

**Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2025
Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän
yhtymäkokoukselle**



SISÄLLYSLUETTELO

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2025	2
2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista	2
3. Arviointikriteerit tilikaudella 2025	5
• Strategian ja tuloskortin toteutuminen 2025	7
• Henkilöstö	11
• Talousarvion 2025 toteutuminen	12
• Asiakastytyväisyys 2025	14
• Infrakustannukset.	16
• Esitys yhtymäkokoukselle	19

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2025 Helsingin Seudun Liikenne – kuntayhtymän yhtymäkokoukselle

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2025

Yhtymäkokouksen toimikaudeksi 2025–2029 valitseman tarkastuslautakunnan kokoonpano on seuraava: puheenjohtaja Tapio Saarelainen (varajäsen Emilia Knaapi), varapuheenjohtaja Jouko Koskinen (Milla Friman), jäsen Aino Tuominen (varajäsen Outi Lindqvist), jäsen Heidi Kuusisto (Lasse Haavasoja) ja jäsen Viljo Parkkila (varajäsen Kauko Passi).

Tarkastuslautakunta valittiin yhtymäkokouksessa 17.6.2025 §7. Tarkastuslautakunta on kokoontunut vuoden 2025 arviointia varten syksyn 2025 aikana 4 kertaa ja vuoden 2026 aikana 6 kertaa. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi JHT, KHT Tiina Lind BDO Oy:stä.

Tarkastuslautakunta on laatinut tilikauden 2025 kattavan alustavan arviointisuunnitelman, joka täsmentyi vuoden kuluessa. Arviointisuunnitelmaan perustuen tarkastuslautakunta on haastatellut HSL:n johtavia viranhaltijoita, kuullut tilintarkastajaa ja arvioinut HSL:n toiminnan tavoitteiden toteutumista, tehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vaikuttavuutta. Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikauden 2025 osalta olivat:

- Myynnin ja nousujen kehitys
- Lipputili-hanke
- HSL:n strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2025
- Henkilöstön tyytyväisyys
- Talousarvion 2025 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta
- Asiakastyytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
- Infrakorvaukset
- Datan hallinta ja tietosuoja
- Tilinpäätös 2025

2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista

Tarkastuslautakunta on koontanut alla olevaan yhteenvetoon keskeisimmät tilikauteen 2025 kohdistuvaan arviointityöhön liittyvät havainnot ja esitykset.

Strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2025

Päästöttömän joukkoliikenteen mittarina on CO₂-päästöt. Strategisena tavoitteena oli vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen CO₂-päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Tilikaudella 2025 hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 81,1 % vuoteen 2010 verrattuna ja toteuma jäi vuoden 2025 tavoitteesta. Tavoitteen toteutumisen voidaan arvioida olevan mahdollista saavuttaa tulevaisuudessa sähköbussien yleistymisen myötä, kuitenkin myöhässä suunnitellusta aika-

taulusta. Ilmastokompensaatioiden ostamista ei tehty taloudellisista syistä, jolla voidaan arvioida olevan vaikutusta päästöttömän joukkoliikenteen kokonaisvaltaisen tavoitteen saavuttamisessa. Tarkastuslautakunta ehdottaa, että ilmastokompensaatioihin varataan riittävästi resursseja jatkossa.

Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa tavoite ei näin ollen aivan toteutunut. Strateginen tavoite vuodelle 2025 oli 400 milj. nousua, mutta jäätin nousijamäärissä 381 milj. nousuun. Matkustajamäärän tavoiteltu määrä jäi saavuttamatta. Uudet liikenneinvestoinnit esimerkiksi pikaratiekat eivät ole toimineet kaikilta osin niin kuin on ajateltu. Kustannuksia on tullut lisää mutta matkustajamäärä, ja joukkoliikenteen käyttö ei ole kasvanut samassa suhteessa. Joukkoliikenteen käytön kasvussa voidaan arvioida olevan myönteistä kehitystä, sillä vuonna 2025 joukkoliikenteen käyttö nousujen arvioidulla määrällä mitattuna on kasvanut 5,5 %, seudullisen väestön kasvun ollessa 1,9 %. Tarkastuslautakunta suosittelee pohtimaan uusia keinoja kasvattamaan joukkoliikenteen käyttöä. Tarkastuslautakunta suosittaa samalla lisäämään nousujen määrän mittauksen lisäksi julkisen liikenteen osuuden seuraamista yhdeksi mittariksi.

Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden strategisena mittarina on matkustajakilometrin hinnan kehitys (ilman infrakustannuksia). Tavoitteena vuoden 2025 matkustajakilometrikustannukseksi oli 0,29 €/matk.km ja sen toteuma päätyi sentin alle talousarvion tavoitteen ollessa 0,28 €/matk.km. Kustannustehokkaan joukkoliikenteen mittarina olleeseen tavoitteeseen on melkein päästy, mutta kun huomioidaan infrakustannusten kasvu mitä ei lasketa tunnuslukuun voi haastaa tavoitteeseen pääsemistä. Jatkuvat joukkoliikenteen investoinnit ja palvelutason nostaminen vaikeuttaa tavoitteeseen pääsemistä. Tarkastuslautakunta suosittelee, että lasketaan mukaan infrakustannusten määrä, kun puhutaan liikenteen kustannuksista sekä esittää infrakustannusten parempaa tosiallista huomioimista.

HSL:n strategisiksi menestystekijöiksi, joiden avulla varmistetaan tavoitteiden saavuttaminen, oli määritelty oikea-aikaisen, laadukkaan tiedon hyödyntäminen kuten tiedolla johtaminen. Arvioidessa HSL:n tietopohjan tosiasiallista riittävyttä on kiinnitetty huomiota, että bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä sekä lipputiedoista on haastavaa saada nykyisin menetelmin riittävää tietoa, sillä HSL-sovelluksessa myytäviä mobiililippuja ei validoida liikennevälineeseen noustessa samaan tapaan kuin perinteisillä HSL-matkakorteilla lippua leimatessa. Tarkastuslautakunta esittää kehitettäväksi luotettavampaa ja tarkempaa tietoa antavaa tapaa kerätä tietoa matkustaja- ja nousumääristä sekä lipputiedoista, jotka ovat keskeisiä HSL:n toiminnan suunnittelun ja arvioinnin kannalta.

Tasapainoinen talous ei toteutunut, vaikka lipputulossa oli hyvää kehitystä. Tasapainoisen talouden strategiatavoitteen toteutumisen mittariksi on määritelty tulojen ja kuntasubvention kehitys. Tulot ilman kuntaosuuksia olivat yhteensä 419,4 milj. euroa, ja tavoitteena oli 435,0 milj. euroa. Keskimääräinen kuntasubventio oli 58,4 % kun tavoitteena oli 56,9 %. Merkittävin ero talousarvion toteutumisessa on lipputulosten jääminen -18,2 milj. euroa (-4,5 %) alle talousarvion. Lippujen tarkastuksesta voi päätellä liputtomuuden olevan edelleenkin ongelma ja siksi lipputuloja jää paljon saamatta. Tarkastuslautakunta suosittelee pohtimaan hyviä ratkaisuja, joilla voisi vähentää liputta matkustamista ja tulojen lisäystä. Esitettyihin liputta matkustamisen lukuihin perustuen, jos edes puolet liputta matkustaneista maksaisivat lippunsa olisi päästy lipunmyynnin tavoitteeseen. Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, ettei fossiilisten polttoaineiden geopolittisia riskejä ole huomioitu tarkoituksen mukaisesti. Tarkastuslautakunta esittää harkittavaksi polttoaineiden hintojen suojausta.

Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan henkilöstön tyytyväisyys on ollut vuonna 2025 hyvällä tasolla. Tarkastuslautakunta on kuitenkin kiinnittänyt huomiota lipuntarkastajien vaihtuvuuden suuruuteen sekä sairauspoissaolojen määrään, joita on suhteessa enemmän kuin muussa henkilöstössä. Sairauspoissaoloseuranta on osa työsuojelun yhteistoimintaa.

Talousarvion toteutuminen 2025

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on - 46,1 miljoonaa euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu - 38,4 miljoonan euron alijäämään. Talousarvion sitovat erät ovat toteutuneet rajojen puitteissa. Kuntaosuudet ovat kuitenkin jatkaneet kasvuaan ja olivat 352 euroa asukasta kohden HSL:n alueella, mikä tarkoittaa, että jäsenkunnat joutuivat osallistumaan HSL:n kustannusten kattamiseen enemmän kuin aiemmin. Rahoituksen tunnusluvut ja maksuvalmius heikkenivät selvästi ja huoleksi tulevaisuudessa voi tulla eteen uusien rahoitusjärjestelyiden tarve.

Tarkastuslautakunta esittää talouden hallitsemiseksi sitovuustasojen kehittämistä esimerkiksi niin, että tulosalueet olisivat vastuussa omista tuloksistaan ja tavoitteita olisi helpompi asettaa ja seurata tarkemmin tulosaluekohtaisesti. Samalla hallitus pystyisi seuraamaan tulosalueiden talouden ja toiminnan tavoitteiden toteutumista vuoden aikana ja tämä mahdollistaisi ajantasaisemmin päätöksiä toiminnan muutoksista.

Vuoden 2025 alijäämän jälkeen edellisten tilikausien ylijäämä on kutistunut noin 22 milj. euroon. Kuntayhtymää koskee alijäämän kattamisen velvollisuus samoin kuin kunnissa. Tämä tarkoittaa sitä, että jo vuonna 2026 on vaarana kattamattoman alijäämän syntyminen, jolloin pitää käynnistää toimenpiteitä alijäämän kattamiseksi. Tarkastuslautakunta suosittelee alijäämän mahdollisen kertymisen tarkkaa seurantaa.

Asiakastyytyväisyys

Tarkasteltaessa asiakastyytyväisyyttä käsittelevien selvitysten tuloksia, asiakastyytyväisyyden on havaittu laskeneen joukkoliikennevälineissä matkustaneiden osalta. Asiakkaista 79 % oli tyytyväisiä vuoden 2025 loppupuoliskolla. Lukema on yksi alhaisimmista HSL:n historiassa ja tarkastuslautakunta esittää tarkoituksenmukaisten selvitysten tekemistä, jotta toimintaa parannettaessa pystytään tekemään tietoon pohjautuvia päätöksiä asiakastyytyväisyyden korjaamiseksi. Tarkastuslautakunta huomauttaa, että asiakastyytyväisyys on laskenut yhtäjaksoisesti viimeiset 2 vuotta. Onko asialle jatkossa tehtävissä jotain korjaavia toimia? Erityisesti bussiliikenteessä asiakastyytyväisyys on alhainen 71 %. Asiakkaiden kuunteleminen on riittävää vain 43 % mielestä. Tarkastuslautakunta suosittelee etsimään tapoja parantaa asiakkaiden tyytyväisyyttä sekä asiakkaiden tarkoituksenmukaista kuuntelemista asiakastyytyväisyyden parantamiseksi sekä asiakasmäärien lisäämiseksi, joiden myötä on myös mahdollista lisätä matkustaja- ja nousumääriä sekä tuoda lisää lipputulaja.

Infrakorvaukset

Tarkastuslautakunta suosittelee, että uusia liikenneinvestointeja harkittaessa tulisi tuoda nykyistä selkeämmin esiin investointien aiheuttamat infrakustannukset HSL:lle. Joukkoliikenteen investointien välilliset tuotot kuuluvat jäsenkunnille. Liikenneinvestointien poisto- ja korkokulujen li-

säksi HSL:lle kohdistuu infran hallinto- ja ylläpitokustannukset, jotka ovat nopeasti kasvava kustannuserä. Tarkastuslautakunta suosittelee pohdittavaksi keinoja, joilla kasvattaa jäsenkuntien tietoisuutta joukkoliikenteen infrakustannusten luomasta paineesta HSL:n taloudenpitoon.

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan infrakustannukset jaetaan jäsenkunnille liikennevälineiden käytön perusteella. Haasteena on, että käyttöä koskeva arvio perustuu varsin harvoin toteutettavaan kyselytutkimukseen, jossa tietoja kerätään joukkoliikennettä käyttäviltä asiakailta. Ongelmana tässä on, että tämä tapa jakaa kustannuksia ei ole kovin tarkka ja voikin pohdita kuinka oikein infrakustannukset osuvat kuntien kesken?

3. Arviointikriteerit tilikaudella 2025

Kuntalain 121 ja 125 §:ssä on määritelty tarkastuslautakunnan ja tilintarkastajien tehtävistä, vastuista, tietojensaantioikeudesta ja raportoinnista. HSL:n hallintosäännön 29 §:ssä säädetään tarkastuslautakunnan kokouksista ja 30 §:ssä on annettu tarkastuslautakunnan tehtäviksi:

1. Seurattava tilintarkastajan tarkastussuunnitelman toteumista sekä muutoin seurattava tilintarkastajan tehtävien suorittamista ja tehtävä tarpeen mukaan esityksiä tilintarkastuksen kehittämiseksi,
2. huolehdittava siitä, että tilintarkastusta varten on tarpeelliset voimavarat, jotka mahdollistavat tilintarkastuksen suorittamisen hyvän tilintarkastustavan edellyttämässä laajuudessa, sekä
3. tehtävä aloitteita ja esityksiä tarkastuslautakunnan, tilintarkastajan ja sisäisen valvonnan tehtävien yhteensovittamisesta mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Tarkastuslautakunnan tehtävänä on seurata tavoitteiden ja talousarvion toteutumista. Onko toiminta järjestetty tuloksellisesti ja vaikuttavasti. Lisäksi pitää arvioida toiminnan taloudellisuutta ja tuottavuutta.

Kuntalain 84 §:ssä säädetyn mukaisesti tarkastuslautakunta valvoo sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja saattaa ilmoitukset yhtymäkokoukselle tiedoksi. HSL:n hallintosäännön § 27 mukaan tarkastuslautakunta valvoo kuntalaissa tarkoitetun sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja huolehtii sidonnaisuusrekisterin julkisten tietojen julkaisemisesta kuntayhtymän verkkosivuilla. Tarkastuslautakunta on sidonnaisuusrekisterin rekisterinpitäjä. Tarkastuslautakunnan on saatettava sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi hallitukselle ja yhtymäkokoukselle. Kaikki ilmoitukset on hyväksytty vuoden aikana ja lähetetty yhtymäkokoukselle tiedoksi.

Kuntalain 84 §:n mukaan kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan on tehtävä sidonnaisuusilmoitus johtotehtävistään sekä luottamustoimistaan elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä, merkittävästä varallisuudestaan sekä muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- ja virkatehtävien hoitamisessa. HSL:n tarkastuslautakunta on käsitellyt ja hyväksynyt HSL:n luottamushenkilöiden ja toimitusjohtajan sidonnaisuuksista tehdyt ilmoitukset ja sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

Hallintosäännön § 31 mukaan tarkastuslautakunta antaa yhtymäkokoukselle vähintään kaksi viikkoa ennen tilintarkastuskertomuksen käsittelyä arviointikertomuksessa arvionsa yhtymäkokouksen asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisesta edellisellä vuonna. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa arvionsa myös tilintarkastuskertomuksessa tehdyistä

muistutuksista sekä asianomaisten niistä antamista selityksistä ja hallituksen lausunnosta. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

HSL:n hallintosäännön 30 §:ssä säädetään tilintarkastajan ilmoituksista:

Tilintarkastuskertomuksessa on kuntalain 125 §:ssä mainitun lisäksi esitettävä lausunto 123 §:n 1 momentin mukaisista asioista. Kertomuksessa esitetään myös muut tilintarkastajan tarpeellisiksi katsomat asiat.

Tilintarkastaja ilmoittaa havaitsemistaan olennaisista epäkohdista viipymättä hallitukselle annetussa tilintarkastuspöytäkirjassa. Tilintarkastuspöytäkirja annetaan tiedoksi tarkastuslautakunnalle.

Tilintarkastaja ilmoittaa tarkastussuunnitelman toteutumisesta ja tarkastushavainnoistaan tarkastuslautakunnalle sen määrämällä tavalla.

Kuntayhtymälle asetetut, strategiasta johdetut, sitovat taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet ovat lainsäädännön perusteella arvioinnin ensisijaisena lähtökohtana. Taloudellisesti sitovat tavoitteet ovat yhtymäkokouksen vahvistamassa talousarviossa 2025, joka on osa talous- ja toimintasuunnitelmaa 2025–2027. Toiminnallisten tavoitteiden ja niiden toteutumista kuvaavien mittarien asettaminen ja aktiivinen seuranta ovat taloudellisten tavoitteiden lisäksi kuntayhtymän toiminnan operatiivisen johtamisen tärkein väline. Hyvin järjestetty sisäinen valvonta ja riskienhallinta tukevat sekä operatiivista että strategista johtamista ja ovat siksi kuntayhtymän strategian toteutumisen ohella tarkastuslautakunnan jatkuvia arviointikohteita.

Tämä arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämisehdotukset perustuvat alla oleviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027
- Tilinpäätös 2025
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämisehdotuksiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämisehdotusten toteuttaminen
- Tarkastuslautakunnan tilikauden kattavan työsuunnitelman mukaiset arviointikohteet ja niihin perustuvat johtavien viranhaltijoiden haastattelut
- Tarkastuslautakunnan muu seuranta ja arviointi (mm. hallitustyön seuranta, mediaseuranta, palautteet jäsenkunnista) tilikauden aikana
- HSL-kuntayhtymää koskevat sisäiset ohjeistukset ja hyväksytyt toimintaperiaatteet
- Tilintarkastajan tilikauden aikainen ja tilinpäätöstä 2025 koskeva raportointi
- Asiakastytyväisyytutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Edellisen arviointikertomuksen käsittely

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on päätöksessään 27.5.2025 § 2 käsitellyt tarkastuslautakunnan arviointikertomusta ja kehottanut hallituksen antamaan selvityksen vuoden 2025 aikana toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen toimenpiteiden takia on ryhdytty. Hallitus on antanut 26.08.2024 (§ 70) pitämässään kokouksessa kirjallisen selvityksen arviointikertomuksen 2024 havainnoista. Yhtymäkokous on käsitellyt hallituksen vastineen 25.11.2025 (§ 11).

Yhteenvetona tarkastuslautakunta toteaa, että edellisessä vuoden 2024 arviointikertomuksessa esitettyjen havaintojen ja kehittämisehdotuksien käsittely hallituksessa on ollut asianmukaista.

Tarkastuslautakunnan näkemykset ja kehittämisehdotukset on merkitty tekstissä lihavoidulla kulloinkin käsiteltävän aihekokonaisuuden yhteydessä.

• **Strategian ja tulokortin toteutuminen 2025**

Strategia hyväksytään hallituskausittain, yhtymäkokous hyväksyi 18.1.2022 HSL:n uuden strategian vuosille 2022–2025. Strategisille tavoitteille on määritelty mittarit ja tavoitetasot vuodelle 2025. Vuoden 2025 osalta strategisille tavoitteille määriteltiin välitavoitteet, joilla pyrittiin varmistamaan suuntaa ja vauhtia kohti vuoden 2025 tavoitteita. Vuoden 2025 strategisista tavoitteista olivat:

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
3. Kustannustehokas joukkoliikenne
4. Tasapainoinen talous

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seurantaa.

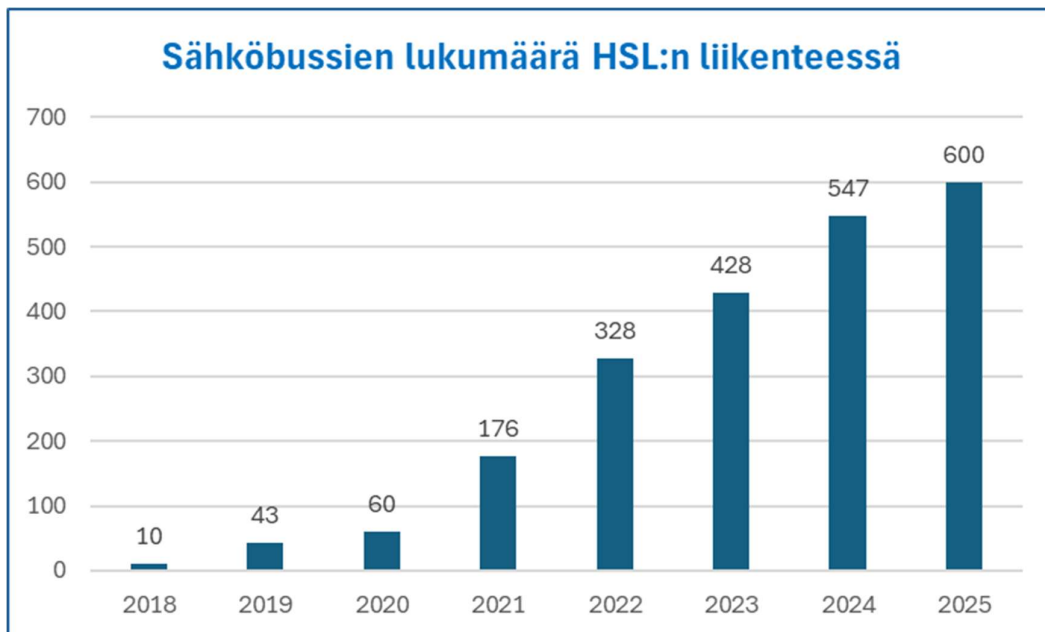
Strateginen tavoite	Mittari	2024	TA2025	TP2025	TP vrt. TA	Strategian tavoite 2025	Ennuste vrt. strategia
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	CO ₂ -päästöt	-71 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-83 % vrt. 2010 taso	●	-90 % vrt. 2010 taso	●
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousut	361 milj.	384 milj.	381 milj.	●	400 milj.	●
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometrikustannus pl. infra	0,29 €/km	0,29 €/km	0,28 €/km	●	0,25 €/km 0,29 €/km **	● ●
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä (ilman kuntaosuuksia)	396 M€	435 M€	419 M€	●	400 M€	●
	Kuntaosuus	57,5 %	56,9 %	58,3 %	●	50-55 %	●

** indeksikorjattu tavoite 2025

Tavoite kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Strategisena tavoite on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen CO₂ -päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Vuoteen 2035 mennessä tavoitteena on tarjota joukkoliikennepalvelut täysin päästöttömästi. Tilikaudella 2025 hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 81,1 % vuoteen 2010

verrattuina ja toteuma jäi vuoden 2025 tavoitteesta (tavoite -76 %). Vuonna 2025 uusia sähköbussseja otettiin käyttöön 64 kpl. Vuoden 2025 lopussa käytössä olevien sähköbussien määrä oli 600 kpl, joka vastaa noin 45 prosenttia HSL-alueen bussimäärästä. Päästöttömillä sähköbusseilla liikennöidään yli 48 % bussiliikenteen kokonaissuoritteista. Sähköbussien keskeisimpänä riskinä on kaluston valmistusmaan painottuminen Kiinaan. Valtaosa HSL-alueen sähköbusseista on valmistettu Kiinassa, mikä lisää riskejä kiristyneessä geopolittisessä tilanteessa. Sähköbussimarkkinoilla toimivien toimijoiden määrä Suomessa on pieni, mikä lisää markkinariskiä.



Tilikaudella 2025 HSL maksoi bussiyhtiöille yhteensä 2,2 milj. euroa ympäristöbonuksia, jotka menivät päästöjä alentavista biodieselin käytöstä hyväksytyjen tarjousten mukaisesti. HSL:n bussiliikenteessä on tällä hetkellä käytössä pääasiassa päästöttömiä sähköbusseja sekä Euro6-päästöluokan dieselbusseja. Sähköbussien määrän arvioidaan ylittävän 90 % tämän vuosikymmenen aikana. Koska dieselbussien määrä vähenee kovaa vauhtia, ympäristöbonukselle ei ole enää jatkossa selkeitä perusteluja. HSL:n hallitus päätti 10.12.2025 lakkauttaa ympäristöbonusjärjestelmän 1.1.2026 alkaen.

Tavoite: joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Strateginen välitavoite vuodelle 2025 oli 384 milj. matkustajamäärän saavuttaminen, mutta jäätin nousijamäärissä 381 milj. nousuun. Tavoite ei täytynyt aivan, matkustus kasvoi edellisvuodesta 20 milj. nousijan verran (5,5 %). Lähijunaliikenteessä nousijamäärät kasvoivat suhteellisesti eniten, 7,9 % (4,9 miljoonaa). Pikaraitiovaunun (linja 15) nousijamäärä laski hieman (-1,2 %) ja ilmeisesti kysyntä alkaa nyt asettua kohdalleen vuoden 2024 alkuinnostuksen jälkeen. Runkobussien matkustajamäärä kasvoi 7,9 % (3,7 miljoonaa). Metron nousijamäärä kasvoi 5,0 % (3,7 miljoonaa) ja raitiovaunujen 1,9 % (0,96 miljoonaa). Vuoden 2024 Rautatien metrokatkon jäljiltä matkustajat ovat siis hieman palanneet raitiovaunuista metroom, koska raitiovaunujen matkustajamäärä kasvoi vain

hieman linjan 13 aloittamisesta elokuussa 2024 huolimatta (2025 oli ensimmäinen kokonainen liikennöintivuosi).

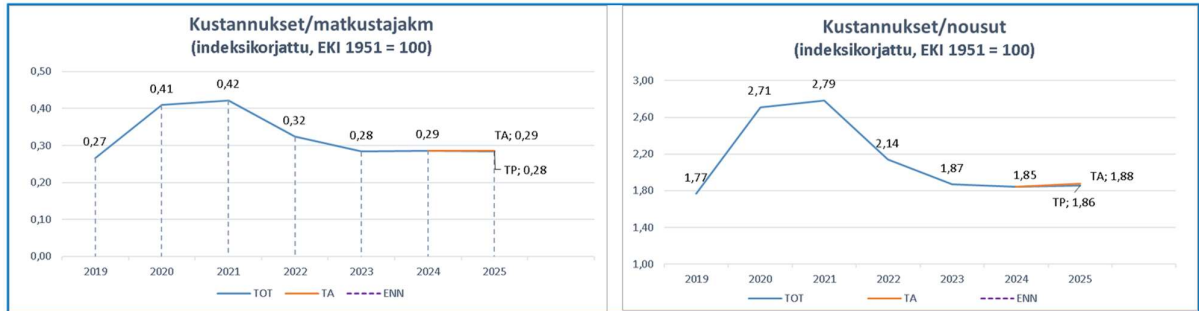
Työmaat ja niiden aiheuttamat poikkeusliikennejärjestelyt haastoivat koko liikennemarkkinaa, mutta erityisesti joukkoliikennettä. Työmaat pidentävät matka-aikoja ja heikentävät joukkoliikenteen luotettavuutta. Joukkoliikenteeseen vaikuttavia työmaita oli edellisen vuoden tapaan runsaasti eri puolilla HSL-aluetta vuonna 2025. Merkittävimpänä pitkäsilan remontti Helsingissä.

Mitjoonaa nousijaa	2025	2024	2019	Muutos abs 2025/2024	Muutos % 2025/2024	Muutos abs 2025/2019	Muutos % 2025/2019
Metro	78,389	74,668	92,563	3,721	5,0 %	-14,174	-15,3 %
Kantakaupungin raitioliikenne	50,306	49,346	56,764	0,960	1,9 %	-6,458	-11,4 %
Pikaraitiolinja 15	12,557	12,710		-0,153	-1,2 %		
Raitioliikenne	62,863	62,056					
Lautat	2,424	2,410	2,175	0,014	0,6 %	0,249	11,4 %
Bussi yhteensä	170,436	159,986	175,046	10,450	6,5 %	-4,610	-2,6 %
Helsinki sisäinen	72,806	67,097	77,533	5,709	8,5 %	-4,727	-6,1 %
josta runkolinjat 20,40, 500	9,799	8,977	1,238	0,822	9,2 %	8,561	
Espoo+Kauniainen sisäinen	19,652	18,960	27,085	0,692	3,6 %	-7,433	-27,4 %
Vantaa sisäinen	13,740	14,063	12,371	-0,323	-2,3 %	1,369	11,1 %
josta runkolinjat 570	5,414	5,052		0,362	7,2 %		
Kerava sisäinen	0,521	0,500	0,355	0,021	4,2 %	0,166	46,8 %
Kirkkonummi sisäinen	0,297	0,387	0,333	-0,090	-23,3 %	-0,036	-10,8 %
Sipoon ja Keravan sisäinen	0,407	0,435	0,477	-0,028	-6,4 %	-0,070	-14,7 %
Tuusulan sisäinen	0,342	0,348	0,193	-0,006	-1,7 %	0,149	77,2 %
Siuntio sisäinen	0,125	0,114		0,011	9,6 %		
Seutuliiikenne	61,914	56,533	55,321	5,381	9,5 %	6,593	11,9 %
josta runkolinjat 30,200, 300, 400, 510,520,530, 550, 560,600	35,658	33,130	18,284	2,528	7,6 %	17,374	95,0 %
ja muut seutulinjat	26,256	23,403	37,037	2,853	12,2 %	-10,781	-29,1 %
U-liikenne	0,632	1,549	1,374	-0,917	-59,2 %	-0,742	-54,0 %
Lähijunat	66,606	61,702	70,384	4,904	7,9 %	-3,778	-5,4 %
HSL-alue yhteensä	380,718	360,822	396,932	19,896	5,5 %	-16,214	-4,1 %
josta kaikki runkobussilinjat	50,871	47,159	19,522	3,712	7,9 %	31,349	160,6 %

Tavoite: kustannustehokas liikenne

Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden strategisena mittarina seuraamme matkustajakilometrin hinnan kehitystä (ilman infrakustannuksia). Tavoitteemme vuoden 2025 matkustajakilometrikustannukseksi oli 0,29 €/matk.km ja sen toteuma päättyi sentin alle talousarviotavoitteen ollen 0,28 €/matk.km. Vaikka strategiassa asetettuun vuoden 2025 tavoitteeseen emme päässeet, on matkustajakilometrin hinta korkea inflaatio huomioiden kehittynyt hyvin ja on indeksikorjatuilla luvuilla tarkasteltuna vuoden 2019 tasolla. Strategiamittarin tavoitteessa (0,25 €/matk.km) ei ole huomioitu inflaation vaikutusta.

Kustannukset per nousua kohti tavoiteltiin infrakulujen kanssa: 2,33 €/nousu ja ilman infrakuluja 1,77 €/nousu. Kustannukset per nousu ilman infrakustannuksia toteutuivat 1,87 €/nousu ja infrakustannukset huomioiden 2,50 €/nousu. Molemmat tavoitetasot jäivät tavoitteesta. Syynä tähän on ollut matkustajamäärien kehitys, kasvavat kustannukset.



Tavoite: tasapainoinen talous

Tasapainoisen talouden strategiatavoitteen toteutumisen mittariksi on määritelty tulojen ja kuntasubvention kehitys. Tulot ilman kuntaosuuksia ovat yhteensä 419,4 milj. euroa, kun tavoitelimme 435,0 milj. euron tuloja. Keskimääräinen kuntasubventio oli 58,4 % kun tavoitteemme oli 56,9 %. Merkittävin ero talousarvion toteumisissa on lipputulojen jääminen -18,2 milj. euroa (-4,5 %) alle talousarvion.

Lipputulot jäivät -18,2 milj. euroa alle vuoden 2025 talousarvioon kirjatusta tavoitteesta. Kelalta saatiin koulumatkatukea noin 21,7 milj. euroa. Vuoden 2025 myynti kasvoi edellisestä vuodesta 17,6 milj. euroa ollen 389,8 milj. euroa.

Vuoden aikana tarkastettiin matkaliput n. 3,1 miljoonalta matkustajalta. Siviiliasuissa tehtäviä tarkastuksia lisättiin edellisestä vuodesta ja niiden osuus kaikista tarkastuksista oli noin viisi prosenttia. Liputtomuusprosentti oli 3,86 (ed. vuonna 3,84).

Liikennemuodoittain liputtomuusprosentit olivat seuraavat:

- Raitiovaunu 3,57 %
- Lähijuna 3,83 %
- Metro 3,83 %
- Bussi 4,37 % (runkolinjat 7,56 %)
- Lautta 2,57 %
- Metro laituri 5,84 %

Tarkastuslautakunnan arvio

Päästöttömän joukkoliikenteen mittarina on CO₂-päästöt. Strategisena tavoitteena oli vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen CO₂-päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Tilikaudella 2025 hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 81,1 % vuoteen 2010 verrattuina ja toteuma jäi vuoden 2025 tavoitteesta. Tavoitteen toteutumisen voidaan arvioida olevan mahdollista saavuttaa tulevaisuudessa sähköbussien yleistymisen myötä, kuitenkin myöhässä suunnitellusta aikataulusta Ilmastokompensatioiden ostamista ei tehty taloudellisista syistä, jolla voidaan arvioida olevan vaikutusta päästöttömän joukkoliikenteen kokonaisvaltaisen tavoitteen saavuttamisessa. Tarkastuslautakunta ehdottaa, että ilmastokompensatioihin varataan riittävästi resursseja jatkossa.

Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa tavoite ei näin ollen aivan toteutunut. Strateginen tavoite vuodelle 2025 oli 400 milj. nousua, mutta jäätiin nousijamäärissä 381 milj. nousuun. Matkustajamäärän tavoiteltu määrä jäi saavuttamatta. Uudet liikenneinvestoinnit esimerkiksi pika-ratikka eivät ole toimineet kaikilta osin niin kuin on ajateltu. Kustannuksia on tullut lisää mutta matkustajamäärä, ja joukkoliikenteen käyttö ei ole kasvanut samassa suhteessa. Joukkoliikenteen käytön kasvussa voidaan arvioida olevan myönteistä kehitystä, sillä vuonna 2025 joukkoliikenteen käyttö nousujen arvioidulla määrällä mitattuna on kasvanut 5,5 %, seudullisen väestön kasvun ollessa 1,9 %. Tarkastuslautakunta suosittelee pohtimaan uusia keinoja kasvattamaan joukkoliikenteen käyttöä. Tarkastuslautakunta suosittaa samalla lisäämään nousujen määrän mittauksen lisäksi julkisen liikenteen osuuden seuraamista yhdeksi mittariksi.

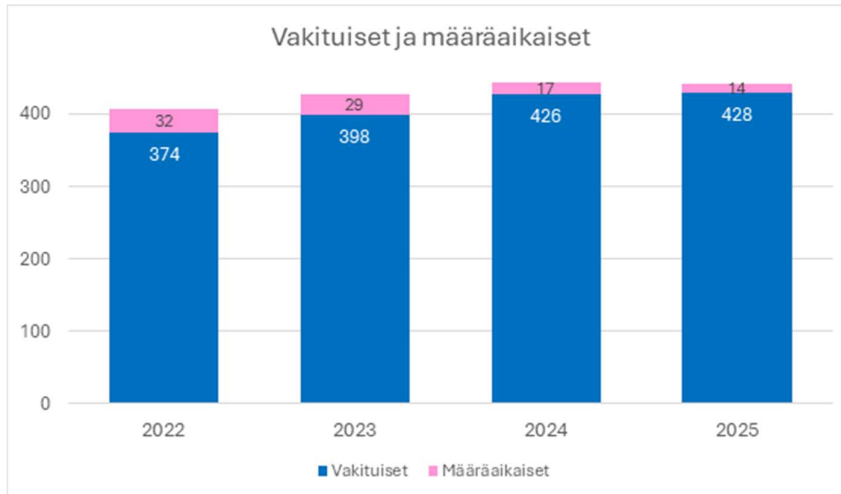
Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden strategisena mittarina on matkustajakilometrin hinnan kehitys (ilman infrakustannuksia). Tavoitteena vuoden 2025 matkustajakilometrikustannukseksi oli 0,29 €/matk.km ja sen toteuma päätyi sentin alle talousarvion tavoitteen ollen 0,28 €/matk.km. Kustannustehokkaan joukkoliikenteen mittarina olleeseen tavoitteeseen on melkein päästy, mutta kun huomioidaan infrakustannusten kasvu mitä ei lasketa tunnuslukuun voi haastaa tavoitteeseen pääsemistä. Jatkuvat joukkoliikenteen investoinnit ja palvelutason nostaminen vaikeuttaa tavoitteeseen pääsemistä. Tarkastuslautakunta suosittelee, että lasketaan mukaan infrakustannusten määrä, kun puhutaan liikenteen kustannuksista sekä esittää infrakustannusten parempaa tosiallista huomioimista.

HSL:n strategisiksi menestystekijöiksi, joiden avulla varmistetaan tavoitteiden saavuttaminen, oli määritelty oikea-aikaisen, laadukkaan tiedon hyödyntäminen kuten tiedolla johtaminen. Arviotaessa HSL:n tietopohjan tosiasiallista riittävyyttä on kiinnitetty huomiota, että bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä sekä lipputiedoista on haastavaa saada nykyisin menetelmin riittävää tietoa, sillä HSL-sovelluksessa myytäviä mobiililippuja ei validoida liikennevälineeseen noustessa samaan tapaan kuin perinteisillä HSL-matkakorteilla lippua leimatessa. Tarkastuslautakunta esittää kehitettäväksi luotettavampaa ja tarkempaa tietoa antavaa tapaa kerätä tietoa matkustaja- ja nousumääristä sekä lipputiedoista, jotka ovat keskeisiä HSL:n toiminnan suunnittelun ja arvioinnin kannalta.

Tasapainoinen talous ei toteutunut, vaikka lipputuloissa oli hyvää kehitystä. Tasapainoisen talouden strategiatavoitteen toteutumisen mittariksi on määritelty tulojen ja kuntasubvention kehitys. Tulot ilman kuntaosuuksia olivat yhteensä 419,4 milj. euroa, ja tavoitteena oli 435,0 milj. euroa. Keskimääräinen kuntasubventio oli 58,4 % kun tavoitteena oli 56,9 %. Merkittävin ero talousarvion toteumisissa on lipputulosten jääminen -18,2 milj. euroa (-4,5 %) alle talousarvion. Lippujen tarkastuksesta voi päätellä liputtomuuden olevan edelleenkin ongelma ja siksi lipputuloja jää paljon saamatta. Tarkastuslautakunta suosittelee pohtimaan hyviä ratkaisuja, joilla voisi vähentää liputta matkustamista ja tulojen lisäystä. Esitettyihin liputta matkustamisen lukuihin perustuen, jos edes puolet liputta matkustaneista maksaisivat lippunsa olisi päästy lipunmyynnin tavoitteeseen. Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, ettei fossiilisten polttoaineiden geopoliittisia riskejä ole huomioitu tarkoituksen mukaisesti. Tarkastuslautakunta esittää harkittavaksi polttoaineiden hintojen suojausta.

- **Henkilöstö**

Henkilöstön määrä pysytteli edellisen vuoden tasolla ja HSL:ssä oli vuoden 2025 lopussa 442 työntekijää (vuoden 2024 lopussa 443 työntekijää). Kokoaikaisesti työskenteli 93 % ja vakituisessa palvelussuhteessa oli 97 % henkilöstöstä. Määräaikaisista työsuhteista suurin osa on projekteihin liittyviä asi-
antuntijatehtäviä. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan myös asiakaspalvelussa.



Tilikauden päättymisen jälkeen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on käynnistänyt koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintaneuvottelut 16.3.2026. Neuvotteluissa käsitellään mahdollisia toiminnan uudelleenjärjestelyjä ja niihin liittyviä henkilöstövaikutuksia. Alustavien arvioiden mukaan toimenpiteillä voi olla vaikutuksia henkilöstön määrään sekä tehtävärakenteisiin.

Työsuhteen keskimääräinen kesto oli 11 vuotta ja lähtövaihtuvuus 4 %.

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan henkilöstön tyytyväisyys on ollut vuonna 2025 hyvällä tasolla. Tarkastuslautakunta on kuitenkin kiinnittänyt huomiota lipuntarkastajien vaihtuvuuden suuruuteen sekä sairauspoissaolojen määrään, joita on suhteessa enemmän kuin muussa henkilöstössä. Sairauspoissaoloseuranta on osa työsuojelun yhteistoimintaa.

• **Talousarvion 2025 toteutuminen**

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 46,1 miljoonaa euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 38,4 miljoonan euron alijäämään. Talousarviota heikomman tuloksen keskeinen syy oli lipputulojen alittuminen, erityisesti AB-vyöhykkeen tuloissa. Tätä kuitenkin pystyttiin osittain kompensoimaan operointikustannusten talousarvion alituksella, joka johtui pääosin kaupunkiraideliikenteen arvioitua maltillisemmasta yksikköhintojen kehityksestä.

Toimintatuotot kasvoivat 6,1 % ja toimintakulut 6,9 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli negatiivinen -30,0 milj. euroa, joka on -7,8 milj. euroa heikompi kuin edellisenä vuotena. Tämän vuoden toimintakatteeseen vaikutti pääosin lipputulojen jääminen talousarviotavoitteesta. HSL:n toimintakuluista 43,9 % voitiin kattaa muilla toimintatuotoilla ja valtion tuilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia.

Tunnusluvut	2025	2024	2023	2022	2021
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	96,9 %	97,5 %	105,6 %	111,0 %	103,9 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	43,9 %	44,2 %	49,4 %	52,7 %	48,9 %
Vuosikate/Poistot, %	-167,5 %	-141,0 %	256,5 %	425,5 %	161,1 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	352 €	336 €	334 €	312 €	287 €

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 925,8 milj. euroa, -15,6 milj. euroa (-1,7 %) alle talousarvion (TA: 941,4 milj. euroa), mutta 53,5 milj. euroa (6,1 %) yli vuoden 2024 toimintatuottojen (2024: 872,3 milj. euroa). Toimintatuotoista 42,1 % on lipputuloja ja 54,7 % kuntaosuuksia.

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputulolla tai muilla tuloilla. Laskutetut kuntaosuudet olivat yhteensä 506,4 milj. euroa ja toimintakuluista niillä katettiin 53,0 %. Kuntaosuudet kasvoivat edellisen vuoden tasosta 29,8 milj. euroa (6,3 %). Kuntien subventioprocentti vaihtelee suuresti mutta oli vuonna 2025 yhteensä 58,4 %.

Raakaöljyn, polttoaineiden ja sähkön hintataso on pysynyt vuoden 2025 ajan vakaalla tasolla. Hintatason ennustettavuuteen liittyy kuitenkin edelleen merkittäviä epävarmuuksia globaalien poliittisten epävarmuuksien ja konfliktien vuoksi. Bussiliikenteessä ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Sähkömarkkinoiden herkkyydet esimerkiksi joustojen ja niiden puutteiden suhteen voivat aiheuttaa huomattavia heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pulonkalojen ja kysyntäpiikkien ajankohtina. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehityksellä on enenevässä määrin merkitystä talouden toimintaympäristön kannalta.

Kuntayhtymä ei ole arvioinut tarpeelliseksi suojautumista bussiliikenteen polttoaineiden hintojen suuria korotuksia vastaan. Raitiovaunu- ja metroliikenteessä on suojauduttu sähkön hinnan suuria nousuja vastaan niin, että lähimmät ostot on eniten kiinnitetty sovittuun prosenttivälin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää riskinhallinnan kustannusten nouseminen liian suureksi.

Rahoituksen tunnusluvut	2025	2024	2023	2022	2021
Investointien tulorahoitus %	-132,0 %	-87,6 %	228,6 %	677,0 %	262,3 %
Kassan riittävyys, pv	21,6	51,0	64,3	47,7	38,3
Quick Ratio	1,04	1,64	2,31	2,12	1,49
Current Ratio	0,92	1,38	1,80	1,57	1,05

Kassan riittävyyden tunnusluku ilmaisee, monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa olemassa olevilla rahavaroilla. Kassan riittävyys oli vuoden lopussa edelleen hyvällä tasolla ollen 21,6 päivää, mutta heikkeni huomattavasti edellisen vuoden tasosta (ed. vuosi 51,0 päivää). Quick Ratio eli maksuvalmiussuhde kertoo, miten hyvin lyhytaikaisesti sidotuilla varoilla pystytään kattamaan lyhytaikaiset velat. Quick Ratio heikentyi edellisestä vuodesta ja oli 1,04. Tunnusluvun yleisen luokitusasteikon mukaan yli 1,0 on hyvää tasoa oleva tunnusluku ja juuri sen tason tunnusluku hienoisesti ylitti. Current Ratio eli käyttöpääomasuhde kertoo nopeakiertoisen omaisuuden ja nopeakiertoisten velkojen

suhteen. Keskimäärin yli kahden olevaa tunnuslukua pidetään hyvänä ja tyydyttävä on 1,0–2,0. Current Ratio heikentyi edellisestä vuodesta ollen 0,92.

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

	TA2025	Tilinpäätös 2025	ERO TA2025/TP2025	
Toimintamenot	965 000 000 €	955 798 206 €	-9 201 794	-1,0 %
Investointimenot	27 000 000 €	23 165 897 €	-3 834 103	-14,2 %
Kuntaosuudet	506 439 000 €	506 439 000 €	0	0,0 %

Investointien toteutuminen 2025

Vuoden 2025 Investointimenot ovat yhteensä 23,2 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion -3,8 milj. eurolla (-14,2 %). Rahoitusosuuksia kirjattiin 1,4 milj. euroa eli nettoinvestoinnit olivat 21,8 milj. euroa.

Talousarvion alittumiseen vaikuttanut merkittävin yksittäinen hanke oli Liikennedatan uudistaminen. Hankkeen noin 2,9 milj. euron alitus johtuu kuljettajapäätöshankinnan laajentamisesta koskemaan koko ajoneuvojärjestelmää, mikä viivästytti tarjouspyynnön julkaisua ja tarjosten jättöpäivää.

Tarkastuslautakunnan arvio

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on - 46,1 miljoonaa euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu - 38,4 miljoonan euron alijäämään. Talousarvion sitovat erät ovat toteutuneet rajojen puitteissa. Kuntaosuudet ovat kuitenkin jatkaneet kasvuaan ja olivat 352 euroa asukasta kohden HSL:n alueella, mikä tarkoittaa, että jäsenkunnat joutuivat osallistumaan HSL:n kustannusten kattamiseen enemmän kuin aiemmin. Rahoituksen tunnusluvut ja maksuvalmius heikkenivät selvästi ja huoleksi tulevaisuudessa voi tulla eteen uusien rahoitusjärjestelyiden tarve.

Tarkastuslautakunta esittää talouden hallitsemiseksi sitovuustasojen kehittämistä esimerkiksi niin, että tulosalueet olisivat vastuussa omista tuloksistaan ja tavoitteita olisi helpompi asettaa ja seurata tarkemmin tulosaluekohtaisesti. Samalla hallitus pystyisi seuraamaan tulosalueiden talouden ja toiminnan tavoitteiden toteutumista vuoden aikana ja tämä mahdollistaisi ajantasaisemmin päätöksiä toiminnan muutoksista.

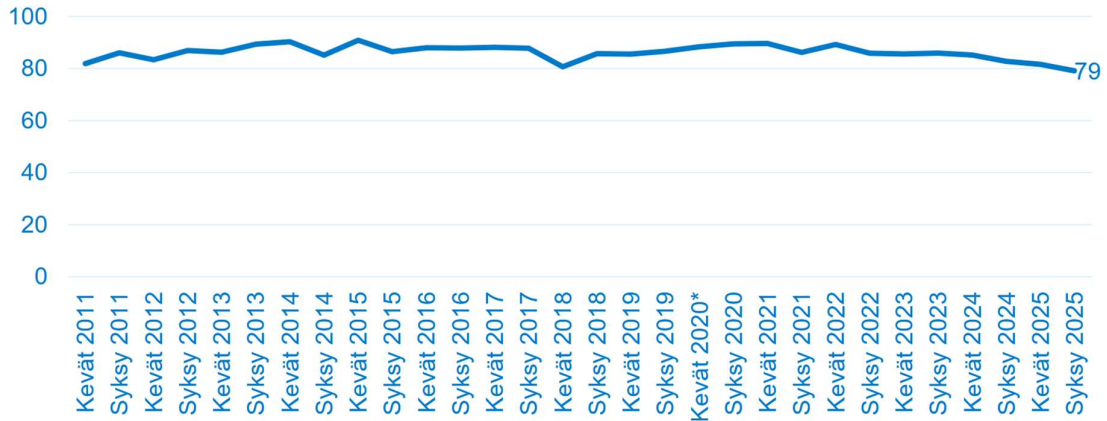
Vuoden 2025 alijäämän jälkeen edellisten tilikausien ylijäämä on kutistunut noin 22 milj. euroon. Kuntayhtymää koskee alijäämän kattamisen velvollisuus samoin kuin kunnissa. Tämä tarkoittaa sitä, että jo vuonna 2026 on vaarana kattamattoman alijäämän syntyminen, jolloin pitää käynnistää toimenpiteitä alijäämän kattamiseksi. Tarkastuslautakunta suosittelee alijäämän mahdollisen kertymisen tarkkaa seurantaa.

- **Asiakastyytyväisyys 2025**

Matkustajista 79 prosenttia oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä joukkoliikenteeseen antaen sille yleisarvosanaksi 4 tai 5 asteikolla 1–5. Keväällä 2025 tyytyväisten matkustajien osuus oli 82 prosenttia. Tyytyväisyys laski kaikissa liikennemuodoissa.

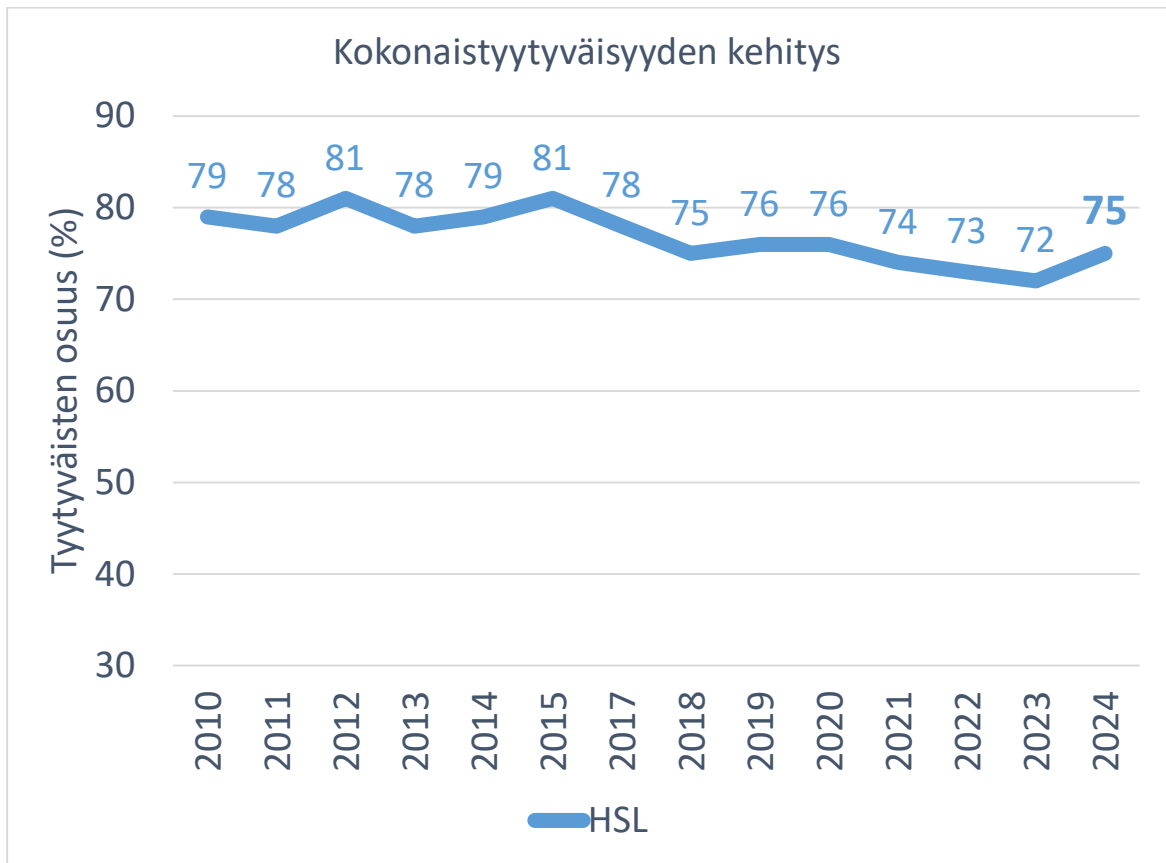
Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle

tyytyväisten osuus % (erittäin hyvä, melko hyvä)



Pikaraitiovaunuilla ja metrolla matkustavista tyytyväisten osuus oli 81 prosenttia. Raitiovaunuilla ja bussilla matkustavista osuus oli 79 prosenttia. Lähijunaliikenteessä osuus oli 78 prosenttia. Metromatkustajista 84 prosenttia oli tyytyväisiä liikennöinnin täsmällisyyteen. Pikaraitiovaunuliikenteessä, lähijunaliikenteessä ja raitioliikenteessä osuus oli 81 prosenttia ja bussiliikenteessä 71 prosenttia.

Matkustajista 43 prosenttia koki, että HSL kuuntelee ja huomioi hänen tarpeensa. Tyytyväisten osuus aleni kaikissa ikäryhmissä. Matkustajista 81 prosenttia katsoi, että matkalipuntar-kastajien toiminta on kohteliasta ja asiallista. Lipun ostamisen koki helpoksi 83 prosenttia. Joukkoliikennevälineiden siisteyteen oli tyytyväisiä 77 prosenttia matkustajista.



Best-tutkimuksen kokonaistyytyväisyyden kehitys

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkasteltaessa asiakastyytyväisyyttä käsittelevien selvitysten tuloksia, asiakastyytyväisyyden on havaittu laskeneen joukkoliikennevälineissä matkustaneiden osalta. Asiakkaista 79 % oli tyytyväisiä vuoden 2025 loppupuoliskolla. Lukema on yksi alhaisimmista HSL:n historiassa ja tarkastuslautakunta esittää tarkoituksenmukaisten selvitysten tekemistä, jotta toimintaa parannettaessa pystytään tekemään tietoon pohjautuvia päätöksiä asiakastyytyväisyyden korjaamiseksi. Tarkastuslautakunta huomauttaa, että asiakastyytyväisyys on laskenut yhtäjaksoisesti viimeiset 2 vuotta. Onko asialle jatkossa tehtävissä jotain korjaavia toimia? Eryityisesti bussiliikenteessä asiakastyytyväisyys on alhainen 71 %. Asiakkaiden kuunteleminen on riittävää vain 43 % mielestä. Tarkastuslautakunta suosittelee etsimään tapoja parantaa asiakkaiden tyytyväisyyttä sekä asiakkaiden tarkoituksenmukaista kuuntelemista asiakastyytyväisyyden parantamiseksi sekä asiakasmäärien lisäämiseksi, joiden myötä on myös mahdollista lisätä matkustaja- ja nousumääriä sekä tuoda lisää lippituloja.

- **Infrakustannukset.**

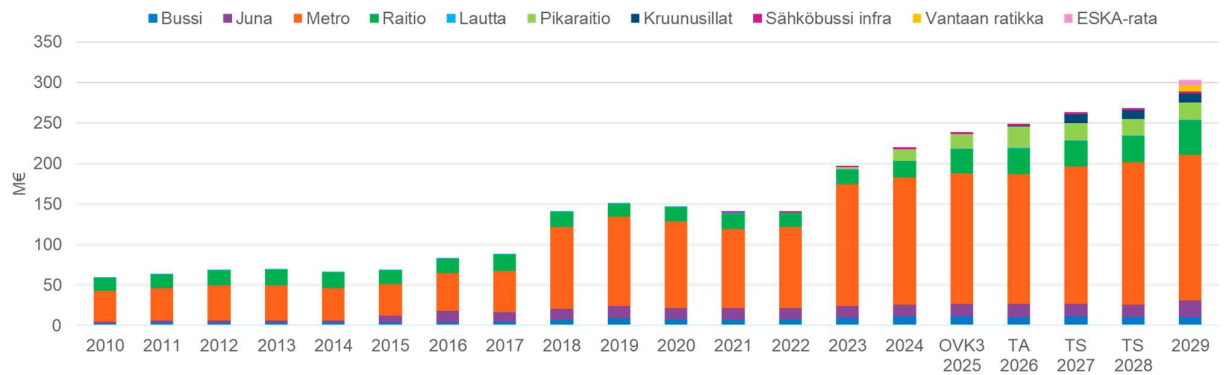
Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken.

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-/ylijäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

Jäsenkunnat ilmoittavat infralaskutuksensa kustannukset HSL:lle vuosittain. Kuluihin sisältyy 50 % pääoman poistoista, joille lasketaan 5 prosentin korko sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus toimintamenoista on kasvanut ja infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on jo 25 prosenttia. Joukkoliikenneinfra maksettavat korvaukset olivat yhteensä 239,0 milj. euroa ja ylittivät talousarvion 2,8 milj. eurolla (1,2 %). Infrakustannusten osalta tehtiin talousarvion muutos, jonka hallitus hyväksyi. Ylitystä muutettuun talousarvioon jäi 0,2 milj. euroa (0,1 %). Kuntien laskutus toteutui muutetun talousarvion mukaisena ja erotus syntyi HSL:n suoraan ostopalveluna hankkimien kulujen ylityksestä. HSL:n ostopalveluna hankkimien Leppävaarassa ja Eirassa sijaitsevien sähköbussien latausinfra kustannusten osuus infrakustannuksista oli 2,2 milj. euroa.

Infrakustannusten kehitys 2010-2029



Hyvä palvelutaso tulisi lisätä matkustamisen lisääntymistä mutta uudet hankkeet kasvattavat infrakustannuksia merkittävästi. Vuoden 2025 infrakustannukset toteutuivat 10,2 M€ /4,3 % suurempina yli vuoden 2025 ennusteen.

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta suosittaa, että uusia liikenneinvestointeja harkittaessa tulisi tuoda nykyistä selkeämmin esiin investointien aiheuttamat infrakustannukset HSL:lle. Joukkoliikenteen investointien välilliset tuotot kuuluvat jäsenkunnille. Liikenneinvestointien poisto- ja korkokulujen lisäksi HSL:lle kohdistuu infran hallinto- ja ylläpitokustannukset, jotka ovat nopeasti kasvava kustannuserä. Tarkastuslautakunta suosittelee pohdittavaksi keinoja, joilla kasvattaa jäsenkuntien tietoisuutta joukkoliikenteen infrakustannusten luomasta paineesta HSL:n taloudenpitoon.

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan infrakustannukset jaetaan jäsenkunnille liikennevälineiden käytön perusteella. Haasteena on, että käyttöä koskeva arvio perustuu varsin harvoin toteutettavaan kyselytutkimukseen, jossa tietoja kerätään joukkoliikennettä käyttäviltä asiakailta. Ongelmana tässä on, että tämä tapa jakaa kustannuksia ei ole kovin tarkka ja voikin pohdita kuinka oikein infrakustannukset osuvat kuntien kesken?

- **Esitys yhtymäkokoukselle**

Tarkastuslautakunta yhtyy tilintarkastajan lausuntoon ja esittää yhtymäkokoukselle, että vuoden 2025 tilinpäätös hyväksytään ja HSL:n kuntayhtymän taloutta ja hallintoa hoitaneille toimielinten jäsenille ja tehtäväalueiden jäsenille ja tehtäväalueiden johtaville viranhaltijoille myönnetään vastuu- vapaus tilikaudelta 1.1.-31.12.2025.

Allekirjoitettu sähköisesti 20.4. 2026

Tapio Saarelainen

puheenjohtaja

Jouko Koskinen

varapuheenjohtaja

Aino Tuominen

jäsen

Viljo Parkkila

jäsen

Heidi Kuusisto

jäsen