

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026

Talousarvio vuodelle 2024
Taloussuunnitelma vuosille 2025-2026

HSL:n hallitus 31.10.2023

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

Lisätietoja: Mika Nykänen, toimitusjohtaja
 Jussi M. Saarinen, johtaja
 Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
 etunimi.sukunimi(at)hsl.fi

Sisällysluettelo

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
2	Yleisperustelut	4
2.1	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	4
2.2	HSL-alueen markkinakatsaus	6
2.3	Keskeiset riskit	7
3	Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2024-2026	9
3.1	Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen	11
3.1.1	Kasvu asiakasyymmärryksellä	12
3.1.2	Sujuvat matkaketjut	13
3.1.3	Tieto ja osaaminen	14
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	15
4.1	Talousarvion sitovuus	15
4.2	Toimintatulot	15
4.2.1	Lipputulot	16
4.2.2	Kuntaosuudet 2024-2026	16
4.2.3	Muut tulot	17
4.3	Toimintamenot	17
4.3.1	Palvelujen ostomenot	18
4.3.2	Henkilöstömenot	21
4.3.3	Muut toimintamenot	21
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut	22
4.5	Tilikauden tulos	22
5	Investoinnit ja poistot	23

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2024-2026

Liite 2: Rahoituslaskelma 2024-2026

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2024-2026

Liite 5: Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035

Liite 6: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2026

1 Toimitusjohtajan esipuhe

HSL:n strategiakausi 2022-2025 lähestyy puoliväliä. Olemme hyvin edenneet strategian mukaisessa toiminnassa, strategiset tavoitteet ohjaavat toimintaamme ja Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2024-2026 perustuu omistajien ja hallituksen asettamiin tavoitteisiin. Samalla on kuitenkin arvioitava toimintaympäristössä tapahtuvia ennakoitua suurempia muutoksia ja niiden vaikutuksia.

Toiminta- ja taloussuunnitelman perusoletuksena on ollut strategiatyön aikana vuonna 2021 laadittu ennuste, jonka mukaan joukkoliikenteen käyttö palautuisi koronaa edeltävään tilanteeseen vuonna 2025. Päivittyneet ennusteet kertovat palautumisen hidastuneen merkittävästi alkuperäisistä oletuksista. Tulevana vuonna 2024 olemme maltillisella kasvu-uralla, mutta suunnitelma sisältää aikaisempaa suurempia epävarmuustekijöitä. Lähdemme hakemaan matkustajamäärien kasvua. Tässä arviomme eri vaihtoehtoja, mm. kohdennettujen tarjonnan lisäysten ja hinnoittelutoimien avulla. Mahdolliset lisäykset kohdennetaan järkevästi sinne, missä niillä on suurin vaikuttavuus ja potentiaali nousujen kasvattamiselle. Tarjonnan parantamiseen ja hinnoittelutoimiin hyödynnetään valtion vuonna 2022 myöntämää ylimääräistä koronatukea, joka oli tarkoitettu nimenomaan joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen.

Etätyön jääminen laajasti ja pysyvästi käytännöksi monilla työpaikoilla vaikuttaa laajasti joukkoliikennemarkkinaan HSL:n alueella. Lähivuosien liikkumisen kehitys tuleekin näyttämään, missä määrin kulluttajien liikkumiskäyttäytymisen muutos on pysyvää. Kuinka suuri osa liikkumistarpeesta tyydytetään tulevaisuudessa joukkoliikenteen avulla vai olemmeko nyt lukemissa, jotka kuvaavat uutta normaalitilaa. Lähtökohdat loppuvuoteen 2023 ja edelleen seuraavia vuosia ajatellen on markkinatilanteen osalta HSL:ttä voimakkaasti haastava. Tätä aiheuttaa lisääntyvä reaalityö koetteleva epävarmuus, toteutunut kustannustason kohoaminen sekä toimintaa ohjaavat ja sitouttavat strategiset tavoitteet, erityisesti talouden tasapainon saavuttaminen.

Seuraavien vuosien osalta olemme tilanteessa, jossa toimintaamme ohjaa edelleen halu kasvattaa kestävästi liikkumisen ja joukkoliikenteen markkinaosuutta, tasapainoinen talous ja kustannustehokkuus. Haemme volyymin nostaaksemme nousijamäärät uusiin ennätyslukemiin. Jotta onnistuisimme tässä tavoitteessa pitää meidän panostaa vahvasti kasvuun houkuttelemme asiakkaita kestävästi liikkumismuotojen pariin, tarjonnan lisäämisellä, vaikuttavilla hinnoitteluratkaisuilla ja tarjoamalla houkuttelevia ja asiakkaiden tarpeisiin sopivia tuotteita ja asiakaskokemuksen osalta maksamisen ja matkustamisen vaivattomuutta.

Uudet joukkoliikenteen infraan tehtävät investoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Vuonna 2010 infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa ja ensi vuonna niiden arvioidaan olevan 220,6 milj. euroa. Infrakustannusten voimakkaalla kasvulla on suora vaikutus lippujen hinnoitteluun. 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.

HSL on sitoutunut strategian mukaisiin tavoitteisiin ja kestävästi liikkumisen kasvutavoitteisiin. Kaikki toimintamme tähtää strategisten tavoitteiden saavuttamiseen. Hyvien palvelujen, asiakkailta saatavien

lipputulosten ja kuntaosuuksien toimivan tasapainon ytimessä on liiketoiminnan tuloksellisuuden parantaminen. Se onnistuu vain hyvällä yhteistyöllä henkilöstömme, jäsenkuntien, muiden viranomaisten, kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa. Haluankin kiittää kaikkia tahoja tähänastisesta yhteistyöstä. Vain yhdessä voimme onnistua.

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

2 Yleisperustelut

2.1 Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Yleinen taloustilanne

Suomen talouskasvun ennustetaan hiipuvan loppuvuonna 2023. Vaikka taloudellisen toimintaympäristön tila on suhteellisen vakaa, ovat näkymät kaupan, rakentamisen ja teollisuuden kannalta kääntyneet paikoin jopa huolestuttaviksi. Nollakorkoajan äkillisen päättymisen jäljiltä erityisesti rakennusalan tilanne on heikko ja jo realisoituneiden konkurssien määrä korkealla. Suomen talouden kannalta tärkeä vientisektori on kohdannut ongelmia monien globaalien talouden vetureiden heikon talouskehityksen vuoksi.

Vuonna 2022 alkanut Venäjän hyökkäys Ukrainaan kärjisti elinkustannuskriisiä, mikä ohjasi mandaattejaan noudattavien keskuspankkien ohjauskorot nopeille nousu-urille ja poikkeukselliset rahapoliittiset toimet vähintäänkin tauolle. Lisäksi valtioiden finanssipolitiikan epäsymmetriat rahapolitiikkaan nähden ovat ajaneet korkotasoa ylemmäs.

Koronnostojen välittyminen talouteen vaihtelee maakohtaisesti. Suomen talous on vaihtuvien korkojen yleisyyden vuoksi lukuisia muita euromaita herkempi koronnostoille. On mahdollista, että reaalkorko nousee Suomessa positiiviseksi muihin eurotalouksiin nähden epäoptimaalisesti. Yleisesti ottaen ainakin kuluttajien lainanhoitokyvyn odotetaan silti pysyvän kertyneen varallisuudenkin myötä hyvänä.

Kuluttajien luottamus talouteen on jossain määrin palautunut inflaatiopiikin ajan pohjalukemistaan, mutta on edelleen heikkoa erityisesti kestokulutushankintojen, mukaan lukien henkilöautot, osalta. Tilanne näyttää heikolta erityisesti asuinrakennusinvestointien kehityksen kannalta. Muu rakentaminen selviää vähemmällä, kone- ja laiteinvestoinneista puhumattakaan. Myös puhdas siirtymä saattaa silti hidastua.

Työllisyyskehitys on talouden pohjavireen kannalta monessa mielessä ratkaisevan tärkeää. Palvelut ja ainakin vielä toistaiseksi korkealla tasolla pysynyt työllisyys ovat kannatelleet taloutta, mutta riskit tilanteen heikkenemisen suhteen ovat huomattavia. Työttömyys on kääntynyt maltilliseen kasvuun ja avointen työpaikkojen lukumäärä on alkanut vähentyä. Myös konkurssit ovat lisääntyneet, mutta aiempiin kriiseihin nähden taso on yleisesti maltillinen. Neuvotellut ja voimaan astuneet palkankorotukset tekevät työllistämisestä kalliimpaa, mutta ylläpitävät ostovoimaa, jonka hidas palautuminen on vasta alussa, mikäli inflaation hidastuminen pitää ja korotkin palautuvat ajan kanssa lasku-uralle.

Ruuan ja energian heilahtelevista eristä puhdistettu pohjainflaatio on kuitenkin ollut myös Euroopassa edelleen suhteellisen korkealla tasolla ja sen hidastumisesta odotetaan vielä lisää merkkejä. Energia-markkinoilla tilanne on pysytellyt jopa hyvänä vuodentakaiseen nähden ja yleiseurooppalaiseen tilanteeseen nähden sähkö on keskimäärin jopa suhteellisen edullista.

Julkisen talouden alijäämät ovat maan hallituksen kunnianhimoisista sopeutustavoitteista huolimatta raskaita, sillä korkomenot ovat jo huomattavassa kasvussa. Menopaineet kasvavat myös työmarkkinoiden heikkenevän kehityksen seurauksena. Julkisen velkasuhteen odotetaan nousevan 73 prosenttiin bruttokansantuotteesta.

Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä

Helsingin seudun väestö kasvaa pääkaupunkiseudun, erityisesti Espoon ja Helsingin vetämänä. Pääkaupunkiseudun väestönkasvussa on kirjattu vuonna 2023 ennätyslukuja. Pandemian aikainen heikko väestökehitys vaikuttaa jääneen väliaikaiseksi. Kehitys ja sen rakenteet kuitenkin vaihtelevat osa-alueittain. Myös kehyskuntien kasvu on jälleen kiihtynyt.

Seudun väestönkasvua kirittää erityisesti runsas nettomaahanmuutto, joka on paljolti muualta kuin Ukrainasta. Myös seudun kotimainen nettomuutto on palautunut positiiviseksi, mikä johtuu etenkin lähtömuuttojen vähenemisestä. Syntyvyyden pandemia-ajan elpyminen on hiipunut. Heikkenevät työmarkkinat tulevat todennäköisesti vaikuttamaan työperäisen maahanmuuton hyvään vetoon. Samansuuntaisia vaikutuksia voi olla myös hallitusohjelman linjausten toimeenpanolla.

Taloudellisen toimintaympäristön kehityssuuntien voidaan odottaa vaikuttavan myös seudun liikenne-markkina. Jo yli neljännes koko maassa ensirekisteröidyistä henkilöautoista on Uudellemaalle rekisteröityjä sähkökäyttöisiä henkilöautoja. Lisäksi alkukesän aikana pääkaupunkiseudulla myönnettiin ainakin kymmenen vuoden tilastohistorialla ennätysmäärä varsinaisia henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokortteja.

Liikkumistarpeiden ja -toiveiden kehitys vaihtelee ja esimerkiksi kysyntä- ja rahoitushokit heijastuvat liikennepalvelumarkkinan tarjontapuoleen. Kaupunkialueen vetovoimaa palvelevia tapahtumia ja innovatiivista kaupunkitilan käyttöä on jälleen runsaasti, mutta erityisesti talvikaudella keskeisen suurta- pahtuma-areenan pysyminen venäläisomistuksessa jarruttaa positiivista kehitystä yhdessä elinkustannuskriisin pitkittymisen ja pandemian muovaamien kysyntärakenteiden muutoksen kanssa.

Hotellikapasiteettia on valmistunut ja valmistumassa pääkaupunkiseudulle runsaasti, mutta myös matkailua palvelevat elinkeinot kärsivät paikoin yllätyksettömästi idästä saapuvien matkailijoiden määrän vähäisyydestä pandemiaa ja sotaa edeltäviin aikoihin nähden. Lisäksi Helsingin keskustan vetovoima on ollut erinäisistä positiivisista kehityskuluista huolimatta koetuksella, kun esimerkiksi liikenneympäristön lukuisat työmaat ovat heikentäneet kantakaupungin saavutettavuutta monista eri suunnista.

Etätyössä Suomi on edelleen Euroopan huippua. Työmarkkinakehitys voi edesauttaa lähityön hidasta palautumista. Esimerkiksi Helsingissä työttömien määrä kasvoi heinäkuussa 4 % vuodentakaisesta ja avoimia työpaikkoja oli 41 % vähemmän kuin vuotta aiemmin. Joka tapauksessa toimitilamarkkinat kärsivät rakenteellisen kysynnänmuutoksen ja kustannuskriisin yhdistelmästä.

Asunto- ja kiinteistömarkkinat ovat laajemminkin odottavassa sopeutumistilassa nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä. Myönnettyjen rakennuslupien perusteella rakentaminen on laajalti hiipumassa. Rakentamisen voimakas hidastuminen osuu erityisesti seudulle. Vähintäänkin se vaikuttaa hieman pidemmän välin väestönkasvupotentiaaliin. Tämän seurauksena myöskään uusien raideyhteyksien varret eivät tule välttämättä saa saamaan asukkaita odotettuun tahtiin.

Asuntoja on valmistunut ja valmistumassa edelleen runsaasti. Erityisesti vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen saatavuus on hyvä ja uusia valmistuu vielä runsaasti. Varsinkin Helsingin ARA-kannan vuokriin tulee toteutumaan huomattavan suuria kertakorotuksia. Erityisesti korkojen sekä kaukolämmön ja veden hinnannousun aiheuttamat kustannuspaineet ovat huomattavia. Vähänkään pidemmällä

aikavälillä asuinrakentamisen voimakas väheneminen uhkaa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvua seudun väestönkasvua hidastavan vaikutuksensa myötä.

Toimintaympäristössä on muutostekijöitä, jotka edellyttävät jatkuvaa seurantaa. Suurimpia risikitekijöitä ovat yleisesti herkkä taloudellinen tilanne ja mahdollinen taantuma. Ostovoiman heikkeneminen ja hidas palautuminen voivat johtaa liikkumistarpeiden- ja tapojen sopeutumiseen, mikä voi näkyä esimerkiksi joukkoliikenteen käytön positiivisena kehityksenä erityisesti hyvän palvelutason alueilla. Toisaalta taantuma heikentää työllisyyttä, mikä voi vaikuttaa liikkumistarpeisiin vähentävästi.

2.2 HSL-alueen markkinakatsaus

HSL:n vuotta 2023 on kutsuttu uuden normaalin tason löytämisen vuodeksi Covid-19 jälkeisenä aikana. Olemme tällä hetkellä tilanteessa missä voimme todeta, että uusi normaali on matkustajamäärien osalta alemmalla tasolla vuoteen 2019 nähden. Kuluvan vuoden osalta tulemme jäämään asetetuista tavoitteista erityisesti nousijamäärien osalta. Vaikka nousijamäärät ovat kasvaneet edelliseen vuoteen verrattuna niin vuoden 2024 osalta joudumme kirittää, jotta strategiakaudelle asetetut tavoitteet saavutettaisiin.

Kohtaamme vuoden 2024 ja tulevat TTS-kaudet haastavista asetelmista, ja tulevaa vuotta on sanottu nousujen vuodeksi. Tavoitteenamme on saada lisää matkustajia joukkoliikenteen pariin, missä keskeisinä vetureina on tarjonnan kohdentaminen sinne missä siltä saadaan merkittävin vaikutus. Hinnoittelun osalta haluamme olla houkutteleva vaihtoehto muiden liikkumismuotojen tarjonnassa sekä esittelemme sarjalipun lisäämistä lipputuotevalikoimaan, ja tarjota paremmin asiakastarpeita palvelevia tuotevaihtoehtoja erityisesti epäsäännöllisempään matkustustarpeeseen.

Aiemmat hinnan korotukset ovat vaikuttaneet kappalemääräiseen myyntiin erityisesti AB- ja BC-alueilla, missä hinnankorotuksilla ei ole saavutettu tavoiteltua kasvua lipputulossa. Lähitulevaisuuden hinnoittelulla pyrimme löytämään ratkaisun, jonka keskiössä on volyymien ja käyttäjämäärien kasvattaminen. Lipputuotevalikoiman ja sen kehittämisen osalta haluamme luoda joustavampia ratkaisuja, joissa uusi lipputilijärjestelmä toimii aiempaa parempana mahdollistaja.

Työmaat ja niiden aiheuttamat poikkeusliikennejärjestelyt haastavat koko liikennemarkkinaa, mutta erityisesti joukkoliikennettä. Kuluvana vuonna Mannerheimintien remontti, Pasilan ratikkatyömaat ja Espoon kaupunkiradan valmistelevat työt ovat heikentäneet joukkoliikenteen matkustuskokemusta ja saavutettavuutta, mikä heijastuu edelleen nousijamääriin. Korvaavan liikenteen järjestäminen myös kasvattaa kustannuksia. Tulevina vuosina poikkeusliikennejärjestelyt laajenevat entisestään koskemaan laajemmin koko HSL markkina-alueita itään, länttä ja etelää. Alueemme kasvavat uuden rakentamisen myötä ja samalla se vaatii olemassa olevan korjaamista. Nykyisen infran perusparanushankkeiden ja uusien investointihankkeiden myötä ja asettavat uusia rajoitteita liikennetarjonnan kehittämiselle ja haastaa edelleen nousijamäärien kasvattamista ja asiakaskokemusta.

Vuoden 2024 osalta suurimmat tunnistetut kasvunajurit on loppuvuonna 2023 liikennöinnin aloitettava pikaraitiotie 15. Tämän lisäksi valmistuvat pikaraitiotieyhteydet kuten Kalasatama-Pasila tukevoittavat sujuvan raideverkoston kehittymistä.

HSL alue on jaettu kolmeen maantieteelliseen markkina-alueeseen itään, etelään ja länteen. Etelä asettuu maantieteellisesti niin sanottuun tiiviiseen ratikkakaupunkiin, joka rajoittuu pohjoisessa noin

Kehä 1:n kohtaa ja lännessä Hämeenlinnan väylään ja idässä Vantaanjokeen. Etelä, jota voidaan luonnehtia valmiina, tiiviinä ja urbaanina ratikkakaupunkialueena; länteen, missä tavoitellaan kolmen toteutettavan raideliikennekäytävän avulla tasapainoista, kestävästä kasvua nykyistä kaupunkiympäristöä ja asukkaita oikeudenmukaisesti huomioiden, sekä itään, joka tulee nojaamaan vahvasti tasapainoiseen asiakaskysyntä- pohjaiseen kasvuun. Alueellisella jaolla haluamme syventyä asiakkaisiimme paremmin ja tuntemalla heidän liikkumistarpeen ja kysynnän, pystymme tarjoamaan heille parempaa ja kohdennetumpaa joukkoliikennepalvelua sekä ja myyntikanaviemme kautta tarjottavaa palvelua erityisesti digitaalisten kanavien ja lipputuotteiden välityksellä.

Vaikka HSL:n alueella vaikuttavien kuntien väestönmäärä kasvaa, ei kehitys sijoitu tasaisesti kaikille asuinalueille. Keskukset ja raideverkko toimivat yhdyskuntarakenteen selkärankana. Lisäksi uudet, asuinalueiksi muutetut satama-alueet kasvavat ja kehittyvät vielä tämän vuosikymmenen ajan. Pitkällä tähtäimellä kaupungistuminen jatkuu ja väestön määrä jatkaa kasvua Helsingin seudulla.

Seuraavien vuosien osalta olemme tilanteessa, jossa toimintaamme ohjaa edelleen tasapainoinen talous, kustannustehokkuus ja vahvat kasvun vuodet. Haemme volyyymia nostaaksemme nousijamäärät uusiin ennätyslukemiin. Jotta onnistuisimme tässä tavoitteessa pitää meidän **panostaa vahvasti kasvuun houkutelaksemme asiakkaita kestävien liikkumismuotojen pariin, tarjonnan mahdollisella lisäämisellä, sensitiivisillä hinnoitteluratkaisuilla ja tarjoamalla houkuttelevia ja asiakkaiden tarpeisiin sopivia tuotteita ja asiakaskokemuksen osalta maksamisen ja matkustamisen vaivattomuutta.**

2.3 Keskeiset riskit

HSL:n strateginen tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua. Sen tavoittamiseksi nykyennusteen mukaan tulisi joka vuosi 2023–25 löytää keinot saada noin 2,8 % lisää matkustajia (joka vuosi uudet 2,8 %). Jotta matkustajamäärät saadaan kannattavaan kasvuun, tarvitsemme oikein kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä, hinnoittelutoimenpiteitä, vaikuttavaa digitaalista myyntiä ja markkinointia, nopeita avauksia digikehityksessä jne. Pelkästään säästämällä ja tarjonnan supistuksilla ei saada aikaan tavoiteltavia tuloksia.

Merkittävimmät riskit liittyvät matkustajamäärien palautumiseen, rahoitustilanteen heikkenemiseen ja kuntien mahdollisuuksiin panostaa joukkoliikenteeseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankeiden kustannusvaikutukseen HSL:n taloudessa, kuljettajapulan realisoitumiseen, liikenteen massiivisiin poikkeusjärjestelyihin sekä tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan ja lipputilihankkeen etenemiseen.

Sähkön ja polttoaineiden hintataso aiheuttaa kustannusriskin liikennöintikustannuksiin. Bussiliikenteessä ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Globaalin kysynnän vaikeus hillitsee polttoaineiden hintapaineita, mutta vastineeksi öljyntuottajamaat sopeuttavat tuotantoaan. Sähkömarkkinoiden herkkyydet esimerkiksi joustojen ja niiden puutteiden suhteen voivat aiheuttaa huomattavia heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien ajankohtina. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehityksellä on enenevässä määrin merkitystä talouden toimintaympäristön kannalta.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan on muuttanut perustavanlaatuisesti myös Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. On todennäköistä, että kyber- ja informaatio-operaatiot lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan.

Liikenteessä kuljettajapula on jatkunut etenkin bussiliikenteessä. Kuljettajapula vaikuttaa liikenteen luotettavuuteen ja lisää ajamattoman liikenteen määrää. Työmaiden vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen ovat olleet kuluvana vuonna merkittäviä ja työmaiden laajuus vaikuttaa myös lähivuosina suuresti erityisesti raideliikenteen sujuvuuteen.

Strategiaamme kuuluu tärkeänä osana päästöttömän liikenteen edistäminen. Sähköbussien käyttöönottoa on edistetty eri toimin viime vuosien aikana ja sähköbussien määrää onkin saatu lisättyä huomattavasti vaatimuksia ja tavoitteita enemmän. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen on kuitenkin tunnistettu liittyvän myös riskitekijöitä kaluston hankinnan ja infran rakentamisen osalta.

Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luo mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infranhankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi myös HSL:n kustannuksia, joiden kasvu aiheuttaa lipun hintojen korotuspaineita. Uudet hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen.

3 Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2024-2026

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa 2022. Visionamme on olla vuonna 2030 kestäväan liikumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Johdamme seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuuksiamme hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. Mahdollistamme sujuvan liikumisen 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. Uuden 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, kommunikoinme ja jaamme tietoa aktiivisesti.



Kuva 1: HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan 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

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2024-2026 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin ja skenaarioihin.

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 %

Kuva 2: Strategiset tavoitteet 2025.

Toimintaympäristön kehitys tuo haasteita strategian toteuttamiselle toden teolla. Toimintaympäristön taloudessa ja geopolitiikassa korostuu epävarmuus, eikä joukkoliikenteen kannalta suotuisia asioita juurikaan ole tapahtunut. Strategisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeiseen asemaan nousee matkustajamäärien kääntäminen kasvu-uralle. HSL:n tulee onnistua kohdistamaan tarjontaa niin, että loisisimme kannattavaa kasvua myös uusien maksavien asiakkaiden myötä. Kustannustason nousun näkyminen on tasaantuva, joka omalta osaltaan tukee kustannustehokkuustavoitetta. Sen saavuttamiseen linkittyy kuitenkin merkittävästi ihmisten liikkumiskäyttäytyminen ja joukkoliikenteen houkuttelevuus liikkumismuotona.

Sähköbussien osuuden kasvulla on merkittävä vaikutus päästötavoitteen saavuttamisen vauhtiin. Aikajänne pitenee hitaassa sähköbussiskenaariossa. Nopeutamme tavoitteemme saavuttamista ympäristöbonuksen ja biopolttoaineiden käytön avulla ja arvion mukaan strategiakauden tavoite on saavutettavissa. Kaikki seudulle tulevat uudet bussit vaadimme päästöttöminä. Globaali maailmantilanne kuitenkin haastaa tilannetta, sillä valtaosa sähköbusseista tuotetaan Kiinassa.

Toimintamme keskiössä tulevana vuosina on hyvän palvelutason säilyttäminen ja sitä kautta matkustajien houkuttelemine ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, joka puolestaan parantaa taloutta kasvaneina lipputuloina. **Tavoittelemme ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä tarkoituksenmukaisesti kohdennetuilla ja erinomaisen asiakaskokemuksen tarjoamilla palveluilla, emme liikenteen supistamista.**

3.1 Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen

Olellaisena osana strategiaamme on tunnistettu ne kriittiset menestystekijät, joiden avulla varmistamme strategian tavoitteiden saavuttamisen. Kuhunkin menestystekijään liittyy suoraan strategisten tavoitteiden saavuttamiseen liittyviä toimenpiteitä sekä osaamisen ja organisaation kyvykkyyden määrätietoista kasvattamista koko strategiakauden ajan. Menestystekijöissä on osittain sisäkkäisiä elementtejä ja ne tukevat toisiaan. Kehittämistoimet ovat kiinteä osa HSL:n toimintaa ja sen parantamista.

Kolme keskeistä strategista menestystekijää ovat:

- Kasvu asiakasymmärryksellä
- Sujuvat matkaketjut
- Tieto ja Osaaminen

TTS-kaudelle olemme asettaneet strategisiin menestystekijöihin peilaten yhteensä 10 keskeistä tavoitekokonaisuutta.

Strateginen menestystekijä	TTS-kauden keskeiset tavoitekokonaisuudet
Kasvu asiakasymmärryksellä	1. Kasvatamme myyntiä
	2. Kohdennamme liikennepalveluja asiakastarpeisiin
	3. Rakennamme kyvyn johtaa asiakkuuksia systemaattisesti ja tavoitteellisesti
	4. Varmistamme uuden lipunmyyntijärjestelmän käyttäjäkokemuksen - helppokäyttöisyys, nopeus ja luotettavuus
Sujuvat matkaketjut	1. Varmistamme joukkoliikenteen saumattomat matkaketjut
	2. Kehitämme matkatiedon laatua
	3. Kasvatamme kestäväää liikkumista
Tieto ja osaaminen	1. Tuotamme analytiikan avulla arvoa asiakkaillemme ja muille sidosryhmillemme
	2. Kehitämme strategista osaamista
	3. Vahvistamme tietojohtamisen kyvykkyyttä

Kuva 3: TTS-kauden keskeiset tavoitekokonaisuudet

Strategiatavoitteiden mittareille on asetettu tavoitearvot TTS-kausille 2024-2026. Strategiakauden lopulla 2025 strategian tavoitteet arvioidaan saavutettavan päästötavoitteen, tulotavoitteen ja kunta-osuustavoitteen osalta. Haastavimmat tavoitteet, nousijamäärät ja matkustajakilometrin hinta, ovat tämän hetken arvion mukaan saavutettavissa aikaisintaan vasta TTS-kauden lopulla vuonna 2026.

Strateginen tavoite	Mittari	ENNUSTE 2023	TAVOITE 2024	TAVOITE 2025	Strategian tavoite	TAVOITE 2026
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	CO2-päästöt	-63 % vrt. 2010 taso	-76 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousut	352 milj.	375 milj.	380 milj.	400 milj.	390 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometri-kustannus pl. infra	0,28 €/km	0,27 €/km	0,26 €/km	0,25 €/km	0,25 €/km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä (ilman tukia ja kuntaosuuksia)	398 M€	402 M€	429 M€	400 M€	439 M€
	Kuntaosuus (ilman koronatukia)	54,3 %	56,5 %	55,0 %	50-55 %	54,0 %

Kuva 4: Strategian mittareiden tavoitteet 2024-2026

3.1.1 Kasvu asiakasymmärryksellä

Muodostamme alueellisen asiakasymmärryksen ja asiakasdatan palveluiden suunnittelussa ja kohdentamisen perustaksi. **Rakennamme sekä HSL-tasoisena että alueellisen markkina-alueiden näkymät ja hyödyntämisen prosessit niin, että kykenemme johtamaan alueita alueelliseen ja HSL-tasoiseen markkinaymmärrykseen perustuen.** Ymmärrämme alueiden erilaisuutta ja pystymme kohdentamaan palveluita alueiden asiakastarpeiden perusteella.

Keräämme ja hyödynnämme asiakasrajapinnasta saatavaa dataa ja tietoa markkinaymmärryksen vahvistamiseksi sekä HSL:n sisällä, että kumppaniverkostossamme. Asiakasdataa ja alueellista markkinaymmärrystä käytetään palveluiden kohdentamisen lisäksi asiakaskokemuksen parantamiseen tuote- ja palvelukehityksessä.

Kasvatamme myyntiä asiakkuuksia johtamalla ja kohdennetulla markkinoinnilla. Segmentoimme kuluttaja-asiakkaamme motiivipohjaisesti, laadimme asiakkuusstrategian ja asiakkuuden hoitomallit. Asetamme asiakkuuksille tavoitteet toiminnan tuloksellisuuden mittaamisen mahdollistamiseksi. Yritysmyyntissä kehitämme uusia tuotteita ja paketoimme palveluitamme asiakastarpeeseen perustuen. Hankimme erityisesti isoja asiakkuuksia (yli 100 edunsaajaa ja/tai +100keur vuosilaskutusta) myynnin ja asiakkuuksien johtamisen tehostamiseksi.

Vahvistamme markkinointikyvykkyttämme hyödyntämällä kasvuhakkerointia, personoimalla ja kohdentamalla markkinointia, seuraamalla ja ohjaamalla käyttäjäpolkuja sekä mittaamalla asiakkuuden arvoa ja markkinointipanostusten tuottoastetta. Toimenpiteiden seurauksena kykenemme mittaamaan asiakkuuksien liiketoiminnallista arvoa ja potentiaalia, sekä suuntaamaan toimintaa näiden mukaisesti.

Hyödynnämme uuden lipunmyyntijärjestelmän tuottamaa dataa liikennepalveluiden ja lipputuotteiden suunnittelussa. **Uuden lipunmyyntijärjestelmän käyttäjäkokemus varmistetaan todentamalla helppokäyttöisyys, nopeus ja luotettavuus.** Lipunmyyntijärjestelmää hyödynnetään asiakastarpeisiin perustuvien lipputuotteiden kehittämisessä, testaamisessa ja markkinoille tuomisessa. Lipunmyyntijärjestelmän tuottama dataa hallinnoidaan jalostetaan tietotuotteiksi, joita hyödynnetään liikennöinnin

suunnittelussa ja tuotekehityksessä. Dataa hyödynnetään liikenteen suunnittelussa linjastojen reittien ja aikataulujen optimoinnissa.

3.1.2 Sujuvat matkaketjut

Liikkumisen ja matkaketjujen sujuvuudella on yhä tärkeämpi rooli hyvän asiakaskokemuksen sekä joukkoliikenteen kilpailukyvyyn määrittäjänä. Tavoitteenamme on lisätä asiakkaiden tyytyväisyyttä liikumisen sujuvuuteen. Saumattomat matkaketjut lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä sekä lipputuloja. Matkaketjut onnistuvat eri toimijoiden yhteistyön avulla. Yhteistyö kumppaneiden kanssa tarjoaa mahdollisuuksia taloudelliseen tehokkuuteen.

Varmistamme joukkoliikenteen saumattomat matkaketjut yhdessä eri toimijoiden kanssa. Tavoittelemme yhteistyötä uusien kumppaneiden kanssa ja edistämme monipuolisia sujuvia matkaketjuja mahdollistamalla reittioppaiden käyttöönoton uusille toimijoille ja uusien liikkumismuotojen pilotoinnille ja mahdolliselle käyttöönotolle. Parannamme matkaketjujen asiakaskokemusta edistämällä tunnistamalla, mittaamalla ja kehittämällä matkaketjun kriittisten pisteiden asiakaskokemusta. Edistämme liityntäpysäköinnin käyttöä ja Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutumista yhteistyössä kuntien ja valtion kanssa. Pilotoinme pysäköinnin maksamista HSL-sovelluksella ja parannamme liityntäpysäköinnistä tarjottavaa ajantasaista tietoa. Lisäksi vaikutamme kaavoituksen ja hankesuunnittelun yhteydessä solmupisteiden liityntäpysäköintipaikkojen laadun ja määrän tarkoituksenmukaisuuteen.

Kasvatamme kestävästä liikkumisesta varmistamalla PR15 ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeiden onnistuneen käyttöönoton, markkinoinnin ja liikenteen sujuvuuden. Lisäksi toteutamme muita matkustajamäärän kasvua tukevia toimia. Selvitämme ja valmistelemme yhdessä kuntien kanssa seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän hankintamallia siten, että se toteutetaan asiakaskokemuksellisesti ja liiketoiminnallisesti tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Teemme yhteistyötä tapahtuma-alan ja majoitusliikkeiden kanssa lisätäksemme sujuvaa ja kestävästä liikkumisesta yhteistyössä erilaisten toimijoiden tilaisuuksien yhteydessä. **Uudistamme matkustajainfojärjestelmämme, jotta meillä olisi tulevaisuudessaakin kyky tuottaa kustannustehokkaasti laadukasta ja ajantasaista matkatietoa matkustajille, muille toimijoille ja oman liikennetuotantomme ohjaukselle.** Pyrimme myös hyödyntämään kumppaneiden matkatietoa osana HSL:n tarjoamaan matkustajainformaatiota. Sujuvoitamme maksamista ottamalla käyttöön tilipohjaisen lipunmyynnin kaikissa myyntikanavissa ja lähimaksun kaikissa liikennevälineissä.

Saumattomuuden lisäksi matkaketjujen on oltava kestäviä. Olemme valmistelleet vastuullisuusohjelman, jossa kuvaamme miten edistämme tavoitteellisesti kestävästä liikkumisesta ja tuotamme esteettömiä, saavutettavia, tasa-arvoisia ja inklusiivisia palveluita asiakkaillemme. Joukkoliikenne kuuluu kaikille. Edistämme kestävästä ja turvallista liikkumisesta yhdessä kumppaneidemme kanssa ja tarjoamme ratkaisuja asiakkaille, yrityksille ja yhteiskunnalle. Tavoitteenamme on tarjota päästöttömät joukkoliikennepalvelut vuoteen 2035 mennessä. Kasvatamme päästöttömän liikenteen osuutta joukkoliikenteessä mm. kasvattamalla sähköbussien määrää. Lisäksi hyödynnämme sopimusliikennöitsijöillämme ympäristöbonusmallia, jolla kannustamme päästöjä alentaviin toimenpiteisiin, esimerkiksi biodieselin käytön lisäämiseen.

3.1.3 Tieto ja osaaminen

Hyödynnämme oikea-aikaista, laadukasta tietoa ja korkeaa data- ja analytiikka-asiantuntemusta asiakasarvon ja tuottavuuden vahvistamiseksi sekä tulojen kasvattamiseksi. Kasvatamme systemaattisesti tiedolla johtamisen maturiteettia organisaation tasolla. Parannamme datan saatavuutta ja läpinäkyvyyttä organisaatiolle ja kumppaniverkostoille. Ylläpidämme ja kehitämme datakatalogia, tuotamme perusdatan helppokäyttöisinä tietotuotteina organisaation käyttöön sekä pilotoimme itsepalveluanalytiikkaa mahdollistaaksemme arjen oman työn päätöksenteon tietoon perustuen.

Liikennejärjestelmän laaja-alainen kehittäminen osana muuttuvaa yhteiskuntaa sekä asiakastarpeiden ja kaupunkikehityksen yhteensovittaminen vaativat monipuolista ennakointia, tietoa ja osaamista. Kasvatamme kykyämme ennakoida ja ennustaa sekä tuottaa vaikutusten arviointeja mallinnukseen perustuen pilotoimalla ja edelleen kehittämällä mallinnuksia, ja mahdollisesti hyödyntämällä kaupallisia sovelluksia.

Kehitämme kriittistä osaamistamme ja varmistamme, että osaamista hyödynnetään laajasti toiminnassamme. Varmistamme strategian toteutumisen tunnistamalla tavoitteisiin liittyvät kyvykkyydet ja kriittisen osaamisen ja sen kehittämisen keinot. Hyödynnämme monipuolisesti mm. osaamismuotoilua, reflektointia, työkiertoa, mentorointia ja uusia kehittymisen keinoja. Opimme yhdessä jakamalla osaamista ja tekemällä yhteistyötä.

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

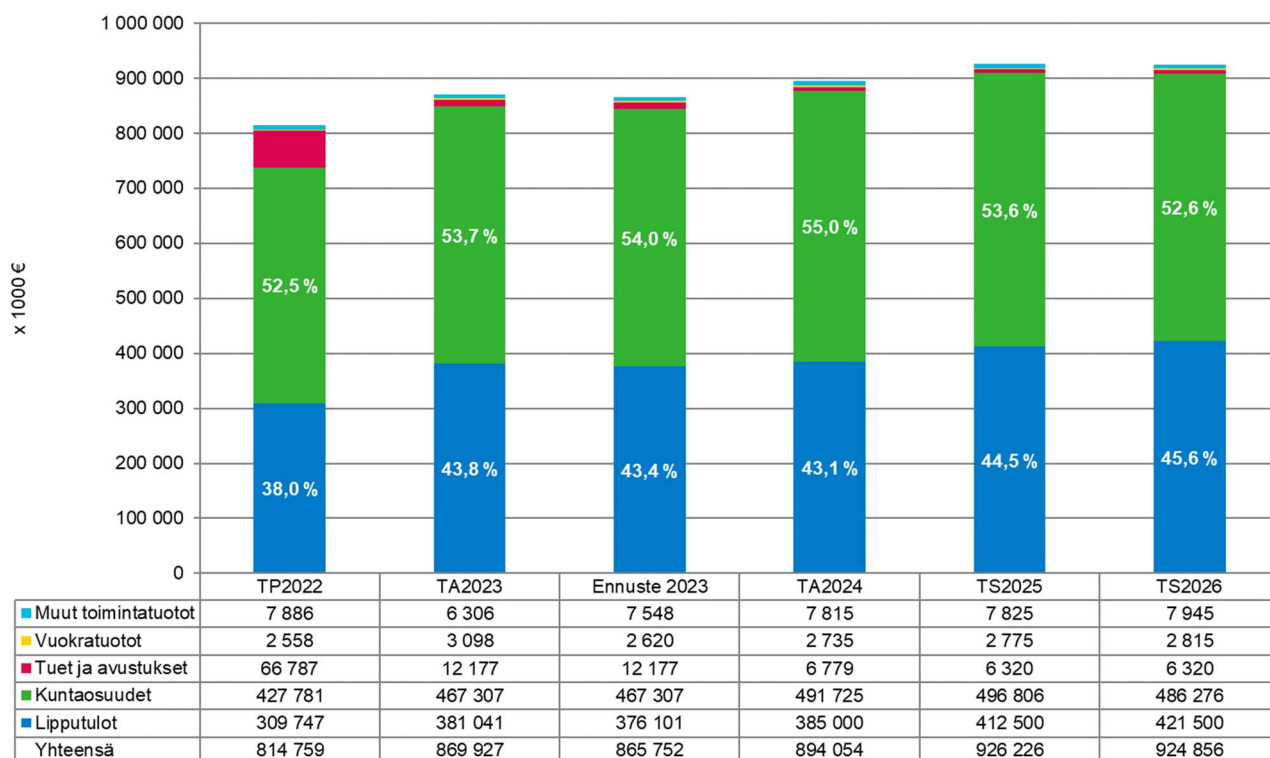
Talousarviossa **sitoviksi määrärahoiksi** esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa noudatetaan talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Talousarviossa sitovat erät vuodelle 2024 muodostuvat seuraavasti:

	TA2023	Ennuste 2023	TA2024	ERO TA2024/TA 2023	
Toimintamenot	876 000 000 €	842 938 960 €	909 000 000 €	33 000 000	3,8 %
Investointimenot	23 387 000 €	22 862 900 €	23 479 000 €	92 000	0,4 %
Kuntaosuudet	467 307 000 €	467 307 000 €	491 725 000 €	24 418 000	5,2 %

4.2 Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2024 ovat yhteensä 894,1 milj. euroa. Kasvua vuoden 2023 ennusteeseen verrattuna on 28,3 milj. euroa (3,3 %). Toimintatuloista vuonna 2024 43,1 % on lipputuloja ja 55,0 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 926,2 milj. euroa vuonna 2025 ja 924,9 milj. euroa vuonna 2026.



Kuva 5: Toimintatulot 2022-2026

4.2.1 Lipputulot

Toiminta- ja taloussuunnitelman lipputuloarvio perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 375 milj. nousuun vuonna 2024. Kokonaisuudessaan vuodelle 2024 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 385,0 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2024 on 8,9 milj. euroa (2,4 %) kuluvan vuoden 2023 ennustetta suurempi. Vuonna 2025 lipputulot on arvioitu 412,5 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2026 421,5 milj. euron mukaan.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2024

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 258,8 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 67 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 60,0 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 17,0 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 37,0 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,0 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,6 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 4,6 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

4.2.2 Kuntaosuudet 2024-2026

HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. TTS-suunnitelma on laadittu siten, että strategiakauden subventiotavoitteeseen pyritään pääsemään vuonna 2025. Tavoite on haastava. Strategiatavoitteiden saavuttaminen ja erityisesti nousijamäärien saaminen nousuun ja lipputulojen kasvattaminen edellyttää lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen TTS-kaudella.

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2024 yhteensä 491,7 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 56,5 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2024 kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 56,5). Vaikka subventioaste on talousarviovuonna 2024 HSL:n strategiatavoitetta korkeampi, päästään strategiakauden lopussa vuonna 2025 strategian tavoitteeseen ja keskimääräinen subventioaste on vuoden 2025 taloussuunnitelmassa 55,0 % ja vuonna 2026 54,0 %.

Taulukko 1: Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2022-2026

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
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 TA	243,4	155,1	1,8	65,9	4,9	7,7	4,1	5,1	0,9	489,0
2023 Ennuste	225,3	152,1	2,0	61,0	4,1	7,0	3,7	4,8	1,0	461,0

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TA	258,8	161,6	2,2	63,9	3,4	8,0	3,7	4,6	1,5	507,7
2025 TS	268,6	161,5	2,3	59,2	3,3	8,1	3,6	4,6	1,5	512,8
2026 TS	259,5	158,4	2,2	62,2	2,9	7,7	3,6	4,4	1,5	502,3

HSL on arvioinut kuntaosuuksien kehitystä myös pidemmällä tähtäimellä. Keskipitkän tähtäimen kuntaosuuksennusteet 2030 ja 2035 on esitetty liitteessä 4.

4.2.3 Muut tulot

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,5 milj. euroa vuonna 2024, 4,6 milj. euroa vuonna 2025 ja 4,7 milj. euroa vuonna 2026. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina. Tarkastusmaksun korottamista on esitetty Liikenne- ja viestintäministeriölle, jossa tarkastusmaksun suuruutta koskeva asetus on lausuntokierroksella 10/2023.

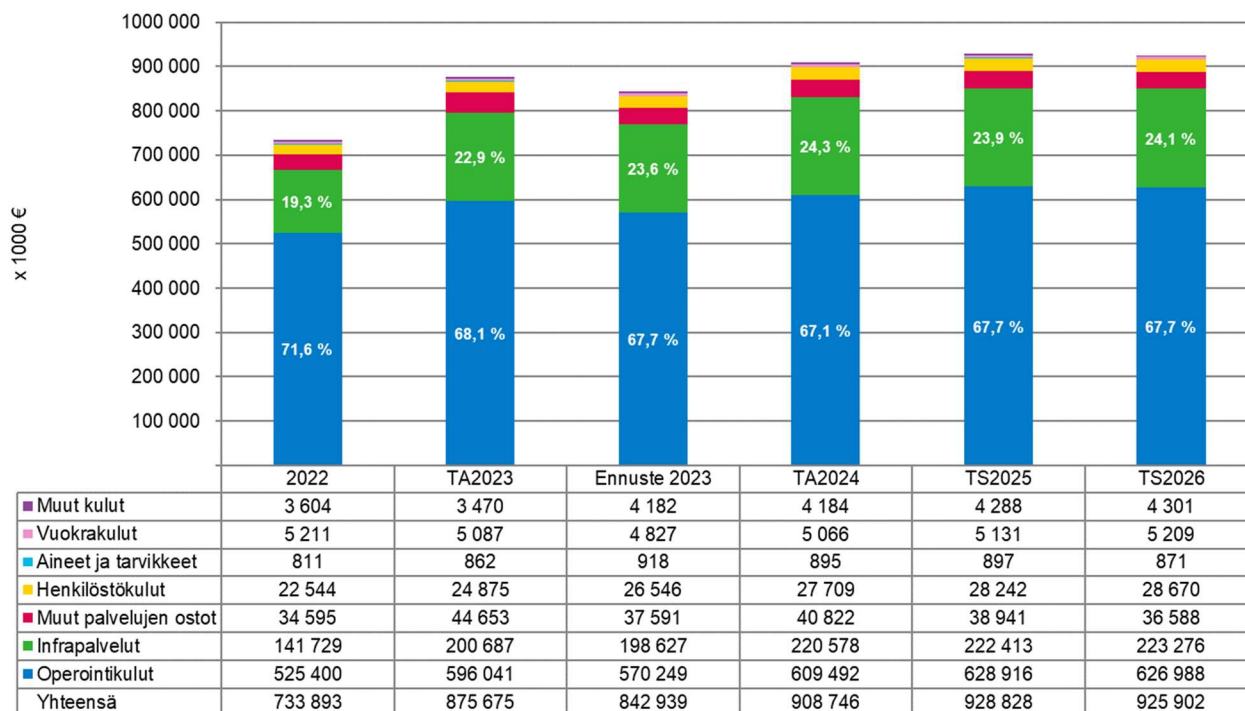
Valtion suurten kaupunkien perusrahoituksen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu yhteensä 6,3 milj. euroa vuosina 2024–2026. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,5 milj. euroa vuonna 2024.

Vuokratuloja arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotiloista ja toimitilojen ulosvuokrauksesta 2,7-2,8 milj. euroa vuosittain 2024-2026.

Muut tulot, 3,3 milj. euroa vuonna 2024, syntyvät erilaisista palvelumaksuista (esim. Digitransit, palvelupisteen perimät palvelumaksut) ja edelleen veloitetavista korvauksista.

4.3 Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2024 ovat yhteensä 908,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2023 ennusteesta 65,8 milj. euroa (7,8 %). Vuonna 2025 toimintamenojen arvioidaan olevan 928,8 milj. euroa ja 925,9 milj. euroa vuonna 2026.



Kuva 6: Toimintamenot 2022-2026

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 870,9 milj. euroa vuonna 2024, 95,8 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2025 yhteensä 890,3 milj. euroa ja 886,9 milj. euroa vuonna 2026.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2024 yhteensä 609,5 milj. euroa, joka on 67,1 % toimintamenoista. **Liikennöitsijöille maksettavissa korvauksissa on huomioitu matkustajamäärien kasvun vaatimia lisäpanostus tarjontaan, vuonna 2024 yhteensä 6,0 milj. euroa (kohdentaminen kts. liite 3).**

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 356,2 milj. euroa vuonna 2024. Kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen. Talousarviovuonna 2024 kustannustason kasvun arvioidaan olevan maltillisempaa ja kustannustason vaikutuksen arvioidaan olevan noin 1,7 %. Kustannustason kasvuun vaikuttavat pääasiassa alan palkkaratkaisut, polttoaineiden hintataso ja sähkön hintataso liikenteen sähköistyessä. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,5 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2024. Vuosina 2025 ja 2026 ympäristöbonus nousee 2,7 milj. euroon. Kuntasuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,1 milj. euroa ja Ojangan bussivarikon vuokrakustannuksia 2,0 milj. euroa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2024 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämisen 8,2 milj. euroa. Vuonna 2025 työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden on arvioitu kasvavan 9,6 milj. euroon, kun taas vuoden 2026 taloussuunnitelman mukaisesti ylimääräisen liikenteen tarve pienenee varauksen ollessa 6,3 milj. euroa. Joukkoliikenteen lisänousujatavoittelevan kampanjan, *Nousut nousuun*, varauksia bussiliikenteeseen on suunnattu vuodelle 2024 yhteensä 4,2 milj. euroa. Vuosina 2025 ja 2026 bussiliikenteen osuus *Nousut Nousuun* -tehostamistoimenpiteistä on 7,4

milj. euroa. Vuoden 2024 korvauksiin sisältyy myös uusia luotettavuuskorvauksia ja korvauksia liikennöitsijöille maksettavasta matkustajalaskennasta yhteensä 2,5 milj. euroa. Vuonna 2025 kustannuksiksi arvioidaan 362,0 milj. euroa ja 358,7 milj. euroa vuonna 2026.

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 61,9 milj. euroa vuonna 2024. Metroliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason arvioidaan kasvavan vuonna 2024 verrattuna nykytasoon noin 3,6 %. Kustannustason kasvuun vaikuttaa pääasiassa arvio käyttöenergian hintatuesta. Vuonna 2025 kustannuksiksi arvioidaan 63,5 milj. euroa ja vuonna 2025 64,4 milj. euroa. Suunnitelmakaudella kaluston pääomakorvaukset kasvavat uusien M300-junien kasvaneiden korkomenojen ja valmistuvien peruskorjaushankkeiden myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2024 olevan 71,0 milj. euroa. Raitioliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason arvioidaan kasvavan vuonna 2024 nykytasoon verrattuna 3,4 %. Kustannuksiksi arvioidaan 77,3 milj. euroa vuonna 2025 ja 76,6 milj. euroa vuonna 2026. Vuoden 2024 aikana varaudutaan vanhojen varikoiden lisäksi korvaamaan jatkossa uuden Ruskeasuon varikon vuokrat. Vuodesta 2025 alkaen on voimassa uuden kaupunkiraitioliikennesopimuksen mukainen hinnoittelu.

Pikaraitioliikenteen kustannuksiin vuonna 2024 varataan 19,4 milj. euroa, vuonna 2025 20,8 milj. euroa ja vuonna 2026 21,3 milj. euroa.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuosina 2024-2026 4,9 milj. euroa vuodessa. Summa sisältää Kruunuvuoren lautan kustannuksia 0,3 milj. euroa vuosittain, joka kuntaosuuksissa on kohdistettu suoraan Helsingin kustannukseksi.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2024 yhteensä 96,1 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,8 milj. euroa. Vuonna 2025 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan yhteensä 100,4 milj. euroa sekä 100,0 milj. euroa vuonna 2026.

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 sosiaalityötiloja, 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 oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijiäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista 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 % vuotuisen rakennusaikainen korko.

Vuonna 2024 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 220,6 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 100,3 milj. euroa
- Espoo 105,0 milj. euroa
- Vantaa 12,3 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,5 milj. euroa

Kuntien laskuttaman infran lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,5 milj. euroa vuonna 2024. Kustannukset sisältävät varauksen kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman latausinfraan kustannukset käsitellään kuntaosuuksissa infrasopimusten periaatteiden mukaisesti.

Infrakustannukset sisältävät vuodesta 2024 alkaen täysimääräisenä kaupungeille lokakuussa 2023 liikennöinnin aloittaneesta PR15:sta maksettavat infran käyttökorvaukset. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

Infrakustannukset ovat vuoden 2025 suunnitelmassa 222,4 milj. euroa ja vuonna 2026 223,3 milj. euroa.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 40,8 milj. euroa vuonna 2024. Muihin palvelujen ostoon käytetään 38,9 milj. euroa vuonna 2025 ja 36,6 milj. euroa vuonna 2026.

IT-käyttöpalveluiden kustannukset (24,7 milj. euroa vuonna 2024) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Laitehuoltopalveluihin käytetään 3,2 milj. euroa. IT-käyttöpalveluiden kustannusten ennakoidaan laskevan TTS-kauden lopulla kun uusi lippujärjestelmä (lipputilihanke) valmistuu ja on täysimääräisesti käytössä.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2024 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 4,1 milj. euroa.

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

Vartiointipalveluihin käytetään 0,8 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.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 4,7 milj. euroa vuonna 2024. Tämä ryhmä sisältää mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 2: Muut palveluostot 2022-2024

x 1 000 €	2022	Ennuste 2023	TA2024	Ero TA2024/ENN2023		TS2025	TS2026
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	18 847	23 000	24 701	1 701	7,4 %	22 676	21 391
Asiantuntijapalvelut	4 407	4 984	4 057	-927	-18,6 %	4 607	4 547
Laitteiden huoltopalvelut	3 607	3 600	3 244	-356	-9,9 %	2 936	2 018
Ilmoitukset ja markkinointi	2 870	3 200	3 278	78	2,4 %	3 278	3 278
Painatukset	208	142	235	93	65,6 %	236	246
Vartiointipalvelut	771	1 000	831	-169	-16,9 %	896	881
Muut palvelut	3 884	3 532	4 475	944	26,7 %	4 312	4 227
Muiden palveluiden ostot yhteensä	34 595	39 458	40 822	1 364	3,5 %	38 941	36 588

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 27,7 milj. euroa vuonna 2024, joka on 3,0 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 23,9 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 3,8 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 440 henkilömäärän työpanokseen ja kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin 2024. Henkilömäärässä on huomioitu uuden tarkastajakurssin lisäys keväällä 2024 (tavoitteena 20 uutta tarkastajaa). Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuosina 2024-2026 varattu 0,9 milj. euroa vuosittain. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kuittirullat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2024 ovat 5,1 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi kuljettajien sosiaaliloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2024 ovat 4,2 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 2,0 milj. euroa vuosina 2024-2026. Muihin menoihin sisältyvät myös HSL:n myyntikanavista aiheutuvat maksamisen kulut kuten luottokortti- ym. provisiot, joiden arvioidaan olevan TTS-kaudella 1,9 milj. euron luokkaa vuosittain.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2024 14,7 milj. euroa alijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2023 lopussa 34,2 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Uuden lainan nostotarvetta arvioidaan vuosittain TTS-valmistelun yhteydessä.

Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta, mikäli ylimääräisiä kassavaroja TTS-kaudella on jäljellä.

Rahoitustuotot sisältävät vuosina 2024-2025 arvion kirjanpidollisesta oikaisusta, kun matkakortin käyttämättömän arvon osuus siirretään uuteen lippujärjestelmään digiarvoksi ja tässä yhteydessä arvo jää taseeseen, mikä joudutaan tulouttamaan rahoitustuottoihin. Tästä syystä rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 15,8 milj. euroa vuonna 2024, 5,3 milj. euroa vuonna 2025 ja 5,2 milj. euroa vuonna 2026.

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. TTS-suunnitelma ei sisällä varausta näiden korkojen maksamiseen.

4.5 Tilikauden tulos

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 1,1 milj. euroa ylijäämäinen, ja se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat talousarviossa 17,1 milj. euroa vuonna 2024.

Tilikauden 2024 tulos on 16,0 milj. euroa alijäämäinen, joka tarkoittaa, että kustannusten kattamiseen suunnitellaan käytettäväksi mm. koronatukien ansiosta kertyneitä ylijäämiä 16,0 milj. euroa vuonna 2024.

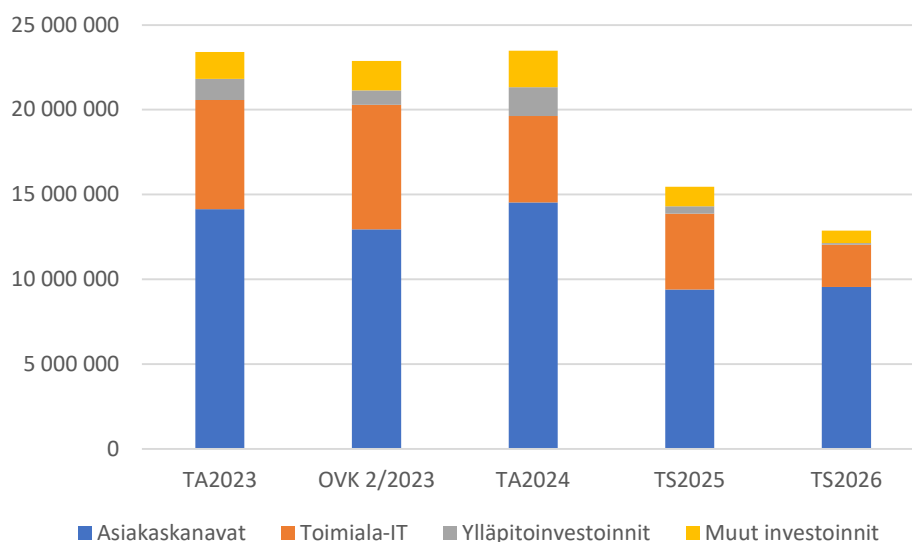
5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 23,5 milj. euroa vuonna 2024, 15,5 milj. euroa vuonna 2025 ja 12,9 milj. euroa vuonna 2026.

Investointihankkeissa painottuu panostus asiakaskanavien kehittämiseen, kuten uusiin lukijalaitteisiin ja lipputilihankkeen kehittämiseen suunnitellut varaukset.

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyt 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 17,1 milj. euroa vuodelle 2024, 18,7 milj. euroa vuodelle 2025 ja 20,1 milj. euroa vuodelle 2026. Poistomenojen kasvavat kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.



Kuva 7: Investoinnit 2023-2026

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2024-2026

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2023/TA2023		TA	ERO TA2024/ENN2023		TS	ERO TS2025/TA2024		TS	ERO TS2026/TS2025	
	2022	2023	2/2023	€	%	2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%
Toimintatuotot	814 759	869 927	865 752	-4 175	-0,5 %	894 054	28 302	3,3 %	926 226	32 172	3,6 %	924 856	-1 370	-0,1 %
Myyntituotot	310 151	381 241	376 441	-4 799	-1,3 %	385 200	8 759	2,3 %	412 600	27 400	7,1 %	421 580	8 980	2,2 %
AB vyöhykkeen lipputulot	207 271	263 025	253 638	-9 387	-3,6 %	258 774	5 136	2,0 %	276 766	17 992	7,0 %	283 307	6 541	2,4 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	45 853	53 869	58 232	4 364	8,1 %	60 039	1 807	3,1 %	64 562	4 522	7,5 %	65 731	1 170	1,8 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	14 505	13 961	16 481	2 520	18,0 %	16 954	473	2,9 %	18 231	1 277	7,5 %	18 561	330	1,8 %
BC vyöhykkeen lipputulot	32 524	39 303	37 127	-2 176	-5,5 %	37 984	857	2,3 %	40 845	2 861	7,5 %	41 585	740	1,8 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	2 887	3 326	2 942	-384	-11,6 %	2 969	28	0,9 %	3 193	224	7,5 %	3 251	58	1,8 %
CD vyöhykkeen lipputulot	3 243	3 581	3 694	113	3,1 %	3 634	-60	-1,6 %	3 908	274	7,5 %	3 978	71	1,8 %
D vyöhykkeen lipputulot	3 465	3 976	3 988	12	0,3 %	4 646	658	16,5 %	4 995	350	7,5 %	5 086	90	1,8 %
Lipputulot yhteensä	309 747	381 041	376 101	-4 939	-1,3 %	385 000	8 899	2,4 %	412 500	27 500	7,1 %	421 500	9 000	2,2 %
Muut myyntituotot yhteensä	404	200	340	140	70,0 %	200	-140	-41,2 %	100	-100	-50,0 %	80	-20	-20,0 %
Korvaukset kunnilta	427 781	467 307	467 307		0,0 %	491 725	24 418	5,2 %	496 806	5 081	1,0 %	486 276	-10 530	-2,1 %
Muut myyntitulot	3 107	2 002	2 573	571	28,5 %	3 015	442	17,2 %	3 025	10	0,3 %	3 065	40	
Valtion tuki	66 218	11 973	11 973		0,0 %	6 320	-5 653	-47,2 %	6 320		0,0 %	6 320		0,0 %
Muut tuet ja avustukset	569	204	204		0,0 %	459	255	125,4 %		-459	-100,0 %			#JAKO/0!
Tuet ja avustukset	66 787	12 177	12 177		0,0 %	6 779	-5 398	-44,3 %	6 320	-459	-6,8 %	6 320		0,0 %
Vuokratuotot	2 558	3 098	2 620	-478	-15,4 %	2 735	115	4,4 %	2 775	40	1,5 %	2 815	40	1,4 %
Muut toimintatuotot	4 376	4 104	4 635	531	12,9 %	4 600	-35	-0,7 %	4 700	100	2,2 %	4 800	100	2,1 %
Toimintakulut	-733 893	-875 675	-842 939	32 736	-3,7 %	-908 746	-65 807	7,8 %	-928 828	-20 082	2,2 %	-925 902	2 926	-0,3 %
Henkilöstökulut	-22 544	-24 875	-26 546	-1 670	6,7 %	-27 709	-1 164	4,4 %	-28 242	-532	1,9 %	-28 670	-428	1,5 %
Palvelujen ostot	-701 723	-841 382	-806 467	34 915	-4,1 %	-870 891	-64 425	8,0 %	-890 271	-19 379	2,2 %	-886 851	3 420	-0,4 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-342 081	-360 341	-345 456	14 886	-4,1 %	-356 234	-10 778	3,1 %	-361 990	-5 756	1,6 %	-358 669	3 321	-0,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-77 289	-95 226	-92 343	2 882	-3,0 %	-96 055	-3 712	4,0 %	-100 422	-4 367	4,5 %	-101 007	-585	0,6 %
Metrolinjan operointikustannukset	-47 317	-64 743	-61 837	2 906	-4,5 %	-61 941	-104	0,2 %	-63 477	-1 536	2,5 %	-64 418	-941	1,5 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-54 741	-61 864	-59 849	2 015	-3,3 %	-70 992	-11 143	18,6 %	-77 284	-6 292	8,9 %	-76 638	646	-0,8 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 915	-4 150	-4 912	-762	18,4 %	-4 912		0,0 %	-4 912		0,0 %	-4 912		0,0 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-57	-9 718	-5 853	3 865	-39,8 %	-19 359	-13 506	230,8 %	-20 832	-1 473	7,6 %	-21 344	-512	2,5 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-525 400	-596 041	-570 249	25 792	-4,3 %	-609 492	-39 243	6,9 %	-628 916	-19 424	3,2 %	-626 988	1 929	-0,3 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 824	-10 272	-10 272		0,0 %	-11 185	-913	8,9 %	-10 158	1 028	-9,2 %	-10 182	-24	0,2 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2024-2026

Junaliikenteen infrapalvelut	-14 265	-13 888	-13 888	0,0 %	-14 786	-898	6,5 %	-13 928	858	-5,8 %	-13 662	265	-1,9 %	
Metroliikenteen infrapalvelut	-99 508	-150 723	-150 723	0,0 %	-156 584	-5 862	3,9 %	-156 304	281	-0,2 %	-156 347	-43	0,0 %	
Raitioliikenteen infrapalvelut	-18 146	-17 444	-17 444	0,0 %	-20 227	-2 784	16,0 %	-24 501	-4 274	21,1 %	-25 750	-1 249	5,1 %	
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-378	-744	-744	0,0 %	-662	83	-11,1 %	-554	107	-16,2 %	-563	-9	1,6 %	
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut		-5 782	-3 869	1 913	-33,1 %	-14 593	-10 724	277,2 %	-14 429	164	-1,1 %	-14 231	198	-1,4 %
Muut infrapalvelut	-1 607	-1 835	-1 687	148	-8,1 %	-2 540	-853	50,6 %	-2 540	0,0 %	-2 540		0,0 %	
Infrapalvelut yhteensä	-141 729	-200 687	-198 627	2 061	-1,0 %	-220 578	-21 951	11,1 %	-222 413	-1 836	0,8 %	-223 276	-862	0,4 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-34 595	-44 653	-37 591	7 062	-15,8 %	-40 822	-3 230	8,6 %	-38 941	1 880	-4,6 %	-36 588	2 353	-6,0 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-811	-862	-918	-56	6,5 %	-895	23	-2,5 %	-897	-2	0,2 %	-871	26	-2,9 %
Vuokrakulut	-5 211	-5 087	-4 827	260	-5,1 %	-5 066	-239	5,0 %	-5 131	-65	1,3 %	-5 209	-78	1,5 %
Muut kulut	-3 604	-3 470	-4 182	-713	20,5 %	-4 184	-2	0,0 %	-4 288	-104	2,5 %	-4 301	-13	0,3 %
Toimintakate	80 866	-5 748	22 813	28 561	-496,9 %	-14 692	-37 505	-164,4 %	-2 602	12 090	-82,3 %	-1 046	1 556	-59,8 %
Rahoitustuotot ja -kulut	258	-10	2 894	2 904	-29038,0 %	15 825	12 931	446,9 %	5 322	-10 503	-66,4 %	5 175	-147	-2,8 %
Rahoitustuotot yhteensä	404	310	3 036	2 726	879,4 %	15 950	12 914	425,3 %	5 447	-10 503	-65,8 %	5 300	-147	-2,7 %
Rahoituskulut yhteensä	-147	-320	-142	178	-55,5 %	-125	17	-12,2 %	-125	0,0 %	-125		0,0 %	
Vuosikate	81 124	-5 758	25 707	31 465	-546,5 %	1 133	-24 574	-95,6 %	2 720	1 587	140,1 %	4 129	1 409	51,8 %
Poistot	-19 065	-15 987	-19 365	-3 378	21,1 %	-17 133	2 232	-11,5 %	-18 720	-1 587	9,3 %	-20 129	-1 409	7,5 %
Tilikauden tulos	62 059	-21 745	6 342	28 087	-129,2 %	-16 000	-22 342	-352,3 %	-16 000	0,0 %	-16 000		0,0 %	
Tilikauden yli-/alijäämä	62 059	-21 745	6 342	28 087	-129,2 %	-16 000	-22 342	-352,3 %	-16 000	0,0 %	-16 000		0,0 %	

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	111,0 %	99,3 %	102,7 %		98,4 %		99,7 %		99,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	386 978	402 620	398 445		402 329		429 420		438 580
- ilman kuntaosuuksia, %	52,7 %	46,0 %	47,3 %		44,3 %		46,2 %		47,4 %
Toimintakate, %	9,9 %	-0,7 %	2,6 %		-1,6 %		-0,3 %		-0,1 %
Vuosikate, %	10,0 %	-0,7 %	3,0 %		0,1 %		0,3 %		0,4 %
Vuosikate / Poistot, %	425,5 %	-36,0 %	132,7 %		6,6 %		14,5 %		20,5 %

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2024-2026

1 000 €	2022	TA2023	Ennuste 2023	TA2024	TS2025	TS2026
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	81 124	-5 758	25 707	1 133	2 720	4 129
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-12 537	-23 387	-22 863	-23 479	-15 452	-12 855
Rahoitusosuudet investointimenoihin	554					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustu- lot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	69 141	-29 145	2 844	-22 346	-12 732	-8 726
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	-42 011	-5 000	-5 000	-5 000	-5 000	-5 000
Rahavarojen muutos	21 866	-39 408	-7 419	-32 609	-22 995	-18 989
Rahavarat 31.12	95 904	88 328	88 485	55 876	32 881	13 891
Rahavarat 1.1	74 037	127 736	95 904	88 485	55 876	32 881
Investointien tulorahoitus %	677,0 %	-24,6 %	112,4 %	4,8 %	17,6 %	32,1 %
Kassan riittävyys, pv	47,7	36,8	38,3	22,4	12,9	5,5

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat. (Muutoksissa ei ole huomioitu nousijamäärien kasvattamisen vaatimia lisäpanostuksia tarjontaan. Nämä suunnitellaan tarkemmin syksyn aikana).

Muutokset vuonna 2024

Nousut nousuun toimenpiteet yhteensä 6 milj. euroa. Tarkempi kohdentaminen tehdään Liikennesuunnitelman (Lisu) yhteydessä.

- Juna: 1,3 M€
- Ratikka: 0,5 M€
- Bussit: 4,2 M€
 - Bussit kohdelinjastoittain:
 - Helsingin sisäinen liikenne: 1,4 M€
 - Espoon sisäinen liikenne: 0,75 M€
 - Vantaan sisäinen liikenne: 0,25 M€
 - Tuusulan sisäinen liikenne: 0,05 M€
 - Seutu, poikittais: 1 M€
 - Seutu, Espoon suunta: 0,2 M€
 - Seutu, Vantaan suunta: 0,25 M€
 - Seutu, Kirkkonummi: 0,1 M€
 - Seutu, Tuusula: 0,2 M€
 - Yhteensä 4,2 M€

Metroliiikenne

Metroliiikenteessä varaudutaan tihentämään ruuhka-ajan vuoroväliä 5 minuuttiin per linja jokaisena arkipäivänä (Syysliikenne 23: ma ja pe 6 min vuoroväli per linja). Tämän vaikutus operointikustannuksiin on +700 000 M€

Mahdolliset poikkeukset

Rautatien torin paloturvallisuuden parantaminen

Rautatien torin metroasema suljetaan kesällä 2024 remontin ajaksi, joka kestää 10 viikkoa. Remontissa parannetaan metroaseman paloturvallisuutta. Remontin aikana metroa liikennöidään lännessä välillä Kivenlahti-Kamppiin ja idässä metron haaroilta (Vuosaari ja Mellunmäki) Helsingin yliopistolle asti. Vuoroväli sekä idässä, että lännessä on suunnitelmien mukaan 5 minuuttia. Tämän vaikutus operointikustannuksiin on -400 000€.

Mellunmäen ja Vuosaaren siltatyömaat

Mellunmäen metrosillan remontti kestää noin 1kk, ja sen aikana ei voida liikennöidä metrolla Mellunmäkeen. Vartiokylänlahden sillan uusimisen kesto on 1kk, jonka aikana ei metrolla voida liikennöidä Vuosaaren haaralla Puotilaa pidemmälle. Molemmat hankkeet toteutetaan kesällä 2024. Hankkeita varten ei ole tehty varauksia metroliiikenteeseen.

Kampin Terveys- ja hyvinvointikeskuksen rakentaminen

Hanketta varten ei ole tehty varauksia metroliiikenteeseen. Rakennusvaiheessa suljetaan Kampin läntinen lippuhalli, tällä ei ole vaikutuksia varsinaiseen liikennöintiin.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Kontula

Kontulan metroaseman laiturialueen peruskorjaus tuo vaikutuksia liikennöintiin. Alustavasti on suunniteltu, että työ toteutetaan yhtä aikaa Mellunmäen siltatyömaan kanssa, jolloin metro liikennöisi Mellunmäen haaralla Myllypuroon saakka. Hankkeita varten ei ole tehty varauksia metrolienteeseen.

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, 2025, 2026, 2027 (varalla 2028). Vuoden 2024 viiden viikon katko on 24.6.2024 klo 02:00 – 29.7.2024 klo 04:00. Lisäksi vuoden 2024 keväällä vastaavia totaalikatkoja on neljänä sunnuntaina huhtikuusta toukokuuhun. Vuoden 2024 syksyllä totaalikatkoja on kolmena viikonloppuna (lauantai ja sunnuntai) sekä kahtena sunnuntaina syyskuusta lokakuuhun.

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.

Raitioliikenne

Kalasadaman raitiotie

Varaudutaan Kalasadaman raitiotien liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä.

Kustannusmuutokset: +1 070 000 € vuonna 2024 ja +2 730 000 € vuosittain.

Pikaraitiolinjan 15 matkustajaliikenne

Varaudutaan pikaraitiolinjan 15 matkustajaliikenteen aloittamiseen ja liikenteen vuorovälin asteittaiseen tihennykseen.

Vaikutukset operointikustannuksiin: +4 500 000 €

Poikkeusreitit

Mannerheimintien peruskorjaus jatkuu vuosina 2024-2025. Keväällä 2023 alkanut vaihe 1 jatkuu syksyn 2024 asti.

Oopperan risteyksen katko kesällä

- Oopperan risteyksessä on raitioliikenteen täyskatko kesällä 2024. Katkon osalta on varauduttu siihen, että linja 2, 4 ja 10 kiertävät Töölön hallipihan ja Ruusulan kadun kautta. Linja 1 ajetaan Hakaniemen ja Kallion kautta. Linja 8 ajetaan Itämerenkadun jatketta Ensi linjalle. Kyseinen linja tarjoaa myös lisäkapasiteettia Hakaniemi-Kamppi Rautatieaseman metrokatkon ajan.

Kustannusmuutokset: -20 000 € vuonna 2024

Vaihe 2

- Vuoden 2024 syksyllä käynnistyy Mannerheimintien työmaan toinen vaihe. Toisessa vaiheessa on alustavasti varauduttu kierrättämään linjat 4 ja 10 Alppilan kautta, sekä linja 2 Aleksis Kiven kadun ja Helsinginkadun kautta. Työmaan vaikutukset raitioliikenteeseen voivat edelleen tarkentua suunnittelun edetessä.

Kustannusmuutokset: 630 000 € vuonna 2024 verrattuna Mannerheimintien vaihe 1 liikenteeseen

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Bussiliikenne

Linja 70 Kamppi – Töölö – Viikki – Pukinmäki – Malmi ja linja 71 Rautatientori – Arabia – Viikinmäki – Pihlajamäki – Malmi

Varaudutaan siirtämään linjojen 70 ja 71 päätepysäkit syysliikenteen 2024 alusta lähtien noin kilometrin nykyistä päätepysäkkiä pohjoisemmas alueen asukasmäärän kasvaessa. Muutoksella varaudutaan myös Ala-Malmin Pikkalankadun terminaalin poistumiseen Malmin keskustan maankäytön kehittyessä.

Päätepysäkit pyritään sijoittamaan esimerkiksi Pikitehtaankortteleiden alueelle paikkaan, jossa ne palvelevat samalla Malmin alueen tiivistyvää maankäyttöä, jolloin linjastoon ei ole tarpeen tehdä muita lisäyksiä kasvavan kysynnän palvelemiseksi.

Kustannusvaikutus n. 260 000 € vuonna 2024 ja noin 680 000 € vuositasolla.

Linja 59 Malminkartano – Siilitie/Herttoniemi

Varaudutaan siirtämään linjan 59 päätepysäkki syysliikenteen 2024 alussa Sompasaaresta kohti itää, todennäköisesti Siilitielle Kalasatama-Pasila –raitiotien liikenteen käynnistyessä ja bussin päätepysäkin poistuessa käytöstä Sompasaaressa.

Kustannusvaikutus noin 97 000 € vuonna 2024 ja 255 000 € vuositasolla.

Linja 977 Kerava - Kytömaa

Vahvistetaan linjan 977 palvelua Keravan Kytömaan ja Kivisillan uusilla alueilla.

Kustannusvaikutus + 150 000 € vuonna 2024 ja + 330 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannus

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön 2-vaiheen aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen syksystä 2024 alkaen.

Kustannusvaikutus v. 2024 yhteensä n. 180 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat n. 62 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 54 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 62 000 €

Linnanrakentajantien katutyöt

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

Kustannusvaikutus n. 390 000 € vuonna 2024 ja vuositasolla n. 700 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat 360 00 €
- Seutu, poikittaisliikenne 30 000 €

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen metrokorttelin rakentamiseen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Työmaa alkaa arviolta aikaisintaan loppukesästä 2024 ja kesto on noin kaksi vuotta.

Kustannusvaikutus n. 240 000 € vuonna 2024 ja vuositasolla n. 610 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat 220 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

- Seutu, poikittaisliikenne 20 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Laajasalo ja Hakaniemi

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamiseen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen Koirasaarentiellä Laajasalossa.

Kustannusvaikutus Laajasalossa n. 200 000 € vuonna 2024.

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamiseen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä. Siltasaarenkadun pohjoisen suunnan katkon kesto on vuonna 2024 noin 9 kk.

Kustannusvaikutus Hakaniemessä n. 420 000 € vuonna 2024.

Kustannusvaikutukset yhteensä n. 620 000 € vuonna 2024.

- Helsingin sisäiset linjat 520 000 €
- Seutu, Vantaan suunta 100 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi arviolta tammikuusta 2024 alkaen.

Kustannusvaikutukset vuonna 2024 yhteensä noin 870 000 €

- Espoon sisäinen +540 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne +330 000 €

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2024 n. 1 500 000 €.

Vantaan raitiotien rakennustyöt

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen keväästä 2024 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 540 000 €

- Vantaan sisäinen 320 000 €
- Seutu, Vantaan suunta 220 000 €

Aleksis Kiven Kadun remontti

Varaudutaan Aleksis Kiven Kadun rakentamisen aikaisten järjestelyjen aiheuttamiin viivästyksiin.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 300 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat 150 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 150 000 €

Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelma sekä runkolinjat 520 ja 530

Varaudutaan mahdollisiin bussilinjojen ajoaikojen muokkauksiin koskien Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelman käyttöönottoa sekä runkolinjojen 520 ja 530 liikenteen käynnistymistä.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 450 000 €.

- Espoon sisäinen 250 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 200 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Tikkurila - Kuusijärvi yhteyden järjestäminen

Varaudutaan järjestämään yhteys 25 viikkoa. Toteutuu vuoden 2023 kokeilun perusteella. Kustannusvaikutus vuonna 2024 n. 45 000 €

Rykmentinpuiston työpaikka-alueen joukkoliikennepalvelu

Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu Tuusulan rykmentinpuiston työpaikka-alueelle ke- sästä 2024 alkaen alueen mahdollisen rakentumisen myötä. Kustannusvaikutus vuonna 2024 n. 90 000 € ja vuositasolla n. 150 000 €

Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamisen töiden vaikutus bussiliikenteeseen

Rautatien metroasema suljetaan kesällä 2024 kymmeneksi viikoksi remontin ajaksi. Töiden aikana metroa liikennöidään lännessä välillä Kivenlahti-Kamppi ja idässä metron haaroilta (Vuosaari ja Mellunmäki) Helsingin yliopistolle asti. Vuoroväli sekä idässä, että lännessä on suunnitelmien mukaan 5 minuuttia. Bussiliikenteessä varaudutaan lisäämään liikennettä runkolinjoille 500 ja 510. Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 230 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat 95 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 135 000 €

Metron Mellunmäen ja Vartiokylänlahden siltatyömaiden aikainen korvaava bussiliikenne

Siltatyömaat katkaisevat metrolinjojen osuuksilla Kontula - Mellunmäki ja Puotila – Vuosaari arviolta kuukauden ajaksi kesällä 2024. Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä osuuksille, joilla ei voida liikennöidä metrolla. Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 350 000 € (Helsingin sisäiset linjat).

Raitioliikenteessä tapahtuvien poikkeusjärjestelyiden vaikutus bussiliikenteeseen

Varaudutaan korvaamaan raitioliikennettä kesällä 2024 Jätkäsaaren ja Arabian välillä raitioliikenteen katkon ajan korvaavalla bussilinjalla 8X. Mannerheimintien 2-vaiheen rakennustöiden ajan varaudutaan korvaamaan Pasilan ja Töölön välistä katkeavaa raitiotieyhteyttä korvaavalla bussilinjalla 2X. Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 1 600 000 €.

Alueelliset linjastotarkastelut

Tulemme tekemään alueellisia linjastotarkasteluja koko HSL-alueella tulevien vuosien aikana. Alueellisilla linjastotarkasteluilla tavoittelemme parempaa asiakasymmärrystä sekä potentiaalisia keinoja parantaa linjaston kustannustehokkuutta. Tarkasteltavat alueet määritellään myöhemmin. Aluekohtaiset tarkastelut vaihtelevat laajuudeltaan. Tarkastelujen avulla selvitämme esimerkiksi tehtyjen liikennöintimuutosten vaikutuksia Vantaan pientaloalueiden joukkoliikenteen käyttöön tai mahdollisuuksia lisätä Kirkkonummen viikonloppuliikenteen tarjontaa.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Muutokset vuonna 2025

Nousut nousuun toimenpiteet yhteensä 10,7 milj. euroa. Tarkempi kohdentaminen tehdään Liikennesuunnitelman (Lisu) yhteydessä.

- Juna: 2,5 M€
- Ratikka: 0,8 M€
- Bussi: 7,4 M€
 - Bussit kohdelinjastoittain:
 - Helsingin sisäinen liikenne: 2,2 M€
 - Espoon sisäinen liikenne: 1,0 M€
 - Vantaan sisäinen liikenne: 0,4 M€
 - Tuusulan sisäinen liikenne: 0,05 M€
 - Seutu, poikittais: 2,7 M€
 - Seutu, Espoon suunta: 0,2 M€
 - Seutu, Vantaan suunta: 0,4 M€
 - Seutu, Kirkkonummi: 0,15 M€
 - Seutu, Tuusula: 0,3 M€
 - Yhteensä 7,4 M€

Metroliiikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Mahdolliset poikkeukset

Herttoniemen remontti

Hankkeita varten ei ole tehty varauksia metroliiikenteeseen.

Herttoniemi

Herttoniemen metroaseman peruskorjaus estää aseman täysimääräisen käytön ainakin laiturialueen peruskorjauksen ajan. Yhdenraiteenajolla aseman ohittaminen tuo tarpeen harventaa metroliiikenteen vuoroväliä. Hanke toteutetaan yhtä aikaa Herttoniemen metrokorttelin uudistamishankkeen aikana aseman peruskorjauksen ajoittuessa vuosille 2025-27. Hankkeita varten ei ole tehty varauksia metroliiikenteeseen.

Junatien metrosillan peruskorjaus

Junatien metrosillan peruskorjaus on alustavasti aikataulutettu vuodelle 2025. Peruskorjaus aiheuttaa mahdollisesti tarpeen liikennöintikatkolle tai vuorovälin kasvattamiselle. Hankkeita varten ei ole tehty varauksia metroliiikenteeseen.

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, 2025, 2026, 2027 (varalla 2028).

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.

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026**

Kauklahdessa on eteläisin raide pois liikenteeltä vuoden 2025 viikon katkosta vuoden 2026 viiden viikon katkon loppuun asti. Tästä johtuen Kauklahten asemalla on vain kaksi raidetta käytettävissä ja osa E-junista kulkee vain Espoon asemalle asti.

Raitioliikenne**Mannerheimintien peruskorjaus**

Mannerheimintien peruskorjauksen toinen vaihe jatkuu vuoden 2025 loppuun.

- Kustannusvaikutus: 1 890 000 € vuonna 2025 verrattuna Mannerheimintien vaihe 1 liikenteeseen

Yllä olevan lisäksi maaliskuussa on suunniteltu alkavaksi Pitkäsillan katko. Katkon aikana Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä ei ole raitioliikennettä.

- Kustannusvaikutus: - 750 000 € vuonna 2025 verrattuna Mannerheimintie vaihe 2 liikenteeseen

Pikaraitiolinja 550

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 vuorovälin tihentämiseen. Vuorovälin tihentämisen vaikutukset ope-
rintikustannuksiin: +500 000 €

Vuonna 2025 pikaraitiolinjan 550 kokonaiskustannukset ovat +5 000 000 €.

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

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuvalle pääte pysäkeille. 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 Pitkälän ulkoilumaja.

Kustannusvaikutus n. 137 000 € vuonna 2025 ja noin 356 000 € vuositasolla.

Linja 87 Herttoniemi (M) - Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle perustetulle linjalle 87.

Kustannusvaikutus n. 115 000 € vuonna 2025 ja noin 290 000 € vuositasolla.

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

Varaudutaan siirtämään liikenne Hakaniemestä Kalasatamaan uuden terminaali alueen valmistuessa Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti.

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Mannerheimintien perusparannus

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön 2-vaiheen aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus v. 2025 yhteensä n. 525 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat n. 183 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 54 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 183 000 €

Linnanrakentajantien katutyöt

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

Kustannusvaikutus n. 700 000 € vuonna 2025.

- Helsingin sisäiset linjat 650 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 50 000 €

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen metrokorttelin rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Työmaa alkaa arviolta aikaisintaan loppukesästä 2024 ja kesto on noin kaksi vuotta.

Kustannusvaikutus n. 610 000 € vuonna 2025.

- Helsingin sisäiset linjat 560 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 50 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Laajasalo ja Hakaniemi

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen Koirasaarentiellä Laajasalossa.

Kustannusvaikutus Laajasalossa n. 200 000 € vuonna 2025.

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä. Siltasaarencatu Pitkäsillan kohdalla muuttuu yksikaistaiseksi suuntaansa ja liikenteen on ennakoitu hidastuvan merkittävästi. Raitiotieliikenne on poikkeusreitillä.

Kustannusvaikutus Hakaniemessä n. 690 000 € vuonna 2025.

Kustannusvaikutukset yhteensä noin 890 000 € vuonna 2025.

- Helsingin sisäiset linjat 700 000 €
- Seutu, Vantaan suunta 190 000 €

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. Tässä yhteydessä työmaan on arvioitu alkavan keväällä 2025 ja kestävän vähintään kesään 2026. Liikenteen on arvioitu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle.

Kustannusvaikutus n. 460 000 € vuonna 2025.

- Helsingin sisäiset linjat 320 000 €

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026**

- Seutu, poikittaisliikenne 140 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

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

Kustannusvaikutukset vuonna 2025 yhteensä noin 870 000 €

- Espoon sisäinen +540 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne +330 000 €

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2025 n. 1 500 000 €.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 750 000 €

- Vantaan sisäiset linjat n. 425 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 325 000 €

Raitioliikenteessä tapahtuvien poikkeusjärjestelyiden vaikutus bussiliikenteeseen

Mannerheimintien 2-vaiheen rakennustöiden aikaiset järjestelyt alkavat syksyllä 2024 ja jatkuvat vuoden 2025 loppuun. Mannerheimintien 2-vaiheen rakennustöiden ajan varaudutaan korvaamaan Pasi-
lan ja Töölön välistä katkeavaa raitiotieyhteyttä korvaavalla bussilinjalla 2X.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 2 625 000€.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026**

Muutokset vuonna 2026

Nousut nousuun toimenpiteet yhteensä 10,7 milj. euroa. Tarkempi kohdentaminen tehdään Liikennesuunnitelman (Lisu) yhteydessä.

- Juna: 2,5 M€
- Ratikka: 0,8 M€
- Bussi: 7,4 M€
 - Bussit kohdelinjastoittain:
 - Helsingin sisäinen liikenne: 2,2 M€
 - Espoon sisäinen liikenne: 1,0 M€
 - Vantaan sisäinen liikenne: 0,4 M€
 - Tuusulan sisäinen liikenne: 0,05 M€
 - Seutu, poikittais: 2,7 M€
 - Seutu, Espoon suunta: 0,2 M€
 - Seutu, Vantaan suunta: 0,4 M€
 - Seutu, Kirkkonummi: 0,15 M€
 - Seutu, Tuusula: 0,3 M€
 - Yhteensä 7,4 M€

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.
Mahdolliset muutokset

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, 2025, 2026, 2027 (varalla 2028).

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 2025 viikon katkosta vuoden 2026 viiden viikon katkon loppuun asti. Tästä johtuen Kauklahden asemalla on vain kaksi raidetta käytettävissä ja osa E-junista kulkee vain Espoon asemalle asti.

Raitioliikenne

Varaudutaan vuonna 2026 alkavaan Kaivokadun katkoon. Rautatieaseman ohittava raitioliikenne kiertää Kruununhaan ja Aleksanterinkadun kautta.

Kustannusvaikutus: 1 500 000 € vuonna 2026

Pikaraitiolinja 550

Ei palvelutason muutoksia

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Bussiliikenne

Bussiliikenteen muutokset vuonna 2026.

Linja 56 Kalasatama (M) – Kannelmäki

Varaudutaan jatkamaan linja Kalasatamassa metroasemalta Nihdin suuntaan katuverkon valmistuessa kesällä 2026.

Kustannusvaikutus n. 110 000 € vuonna 2026.

Linja 87 Herttoniemi (M) - Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle perustetulle linjalle 87.

Kustannusvaikutus n. 290 000 € vuonna 2026.

Linnanrakentajantien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien työmaan on arvioitu alkavan kesään 2024 mennessä ja kestävän noin kesään 2026.

Kustannusvaikutus n. 230 000 € vuonna 2026.

- Helsingin sisäiset linjat 210 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 20 000 €

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen metrokorttelin rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Työmaa alkaa arviolta aikaisintaan loppukesästä 2024 ja kesto on noin kaksi vuotta, loppukesään 2026.

Kustannusvaikutus n. 370 000 € vuonna 2026.

- Helsingin sisäiset linjat 340 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 30 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Laajasalo

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen Koirasaarentiellä Laajasalossa.

Kustannusvaikutus Laajasalossa n. 200 000 € vuonna 2026.

- Helsingin sisäiset linjat 200 000 €

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. Tässä yhteydessä työmaan on arvioitu kestävän alkusyksyyn 2026. Liikenteen on arvioitu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle.

Kustannusvaikutus n. 460 000 € vuonna 2026.

- Helsingin sisäiset linjat 320 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 140 000 €

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026****Mäkelänkadun perusparannustyö**

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2026 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2026 yhteensä n. 591 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 358 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 233 000 €

Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen

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

Kustannusvaikutus vuonna 2026 yhteensä n. 500 000 €

- Helsingin sisäiset linjat: 267 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat: 112 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat: 121 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

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

Kustannusvaikutukset vuonna 2026 yhteensä noin 870 000 €

- Espoon sisäinen +540 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne +330 000 €

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2026 n. 1 500 000 €.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus vuonna 2026 yhteensä n. 750 000 €

- Vantaan sisäiset linjat n. 425 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 325 000 €

Kuntaosuudet 2024
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
Operointikustannukset											
Ilman ymp. bonusta	343,1	126,1	3,0	100,1	10,0	11,8	5,5	7,5	1,8		609,0
Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		1,5
Yhteensä	343,8	126,6	3,0	100,2	10,1	11,8	5,5	7,6	1,8		610,5
%-jakautuma	56,3 %	20,7 %	0,5 %	16,4 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %		100,0 %
Muut kustannukset											
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,1	-1,7	0,0	-1,4	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0		-9,8
Henkilöstökulut	17,5	4,8	0,1	3,9	0,4	0,5	0,2	0,3	0,1		27,7
Palvelujen ostot	26,4	7,1	0,2	5,5	0,6	0,5	0,2	0,3	0,0		40,8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,6	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,9
Muut toimintakulut	4,6	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0		7,3
Rahoitustuotot ja -kulut	-10,3	-2,8	-0,1	-2,1	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0		-15,8
Poistot	10,4	3,3	0,1	2,5	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0		17,0
Yhteensä	43,1	12,1	0,3	9,6	0,9	1,0	0,3	0,6	0,1		68,0
%-jakautuma	63,4 %	17,8 %	0,5 %	14,1 %	1,4 %	1,5 %	0,5 %	0,8 %	0,1 %		100,0 %
Infrakustannukset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
Yhteensä	103,3	95,6	0,7	16,7	1,0	2,3	0,4	0,5	0,1		220,6
%-jakautuma	46,9 %	43,3 %	0,3 %	7,6 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %		100,0 %
Kustannukset yhteensä											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
- Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		1,5
Yhteensä	490,2	234,3	4,0	126,5	12,0	15,1	6,3	8,6	2,0		899,0
%-jakautuma	54,5 %	26,1 %	0,4 %	14,1 %	1,3 %	1,7 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %		100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
Yhteensä	228,3	71,3	1,8	61,5	8,4	6,9	2,5	3,8	0,5		385,0
%-jakautuma	59,3 %	18,5 %	0,5 %	16,0 %	2,2 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %		100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
- Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		1,5
Yhteensä	261,9	163,0	2,3	65,0	3,6	8,2	3,8	4,8	1,5		514,0
%-jakautuma	50,9 %	31,7 %	0,4 %	12,7 %	0,7 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,3 %		100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	6,8	3,8	0,0	3,4	0,7	0,8	0,2	0,3	0,0		16,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	3,1	1,4	0,0	1,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0		6,3
Muut tuet	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	9,8	5,2	0,0	4,6	0,9	1,0	0,3	0,5	0,1		22,3
%-jakautuma	44,1 %	23,4 %	0,2 %	20,4 %	4,0 %	4,4 %	1,2 %	2,0 %	0,2 %		100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
- Yhteensä	252,0	157,8	2,2	60,5	2,7	7,2	3,5	4,4	1,5		491,7
Yhteensä	252,034	157,780	2,224	60,479	2,669	7,201	3,523	4,350	1,465		491,725
%-jakautuma	51,3 %	32,1 %	0,5 %	12,3 %	0,5 %	1,5 %	0,7 %	0,9 %	0,3 %		100,0 %
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
Subventio% kunnittain	51,4 %	67,3 %	55,1 %	47,8 %	22,3 %	47,8 %	56,0 %	50,5 %	72,0 %		54,7 %
Vertailu kuntaosuudet 2024 TA ja 2023 TA, ennen vähennyksiä											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519		514,044
2023 TA	249,282	157,767	1,858	68,032	5,248	8,093	4,277	5,474	0,996		501,027
Erotus	12,599	5,229	0,412	-2,994	-1,682	0,085	-0,488	-0,667	0,523		13,017
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
2024 TA	9,847	5,216	0,045	4,560	0,897	0,978	0,266	0,456	0,055		22,320
2023 TA	16,144	7,178	0,204	5,390	1,552	1,969	0,375	0,794	0,112		33,718
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
2024 TA	252,034	157,780	2,224	60,479	2,669	7,201	3,523	4,350	1,465		491,725
2023 TA	233,139	150,587	1,654	62,643	3,694	6,123	3,903	4,680	0,884		467,307
Erotus = alijäämä (+)/yliäämä (-)	18,895	7,193	0,571	-2,164	-1,025	1,077	-0,380	-0,329	0,580		24,418
TA:n alijäämän kertyminen	10,307	4,544	0,111	3,271	1,222	1,611	0,179	0,442	0,057		21,744
Ero ylijäämien käytössä	8,6	2,6	0,5	-5,4	-2,2	-0,5	-0,6	-0,8	0,5		2,7
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio		Yhteensä
2024 TA	258,815	161,589	2,222	63,919	3,392	7,991	3,687	4,619	1,491		507,725
Subventio% kunnittain	52,8 %	69,0 %	55,0 %	50,5 %	28,3 %	53,0 %	58,6 %	53,7 %	73,2 %		56,5 %

Koronatukien käytön huomiointi kuntaosuuksista

Vuosien 2024-2026 laskutettavissa kuntaosuuksissa huomioidaan vähennyksenä suunniteltu ylijäämien käyttö, 16,0 milj. euroa vuosittain. Tämä tarkoittaa, että mm. koronatuista kertyneitä ylijäämiä käytetään joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen strategiatavoitteiden saavuttamiseksi, eikä tuota osuutta tarvitse silloin laskuttaa kuntaosuuksina. Taloussuunnitelma sisältää varauksen operointikustannusten kasvattamiseen vuosina 2024-2026, yhteensä 27,4 milj. euroa (6,0 milj. euroa vuonna 2024 ja 10,7 milj. euroa vuosina 2025 ja 2026).

Taulukko 3: Yli-/alijäämäennuste 31.12.2023 ja käyttö 2024-2026 (miinusmerkki alijäämää, ylijäämä ilman etumerkkiä)

	Kumulat. yli-/alijäämä Tilinpäätös	Käyttöennuste OVK2	Yli-/alijäämäennuste	Käyttö kuntaosuuk- sissa	Käyttö kuntaosuuk- sissa	Käyttö kuntaosuuk- sissa
M€	2022	2023	31.12.2023	2024	2025	2026
Helsinki	24,741	7,791	32,532	6,781	6,781	6,781
Espoo	19,756	-1,483	18,273	3,809	3,809	3,809
Kauniainen	0,352	-0,362	-0,01	-0,002	-0,002	-0,002
Vantaa	14,852	1,651	16,503	3,440	3,440	3,440
Kerava	3,826	-0,359	3,467	0,723	0,723	0,723
Kirkkonummi	4,709	-0,92	3,789	0,790	0,790	0,790
Sipoo	0,594	0,186	0,78	0,163	0,163	0,163
Tuusula	1,379	-0,085	1,294	0,270	0,270	0,270
Siuntio	0,204	-0,077	0,127	0,026	0,026	0,026
Yhteensä	70,412	6,342	76,755	16,000	16,000	16,000

Kuntaosuudet 2025
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonus	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	355,8	128,5	3,1	102,5	10,2	12,0	5,6	7,7	1,9	627,2
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	357,0	129,4	3,1	102,8	10,3	12,0	5,6	7,7	1,9	629,9
%-jakautuma	56,7 %	20,5 %	0,5 %	16,3 %	1,6 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	-5,9	-1,6	0,0	-1,4	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-9,4
Henkilöstökulut	17,8	4,9	0,1	4,0	0,4	0,5	0,2	0,3	0,1	28,2
Palvelujen ostot	25,1	6,8	0,2	5,3	0,5	0,5	0,2	0,3	0,0	38,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,6	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Muut toimintakulut	4,7	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	7,4
Rahoitustuotot ja -kulut	-3,5	-0,9	0,0	-0,7	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	-5,3
Poistot	11,5	3,5	0,1	2,8	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	18,6
Yhteensä	50,3	14,1	0,4	11,1	1,1	1,2	0,4	0,7	0,1	79,3
%-jakautuma	63,4 %	17,7 %	0,5 %	14,0 %	1,4 %	1,5 %	0,5 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	108,4	96,3	0,8	12,1	1,2	2,5	0,4	0,5	0,1	222,4
Yhteensä	108,4	96,3	0,8	12,1	1,2	2,5	0,4	0,5	0,1	222,4
%-jakautuma	48,7 %	43,3 %	0,4 %	5,5 %	0,5 %	1,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	514,5	238,9	4,3	125,8	12,5	15,7	6,4	8,8	2,1	928,9
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	515,8	239,8	4,3	126,1	12,5	15,7	6,4	8,9	2,1	931,6
%-jakautuma	55,4 %	25,7 %	0,5 %	13,5 %	1,3 %	1,7 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	244,1	76,9	1,9	65,8	9,1	7,4	2,7	4,1	0,6	412,5
Yhteensä	244,1	76,9	1,9	65,8	9,1	7,4	2,7	4,1	0,6	412,5
%-jakautuma	59,2 %	18,6 %	0,5 %	15,9 %	2,2 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	270,4	162,1	2,4	60,0	3,4	8,3	3,7	4,7	1,5	516,4
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	271,7	162,9	2,4	60,3	3,5	8,3	3,7	4,8	1,5	519,1
%-jakautuma	52,3 %	31,4 %	0,5 %	11,6 %	0,7 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	6,8	3,8	0,0	3,4	0,7	0,8	0,2	0,3	0,0	16,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	3,1	1,4	0,0	1,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	6,3
Muut tuet	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	9,8	5,2	0,0	4,6	0,9	1,0	0,3	0,5	0,1	22,3
%-jakautuma	44,1 %	23,4 %	0,2 %	20,4 %	4,0 %	4,4 %	1,2 %	2,0 %	0,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	261,8	157,7	2,3	55,7	2,6	7,3	3,5	4,4	1,5	496,8
Yhteensä	261,827	157,727	2,343	55,739	2,573	7,285	3,450	4,367	1,494	496,806
%-jakautuma	52,7 %	31,7 %	0,5 %	11,2 %	0,5 %	1,5 %	0,7 %	0,9 %	0,3 %	100,0 %
Vertailu kuntaosuudet 2025 TS ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	271,674	162,944	2,389	60,298	3,470	8,263	3,716	4,823	1,548	519,125
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,666	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	9,793	-0,053	0,119	-4,740	-0,096	0,084	-0,072	0,017	0,029	5,081
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	9,847	5,216	0,045	4,560	0,897	0,978	0,266	0,456	0,055	22,320
2024 TA	9,847	5,216	0,045	4,560	0,897	0,978	0,266	0,456	0,055	22,320
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	261,827	157,727	2,343	55,739	2,573	7,285	3,450	4,367	1,494	496,806
2024 TA	252,034	157,780	2,224	60,479	2,669	7,201	3,523	4,350	1,465	491,725
Erotus = alijäämä (+)/yliäämä (-)	9,793	-0,053	0,119	-4,740	-0,096	0,084	-0,072	0,017	0,029	5,081
TA:n alijäämän kertyminen	10,307	4,544	0,111	3,271	1,222	1,611	0,179	0,442	0,057	21,744
Ero ylijäämien käytössä	-0,5	-4,6	0,0	-8,0	-1,3	-1,5	-0,3	-0,4	0,0	-16,7
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	268,608	161,536	2,341	59,179	3,296	8,075	3,614	4,636	1,520	512,806
Subventio% kunnittain	52,1 %	67,4 %	54,4 %	46,9 %	26,3 %	51,4 %	56,3 %	51,9 %	72,3 %	55,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TA	258,815	161,589	2,222	63,919	3,392	7,991	3,687	4,619	1,491	507,725
Subventio% kunnittain	52,8 %	69,0 %	55,0 %	50,5 %	28,3 %	53,0 %	58,6 %	53,7 %	73,2 %	56,5 %

Kuntaosuudet 2026
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonus	353,3	128,9	3,1	102,6	10,2	12,0	5,6	7,6	1,9	625,3
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	354,6	129,8	3,1	102,9	10,3	12,1	5,6	7,7	1,9	628,0
%-jakautuma	56,5 %	20,7 %	0,5 %	16,4 %	1,6 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,0	-1,7	0,0	-1,4	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-9,6
Henkilöstökulut	18,0	5,0	0,1	4,1	0,4	0,5	0,2	0,3	0,1	28,7
Palvelujen ostot	23,6	6,4	0,2	4,9	0,5	0,5	0,2	0,3	0,0	36,6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,6	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Muut toimintakulut	4,8	1,3	0,0	1,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	7,5
Rahoitustuotot ja -kulut	-3,4	-0,9	0,0	-0,7	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	-5,2
Poistot	12,4	3,8	0,1	2,9	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	20,0
Yhteensä	50,0	14,0	0,4	11,1	1,1	1,2	0,4	0,7	0,1	78,9
%-jakautuma	63,4 %	17,7 %	0,5 %	14,0 %	1,4 %	1,5 %	0,5 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	107,5	94,6	0,7	16,3	1,0	2,2	0,4	0,5	0,1	223,3
Yhteensä	107,5	94,6	0,7	16,3	1,0	2,2	0,4	0,5	0,1	223,3
%-jakautuma	48,1 %	42,4 %	0,3 %	7,3 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	510,8	237,6	4,2	130,0	12,2	15,4	6,4	8,7	2,1	927,4
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	512,1	238,4	4,2	130,3	12,3	15,4	6,4	8,8	2,1	930,1
%-jakautuma	55,1 %	25,6 %	0,5 %	14,0 %	1,3 %	1,7 %	0,7 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	249,5	78,6	2,0	67,0	9,2	7,6	2,8	4,2	0,6	421,5
Yhteensä	249,5	78,6	2,0	67,0	9,2	7,6	2,8	4,2	0,6	421,5
%-jakautuma	59,2 %	18,7 %	0,5 %	15,9 %	2,2 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	261,3	158,9	2,2	63,0	3,0	7,8	3,6	4,5	1,5	505,9
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	262,5	159,8	2,2	63,3	3,1	7,8	3,7	4,6	1,5	508,6
%-jakautuma	51,6 %	31,4 %	0,4 %	12,4 %	0,6 %	1,5 %	0,7 %	0,9 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	9,8	5,2	0,0	4,6	0,9	1,0	0,3	0,5	0,1	22,3
Yhteensä	9,8	5,2	0,0	4,6	0,9	1,0	0,3	0,5	0,1	22,3
%-jakautuma	44,1 %	23,4 %	0,2 %	20,4 %	4,0 %	4,4 %	1,2 %	2,0 %	0,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	252,7	154,6	2,2	58,7	2,2	6,9	3,4	4,2	1,5	486,3
- Yhteensä	252,7	154,6	2,2	58,7	2,2	6,9	3,4	4,2	1,5	486,3
Yhteensä	252,697	154,597	2,177	58,726	2,190	6,865	3,387	4,170	1,467	486,276
%-jakautuma	52,0 %	31,8 %	0,4 %	12,1 %	0,5 %	1,4 %	0,7 %	0,9 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	49,3 %	64,8 %	52,0 %	45,1 %	17,8 %	44,5 %	52,9 %	47,3 %	70,3 %	52,3 %
Vertailu kuntaosuudet 2026 TS ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
	262,544	159,813	2,223	63,285	3,086	7,843	3,653	4,626	1,522	508,595
2026 TS	262,544	159,813	2,223	63,285	3,086	7,843	3,653	4,626	1,522	508,595
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	0,663	-3,183	-0,047	-1,753	-0,480	-0,335	-0,135	-0,181	0,003	-5,449
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	9,847	5,216	0,045	4,560	0,897	0,978	0,266	0,456	0,055	22,320
2026 TS	9,847	5,216	0,045	4,560	0,897	0,978	0,266	0,456	0,055	22,320
2024 TA	9,847	5,216	0,045	4,560	0,897	0,978	0,266	0,456	0,055	22,320
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	252,697	154,597	2,177	58,726	2,190	6,865	3,387	4,170	1,467	486,276
2026 TS	252,697	154,597	2,177	58,726	2,190	6,865	3,387	4,170	1,467	486,276
2024 TA	252,034	157,780	2,224	60,479	2,669	7,201	3,523	4,350	1,465	491,725
Erotus = alijäämä (+)/ylijäämä (-)	0,663	-3,183	-0,047	-1,753	-0,480	-0,335	-0,135	-0,181	0,003	-5,449
TA:n alijäämän kertyminen										
Ero ylijäämien käytössä	10,307	4,544	0,111	3,271	1,222	1,611	0,179	0,442	0,057	21,744
	-9,6	-7,7	-0,2	-5,0	-1,7	-1,9	-0,3	-0,6	-0,1	-27,2
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	259,478	158,406	2,175	62,166	2,913	7,655	3,551	4,439	1,493	507,725
2026 TS	259,478	158,406	2,175	62,166	2,913	7,655	3,551	4,439	1,493	507,725
Subventio% kunnittain	50,7 %	66,4 %	51,9 %	47,7 %	23,7 %	49,6 %	55,4 %	50,4 %	71,6 %	54,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	258,815	161,589	2,222	63,919	3,392	7,991	3,686	4,620	1,491	507,725
2024 TA	258,815	161,589	2,222	63,919	3,392	7,991	3,686	4,620	1,491	507,725
Subventio% kunnittain	52,8 %	69,0 %	55,0 %	50,5 %	28,3 %	53,0 %	58,6 %	53,7 %	73,2 %	56,5 %

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 kunta-kohtaisten 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.

Metroliikenne

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 PR550 kustannukset on toistaiseksi käsitelty kuntaosuuksista erillään muusta raitioliikenteestä.

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 arvolipputulosten suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki on kohdistettu kuntien asukasluvun perusteella.

Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035

HSL:n keskipitkän aikavälin rahoitusnäkömää on arvioitu rakentamalla ensimmäinen versio todennäköisenä pidettyyn hankeskenaarioon pohjaavasta keskipitkän aikavälin kustannushorisontista (v. 2025-2040) sekä tuottamalla Helmet-liikennemallilla lipputuloennusteet poikkileikkausvuosille 2025, 2030, 2035 ja 2040. Skenaario perustuu tuoreeseen tietoon esimerkiksi päätöksistä, suunnitelmista, ja vaikutusarvioinneista sekä HSL:n nykyisen rahoitusmallin ominaispiirteistä. Skenaarion maankäytön ja liikenneverkon kehitys mukailee MAL-suunnitelmaa. HSL:n talouden keskipitkän aikavälin kehitystä arvioivan laskentamoduulin kehittämisestä ja päivittämisestä vastaa HSL:n strategiaohjausyksikkö.

HSL-talouden kustannusnäkömää mukaan lukien skenaarion tulevaisuuden hankkeiden laajat kustannusvaikutukset on rakennettu vuoden 2022 virallisen TTS-pohjan päälle. Pidemmälle aikavälille kustannuserät on arvioitu kiinteähintaisina eli rahan arvon muutosta ei ole huomioitu. Mukana on myös uusien hankkeiden edellyttämät varikko- ja kalustoinvestoinnit. Lisäksi tarkasteluun on sisällytetty Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisorjelman peruskorjaushankkeet, joita on tiedossa vuoteen 2032 saakka.

HSL-talouden suurin yksittäinen kustannuserä on bussien operointikustannukset, joihin liittyy erinäisiä herkkyksiä esimerkiksi uusien raidehankkeiden avaamisen jälkeisen palvelutason ja linjastomuutosten suhteen. Skenaariossa uusien raidehankkeiden operointisäästöt bussien liikennöinnistä on arvioitu suhteellisen varovaisesti, eli tarkasteluun ei sisälly palvelutason heikennyksiä, vaan vain suorat bussiliikenteen säästöt joukkoliikenteen raiteille siirtymisestä.

Alun perin koko HSL:n tasolla toteutettu tarkastelu sisältää väistämättä runsaasti oletuksia, karkeuksia ja herkkyksiä. Oletuksiin lukeutuu esimerkiksi hankkeita, niiden valmistumisajankohtia ja rakentamisen kestoa, valtion rahoitusosuuksia, suhteellisten kustannusten muuttumattomina pysymisen sekä laajassa katsannossa myös väestön, asumisen ja liikkumisen kehitystä. Hankkeiden kustannusarvioiden tarkkuus vaihtelee ja etenkin vielä suunnittelupöydällä oleviin hankkeisiin liittyy huomattavaa epävarmuutta. Tietämyksen nykyisistä ja tulevista hankkeista sekä niiden todennäköisyyksistä odotetaan kehittyvän ajassa. Lisätietoa HSL-talouden pidemmän aikajänteen tilannekuvasta löytyy osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2023/02/hsln-joukkoliikenteen-rahoitustilanne-tulevana-vuosikymmenena-nayttaa-vakavalta--rahoituksen-tilannekuva-valmistunut>.

Kevään 2023 aikana HSL on tuottanut vastaavalta pohjalta myös alustavan näkömää HSL-talouden keskipitkään aikaväliin liittyvistä kuntaosuuslaskelmista vuosille 2030 ja 2035. Hankkeiden kustannustiedot ja joukkoliikennelippujen hinnat ovat syksyn 2022 mukaisia. Toisin sanoen, vielä tässä tarkastelussa tulevien hankkeiden nykyisellä rahoitusmallilla aiheuttamat lipunhintavaikutukset eivät heijastu joukkoliikenteen käyttöön.

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

Kuntakohtaisessa tarkastelussa lipputulot jyvitetiin HSL-alueen kaikkien aamuhuipputunnin joukkoliikennousujen suhteellisten jakaumien perusteella. Toinen tarkasteluun sisällytetty tulonlähde oli valtionavustukset, vuositasolla yhteensä 6 miljoonaa euroa, jotka jyvitetiin jäsenkunnille Tilastokeskuksen alueellisen väestöennustuksen suhteessa.

Lipputuloja arvioitiin siten, että tehdyn etätöyön osuus tehdystä työstä säilyisi merkittävänä, mikä heijastuisi joukkoliikenteen lipputulojen pandemiaa edeltävää aikaa alhaisemmaksi tasoksi. Malliteknisessä mielessä etätöyöskenaariossa on sopeutettu matkatuotoksia, mutta liikennemallin estimoidut parametrit on mahdollista päivittää vasta uuden liikkumistutkimuksen jälkeen.

Kustannusten osalta HSL-taloudessa infra- ja yleiskustannusten jakoperusteina toimivat nousut ja operointikustannusten tapauksessa matkustajakilometrit. Tarkastelussa infrakustannukset jyvitetiin siis kulkumuotokohtaisesti AHT-nousujen suhteellisten jakaumien perusteella ja yleiskustannukset kaikkien AHT-nousujen suhteellisten jakaumien perusteella. Operointikustannukset taas jyvitetiin kulkumuotokohtaisesti AHT-matkustajakilometriä suhteellisten jakaumien perusteella.

Monille pidemmän aikavälin kustannuksille ei vielä tässä vaiheessa ollut käytettävissä alueellista jakoa, minkä seurauksena laskelmissa jouduttiin soveltamaan melko karkeita pääeriä, eikä analyysissa lähtökohtaisesti ollut käytössä kuntakohtaista linjasto- ja infraerottelua. Esimerkiksi kaikkea HSL:n tiilaamaa bussi- ja junaliikennettä katsottiin keskiarvoisesti yhteenlaskettuina. Myöskään raitiotieitä ei lähtökohtaisesti eroteltu pikaraitiotieistä.

Kuitenkin erityisesti infrakustannusten kuntakohtaisen jaon näkökulmasta huomionarvoisena seikkana voidaan pitää jakoja infran vanhojen ja uusien osien välillä etenkin silloin, kun tarkasteltava infra jakautuu useamman kuin yhden kunnan alueelle. Näin on esimerkiksi metron tapauksessa, ovathan länsimetron rakentamisesta koituneet infrakustannukset huomattavan suuret.

Karkean keskimääräistämisen tuottamaa virhelähdettä on pyritty korjaamaan laskelmaan metroinfran osalta siten, että se on pilkottu vanhaan ja uusiin kuntakohtaisiin osiin ja länsimetron infrakustannusten jakoon on sovellettu nousujen nykytilan mukaisia jakaumia. Toimenpiteen seurauksena matkustamisen kehityksen muutokset eivät näy länsimetron infrakulujen jaossa, mutta kustannusten kuntakohtainen jako toteutuu silti tarkemmin. Vanhaan infraan ja sen peruskorjauksiin sovellettiin liikennemallin koko metrolinjalle tuottamia tarkasteluvuosien liikkumisjakaumia.

Myös Vantaan raitiotie käsiteltiin korostuneen erilaisen kuntalaisten matkustusprofiilinsa vuoksi omana erillisenä kokonaisuutenaan. Sen nousu- ja matkustajakilometriarviot ovat tarkasteltujen poikkileikkausvuosien mukaiset, mutta näin ollen myöskään sen infra ja sillä matkustaminen ei vielä tässä tarkastelussa ollut jaettavissa eri kuntien osiin.

Karkean keskimääräistämisen aiheuttamaa vinoumaa voi yleisestikin ottaen ilmetä myös muiden pääkustannuserien kohdentamisessa. Lisäksi tarkennettavaa jäi VR-lippuyhteistyön käsittelyyn ja junapalvelujen ja lipputuotteiden yhdistelmien moninaisuuden hallintaan. Vantaan lipputuloihinsa kehäradan infrasopimuksen perusteella saama 3 miljoonan euron erilliskorvaus kuitenkin huomioitiin tarkastelussa.

Taulukko 4: Keskipitkän aikavälin tarkastelujen alustavat päätulokset vuodelle 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
Infra	130,1	88,4	29,9	0,9	1,8	3,0	1,0	0,1	1,0	256,3
Yleiset	47,3	16,2	12,3	0,5	1,3	1,5	0,7	0,1	1,0	81,0
Operointi	349,1	137,3	126,7	3,7	8,1	16,6	9,2	1,2	10,2	662,1
Kust. yht.	526,5	241,8	169,0	5,1	11,3	21,2	10,9	1,4	12,2	999,4
Rah.tarve	265,7	152,2	97,0	2,4	3,8	13,0	6,9	1,0	6,4	548,5
Subv.-%	50,5%	62,9%	55,7%	46,4%	33,5%	61,4%	63,2%	71,6%	52,0%	54,9%

Taulukko 5: Keskipitkän aikavälin tarkastelujen alustavat päätulokset vuodelle 2035.

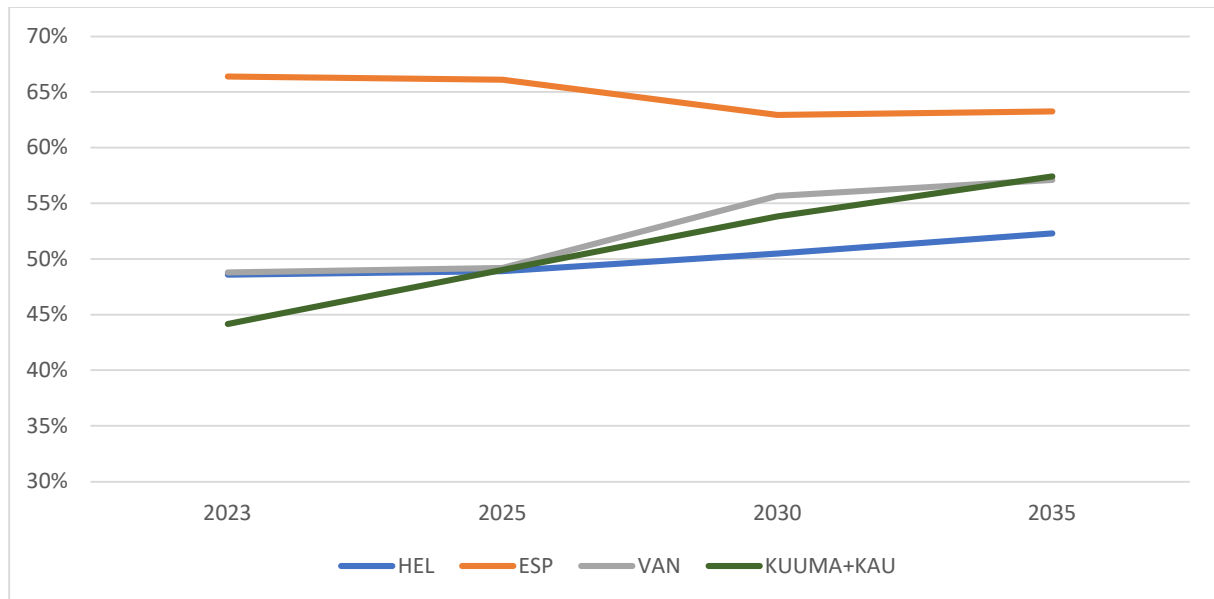
	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	279,2	93,4	77,5	2,9	7,8	8,4	4,4	0,4	6,0	480,1
Infra	150,2	86,2	31,5	1,0	1,8	3,1	1,2	0,1	1,1	276,1
Yleiset	49,4	16,4	13,0	0,5	1,4	1,5	0,8	0,1	1,0	84,0
Operointi	386,0	151,4	143,2	4,5	9,5	20,0	10,4	1,4	11,1	737,6
Kust. yht.	585,5	254,0	187,7	6,0	12,7	24,5	12,4	1,6	13,2	1097,8
Rah.tarve	306,3	160,7	110,2	3,1	4,9	16,1	8,0	1,2	7,2	617,7
Subv.-%	52,3%	63,3%	57,1%	51,7%	38,4%	65,6%	64,5%	75,7%	54,3%	56,3%

Tarkastelun suuntaa-antavat ja alustavat tulokset viittaavat kuitenkin siihen, kuinka Espoon muodostamaa poikkeusta lukuun ottamatta kuntien subventiotarpeet kasvavat kautta linjan, mikäli joukkoliikenteessä pyritään ylläpitämään edes nykyistä palvelutasoa.

Espoon tapauksessa uusien kunnan pääosin rahoittamien suurhankkeiden puute, maankäytön kehittyminen uusien raidehankkeiden varsille ja sitä seuraava lipputulosten kasvu sekä korkoerien pienentyminen etenkin länsimetron infrakulujen osana selittävät Espoon subventioasteen maltillista pienentymistä 2030-luvun alkuun. Kehityksen odotetaan kuitenkin pysähtyvän ainakin väliaikaisesti, kun 2030-luvun alkupuolella toteutetaan huomattavia junaliikenteen investointeja ja tihennetään vuorovälejä. Valtion puoleksi kustantaman Espoon kaupunkiradan lisäksi skenaarioon sisältyy kolme junavarikkoa, 35 junayksikköä ja kysynnän ennakoituun kehitykseen sopeutetut, valtion digiratahankkeen mahdollistamat vuorovälitihennykset.

Vuodesta 2025 eteenpäin subventioasteen odotetaan kasvavan erityisen paljon kehyskuntien ja Vantaan tapauksessa. Junaliikenteen kustannusten kasvun merkitys korostuu etenkin monen edellä mainitun tapauksessa. Vantaallekin niillä on merkityksensä, mutta myös kunnan omalla suurhankkeella, Vantaan ratikalla, on luonnollisesti huomattava vaikutus. Modernin raitiotien rakentaminen on huomattavasti metroa edullisempää, mutta Vantaan kokoluokan joukkoliikennetaloudessa myös sellaiseen investointiin on ainakin lyhyemmällä aikavälillä huomattava merkitys, sillä kaupunkikehityshankkeen mahdollistama maankäytön tiivistyminen seuraa raitiotien käyttöönottoa paikoin huomattavallakin viiveellä.

Helsingin joukkoliikennetalous on kertaluokkaa Vantaata ja Espootakin suurempi, eivätkä skenaarion lukuisatkaan hankkeet muuta sen subventioasteenäkymää dramaattisesti. Siitä huolimatta 50 %:n subventioasteen odotetaan nykyrallakin karkaavan. Lipputulosten odotetaan kehittyvän vakaasti, mutta maankäytön tiivistymisestä huolimatta kuitenkin kustannuksia loivemmalla uralla. Käytännössä Helsingin lipputulosten kasvun ei odoteta vuoden 2025 jälkeenkään riittävän kattamaan infrakulujen kasvusta kuin hieman yli kaksi kolmasosaa, operointikustannusten euromääräisesti lähes vastaavasta kasvusta puhumattakaan. Myös Helsingin rahoitustarpeet siis kasvavat huomattavasti, vaikka subventioasteen kasvu ei näyttäydäkään erityisen nopeana.



Kuva 8: Alustava näkymä subventioasteiden kehityksestä keskipitkällä aikavälillä.

Lopuksi on syytä mainita, että tarkastelun tulokset ovat alustavia ja jatkossa menetelmää tullaan kehittämään. Tavoitteena on kehittää prosessi, joka tuottaa säännöllisesti ajantasaisen, pääkustannuserät, lipputulot ja subventioasteen (n. viiden vuoden välein sijoittuville poikkileikkausvuosille) sisältävän kuvan HSL-talouden keskipitkästä aikavälistä myös kuntatasolla. Vielä nyt erityisesti pienempien jäsenkuntien kohdalla epätarkkuudet voivat olla huomattavia, sillä pienetkin erot jakoperusteissa voivat aiheuttaa niille huomattavia vaikutuksia kuntakohtaisiin tulo- ja menoeriin ja siten myös subventioasteisiin. Kehitysvaiheessa olevassa pidemmän aikavälin tarkastelussa erityisesti kehyskuntia onkin mielekkäämpi tarkastella yhtenä kokonaisuutena, koska tällöin tarkastelun edellä kuvatut hienojakoisuuden puutteet eivät ole yksittäisen pienemmän jäsenkunnan tapauksessa yhtä korostuneita.

Jatkossa on myös tarkoitus hyödyntää kattavammin tarkastelujen dynaamisuutta ja tuottaa erilaisia skenaarioita esimerkiksi kustannus- ja tuloerien pidemmän aikavälin kehitykseen liittyen. Ylipäänsä vertailutiedon hyödyntäminen, kustannusindeksien soveltaminen ja visualisointiin liittyvät kehityskohdeet ovat myös jatkuvan prosessin työllistillä. Jatkossa päivitettyt kustannustiedot on tarkoitus olla käytössä vuoden alussa. Liikennemallilla estimoitavien lipputulotarvioiden perusteet päivittyvät noin 3-4 vuoden välein.

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

51

Suoriteseuranta 2010-2026 (yhteenveto)

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 TA	OVK1/2023	OVK2/2023	2024 TA	2025 TS	2026 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	381,0	369,4	376,1	385,0	412,5	421,5
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	882,1	870,0	847,5	899,0	931,6	930,1
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	596,4	587,7	571,3	610,5	629,9	628,0
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	200,6	200,6	198,6	220,6	222,4	223,3
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	85,0	81,6	79,1	68,0	79,3	78,9
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	238	304	349	350	351	375,0	380,0	390,0
Matkustajakilometrit (milj.)	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1567	2004,5	2306,2	2302,4	2310,9	2373,1	2424,8	2408,8
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 €	1,96 €	1,91 €	1,85 €	1,81 €	1,87 €	1,81 €
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 €	0,30 €	0,29 €	0,28 €	0,29 €	0,29 €	0,29 €
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 €	0,38 €	0,38 €	0,37 €	0,38 €	0,38 €	0,39 €
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 €	1,71 €	1,68 €	1,63 €	1,63 €	1,66 €	1,61 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	53 %	49 %	55 %	56 %	54 %	57 %	55 %	54 %

Huom. taulukossa 2024-2026 on esitetty taloussuunnitelman 2024-2026 mukaisilla luvuilla, eli laskennan tulos voi poiketa sivun12 tavoitteista.

