

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027

Talousarvio vuodelle 2025

Taloussuunnitelmat vuosille 2026–2027

HSL:n hallitus 29.10.2024

Yhtymäkokous 26.11.2024

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

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

Sisällys

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
2	Yleisperustelut	4
2.1	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	4
2.2	HSL-alueen markkinakatsaus	6
2.3	Keskeiset riskit	8
3	Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2025–2027	10
3.1	Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	12
3.2	Kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous	18
3.3	Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	20
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	22
4.1	Talousarvion sitovuus	22
4.2	Toimintatulot	22
4.3	Toimintamenot	27
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut	32
4.5	Tilikauden tulos	32
5	Investoinnit ja poistot	33
6	Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035	34

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2025-2027

Liite 2: Rahoituslaskelma 2025-2027

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2025-2027

Liite 5: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2027

1 Toimitusjohtajan esipuhe

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

Joukkoliikenne ennätyslukemissa (400 miljoonaa nousua vuonna 2025) on osoittautunut haastavaksi tavoitteeksi, kun Helsingin seudun ihmisten liikkumistavat ovat muuttuneet pysyvästi etätöiden vuoksi. HSL:n toteuttaman laajan liikkumistutkimuksen mukaan Helsingin seudun asukkaat tekivät keskimäärin 3,1 matkaa arkipäivässä 2023, kun 2018 niitä tehtiin keskimäärin 3,5. Lisäksi lukuisat rakentamishankkeet ja työmaat haittaavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta, joten korvaavaan liikenteeseen on panostettava. Vuodelle 2024 ennustamme 362 miljoonaa nousua, joten meidän pitäisi saavuttaa kymmenkympin kasvu nousuissa vuonna 2025.

Tavoittelemme HSL:ssä tasapainoisesti kaikkia strategisia tavoitteita, joten laskimme nousutavoitetta realistisemmalle 384 miljoonan nousun tasolle. Se vaatii kuitenkin kohdennettuja asiakasymmärrykseen pohjautuvia palvelutason parannuksia, jotta saamme lisää aktiivisia ja sitoutuneita asiakkaita HSL:n palveluiden piiriin. Kehitämme myös digitaalisia palveluita Lipputilihankkeen edetessä tuotantoon, jolloin lähimaksu ja muut uudet lipputuotteet tukevat kasvua.

Nousutavoitteen saavuttaminen tukee kustannustehokkaan joukkoliikenteen kehittämistä, mutta matkustajakilometrin 0,25 € kustannustavoitteen saavuttaminen on osoittautunut mahdottomaksi johtuen voimakkaasta inflaatiosta. Jos tavoite olisi indeksikorjattu, saavuttaisimme tavoitetason vuonna 2025.

Julkisen talouden tasapainotuksen tarve haastaa koko yhteiskuntaamme. Venäjän hyökkäyksestä Ukrainaan käynnistynyt korkojen nousu aiheutti taantuman. Samanaikaisesti Suomen julkisen talouden velkaantuminen kohosi ennätyslukemiin. Osana valtion talouden sopeutusta joukkoliikenteen matalampi 10 prosentin arvonlisäverokanta nostetaan 14 prosenttiin vuoden 2025 alusta alkaen. Tämä aiheuttaa noin 6 prosentin korotustarpeen HSL:n lipunhintoihin. Tämän lisäksi infra- ja operointikustannusten nousu (yht. 52 milj. euroa) sekä valtion ilmastoperusteisen tuen poistuminen (11 milj. euroa vuositasolla) aiheuttavat painetta hintojen korotukseen.

Vaikka paine lipunhintojen korotukselle on huomattavasti suurempi, HSL tekee vain 8 prosentin lipunhintojen korotuksen, jotta pystymme jatkamaan joukkoliikenteen kasvun tiellä. Tavoitteemme kuntien keskimääräiselle subventioasteelle on ollut 55 prosenttia, mutta sen ennustetaan ylittyvän vuonna 2024. Vuonna 2025 kuntasubventio on 57 prosenttia, mikä mahdollistaa kasvun tavoittelun, vaikka joudumme tekemään maltillisia lipunhinnan korotuksia. Tiukemmat säästötoimet johtaisivat merkittävään palvelutason leikkaamiseen ja hintojen korotuksiin.

Myös lähiaikoina valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja. Vuonna 2010 infrakustannukset olivat 59,1 miljoonaa euroa ja ensi vuonna niiden arvioidaan olevan 236,2 miljoonaa euroa. Infrakustannusten voimakas kasvu täytyy rahoittaa joko lippujen hintojen korotuksella tai kuntaosuuksien kasvulla. Jäsenkunnille maksettavien infrakorvausten lisäksi liikenteen operoinnista maksettavat korvaukset kasvavat uusien kalusto- ja varikkoinvestointien myötä. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa

se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

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

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

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2 Yleisperustelut

2.1 Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Talousokehitys

Suomen vuoden 2024 talousokehitys on ollut vaisua ja rikkonaista, jatkona edellisvuosien heikolle kehitykselle. Talouden tila on lähennellyt taantumaa jo tovin. Vuonna 2023 Suomen bruttokansantuote (BKT) supistui Tilastokeskuksen mukaan 1,0 %. Tuotannon supistuminen painottui loppuvuoteen 2023. Vuonna 2024 suhdannetilanne ei kuitenkaan ole merkittävästi heikentynyt alkuvuoden lakoista, julkisen talouden sopeutustoimista ja työllisyyden heikkenemisestä huolimatta.

Kuluttajien luottamus talouteen oli heikoimmillaan energiashokin aiheuttaman voimakkaan inflaation kourissa jo loppuvuodesta 2022, mutta on edelleen alhaisella tasolla. Kohti vuotta 2025 edettäessä korkotasojen aleneminen alkaa tukea velallisten taloutta, mutta viiveisesti talousokehitykseen reagoiva työllisyys lisää kuluttajien kokemaa epävarmuutta ja pitää osaltaan säästämisastetta koholla.

Vuodelle 2024 Suomen Pankki ennustaa Suomen BKT:n supistuvan 0,5 %. Vuonna 2025 BKT:n odotetaan kasvavan 1,1 % ja vuonna 2026 kasvu kiihtyisi hiukan. Vuosi 2024 on tarjoillut Suomelle eurooppalaisittain heikkoa työllisyyskehitystä ja työllisyysasteen odotetaan olevan alimmillaan vuoden 2024 aikana. Työttömyysasteen ennustetaan olevan 8,3 % ennen kuin suhdanteen kääntyminen piristää työmarkkinoita vuonna 2025. Työllisyys pitkälti määrittää suhdannekehitystä.

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

Vuonna 2025 voimaan astuva **henkilökuljetusten alennetun arvonlisäverokannan korottaminen 14 prosenttiin nostaa matkustamisen hintaa ja heikentää joukkoliikenteen hintakilpailukykyä.**

Varsinkin lyhyemmällä aikajänteellä etenkin pienempituloisten ostovoimaan kohdistuneet shokit voivat heijastua liikkumiseen. Valtion verotulot liikenteestä supistuvat vauhdilla autokannan uudistumisen myötä.

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

Sota Euroopassa jatkuu jo kolmatta vuotta. Venäjän energia-asetta on saatu rajattua, mutta geopoliittisia riskitekijöitä liittyy myös esimerkiksi Lähi-itään ja Kiinaan. Arvaamaton tilanne langettaa varjoja maailmantalouden ylle öljymarkkinan, keskeisten logistiikkaväylien ja tuotantoketjujen osalta. Epävarma geopoliittinen tilanne heikentää kysyntää lisääntyneen epävarmuuden muodossa, mutta toisaalta voi vaikuttaa tarjontaan negatiivisesti.

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

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

Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä

Tilastokeskuksen mukaan Helsingin seudulla asui kesällä 2024 miltei 1,6 miljoonaa ihmistä. Väestö on kasvanut vuodentakaisesta miltei 25 000 hengellä, lähes 1,6 %. Helsinki kasvoi vuoden 2023 loppupuoliskolla ja vuoden 2024 alkupuoliskolla lähes 10 000 ja koko pääkaupunkiseutu lähes 22 000 asukkaalla, mikä muodosti yli puolet koko maan väestönkasvusta. Ennakkotietojen mukaan nopea väestönkasvu hidastui hieman alkuvuodesta.

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

Helsingin seudun asuntomarkkinatilanne jatkuu osin haastavana. Asuntoja on valmistunut ja edelleen valmistumassa runsaasti. Vuonna 2023 pääkaupunkiseudulle valmistui lähes 17 000 asuntoa, mutta asuinrakentamisen käynnissä oleva romahdus näkyy myös Helsingin seudulla. Esimerkiksi Uudenmaan vuositason asuntorakentamisen aloitukset ovat jopa alle puolet vuoden 2022 tasosta. Seudulla kuitenkin on paljon alueita, joille voidaan odottaa riittävän kysyntää jatkossakin. Kerrostaloasuntojen tuotanto-osuus on pysynyt korkeana. Valtion tukeman ARA-tuotannon osuus on kasvanut, mutta siihen kohdistuvat muutokset alkavat vaikuttaa vuonna 2025.

Asuntokannassa on vielä väljyyttä uusien asuntojen hitaan täyttymisen vuoksi. Pääkaupunkiseudulla asuntokuntien määrä kasvoi vuonna 2023 alle 12 000:lla, mikä on huomattavasti alle valmistuneiden asuntojen määrän. Lyhyellä aikavälillä asuntoja siis riittää vastaanottamaan seudulle kohdistuvaa väestönkasvua. Vuokrat ovat nousseet hitaasti kustannuksiin nähden, asuntokauppa on ollut alamaissa ja asuntojen hinnat ovat korjautuneet myös korkeampien korkojen vaikutuksesta alaspäin. Tulevina vuosina asuntokannan kasvun hidastuminen määrittäneee asuntomarkkinatilannetta ja hidastanee seudun väestönkasvua. Myös hallituksen esimerkiksi asumistukeen kohdistamat muutokset voivat aiheuttaa lisääntyvää liikehdintää ja vaikeuttaa esimerkiksi työvoiman saatavuutta seudulla. HSL:n näkökulmasta asuinrakentamisen hiipuminen tarkoittaa sitä, että uusien infrahankkeiden varsille ei välttämättä saada odotettua määrää joukkoliikenteen käyttäjiä, mikä voi vaikuttaa heikentävästi HSL:n talouteen.

Suomen talouden heikkous näkyy myös aluetaloudessa. Seudun kokonaistuotannon arvo pieneni vuoden 2023 lopulla, mutta näyttää kääntyneen vuoden 2024 toisella neljänneksellä lievään kasvuun. Teollisuuden ja rakentamisen tuotannon määrä kuitenkin laski edelleen. Tuotannon määrä kasvoi lähes kaikilla palvelualoilla, erityisesti informaation ja viestinnän sekä liike-elämän palveluiden toimialoilla.

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

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

Myös muita liikkumispalveluita on koeteltu suhdanteen, kustannustason nousun ja rahoitusolojen kiristymisen muodossa. Moni yhteiskäyttöautopalvelu on lopettanut toimintansa. Uudenmaan tasolla henkilöautojen ensirekisteröintien liukuva vuosisumma oli syyskuussa noin 15 prosentin laskussa. Uudenmaan yksityisautokannan sähköistyminen on hidastunut vuonna 2024 myös täyssähköautojen pienemmän ensirekisteröintiosuuden kautta. Käytettyjen autojen kauppa on vilkastunut vuodesta 2023.

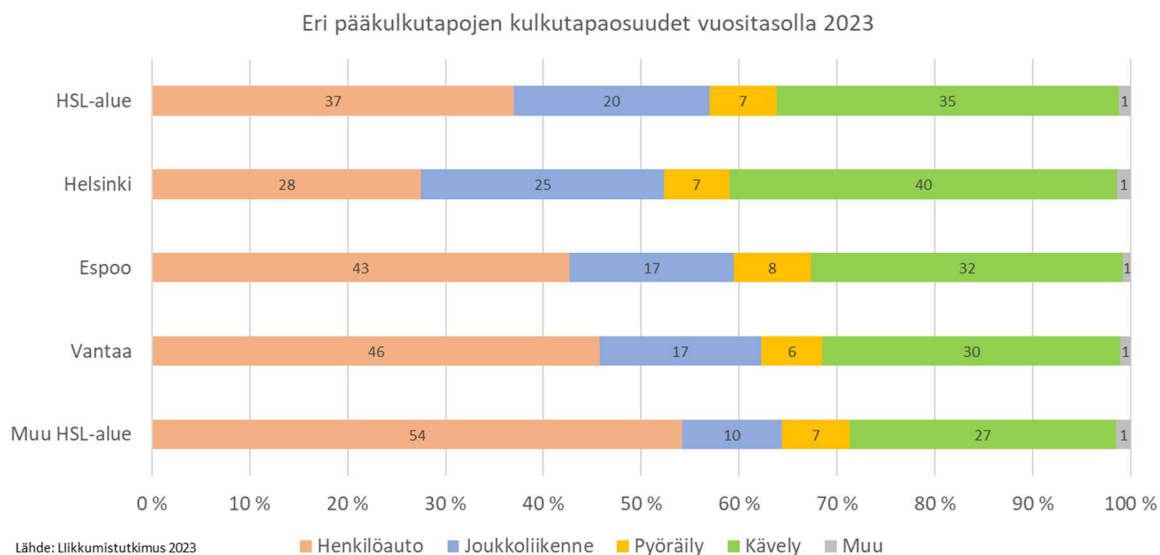
HSL:n syksyllä 2023 toteuttaman Helsingin seudun liikkumistutkimuksen tulokset viittaavat siihen, että liikkumistottumukset ovat muuttuneet koronapandemian vaikutuksesta pysyvämmiin, vaikka muutokset varmasti jatkuvat. Joukkoliikenteen ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet ovat laskeneet, kävelyn osuus on kasvanut. Koti ja paikallisuus vaikuttavat korostuvan ihmisten käyttäytymisessä aikaisempaa enemmän, mikä vaikuttaa seudun joukkoliikenteen järjestämiseen ja taloudellisuuteen. Etätyö on pysynyt seudulla yleisenä, eikä joukkoliikenteen käyttö ole vielä palautunut koronashokista, toisin kuin monilla pienemmillä kaupunkiseuduilla, joilla kirjattiin vuonna 2023 ennätyslukemia joukkoliikenteen käytössä.

2.2 HSL-alueen markkinakatsaus

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

HSL:n strateginen tavoite on, että vuonna 2025 HSL-alueella tehdään 400 miljoonaa nousua joukkoliikenteeseen. Kuvassa 1 on esitetty eri pääkulkutapojen kulkutapaosuudet HSL-alueella vuositasona vuonna 2023. Kun kulkumuoto-osuus tasataan koko vuodelle, joukkoliikenteen markkinaosuus oli HSL-alueella vuonna 2023 20 prosenttia. Jotta 400 miljoonan nousun tavoitteeseen päästäisiin, joukkoliikenteen markkinaosuuden pitäisi HSL-alueella kasvaa ensi vuonna koko vuoden osalta 20 prosentista 23 prosenttiin. Helsingissä joukkoliikenteen osuuden pitäisi kasvaa 29 prosenttiin, Espoossa 20 prosenttiin, Vantaalla 19 prosenttiin ja muualla HSL-alueella yhteensä 12 prosenttiin.

Kuva 1. Eri pääkulkutapojen kulkutapaosuudet HSL-alueella 2023. (Lähde: HSL:n Liikkumistutkimus 2023. Vuonna 2024 käynnistettiin jatkuva liikkumistutkimus, josta saadaan jatkossa ajantasaista tietoa liikkumistottumuksista tiheämmällä päivitysvälillä.)



Kasvua pitäisi saada kaikilla markkina-alueilla, mutta erityisesti Helsingin keskustaan suuntautuviissa matkoissa, vapaa-ajan matkoissa ja autoilla tehtävistä työmatkoista. Kokonaiskasvutavoite vuodelle 2025 on noin 30 miljoonaa nousua vuodesta 2024. Jos tavoittelemme joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvua puhtaasti automatkoista, autoilun markkinaosuuden pitää laskea selvästi ensi vuonna 37 prosentista 34 prosenttiin.

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

Tällä hetkellä HSL:n voimakkaimmin kasvava erillismarkkina on yritysmyynti, jonka vuotuinen kasvuvauhti on ollut vuodesta 2022 yli 50 % vuodessa. Vuoden 2024 myyntitavoite on 40 miljoonaa, mutta ennuste näyttää, että myynti ylittää 50 miljoonaa. Vuoden 2025 alustava myyntitavoite on 65 miljoonaa. HSL-seudulla työssäkävien ihmisten markkinasta meillä on tällä hetkellä työmatkaedun piirissä arviolta noin 15 % eli kasvunvaraa markkinassa on vielä selvästi. Etätyön osuus on yksi tekijä, joka on vähentänyt työmatkaliikettä. Ensi vuoden osalta pyrimme edistämään toimillamme joukkoliikenteen ja tarjoamme työmatkalippuedun houkuttelevuutta. Kasvua haetaan vahvasti sekä oman myynnin että työsuhte-etukumppanien kanssa tehtävän yhteistyön avulla. Asiakkuuksissa korostuvat erityisesti asian-tuntijaorganisaatiot, joiden tavoitteena on kannustaa ihmisiä nykyistä enemmän etätöistä toimistolle, sekä toisaalta palveluala, jossa työsuhte-etu on kilpailuetu rekrytointitilanteissa. Uutena markkinana näemme Helsingin seudun tapahtumat, joiden kanssa pääsemme syventämään yhteistyötä sen jälkeen, kun lipputilihankkeen mahdollistamat tunniste-pohjaiset liput ovat käytössä. Tämä mahdollistaa esimerkiksi tapahtumalipun toimimisen suoraan matkustusoikeutena joukkoliikennevälineissä.

2.3 Keskeiset riskit

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

Turvallisuuteen ja yhteiskunnalliseen tilanteeseen liittyvät keskeiset riskit

Turvallisuuspoliittisen tilanteen muutos aiheuttaa HSL:lle uudenlaisia haasteita. Informaatiovaikuttaminen sekä yhteiskunnan kriittisiin digitaalisiin palveluihin kohdistuvat palvelunestohyökkäykset ovat lisääntyneet merkittävästi. **Palveluidemme kokonaisvaltainen jatkuvuudenhallinta sekä tiedon eheys ja saatavuus ovat kyberturvallisuustoimintamme keskiössä.** Tavoitteena on liiketoiminta- ja riskiperusteisen kyberturvallisuuden balanssi, joka riittävällä tasolla tukee organisaatiota ja strategiaa sekä mahdollistaa matkustajille luotettavat ja toimivat palvelut. Mainitut teemat ja ilmiöt, sekä niiden hallinnan jatkuva parantaminen ja ennakoiminen ovat kyberturvallisuustyömme keskeisiä tavoitteita. Yhteiskunnan kriittiseen infrastruktuuriin, kuten liikenneverkostoon, kohdistuu myös aiempaa enemmän uhkia, tiedustelua ja vaikuttamisyrityksiä. Jatkuvan tilannekuvan ylläpito sekä kokonaisvaltainen riskienhallinta on aiempaa suuremmassa roolissa liiketoiminnan varmistamisessa.

Poliittinen ilmapiiri ja sen vaikutukset työmarkkinatilanteeseen muodostavat merkittävän riskin joukkoliikenteen toimintavarmuudelle ja strategisille tavoitteille. Lakot vaikuttavat HSL:n toimintaan välillisesti silloin, kun ne kohdistuvat toiselle alalle, jos ne ovat niin merkittäviä, että suuri määrä työntekijöitä jättää työmatkat tekemättä, tai asiakkaat eivät matkusta palveluiden pariin, koska ne eivät ole lakon takia käytössä. Linja-auton kuljettajien työehtosopimus on päättymässä 31.1.2025 ja työehtosopimusneuvotte- luista ennustetaan vaikeita yleisen työmarkkinatilanteen turbulenssin vuoksi.

Lokakuussa 2023 Lähi-idässä uudelleen käynnistynyt konflikti sekä sen mahdollinen laajeneminen ja eskalaatiokierre vaikuttavat maailmanpoliittiseen tilanteeseen merkittävästi. HSL:n toimintaan voi vaikuttaa erityisesti raakaöljyn hinnan markkinatilanne, joka on konfliktin vuoksi erittäin epävakaa ja vaikeasti ennustettavissa.

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

HSL:n rahoitusmalliin ja toiminnan häiriöihin liittyvät keskeiset riskit

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

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

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

HSL:n lipputuloista noin 70 % saadaan mobiilisovelluksen kautta. HSL-sovelluksen toimintahäiriöt muodostavat näin ollen riskin HSL:n liiketoiminnalle. Sovellus on myös keskeinen matkustajainformaation kanava, mikä korostaa toimintavarmuuden kriittisyyttä.

[Uuden lippu- ja taustajärjestelmän käyttöönottoon liittyvät keskeiset riskit](#)

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

Riskit liittyvät siirtymävaiheeseen, jolloin asiakkaiden käytössä on kahdenlaisia lukijalaitteita.

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

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

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

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

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

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

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

Kuva 2. HSL:n strategia 2022–2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun.



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

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

Strategiset tavoitteet on sidottu mittareihin, joiden toteutumista seurataan jatkuvasti:

Kuva 3. HSL:n strategiset tavoitteet 2025.

Tavoite	Mittari
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	Joukkoliikenteen CO ₂ päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousijamäärä 400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometrikustannus pl. infra 0,25 € /km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä 400 M€, kuntaosuus 50-55 %

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

Kuva 4. Toiminta- ja taloussuunnitelmakauden 2025-2027 strategiset tavoitteet

Strateginen tavoite	Mittari	2023	TA2024	Ennuste OVK 3-2024	TA2025	Strategian tavoite 2025	TS2026	TS2027
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	CO ₂ -päästöt	-63 % vrt. 2010 taso	-68 % vrt. 2010 taso	-68 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousut	344 milj.	375 milj.	362 milj.	384 milj.	400 milj.	392 milj.	401 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometri-kustannus pl. infra	0,28 €/km	0,29 €/km	0,29 €/km	0,29 €/km	0,25 €/km	0,29 €/km	0,29 €/km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä (ilman kuntaosuuksia)	410 M€* (394 M€)	402 M€	391 M€	435 M€	400 M€	437 M€	446 M€
	Kuntaosuus	52,7 %	56,5 %	58,0 %	56,9 %	50-55 %	56,8 %	56,9 %

*Sisältää noin 16 M€ alv-poiston hyötyä 1-4/2023.

3.1 Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

”Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa” tarkoittaa, että saavutamme HSL-alueella HSL:n strategiassa määritetyn vuoden 2025 nousijamäärätavoitteen, 400 miljoonaa nousua. Koronapandemian vuoksi tehdyt rajoitukset hellittivät vuonna 2021, jonka jälkeen HSL-alueen nousijamäärät ovat vuosittain kasvaneet. Vuonna 2023 nousijamäärä oli 344,2 miljoonaa nousua, mikä on 13,3 % vähemmän kuin vuoden 2019 ennätystulos (396,9 miljoonaa nousua). Vuoden 2024 nousijamäärien ennustetaan jäävän 362,7 milj. nousuun, mikä jää edelleen -8,6 % vuoden 2019 tasosta. Ennuste pohjautuen tällä hetkellä tiedossa oleviin palvelutasomuutoksiin sekä edelleen jatkuviin työmaihin arvioi vuoden 2025 nousijamäärän olevan noin 384 miljoonaa. Ennusteen mukaan strategiakauden tavoitteesta tullaan siis jäämään noin 16 miljoonaa nousua. .

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

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

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

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

[Kohdistamme palveluita asiakasymmärryksen ja kysyntäpotentiaalin perusteella](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

Parannamme matkustajalaskentadatan laatua

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

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

Seuraamme mittausastetta jatkuvasti ja edistämme aktiivisesti toimenpiteitä sen parantamiseksi. Muun muassa raitiovaunuihin tulee hankkia lisää matkustajalaskentalaitteita kaupunkiraitioliikenteen uuden liikennöintisopimuksen puitteissa. Mittauksessa on aina puuttuvia havaintoja, joiden paikkaamiseksi käytämme mahdollisimman tehokkaita imputointimenetelmiä. Olemme organisoituneet vahvemmin matkustajatilastoinnin ympärille ja tehostamme siinä jatkuvasti toimintaamme. Pyrimme ottamaan Data Warehousesta enemmän irti ja hyödyntämään Azuren tarjoamia mahdollisuuksia nykyistä laajemmin.

[Kehitämme palveluidemme luotettavuutta ja toimintavarmuutta sekä häiriötilanteiden hallintaa](#)

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

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

Toimintamme tavoitteena on hyvin toteutettu jatkuvuudenhallinta, joka auttaa meitä valmistautumaan ja varautumaan odottamattomiin tilanteisiin. Tämä on tärkeää, jotta pystymme jatkamaan toimintaamme ja palvelemaan asiakkaitamme myös poikkeustilanteissa. Keskeistä on riskien ja ennen kaikkea uhkien tunnistaminen ja niiden liiketoimintavaikutusten analyysi, sekä tapauksiin ennalta suunniteltu reagoiminen. Jatkuvuudenhallinnan prosessissa kehitämme suunnitelmat, joiden avulla minimoimme mahdollisten häiriötilanteiden vaikutukset palveluihimme, aktivoimme toimenpiteet häiriötilanteissa ja luomme kyvykkyyden palautua toiminnassamme mahdollisimman nopeasti normaalille tasolle. Prosessin jatkuva kehittäminen edellyttää säännöllistä uudelleenarviointia, päivittämistä ja testausta.

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

[Johdamme asiakaskokemusta ja asiakasarvoa systemaattisesti ja tavoitteellisesti](#)

HSL:ssä on kehitetty asiakaskeskeistä toimintatapaa strategiatyön jatkona vuodesta 2022 alkaen. Työ käynnistyi asiakaskeskeisyyden maturiteettikartoituksella ja brändistrategialla ja jatkui asiakassegmentoinnilla ja asiakkaiden kohtaamispistekartan laatimisella.

HSL:n asiakaskeskeisyyden valinnat on tehty keväällä 2024, joista seuraavaksi johdetaan asiakasryhmäkohtaisia ja kohtaamispestekohtaisia tavoiteltavia asiakaskokemuksia. Valinnoissa on huomioitu, että asiakaskeskeisyyden valinnat tukevat brändistrategiaa ja päinvastoin.

Asiakaskeskeisyys tarkoittaa koko HSL:n läpileikkaavaa keskittymistä asiakkaisiimme. Ymmärrämme Helsingin seudun liikkumiseen liittyviä erilaisia tarpeita paremmin tänään kuin eilen, ja luomme tämän ymmärryksen avulla ylivoimaista arvoa asiakkaillemme. Asiakaskeskeisyys on osa kulttuuriamme ja tapaa johtaa.

Arvolupauksemme

Teemme kaikemme, jotta liikkumisen ratkaisumme ovat asiakkaillemme **luotettavia** ja **helppoja**, tuntuvat **juuri minulle tarkoitetuilta** ja ovat **aina vastuullinen valinta**.

Arvolupauksen valinnat avattuna:

- Haluamme ansaita asiakkaan luottamuksen; asiakas kokee stressittömän ja huolettoman liikkumisen ratkaisun joka päivä; liikkumisen turvallisuus on meille keskeisin prioriteetti; tuomme varmuutta epävarmaan maailmaan
- Teemme liikkumisesta asiakkaille ylivoimaisen helppoa, selkeää ja vaivatonta - kaikissa kanavissa tuomme yksinkertaisuutta monimutkaiseen maailmaan
- Haluamme tarjota asiakkaille personoitua palvelua. Joukkoliikenteen käyttö tuntuu juuri minun tarpeisiini sopivalta kaikissa kohtaamispeisteissä
- Asiakkaat kokevat tekevänsä konkreettisen ympäristövastuullisen teon aina, kun he nousevat kyytiin; tuomme aikamme suurimman haasteen arjen pieniin valintoihin

Nämä valinnat muodostavat arvolupauksemme ytimen, sillä ne ovat merkityksellisiä meidän asiakkaillemme ja niiden vuoksi he valitsevat meidät myös huomenna. Tämä arvolupaus auttaa meitä saavuttamaan brändiposition ”HSL on mahdollistaja”.

Valitut kilpailukeinot

HSL:n kilpailukeinot ovat arvolupauksen toteuttamisen tapoja ja onnistuessaan ne realisoituvat kuluttajille koettuna arvona. Valitut kilpailukeinot ovat:

1. Meillä on selkeä, kustannustehokas ja verkostomainen linjasto ja tiheät vuorovälit, joita täydentävät sujuvat matkaketjut.
2. Lipputuotteet ja hinnoittelu ovat selkeitä ja ne tukevat asiakkuuksien johtamista.
3. Helpot ja luotettavat digitaaliset palvelumme tukevat personoitua asiakaskokemusta.
4. Teemme rohkeasti vastuullisia tekoja ja viestimme niistä läpinäkyvästi.

Brändipositio

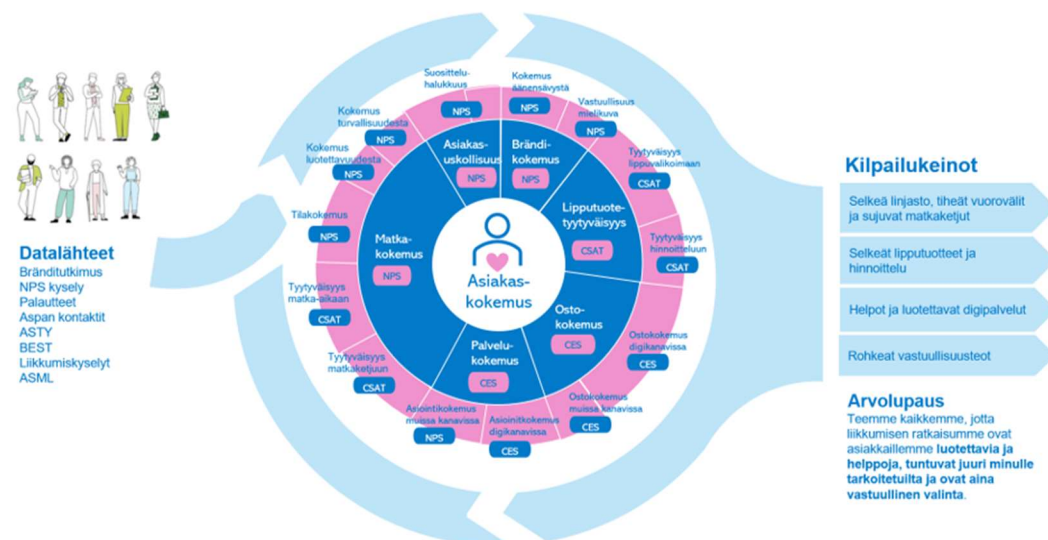
HSL on mahdollistaja, jonka avulla arkeni sujuu, innostun juhlasta, löydän uusia asioita ja uusia tapoja tehdä tuttuja asioita.

Vuonna 2024 sovitut asiakaskokemuksen mittarit ja seurannan tavat jatkuvat vuosina 2025–2027 pitkän aikasarjan seurantahyötyjen vuoksi. Keskeisiä tutkimuksia ovat suositteluindeksi NPS, asiakastytytyväisyystutkimus ASTY, eurooppalainen vertaileva asukastutkimus BEST, sekä asiakaskokemuksen mittaaminen asiakaspulun eri vaiheissa. Asiakasymmärrystä ja asiakaskokemuksen mittaamista tehdään ja hyödynnetään kaikissa kehittämissä projekteissa HSL:n osallisuusperiaatteiden mukaisesti. Eri asiakasdatalähteitä yhdistämällä saadaan kokonaisvaltainen kuva asiakaskokemuksen kehittymisestä sekä asiakasarvon ja valittujen kilpailukeinojen toteutumisesta. Lisäksi seuraamme asiakkaiden mielikuvia

brändistä neljännesvuosittain tehtävällä tutkimuksella, jossa seurataan brändin ulkoisia tavoitteita, kuten vastuullisuuden mielikuvan kehittymistä.

Kuva 5. Asiakaskokemusmittarit

Asiakaskokemusmittarit



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

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

Houkuttelemme uusia asiakkaita ja vahvistamme nykyisten asiakkaiden pitovoimaa

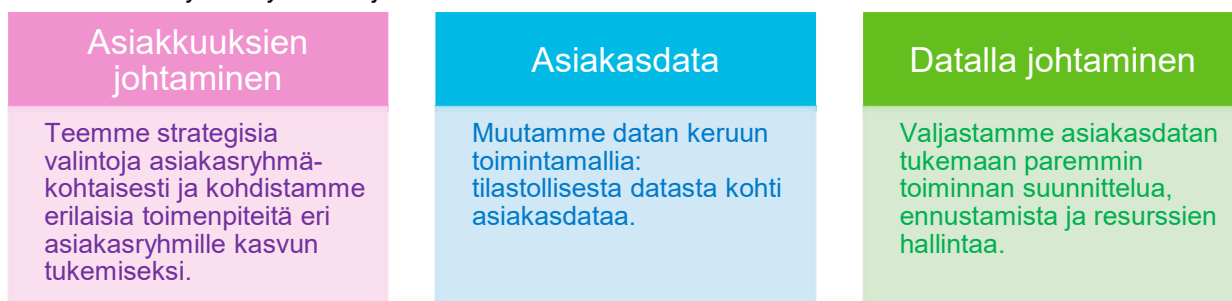
Asiakkuuksien johtamisen perustana on asiakasdata, jota tulemme keräämään 2025–2027 enemmän tilastollisen datan rinnalla. Kuluttajat odottavat uniikkien tarpeidensa ymmärtämistä ja ennakoitua sekä palveluiden ja tuotteiden personointia. Tämä tarkoittaa myös HSL:lle uudenlaista tapaa kerätä, rikastaa ja hyödyntää asiakasdataa. Asiakaskokemuksen parantaminen erityisesti valituissa kohderyhmissä sekä hetkissä sekä ovat keskeisiä datan hyödyntämisen osa-alueita ja avainasemassa kasvun aikaansaamisessa.

Dataa hyödynnetään laaja-alaisesti asiakasymmärryksen rakentamisessa sekä palveluiden asiakaslähtöisessä kehittämisessä ja räätälöinnissä. Esimerkiksi palveluun kirjautumisen myötä kykenemme tarjoamaan yksilöllisiä suosituksia ja sisältöjä. Tulevaisuuden tavoitteena on ymmärtää ja ennakoida asiakkaan liikkumistarpeita ja -käyttäytymistä niin, että voimme suositella hänelle sopivia lippuja, reit-

tejä ja lisäpalveluita, tai kommunikoida häiriöitä entistä yksilöllisemmin. Itselle sopivilta tuntuvat tarjoukset, lippusuositukset ja -vinkit sekä yksilölliset sisällöt ilahduttavat ja helpottavat arjessa. Tämä edellyttää HSL:ltä kykyä hyödyntää laaja-alaisesti dataa ja muotoilla digitaalisia palveluita ja kaikkea viestintää asiakaskeskeisesti. Tässä asiakkuuksien johtamisella on keskeinen rooli, jotta teemme valinnat siitä, mille kohderyhmille ja mitä meidän tulee kehittää. Tämä muutos vaatii myös investointeja teknologiaan sekä uudenlaista ajattelua ja osaamista.

Tämä ei kuitenkaan muuta perustoiminta-ajatusamme tai keskitä joukkoliikennettä tietyille kohderyhmälle, vaan auttaa tekemään valintoja ja suuntaamaan panoksia ja toimia sinne, missä ne tuottavat parhaiten tuloksia ja vievät kohti tavoitteita. Keskeisenä tavoitteena on, että keskitämme niin joukkoliikennesuunnittelun, asiakasviestinnän, markkinoinnin kuin digitaalisen palvelukehityksen resursseja niihin asiakasryhmiin, jotka näemme kasvumme kannalta merkittävimpinä.

Kuva 6. Asiakasymmärryksen tekijät



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

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

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

HSL:n tavoitteena on **ottaa käyttöön lähimaksu** vuoden 2024 lopussa tai vuoden 2025 alkupuolella kaikissa liikennevälineissä. Kansainvälisten kokemusten perusteella lähimaksun kilpailuetuna on ostamisen helppous, sillä lippua ei tarvitse hankkia etukäteen ennen liikennevälineeseen nousemista. Vielä ennen kesää 2025 siirrämme vanhasta lippujärjestelmästä kaikki HSL-korttiasiakkaiden lippu- ja asiakastiedot uuteen tilipohjaiseen taustaan. Mobiilisovellus siirtyy tilipohjaisuuteen vuoden 2026 alkuun mennessä. Sen jälkeen HSL-sovelluksen ja HSL-korttiasiakkaiden käytössä on HSL-tili, josta he näkevät omat asiakas-, matkustus- ja lipputietonsa riippumatta siitä, käyttävätkö he lippuaan kortilla tai sovelluksella. Tilin myötä asiakas- ja matkustusdatan kerääminen helpottuu. Voimme hyödyntää dataa palveluiden kehittämisessä ja personoidussa asiakasviestinnässä.

3.2 Kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous

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

Pienennämme korvaavan liikenteen varaumia ja tehostamme operointia

Joukkoliikenteen kustannustehokkuutta parannetaan kohdentamalla tarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi. Yleisesti pieniä lähtömäärä- ja liikennöintiäikamuutoksia tehdään jatkuvasti koko seudulla todelliseen kysyntään pohjautuen kustannustehokkuuden parantamiseksi. Muutokset pyritään toteuttamaan niin, että ne eivät vaaranna vuonna 2025 päättyvän strategiakauden tavoitteita.

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

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

Kehitämme hankintaa ja sopimusohjauksen kyvykkyyttä

Liikennöintisopimusten hankinnassa jatkamme liikennemarkkinan ylläpitoa ja kehittämistä. Arvioimme säännöllisesti operaattoreiden taloudellista kyvykkyyttä, keskustelemme rahoitusmarkkinoiden kanssa sekä selvitämme kalustovalmistajilta kaluston hintatasoa ja saatavuutta. Pyrimme saamaan kilpailukierroksiin vähintään kolme tarjoajaa per sopimus. Samoin kalustovaateisiimme tulee mahtua vähintään kolme kalustotoimittajaa. Kilpailukierrosten välissä tarjoamme operaattoreille mahdollisuuden tarjota näkemyksiään sopimusehtoihimme. Konkreettinen esimerkki on sähköbusseille tilattu ja sopimuskirjauksiin lisätty oma erillisindeksi. Sähköbussiliikenteen pääomavaltaisuuden lisääntyessä tarkastelemme kaluston keski-ikävaatimusten muuttamista asiakasnäkökulma huomioiden. Sähköbussien lisääntyessä tarjoamme HSL-alueelle hankituille sähköbusseille pidennetyn käyttöiän 20 ikävuoteen asti, mikä edellyttää bussin peruskorjausta ennen 12 ikävuotta. Kustannuksia alentavana tekijänä ja sähköbussien pidettyneen saatavuuden vuoksi olemme tarjonneet kilpailuissa mahdollisuuden tarjota liikenteen käynnistämistä jo ajossa olevilla diesel-busseilla, jotka korvataan sähköbusseilla sopimuskauden aikana. Käyttövoiman asetannassa huomioimme kuitenkin HSL:n päästötavoitteet.

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

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

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

Kehitämme kustannuseurannan kyvykkyyttä

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

Kun tunnistamme asiakkaiden kysynnän tarkemmalla tasolla, pystymme tarjoamaan liikennepalveluita sinne, missä näemme asiakkaiden ja alueen matkustuksen kasvupotentiaalia. Tämä parantaa kohteen

kannattavuuden seuranta ja tarkentaa kustannustehokkuuden seurannassa käytettyä mittaria operointikustannus €/nousija. Laadukas kustannusseuranta edellyttää myös laadukkaamman nousija- ja liikkumisdatan keräämistä, jotta saamme liikennemuodoista kohdistetummat kannattavuusmittarit.

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

3.3 Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

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

Vähennämme joukkoliikenteen päästöjä sähköistä liikennettä kasvattamalla

Tavoitteenamme on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen operoinnin CO₂-päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Vuoteen 2035 mennessä tavoitteena on tarjota joukkoliikennepalvelut päästöttömästi. Sähköbussien määrä liikenteessämme on kasvanut nopeasti. Vuonna 2023 Helsingin seudun liikenteeseen tuli 107 uutta sähköbussia. 2023 kolmannes (33 %) busseistamme oli sähköisiä. Liikenteessä oli 428 sähköbussia, kun koko HSL-liikenteessä on noin 1300 bussia. Vuoden 2024 lopulla HSL-liikenteessä on n.520 sähköbussia ja sähköbusseilla ajetaan lähes 40 % bussiliikenteen suoritteista, vuoden 2025 aikana sähköbussien osuus suoritteista nousee yli 50 %, (yli 580 sähköbussilla) Kilpailukierroksen K60 valmistelu on menossa ja sen myötä sähköbusseja tulee olemaan vähintään 700 kappaletta vuoden 2026 lopulla. Raideliikenteen suoritteiden kasvattaminen tukee myös CO₂-päästöjen vähentämistä, koska käyttövoimana on fossiilivapaa sähkö.

Varmistamme päästötavoitteet ympäristöbonuksilla

Vuoden 2025 päästötavoitteemme on saavutettavissa (tavoitteenamme on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen operoinnin CO₂-päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna). Oletuksena on, että Diesel-polttoaineen jakelunelvoite nousee 16,5 % tasolle, sekä sähköbusseilla ajetaan yli 50 % vuoden 2025 suoritteista. Lisäksi 100 % biopolttoainetta on hankittava vuonna 2025 noin 16 miljoonaa litraa jäljellä oleviin dieselbusseihin. (Vuonna 2024 biodieseliä hankittiin 7,7 M litraa 1,4 miljoonalla eurolla) Vuonna 2026 biopolttoaineen tarve HSL:n liikenteessä laskee yli 20 % vuodessa, johtuen sähköbussien suoritteista ja jos jakelunelvoite olisi hallitusohjelman mukaisesti 19,5 prosenttia vuonna 2026 ja 22,5 prosenttia vuonna 2027.

Jatkamme vastuullisuusohjelman ja sen tiekartan toimeenpanoa

HSL:n ensimmäinen vastuullisuusohjelma valmistui vuonna 2023. Vuonna 2025 jatketaan vastuullisuusohjelman ja sen tiekartan toimeenpanoa suunnitelman mukaisesti. Vastuullisuusohjelma muodostuu kolmesta painopisteestä (Joukkoliikenne kuuluu kaikille, Kestävän liikkumisen ratkaisuja ja Kohti hiili-neutraalia joukkoliikennettä) sekä kahdesta mahdollistajasta (Ihmiset muutoksen tekijöinä ja Kestävä talous).

Vastuullisuusohjelmaa päivitetään yhdessä strategian kanssa vuonna 2025. Vuosina 2025–2027 jatkamme muun muassa liikennöinnin hiilidioksidipäästöjen ja lähipäästöjen vähentämistä. Kehitämme

edelleen palvelujemme esteettömyyttä ja digitaalista saavutettavuutta sekä osallisuustyötämme, jotta eri asiakasryhmät tulevat yhä paremmin kuulluiksi palveluiden suunnittelussa. Kehitämme myös vastuullisuusraportointia.

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.

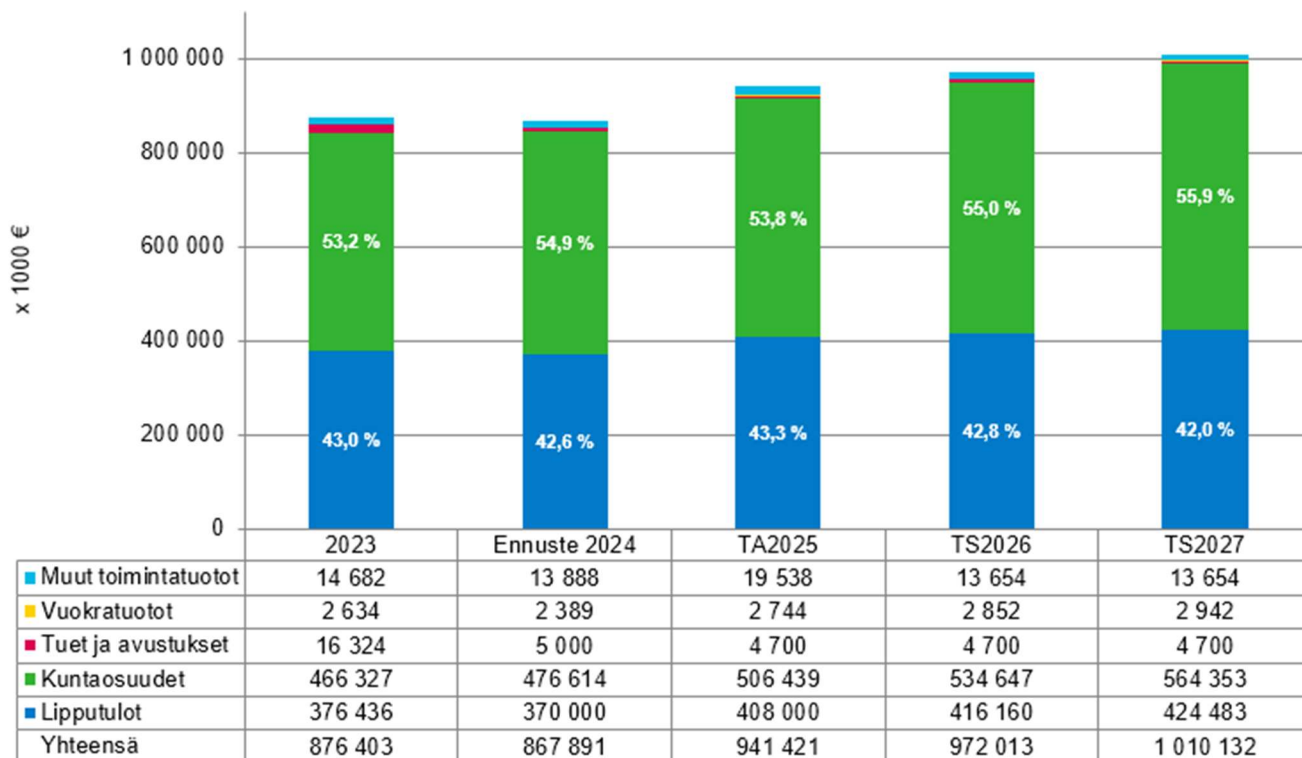
Taulukko 1. Sitovat erät 2025

	TA2024	Ennuste 2024	TA2025	ERO TA2025/Ennuste 2024	
Toimintamenot	909 000 000 €	907 339 710 €	965 000 000 €	57 660 290	6,4 %
Investointimenot	23 479 000 €	24 460 000 €	27 000 000 €	2 540 000	10,4 %
Kuntaosuudet	476 614 000 €	476 614 000 €	506 439 000 €	29 825 000	6,3 %

4.2 Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2025 ovat yhteensä 941,4 milj. euroa. Kasvu vuoden 2024 ennusteeseen (OVK3) verrattuna on 73,5 milj. euroa (8,5 %). Toimintatuloista vuonna 2025 43,3 % on lipputulot ja 53,8 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 972,0 milj. euroa vuonna 2026 ja 1 010,1 milj. euroa vuonna 2027.

Kuva 7. Toimintatulot 2023–2027



4.2.1 Lipputulot

Keskeisimpiä tavoitteitamme edelleen on saada kaikin keinoin nousijamäärät strategian edellyttämään kasvuvauhtiin. Toiminta- ja taloussuunnitelma **perustuu arvioon, jossa matkustajamäärät kasvavat 384 milj. nousuun vuonna 2025**. Ennustemme mukaan nousijamäärät kasvavat silloin 22 miljoonalla nousijalla vuoden 2024 ennusteesta, mutta jäävät 16 milj. nousua alle strategiatavoitteen.

Matkustajamääriä voidaan kasvattaa mm. seuraavilla keinoilla:

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

Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputulota yhteensä 408,0 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 38,0 milj. euroa (10,3 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Vuonna 2026 lipputulot on arvioitu 416,2 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2027 424,5 milj. euron mukaan. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset **lipputulot perustuvat oletukseen uudesta E-vyöhykkeestä**, mikä tarkoittaa uusia lipputulovyöhykkeitä CDE, BCDE ja ABCDE. Lisäksi vanha D-vyöhyke korvaantuu DE-vyöhykkeellä.

Tietojemme mukaan henkilökuljetuspalveluiden arvonlisäverokanta on nousemassa 1.1.2025 10 prosentista 14 prosenttiin. Tämä ja kuntien mahdollisuudet subventoida joukkoliikennettä huomioiden lippujen arvonlisäverollisia asiakashintoja joudutaan korottamaan keskimäärin 8 prosenttia vuoden 2025 alussa.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2025

- AB vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 269,4 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 66,1 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 65,8 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16,1 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 19,2 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4,7 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 2,6 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,6 %.
- BC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 38,9 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,5 %.

- BCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 3,2 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,8 %.
- BCDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 7,6 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1,9 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,1 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on alle 0,03 %.
- DE vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 0,9 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,2 %.

Suunnitellut hinnoittelumallimuutokset

Uusi E-vyöhyke

- HSL:n nykyiseen vyöhykemalliin on valmisteilla maltillisia muutoksia. ABCD-mallin ja osin nykyisen pohjoisimman D-vyöhykkeelle sijoittuvaan osaan suunnitellaan uutta E-vyöhykettä. Nykyisellä omistajakuntamallilla E-vyöhyke sijoittuisi Tuusulan ja Sipoon pohjoisosiin ja missä juna-asemista Ainola, Järvenpää, Saunakallio ja Jokela sijoittuisivat uudelle E-vyöhykkeelle.
- Uusi vyöhykemalli luo uusia vyöhyke- ja hintapisteyhdistelmiä. Jatkossa vyöhykkeet toimisivat minimissään kahdenvyöhykkeen yhdistelminä siten, että pelkästään D-vyöhykkeen ostaminen ei ole enää mahdollista.
- E-vyöhykkeen toimeenpano valmistellaan tiiviissä yhteistyössä niiden nykyisten HSL-jäsenkuntien kanssa, joita se koskee, varautuen sen vaikutuksiin alueiden asukkaille ja kunnille.
- Kunnille tarjotaan mahdollisuus vaikuttaa vyöhykerajojen tarkempaan sijoitteluun.
- Nykyisellä D-vyöhykkeellä sijaitseva jäsenkunta, joka etäisyyden puolesta voisi sijaita E-vyöhykkeellä, voi omasta aloitteestaan käynnistää selvityksen HSL:n kanssa mahdollisuudesta muuttaa vyöhykerajaa alueellaan D- ja E-vyöhykkeiden osalta.
- Muutos toteutuu vuoden 2025 aikana.

Lisävyöhykelipusta luopuminen

- Lisävyöhykelippu tuotiin lippuvalikoimaan kausilipun yhteyteen vyöhykemallin käyttöönotossa. Lipun käyttö on kuitenkin jäänyt marginaaliseksi. Kausilippuun valitaan pääsääntöisesti ne vyöhykkeet, joilla matkustetaan.
- Muutoksessa poistamme erilliset lisävyöhykeliput ja samalla sallimme kausi-, vuorokausi- ja kertalippujen yhdistämisen samalle matkalle.
- Muutoksen myötä yksinkertaistamme lippuvalikoimaa ja sallimme lippujen yhdistelyn kaikille asiakkaillemme. Samalla yksinkertaistamme taustajärjestelmien monimutkaisuutta.
- Muutos toteutuu vuoden 2025 aikana.

Kertaostettavien kausilippujen valikoiman supistaminen

- Kertaostettavien kausilippujen ostoista valtaosa kohdistuu 30 vuorokauden lippuun. Kausien 60-270 vrk myynti on marginaalista ja niihin ei sisälly hintaetaua.
- Muutoksella yksinkertaistamme lipun valintaa ja helpotamme tariffin hallintaa ja ylläpitoa.
- Muutos toteutuu vuoden 2025 aikana.

Lähimaksu uutena maksutapana

- Lähimaksulla lukijalaitteelta ostettavan aikuisten kertalipun hinta on n. 7 % korkeampi, kuin muilla maksutavoilla ostetun kertalipun hinta.

- Hinnoittelun tavoitteena on ohjata lähimaksun käyttö uusiin asiakkuuksiin, joissa maksettavan myötä parempi saavutettavuus ohjaa lipun ostoon. Samalla estämme meille arvokkaiden sovelluskäyttäjien siirtymistä lähimaksun käyttöön.
- Lähimaksun laajempi käyttöönotto tapahtuu vuoden 2025 aikana.

4.2.2 Kuntaosuudet 2025-2027

HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. Tähän pääseminen olisi kuitenkin edellyttänyt huomattavia leikkauksia palvelutasoon ja kohtuuttomia hintojen korotuksia. **TTS-suunnitelma on laadittu siten, että subventio on alle 57,0 prosentin keskimääräisellä tasolla.**

Keskipitkän aikavälin tarkastelu (kappale 6) osoittaa, että kustannusten kasvu ei ole helpottamassa. Erityisen nopeaa subventiotarpeiden kasvu on pienillä jäsenkunnilla. Nykyisestä infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin.

TTS2025-2027 kuntaosuuslaskelmat on laadittu oletuksella uudesta E-vyöhykkeestä. Muilta osin kuntaosuuslaskelman perusoletus on nykymallin mukainen.

Talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2025 yhteensä 506,4 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 56,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2025 kustannuksista. Toimintasuunnitelmavuosien subventioasteet asettuvat käytännössä talousarviovuoden tasolle (2026: 56,8 % & 2027: 56,9 %).

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

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49,0	2,6	6,2	3,0	2,3	0,3	352,9
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022	119,8	99,9	1,2	50,9	2,4	5,5	2,7	3,2	0,2	365,7
2023	215,1	148,0	1,9	52,1	2,8	8,2	3,4	4,0	0,8	436,3
2024 TA	258,8	161,6	2,2	63,9	3,4	8,0	3,7	4,6	1,5	507,7
2024 Ennuste	265,0	163,6	2,4	63,3	4,0	9,0	3,6	4,6	1,6	517,0
2025 TA	288,3	167,6	2,5	63,8	3,7	8,9	3,5	4,6	1,9	544,8
2026 TS	297,2	167,0	2,5	64,3	3,7	8,7	3,6	4,8	2,0	553,7
2027 TS	305,5	170,2	2,6	65,4	3,9	8,9	3,7	4,9	2,0	566,9

Talousarvion 2025 kuntaosuudet ilman infrakustannuksia olisivat 308,6 milj. euroa, jolloin subventioaste olisi keskimäärin 42,8 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet ennen ed. vuosien ali- ja ylijäämää TA2025 (TTS2025-2027) ilman infrakustannuksia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TA2025	171,1	70,2	1,8	47,5	2,6	6,4	3,2	4,0	1,8	308,6
Subventio-%	41,3 %	47,4 %	49,9 %	42,6 %	21,0 %	44,1 %	52,1 %	46,4 %	74,6 %	42,8 %

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027 on laadittu siten, että jäsenkuntien lausunnoissa otetut kannanotot ylijäämien käytöstä on huomioitu ja ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana.

Vuonna 2024 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä käytetään kustannusten kattamiseen 40,4 milj. euroa (ennustettu ylijäämien käyttö OVK3/2024). Ylijäämiä esitetään talousarviossa 2025 käytettäväksi 38,4 milj. euroa arvoidusta ylijäämäkertymästä. Vuosina 2026-2027 ylijäämistä on ennusteen mukaan jäljellä 21,7 milj. euroa. Nämä ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät esitetään käytettävän kokonaisuudessaan TS-vuosien aikana (alla kuntakohtaiset ylijäämien käytöt).

Taulukko 4. Ylijäämäennuste 31.12.2024

x 1 000 €	Tilinpäätös 2023	Käyttöennuste OVK3/2024	Käytettävissä 31.12.2024 (ennuste)	TA2025	TS2026	TS2027
Espoo	22 303	-8 058	14 245	7 123	7 123	-
Helsinki	41 839	-22 553	19 286	19 286	-	-
Kauniainen	113	-182	-69	-23	-23	-23
Kerava	4 681	-1 736	2 945	982	982	982
Kirkkonummi	2 641	-2 301	340	113	113	113
Sipoo	1 069	-186	884	295	295	295
Siuntio	313	-194	119	40	40	40
Tuusula	2 028	-364	1 663	554	554	554
Vantaa	25 443	-4 834	20 609	10 000	10 000	609
Yhteensä	100 429	-40 407	60 022	38 369	19 083	2 570

4.2.3 Muut tulot

Muita kuin lippu- ja kuntaosuustuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 27,0 milj. euroa vuonna 2025.

Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen osuudeksi arvioitu yhteensä 4,7 milj. euroa vuosina 2025–2027. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Ilmastoperusteinen tuki on Suomen hallituksen hallitusohjelmassa lakkautettu.

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

Tarkastusmaksutuottojen arvioidaan muodostavan 6,4 milj. euron tulokertymän vuosittain 2025-2027. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 2,5 milj. euroa vuosittain.

Mainostuloja arvioidaan saatavan 3,4 milj. euroa. Vuonna 2025 varaudutaan vielä 5,9 milj. euron kirjanpidolliseen oikaisuun, kun matkakortin arvoa siirretään taseesta muiksi tuotoiksi. Muita tuloja mm. korttimaksuista, palvelumaksuista ja teknologian palvelumaksuista arvioidaan kertyvän yhteensä 3,9 milj. euroa.

4.3 Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2025 ovat yhteensä 964,5 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2024 ennusteesta 67,5 milj. euroa (7,5 %). Vuonna 2026 toimintamenojen arvioidaan olevan 972,2 milj. euroa ja 993,8 milj. euroa vuonna 2027.

Taulukko 5. Yhteenveto toimintamenojen kehityksestä 2023-2027

x 1 000 €	2023	Ennuste 2024 OVK3/2024	TA2025	Muutos eur 2024-2025	Muutos % 2024-2025	TS2026	TS2027
Operointikulut yhteensä	-558 939	-596 785	-633 451	-36 665	6,1 %	-642 100	-659 144
Infrakustannukset	-197 496	-220 578	-236 201	-15 623	7,1 %	-236 506	-241 798
Operointi ja infra yhteensä	-756 435	-817 363	-869 651	-52 288	6,4 %	-878 607	-900 943
ICT palveluostot	-20 626	-21 935	-27 333	-5 398	24,6 %	-25 116	-24 607
Ilmoitukset ja markkinointi	-2 173	-3 712	-3 636	76	-2,0 %	-3 460	-3 393
Muut palveluostot	-13 223	-14 447	-19 678	-5 232	36,2 %	-20 296	-19 350
Henkilöstökulut	-28 312	-29 800	-32 824	-3 024	10,1 %	-33 509	-34 285
Vuokrakulut	-4 913	-5 507	-6 106	-599	10,9 %	-5 996	-6 043
Muut kulut	-4 393	-4 215	-5 228	-1 013	24,0 %	-5 246	-5 218
Yleiskustannukset yhteensä	-73 640	-79 615	-94 805	-15 190	19,1 %	-93 623	-92 896

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,3 milj. euroa vuonna 2025, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2026 yhteensä 927,5 milj. euroa ja 948,3 milj. euroa vuonna 2027.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 633,5 milj. euroa, joka on 65,7 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 642,1 milj. euroa vuonna 2026 ja 659,1 milj. euroa vuonna 2027.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 352,4 milj. euroa vuonna 2025. Kustannustaso kasvoi voimakkaasti vuosien 2021 ja 2022 välillä vuosittaisen kasvuvauhdin ollessa keskimäärin noin 7 %. Vuonna 2024 kustannustaso on tasaantunut ja tuoreimman ennusteen mukaan linja-autoliikenteen kustannusindeksi olisi pysyttelemässä lähes vuoden 2023 tasolla. Tämä maltillinen kustannustason kehitys on vaikuttanut myös vuoden 2025 yksikköhintänäkymään ja laskenut kustannusennustetta kevään alustavan TTS:n tasosta yli 4 milj. euroa. Kustannustasoon vaikuttavat pääasiassa alan palkkaratkaisut ja polttoaineiden hintataso. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,7 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2025. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy Ojangan bussivarikon vuokrakustannuksia 1,6 milj. euroa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvioennuste vuodelle 2025 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseen 10,5 milj. euroa. Vuonna 2026 työmaiden ja poikkeusliikenteen on arvioitu olevan 11,9 milj. euroa ja 12,2 milj.

euroa vuonna 2027. Vuonna 2026 bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 360,5 milj. euroa ja 365,7 milj. euroa vuonna 2027.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 65,2 milj. euroa vuonna 2025. Kustannusten nousu selittyy pääosin suoritemäärien kasvulla. Metroliikenteen osalta varaudutaan kehittämään palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen. Sammalvuoren varikon ja kaluston poistojen osalta arvioidaan myös kustannusten nousua. Lisäksi kustannustason arvioidaan nousevan 0,2 %:lla vuonna 2025. Vuonna 2026 kustannuksiksi arvioidaan 65,9 milj. euroa ja vuonna 2027 65,1 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 85,3 milj. euroa. Metroliikenteen tapaan kustannusten kasvua selittää erityisesti suoritemäärien lisäys. Raitioliikenteen osalta varaudutaan tarjonnan lisäyksiin, joiden tarkoituksena on kasvattaa matkustajamääriä. 2025 on ensimmäinen kokonainen vuosi, jonka aikana korvataan Ruskeasuon varikon vuokria. Vuonna 2025 varaudutaan myös korvaamaan Kruunusiltojen vaunujen pääomakorvauksia. Lisäksi kustannustason muutoksella (+1,7 %) on kustannuksia kasvattava vaikutus. Kustannuksiksi arvioidaan 88,0 milj. euroa vuonna 2026 ja 94,1 milj. euroa vuonna 2027.

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

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2025 olevan 5,9 milj. euroa, vuonna 2026 5,6 milj. euroa ja vuonna 2027 5,7 milj. euroa. Vuonna 2025 lauttaliikenteeseen vaikuttaa erityisesti Suomenlinnan lautan telakointiin ja korvaavaan liikenteeseen, minkä kustannusvaikutus on noin 0,5 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2025 yhteensä 101,7 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,8 milj. euroa. Nousua vuoden 2024 ennusteesta selittävät energiakustannusten sekä VR:lle maksettavien kannusteiden ennustettu kasvu. Lisäksi sopimushintojen indeksikorotukset kasvattavat kustannuksia. Vuonna 2026 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan yhteensä 98,0 milj. euroa sekä 101,0 milj. euroa vuonna 2027. Vuosina 2026 ja 2027 junakalustoyhtiölle maksettavien vuokrien sekä junaliikenteestä maksettavien korvausten arvioidaan matkustajamääräbonusten ennusteiden mukaan laskevan hieman vuoden 2025 tasosta.

Infrakustannukset

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

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen **määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen** yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään 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.

HSL:n hallitus edellyttää HSL:n virkakunnan jatkavan neuvotteluja HSL-alueen kuntien kanssa infrakorvausjärjestämisestä ja luovan yhteistyössä kuntien kanssa keskustelun pohjaksi ehdotuksen vaihtoehtoisesta sopimusmallista, jonka myötä HSL:n talous on vakaammalla pohjalla tulevaisuudessa. Infrakorvausjärjestelmän muuttaminen on omistajakuntien päätettävissä, mutta mallia toivotaan vuoden 2025 TTS-neuvotteluihin.

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

Vuonna 2025 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 236,2 milj. euroa. Kuntien itsensä ilmoittamat HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 112,8 milj. euroa
- Espoo 108,3 milj. euroa
- Vantaa 12,5 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,3 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,3 milj. euroa vuonna 2025. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman latausinfraan kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jli-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä. Kauniaisilla, Keravalla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntionilla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Vuonna 2026 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 236,5 milj. euroa ja vuonna 2027 yhteensä 241,8 milj. euroa. Kustannukset eivät sisällä vielä Kruunusiltojen infrakorvauksia, jotka näkyvät HSL:n kustannuksissa, kun Kruunusiltojen liikennöinti alkaa.

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.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 50,6 milj. euroa vuonna 2025. Muiden palvelujen ostoon käytetään 48,9 milj. euroa vuonna 2026 ja 47,3 milj. euroa vuonna 2027.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (27,3 milj. euroa vuonna 2025) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Nousua (kasvua n. 5,4 milj. euroa 2024 ennusteeseen) selittää pitkälle perusjärjestelmä uudistus, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä transformoidaan tukemaan strategian mukaisia tavoitteita. Uudistuksen ensimmäisessä osassa uusitaan lipunmyyntijärjestelmä, jonka seurauksena saamme mm. lähimaksun käyttöön HSL alueella. Koko järjestelmän uudistusta tehdään paloittain ja tämän vuoksi syntyy päällekkäisiä kustannuksia keskipitkällä aikavälillä. Lipunmyyntijärjestelmän osalta päällekkäiset kustannukset (1,5 milj. euroa) koskevat vuotta 2025.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään tukemaan kehitystä ja operointia, niiltä osin kuin katsotaan ettei kyseinen osaaminen ole HSL:n ydinosaamista. Tämä tehdään strategisesti ja taloudellisesti järkevimmällä mahdollisella tavalla. Vuonna 2025 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 10,7 milj. euroa (kasvua n. 5,1 milj. euroa 2024 ennusteeseen). Muutos selittyy pitkälti perusjärjestelmä uudistuksesta (päällekkäiset järjestelmät) ja kyberturvallisuuteen liittyvästä regulaatiosta (NIS2 ja CER direktiivit), joka edellyttää toimia HSL:tä.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,8 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Vartiointipalveluihin käytetään 0,9 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä. Nämä vartiointipalvelut ovat HSL:n suoraan maksamia vartiointipalveluita ja vartiointin kustannuksia sisältyy lisäksi operointikustannuksiin.

Koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin käytetään 2,4 milj. euroa. Varaus sisältää mm. ajoneuvolaitteiston, lukijalaitteiden, automaattien ja näyttöjen ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 5,5 milj. euroa vuonna 2025. Tämä ryhmä sisältää mm. lipunmyyntipalkkiot, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 6. Muiden palvelujen ostot 2025–2027

x 1000 euroa	TP 2023	TA 2024	OVK3 2024	TA 2025	Ero %	TS 2026	TS 2027	
Muiden palvelujen ostot	-36 022	-40 822	-40 093	-50 647	10 554	-26,3 %	-48 872	-47 350
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	-20 626	-24 701	-21 935	-27 333	5 398	-24,6 %	-25 116	-24 607
Asiantuntijapalvelut	-5 414	-4 057	-5 558	-10 699	5 142	-92,5 %	-11 543	-11 447
Laitteiden huoltopalvelut	-3 333	-3 244	-3 346	-2 354	-992	29,7 %	-2 956	-2 067
Ilmoitukset ja markkinointi	-2 173	-3 278	-3 712	-3 636	-76	2,0 %	-3 460	-3 393
Painatukset	-202	-235	-295	-221	-74	25,1 %	-71	-71
Vartiointipalvelut	-819	-831	-890	-931	41	-4,6 %	-938	-963
Muut palvelut	-3 455	-4 475	-4 358	-5 473	1 115	-25,6 %	-4 788	-4 802

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 32,8 milj. euroa vuonna 2025, joka on 3,4 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 27,3 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 5,5 milj. euroa.

Henkilöstökustannuksissa on varauduttu, että henkilömäärä 31.12.2025 on 456 henkilöä (30.9.2024 henkilömäärä oli 442). Vuoden 2025 lisärekrytoinneilla vahvistamme erityisesti teknologian kyvykkyksiä ja varmistamme laadukkaampia teknologiavalintoja sekä laadukkaampaa toiminnan kehitystä. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2026 yhteensä 33,5 milj. euroa ja vuonna 2027 34,3 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu tiedossa oleviin kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin (KVTES 2022–2025 on voimassa 1.5.2022–30.4.2025). Henkilömäärä on suunnitelmavuosina 2026–2027 vuoden 2025 tasolla. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2025 varattu 0,8 milj. euroa. Vuodelle 2026 on varattu 0,7 milj. euroa ja vuodelle 2027 0,8 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2025 ovat 6,1 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät muun muassa HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,3 milj. euroa, Pasilan aseman vuokraa 0,8 milj. euroa, Ojangan varikon vuokraa 1,6 milj. euroa, sekä kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,4 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2025 ovat 4,5 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 2,5 milj. euroa vuosina 2025–2027. Muihin menoihin sisältyvät myös HSL:n myyntikanavista aiheutuvat maksamisen kulut kuten luottokortti- ym. provisiot, joiden arvioidaan olevan TTS-kaudella 1,5 milj. euron luokkaa vuosittain.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2025 -23,0 milj. euroa alijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. 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 2024 lopussa 28,9 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä lyhennetään suunnitelman mukaan 06/2030.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Uutta lainaa ei tarvita talousarviovuoden 2025 aikana, mutta lainan nostotarve ja/tai peruspääomaosuuksien korotustarve tulee todennäköiseksi suunnitelmakaudella. Liitteen 2 rahoituslaskelman mukaan arvioilta vuonna 2026 joudutaan nostamaan 50,0 milj. euron talousarviolaina, jotta kassan riittävyys säilyy noin 10 päivän tasolla. Laina-rahoituksen ja/tai peruspääomaosuuksien korotustarvetta arvioidaan vuosittain TTS-valmistelun yhteydessä.

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 1,7 milj. euroa vuonna 2025. Tuottoja arvioidaan vielä saatavan maksuliikennetilien korkotuotoista ja kassavarojen lyhytaikaisista sijoituksista. Kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään lyhytaikaisesti vain kassavarojen turvaamiseksi, mikäli ylimääräisiä kassavaroja TTS-kaudella on jäljellä.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. Yhtymäkokous on päättänyt vuosittain myös kuntakohtaisesta ylijäämästä maksamisesta tai alijäämästä perittävistä korosta.

Talousarvion 2025 **vuosikate** rahoituserien jälkeen on -21,4 milj. euroa alijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 17,0 milj. euroa vuonna 2025.

4.5 Tilikauden tulos

Tilikauden 2025 tulos on -38,4 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

Vuoden 2026 tilikauden alijäämäksi muodostuu -19,1 milj. euroa ja vuoden 2027 alijäämäksi -2,6 milj. euroa. Ylijäämäkertymäkertymät on suunniteltu käytettäväksi loppuun TTS-kausien aikana.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 27,0 milj. euroa vuonna 2025, 24,5 milj. euroa vuonna 2026 ja 21,0 milj. euroa vuonna 2027.

Investoinnit painottuvat erityisesti neljään kokonaisuuteen:

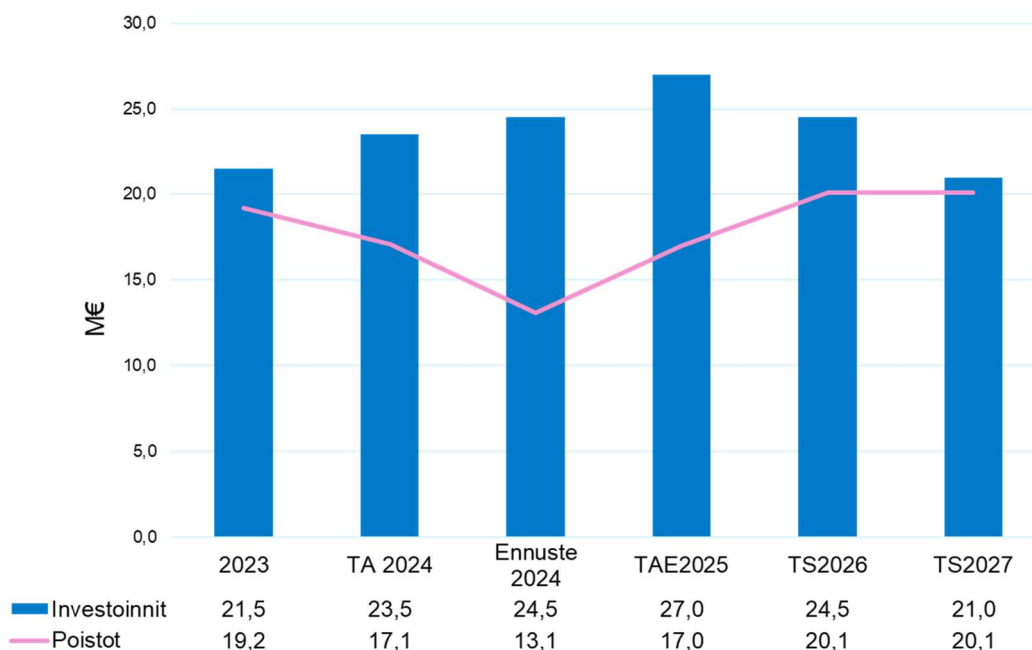
- lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän jatkokehitykseen (asiakasrajapinnat ja taustajärjestelmät),
- matkustajainformaatiojärjestelmän kokonaisuudistamiseen,
- asiakkuuksienhallinnan kyvykkyyksien kasvattamiseen ja
- tiedolla johtamiseen

Merkittävimmät yksittäiset investoinnit koskevat lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän jatkokehittämistä (HSL-sovellus, verkkopalvelut ja taustajärjestelmät) ja matkustajainformaatiojärjestelmän uudistamista, jossa panostamme etenkin uusiin kalustolaitteisiin ja matkustajainformaatiota välittäviin laitteisiin (ajoneuvotietokone, kuljettajapäätteet, pysäkkien patterinäytöt ja sähköiset tft -näytöt).

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

Poistoihin on varattu 17,0 milj. euroa vuodelle 2025, 20,1 milj. euroa vuodelle 2026 ja 20,1 milj. euroa vuodelle 2027. Poistomenojen arvioidaan kasvavan, kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

Kuva 8. Investoinnit 2023–2027



6 Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035

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

Keväällä 2023 vuosien 2024-2026 alustavassa talous- ja toimintasuunnitelmassa julkaistiin ensimmäinen versio laskentapohjasta johdetusta kuntaosuuslaskelmasta. **Laskelmaa on kehitetty ja ne on nyt päivitetty HSL:n vuosien 2025-2027 talous- ja toimintasuunnitelmaa varten.**

Näkymä tarkasteluun sisällytettävistä hankkeista on pysynyt toistaiseksi ennallaan ja vastaa syksyllä 2023 seudun yhteiseksi näkemykseksi hyväksyttyä MAL-suunnitelmaa. Skenaarion maankäytön ja liikenneverkon kehitys mukailee MAL-suunnitelmaa, kuitenkin ilman suunnitteluhankkeita.

Tarkastelu sisältää myös uusien hankkeiden edellyttämät varikko- ja kalustoinvestoinnit, mutta tarkastelu ei kuitenkaan sisällä tarkempaa tietoa varikko- ja kalustoerien poistumista. Lisäksi tarkasteluun on sisällytetty Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisohjelman peruskorjaushankkeet, joita on tiedossa 2030-luvun alkuun saakka.

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

Osalla hankkeista kustannusarviot ja eräissä tapauksissa myös aikataulut ovat tarkentuneet sitten edellisen päivytyskierroksen. Vuoden 2023 tilanteesta päivittyneitä suurempia hankkeita ovat Vantaan ratikka, Länsi-Helsingin ja Viikin-Malmin raitiotiet sekä Koskelan varikko, joiden tiedot esimerkiksi rakentamisaikataulun, valmistumisajankohdan ja kustannusarvion osalta on päivitetty tuoreimman tiedon mukaisiksi. Kahden viimeksi mainitun tiedot ovat päivittyneet vielä myös alustavan TTS:n jälkeen. Lisäksi alustavaan TTS:ään nähden ovat tarkentuneet Digiradan junaliikenteelle 2030-luvulla mahdollistamien tiheämpien vuorovälien vaikutukset junaliikenteen operointikustannuksiin.

Yleisimminkin hankkeiden kustannusarviot on deflatoitu maarakennuskustannusindeksiä käyttämällä vastaamaan perusvuoden 2022 syksyn tilannetta, sillä myös lipputuloarviot on tuotettu kyseisen ajanhetken mukaisilla lipunhinnoilla (ml. alempi alv-kanta) ja tariffijärjestelmällä. Maarakennuskustannusindeksin viimeisen kahden vuoden muutos on noin 3 %. Indeksien poikkeuksellisen nopea muutos ajoittui syksyä 2022 edeltäviin kahteen vuoteen. Tarkastelussa HSL:n rahoitusmalli, sisältäen myös infrakorvausjärjestelmän, on nykytilaa vastaava. Myös esimerkiksi Vantaan lipputuloihinsa kehäradan infraso- pimuksen perusteella saama 3 miljoonan euron erilliskorvaus on huomioitu tarkastelussa.

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

Tarkastelukehikossa ei ole toistaiseksi huomioitu kustannustason suhteellisen nousun aiheuttamia lipunhintojen korotuspaineita, jotka toteutuessaan vähentäisivät joukkoliikenteen käyttöä. Myöskään liikennepalveluiden alv-kannan korotuksen vaikutuksia ei ole tarkastelussa huomioitu. Valtion on oletettu osallistuvan joukkoliikennehankkeisiin aiempaan tapaan 0-50 %:n prosentin osuudella. Vuotuinen valtionavustus seudun joukkoliikennejärjestelmälle on asetettu 6 miljoonaa euroon. Tämä on jyvitetty jäsenkunnille Tilastokeskuksen vuoden 2021 alueellisen väestöennusteen suhteessa.

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

Lipputulot on tarkastelussa jaettu nousujen suhteellisten jakaumien perusteella, eivätkä vyöhyketason kautta. Lähijunamatkojen osalta liikennemalli ei myöskään tunnista sitä, onko matkat tehty HSL:n vai VR:n lipulla, mikä rajoittaa tarkempia jakoja niiden osalta. Myös kustannusjaossa on menetelty karkealla HSL- ja VR-lähijuna-jaolla, mutta kuitenkin siten, että jakoperusteet ovat todellista vastaavat: HSL-lähijunissa nousujen ja matkustajakilometrien suhteellisten jakaumien keskiarvo ja VR-lähijunissa nousujen suhteellinen jakauma.

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

Kehikon linjastojakoja on joka tapauksessa pyritty tarkentamaan ensimmäisestä keskipitkän aikavälin kuntaosuusennusteesta. Raitiotie- ja metroluikenteen kustannuserät ja niiden jakautuminen nousujen ja matkustajakilometrien suhteellisten jakaumien perusteella on ositettu aiempaa tarkemmin. Pikaraitiotie eroteltiin omaksi liikkumismuodokseen alustavan TTS:n laskelmaan. Metroinfran ja yleiskustannusten kohdistusten osalta jakoja on tarkennettu myös vielä alustavan TTS:n jälkeen.

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

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

Ylipäänsä tieto hankkeista vähenee ja muuttuu huomattavan paljon epätarkemmaksi, mitä pidemmälle kohti 2030-luvun loppua mennään. Tästä johtuen on myös niin, että vuosi 2035 on tällä erää koko

HSL-tason keskipitkän aikavälin tarkastelussa se vuosi, jolloin kustannukset olisivat suurimmillaan. Seuraavina vuosina pääoman poistot olisivat reaalisia menolisäyksiä suurempia. Todellisuudessa näin tuskin on, sillä tietoa uusista hankkeista ja toimenpiteistä tulee sitä mukaa, kun vuodet etenevät.

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

Syksyllä 2023 toteutetun seudullisen liikkumistutkimuksen tulokset ja niiden soveltaminen kehitysvaiheessa olevalla Helmet 5 -liikennemalliversiolla päivittävät ennustetun liikkumiskäyttämisen vastaamaan paremmin muuttunutta liikkumiskäyttämistä vasta tulevissa päivityksessä. Liikennemallin uuden version odotetaan olevan käytössä loppuvuodesta 2025. Lisäksi HSL:n Linjasto 2040 -työ tarjoaa ajankohtaisen skenaarion ja tarkentanee myös esimerkiksi linja-autoliikenteen kustannuksia seuraavalla päivityskerralla.

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

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

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

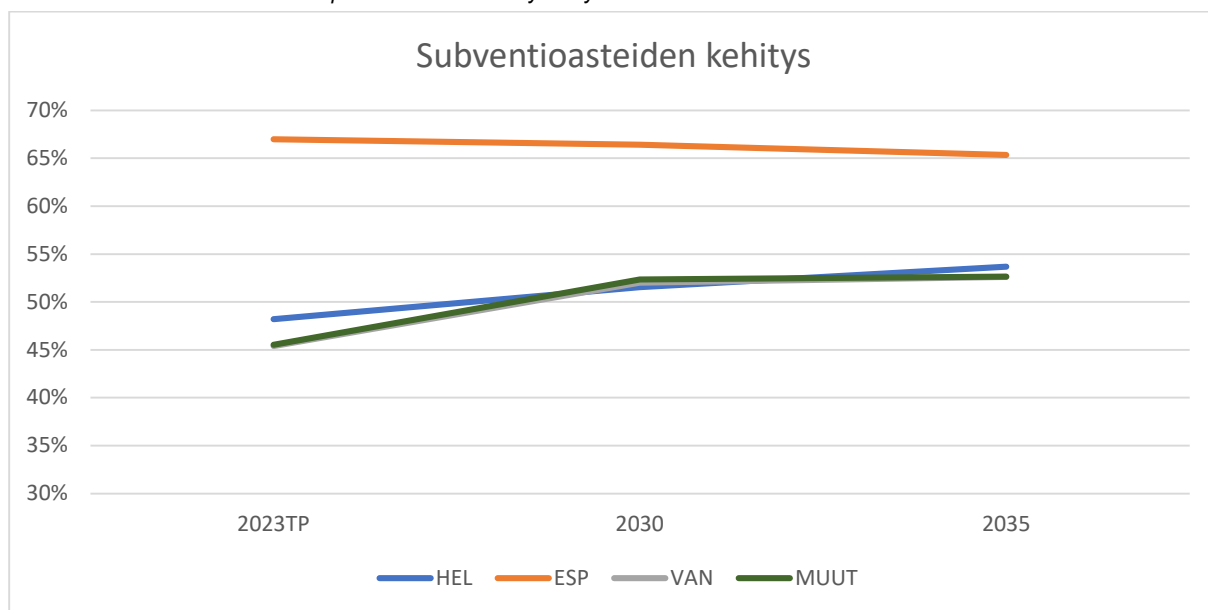
Taulukko 7. Keskipitkän aikavälin tarkastelujen päätulokset vuodelle 2030 syksyn 2022 hintatasossa.

2030	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	260.7	89.6	71.9	2.8	7.5	8.2	4.0	0.4	5.9	450.9
Infrakust.	122.6	102.5	30.4	3.4	2.0	3.8	1.1	0.2	1.0	266.9
josta pää- omakust.	77.4	68.7	22.3	2.5	1.6	2.7	0.8	0.2	0.7	177.0
& hallinto+yl- läpökust.	45.2	33.8	8.1	0.9	0.4	1.0	0.3	0.0	0.3	90.0
Operointi- kust.	368.3	149.7	108.4	3.9	9.6	14.3	7.6	0.9	9.1	671.7
Yleiskust.	47.0	14.6	11.1	0.3	1.0	1.2	0.3	0.1	0.5	76.1
Kustannuk- set yht.	537.9	266.8	149.8	7.6	12.6	19.2	9.0	1.2	10.6	1014.8
Rah.tarve	277.2	177.2	77.9	4.8	5.1	11.0	5.0	0.8	4.7	563.8
Subv.-%	51.5%	66.4%	52.0%	63.7%	40.6%	57.5%	55.5%	66.3%	44.6%	55.6%

Taulukko 8. Keskipitkän aikavälin tarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 syksyn 2022 hintatasossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	279.2	93.4	77.5	2.9	7.8	8.4	4.4	0.4	6.0	480.1
Infrakust.	149.9	98.4	34.0	3.1	1.9	3.5	1.2	0.2	1.1	293.2
josta pää- omakust.	99.6	64.3	25.5	2.2	1.5	2.4	0.9	0.1	0.8	197.3
& hallinto+yl- läpökust.	50.2	34.1	8.5	0.9	0.4	1.1	0.3	0.0	0.3	95.9
Operointi- kust.	404.2	156.4	118.0	4.3	10.6	15.3	8.3	0.9	9.5	727.4
Yleiskust.	49.0	14.8	11.7	0.3	1.0	1.2	0.3	0.1	0.5	79.0
Kustannuk- set yht.	603.1	269.5	163.7	7.7	13.5	20.0	9.9	1.2	11.1	1099.6
Rah.tarve	323.8	176.2	86.1	4.8	5.6	11.6	5.5	0.8	5.1	619.5
Subv.-%	53.7%	65.4%	52.6%	62.6%	41.8%	57.8%	55.4%	67.3%	45.6%	56.3%

Kuva 9. Subventioasteiden keskipitkän aikavälin kehitysnäkymän suuri kuva.



Tarkastelun tulosten perusteella joukkoliikenteen subventiotarpeet kasvaisivat Espoota lukuun ottamatta kautta linjan, kun edetään kohti 2030-lukua. Erityisen nopeaa subventioasteiden kasvu olisi pienemmillä jäsenkunnilla, joita tarkastellaan kuvassa yhtenä kokonaisuutena. Myös Vantaan tapauksessa pikaraitiotiehankkeen vaikutukset välittyisivät HSL-talouteen vuosikymmenen loppuun mennessä.

Helsingin suuren joukkoliikennetalouden osalta subventioaste jatkaisi nousuaan ja olisi vuoden 2035 paikkeilla lähes 54 %:n tasoa. Espoon subventioaste alenisi hieman, mutta pysyisi ennakoitusta väestönkasvusta, kunnan alueelle tarkastelussa sijoittuvien uusien hankkeiden vähäisyydestä (ainoastaan kaupunkirata) ja uuden metroinfran suurten korkoerien pienenemisestä huolimatta korkealla tasolla. Tarkastelun tulokset antavat osviittaa myös siitä, kuinka nykyisellä rahoitusjärjestelmällä koko HSL-tason subventioasteen pitäminen alle 55 prosentissa tulee olemaan 2030-luvulla hyvin vaikeaa.

Keskipitkän aikavälin talouden tarkastelumenetelmää tullaan edelleen kehittämään. Jatkossa päivitetty kustannustiedot on tarkoitus olla käytössä viimeistään alustavan talous- ja toimintasuunnitelman yhteydessä. Liikennemallilla estimoitavien lipputuloarvioiden perusteet päivittyvät noin 3-4 vuoden välein.

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2025-2027

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2024/TA2024		TA	ERO TA2025/ENN2024		TS	ERO TS2026/TA2025		TS	ERO TS2027/TS2026	
	2023	2024	3/2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%	2027	€	%
Toimintatuotot	876 403	878 943	867 891	-11 052	-1,3 %	941 421	73 530	8,5 %	972 013	30 592	3,2 %	1 010 132	38 119	3,9 %
Myyntituotot	377 316	385 200	371 059	-14 141	-3,7 %	408 892	37 833	10,2 %	417 052	8 160	2,0 %	425 375	8 323	2,0 %
AB vyöhykkeen lipputulot	252 651	258 774	243 385	-15 389	-5,9 %	269 403	26 018	10,7 %	274 791	5 388	2,0 %	280 287	5 496	2,0 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	57 972	60 039	60 165	126	0,2 %	65 825	5 659	9,4 %	67 141	1 316	2,0 %	68 484	1 343	2,0 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	17 362	16 954	19 900	2 946	17,4 %	19 193	-707	-3,6 %	19 577	384	2,0 %	19 969	392	2,0 %
BC vyöhykkeen lipputulot	37 393	37 984	35 241	-2 744	-7,2 %	38 874	3 634	10,3 %	39 652	777	2,0 %	40 445	793	2,0 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	3 085	2 969	3 207	238	8,0 %	3 234	26	0,8 %	3 298	65	2,0 %	3 364	66	2,0 %
CD vyöhykkeen lipputulot	3 810	3 634	4 046	413	11,4 %	7 570	3 523	87,1 %	7 721	151	2,0 %	7 875	154	2,0 %
D vyöhykkeen lipputulot	4 163	4 646	4 056	-590	-12,7 %		-4 056	-100,0 %						
DE vyöhykkeen lipputulot						938			957			976		
CDE vyöhykkeen lipputulot						132			135			138		
BCDE vyöhykkeen lipputulot						262			268			273		
ABCDE vyöhykkeen lipputulot						2 569			2 620			2 672		
Lipputulot yhteensä	376 436	385 000	370 000	-15 000	-3,9 %	408 000	38 000	10,3 %	416 160	8 160	2,0 %	424 483	8 323	2,0 %
Muut myyntituotot yhteensä	880	200	1 059	859	429,6 %	892	-167	-15,8 %	892	0,0 %	892	892	0,0 %	892
Korvaukset kunnilta	466 327	476 614	476 614		0,0 %	506 439	29 825	6,3 %	534 647	28 208	5,6 %	564 353	29 706	5,6 %
Muut myyntitulot	3 452	3 015	2 509	-506	-16,8 %	6 340	3 830	152,7 %	6 356	16	0,3 %	6 356		
Tuet ja avustukset	16 324	6 779	5 000	-1 779	-26,2 %	4 700	-300	-6,0 %	4 700		0,0 %	4 700		0,0 %
Vuokratuotot	2 634	2 735	2 389	-346	-12,7 %	2 744	356	14,9 %	2 852	108	3,9 %	2 942	90	3,2 %
Muut toimintatuotot	10 350	4 600	10 320	5 720	124,3 %	12 306	1 986	19,2 %	6 406	-5 900	-47,9 %	6 406		0,0 %
Toimintakulut	-830 075	-908 746	-896 978	11 768	-1,3 %	-964 456	-67 478	7,5 %	-972 230	-7 774	0,8 %	-993 838	-21 609	2,2 %
Henkilöstökulut	-28 312	-27 709	-29 800	-2 091	7,5 %	-32 824	-3 024	10,1 %	-33 509	-685	2,1 %	-34 285	-776	2,3 %
Palvelujen ostot	-792 457	-870 891	-857 456	13 435	-1,5 %	-920 298	-62 842	7,3 %	-927 479	-7 181	0,8 %	-948 293	-20 814	2,2 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-341 917	-356 234	-348 869	7 365	-2,1 %	-352 383	-3 514	1,0 %	-360 492	-8 110	2,3 %	-365 703	-5 211	1,4 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 622	-96 055	-95 055	1 000	-1,0 %	-101 652	-6 597	6,9 %	-97 988	3 664	-3,6 %	-101 043	-3 055	3,1 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-61 155	-61 941	-61 088	853	-1,4 %	-65 214	-4 126	6,8 %	-65 910	-697	1,1 %	-65 144	766	-1,2 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-59 466	-70 992	-67 409	3 582	-5,0 %	-85 292	-17 883	26,5 %	-87 980	-2 688	3,2 %	-94 099	-6 119	7,0 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2025-2027

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2024/TA2024		TA	ERO TA2025/ENN2024		TS	ERO TS2026/TA2025		TS	ERO TS2027/TS2026	
	2023	2024	3/2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%	2027	€	%
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-4 524	-4 912	-5 978	-1 067	21,7 %	-5 890	88	-1,5 %	-5 618	272	-4,6 %	-5 711	-93	1,7 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-5 255	-19 359	-18 386	973	-5,0 %	-23 021	-4 634	25,2 %	-24 112	-1 091	4,7 %	-27 444	-3 332	13,8 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-558 939	-609 492	-596 785	12 707	-2,1 %	-633 451	-36 665	6,1 %	-642 100	-8 650	1,4 %	-659 144	-17 044	2,7 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-10 272	-11 185	-11 185		0,0 %	-11 526	-341	3,0 %	-11 252	274	-2,4 %	-10 919	333	-3,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 910	-14 786	-14 786		0,0 %	-14 770	16	-0,1 %	-13 620	1 150	-7,8 %	-13 384	236	-1,7 %
Metrolinjojen infrapalvelut	-150 723	-156 584	-156 584		0,0 %	-161 908	-5 323	3,4 %	-156 701	5 207	-3,2 %	-159 464	-2 763	1,8 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-17 444	-20 227	-20 227		0,0 %	-29 507	-9 279	45,9 %	-32 783	-3 277	11,1 %	-36 060	-3 277	10,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-744	-662	-662		0,0 %	-615	46	-7,0 %	-670	-55	8,9 %	-621	49	-7,2 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut	-2 605	-14 593	-14 593		0,0 %	-15 583	-990	6,8 %	-18 959	-3 376	21,7 %	-18 577	382	-2,0 %
Muut infrapalvelut	-1 799	-2 540	-2 540		0,0 %	-2 292	248	-9,8 %	-2 521	-229	10,0 %	-2 773	-252	10,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-197 496	-220 578	-220 578		0,0 %	-236 201	-15 623	7,1 %	-236 506	-306	0,1 %	-241 798	-5 292	2,2 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-36 022	-40 822	-40 093	729	-1,8 %	-50 647	-10 554	26,3 %	-48 872	1 774	-3,5 %	-47 350	1 523	-3,1 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-644	-895	-785	110	-12,3 %	-763	22	-2,8 %	-747	16	-2,0 %	-759	-12	1,6 %
Vuokratulot	-4 913	-5 066	-5 507	-441	8,7 %	-6 106	-599	10,9 %	-5 996	110	-1,8 %	-6 043	-47	0,8 %
Muut kulut	-3 748	-4 184	-3 430	754	-18,0 %	-4 465	-1 035	30,2 %	-4 499	-33	0,7 %	-4 459	40	-0,9 %
Toimintakate	46 327	-29 803	-29 087	716	-2,4 %	-23 035	6 052	-20,8 %	-217	22 818	-99,1 %	16 293	16 511	-7597,6 %
Rahoitustuotot ja -kulut	2 869	15 825	1 825	-14 000	-88,5 %	1 668	-157	-8,6 %	1 263	-405	-24,3 %	1 267	4	0,3 %
Rahoituskulut yhteensä	-102	-125	-767	-642	513,3 %	-92	674	-88,0 %	113	205	-222,1 %	117	4	3,5 %
Vuosikate	49 196	-13 978	-27 262	-13 285	95,0 %	-21 367	5 895	-21,6 %	1 045	22 413	-104,9 %	17 560	16 515	1579,8 %
Poistot	-19 180	-17 133	-13 144	3 989	-23,3 %	-17 002	-3 857	29,3 %	-20 129	-3 127	18,4 %	-20 130	-1	0,0 %
Tilikauden tulos	30 017	-31 111	-40 407	-9 296	29,9 %	-38 369	2 038	-5,0 %	-19 083	19 286	-50,3 %	-2 570	16 513	-86,5 %
Tilikauden yli-/alijäämä	30 017	-31 111	-40 407	-9 296	29,9 %	-38 369	2 038	-5,0 %	-19 083	19 286	-50,3 %	-2 570	16 513	-86,5 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2025-2027

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2024/TA2024		TA	ERO TA2025/ENN2024		TS	ERO TS2026/TA2025		TS	ERO TS2027/TS2026	
	2023	2024	3/2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%	2027	€	%
Tuloslaskelman tunnusluvut														
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	105,6 %	96,7 %	96,8 %			97,6 %			100,0 %			101,6 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	410 076	402 329	391 277			434 982			437 366			445 779		
- ilman kuntaosuuksia, %	49,4 %	44,3 %	43,6 %			45,1 %			45,0 %			44,9 %		
Toimintakate, %	5,3 %	-3,4 %	-3,4 %			-2,4 %			0,0 %			1,6 %		
Vuosikate, %	5,6 %	-1,6 %	-3,1 %			-2,3 %			0,1 %			1,7 %		
Vuosikate / Poistot, %	256,5 %	-81,6 %	-207,4 %			-125,7 %			5,2 %			87,2 %		

Rahoituslaskelma 2025-2027

Rahoituslaskelman mukaan suunnitelmavuosina 2026-2027 joudutaan nostamaan uutta talousarviolainaa, jotta kassan riittävyys säilyy noin 10 päivän tasolla.

1 000 €	2023	TA2024	Ennuste 2024	TA2025	TS2026	TS2027
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	49 196	-13 978	-27 262	-21 367	1 045	17 560
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-21 681	-23 479	-24 460	-27 000	-24 500	-21 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	156					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	27 672	-37 457	-51 722	-48 367	-23 455	-3 440
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys					50 000	25 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-10 526
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset*)	27 868	-5 000	-10 474	-10 474	-10 474	-10 474
Rahavarojen muutos	50 277	-47 720	-67 460	-64 105	10 808	559
Rahavarat 31.12	146 181	40 765	78 720	14 616	25 423	25 983
Rahavarat 1.1	95 904	88 485	146 181	78 720	14 616	25 423
Investointien tulorahoitus %	228,6 %	-59,5 %	-111,5 %	-79,1 %	4,3 %	83,6 %
Kassan riittävyys, pv	64,3	16,4	31,9	5,5	9,5	9,5

*) HSL ei tee tasebudjettia. Maksuvalmiuden muutos on ennusteessa 2024 ja TTS-kaudella 2025-2027 arvioitu edellisen toteutuneen kolmen vuoden keskiarvon perusteella.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

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

Muutokset vuonna 2025

Metroliiikenne

Varaudutaan kehittämään metroliiikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen.

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

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

Vartiokylänlahden siltatyömaa

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

Metron kapasiteettihankkeen raidevirtapiirityöt

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

Itäkeskuksen vaihdetyöt

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

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

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

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

Vantaan raitiotien rakentaminen

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

Raitioliikenne

Mannerheimintien peruskorjaus

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

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

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Hakaniemen ratikkakatko

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

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

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

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

Hakaniemen ratikkakatkon korvaava bussi

Varaudumme täydentämään matkustajapalvelua raitioliikenteen katkon ajaksi järjestelemällä alueen läheisyydessä liikennöitäviä bussilinjoja. Alueen ratikkayhteydet heikentyvät merkittävästi Pitkäsillan katkon myötä. Järjestelyt pyritään toteuttamaan mahdollisimman kustannustehokkaasti olemassa olemaan linjastoon tukeutuen. **Päätös alueen joukkoliikenteen järjestelyistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella. Ratikkaliikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia poikkeavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

Varaudutaan tarjonnan lisäyksiin kantakaupungin ratikkalinjoilla

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

Vuonna 2023 ratikkaliikenteessä oltiin kuitenkin nousijamäärissä vielä n. 22% alle vuoden 2019 tason. Ratikkaliikenteessä varaudutaan lähivuosina kohdennettuihin tarjonnan lisäyksiin, joiden tarkoituksena on kasvattaa matkustajamääriä ja vauhdittaa ratikkaliikenteen nousijamäärien palautumista vuoden

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

2019 tasolle ja sen yli. **Päätökset toimenpiteistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella ja toteutetaan aikaisintaan syysliikenteestä 2025 alkaen.

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

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

Varaudutaan tihentämään sunnuntaivuoroväliä joulun alla

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

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

Aleksis kiven kadun työmaa

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

Pikaraitiolinja 15

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

Pikaraitiolinjalla varaudutaan palvelutason kehittämiseen.

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

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

Bussiliikenne

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

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

- Kustannusvaikutus 500 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla.
 - Poikittainen seutuliikenne 500 000 €

Nousijamäärien kasvattaminen lisäksi tavoittelemme edelleen myös linjaston kustannustehokkuuden parantamista. Linjakohtaisten kustannustehokkuuslukujen sekä kuntakohtaisten subventioasteiden kehittymisen myötä tulemme tarkastelemaan laajasti koko HSL-alueen linjastoa. Tarkastelut tulevat kohdentumaan erityisesti Espoon ja Siuntion kohdelinjastoihin painottuen johtuen selvästi korkeimmasta kuntakohtaisesta subventiosta verrattuna toivottuun tavoitetasoon. Tavoittelemme kustannustehokkuuden parantamista mm. sopeuttamalla liikennetarjontaa paremmin todennettua kysyntää vastavaksi. Kustannustehokkuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet pyritään toteuttamaan siten, että negatiivinen vaikutus HSL-alueen kokonaisnousijamääriin ja strategian tavoitteiden saavuttamiseen on mahdollisimman vähäinen. Esimerkiksi Pohjois-Espoon alueella kysyntä on paikoitellen vähäistä liikennetarjonnan samanaikaisesti ylittäessä palvelusomärittelyn mukaisen tason eikä maankäytössä odoteta TTS-kauden aikana tapahtuvan kysyntään merkittävästi vaikuttavia muutoksia. Kustannustehokkuustoimenpiteiden suunnittelussa huomioidaan eri alueiden linjastoissa todennetut erot kustannustehokkuudessa huomioiden kuitenkin välttämättömät koulumatkayhteydet sekä yhteydet terveydenhuollon palveluihin ja työpaikkoihin. Ensijaisesti kustannustehokkuutta pyritään parantamaan alueilla, joilla todellinen palvelutaso ylittää palvelusomärittelyn mukaisen tason eikä tätä ylitystä voida perustella kysynnällä.

- Kustannusvaikutus noin -974 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla.
 - Espoon sisäiset linjat n. -300 000 €

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

- Espoon suunnan seutulinjat n. -674 000 €

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

Linja 23 Rautatientori–Alppila–Pasila–Pirkkola

Varaudutaan tihentämään linjan ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi syysliikenteestä 2025 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjalla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

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

Linja 54 Itäkeskus–Valimo ja 554 Itäkeskus–Westendinasema

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

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

Linja 55 Koskela–Oulunkylä

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

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

Linja 59 Herttoniemi (M)–Malminkartano

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Linja 63 Kamppi–Ruskeasu–Maunula–Paloheinä

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

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

Linja 69 Kamppi–Pasila–Käpylä–Malmi–Jakomäki

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

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

Linja 71 Rautatientori–Pihlajisto–Pihlajamäki–Malmi

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

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

Linja 77 Rautatientori–Tattarisuo–Jakomäki

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

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

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Linja 84 Herttoniemi (M) – Gunillankallio

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

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

Linja 87 Herttoniemi (M)–Kruunuvuorenranta

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

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

Linja 443 Kivistö - Vestra

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

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

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

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

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

Linjat 561 Itäkeskus – Kivistö ja 562 Itäkeskus – Lentoasema

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

- Kustannusvaikutus neutraali laskeneiden yksikkökustannusten myötä

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

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

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

Linja 805 Itäkeskus (M) - Myllypuro

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

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

Linja 962 Hyrylä-Sula-Kerava

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

- Kustannusvaikutus noin 5 000 € vuonna 2025 ja vuositasolla n. 13 000 € (Seutuliikenne Tuusula)

Linja 977(V) Kytömaa-Kerava

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

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

Tuusulanjärven länsipuolen joukkoliikennepalvelun perustaminen

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Kirkkonummen bussiliikenteen kehittäminen

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

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

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

Linnanrakentajantien katutyöt

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

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

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Hakaniemi

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

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

Mäkelänkadun perusparannustyö

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

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

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

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

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

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalin poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalia. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja/tai liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

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

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Metron Vartiokylänlahden siltatyömaan aikainen korvaava bussiliikenne

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

- Kustannusvaikutus noin 3 000 000 € vuonna 2025 (Helsingin sisäiset linjat).

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Metron kapasiteettihankkeen raidevirtapiirityöt

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

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

Hakaniemen ratikkakatkon korvaava bussi

Varaudumme täydentämään matkustajapalvelua raitioliiikenteen katkon ajaksi järjestelemällä alueen läheisyydessä liikennöitäviä bussilinjoja. Alueen ratikkayhteydet heikentyvät merkittävästi Pitkäsillan katkon myötä. Järjestelyt pyritään toteuttamaan mahdollisimman kustannustehokkaasti olemassa olemaan linjastoon tukeutuen. **Päätös alueen joukkoliikenteen järjestelyistä tehdään erikseen** toteutuneen kysyntädatan sekä kerätyn asiakasymmärryksen perusteella. Ratikkaliikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia poikkeavan bussiliikenteen järjestämisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi runkoverkon poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 725 000 € vuonna 2025 (Helsingin sisäinen liikenne).

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

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

Muutokset vuonna 2026

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

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

Lähijunaliikenne

Järvenpään junaliikenne

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

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

Espoon kaupunkirata (ESKA)

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

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

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

Pohjois-Haagan, Malminkartanon ja Kannelmäen asemien remontit

Juna-asemille ollaan teettämässä remonteja, jotka aiheuttavat mahdollisesti useiden kuukausien yksiraiteisuutta vuonna 2026. Remonttien tarkemmat ajankohdat sekä vaikutukset selviävät alkuvuodesta 2025. Vaikutukset tullaan huomioimaan seuraavan vuoden toiminta- ja taloussuunnitelmassa, joka kattaa vuodet 2026-2028. Työmailla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia operointikustannuksiin, asiakaskokemukseen ja lipputuloihin.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Raitioliikenne

Linjojen 4 ja 10 vuorovälin tihentäminen

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

Kun Mannerheimintien remontti vihdoinkin on ohi vuoden 2025 lopussa, on linjojen 4 ja 10 vuorovälejä tarkoitus tihentää, sillä matkustajamäärien odotetaan kasvavan reittien palautuessa normaaleiksi. Mannerheimintien poikkeusreittien aikana linjojen matkustajamäärät ovat oletustikin vähentyneet, kun osa matkustajista on siirtynyt nopeampiin bussiyhteyksiin. Esimerkiksi matka Meilahdesta keskustaan on ollut poikkeusreittien ajan raitiovaunulla 5–10 min hitaampi kuin bussilla, riippuen matkan tarkemmasta kohteesta. Matka-aika tulee nopeutumaan raitiovaunulla n. 6 minuuttia, kun linjat 4 ja 10 pääsevät kulkemaan taas koko matkan suoraan Mannerheimintietä.

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

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

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

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

Mäkelänkadun kiskotyöt

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

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Varaudutaan Kruunusiltojen ratikkaliikenteen aloitukseen vuonna 2027.

- Liikennettä valmistelevia kustannuksia 1 200 000 € vuonna 2026

Pikaraitiolinja 15

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Bussiliikenne

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

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

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

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

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

Linja 118 Tapiola–Suurpelto–Espoon keskus

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

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

Linja 163 Suvisaaristo–Kauklahti

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

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

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

Linja 520 Matinkylä (M)–Martinlaakso

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

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

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

Eteläisen Helsingin bussiliikenteen kehittäminen

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

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

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

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

- Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

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

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

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

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Hakaniemi

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen aikaisiin poikkeusreitteihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä.

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

Mäkelänkadun perusparannustyö

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2025-2027

Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen

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

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

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

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

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2026.
 - Espoon sisäinen liikenne n. 550 000 €
 - Poikkittainen seutuliikenne n. 350 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalin poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalia.

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

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

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

Muutokset vuonna 2027

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

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

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

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

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

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

Vantaan raitiotien rakentaminen

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

Raitioliikenne

Kaivokadun katko

Raitioliikenteessä varaudutaan Kaivokadun katkon alkavan kesäliikenteestä 2027. Kestoksi on arvioitu vuoden 2028 loppuun saakka, kun työmaahan yhdistetään myös Kaisaniemenkadun työt. Työmaan tarkemmat aluerajaukset ovat vielä epäselviä, joten tässä vaiheessa varaudumme ajattamaan kaiken Rautatieaseman kulkevan raitioliikenteen Aleksanterinkadun ja Kruununhaan kautta. Muutos pidentää matka-aikaa Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä muutamalla minuutilla, mutta ei aiheuta merkittäviä palvelualuepuutteita Aleksanterinkadun ollessa viereinen katu Kaivokadulle. Keskustan saavutettavuus kuitenkin heikkenee hieman.

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

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

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

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

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

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

Pikaraitiolinja 15

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

Bussiliikenne

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

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

Linja 56 Kalasatama (M)–Kannelmäki

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

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

Eteläisen jokilaakson teollisuusalueen joukkoliikennepalvelu

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

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

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

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

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

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

Kivistön liityntäliikenteen kehittäminen

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

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

Laajasalon linjastosuunnitelman käyttöönotto Kruunusiltojen ratikkaliikenteen käynnistyessä

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

- Kustannusvaikutus noin -900 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne).

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2027 aikana.**Vantaan raitiotien rakentaminen**

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjastoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalien poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalia.

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

Mäkelänkadun perusparannustyö

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

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

Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen

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

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

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

- Vantaan suunnan seutulinjat: 160 000 €

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. Työmaan on arvioitu alkavan tammikuussa 2027 Kruunusiltojen liikenteen käynnistyttyä ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle.

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

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

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

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

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

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

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

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

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

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

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 506,439 milj. euroa
(keskimääräinen subventio 56,9 %)

Kuntaosuudet 2025
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	357,9	131,4	3,3	99,8	10,8	13,1	5,5	7,9	2,2	631,9
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	359,1	132,3	3,3	100,2	10,9	13,1	5,5	7,9	2,2	634,6
%-jakautuma	56,6 %	20,8 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	-13,2	-3,9	-0,1	-2,8	-0,4	-0,3	-0,1	-0,2	-0,1	-21,1
Henkilöstökulut	20,3	6,1	0,2	4,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	32,8
Palvelujen ostot	32,4	9,3	0,2	6,4	0,8	0,7	0,3	0,4	0,1	50,6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	5,1	1,5	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	8,2
Rahoitusuotot ja -kulut	-1,1	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,7
Poistot	10,7	3,2	0,1	2,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	17,0
Yhteensä	54,7	16,0	0,4	11,4	1,4	1,3	0,5	0,8	0,2	86,7
%-jakautuma	63,1 %	18,5 %	0,5 %	13,2 %	1,6 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	117,2	97,4	0,7	16,3	1,1	2,5	0,4	0,6	0,1	236,2
%-jakautuma	49,6 %	41,2 %	0,3 %	6,9 %	0,5 %	1,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	529,8	244,8	4,3	127,5	13,3	16,9	6,4	9,2	2,5	954,8
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	531,1	245,7	4,3	127,9	13,4	16,9	6,4	9,3	2,5	957,5
%-jakautuma	55,5 %	25,7 %	0,5 %	13,4 %	1,4 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	240,5	77,0	1,8	63,3	9,6	7,9	2,8	4,5	0,6	408,0
%-jakautuma	58,9 %	18,9 %	0,4 %	15,5 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	289,3	167,8	2,5	64,2	3,8	9,0	3,6	4,7	2,0	546,8
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	290,6	168,6	2,5	64,6	3,8	9,0	3,6	4,7	2,0	549,5
%-jakautuma	52,9 %	30,7 %	0,5 %	11,8 %	0,7 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	19,286	7,123	-0,023	10,000	0,982	0,113	0,295	0,554	0,040	38,369
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,7
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapaosu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	21,6	8,2	0,0	10,8	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	43,1
%-jakautuma	50,1 %	19,0 %	0,0 %	25,2 %	2,6 %	0,6 %	0,9 %	1,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
Yhteensä	269,026	160,459	2,518	53,797	2,704	8,758	3,230	4,052	1,895	506,439
%-jakautuma	53,1 %	31,7 %	0,5 %	10,6 %	0,5 %	1,7 %	0,6 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	50,7 %	65,3 %	57,9 %	42,1 %	20,2 %	51,8 %	50,3 %	43,7 %	74,5 %	52,9 %
Vertailu kuntaosuudet TA2025 ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
TA2025	290,583	168,639	2,530	64,630	3,814	9,010	3,601	4,745	1,956	549,508
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	28,702	5,643	0,260	-0,408	0,248	0,832	-0,188	-0,061	0,436	35,464
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
TA2025	21,557	8,180	0,012	10,833	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	43,069
2024 TA	19,436	7,498	0,044	6,621	1,330	1,451	0,363	0,617	0,071	37,431
Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
TA2025	269,026	160,459	2,518	53,797	2,704	8,758	3,230	4,052	1,895	506,439
2024 TA	242,445	155,498	2,225	58,418	2,236	6,728	3,426	4,189	1,449	476,614
Erotus	26,581	4,961	0,293	-4,621	0,468	2,030	-0,196	-0,137	0,446	29,825
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TA2025	288,312	167,582	2,495	63,797	3,686	8,871	3,526	4,605	1,935	544,808
Subventio% kunnittain	54,3 %	68,2 %	57,4 %	49,9 %	27,6 %	52,4 %	54,9 %	49,6 %	76,1 %	56,9 %

Kuntaosuudet 2025 ilman infrakustannuksia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	357,9	131,4	3,3	99,8	10,8	13,1	5,5	7,9	2,2	631,9
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	359,1	132,3	3,3	100,2	10,9	13,1	5,5	7,9	2,2	634,6
%-jakautuma	56,6 %	20,8 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-13,2	-3,9	-0,1	-2,8	-0,4	-0,3	-0,1	-0,2	-0,1	-21,1
Henkilöstökulut	20,3	6,1	0,2	4,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	32,8
Palvelujen ostot	32,4	9,3	0,2	6,4	0,8	0,7	0,3	0,4	0,1	50,6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	5,1	1,5	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	8,2
Rahoitustuotot ja -kulut	-1,1	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,7
Poistot	10,7	3,2	0,1	2,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	17,0
Yhteensä	54,7	16,0	0,4	11,4	1,4	1,3	0,5	0,8	0,2	86,7
%-jakautuma	63,1 %	18,5 %	0,5 %	13,2 %	1,6 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	412,6	147,4	3,7	111,2	12,2	14,4	6,0	8,7	2,4	718,6
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	413,9	148,3	3,7	111,6	12,2	14,4	6,0	8,7	2,4	721,3
%-jakautuma	57,4 %	20,6 %	0,5 %	15,5 %	1,7 %	2,0 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	240,5	77,0	1,8	63,3	9,6	7,9	2,8	4,5	0,6	408,0
Yhteensä	240,5	77,0	1,8	63,3	9,6	7,9	2,8	4,5	0,6	408,0
%-jakautuma	58,9 %	18,9 %	0,4 %	15,5 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	172,1	70,4	1,9	47,9	2,7	6,5	3,2	4,1	1,8	310,6
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	173,4	71,3	1,9	48,4	2,7	6,5	3,2	4,2	1,8	313,3
%-jakautuma	55,3 %	22,8 %	0,6 %	15,4 %	0,9 %	2,1 %	1,0 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	19,3	7,1	0,0	10,0	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	38,4
Ed. vuosien yli-/alijäämä	19,3	7,1	0,0	10,0	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	38,4
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,7
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	21,6	8,2	0,0	10,8	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	43,1
%-jakautuma	50,1 %	19,0 %	0,0 %	25,2 %	2,6 %	0,6 %	0,9 %	1,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	151,832	63,098	1,863	37,526	1,584	6,245	2,854	3,487	1,748	270,239
Yhteensä	151,832	63,098	1,863	37,526	1,584	6,245	2,854	3,487	1,748	270,239
%-jakautuma	56,2 %	23,3 %	0,7 %	13,9 %	0,6 %	2,3 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	171,118	70,221	1,840	47,526	2,566	6,359	3,150	4,041	1,787	308,608
TA2025	171,118	70,221	1,840	47,526	2,566	6,359	3,150	4,041	1,787	308,608
Subventio% kunnittain	41,3 %	47,4 %	49,9 %	42,6 %	21,0 %	44,1 %	52,1 %	46,4 %	74,6 %	42,8 %

Erot kuntaosuuksissa 2025 06/2024 julkaistuun Alustavaan TTS-suunnitelmaan verrattuna

Alustavan talousarvioennusteen 2025 laskutettavaksi kuntaosuudeksi oli arvioitu 516,0 milj. euron suuriseksi ja keskimääräinen subventioaste (kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää) oli 55,9 %. Lopullisen TTS2025-2027 -esityksen mukainen laskutettava kuntaosuus talousarviovuodelle 2025 on 506,4 milj. euroa ja keskimääräinen subventioaste on 56,9 %.

Erot alustavan ja lopullisen talousarvioesityksen välillä selittyvät pääosin lipputulonäkymien muutoksella. Alustavassa talousarviossa lipputulokertymäksi oli arvioitu 418,6 milj. euroa, kun lopullisessa lipputuloja arvioidaan kertyvän 408,0 milj. euroa. Muutoksen taustalla on laskeneet lipputulonäkymät. Myös operointi- yleis- ja infrakustannuksissa on tapahtunut muutoksia, vaikka kuntaosuuslaskelman kokonaiskustannukset verrattuna alustavaan talousarvioon ovat laskeneet 3,8 milj. euroa. Operointikustannukset ovat laskeneet noin 6 milj. eurolla. Merkittävin ero tulee bussiliikenteen operointikuluista ja laskeneesta yksikköhintojen ennusteesta kustannustason maltillistumisen seurauksena. Infrakustannusten taso on kasvanut alustavasta talousarviosta noin 5,9 milj. euroa. Kustannusten kasvua selittää pääosin infrakuluihin tehty tarkennus Helsingin osalta. Kuntaosuuslaskelman yleiskustannukset (sis. muut toimintatuotot ja avustukset, rahoitustuotot ja -kulut sekä poistot) ovat laskeneet reilulla kolmella milj. eurolla. Muut toimintatuotot ovat kasvaneet mainostulojen ennusteen tarkentumisen (+3 milj. euroa) sekä kasvavien tarkastusmaksutuottojen (+0,9 milj. euroa) myötä. Palvelujen ostot ovat nousseet vajaalla milj. eurolla, mikä selittyy pääosin ICT-kustannusten nousulla ja tarkemmin lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmän perusjärjestelmäuudistuksen oletettua suuremmilla kustannuksilla ja kyseisen hankkeen aikataulun viivästymisellä.

Lipputulojen ja kustannusten absoluuttisten muutosten lisäksi kuntaosuuksiin vaikuttaa myös lipputulojen ja matkustusdatan kuntakohtaiset muutokset tuoreimman datan myötä. Lisäksi kuntakohtaiset lipputulot ovat päivittyneet lopulliseen talousarvioon tuoreimman E-vyöhykkeen analyysin myötä. Merkittävimmät muutokset ovat tapahtuneet E- ja D-vyöhykeyhdistelmien lipputuloissa.

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025 (Alustava TTS2025-2027)	361,3	132,6	3,3	103,0	10,8	13,8	5,7	8,0	2,3	640,7
TA2025 (TTS2025-2027)	359,1	132,3	3,3	100,2	10,9	13,1	5,5	7,9	2,2	634,6
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	56,0	17,5	0,4	12,0	1,3	1,4	0,6	0,8	0,2	90,3
TA2025	54,7	16,0	0,4	11,4	1,4	1,3	0,5	0,8	0,2	86,7
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	112,2	97,1	0,6	15,8	1,1	2,5	0,4	0,5	0,1	230,3
TA2025	117,2	97,4	0,7	16,3	1,1	2,5	0,4	0,6	0,1	236,2
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	529,5	247,2	4,3	130,8	13,3	17,7	6,6	9,3	2,6	961,3
TA2025	531,1	245,7	4,3	127,9	13,4	16,9	6,4	9,3	2,5	957,5
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	245,3	77,2	1,9	66,5	9,6	8,1	3,3	6,0	0,7	418,6
TA2025	240,5	77,0	1,8	63,3	9,6	7,9	2,8	4,5	0,6	408,0
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	284,2	169,9	2,4	64,3	3,7	9,6	3,3	3,3	1,9	542,7
TA2025	290,6	168,6	2,5	64,6	3,8	9,0	3,6	4,7	2,0	549,5
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	8,1	6,5	0,1	8,6	1,5	0,6	0,5	0,8	0,0	26,7
TA2025	21,6	8,2	0,0	10,8	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	43,1
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	276,094	163,393	2,352	55,727	2,149	9,070	2,850	2,512	1,901	516,048
TA2025	269,026	160,459	2,518	53,797	2,704	8,758	3,230	4,052	1,895	506,439
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE2025	281,806	168,800	2,368	63,410	3,540	9,482	3,231	3,164	1,902	537,703
Subventio% kunnittain	53,2 %	68,3 %	54,6 %	48,5 %	26,7 %	53,6 %	48,7 %	33,9 %	72,6 %	55,9 %
TA2025	288,312	167,582	2,495	63,797	3,686	8,871	3,526	4,605	1,935	544,808
Subventio% kunnittain	54,3 %	68,2 %	57,4 %	49,9 %	27,6 %	52,4 %	54,9 %	49,6 %	76,1 %	56,9 %

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2026 yhteensä 534,647 milj. euroa
(keskimääräinen subventio 56,8 %)

Kuntaosuudet 2026
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	362,2	134,3	3,3	100,8	11,0	13,1	5,6	8,1	2,3	640,6
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	363,4	135,2	3,3	101,3	11,0	13,1	5,6	8,1	2,3	643,3
%-jakautuma	56,5 %	21,0 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-9,5	-2,9	-0,1	-2,1	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-15,3
Henkilöstökulut	20,7	6,2	0,2	4,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,5
Palvelujen ostot	31,3	9,0	0,2	6,2	0,8	0,7	0,2	0,4	0,1	48,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	5,1	1,5	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	8,1
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,8	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3
Poistot	12,7	3,7	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,1
Yhteensä	60,0	17,5	0,5	12,4	1,5	1,4	0,5	0,8	0,2	94,8
%-jakautuma	63,2 %	18,5 %	0,5 %	13,1 %	1,6 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	121,4	93,9	0,7	16,0	1,1	2,4	0,4	0,6	0,1	236,5
%-jakautuma	51,3 %	39,7 %	0,3 %	6,8 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	543,5	245,7	4,4	129,2	13,5	16,9	6,5	9,5	2,6	971,9
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	544,8	246,6	4,4	129,7	13,6	16,9	6,6	9,5	2,6	974,6
%-jakautuma	55,9 %	25,3 %	0,5 %	13,3 %	1,4 %	1,7 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	245,3	78,6	1,9	64,5	9,7	8,1	2,9	4,6	0,6	416,2
%-jakautuma	58,9 %	18,9 %	0,4 %	15,5 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	298,2	167,1	2,5	64,7	3,8	8,8	3,7	4,9	2,0	555,7
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	299,5	168,0	2,5	65,2	3,8	8,8	3,7	4,9	2,0	558,4
%-jakautuma	53,6 %	30,1 %	0,5 %	11,7 %	0,7 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	7,1	0,0	10,0	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	19,1
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,7
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	2,3	8,2	0,0	10,8	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	23,8
%-jakautuma	9,6 %	34,4 %	0,0 %	45,5 %	4,7 %	1,1 %	1,6 %	2,9 %	0,3 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	297,209	169,829	2,531	54,335	2,703	8,597	3,314	4,215	1,914	534,647
%-jakautuma	55,6 %	29,9 %	0,5 %	10,2 %	0,5 %	1,6 %	0,6 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	54,6 %	64,8 %	57,6 %	41,9 %	19,9 %	50,8 %	50,5 %	44,2 %	74,4 %	54,9 %
Vertailu kuntaosuudet TS2026 ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026	299,480	168,009	2,543	65,168	3,813	8,849	3,685	4,909	1,974	558,431
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	37,599	5,013	0,273	0,130	0,247	0,671	-0,104	0,102	0,455	44,386
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026	2,271	8,180	0,012	10,833	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	23,783
2024 TA	19,436	7,498	0,044	6,621	1,330	1,451	0,363	0,617	0,071	37,431
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026	297,2090	169,829	2,531	54,335	2,703	8,597	3,314	4,215	1,914	534,647
2024 TA	242,445	155,498	2,225	58,418	2,236	6,728	3,426	4,189	1,449	476,614
Erotus	54,764	4,331	0,306	-4,083	0,467	1,869	-0,112	0,026	0,465	58,033
TA:n alijäämän kertyminen										
Ero ylijäämien käytössä	16,370	6,091	-0,003	5,501	1,156	1,263	0,260	0,431	0,042	31,111
	38,4	-1,8	0,3	-9,6	-0,7	0,6	-0,4	-0,4	0,4	26,9
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2026	297,209	166,952	2,508	64,335	3,685	8,710	3,610	4,768	1,954	553,730
Subventio% kunnittain	54,6 %	67,7 %	57,1 %	49,6 %	27,2 %	51,5 %	55,0 %	50,0 %	75,9 %	56,8 %

Kuntaosuudet 2026 ilman infrakustannuksia
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonus	362,2	134,3	3,3	100,8	11,0	13,1	5,6	8,1	2,3	640,6
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	363,4	135,2	3,3	101,3	11,0	13,1	5,6	8,1	2,3	643,3
%-jakautuma	56,5 %	21,0 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-9,5	-2,9	-0,1	-2,1	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-15,3
Henkilöstökulut	20,7	6,2	0,2	4,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,5
Palvelujen ostot	31,3	9,0	0,2	6,2	0,8	0,7	0,2	0,4	0,1	48,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	5,1	1,5	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	8,1
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,8	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3
Poistot	12,7	3,7	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,1
Yhteensä	60,0	17,5	0,5	12,4	1,5	1,4	0,5	0,8	0,2	94,8
%-jakautuma	63,2 %	18,5 %	0,5 %	13,1 %	1,6 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	422,1	151,8	3,7	113,3	12,4	14,5	6,2	8,9	2,4	735,4
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	423,4	152,7	3,7	113,7	12,5	14,5	6,2	9,0	2,4	738,1
%-jakautuma	57,4 %	20,7 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	2,0 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	245,3	78,6	1,9	64,5	9,7	8,1	2,9	4,6	0,6	416,2
%-jakautuma	58,9 %	18,9 %	0,4 %	15,5 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	176,8	73,2	1,9	48,7	2,7	6,5	3,3	4,3	1,8	319,2
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	178,1	74,1	1,9	49,2	2,7	6,5	3,3	4,3	1,8	321,9
%-jakautuma	55,3 %	23,0 %	0,6 %	15,3 %	0,8 %	2,0 %	1,0 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	0,0	7,1	0,0	10,0	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	19,1
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	7,1	0,0	10,0	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	19,1
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,7
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	2,3	8,2	0,0	10,8	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	23,8
%-jakautuma	9,6 %	34,4 %	0,0 %	45,5 %	4,7 %	1,1 %	1,6 %	2,9 %	0,3 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	175,807	65,939	1,872	38,345	1,619	6,211	2,928	3,650	1,769	298,141
%-jakautuma	59,0 %	22,1 %	0,6 %	12,9 %	0,5 %	2,1 %	1,0 %	1,2 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	175,807	73,062	1,849	48,345	2,600	6,324	3,224	4,203	1,809	317,224
Subventio% kunnittain	41,5 %	47,8 %	49,5 %	42,5 %	20,8 %	43,5 %	52,2 %	46,9 %	74,5 %	43,0 %

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 yhteensä 564,353 milj. euroa
(keskimääräinen subventio 56,9 %)

Kuntaosuudet 2027
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	372,5	137,4	3,4	103,3	11,3	13,4	5,7	8,3	2,3	657,6
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	373,7	138,2	3,4	103,8	11,4	13,4	5,8	8,4	2,3	660,3
%-jakautuma	56,6 %	20,9 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	-9,5	-2,9	-0,1	-2,1	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-15,4
Henkilöstökulut	21,2	6,4	0,2	4,6	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	34,3
Palvelujen ostot	30,3	8,7	0,2	6,0	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	47,3
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	5,1	1,5	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	8,1
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,8	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3
Poistot	12,7	3,7	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,1
Yhteensä	59,4	17,4	0,4	12,3	1,5	1,4	0,5	0,8	0,2	94,0
%-jakautuma	63,2 %	18,5 %	0,5 %	13,1 %	1,6 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	124,8	95,8	0,7	15,9	1,1	2,4	0,4	0,6	0,1	241,8
%-jakautuma	51,6 %	39,6 %	0,3 %	6,6 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	556,7	250,5	4,5	131,6	13,9	17,2	6,7	9,7	2,6	993,4
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	558,0	251,4	4,5	132,0	13,9	17,2	6,7	9,8	2,6	996,1
%-jakautuma	56,0 %	25,2 %	0,5 %	13,3 %	1,4 %	1,7 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	250,2	80,2	1,9	65,8	9,9	8,2	2,9	4,7	0,6	424,5
%-jakautuma	58,9 %	18,9 %	0,4 %	15,5 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	306,5	170,3	2,6	65,8	4,0	9,0	3,7	5,0	2,0	568,9
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	307,8	171,2	2,6	66,3	4,0	9,0	3,7	5,0	2,0	571,6
%-jakautuma	53,8 %	30,0 %	0,5 %	11,6 %	0,7 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,6	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	2,6
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,6	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	2,6
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,7
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapaosuus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	2,3	1,1	0,0	1,4	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	7,3
%-jakautuma	31,2 %	14,5 %	0,2 %	19,8 %	15,3 %	3,5 %	5,1 %	9,5 %	0,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	305,503	170,155	2,592	64,815	2,879	8,733	3,373	4,355	1,948	564,353
%-jakautuma	54,1 %	30,2 %	0,5 %	11,5 %	0,5 %	1,5 %	0,6 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	54,7 %	67,7 %	57,7 %	49,1 %	20,7 %	50,7 %	50,5 %	44,6 %	74,3 %	56,7 %
Vertailu kuntaosuudet TS2027 ja 2024 TA, ennen vähennyksiä										
Yhteensä	307,775	171,213	2,603	66,257	3,989	8,985	3,744	5,049	2,008	571,623
TS2027	307,775	171,213	2,603	66,257	3,989	8,985	3,744	5,049	2,008	571,623
2024 TA	261,881	162,996	2,270	65,038	3,566	8,178	3,789	4,807	1,519	514,044
Erotus	45,893	8,216	0,334	1,219	0,423	0,807	-0,044	0,242	0,489	57,578
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	2,271	1,057	0,012	1,442	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	7,270
TS2027	2,271	1,057	0,012	1,442	1,110	0,252	0,371	0,694	0,060	7,270
2024 TA	19,436	7,498	0,044	6,621	1,330	1,451	0,363	0,617	0,071	37,431
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	305,503	170,155	2,592	64,815	2,879	8,733	3,373	4,355	1,948	564,353
TS2027	305,503	170,155	2,592	64,815	2,879	8,733	3,373	4,355	1,948	564,353
2024 TA	242,445	155,498	2,225	58,418	2,236	6,728	3,426	4,189	1,449	476,614
Erotus	63,058	14,657	0,367	6,397	0,643	2,005	-0,053	0,166	0,499	87,739
TA:n alijäämän kertyminen										
Yhteensä	16,370	6,091	-0,003	5,501	1,156	1,263	0,260	0,431	0,042	31,111
TA:n alijäämän kertyminen	16,370	6,091	-0,003	5,501	1,156	1,263	0,260	0,431	0,042	31,111
Ero ylijäämien käytössä	46,7	8,6	0,4	0,9	-0,5	0,7	-0,3	-0,3	0,5	56,6
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
Yhteensä	305,503	170,155	2,569	65,424	3,861	8,846	3,669	4,908	1,988	566,923
Subventio% kunnittain	54,7 %	67,7 %	57,2 %	49,6 %	27,7 %	51,4 %	55,0 %	50,3 %	75,9 %	56,9 %

Kuntaosuudet 2027 ilman infrakustannuksia
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonus	372,5	137,4	3,4	103,3	11,3	13,4	5,7	8,3	2,3	657,6
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	373,7	138,2	3,4	103,8	11,4	13,4	5,8	8,4	2,3	660,3
%-jakautuma	56,6 %	20,9 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-9,5	-2,9	-0,1	-2,1	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	0,0	-15,4
Henkilöstökulut	21,2	6,4	0,2	4,6	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	34,3
Palvelujen ostot	30,3	8,7	0,2	6,0	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	47,3
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	5,1	1,5	0,0	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	8,1
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,8	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3
Poistot	12,7	3,7	0,1	2,7	0,3	0,3	0,1	0,2	0,0	20,1
Yhteensä	59,4	17,4	0,4	12,3	1,5	1,4	0,5	0,8	0,2	94,0
%-jakautuma	63,2 %	18,5 %	0,5 %	13,1 %	1,6 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	431,9	154,7	3,8	115,7	12,8	14,8	6,3	9,2	2,5	751,6
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Yhteensä	433,2	155,6	3,8	116,1	12,8	14,8	6,3	9,2	2,5	754,3
%-jakautuma	57,4 %	20,6 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	2,0 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	250,2	80,2	1,9	65,8	9,9	8,2	2,9	4,7	0,6	424,5
%-jakautuma	58,9 %	18,9 %	0,4 %	15,5 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	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	181,7	74,6	1,9	49,9	2,9	6,5	3,3	4,4	1,9	327,1
Yhteensä	182,9	75,4	1,9	50,3	2,9	6,6	3,4	4,5	1,9	329,8
%-jakautuma	55,5 %	22,9 %	0,6 %	15,3 %	0,9 %	2,0 %	1,0 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,6	1,0	0,1	0,3	0,6	0,0	2,6
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,7
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapaosu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	2,3	1,1	0,0	1,4	1,1	0,3	0,4	0,7	0,1	7,3
%-jakautuma	31,2 %	14,5 %	0,2 %	19,8 %	15,3 %	3,5 %	5,1 %	9,5 %	0,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	180,655	74,388	1,929	48,902	1,798	6,309	2,988	3,786	1,801	322,554
%-jakautuma	56,0 %	23,1 %	0,6 %	15,2 %	0,6 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS2027	180,655	74,388	1,906	49,511	2,779	6,423	3,283	4,340	1,840	325,124
Subventio% kunnittain	41,7 %	47,8 %	49,8 %	42,6 %	21,6 %	43,4 %	52,2 %	47,2 %	74,4 %	43,1 %

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 matkustajakilometriä perusteella. Operointikuluista vähennetään niihin suoraan kohdistuva mahdollinen edelleenlaskutus.

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, poikkitaist seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometriä perusteella.

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

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajituskimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometriä 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 junayksikkökilometriä 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 PR15 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL- organisaation eri yksiköiden nettokuluja lukuun ottamatta operointi- ja inf-rakuluja.

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

Joukkoliikenteen tulosalueen 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 (joukkoliikenneinfraan investoiville jäsenkunnille maksettavat infran käyttökorvaukset)

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa. Pikaraitioliikenteen PR550 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

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

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

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

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. E-vyöhykkeen lipputulojen kuntajakaumien oletukset perustuvat helmet-mallilla tuotettuun mallinnukseen ja analyysiin lippulajikohtaisten lipputulojen muutoksista ja siirtymistä kuntalaisittain koko HSL-alueella. Merkittävimmät muuttujat tässä tarkastelussa olivat matkustusmäärien ja lipunhintojen muutokset. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lippituloista 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.

**LIITE 5:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2027**

76

Suoriteseuranta 2010-2027 (yhteenvedo)

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024/OVK3	TA2025	2026 TS	2027 TS
Lipputulot M€	243,5	252,8	269,7	277,9	287,3	307,0	331,4	357,7	370,1	383,1	243,3	235,3	309,7	376,4	370,0	408,0	416,2	424,5
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	828,5	891,7	957,5	974,6	996,1
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	558,9	598,1	633,4	642,1	659,1
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	148,34	141,00	141,7	197,5	220,6	236,2	236,5	241,8
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	72,1	73,1	87,9	96,0	95,2
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	238	304	344	362	384	392	401
Linjakilometrit (milj.)	105	106	107	107	111	114	114	116	113	118	116	114	113	115	119	121	121	121
Paikkakilometrit (milj.) *	9 530	9 818	9 737	10 014	10 710	11 332	11 619	14 309	15 688	16 061	15 442	15 492	14 407	15 884	17 004	16 992	16 997	16 992
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 530	8 075	7674	8124	8659	8642	8645	8642
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1567	2004,5	2265,8	2339,5	2520,4	2532,8	2572,7
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,33 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,29 €	2,40 €	1,98 €	1,836 €	1,85 €	1,88 €	1,88 €	1,88 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / nousut	1,47 €	1,51 €	1,58 €	1,61 €	1,64 €	1,64 €	1,66 €	1,73 €	1,84 €	1,87 €	2,88 €	3,00 €	2,44 €	2,41 €	2,46 €	2,49 €	2,49 €	2,49 €
Kokonaiskustannukset pl. infra € / matk.km	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,22 €	0,21 €	0,21 €	0,21 €	0,23 €	0,22 €	0,35 €	0,36 €	0,30 €	0,28 €	0,29 €	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 €	0,37 €	0,38 €	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 €	1,62 €	1,65 €	1,65 €	1,64 €	1,65 €
Operointikustannukset € / linja-km	3,65 €	3,83 €	4,08 €	4,20 €	4,19 €	4,12 €	4,17 €	4,32 €	4,41 €	4,36 €	4,38 €	4,37 €	4,66 €	4,87 €	5,05 €	5,25 €	5,32 €	5,46 €
Operointikustannukset € / paikka-km	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €
Operointikustannukset € / istuin-km	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,08 €
Infrakustannukset € / nousut	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,19 €	0,19 €	0,23 €	0,24 €	0,36 €	0,38 €	0,59 €	0,59 €	0,47 €	0,57 €	0,61 €	0,62 €	0,60 €	0,60 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	53 %	49 %	53 %	58 %	57 %	57 %	57 %

