4,078	1,969	564,430
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	46,332	6,372	0,219	-3,123	-0,031	1,297	-0,401	-0,728	0,450	50,385
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	2,416	1,125	0,037	0,886	0,137	0,147	0,081	0,148	0,022	5,000
TS2027 VE2	2,416	1,125	0,037	0,886	0,137	0,147	0,081	0,148	0,022	5,000
2024 TA	19,436	7,498	0,044	6,621	1,330	1,451	0,363	0,617	0,071	37,431
Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
	305,7965	168,244	2,451	61,028	3,398	9,327	3,307	3,930	1,947	559,430
TS2027 VE2	305,7965	168,244	2,451	61,028	3,398	9,327	3,307	3,930	1,947	559,430
2024 TA	242,445	155,498	2,225	58,418	2,236	6,728	3,426	4,189	1,449	476,614
Erotus = alijäämä (+)/ylijäämä (-)	63,351	12,745	0,226	2,610	1,162	2,600	-0,119	-0,259	0,498	82,815
TA:n alijäämän kertyminen										
	16,370	6,091	-0,003	5,501	1,156	1,263	0,260	0,431	0,042	31,111
Ero ylijäämien käytössä	47,0	6,7	0,2	-2,9	0,0	1,3	-0,4	-0,7	0,5	51,7
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	305,797	168,244	2,451	61,028	3,398	9,327	3,308	3,929	1,947	559,430
TS2027 VE2	305,797	168,244	2,451	61,028	3,398	9,327	3,308	3,929	1,947	559,430
Subventio% kunnittain	54,3 %	67,4 %	54,5 %	46,6 %	24,3 %	51,6 %	48,7 %	39,4 %	72,6 %	56,0 %

**Kuntaosuudet 2027 VE2-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää ei ole HSL-kunta) mukaisesti ilman infrakus-
tannuksia**
(alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TS2027 VE2

ilman ALV										
A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp. bonusta	375,7	137,2	3,3	105,7	11,3	13,9	5,8	8,4	2,4	663,8
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	377,0	138,0	3,4	106,2	11,3	13,9	5,8	8,5	2,4	666,5
%-jakautuma	56,6 %	20,7 %	0,5 %	15,9 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,9	-2,2	-0,1	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-11,4
Henkilöstökulut	20,8	6,5	0,2	4,7	0,6	0,6	0,3	0,4	0,1	34,0
Palvelujen ostot	28,1	8,5	0,2	5,9	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	44,7
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	5,8	1,8	0,0	1,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	9,4
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	12,3	3,9	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,0
Yhteensä	59,6	18,3	0,4	12,9	1,5	1,5	0,6	0,9	0,2	95,8
%-jakautuma	62,2 %	19,1 %	0,5 %	13,4 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	435,3	155,5	3,8	118,6	12,8	15,4	6,4	9,3	2,5	759,6
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	436,6	156,3	3,8	119,1	12,8	15,5	6,4	9,4	2,5	762,3
%-jakautuma	57,3 %	20,5 %	0,5 %	15,6 %	1,7 %	2,0 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	255,0	80,3	2,0	69,0	10,5	8,6	3,4	5,9	0,7	435,4
Yhteensä	255,0	80,3	2,0	69,0	10,5	8,6	3,4	5,9	0,7	435,4
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,4 %	2,0 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	180,3	75,1	1,8	49,6	2,3	6,8	3,0	3,4	1,8	324,2
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	181,6	76,0	1,8	50,0	2,3	6,8	3,0	3,5	1,8	326,9
%-jakautuma	55,5 %	23,3 %	0,6 %	15,3 %	0,7 %	2,1 %	0,9 %	1,1 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,0
%-jakautuma	48,3 %	22,5 %	0,7 %	17,7 %	2,7 %	2,9 %	1,6 %	3,0 %	0,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	179,164	74,889	1,763	49,152	2,194	6,697	2,932	3,344	1,787	321,922
Yhteensä	179,164	74,889	1,763	49,152	2,194	6,697	2,932	3,344	1,787	321,922
%-jakautuma	55,7 %	23,3 %	0,5 %	15,3 %	0,7 %	2,1 %	0,9 %	1,0 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2027 VE2	179,164	74,889	1,763	49,152	2,194	6,697	2,933	3,344	1,787	321,922
Subventio% kunnittain	41,0 %	47,9 %	46,3 %	41,3 %	17,2 %	43,3 %	45,7 %	35,6 %	70,9 %	42,2 %

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

JOUKKOLIIKENTEEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

- operointikuluihin (liikennöintikorvaukset)
- tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms. kuluihin (ns. yleiskustannukset)
- infrakuluihin

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. 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 lippulajituskimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajituskimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5.

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Pikaraitioliikenteen PR550 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.

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL-organisaation eri yksiköiden nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja.

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

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän 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.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa. Pikaraitioliikenteen PR550 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

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 jää sellaisenaan voimaan. Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Pikaraitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain. Jäsenkuntien ja HSL:n välisessä infrasopimuksen teknisessä päivitysneuvottelussa on sovittu, että raitioliikennettä ei ole tarpeen jaotella pikaratikkaan ja tavalliseen ratikkaan, kun infrakulut jaetaan kunnille nousujen suhteessa kunkin kunnan osalta.

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 vuositain 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 kuntien asukasluvun perusteella

Kuntaosuuslaskelmien skenaariot

Esitykseen on lisätty myös skenaario, jossa Järvenpää olisi HSL-kunta.

Perusskenaario -VE2 laskenta perustuu oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä, mikä tarkoittaisi kolmea uutta lipputulovyöhykettä CDE, BCDE ja ABCDE. Lisäksi vanha D-vyöhyke korvaantuisi DE-vyöhykkeellä. Uusien lipputulovyöhykkeiden myötä kuntakohtaisissa lipputulojakauksissa tapahtuisi muutoksia erityisesti HSL:n pienemissä reunakunnissa.

Perusoletuksen (VE2-skenaariot) lisäksi on myös laadittu vaihtoehtoinen VE1 -skenaario, joka sisältää samat lipputulo-oletukset kuin VE2 -skenaario. VE1 -skenaariossa Järvenpää olisi HSL-kunta, mikä tarkoittaisi muutoksia myös muille HSL-kunnille kohdistuvissa kustannuksissa.

Kuntaosuudet 2025 VE1-skenaariot (E-vyöhyke + Järvenpää on HSL-kunta) mukaisesti (alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TAE2025 VE1

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TAE2025 VE1											
Iman ALV											
A. Kustannukset kunnittain											
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Ilman ymp. bonusta	357,0	131,1	3,2	100,5	9,5	13,7	5,5	6,7	2,3	8,4	638,0
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	358,2	132,0	3,3	100,9	9,6	13,7	5,5	6,8	2,3	8,4	640,7
%-jakautuma	55,9 %	20,6 %	0,5 %	15,7 %	1,5 %	2,1 %	0,9 %	1,1 %	0,4 %	1,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-9,3	-2,9	-0,1	-2,3	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-0,2	-15,6
Henkilöstökulut	19,2	6,0	0,2	4,6	0,5	0,6	0,2	0,3	0,1	0,4	32,2
Palvelujen ostot	39,5	9,4	0,2	7,0	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	0,6	49,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Muut toimintakulut	4,5	1,4	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	7,6
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,6
Poistot	10,0	3,3	0,1	2,6	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	0,2	16,9
Yhteensä	54,5	17,0	0,4	13,0	1,4	1,4	0,5	0,8	0,2	1,0	90,2
%-jakautuma	60,4 %	18,9 %	0,5 %	14,4 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	1,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	117,1	95,0	0,7	11,6	1,2	2,7	0,4	0,6	0,2	1,0	230,3
Yhteensä	117,1	95,0	0,7	11,6	1,2	2,7	0,4	0,6	0,2	1,0	230,3
%-jakautuma	50,8 %	41,2 %	0,3 %	5,0 %	0,5 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	528,6	243,2	4,3	125,0	12,1	17,9	6,4	8,1	2,6	10,4	958,6
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	529,8	244,0	4,3	125,5	12,1	17,9	6,4	8,1	2,6	10,4	961,3
%-jakautuma	55,1 %	25,4 %	0,5 %	13,1 %	1,3 %	1,9 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	1,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	242,5	76,2	1,9	65,5	8,8	7,6	3,3	5,2	0,7	6,8	418,5
Yhteensä	242,5	76,2	1,9	65,5	8,8	7,6	3,3	5,2	0,7	6,8	418,5
%-jakautuma	57,9 %	18,2 %	0,5 %	15,6 %	2,1 %	1,8 %	0,8 %	1,2 %	0,2 %	1,6 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	286,1	166,9	2,4	59,6	3,3	10,3	3,1	2,9	1,9	3,6	540,1
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	287,4	167,8	2,4	60,0	3,3	10,3	3,1	2,9	1,9	3,6	542,8
%-jakautuma	52,9 %	30,9 %	0,4 %	11,1 %	0,6 %	1,9 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,7 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	5,7	5,4	0,0	7,7	1,4	0,4	0,4	0,7	0,0	0,0	21,7
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	5,0
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	8,0	6,5	0,1	8,5	1,5	0,6	0,5	0,8	0,0	0,2	26,7
%-jakautuma	30,2 %	24,4 %	0,2 %	32,0 %	5,7 %	2,1 %	1,7 %	3,0 %	0,1 %	0,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
- Yhteensä	279,3	161,3	2,4	51,5	1,8	9,7	2,7	2,1	1,9	3,4	516,1
Yhteensä	279,313	161,293	2,383	51,483	1,804	9,711	2,671	2,148	1,913	3,402	516,121
%-jakautuma	54,1 %	31,3 %	0,5 %	10,0 %	0,3 %	1,9 %	0,5 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	100,0 %

Vertailu kuntaosuudet 2025 TAE ja 2024 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
TAE2025 VE1	225,578	152,622	2,032	57,386	3,405	8,744	3,718	4,568	0,853	458,907	458,907
2024 TA	249,282	157,765	1,858	68,033	5,247	8,092	4,278	5,474	0,996	501,024	501,024
Erotus	-23,704	-5,143	0,174	-10,647	-1,841	0,652	-0,560	-0,905	-0,142	-42,117	-42,117

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
TAE2025 VE1	7,636	3,554	0,116	2,799	0,432	0,466	0,256	0,468	0,070	15,797	15,797
2024 TA	17,123	7,178	0,203	5,390	1,552	1,969	0,375	0,794	0,111	34,697	34,697

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
TAE2025 VE1	217,942	149,068	1,916	54,586	2,973	8,279	3,462	4,101	0,784	443,110	443,110
2024 TA	232,159	150,587	1,654	62,643	3,694	6,123	3,903	4,680	0,884	466,327	466,327
Erotus	-14,217	-1,519	0,262	-8,057	-0,721	2,156	-0,441	-0,579	-0,100	-23,217	-23,217

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
TAE2025 VE1	285,025	166,700	2,399	59,166	3,195	10,122	3,053	2,800	1,914	3,402	537,776
Subventio% kunnittain	53,8 %	68,3 %	55,3 %	47,1 %	26,4 %	56,7 %	47,5 %	34,4 %	72,8 %	32,7 %	55,9 %

Kuntaosuudet 2025 VE1-skenaarion (E-vyöhyke + Järvenpää on HSL-kunta) mukaisesti ilman infrakustannuksia (alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain TAE2025 VE1

ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Operointikustannukset											
Ilman ymp.bonus	357,0	131,1	3,2	100,5	9,5	13,7	5,5	6,7	2,3	8,4	638,0
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	358,2	132,0	3,3	100,9	9,6	13,7	5,5	6,8	2,3	8,4	640,7
%-jakautuma	55,9 %	20,6 %	0,5 %	15,7 %	1,5 %	2,1 %	0,9 %	1,1 %	0,4 %	1,3 %	100,0 %
Muut kustannukset											
Muut toimitustuotot ja avustukset	-9,3	-2,3	-0,1	-2,3	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-0,2	-15,5
Henkilöstökulut	19,2	6,0	0,2	4,6	0,5	0,6	0,2	0,3	0,1	0,4	32,2
Palvelujen ostot	30,5	9,4	0,2	7,0	0,7	0,7	0,3	0,4	0,1	0,6	49,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Muut toimituskulut	4,5	1,4	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	7,6
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,0	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,5
Poistot	10,0	3,3	0,1	2,6	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	0,2	16,8
Yhteensä	54,5	17,0	0,4	13,0	1,4	1,4	0,5	0,8	0,2	1,0	90,2
%-jakautuma	60,4 %	18,9 %	0,5 %	14,4 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	1,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä											
	411,5	148,2	3,7	113,4	10,9	15,2	6,0	7,5	2,5	9,4	728,3
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	412,7	149,0	3,7	113,9	10,9	15,2	6,1	7,6	2,5	9,4	731,0
%-jakautuma	56,5 %	20,4 %	0,5 %	15,6 %	1,5 %	2,1 %	0,8 %	1,0 %	0,3 %	1,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	242,5	76,2	1,9	65,5	8,8	7,6	3,3	5,2	0,7	6,8	418,5
Yhteensä	242,5	76,2	1,9	65,5	8,8	7,6	3,3	5,2	0,7	6,8	418,5
%-jakautuma	57,9 %	18,2 %	0,5 %	15,6 %	2,1 %	1,8 %	0,8 %	1,2 %	0,2 %	1,6 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	169,0	71,9	1,7	48,0	2,1	7,5	2,8	2,3	1,8	2,6	309,7
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	170,2	72,8	1,8	48,4	2,1	7,6	2,8	2,4	1,8	2,6	312,4
%-jakautuma	54,5 %	23,3 %	0,6 %	15,5 %	0,7 %	2,4 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	5,7	5,4	0,0	7,7	1,4	0,4	0,4	0,7	0,0	0,0	21,7
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	5,6
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	8,0	6,5	0,1	8,5	1,5	0,6	0,5	0,8	0,0	0,2	26,7
%-jakautuma	30,2 %	24,4 %	0,2 %	32,0 %	5,7 %	2,1 %	1,7 %	3,0 %	0,1 %	0,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
- Yhteensä	162,2	66,3	1,7	39,9	0,6	7,0	2,3	1,6	1,8	2,4	285,8
Yhteensä	162,193	66,303	1,712	39,866	0,608	7,006	2,307	1,592	1,754	2,443	285,784
%-jakautuma	56,8 %	23,2 %	0,6 %	13,9 %	0,2 %	2,5 %	0,8 %	0,6 %	0,6 %	0,9 %	100,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
TAE2025 VE1	167,904	71,710	1,728	47,650	2,000	7,418	2,688	2,244	1,755	2,443	307,439
Subventio% kunnittain	40,7 %	48,1 %	47,1 %	41,8 %	18,3 %	48,9 %	44,4 %	29,6 %	71,1 %	25,9 %	42,1 %

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2026**

83

Suorite seuranta 2010-2027 (yhteenveto)

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024/OVK1	2025 TAE	2026 TS	2027 TS
Lipputulot M€	243,5	252,8	269,7	277,9	287,3	307,0	331,4	357,7	370,1	383,1	243,3	235,3	309,7	376,4	377,8	418,6	427,0	435,4
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,58	711,96	741,3	829,7	907,3	962,8	974,9	993,9
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	507,4	499,76	526,4	558,9	607,2	639,8	657,2	665,6
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	148,34	141,00	141,7	197,5	220,6	230,4	224,8	237,5
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	68,85	71,20	73,2	73,3	79,6	92,6	92,9	95,8
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	238	304	344	364	400	404	408
Linjakilometrit (milj.)	105	106	107	107	111	114	114	116	113	118	116	114	113	115	119	122	122	118
Paikkakilometrit (milj.) *	9 530	9 818	9 737	10 014	10 710	11 332	11 619	14 309	15 688	16 061	15 442	15 492	14 407	15 884	17 004	17 176	17 176	16 733
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 530	8 075	7 674	8 124	8 659	8 717	8 717	8 467
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1567	2004,5	2265,8	2317,3	2625,5	2651,7	2678,0
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,33 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,29 €	2,40 €	1,98 €	1,836 €	1,89 €	1,83 €	1,86 €	1,85 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / nousut	1,47 €	1,51 €	1,58 €	1,61 €	1,64 €	1,64 €	1,66 €	1,73 €	1,84 €	1,87 €	2,88 €	3,00 €	2,44 €	2,41 €	2,49 €	2,41 €	2,41 €	2,44 €
Kokonaiskustannukset pl. infra € / matk.km	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,22 €	0,21 €	0,21 €	0,21 €	0,23 €	0,22 €	0,35 €	0,36 €	0,30 €	0,28 €	0,30 €	0,28 €	0,28 €	0,28 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / matk.km	0,21 €	0,22 €	0,23 €	0,23 €	0,24 €	0,24 €	0,24 €	0,25 €	0,29 €	0,28 €	0,43 €	0,45 €	0,37 €	0,37 €	0,39 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €
Operointikustannukset € / nousut	1,17 €	1,21 €	1,27 €	1,28 €	1,31 €	1,31 €	1,30 €	1,34 €	1,29 €	1,30 €	2,01 €	2,10 €	1,73 €	1,62 €	1,67 €	1,60 €	1,63 €	1,63 €
Operointikustannukset € / linja-km	3,65 €	3,83 €	4,08 €	4,20 €	4,19 €	4,12 €	4,17 €	4,32 €	4,41 €	4,36 €	4,38 €	4,37 €	4,66 €	4,87 €	5,12 €	5,25 €	5,40 €	5,64 €
Operointikustannukset € / paikka-km	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €
Operointikustannukset € / istuin-km	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,08 €	0,08 €
Infrakustannukset € / nousut	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,19 €	0,19 €	0,23 €	0,24 €	0,36 €	0,38 €	0,59 €	0,59 €	0,47 €	0,57 €	0,61 €	0,58 €	0,56 €	0,58 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	53 %	49 %	53 %	57 %	56 %	56 %	56 %

