

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 19.08.2024 § 42

§ 42

## **Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025-2027**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Ramstedt Jerry  
Päätaalo Mari  
Isotalo Olli  
Kuronen Pauliina  
Jyrkkä Maria  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Puhelinnumero 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Esittelijä  
Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025 - 2027 seuraavan lausunnon:

#### 1. Pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet

Espoon kaupunki edellyttää, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohdana ovat HSL:lle asetetut pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet.

HSL:lle vuodelle 2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

- Tuottavuuden nousu vuosittain vähintään 1,5 %
- Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista
- Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus sekä asiakkaiden tyytyväisyys

#### 2. Kestävä ja tasapainoinen talous

Espoon kuntakohtaisen subventio-osuuden ennustetaan vuosina 2025 - 2027 olevan 67,4 - 68 %, mikä on PKS-omistajaohjaustavoitteissa määriteltyä tavoitetasoa (50 %) huomattavasti korkeampi. Ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa Espoon osuus HSL:lle kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä on 16,2 milj. euroa, josta esitetään käytettäväksi kustannusten kattamiseen 1/3 vuoden 2025 talousarviossa vastaten Espoon osalta noin 5,4 milj. euroa.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 516,0 milj. euroa, josta Espoon osuus on 161,3 milj euroa. Vuosina 2026 ja 2027 ylijäämää HSL ei suunnitelman mukaan käyttäisi kuntakohtaisen osuuksien kattamiseen. Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla, vaan esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Espoon kuntaosuuden pienentämiseen. Vallitsevassa toimintaympäristössä jossa sote-uudistus on heikentänyt kaupunkien rahoitusasemaa ei voida pitää

tarkoituksenmukaisena kehitystä, jossa kaupungit rahoittavat enenemissä määrin kuntayhtymien toimintaa. Sekä kaupunkien että HSL:n toiminnan tulee perustua liiketoiminnallisiin suunnitelmiin ja laskelmiin. Näin ollen Espoon kuntaosuuden ylijäämä tulisi voida palauttaa Espoolle seuraavan kolmen vuoden aikana niin, että valtaosa palautuksesta kohdistuu vuosille 2025 ja 2026.

HSL:n hallituksen 12.6.2024 TTS-lausuntopyynnön jälkeen kaupungin kirjaamoon on toimitettu korjattu kuntaosuuslaskelma, jossa Espoolle kohdistettavat kuntaosuudet ovat edellä mainittua noin 2 milj. euroa suuremmat. Tämä korjattu kuntaosuuslaskelma ei ole HSL:n hallituksessa päätetyn mukainen eikä sitä siten käsitellä tässä lausunnossa.

Espoo ei kannata nyt HSL:n esittämää toimintatapaa, jossa eivät muun muassa toteudu HSL:n oma strateginen tavoite kuntaosuuden suhteen eikä HSL:lle asetettu PKS-tavoite subvention kuntakohtaisuudesta (enintään 50 %).

Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Espoo edellyttää, että talousarviovalmistelussa tulee huomioida omistajalinjauksen mukainen peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

HSL toteaa lausuntopyynnössään, että pääkaupunkiseudulla liikkuminen ei välttämättä tule enää palaamaan koronaa edeltävälle ajalle muun muassa lisääntyneen etätyöskentelyn takia. Espoon näkemyksen mukaan liikkumisen väheneminen ja muuttuminen epäsäännöllisemmäksi tulee huomioida HSL:n lippuvalikoimassa nykyistä paremmin. Käyttöön otettu sarjalippu on uudistus oikeaan suuntaan, mutta sen voimassaoloaika tulisi pidentää vastamaan muuttuneita liikkumistottumuksia.

Strategiatavoitteen mukainen 400 milj. nousijamäärä ja sitä vastaava kasvu lipputuloihin on kunniahimoinen ja tavoiteltava, mutta Espoon näkemyksen mukaan HSL:n tulee sen lisäksi varmistaa myös tasapainoinen talous ja sen sisältämä tavoite kuntaosuuden suuruudelle. Lippujen hintojen korotusten tulisi vastata reaalisesti yleistä kustannustason nousua. Kunnianhimoisten nousijamääräarvioiden ja erilaisten kokeilujen riskit eivät saa realisoitua jäsenkuntien riskinä, eli kasvaneina kuntaosuuksina.

### 3. Muita huomioita

#### Kestävyiden neljä ulottuvuutta

HSL:n strategiset tavoitteet tukevat Espoon kaupungin tavoitteita olla ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunki. Toimiva joukkoliikenne on tasa-arvoisesti saavutettava ja esteetön, ja sitä täydentävät houkuttelevat jalankulku ja pyöräily-yhteydet. Liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa myös sujuva ja päästötön logistiikka, jonka kehittämisessä Espoon kaupunki haluaa tehdä tiivistä yhteistyötä.

Espoo näkee erittäin tärkeänä HSL:n hankkeet, joilla saadaan jatkossa luotettavampaa matkustajamäärädataa liikennevälineistä. Erityisesti pikaraitiolinjan 15 matkustajalaskentalaitteet ovat tärkeä investointi. Ilman hyvälaatuisia dataa liikennöinnistä kaupunkien on mahdotonta ottaa kantaa erilaisiin esitettyihin linjaston muutoksiin. Espoo edellyttää, että jäsenkunnille tulee avoimet rajapinnat tuotettuun kustannus- ja

matkustajamäärädataan, kuten omistajille kuuluu.

Uudet asiakasymmärryksen tiedonhankintamenetelmät ovat myös kannatettavia, mutta HSL:n täytyy harkita tarkkaan tiukassa taloustilanteessa, kuinka paljon se kehittää erilaisia kyselyjä ja mitkä ovat niistä saatavat hyödyt. Tärkeämpää olisi saada ajantasaista tietoa siitä, miten liikennöintikulut ja linjojen käyttö kohdistuvat. Kyselytutkimuksissa on aina iso riski tutkimusotannan vinoumalle ja sitä kautta tulosten laadun luotettavuudelle.

Espoo edellyttää saavansa käyttöön kartat, joista on todettavissa alueellinen toteutunut palvelutaso, jotta ehdotettuja muutoksia voidaan jatkossa verrata siihen.

#### Yhteistyö ja edunvalvonta

HSL:llä on tärkeä rooli jäsenkuntiensa edunvalvojana. Espoo katsoo, että myös HSL:n tulee toimia yhä aktiivisemmin ja vaikuttavammin valtion suuntaan mm. joukkoliikennetukien ohjaamiseksi ja lainsäädännön kehittämiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla metropolialueen joukkoliikenteen kehittämiseksi ja HSL:n toiminnan rahoittamiseksi kuntaosuuksia pienentäen.

#### Kaupunkipyörät

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen (vähintään pks-kunnat) ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden, ja laajalla yhteisellä hankinnan valmistelulla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Espoon näkemyksen mukaan, kun jäsenkunnat maksavat suoraan kaupunkipyöräjärjestelmän kustannukset, niin jäsenkuntien tulee jatkossakin voida itse päättää kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta, palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta omilla alueillaan. HSL:n osallistuminen kaupunkipyöräpalvelun hankintaan ja operointiin on osa HSL:n tehtäviä ja näin ollen Espoon kaupunki katsoo, että siitä ei synny HSL:lle erikseen korvattavia henkilötö- tai muita kustannuksia. Ulkopuolisten palveluntuottajien kustannukset jaetaan myöhemmin yhteistyösopimuksella määritettävällä tavalla.

#### Liikennepalvelut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen on espoolaisille tärkeää. Espoolaisten liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on keskeinen vaikutus espoolaisten elämään ja Espoon elinvoimaan, sillä noin joka kolmannes espoolaisista kotitalouksista ei omista autoa. Espoo kehittää liikennepalveluita aktiivisesti muiden toimijoiden kanssa, ja edellyttää HSL:ltä avointa ja ennakoivaa yhteistyötä. Joukkoliikenteen suunnitteluratkaisuista on käytävä vuoropuhelua kaupungin kanssa ja suunnitteluratkaisuista on viestittävä myös kaupunkilaisille.

Liityntäpysäköinnin osalta Espoo edellyttää kattavampaa kustannusten tarkastelua, laadukkaita arvioita uusien liityntäpysäköintilaitosten tarpeesta ja käyttäjäpotentiaalista sekä HSL:n liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivittämistä. Aiemmin esitettyä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämistapaa ja määriä tulee tarkastella

kriittisesti ja ennakoitavissa olevaa tarvetta vastaavasti järjestelmästä aiheutuvat kustannukset huomioiden. Nykyisellään Espoo on joutunut toteuttamaan kustannuksiltaan merkittäviä liityntäpysäköintiratkaisuja, joiden käyttö on aivan liian alhaista suhteessa kustannuksiin.

#### 4. HSL:n esittämät kysymykset jäsenkunnille

HSL on lausuntopyynnössään toivonut kunnilta vastauksia erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

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

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

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

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

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

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

Espoon kaupunki on lausunut tavoitteistaan kohtiin 1 ja 2 jo edellisen vuoden lausunnossaan. Espoo on edelleen sitä mieltä, että nykyinen infrakorvausjärjestelmä on tarpeellinen ja riittävä tasaamaan kuntien joukkoliikenteen investointikustannuksia käytön suhteessa. Infrakorvausjärjestelmä perustuu jäsenkuntien ja HSL:n välillä solmittuihin sopimuksiin, eikä näin ollen ole talous- ja toimintasuunnitelman lausunnossa käsiteltävä asia. Infrakorvausjärjestelmän kehittämistä tulee käsitellä osana HSL:n toiminnan pitkän aikavälin suunnittelua esimerkiksi suurimpien jäsenkuntien välisissä keskusteluissa. Tämän vuoksi omistajakunnat ovat käynnistäneet keskustelut yhteisen näkemyksen aikaansaamiseksi.

Espoo edelleen kannattaa myös HSL:n tavoitetta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta. Nousujen määrä ja kulkumuoto-osuus pääsääntöisesti korreloivat keskenään, mutta pelkkä nousujen lisääminen ei aina kasvata joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta Espoossa runkolinjojen vaihdollisten yhteyksien takia.

HSL:n tammikuun 2022 yhtymäkokouksessa hyväksytyn strategian mukaiset neljä strategista tavoitetta ovat 1) kohti päästötöntä joukkoliikennettä, 2) joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, 3) kustannustehokas joukkoliikenne sekä 4) tasapainoinen talous. Lausuntopyynnössä todetaan toiminta- ja taloussuunnitelman 2025–2027 lähtökohdaksi olevan HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymän strategian. Kysymyksessä nostetaan nousijamäärien kasvattaminen keskeisimmäksi tavoitteeksi. Espoon näkemyksen mukaan HSL:n tulee varmistaa myös muiden strategisten tavoitteiden toteutuminen, kuten tässä etenkin tasapainoinen talous ja sen sisältämä tavoite kuntaosuuden suuruudelle.

HSL:n kysymyksissä 3, 4 ja 5 tarkastellaan strategisia tavoitteita joukkoliikenteen järjestämiseksi. Espoon tavoitteena on kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen jatkossakin ja viimeisimmän liikkumistutkimuksen perusteella toimenpiteet, erityisesti raideliikenteen investoinnit, ovat edistäneet tätä tavoitetta. Näihin tavoitteisiin pyritään seudullisesti myös yhteisesti laadituissa MAL suunnitelmissa.

Espoon kaupungin valtuusto hyväksyi toukokuussa 2025 Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartan, jossa todetaan, että liikenteen päästöjä vähennetään sekä kestävien kulkutapojen osuutta lisäämällä että siirtymällä fossiilisista käyttövoimista fossiilittomiin. Joukkoliikenteen osuuden lisäämisellä on tässä tärkeä merkitys, mutta Espoo ei näe tarpeelliseksi asettaa vastakkain kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksia vaan haluaa edistää näiden kestävien kulkutapojen yhteenlaskettua osuutta.

Kestävien kulkumuotojen osuus on kirjattu ilmastotiekarttaan liikenteen ja liikkumisen ilmastovaikutusten mittariksi, jota toivottavasti voidaan jatkossa seurata vuosittain yhteistyössä HSL:n ja Espoon kaupungin välillä. Tämä edellyttää nykyistä ajantasaisempaa tietoa liikkumiskäyttäytymisestä. Espoon kaupunki toivoo, että yhteistyö kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä niitä tukevien erilaisten liikennepalvelujen kehittämisessä yhdessä yritysten ja Espoo-yhteisön kanssa on entistä kiinteämpää.

Kaupunki edistää kestävästä liikkumisesta kulkumuoto-osuutta jatkossakin nopeuttamalla joukkoliikennettä mm. liikennevaloetuuksilla, parantamalla matkaketjuja kaupunkipyöräjärjestelmän laajenuksella ja kehittämällä erityisesti pyöräpysäköintiä keskeisillä joukkoliikenneasemilla.

Palvelutaso on joukkoliikenteen suurin houkuttavuustekijä eikä palvelutasoa saa heikentää niin, että se johtaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Espoon uudistunut joukkoliikenteen verkosto (metron jatke, pr 15, linjastomuutokset) on aiempaa enemmän runkolinjoihin painottuva. HSL:n on varmistettava, ettei Espooseen jää merkittäviä joukkoliikenteen katvealueita, joilla palvelutaso putoaa aiemmasta. Esimerkiksi Espoon C-vyöhykkeellä asiakastyytyväisyys on HSL:n NPS-kyselyn mukaan koko vuoden 2023 ollut huomattavasti muuta Espoota matalampaa.

Kysymykseen 6. koskien lähimaksuominaisuuden pilotointia Espoo pitää hyvänä, että HSL pyrkii saamaan lähimaksun käyttöön joukkoliikenteessä. Espoo katsoo kuitenkin, että lähimaksua ei tule pilotoida saati ottaa käyttöön nykyisistä maksuvyöhykkeistä poikkeavasti. Tällainen on omiaan sekoittamaan kokeilusta saatavaa tulosta ja riskit kokeilusta jäävät kuntien vastattaviksi. HSL:n tulee edelleen jatkaa ponnisteluita sujuvan maksamisen mahdollistamiseksi. Espoo edellyttää hinnoittelumallien muutosehdotusten valmisteluun enemmän avoimuutta ja yhteistyötä, jotta muutoksien vaikutuksia voidaan aidosti verrata ja arvioida.

## Käsittely

Seppälä Löytyniemen kannattamana teki seuraavat muutos- ja lisäysehdotukset:

1. Poisto: Espoo katsoo kuitenkin, että lähimaksua ei tule pilotoida saati ottaa käyttöön nykyisistä maksuvyöhykkeistä poikkeavasti.

2. Lisäys: Kaavailtuja Pohjois-Espoon linjastolakkautuksia ei tule toteuttaa. Espoo pitää tärkeänä, että joka puolelta kaupunkia pääsee liikkumaan kouluihin ja etenkin Jorvin sairaalalokakukselle jatkossakin myös ilman autoa. Seuraavan kohdan jälkeen: Joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on keskeinen vaikutus espoolaisten elämään ja Espoon elinvoimaan, sillä noin joka kolmannes espoolaisista kotitalouksista ei omista autoa.

3. Lisäys: Espoo kannattaa kaupunkipyöräalueen laajentamista kattamaan kaikki Espoon kaupunkikeskukset. Kohdan jälkeen: niin jäsenkuntien tulee jatkossakin voida itse päättää kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta, palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta omilla alueillaan.

4. Lisäys: Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroä. Espoo katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille. Kohdan jälkeen: ja lainsäädännön kehittämiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla metropolialueen joukkoliikenteen kehittämiseksi ja HSL:n toiminnan rahoittamiseksi kuntaosuuksia pienentäen.

5. Korvaus esitys: Espoo kannattaa ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla. Espoon ilmastotavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hintoja ei tule nostaa. korvaa kohdan: Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla, vaan esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Espoon kuntaosuuden pienentämiseen.

6. Poistoja: Vallitsevassa toimintaympäristössä, jossa sote-uudistus on heikentänyt kaupunkien rahoitusasemaa ei voida pitää tarkoituksenmukaisena kehitystä, jossa kaupungit rahoittavat enenemissä määrin kuntayhtymien toimintaa. Näin ollen Espoon kuntaosuuden ylijäämä tulisi voida palauttaa Espoolle seuraavan kolmen vuoden aikana niin, että valtaosa palautuksesta kohdistuu vuosille 2025 ja 2026. Espoo ei kannata nyt HSL:n esittämää toimintatapaa, jossa eivät muun muassa toteudu HSL:n oma strateginen tavoite, kun taosuuden suhteen eikä HSL:lle asetettu PKS-tavoite subvention kuntakohtaisuudesta (enintään 50 %) Lippujen hintojen korotusten tulisi vastata reaalisesti yleistä kustannustason nousua.

7. Korvaus: Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Espoo edellyttää, että tulee laatia suunnitelma siitä, millä aikataululla omistajaohjauksen mukaisia peruspääoman 1,5%:n korkoja voidaan ryhtyä jälkeen maksamaan. Kohtaan: Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Espoo edellyttää, että talousarviovalmistelussa tulee huomioida omistajalinjauksen mukainen peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko kohdan 2 lisäysehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konsernijaoston yksimielisesti hyväksyneen sen.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeavat lisäys- tai muutosehdotuksen 1, 3-7., joiden johdosta on äänestettävä.

Äänestys toimitettiin nimenhuutoäänestyksenä seuraavasti:

1. Guzenina Jaa, Ampuja, Jaa, Elo Jaa, Gestrin Jaa, Laakso Jaa, Poutala Jaa, Nores Jaa, Seppälä Ei, Löyttyniemi Ei
2. Hyväksytty yksimielisesti
3. Guzenina Jaa, Ampuja, Jaa, Elo Jaa, Gestrin Jaa, Laakso Jaa, Poutala Jaa, Nores Jaa, Seppälä Ei, Löyttyniemi Ei
4. Guzenina Ei, Ampuja, Jaa, Elo Jaa, Gestrin Jaa, Laakso Jaa, Poutala Jaa, Nores Jaa, Seppälä Ei, Löyttyniemi Ei
5. Guzenina Jaa, Ampuja, Jaa, Elo Jaa, Gestrin Jaa, Laakso Jaa, Poutala Jaa, Nores Jaa, Seppälä Ei, Löyttyniemi Ei
6. Guzenina Jaa, Ampuja, Jaa, Elo Jaa, Gestrin Jaa, Laakso Jaa, Poutala Jaa, Nores Jaa, Seppälä Ei, Löyttyniemi Ei
7. Guzenina Jaa, Ampuja, Jaa, Elo Jaa, Gestrin Jaa, Laakso Jaa, Poutala Jaa, Nores Jaa, Seppälä Ei, Löyttyniemi Ei

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konsernijaoston hylänneen Seppälän lisäys- ja muutosehdotukset kohdan 1 osalta seitsemällä äänellä kahta vastaan, kohdan 3 osalta seitsemällä äänellä kahta vastaan, kohdan 4 osalta kuudella äänellä kolmea vastaan, kohdan 4 osalta seitsemällä äänellä kahta vastaan, kohdan 5 osalta seitsemällä äänellä kahta vastaan, kohdan 6 osalta seitsemällä äänellä kahta vastaan ja kohdan 7 osalta seitsemällä äänellä kahta vastaan.

## Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025 - 2027 seuraavan lausunnon:

### 1. Pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet

Espoon kaupunki edellyttää, että HSL:n talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohdana ovat HSL:lle asetetut pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet.

HSL:lle vuodelle 2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

- Tuottavuuden nousu vuosittain vähintään 1,5 %
- Kuntakohtaiset subventio-osuudet tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 50 % kuntakohtaisista kokonaiskustannuksista
- Joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja vastuullisuus sekä asiakkaiden tyytyväisyys

### 2. Kestävä ja tasapainoinen talous

Espoon kuntakohtaisen subventio-osuuden ennustetaan vuosina 2025 - 2027 olevan 67,4 - 68 %, mikä on PKS-omistajaohjaustavoitteissa määriteltyä tavoitetasoa (50 %) huomattavasti korkeampi. Ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa Espoon osuus HSL:lle kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä on 16,2 milj. euroa, josta esitetään käytettäväksi kustannusten kattamiseen 1/3 vuoden 2025 talousarviossa vastaten Espoon osalta noin 5,4 milj. euroa.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 516,0 milj. euroa, josta Espoon osuus on 161,3 milj euroa. Vuosina 2026 ja 2027 ylijäämää HSL ei suunnitelman mukaan käyttäisi kuntakohtaisen osuuksien kattamiseen. Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla, vaan esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Espoon

kuntaosuuden pienentämiseen. Vallitsevassa toimintaympäristössä jossa sote-uudistus on heikentänyt kaupunkien rahoitusasemaa ei voida pitää tarkoituksenmukaisena kehitystä, jossa kaupungit rahoittavat enenemissä määrin kuntayhtymien toimintaa. Sekä kaupunkien että HSL:n toiminnan tulee perustua liiketoiminnallisiin suunnitelmiin ja laskelmiin. Näin ollen Espoon kuntaosuuden ylijäämä tulisi voida palauttaa Espoolle seuraavan kolmen vuoden aikana niin, että valtaosa palautuksesta kohdistuu vuosille 2025 ja 2026.

HSL:n hallituksen 12.6.2024 TTS-lausuntopyynnön jälkeen kaupungin kirjaamoon on toimitettu korjattu kuntaosuuslaskelma, jossa Espoolle kohdistettavat kuntaosuudet ovat edellä mainittua noin 2 milj. euroa suuremmat. Tämä korjattu kuntaosuuslaskelma ei ole HSL:n hallituksessa päätetyn mukainen eikä sitä siten käsitellä tässä lausunnossa.

Espoo ei kannata nyt HSL:n esittämää toimintatapaa, jossa eivät muun muassa toteudu HSL:n oma strateginen tavoite kuntaosuuden suhteen eikä HSL:lle asetettu PKS-tavoite subvention kuntakohtaisuudesta (enintään 50 %).

Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Espoo edellyttää, että talousarviovalmistelussa tulee huomioida omistajalinjauksen mukainen peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

HSL toteaa lausuntopyynnössään, että pääkaupunkiseudulla liikkuminen ei välttämättä tule enää palaamaan koronaa edeltävälle ajalle muun muassa lisääntyneen etätyöskentelyn takia. Espoon näkemyksen mukaan liikkumisen väheneminen ja muuttuminen epäsäännöllisemmäksi tulee huomioida HSL:n lippuvalikoimassa nykyistä paremmin. Käyttöön otettu sarjalippu on uudistus oikeaan suuntaan, mutta sen voimassaoloaika tulisi pidentää vastamaan muuttuneita liikkumistottumuksia.

Strategiatavoitteen mukainen 400 milj. nousijamäärä ja sitä vastaava kasvu lipputuloihin on kunniahimoinen ja tavoiteltava, mutta Espoon näkemyksen mukaan HSL:n tulee sen lisäksi varmistaa myös tasapainoinen talous ja sen sisältämä tavoite kuntaosuuden suuruudelle. Lippujen hintojen korotusten tulisi vastata reaalisesti yleistä kustannustason nousua. Kunnianhimoisten nousijamääräarvioiden ja erilaisten kokeilujen riskit eivät saa realisoitua jäsenkuntien riskinä, eli kasvaneina kuntaosuuksina.

### 3. Muita huomioita

#### Kestävyyden neljä ulottuvuutta

HSL:n strategiset tavoitteet tukevat Espoon kaupungin tavoitteita olla ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunki. Toimiva joukkoliikenne on tasa-arvoisesti saavutettava ja esteetön, ja sitä täydentävät houkuttelevat jalankulku ja pyöräily-yhteydet. Liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa myös sujuva ja päästötön logistiikka, jonka kehittämisessä Espoon kaupunki haluaa tehdä tiivistä yhteistyötä.

Espoo näkee erittäin tärkeänä HSL:n hankkeet, joilla saadaan jatkossa luotettavampaa matkustajamäärädataa liikennevälineistä. Erityisesti pikaraitiolinjan 15 matkustajalaskentalaiteet ovat tärkeä investointi. Ilman hyvälaatuista dataa liikennöinnistä kaupunkien on mahdotonta ottaa



kantaa erilaisiin esitettyihin linjaston muutoksiin. Espoo edellyttää, että jäsenkunnille tulee avoimet rajapinnat tuotettuun kustannus- ja matkustajamäärädataan, kuten omistajille kuuluu.

Uudet asiakasymmärryksen tiedonhankintamenetelmät ovat myös kannatettavia, mutta HSL:n täytyy harkita tarkkaan tiukassa taloustilanteessa, kuinka paljon se kehittää erilaisia kyselyjä ja mitkä ovat niistä saatavat hyödyt. Tärkeämpää olisi saada ajantasaista tietoa siitä, miten liikennöintikulut ja linjojen käyttö kohdistuvat. Kyselytutkimuksissa on aina iso riski tutkimusotannan vinoumalle ja sitä kautta tulosten laadun luotettavuudelle.

Espoo edellyttää saavansa käyttöön kartat, joista on todettavissa alueellinen toteutunut palvelutaso, jotta ehdotettuja muutoksia voidaan jatkossa verrata siihen.

#### Yhteistyö ja edunvalvonta

HSL:llä on tärkeä rooli jäsenkuntiensa edunvalvojana. Espoo katsoo, että myös HSL:n tulee toimia yhä aktiivisemmin ja vaikuttavammin valtion suuntaan mm. joukkoliikennetukien ohjaamiseksi ja lainsäädännön kehittämiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla metropolialueen joukkoliikenteen kehittämiseksi ja HSL:n toiminnan rahoittamiseksi kuntaosuuksia pienentäen.

#### Kaupunkipyörät

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen (vähintään pks-kunnat) ja julkisen toimijan järjestämä kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden, ja laajalla yhteisellä hankinnan valmistelulla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Espoon näkemyksen mukaan, kun jäsenkunnat maksavat suoraan kaupunkipyöräjärjestelmän kustannukset, niin jäsenkuntien tulee jatkossakin voida itse päättää kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta, palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta omilla alueillaan. HSL:n osallistuminen kaupunkipyöräpalvelun hankintaan ja operointiin on osa HSL:n tehtäviä ja näin ollen Espoon kaupunki katsoo, että siitä ei synny HSL:lle erikseen korvattavia henkilötyö- tai muita kustannuksia. Ulkopuolisten palveluntuottajien kustannukset jaetaan myöhemmin yhteistyösopimuksella määritettävällä tavalla.

#### Liikennepalvelut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen on espoolaisille tärkeää. Espoolaisten liikkumisen kouluun, töihin ja palveluihin tulee olla sujuvaa. Joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on keskeinen vaikutus espoolaisten elämään ja Espoon elinvoimaan, sillä noin joka kolmannes espoolaisista kotitalouksista ei omista autoa. Kaavailtuja Pohjois-Espoon linjastolakkautuksia ei tule toteuttaa. Espoo pitää tärkeänä, että joka puolelta kaupunkia pääsee liikkumaan kouluihin ja etenkin Jorvin sairaalakampukselle jatkossakin myös ilman autoa. Espoo kehittää liikennepalveluita aktiivisesti muiden toimijoiden kanssa, ja

edellyttää HSL:ltä avointa ja ennakoivaa yhteistyötä. Joukkoliikenteen suunnitteluratkaisuista on käytävä vuoropuhelua kaupungin kanssa ja suunnitteluratkaisuista on viestittävä myös kaupunkilaisille.

Liityntäpysäköinnin osalta Espoo edellyttää kattavampaa kustannusten tarkastelua, laadukkaita arvioita uusien liityntäpysäköintilaitosten tarpeesta ja käyttäjäpotentiaalista sekä HSL:n liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivittämistä. Aiemmin esitettyä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämistä ja määriä tulee tarkastella kriittisesti ja ennakoitavissa olevaa tarvetta vastaavasti järjestelmästä aiheutuvat kustannukset huomioiden. Nykyisellään Espoo on joutunut toteuttamaan kustannuksiltaan merkittäviä liityntäpysäköintiratkaisuja, joiden käyttö on aivan liian alhaista suhteessa kustannuksiin.

#### 4. HSL:n esittämät kysymykset jäsenkunnille

HSL on lausuntopyyntönsään toivonut kunnilta vastauksia erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

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

2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?

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

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

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

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

Espoon kaupunki on lausunut tavoitteistaan kohtiin 1 ja 2 jo edellisen vuoden lausunnossaan. Espoo on edelleen sitä mieltä, että nykyinen infrakorvausjärjestelmä on tarpeellinen ja riittävä tasaamaan kuntien joukkoliikenteen investointikustannuksia käytön suhteessa. Infrakorvausjärjestelmä perustuu jäsenkuntien ja HSL:n välillä solmittuihin sopimuksiin, eikä näin ollen ole talous- ja toimintasuunnitelman lausunnossa käsiteltävä asia. Infrakorvausjärjestelmän kehittämistä tulee käsitellä osana HSL:n toiminnan pitkän aikavälin suunnittelua esimerkiksi suurimpien jäsenkuntien välisissä keskusteluissa. Tämän vuoksi omistajakunnat ovat käynnistäneet keskustelut yhteisen näkemyksen aikaansaamiseksi.

Espoo edelleen kannattaa myös HSL:n tavoitetta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta. Nousujen määrä ja kulkumuoto-osuus pääsääntöisesti korreloivat keskenään, mutta pelkkä nousujen lisääminen ei aina kasvata joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta Espoossa runkolinjojen vaihdollisten yhteyksien takia.

HSL:n tammikuun 2022 yhtymäkokouksessa hyväksytyyn strategiaan mukaiset neljä strategista tavoitetta ovat 1) kohti päästötöntä

joukkoliikennettä, 2) joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, 3) kustannustehokas joukkoliikenne sekä 4) tasapainoinen talous. Lausuntopyyntöissä todetaan toiminta- ja taloussuunnitelman 2025-2027 lähtökohtana olevan HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymän strategian. Kysymyksessä nostetaan nousijamäärien kasvattaminen keskeisimmäksi tavoitteeksi. Espoon näkemyksen mukaan HSL:n tulee varmistaa myös muiden strategisten tavoitteiden toteutuminen, kuten tässä etenkin tasapainoinen talous ja sen sisältämä tavoite kuntaosuuden suuruudelle.

HSL:n kysymyksissä 3, 4 ja 5 tarkastellaan strategisia tavoitteita joukkoliikenteen järjestämiseksi. Espoon tavoitteena on kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen jatkossakin ja viimeisimmän liikkumistutkimuksen perusteella toimenpiteet, erityisesti raideliikenteen investoinnit, ovat edistäneet tätä tavoitetta. Näihin tavoitteisiin pyritään seudullisesti myös yhteisesti laadituissa MAL suunnitelmissa.

Espoon kaupungin valtuusto hyväksyi toukokuussa 2025 Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartan, jossa todetaan, että liikenteen päästöjä vähennetään sekä kestävien kulkutapojen osuutta lisäämällä että siirtymällä fossiilisista käyttövoimista fossiilittomiin. Joukkoliikenteen osuuden lisäämisellä on tässä tärkeä merkitys, mutta Espoo ei näe tarpeelliseksi asettaa vastakkain kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksia vaan haluaa edistää näiden kestävien kulkutapojen yhteenlaskettua osuutta.

Kestävien kulkumuotojen osuus on kirjattu ilmastotiekarttaan liikenteen ja liikkumisen ilmastovaikutusten mittariksi, jota toivottavasti voidaan jatkossa seurata vuosittain yhteistyössä HSL:n ja Espoon kaupungin välillä. Tämä edellyttää nykyistä ajantasaisempaa tietoa liikkumiskäyttäytymisestä. Espoon kaupunki toivoo, että yhteistyö kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä niitä tukevien erilaisten liikennepalvelujen kehittämisessä yhdessä yritysten ja Espoo-yhteisön kanssa on entistä kiinteämpää.

Kaupunki edistää kestävästä liikkumisesta kulkumuoto-osuutta jatkossakin nopeuttamalla joukkoliikennettä mm. liikennevaloetuksilla, parantamalla matkaketjuja kaupunkipyöräjärjestelmän laajenuksella ja kehittämällä erityisesti pyöräpysäköintiä keskeisillä joukkoliikenneasemilla.

Palvelutaso on joukkoliikenteen suurin houkuttavuustekijä eikä palvelutasoa saa heikentää niin, että se johtaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Espoon uudistunut joukkoliikenteen verkosto (metron jatke, pr 15, linjastomuutokset) on aiempaa enemmän runkolinjoihin painottuva. HSL:n on varmistettava, ettei Espooseen jää merkittäviä joukkoliikenteen katvealueita, joilla palvelutaso putoaa aiemmasta. Esimerkiksi Espoon C-vyöhykkeellä asiakastyytyväisyys on HSL:n NPS-kyselyn mukaan koko vuoden 2023 ollut huomattavasti muuta Espoota matalampaa.

Kysymykseen 6. koskien lähimaksuominaisuuden pilotointia Espoo pitää hyvänä, että HSL pyrkii saamaan lähimaksun käyttöön joukkoliikenteessä. Espoo katsoo kuitenkin, että lähimaksua ei tule pilotoida saati ottaa käyttöön nykyisistä maksuvyöhykkeistä poikkeavasti. Tällainen on omiaan sekoittamaan kokeilusta saatavaa tulosta ja riskit kokeilusta jäävät kuntien vastattaviksi. HSL:n tulee edelleen jatkaa ponnisteluita sujuvan maksamisen mahdollistamiseksi. Espoo edellyttää hinnoittelumallien

muutosehdotusten valmisteluun enemmän avoimuutta ja yhteistyötä, jotta muutoksien vaikutuksia voidaan aidosti verrata ja arvioida.

## Selostus

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma ja talousarvio on toimitettava jäsenkunnille lausuntoja varten viimeistään 15. kesäkuuta. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2022-2025;
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026;
- hyväksytyt liikennöintisuunnitelma 2024-2025 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat;
- vuoden 2023 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2024; sekä
- vuonna 2022 valmistunut tuottavuusohjelma.

Taloussuunnitelma vuosille 2026-2027 on laadittu aiempien vuosien tapaan talousarviovuoden (2025) kustannustasoon.

Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraavista teemoista:

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

## Toimintasuunnitelma

TTS-kauden keskeisissä neljässä strategisessa tavoitteessa (kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous) korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen.

TTS-kaudella 2025–2027 erityisesti seuraaviin teemoihin:

- palveluiden kohdistaminen asiakasymmärryksen ja kysyntäpotentiaalın perusteella
- matkustajalaskentadatan laadun parantaminen
- kehittäminen palveluiden luotettavuudessa ja toimintavarmuudessa sekä häiriötilanteiden hallinnassa

-asiakaskokemuksen johtaminen systemaattisesti ja tavoitteellisesti  
-uusien asiakkaiden houkuttelevuus ja nykyisten asiakkaiden pitovoiman vahvistaminen

Näiden teemojen lisäksi HSL on ottamassa vision 2030 mukaisesti vahvempaa roolia myös muiden kestävien kulkumuotojen kuin joukkoliikenteen edistämiseksi.

### **Toimintatulot**

Toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 956,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2024 ennusteeseen verrattuna on 70,4 milj. euroa (7,9 %). Toimintatuloista vuonna 2025 43,8 % on lipputuloja ja 53,9 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 993,4 milj. euroa vuonna 2026 ja 1012,5 milj. euroa vuonna 2027.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät saavuttavat strategiatavoitteen mukaisen 400 milj. nousijamäärän. Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,6 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 40,8 milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Vuonna 2026 lipputulotavoite on 427,0 milj. euroa ja vuonna 2027 435,4 milj. euroa.

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

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 516,0 milj. euroa, josta Espoon osuus 161,3 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 55,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista vuoden 2025 kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 55,9), Espoon subventio-% ollessa 68. HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon johon ei päästä.

### **Merkittävimmät toimintamenot**

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

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

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

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2025 on yhteensä 228,0 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,3 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2025 9,8 milj. euroa (4,4 %) suuremmat kuin vuonna 2024. Vuonna 2026 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 224,8 milj. euroa ja vuonna 2027 yhteensä 237,5 milj. euroa. Vuoden 2027 kustannusarviot tarkentuvat, kun Kruunusillat

valmistuvat.

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

HSL:n henkilöstömenot ovat 32,2 milj. euroa vuonna 2025, joka on 3,3 % toimintamenoista. Henkilöstömenoissa on varauduttu tiedossa oleviin kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin sekä lisärekrytointeihin, joilla vahvistetaan erityisesti teknologian kyvykkyyksiä, varmistetaan laadukkaampia teknologiavalintoja sekä laadukkaampaa toiminnan kehitystä. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

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

### **Rahoitustuotot ja -kulut**

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2023 lopussa 28,9 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain.

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

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 1,6 milj. euroa vuosittain vuosina 2025–2027. Tuottoja arvioidaan saatava kassavarojen lyhytaikaisista sijoituksista. Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään lyhytaikaisesti vain kassavarojen turvaamiseksi.

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

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

### **Investoinnit ja poistot**

HSL:n investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2025. Investoinneissa painottuu HSL-sovelluksen jatkokehittämisen lisäksi matkustajainformaatiojärjestelmän uudistaminen sisältäen laitteet ja ohjelmistot. Myös lipputilihankkeeseen panostaminen on isossa roolissa. Poistoihin on budjetoitu 17,0 milj. euroa vuodelle 2025. Poistomenojen arvioidaan

kasvavan, kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

Tilikauden 2024 tulokseksi on budjetoitu 21,7 milj. euron alijäämä, joka voidaan kattaa edellisiltä vuosilta kertyneistä ylijäämistä.

## **Päätöshistoria**

## **Liitteet**

- 1 Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027
- 2 Äänestyslistat § 42

## **Oheismateriaali**

## **Tiedoksi**

Helsingin Seudun Liikenne HSL