

Alustava
Toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026

Talousarvioehdotus vuodelle 2024
Taloussuunnitelmaehdotukset vuosille 2025-2026

HSL:n hallitus 13.6.2023

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

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

Sisällysluettelo

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
2	Lausuntopyyntö	4
3	Yleisperustelut	5
3.1	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	5
3.2	HSL-alueen markkinakatsaus	7
3.3	Keskeiset riskit	9
4	Kuntayhtymän strategia ja keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2024-2026	10
4.1	Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen	12
4.1.1	Kasvu asiakasymmärryksellä	12
4.1.2	Sujuvat matkaketjut	13
4.1.3	Tieto ja osaaminen	14
5	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	15
5.1	Talousarvion sitovuus	15
5.2	Toimintatulot	15
5.2.1	Lipputulot	16
5.2.2	Kuntaosuudet 2024-2026	16
5.2.3	Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035	18
5.2.4	Muut tulot	22
5.3	Toimintamenot	23
5.3.1	Palvelujen ostomenot	23
5.3.2	Henkilöstömenot	26
5.3.3	Muut toimintamenot	26
5.4	Rahoitustuotot ja -kulut	27
5.5	Tilikauden tulos	27
6	Investoinnit ja poistot	28

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2024-2026

Liite 2: Rahoituslaskelma 2024-2026

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2024-2026

Liite 5: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2026 (liite lisätään myöhemmin)

Erillinen liite: HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, loppuraportti 6.2.2023

1 Toimitusjohtajan esipuhe

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

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

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

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

Uudet joukkoliikenteen infraan tehtävät investoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Vuonna 2010 infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa ja ensi vuonna niiden arvioidaan olevan 217,4 milj. euroa. Infrakustannusten voimakkaalla kasvulla on suora vaikutus lippujen hinnoitteluun. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

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

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

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

2 Lausuntopyyntö

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

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

Lausuntopyyntö 2024-2026

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa 31.8.2023 mennessä alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2024-2026 sekä kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Tavoitteena nousut nousuun 2024 – ja mahdollistamme kestävä pohjan loppustrategiakaudelle. **Sitoutuvatko jäsenkunnat tavoitelähtöiseen budjetointiin, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu?** Talousarvio ja -suunnitelma pohjautuvat tavoitteeseen, että nousijamäärät saadaan strategian mukaiseen nousuvauhtiin ja toimenpiteisiin tämän tavoitteen saavuttamiseksi panostetaan myös taloudellisesti TTS-kaudella. Talousarviossa ja suunnitelmassa ei esitetä ylijäämien palautusta jäsenkuntiin, vaan valtion koronatuikien ansioista kertyneet ylijäämät jätetään HSL:lle ja käytetään TTS-kauden toimenpiteisiin, joilla matkustajamäärätavoitteet on mahdollista saavuttaa.
- **Miten kunnat aikovat ratkaista infrakorvausjärjestelmän haasteet HSL:n taloudelle tulevina vuosina?** HSL on muodostanut yhteistä näkemystä yhdessä jäsenkuntiansa edustajien kanssa arvioimalla HSL:n tilannekuvaa ja rahoitus pohjaa. Tavoitteena oli luoda yhteinen tilanne- ja tulevaisuuskuva HSL:n rahoituksellisesta pohjasta, perussopimuksen määrittämistä velvoitteista sekä HSL:n kyvystä vastata asetettuihin erilaisiin velvoitteisiin 2020–2030-luvuilla. Tämän työn loppuraportti alustavan TTS-suunnitelman liitteenä. Mahdollinen jatkotyö on jäsenkuntien/omistajien vastuulla.

3 Yleisperustelut

3.1 Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Yleinen talouskehitys

Alkuvuoden talouskehitys Suomessa on ollut odotettua parempaa. Tilastokeskuksen mukaan bruttokansantuote (BKT) kasvoi ensimmäisellä vuosineljänneksellä 0,2 % edellisestä vuosineljänneksestä. Yleinen taloustilanne on silti varsin vaisu, mitä heijastelee esimerkiksi yksityisen kysynnän heikkeneminen, mutta viime vuoden heikoimmat skenaarit täysimittaisesta energiakriisistä ovat pysyneet kaukana toteutumisesta. Vuodentakaiseen nähden BKT pieneni 0,3 %.

Maaliskuun katsauksessaan VM ennustaa Suomen BKT:n supistuvan kokonaisuudessaan 0,2 % vuonna 2023. Suomen talouden odotetaan kokevan lievän taantumun, mutta takaisin hitaan kasvun uralle saatettaisiin päästä jo loppuvuodesta. Inflaation hidastumisen ja palkankorotusten myötä reaalisesti 14 vuoden takaiselle tasolle tipahtanut ostovoima alkanee kuitenkin vähitellen toipua. Vuonna 2024 Suomen talouden odotetaan kasvavan 1,3 % ja vuonna 2025 1,6 %. **Nykyoloissa talouskehityksen ennustaminen on kuitenkin korostuneen vaikeaa.**

Yleisesti ottaen talous on sopeutunut, mukautunut ja pysynyt olosuhteisiin nähden yllättävän resilientinä. Inflaatio-ongelmaan vastaamiseen tarkoitetut rahapolitiikan kiristykset ovat nostattaneet korkotasoa ja sen vaikutukset heijastuvat talouteen kuitenkin osin vasta pitkälläkin viiveellä. Korkoshokin välittyminen talouteen on siis edelleen kesken ja kenties vasta loppuvuodesta nähdään, millaiset sen vaikutukset kokonaisuudessaan lopulta ovat. Selvää kuitenkin on, että se hidastaa talouden lyhyen aikavälin kasvunäkymää.

Tilastokeskuksen mukaan työllisyysasteen trendi oli huhtikuussa 78,6 % ja työttömyysasteen trendi puolestaan 6,7 %. Työvoimaan osallistuminen on ollut edelleen kasvussa ja työllisyys on pysynyt korkealla tasolla, mutta mittarina sekin on varsin jälkisyklinen. Ainakin tähän asti jatkunut positiivinen kehitys voi kieliä osin siitä, että kaupungistuvan ja ikääntyvän talouden palveluistuminen on jatkunut ja runsaasti työllistävillä palvelualoilla menee edelleen varsin hyvin. Paikoin kauankin jatkuneen työvoimapulan vuoksi on mahdollista, että yritykset pyrkivät viimeiseen saakka pitämään kiinni osaavasta työvoimastaan heikommissakin talousoloissa.

Vaikka vihreä siirtymä edistyy ja Suomessa sähkö on ollut uusiutuvan sähkön vallankumouksen myötä keväällä jopa hyvin edullista, ovat esimerkiksi energiaintensiivisessä teollisuudessa ja rakentamisessa näkymät vaisumpia kysynnän hiipumisesta johtuen. Rahoituksen saatavuuden vaikeutuminen voivat jossain määrin väliaikaisesti hidastaa myös vihreitä investointeja. Reaalikorot ovat kuitenkin vielä tois-
taiseksi negatiivisia.

HSL:n näkökulmasta energiamarkkinat toimivat olosuhteisiin nähden hyvin, eikä tämä Euroopan kiihtyneelle inflaatiolle alun perin keskeinen ajuri, energia ja polttoaineet, ole enää jatkanut kallistumistaan. Sähkö on nyt edullista, markkinahintaisen sähkön käytöstä ajoittain jopa maksetaan, mutta polttoaineiden hinnat ovat jääneet edelleen suhteellisen korkealle tasolle, mikä näkyy erityisesti vanhan bussikaluston operointikustannuksissa.

Yksityinen kulutus on kannatellut taloutta, mutta mikäli sen veto esimerkiksi käytettävissä olevien tulojen ja säästöjen supistumisen tai kasvavan elinkustannuskriisiin varautumisen myötä hiipuu, voi taloustilanne heikentyä taantumaksi. Kuluttajien luottamus on edelleen heikkoa, eikä ole toipunut viime syksyn ennätysheikoista lukemista erityisen ripeästi. Säästöpuskureita on syöty, asuntojen ja autojen kaltaisten kestokulutushyödykkeiden hankkimista sekä lainanottoa suunnitellaan vain vähän.

Korkomenojen kasvu koskettaa myös nykyvelallisten runsaslukuista joukkoa, sillä Suomessa sovelletaan poikkeuksellisen laajalti vaihtuvia korkoja. Sovitut palkankorotukset ja yritysten hinnoitteluvoima kykenevät vastaamaan korkoshokkiin vain osin. Suomessa palkankorotukset toteutuvat myös monia muita maita maltillisempia.

Inflaation hidastuminen voi tukea luottamusta talouteen. Toistaiseksi inflaatioon keskeisesti vaikuttavat inflaatio-odotukset eivät ole merkittävästi koholla. Toisaalta ongelmaksi voi osoittautua se, että niin kauan kuin työllisyys pysyy korkealla tasolla ja ikääntyvien talouksien työvoiman niukkuudet säilyvät pullonkauloina, voi inflaation merkittävä hidastuminen kohti 2 %:n tavoitetasoa olla vaikeaa. Erityisesti mikäli ruuan ja energian heilahtelevista eristä putsattu, mutta myös myöhemmin korkealle tasolle noussut pohjainflaatio pysyisi odotettua sitkeämpänä, voitaisiin korkoja edelleen joutua nostamaan tai vähintäänkin pitämään korkeilla tasoilla markkinoilla odotettua pidempään.

Heikentynyt suhdannetilanne, korkea inflaatio ja julkisen talouden pitkään jatkunut velkaantuminen vaikeuttavat finanssipolitiikan sovittamista. VTV:n mukaan Suomen julkisen talouden näkymä on kevään 2023 ennusteiden perusteella huolestuttava. Julkisen talouden tilan kohentuminen vuonna 2022 jäi väliaikaiseksi ilmiöksi.

Julkisen talouden alijäämä kuitenkin kasvaa, kun kustannusten nousu alkaa näkyä myös julkisen talouden menoissa ja verotulot hiipuvat. Myös julkisen talouden korkomenot kasvavat vauhdilla. Julkisen talouden näkökulmasta keskeistä on myös sote-uudistukseen liittyvän murrosvaiheen jatkuminen. Vuosina 2023 ja 2024 VM odottaa julkisen talouden alijäämän olevan 2,6 %. Muuttumattoman politiikan tapauksessa julkisen talouden alijäämä kasvaisi lähivuosina hetkellisesti vielä hieman tätä suuremmaksi. Myös julkisen talouden ennusteita leimaa huomattava epävarmuus ja tilannekuvat voivat muuttua varsin nopeasti.

Taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsee siis mahdollisia skenaarioita, joissa riskit korko- ja suhdanneherkkien sektoreiden ongelmien eskaloitumisesta ja niiden leviämisestä kasvavat. Niille jo nyt koettu epävarmuus on ollut myrkyä. Pankkien luotonanto on hiipunut, rahan määrä ja kiertonopeus ovat vähentyneet ja rahoitusmarkkinoilta voi paljastua lisää ongelmia. Yksiselitteistä on, että monen toimialan toiminnan ja investointien yhtäaikaaisesti toteutuva nopea hidastuminen hyydyttää taloutta.

Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä

Helsingin seudulla asuu Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan 1,56 miljoonaa ihmistä. Seudun väestö kasvoi vuoden 2023 tammi-maaliskuussa 5 400 hengellä. Ensimmäisen kvartaalin luvuksi kasvu oli vahvempaa kuin kertaakaan vuoden 2015 jälkeen. Samanaikaisesti muun Suomen väestömäärä pieneni hieman.

Helsingin seudun väestökasvu on nopeasti palautunut ja seudun tarjoamat mahdollisuudet vetävät taas. Korona-aikana etenkin Helsinki koki poikkeuksellisen väestöshokin, josta se on ollut toipumaan päin. Ennakkotietojen mukaan Helsingin väestönkasvu kuitenkin hidastui hieman alkuvuodesta.

Espoon väestökasvu on jatkanut edelleen korkealla tasolla ja on pysytellyt kvartaalitasolla lähes 2 000 hengessä. Myös Vantaan väestökasvu on jatkanut palautumistaan ja oli ensimmäisellä vuosineljänneksellä yli 900 henkeä. KUUMA-kuntien yhteenlaskettu väestökasvu oli 850 henkeä, hieman enemmän kuin vuotta aiemmin, mutta vähemmän kuin sitä edeltävänä vuonna.

Väestönkasvun keskeisimpänä ajurina toimii suora nettomaahanmuutto. Myös lasten määrä on viime vuosina kehittynyt sisemmällä kaupunkialueella positiivisesti, vaikka syntyvyys onkin alhainen. Vuoden 2022 poikkeuksellisen korkea kuolleisuus on palautunut alemmalle tasolle.

Viime ja tänä vuonna **työperäinen maahanmuutto on ollut kiihtyvällä uralla, mikä osaltaan vastaa työvoimapulaan ja myös Helsingin seudun ikääntymiseen**. Lisäksi kymmenistä tuhansista ukrainalaisista vain murto-osa on hakenut kotikuntaa, eli he eivät näy tilastoissa kuin tältä osin.

Helsingin seutu saa jälleen myös maan sisäisestä muutosta nettomuuttovoittoa, mutta sen merkitys on vain murto-osa nettomaahanmuutosta. Helsingin seudun suhteellisen hyvin toimivilla kiinteistömarkkinoilla asuntotarjonnan kasvu ja asumisen hintojen maltillistuminen suhteessa muuhun maahan tukevat seudun kasvua.

Asuntosijoittamisen näkymien nopea heikentyminen korkotason nousun myötä sekä rakentamisen, kiinteistönhoidon ja muiden kustannusten kasvu ovat iskeneet voimalla etenkin rakentamisen investointeihin. Kokonaisuudessaan kiinteistömarkkinat ovat odottavassa tilassa ainakin väliaikaisesti muutuneiden realiteettien suhteen. Nopeana jatkunut asuntorakentaminen hidastuu ainakin hetkellisesti, kun jo aloitetut hankkeet valmistuvat. Tämä tulee jollain aikavälillä väliaikaisesti jarruttamaan seudun kasvua.

Helsingin seudun pidemmän aikavälin kasvunäkymä on edelleen varsin positiivinen. **Käyttöön otettujen ja toteutuksessa olevien joukkoliikennehankkeiden varret tarjoavat lisää rakentamispotentiaalia, kun valmistunut ja valmistumassa oleva runsas asuntotarjonnan kasvu löytää käyttäjäänsä ja talouden näkymä tasaantuu**. Lisäksi seudulla on runsaasti korkean arvostustason alueita, joilla markkinaehtoinenkin rakentaminen jatkuu heikossakin tilanteessa, mikäli kaavat sallivat ja tonttien hintatasot joustavat.

Muiden pohjoismaisten verrokkiseutujen kehitykseen nähden Helsingin seudulla riittää kuitenkin kirittävää, eivätkä Suomen väestökehitys, geopoliittinen asema NATO-jäsenyydestä huolimatta ja Aasian yhteyksien heikkeneminen helpota tilannetta esimerkiksi osaamispääoman houkuttelun suhteen.

3.2 HSL-alueen markkinakatsaus

HSL:n vuotta 2023 voisi kutsua uuden normaalin tason löytämisen vuodeksi Covid-19 jälkeisenä aikana. Tällä hetkellä neljän kuukauden jälkeen olemme myyntituloissa lievästi positiivisella puolella erityisesti arvonlisäveron määräaikaisen poiston ansiosta, kasvua edelliseen vuoteen verrattuna noin 39 % ja vuoden 2019 takaisesta tilanteesta jäljessä vain -1,2 %.

Matkalipuista ei peritty arvonlisäveroa aikajaksolla 1.1. – 30.4.2023. HSL vei väliaikaisen arvonlisäveron poiston suoraan lippujen hintoihin siten, että se on mukana koko vuoden 2023 hinnoittelussa. ALV-alennus laskettiin lippujen kokonaishintoihin koko vuoden ajalle. Tämän lisäksi hinnoittelun saralla vuoden alussa voimaan tulleet hinnannuutokset pääasiallisesti ylöspäin, muutti eri vyöhykkeiden

hintoja ja niiden suhteita keskenään. **Osittain vuoden alusta tehdyt hinnan korotukset ovat vaikuttaneet lipputulokertymään positiivisesti, mutta nousijamäärien osalta olemme edelleen takamatkalla verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen.** Hinnan korotukset ovat vaikuttaneet kappalemääräiseen myyntiin erityisesti AB- ja BC-alueilla, missä hinnankorotuksilla ei ole saavutettu tavoiteltua kasvua lipputulossa. Loppuvuoden osalta ja asetetut tavoitteet ovat haastavat erityisesti nousijamäärätavoitteeseen pääsyn osalta.

Etätöiden lisääntyminen näkyy toimihenkilöiden työmatkatarpeiden vähentymisenä, kun taas palvelu-aloilla työskentelevät käyttävät joukkoliikenteen tarjoamia palveluita lähes entiseen malliin. Lähivuosien liikkumisen kehitys tulee näyttämään, missä määrin kuluttajien liikkumiskäyttäytymisen muutos on pysyvää. Kuinka suuri osa liikkumistarpeesta tyydytetään tulevaisuudessa joukkoliikenteen avulla vai olemmeko nyt lukemissa, jotka kuvaavat uutta normaalitilaa. Lähtökohdat loppuvuoteen 2023 ja edelleen seuraavia vuosia ajatellen on markkinatilanteen osalta HSL:ttä voimakkaasti haastava. Tätä aiheuttaa lisääntyvä reaalitaloutta koetteleva epävarmuus, realisoitunut kustannustason kohoaminen sekä toimintaa ohjaavat ja sitouttavat strategiset tavoitteet, erityisesti talouden tasapainon saavuttaminen.

Työmaat ja niiden aiheuttamat poikkeusliikennejärjestelyt haastavat koko liikennemarkkinaa, mutta erityisesti joukkoliikennettä. Kuluvana vuonna esimerkiksi Mannerheimintien remontti, Pasilan ratikkatyömaat ja Espoon kaupunkiradan valmistelevat työt ovat heikentäneet joukkoliikenteen matkustuskokemusta ja saavutettavuutta, mikä heijastuu edelleen nousijamääriin. Korvaavan liikenteen järjestäminen myös kasvattaa kustannuksia. Tulevina vuosina poikkeusliikennejärjestelyt laajenevat entisestään nykyisen infran perusparannushankkeiden ja uusien investointihankkeiden myötä ja asettavat uusia rajoitteita liikennetarjonnan kehittämiseksi.

Vuoden 2023 suurimmat tunnistetut kasvunajurit ovat loppuvuonna 2022 liikennöinnin aloittanut Länsimetron jatke Matinkylä – Kivenlahti sekä vuoden 2023 lopulla aloittava pikaraitiotie välillä Itäkeskus – Keilaniemi. Tarjottujen lippupalvelutuotteiden osalta testaamme sarjalippua asiakkaillemme vastataksemme säännöllisen epäsäännölliseen kysyntään ja tarjotaksemme tuotetta, joka sopii mm. hybridimallissa työskentelyyn ja muuhun vapaa-ajanliikkumisen tarpeisiin. Tulevina vuosina valmistuvat pikaraitiotieyhteydet kuten Kalasatama-Pasila tukevoittavat sujuvan raideverkoston kehittymistä.

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

Vaikka HSL:n alueella vaikuttavien kuntien väestönmäärä kasvaa, ei kehitys sijoitu tasaisesti kaikille asuinalueille. Keskukset ja raideverkko toimivat yhdyskuntarakenteen selkärankana. Lisäksi uudet, asuinalueiksi muutetut satama-alueet kasvavat ja kehittyvät vielä tämän vuosikymmenen ajan.

Pitkällä tähtäimellä kaupungistuminen jatkuu ja väestön määrä jatkaa kasvua Helsingin seudulla. Koronapandemia on kuitenkin synnyttänyt kysymyksiä kaupungistumiskehityksen etenemisestä sekä lyhyemmällä tähtäimellä joukkoliikenteen matkustajamäärien palautumisesta.

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

3.3 Keskeiset riskit

HSL:n strateginen tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa nousua. Sen tavoittamiseksi nykyennusteen mukaan tulisi joka vuosi 2023–25 löytää keinot saada noin 2,3 % lisää matkustajia (joka vuosi uudet 2,3 %). Jotta matkustajamäärät saadaan kannattavaan kasvuun, tarvitsemme oikein kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä, hinnoittelutoimenpiteitä, vaikuttavaa digitaalista myyntiä ja markkinointia, nopeita avauksia digikehityksessä jne. Pelkästään säästämällä ja tarjonnan supistuksilla ei saada aikaan tavoiteltavia tuloksia.

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

Matkustajamäärien TTS-kauden nousutavoitetta haastaa myös mm. Helsingin keskustan lähivuosien suuret ratatyöhankkeet, joiden on arvioitu yksistään vähentävän joukkoliikenteen nousuja noin 2 milj. nousulla vuodessa. Haasteita aiheuttavat myös metro- ja junaliikenteen korjaus- ja investointitarpeet, jotka aiheuttavat merkittäviä häiriöitä liikkumiseen.

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

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Visionamme on olla vuonna 2030 kestäväan liikumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Johdamme seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuksiamme hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. Mahdollistamme sujuvan liikumisen koko seudulla. Toimimme alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta emme toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisemme ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. Rakenname lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

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

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



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

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

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

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

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

Kuva 2: Strategiset tavoitteet 2025.

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

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

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

4.1 Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen

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

Kolme keskeistä strategista menestystekijää ovat:

- Kasvu asiakasymmärryksellä
- Sujuvat matkaketjut
- Tieto ja Osaaminen

4.1.1 Kasvu asiakasymmärryksellä

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

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

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

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

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

4.1.2 Sujuvat matkaketjut

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

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

Kasvatamme kestävästä liikkumisesta varmistamalla Pikaratikka 550 ja Kalasatamasta Pasilaan -hankkeiden onnistuneen käyttöönoton ja markkinoinnin. Lisäksi toteutamme muita matkustajamäärän kasvua tukevia toimia. Selvitämme ja valmistelemme yhdessä kuntien kanssa seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän hankintamallia siten, että se toteutetaan asiakaskokemuksellisesti ja liiketoiminnallisesti tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Teemme yhteistyötä tapahtuma-alan ja majoitusliikkeiden kanssa lisätäksemme sujuvaa ja kestävästä liikkumisesta yhteistyössä erilaisten toimijoiden tilaisuuksien yhteydessä. Uudistamme matkustajainfojärjestelmämme, jotta meillä olisi 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. Sujuvoitamme maksamista ottamalla käyttöön tilipohjaisen lipunmyynnin kaikissa myyntikanavissa ja lähimaksun kaikissa liikennevälineissä.

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

4.1.3 Tieto ja osaaminen

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

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

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

5 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

5.1 Talousarvion sitovuus

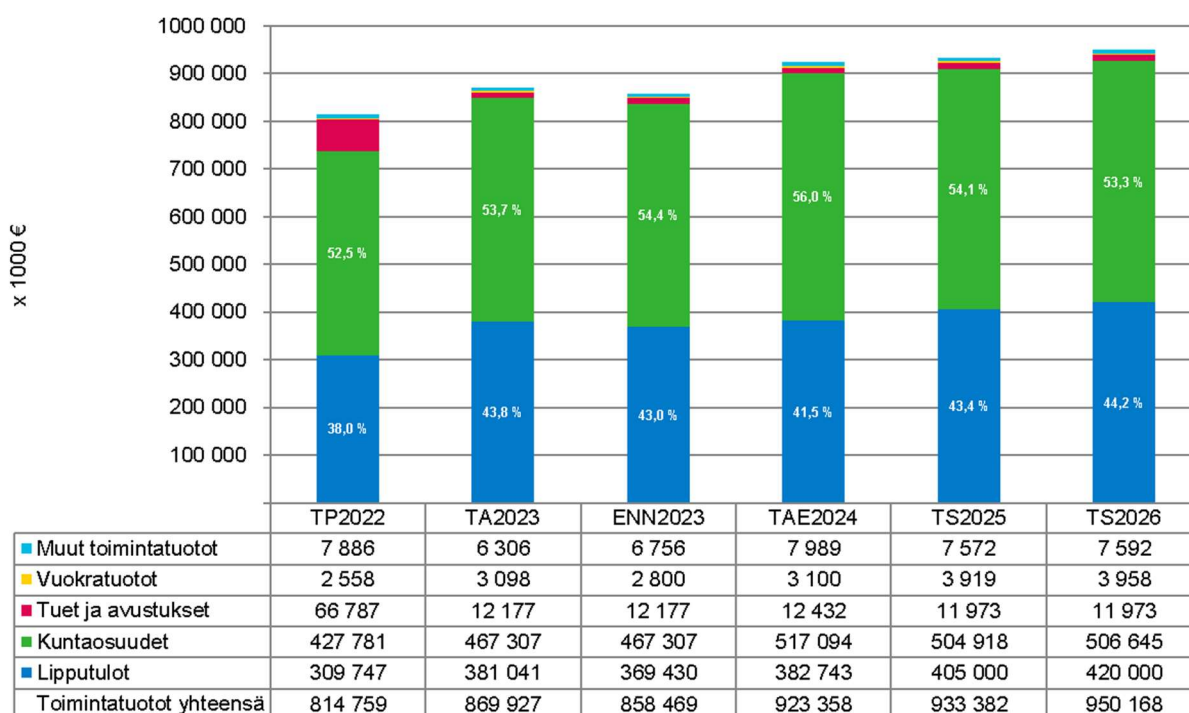
Talousarviossa **sitoviksi määrärahoiksi** esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa noudatetaan talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Alustavassa talousarvioesityksessä sitovat erät vuodelle 2024 muodostuvat seuraavasti:

	TA2023	Ennuste 2023	TAE2024	ERO TAE2024/TA 2023	
Toimintamenot	876 000 000 €	860 339 945 €	905 697 243 €	29 697 243	3,4 %
Investointimenot	23 387 000 €	26 124 000 €	19 068 000 €	-4 319 000	-18,5 %
Kuntaosuudet	467 307 000 €	467 307 000 €	517 094 000 €	49 787 000	10,7 %

5.2 Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2024 ovat yhteensä 923,4 milj. euroa. Kasvua vuoden 2023 ennusteeseen verrattuna on 64,9 milj. euroa (7,6 %). Toimintatuloista vuonna 2024 41,5 % on lipputuloja ja 56,0 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevan 933,4 milj. euroa vuonna 2025 ja 950,2 milj. euroa vuonna 2026.



Kuva 3: Toimintatulot 2022-2026

5.2.1 Lipputulot

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät kasvavat 380 nousuun vuonna 2024, mikä mahdollistaa strategikauden lopun nousijamäärätavoitteen 400 milj. nousijaa vuonna 2025.

Nousijamäärätavoitteen saavuttaminen edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2023, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen lippujen hinnoista vuodelle 2023. Vuoden 2024 keskeisimpiä tavoitteitamme on saada kaikki keinoin nousijamäärät strategian edellyttämään kasvuvauhtiin.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2024 tavoitellaan lipputulota yhteensä 382,7 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2024 on 13,3 milj. euroa (3,6 %) kuluvan vuoden 2023 ennustetta suurempi. Vuonna 2025 lipputulot on arvioitu 405,0 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2026 420,0 milj. euron mukaan.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2024

- AB vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 265,3 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 69 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 49,4 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 13 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 14,8 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.
- BC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 39,5 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 3,0 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 4,5 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- D vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 6,2 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2 %.

5.2.2 Kuntaosuudet 2024-2026

HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. **Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että strategiakauden subventiotavoitteeseen päästään vuonna 2025. Strategiatavoitteiden saavuttaminen ja erityisesti nousijamäärien saaminen nousuun edellyttää kuitenkin lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen vuosina 2024-2025.**

Talousarvioehdotus ja kunnille kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset **ei sisällä lisäpanostukseen käytettäviä varoja**, vaan koronatukien ansiosta kertyneitä ylijäämiä on tarkoitus käyttää vuosina 2024-2025 matkustajamäärien kasvattamiseen, mihin tuet on tarkoitettukin. Tämän vuoksi vuoden 2022 koronatuen (49,2 milj. euroa) verran jäljellä olevia ylijäämiä ei esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin, vaan varoja käytetään matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen. Koska tämä talousarvioehdotus ei sisällä näitä kustannuksia, tehdään vuoden 2024 aikana talousarvioon

muutosesitys mikäli sitovat toimintamenot ylittyvät. Talousarvion ylitys vuonna 2024 rahoitetaan tässä tapauksessa ylijäämäkertymistä.

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2024 yhteensä 517,1 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 56,7 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2024 kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 56,7). Vaikka subventioaste on talousarviovuonna 2024 HSL:n strategiatavoitetta korkeampi, päästään strategiakauden lopussa vuonna 2025 strategian tavoitteeseen ja keskimääräinen subventioaste on vuoden 2025 taloussuunnitelmassa 54,8 % ja vuonna 2026 54,0 %.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022	224,2	118,5	1,5	64,9	4,6	7,7	3,5	3,8	0,4	429,1
2023 TA	243,4	155,1	1,8	65,9	4,9	7,7	4,1	5,1	0,9	489,0
2023 Ennuste	250,4	153,6	1,8	62,7	4,6	7,0	3,1	4,7	0,6	488,5
2024 TAE	262,6	163,5	2,0	68,2	4,4	7,5	3,1	4,6	1,3	517,1
2025 TS	258,3	159,5	1,9	65,2	4,0	7,2	3,0	4,5	1,3	504,9
2026 TS	260,3	159,0	2,0	65,3	4,2	7,0	2,9	4,7	1,2	506,6

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

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Vuonna 2023 kunnille hyvitetään kertyneitä ylijäämiä noin 21,2 milj. euroa (ennustettu ylijäämien käyttö OVK1/2023). Ylijäämäkertymiä on käytettävissä TTS-kausille tämän jälkeen arvion mukaan 49,2 milj. euroa.

Traficom päätti 09/2022 myöntää vielä lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa ja palvelutason ylläpitämiseen yhteensä 49,233 milj. euroa. Ylijäämiä on siis käytettävissä tukiosuuden verran tuen myöntämisperusteissa mainittuun käyttötarkoitukseen (taulukko 2: Ylijäämäennuste 31.12.2023). HSL esittää käytettäväksi tuon tukiosuuden joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen strategiatavoitteiden saavuttamiseksi.

Kertyneitä ylijäämiä ei siten esitetä palautettavaksi jäsenkuntiin. Jäljellä olevaa ylijäämää käytetään lisäpanostuksina matkustajamäärien kasvattamiseen ja palvelutason parantamiseen. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta tähän lisäpanostukseen, vaan lisäkustannukset tuodaan vuosina 2024-2025 talousarviomuutoksina Yhtymäkokouksen käsittelyyn sitovien toimintamenojen ylittyessä ja kulu- jen rahoittamiseen käytetään koronatukien ansiosta kertyneitä ylijäämiä.

x 1 000 €	31.12.2022 TP	OVK1/2023 ylijäämien käyttö	Kum, ylijäämäennuste 31.12.2023
- Espoo	19 756	-2 986	16 770
- Helsinki	24 741	-17 260	7 481
- Kauniainen	352	-159	194
- Kerava	3 826	-954	2 871
- Kirkkonummi	4 709	-914	3 795
- Sipoo	594	799	1 394
- Siuntio	204	266	470
- Tuusula	1 379	-32	1 347
- Vantaa	14 852	-8	14 843
Yhteensä	70 412	-21 248	49 164

Taulukko 2: Ylijäämäennuste 31.12.2023

5.2.3 Keskipitkän tähtäimen kuntaosuusennusteet 2030 ja 2035

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	260,7	89,6	71,9	2,8	7,5	8,2	4,0	0,4	5,9	450,9
Infra	130,1	88,4	29,9	0,9	1,8	3,0	1,0	0,1	1,0	256,3
Yleiset	47,3	16,2	12,3	0,5	1,3	1,5	0,7	0,1	1,0	81,0
Operointi	349,1	137,3	126,7	3,7	8,1	16,6	9,2	1,2	10,2	662,1
Kust. yht.	526,5	241,8	169,0	5,1	11,3	21,2	10,9	1,4	12,2	999,4
Rah.tarve	265,7	152,2	97,0	2,4	3,8	13,0	6,9	1,0	6,4	548,5
Subv.-%	50,5%	62,9%	55,7%	46,4%	33,5%	61,4%	63,2%	71,6%	52,0%	54,9%

Taulukko 3: Keskipitkän aikavälin tarkastelujen alustavat päätulokset vuodelle 2030.

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

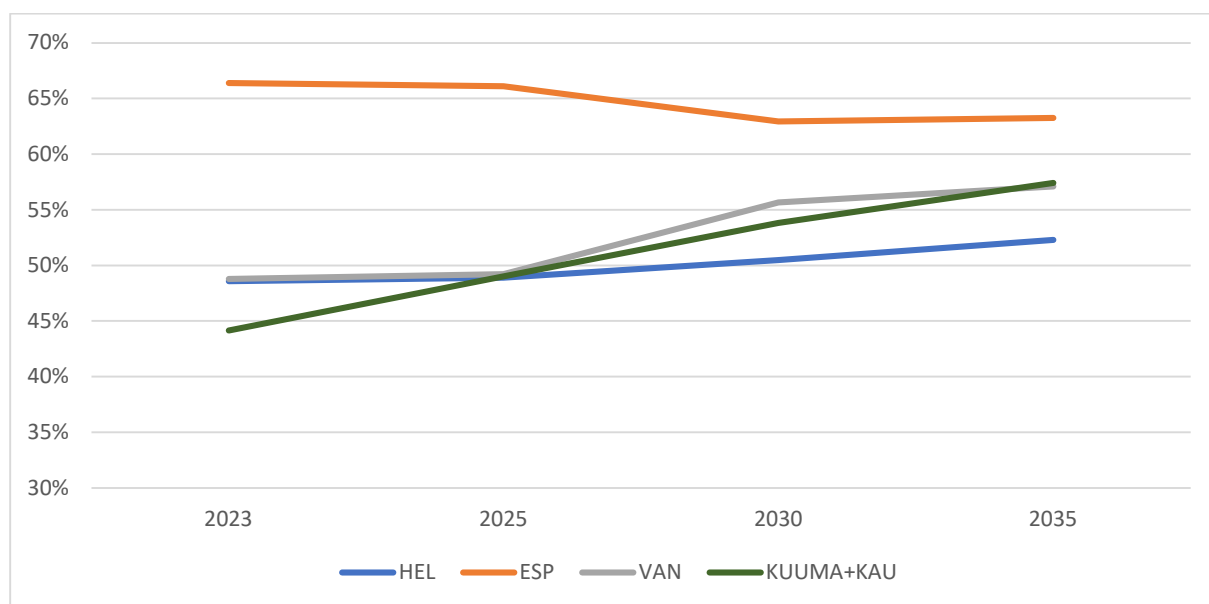
Taulukko 4: Keskipitkän aikavälin tarkastelujen alustavat päätulokset vuodelle 2035.

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

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

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

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



Kuva 4: Alustava näkymä subventioasteiden kehityksestä keskipitkällä aikavälillä.

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

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

5.2.4 Muut tulot

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,3 milj. euroa vuosittain 2024-2026. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina. Tarkastusmaksun korottamista on esitetty Liikenne- ja viestintäministeriölle, jossa tarkastusmaksun suuruutta koskeva asetus on lausuntokierroksen jälkeen 05/2023 jätetty poliittisena asiana linjattavaksi seuraavalle ministerille.

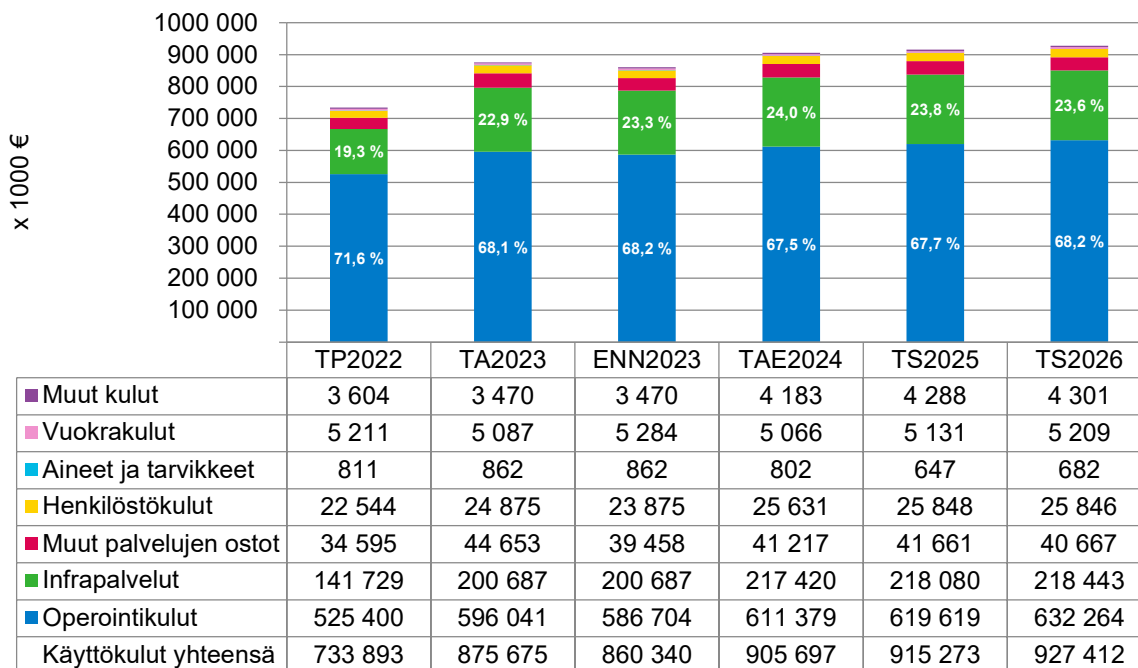
Valtion suurten kaupunkien perusrahoituksen sekä ilmastoperusteisen ja joukkoliikenteen kulkutapatukien vuosittaiseksi määräksi on arvioitu yhteensä 12,0 milj. euroa vuosina 2023–2025. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,5 milj. euroa vuonna 2024.

Vuokratuloja arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotiloista ja toimitilojen ulosvuokrauksesta 3,1-3,9 milj. euroa vuosittain 2024-2026.

Muut tulot, 3,7 milj. euroa vuonna 2024, syntyvät erilaisista palvelumaksuista (esim. Digitransit) ja edelleen veloitettavista korvauksista.

5.3 Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2024 ovat yhteensä 905,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2023 ennusteesta 45,4 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2025 toimintamenojen arvioidaan olevan 915,3 milj. euroa ja 927,4 milj. euroa vuonna 2026.



Kuva 5: Toimintamenot 2022-2026

5.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 870,0 milj. euroa vuonna 2024, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2025 yhteensä 879,4 milj. euroa ja 891,4 milj. euroa vuonna 2026.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2024 yhteensä 611,4 milj. euroa, joka on 67,5 % toimintamenoista. **Liikennöitsijöille maksettavissa korvauksissa ei ole huomioitu matkustajamäärien kasvun vaatimia lisäpanostuksia tarjontaan. Näiden tarkemmat vaikutukset selviävät tarkemman suunnittelun edetessä syksyllä (kts. myös kappale 5.2.2. esitys ylijäämien käytöstä kasvua mahdollistaviin toimenpiteisiin).**

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 357,8 milj. euroa vuonna 2024. Kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen. Kustannustason kasvun arvioidaan olevan maltillisempaa ja kustannustason vaikutuksen arvioidaan olevan vuonna 2024 noin 2,3 %. Kustannustasoon kasvuun vaikuttavat pääasiassa alan palkkaratkaisut ja polttoaineiden hintataso. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,5 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen vuonna 2024. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,1 milj.

euroa ja Ojangan bussivarikon vuokratkustannuksia 2,0 milj. euroa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2024 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämisen 7,3 milj. euroa. Vuonna 2025 työmaiden on arvioitu olevan vähäisempiä, joihin ei tarvita enää ylimääräistä liikennettä niin paljoa kuin vuoden 2024 on varauduttu. Vuoden 2024 korvauksiin sisältyy myös uusia luotettavuuskorvauksia ja korvauksia liikennöitsijöille maksettavasta matkustajalaskennasta yhteensä 2,5 milj. euroa. Vuonna 2025 kustannuksiksi arvioidaan 358,2 milj. euroa ja 367,6 milj. euroa vuonna 2026.

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,3 milj. euroa vuonna 2024. Metroliiikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2023 noin 4,5 % ja vuonna 2024 noin -2,4 %. Kustannustason arvioidaan siis laskevan vuonna 2024 verrattuna nykytasoon. Kustannustason kasvuun vaikuttaa pääasiassa käyttöenergian hinta. Vuonna 2025 kustannuksiksi arvioidaan 63,3 milj. euroa ja vuonna 2025 63,7 milj. euroa. Suunnitelmakaudella kaluston pääomakorvaukset kasvavat uusien M300-junien kasvaneiden korkomenojen ja valmistuvien peruskorjaushankkeiden myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2024 olevan 70,7 milj. euroa. Raitioliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2023 noin 4,5 % ja vuonna 2024 2,2 %. Kustannuksiksi arvioidaan 76,0 milj. euroa vuonna 2025 ja 74,3 milj. euroa vuonna 2026. Vuoden 2024 aikana varaudutaan vanhojen varikoiden lisäksi korvaamaan jatkossa uuden Ruskeasuon varikon vuokrat. Vuodesta 2025 alkaen on voimassa uuden kaupunkiraitioliikennesopimuksen mukainen hinnoittelu.

Pikaraitioliikenne: Vuonna 2024 varataan pikaraitiotien kustannuksiin 19,4 milj. euroa, vuonna 2025 20,8 milj. euroa ja vuonna 2026 21,3 milj. euroa.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2024 olevan 5,2 milj. euroa, vuonna 2025 5,0 milj. euroa ja vuonna 2026 5,0 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2024 yhteensä 96,1 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,8 milj. euroa. Vuonna 2025 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan yhteensä 96,3 milj. euroa sekä 100,3 milj. euroa vuonna 2026.

Infrakustannukset

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

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

Vuonna 2024 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 217,4 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 96,7 milj. euroa
- Espoo 105,0 milj. euroa
- Vantaa 12,3 milj. euroa ja
- Kirkkonummi (arvio) 0,5 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,9 milj. euroa vuonna 2024. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkimien kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Kirkkonummen osalta kyse on arviosta, jonka Kirkkonummi tarkentaa lopulliseen TTS-suunnitelmaan. Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2022, kun vanhan infran pääoman viimeiset pääomaosuudet poistettiin vuonna 2019. Kauniaisilla, Sipooalla, Tuusulalla ja Siuntioilla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina vuosittain noin 220,0 milj. euron luokkaa. 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 väheneemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 41,2 milj. euroa vuonna 2024. Muihin palvelujen ostoon käytetään 41,7 milj. euroa vuonna 2025 ja 40,7 milj. euroa vuonna 2026.

IT-käyttöpalveluiden kustannukset (25,7 milj. euroa vuonna 2024) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Laitahuoltopalveluihin käytetään 1,9 milj. euroa. IT-käyttöpalveluiden kustannusten ennakoidaan laskevan TTS-kauden lopulla kun uusi lippujärjestelmä (lipputilihanke) valmistuu ja on täysimääräisesti käytössä.

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

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,2 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Vartiointipalveluihin käytetään 0,8 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä. Nämä vartiointipalvelut ovat HSL:n suoraan maksamia vartiointipalveluita ja vartiointin kustannuksia sisältyy lisäksi operointikustannuksiin.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 4,5 milj. euroa vuonna 2024. Tämä ryhmä sisältää mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

x 1 000 €	TP2022	TA2023	ENN2023	TAE2024	Ero TAE2024/ENN2023	
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	18 847	27 597	23 000	25 701	2 701	11,7 %
Asiantuntijapalvelut	4 407	4 984	4 984	4 057	-927	-18,6 %
Laitteiden huoltopalvelut	3 607	3 330	3 600	1 940	-1 660	-46,1 %
Ilmoitukset ja markkinointi	2 870	3 564	3 200	3 978	778	24,3 %
Painatukset	208	142	142	235	93	65,6 %
Vartiointipalvelut	771	1 376	1 000	831	-169	-16,9 %
Muut palvelut	3 884	3 661	3 532	4 475	944	26,7 %
Muiden palveluiden ostot yhteensä	34 595	44 653	39 458	41 217	1 759	4,5 %

Taulukko 5: Muut palveluostot 2022-2024

5.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 25,6 milj. euroa vuonna 2024, joka on 2,8 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 21,6 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,0 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu nykyisen henkilömäärän työpanokseen ja kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin 2023 ja 2024. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

5.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2024 varattu 0,8 milj. euroa. Vuosina 2025 ja 2026 0,6 milj. euroa vuosittain. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

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

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

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2024 17,7 milj. euroa ylijäämäinen.

5.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava Toiminta- ja talous-suunnitelma 2024-2026 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2023 lopussa 34,2 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain.

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

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

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5-0,4 milj. euroa vuosina 2024-2026.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

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

5.5 Tilikauden tulos

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 18,3 milj. euroa ylijäämäinen, ja se riittää kattamaan suunnitelman mukaiset poistot jotka ovat arvion mukaan 18,3 milj. euroa vuonna 2024.

Tilikauden 2024 tulos on nolla euroa eli tilikaudelle arvioidut kulut katetaan tilikaudelle arvoiduilla vuosituloilla.

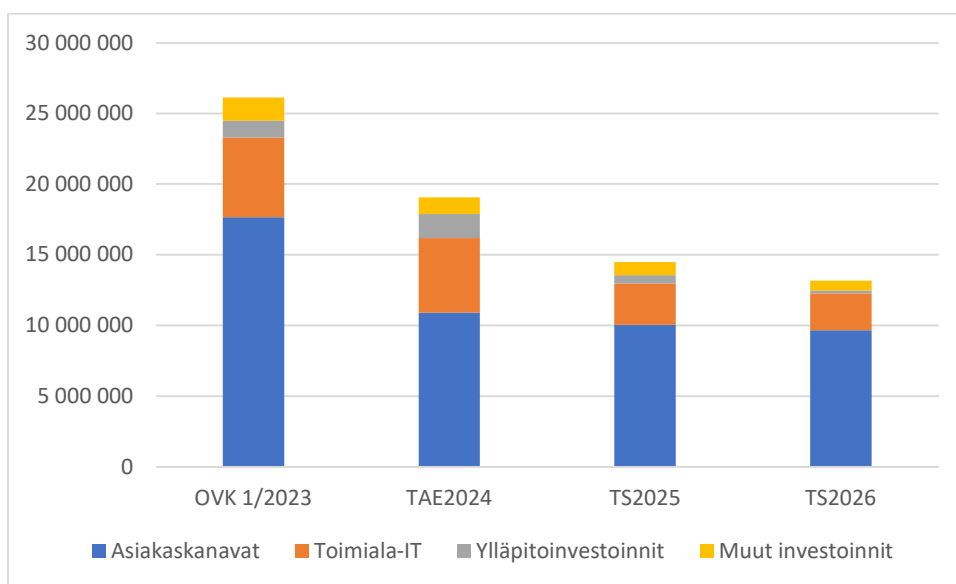
6 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 19,1 milj. euroa vuonna 2024, 14,5 milj. euroa vuonna 2025 ja 13,2 milj. euroa vuonna 2026.

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

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

Poistoihin on budjetoitu 18,1 milj. euroa vuodelle 2024, 18,6 milj. euroa vuodelle 2025 ja 23,1 milj. euroa vuodelle 2026. Poistomenojen arvioidaan kasvavan kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.



Kuva 6: Investoinnit 2023-2026

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2024-2026

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2023/TA2023		TAE	ERO TAE2024/ENN2023		TS	ERO TS2025/TAE2024		TS	ERO TS2026/TS2025	
	2022	2023	1/2023	€	%	2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%
Toimintatuotot	814 759	869 927	858 469	-11 458	-1,3 %	923 358	64 889	7,6 %	933 382	10 024	1,1 %	950 168	16 786	1,8 %
Myyntituotot	310 151	381 241	369 780	-11 461	-3,0 %	382 863	13 083	3,5 %	405 100	22 237	5,8 %	420 080	14 980	3,7 %
Lipputulot yhteensä	309 747	381 041	369 430	-11 611	-3,0 %	382 743	13 313	3,6 %	405 000	22 257	5,8 %	420 000	15 000	3,7 %
Muut myyntituotot yhteensä	404	200	350	150	75,0 %	120	-230	-65,7 %	100	-20	-16,7 %	80	-20	-20,0 %
Korvaukset kunnilta	427 781	467 307	467 307		0,0 %	517 094	49 787	10,7 %	504 918	-12 176	-2,4 %	506 645	1 727	0,3 %
Muut myyntitulot	3 107	2 002	2 002		0,0 %	3 015	1 013	50,6 %	3 025	10	0,3 %	3 065	40	
Tuet ja avustukset	66 787	12 177	12 177		0,0 %	12 432	255	2,1 %	11 973	-459	-3,7 %	11 973		0,0 %
Vuokratuotot	2 558	3 098	2 800	-298	-9,6 %	3 100	300	10,7 %	3 919	819	26,4 %	3 958	39	1,0 %
Muut toimintatuotot	4 376	4 104	4 404	300	7,3 %	4 854	450	10,2 %	4 447	-407	-8,4 %	4 447		0,0 %
Toimintakulut	-733 893	-875 675	-860 340	15 335	-1,8 %	-905 697	-45 357	5,3 %	-915 273	-9 576	1,1 %	-927 412	-12 139	1,3 %
Henkilöstökulut	-22 544	-24 875	-23 875	1 000	-4,0 %	-25 631	-1 755	7,4 %	-25 848	-217	0,8 %	-25 846	2	0,0 %
Palvelujen ostot	-701 723	-841 382	-826 850	14 532	-1,7 %	-870 015	-43 166	5,2 %	-879 360	-9 345	1,1 %	-891 374	-12 014	1,4 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-342 081	-360 341	-353 190	7 152	-2,0 %	-357 768	-4 578	1,3 %	-358 208	-441	0,1 %	-367 573	-9 365	2,6 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-77 289	-95 226	-95 604	-378	0,4 %	-96 100	-496	0,5 %	-96 331	-232	0,2 %	-100 322	-3 990	4,1 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-47 317	-64 743	-63 806	937	-1,4 %	-62 271	1 535	-2,4 %	-63 257	-986	1,6 %	-63 687	-430	0,7 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-54 741	-61 864	-61 122	742	-1,2 %	-70 731	-9 609	15,7 %	-75 993	-5 262	7,4 %	-74 341	1 651	-2,2 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 915	-4 150	-4 150		0,0 %	-5 150	-1 000	24,1 %	-4 998	152	-3,0 %	-4 998		0,0 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-57	-9 718	-8 834	884	-9,1 %	-19 359	-10 525	119,1 %	-20 832	-1 473	7,6 %	-21 344	-512	2,5 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-525 400	-596 041	-586 704	9 337	-1,6 %	-611 379	-24 674	4,2 %	-619 619	-8 241	1,3 %	-632 264	-12 645	2,0 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 824	-10 272	-10 272		0,0 %	-10 826	-554	5,4 %	-9 796	1 029	-9,5 %	-9 851	-55	0,6 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 265	-13 888	-13 888		0,0 %	-14 711	-823	5,9 %	-13 918	793	-5,4 %	-13 705	214	-1,5 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-99 508	-150 723	-150 723		0,0 %	-155 305	-4 583	3,0 %	-154 172	1 133	-0,7 %	-153 954	218	-0,1 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-18 146	-17 444	-17 444		0,0 %	-18 941	-1 497	8,6 %	-22 702	-3 761	19,9 %	-23 642	-940	4,1 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-378	-744	-744		0,0 %	-671	73	-9,8 %	-587	85	-12,6 %	-590	-3	0,6 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut		-5 782	-5 782		0,0 %	-14 026	-8 244	142,6 %	-13 964	62	-0,4 %	-13 760	204	-1,5 %
Muut infrapalvelut	-1 607	-1 835	-1 835		0,0 %	-2 940	-1 105	60,2 %	-2 941	-1	0,0 %	-2 941		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-141 729	-200 687	-200 687		0,0 %	-217 420	-16 733	8,3 %	-218 080	-660	0,3 %	-218 443	-362	0,2 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-34 595	-44 653	-39 458	5 195	-11,6 %	-41 217	-1 759	4,5 %	-41 661	-444	1,1 %	-40 667	993	-2,4 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-811	-862	-862		0,0 %	-802	59	-6,9 %	-647	156	-19,4 %	-682	-35	5,5 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2024-2026

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	ERO ENN2023/TA2023		TAE	ERO TAE2024/ENN2023		TS	ERO TS2025/TAE2024		TS	ERO TS2026/TS2025	
	2022	2023	1/2023	€	%	2024	€	%	2025	€	%	2026	€	%
Vuokratulut	-5 211	-5 087	-5 284	-197	3,9 %	-5 066	218	-4,1 %	-5 131	-65	1,3 %	-5 209	-78	1,5 %
Muut kulut	-3 604	-3 470	-3 470		0,0 %	-4 183	-713	20,6 %	-4 288	-105	2,5 %	-4 301	-14	0,3 %
Toimintakate	80 866	-5 748	-1 871	3 877	-67,5 %	17 661	19 532	-1044,0 %	18 109	448	2,5 %	22 756	4 647	25,7 %
Rahoitustuotot ja -kulut	258	-10	610	620	-6200,0 %	472	-138	-22,6 %	472		0,0 %	373	-99	-21,0 %
Vuosikate	81 124	-5 758	-1 261	4 497	-78,1 %	18 133	19 394	-1538,2 %	18 581	448	2,5 %	23 129	4 548	24,5 %
Poistot	-19 065	-15 987	-19 987	-4 000	25,0 %	-18 133	1 854	-9,3 %	-18 581	-448	2,5 %	-23 129	-4 548	24,5 %
Tilikauden yli-/alijäämä	62 059	-21 745	-21 248	497	-2,3 %		21 248	-100,0 %			-145,6 %			55,1 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	111,0 %	99,3 %	99,8 %		101,9 %		102,0 %		102,5 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	386 978	402 620	391 162		406 264		428 464		443 523
- ilman kuntaosuuksia, %	52,7 %	46,0 %	45,5 %		44,9 %		46,8 %		47,8 %
Toimintakate, %	9,9 %	-0,7 %	-0,2 %		1,9 %		1,9 %		2,4 %
Vuosikate, %	10,0 %	-0,7 %	-0,1 %		2,0 %		2,0 %		2,4 %
Vuosikate / Poistot, %	425,5 %	-36,0 %	-6,3 %		100,0 %		100,0 %		100,0 %

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2024-2026

31

1 000 €	2022	TA2023	ENN2023	TAE2024	TS2025	TS2026
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	81 124	-5 758	-1 261	18 133	18 581	23 129
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-12 537	-23 387	-26 124	-19 068	-14 495	-13 177
Rahoitusosuudet investointimenoihin	554					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustu- lot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	69 141	-29 145	-27 385	-935	4 086	9 952
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-42 011					
Rahavarojen muutos	21 866	-34 408	-32 648	-6 198	-1 177	4 689
Rahavarat 31.12	95 904	93 328	63 256	57 058	55 880	60 569
Rahavarat 1.1	74 037	127 736	95 904	63 256	57 058	55 880
Investointien tulorahoitus %	677,0 %	-24,6 %	-4,8 %	95,1 %	128,2 %	175,5 %
Kassan riittävyys, pv	47,7	38,9	26,4	23,0	22,3	23,8

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

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

Muutokset vuonna 2024

Metroliikenne

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

Mahdolliset poikkeukset

Rautatien torin paloturvallisuuden parantaminen

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

Mellunmäen ja Vuosaaren siltatyömaat

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

Kampin Terveys- ja hyvinvointikeskuksen rakentaminen

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

Kontula

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

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäykseen.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024, 2025, 2026, 2027 (varalla 2028). Vuoden 2024 viiden viikon katko on 24.6.2024 klo 02:00 – 29.7.2024 klo 04:00. Lisäksi

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

vuoden 2024 keväällä vastaavia totaalikatkoja on neljänä sunnuntaina huhtikuusta toukokuuhun. Vuoden 2024 syksyllä totaalikatkoja on kolmena viikonloppuna (lauantai ja sunnuntai) sekä kahtena sunnuntaina syyskuusta lokakuuhun.

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

Raitioliikenne**Kalasadaman raitiotie**

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

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

Pikaraitiolinjan 15 matkustajaliikenne

Varaudutaan pikaraitiolinjan 15 matkustajaliikenteen aloittamiseen ja liikenteen vuorovälin asteittaiseen tihennykseen.

Vaikutukset operointikustannuksiin: +4 500 000 €

Poikkeusreitit

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

Oopperan risteyksen katko kesällä

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

Kustannusmuutokset: -20 000 € vuonna 2024

Vaihe 2

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

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

Bussiliikenne**Linja 70 Kamppi – Töölö – Viikki – Pukinmäki – Malmi ja linja 71 Rautatientori – Arabia – Viikkinmäki – Pihlajamäki – Malmi**

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Linja 59 Malminkartano – Siilitie/Herttoniemi

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

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

Linja 977 Kerava - Kytömaa

Vahvistetaan linjan 977 palvelua Keravan Kytömaan ja Kivisillan uusilla alueilla.

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

Mannerheimintien perusparannus

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

Kustannusvaikutus v. 2024 yhteensä n. 180 000 €.

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

Linnanrakentajantien katutyöt

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

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

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

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

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

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

- Helsingin sisäiset linjat 220 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne 20 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Laajasalo ja Hakaniemi

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

Kustannusvaikutus Laajasalossa n. 200 000 € vuonna 2024.

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

Kustannusvaikutus Hakaniemessä n. 420 000 € vuonna 2024.

Kustannusvaikutukset yhteensä n. 620 000 € vuonna 2024.

- Helsingin sisäiset linjat 520 000 €

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

- Seutu, Vantaan suunta 100 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

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

Kustannusvaikutukset vuonna 2024 yhteensä noin 870 000 €

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

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2024 n. 1 500 000 €.

Vantaan raitiotien rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 540 000 €

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

Aleksis Kiven Kadun remontti

Varaudutaan Aleksis Kiven Kadun rakentamisen aikaisten järjestelyjen aiheuttamiin viivästyksiin.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 300 000 €.

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

Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelma sekä runkolinjat 520 ja 530

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

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 450 000 €.

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

Tikkurila - Kuusijärvi yhteyden järjestäminen

Varaudutaan järjestämään yhteys 25 viikkoa. Toteutuu vuoden 2023 kokeilun perusteella.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 n. 45 000 €

Rykmentinpuiston työpaikka-alueen joukkoliikennepalvelu

Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu Tuusulan rykmentinpuiston työpaikka-alueelle kevästä 2024 alkaen alueen mahdollisen rakentumisen myötä.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 n. 90 000 € ja vuositasolla n. 150 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Rautatien metroaseman paloturvallisuuden parantamisen töiden vaikutus bussiliikenteeseen

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

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

Metron Mellunmäen ja Vartiokylänlahden siltatyömaiden aikainen korvaava bussiliikenne

Siltatyömaat katkaisevat metrolinjojen osuuksilla Kontula - Mellunmäki ja Puotila – Vuosaari arviolta kuukauden ajaksi kesällä 2024. Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä osuuksille, joilla ei voida liikennöidä metrolla.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 350 000 € (Helsingin sisäiset linjat).

Raitioliikenteessä tapahtuvien poikkeusjärjestelyiden vaikutus bussiliikenteeseen

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

Alueelliset linjastotarkastelut

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

Muutokset vuonna 2025

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäykseen.

Mahdolliset poikkeukset

Herttoniemen remontti

Hankkeita varten ei ole tehty varauksia metroliiikenteeseen.

Herttoniemi

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

Junatien metrosillan peruskorjaus

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

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäykseen.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024, 2025, 2026, 2027 (varalla 2028).

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

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

Raitioliikenne

Mannerheimintien peruskorjaus

Mannerheimintien peruskorjauksen toinen vaihe jatkuu vuoden 2025 loppuun.

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

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Pikaraitiolinja 550

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

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

Bussiliikenne

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

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpään
valmistuvalle pääte pysäkillle. Alueelle on kaavoitettu nykyisen vesilaitoksen ympäristöön sijoittuvan
asutuksen lisäksi pientaloasutusta noin 250–300 asukkaalle. Uusi asutus sijoittuu noin 500–1000 met-
rin päähän lähimmistä nykyisistä bussipysäkeistä. Alueen asukasmäärä on melko pieni, mutta keskus-
puiston alue on yksi Helsingin tärkeimmistä virkistysalueista. Uuden pääte pysäkin ympäristöstä alka-
vat keskuspuiston ulkoilureitit ja pääte pysäkin välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pitkälumajän ulkoil-
umaja.

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

Linja 87 Herttoniemi (M) - Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle perustetulle linjalle
87.

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

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

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

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Mannerheimintien perusparannus

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön 2-vaiheen aiheuttamaan bussiliikenteen hidastu-
miseen.

Kustannusvaikutus v. 2025 yhteensä n. 525 000 €.

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

Linnanrakentajantien katutyöt

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

Kustannusvaikutus n. 700 000 € vuonna 2025.

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

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

Kustannusvaikutus n. 610 000 € vuonna 2025.

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

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Laajasalo ja Hakaniemi

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

Kustannusvaikutus Laajasalossa n. 200 000 € vuonna 2025.

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

Kustannusvaikutus Hakaniemessä n. 690 000 € vuonna 2025.

Kustannusvaikutukset yhteensä noin 890 000 € vuonna 2025.

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

Kulosaaren sillan remontti

Varaudutaan Kulosaaren sillan remontin aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen linjoilla 16, 59, 500 ja 510. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Tässä yhteydessä työmaan on arvioitu alkavan keväällä 2025 ja kestävän vähintään kesään 2026. Liikenteen on arvioitu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle.

Kustannusvaikutus n. 460 000 € vuonna 2025.

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

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

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

Kustannusvaikutukset vuonna 2025 yhteensä noin 870 000 €

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

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2025 n. 1 500 000 €.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 750 000 €

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

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

Raitioliikenteessä tapahtuvien poikkeusjärjestelyiden vaikutus bussiliikenteeseen

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

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 2 625 000€.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

Muutokset vuonna 2026

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.
Mahdolliset muutokset

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuosina 2024, 2025, 2026, 2027 (varalla 2028).

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

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

Raitioliikenne

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

Kustannusvaikutus: 1 500 000 € vuonna 2026

Pikaraitiolinja 550

Ei palvelutason muutoksia

Bussiliikenne

Bussiliikenteen muutokset vuonna 2026.

Linja 56 Kalasatama (M) – Kannelmäki

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

Kustannusvaikutus n. 110 000 € vuonna 2026.

Linja 87 Herttoniemi (M) - Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle perustetulle linjalle 87.

Kustannusvaikutus n. 290 000 € vuonna 2026.

Linnanrakentajantien katutyöt

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

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

Kustannusvaikutus n. 230 000 € vuonna 2026.

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

Herttoniemen metrokorttelin rakentaminen

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

Kustannusvaikutus n. 370 000 € vuonna 2026.

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

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen, Laajasalo

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

Kustannusvaikutus Laajasalossa n. 200 000 € vuonna 2026.

- Helsingin sisäiset linjat 200 000 €

Kulosaaren sillan remontti

Varaudutaan Kulosaaren sillan remontin aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen linjoilla 16, 59, 500 ja 510. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Tässä yhteydessä työmaan on arvioitu kestävän alkusyksyyn 2026. Liikenteen on arvioitu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle.

Kustannusvaikutus n. 460 000 € vuonna 2026.

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

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2026 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2026 yhteensä n. 591 000 €

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

Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen

Varaudutaan Länsi-Helsingin raitioteiden 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 vuonna 2026 yhteensä n. 500 000 €

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

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2024-2026

- Vantaan suunnan seutulinjat: 121 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalin rakennustyöt

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

Kustannusvaikutukset vuonna 2026 yhteensä noin 870 000 €

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

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

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

Kustannusvaikutus vuonna 2026 n. 1 500 000 €.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus vuonna 2026 yhteensä n. 750 000 €

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

Kuntaosuudet 2024
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonus	345,5	123,7	2,8	101,8	10,6	11,5	5,5	7,5	2,0	610,8
Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	346,3	124,2	2,8	102,0	10,6	11,5	5,6	7,6	2,0	612,3
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,5 %	16,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,4	-1,8	0,0	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-10,4
Henkilöstökulut	16,1	4,6	0,1	3,6	0,4	0,4	0,1	0,2	0,1	25,6
Palvelujen ostot	27,3	7,8	0,2	5,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,0	42,5
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	3,6	1,0	0,0	0,9	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	5,8
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,3	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Poistot	11,1	3,7	0,1	2,5	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	18,1
Yhteensä	51,9	15,3	0,4	10,9	1,1	1,3	0,4	0,7	0,1	82,1
%-jakautuma	63,3 %	18,7 %	0,5 %	13,3 %	1,3 %	1,6 %	0,4 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	100,5	95,5	0,7	16,5	1,0	2,3	0,4	0,5	0,1	217,4
%-jakautuma	46,2 %	43,9 %	0,3 %	7,6 %	0,4 %	1,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	497,9	234,5	3,9	129,3	12,6	15,0	6,3	8,6	2,2	910,3
- Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	498,6	235,0	3,9	129,4	12,6	15,0	6,3	8,7	2,2	911,8
%-jakautuma	54,7 %	25,8 %	0,4 %	14,2 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	230,2	68,9	1,7	59,1	7,9	7,2	3,1	3,7	0,9	382,7
%-jakautuma	60,2 %	18,0 %	0,5 %	15,4 %	2,1 %	1,9 %	0,8 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	267,7	165,7	2,1	70,1	4,7	7,8	3,3	4,9	1,3	527,6
- Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	268,4	166,1	2,1	70,3	4,7	7,8	3,3	5,0	1,3	529,1
%-jakautuma	50,7 %	31,4 %	0,4 %	13,3 %	0,9 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	5,8	2,7	0,1	2,1	0,3	0,4	0,2	0,4	0,1	12,0
%-jakautuma	48,5 %	22,3 %	0,8 %	17,7 %	2,7 %	3,0 %	1,6 %	2,9 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	262,596	163,481	2,037	68,190	4,358	7,460	3,082	4,617	1,273	517,094
Yhteensä	262,596	163,481	2,037	68,190	4,358	7,460	3,082	4,617	1,273	517,094
%-jakautuma	50,8 %	31,6 %	0,4 %	13,2 %	0,8 %	1,4 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	52,7 %	69,6 %	52,8 %	52,7 %	34,5 %	49,6 %	48,6 %	53,2 %	58,3 %	56,7 %
Vertailu kuntaosuudet 2024 TAE ja 2023 TA, ennen vähennyksiä										
2024 TAE	268,405	166,147	2,128	70,311	4,687	7,815	3,278	4,971	1,326	529,068
2023 TA	249,282	157,767	1,858	68,032	5,248	8,093	4,277	5,474	0,996	501,027
Erotus	19,123	8,380	0,270	2,279	-0,561	-0,278	-0,999	-0,503	0,330	28,041
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2024 TAE ja 2023 TA										
2024 TAE	5,810	2,666	0,090	2,122	0,329	0,356	0,195	0,353	0,054	11,975
2023 TA	16,143	7,178	0,203	5,390	1,552	1,969	0,375	0,794	0,111	33,717
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
2024 TAE	262,6	163,5	2,0	68,2	4,4	7,5	3,1	4,6	1,3	517,1
2023 TA	233,1	150,6	1,7	62,6	3,7	6,1	3,9	4,7	0,9	467,3
Erotus	29,5	12,9	0,4	5,5	0,7	1,3	-0,8	-0,1	0,4	49,8
TA:n alijäämän kertyminen										
Ero ylijäämien käytössä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	29,5	12,9	0,4	5,5	0,7	1,3	-0,8	-0,1	0,4	49,8
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
2024 TAE	262,596	163,481	2,037	68,190	4,358	7,460	3,082	4,617	1,273	517,094
Subventio% kunnittain	52,7 %	69,6 %	52,8 %	52,7 %	34,5 %	49,6 %	48,6 %	53,2 %	58,3 %	56,7 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
2023 TA	243,445	155,131	1,765	65,914	4,917	7,734	4,082	5,122	0,941	489,050
Subventio% kunnittain	50,8 %	68,4 %	49,4 %	51,3 %	38,8 %	53,9 %	62,9 %	58,6 %	63,5 %	55,4 %

Kuntaosuudet 2025
(alv. 0 %)

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2025 TS

Ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonus	351,3	124,2	2,8	102,6	10,6	11,5	5,6	7,5	2,0	617,9
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	352,6	125,1	2,8	102,9	10,6	11,5	5,6	7,6	2,0	620,6
%-jakautuma	56,8 %	20,2 %	0,5 %	16,6 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,3	-1,8	0,0	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-10,3
Henkilöstökulut	16,1	4,6	0,1	3,6	0,4	0,5	0,2	0,3	0,1	25,8
Palvelujen ostot	27,5	7,9	0,2	5,6	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	42,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Muut toimintakulut	3,7	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,1
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,3	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Poistot	11,4	3,7	0,1	2,5	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	18,6
Yhteensä	52,6	15,5	0,4	11,1	1,1	1,3	0,4	0,7	0,1	83,2
%-jakautuma	63,2 %	18,7 %	0,5 %	13,4 %	1,3 %	1,6 %	0,4 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	102,1	95,0	0,6	16,1	0,9	2,3	0,4	0,5	0,1	218,1
Yhteensä	102,1	95,0	0,6	16,1	0,9	2,3	0,4	0,5	0,1	218,1
%-jakautuma	46,8 %	43,6 %	0,3 %	7,4 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	505,9	234,7	3,8	129,8	12,6	15,1	6,3	8,7	2,2	919,2
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	507,2	235,6	3,9	130,1	12,7	15,1	6,4	8,7	2,2	921,9
%-jakautuma	55,0 %	25,6 %	0,4 %	14,1 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	243,1	73,4	1,8	62,8	8,3	7,6	3,2	3,9	0,9	405,0
Yhteensä	243,1	73,4	1,8	62,8	8,3	7,6	3,2	3,9	0,9	405,0
%-jakautuma	60,0 %	18,1 %	0,5 %	15,5 %	2,1 %	1,9 %	0,8 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %

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

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	262,8	161,3	2,0	67,0	4,3	7,5	3,1	4,8	1,3	514,2
Yhteensä	264,1	162,2	2,0	67,4	4,3	7,5	3,2	4,9	1,3	516,9
%-jakautuma	51,1 %	31,4 %	0,4 %	13,0 %	0,8 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,3 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,9
Ilmasto- ja ympäristö- ja joukkoliikenteen kulkutapaos.	3,4	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Koronatilanteesta johtuva tuki	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000
Yhteensä	5,8	2,7	0,1	2,1	0,3	0,4	0,2	0,4	0,1	12,0
%-jakautuma	48,5 %	22,3 %	0,8 %	17,7 %	2,7 %	3,0 %	1,6 %	2,9 %	0,5 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	258,289	159,531	1,936	65,232	4,002	7,161	2,992	4,515	1,261	504,918
Yhteensä	258,289	159,531	1,936	65,232	4,002	7,161	2,992	4,515	1,261	504,918
%-jakautuma	51,2 %	31,6 %	0,4 %	12,9 %	0,8 %	1,4 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	50,9 %	67,7 %	50,3 %	50,1 %	31,6 %	47,5 %	46,9 %	51,6 %	57,1 %	54,8 %

Vertailu kuntaosuudet 2025 TS ja 2023 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	264,100	162,197	2,025	67,353	4,332	7,517	3,187	4,868	1,314	516,893
2023 TA	249,282	157,767	1,858	68,032	5,248	8,093	4,277	5,474	0,996	501,027
Erotus	14,818	4,430	0,167	-0,679	-0,916	-0,576	-1,090	-0,606	0,318	15,866

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2025 TS ja 2023 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	5,810	2,666	0,090	2,122	0,329	0,356	0,195	0,353	0,054	11,975
2023 TA	16,143	7,178	0,203	5,390	1,552	1,969	0,375	0,794	0,111	33,717

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	258,3	159,5	1,9	65,2	4,0	7,2	3,0	4,5	1,3	504,9
2023 TA	233,1	150,6	1,7	62,6	3,7	6,1	3,9	4,7	0,9	467,3
Erotus	25,1	8,9	0,3	2,6	0,3	1,0	-0,9	-0,2	0,4	37,6

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	258,289	159,531	1,936	65,232	4,002	7,161	2,992	4,515	1,261	504,918
Subventio% kunnittain	50,9 %	67,7 %	50,3 %	50,1 %	31,6 %	47,5 %	46,9 %	51,6 %	57,1 %	54,8 %

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TA	243,445	155,131	1,765	65,914	4,917	7,734	4,082	5,122	0,941	489,050
Subventio% kunnittain	50,8 %	68,4 %	49,4 %	51,3 %	38,8 %	53,9 %	62,9 %	58,6 %	63,5 %	55,4 %

Kuntaosuudet 2026
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	359,5	125,9	2,9	104,0	11,2	11,7	5,6	7,9	2,0	630,5
Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	360,8	126,7	2,9	104,3	11,2	11,7	5,7	7,9	2,0	633,2
%-jakautuma	57,0 %	20,0 %	0,5 %	16,5 %	1,8 %	1,8 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,3	-1,8	0,0	-1,6	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-10,4
Henkilöstökulut	16,2	4,6	0,1	3,6	0,4	0,5	0,2	0,3	0,1	25,8
Palvelujen ostot	27,3	7,8	0,2	5,5	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	42,7
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	4,9	1,4	0,0	1,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,9
Rahoitustuotot ja -kulut	-0,2	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
Poistot	12,7	4,1	0,1	2,8	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	20,6
Yhteensä	55,0	16,2	0,4	11,6	1,1	1,4	0,4	0,7	0,1	87,0
%-jakautuma	63,2 %	18,7 %	0,5 %	13,3 %	1,3 %	1,6 %	0,4 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	103,0	94,5	0,6	16,1	0,9	2,3	0,4	0,5	0,1	218,4
%-jakautuma	47,2 %	43,3 %	0,3 %	7,4 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ympäristöbonus	1,3	0,9	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	2,7
Yhteensä	517,5	236,6	4,0	131,7	13,3	15,3	6,4	9,0	2,2	935,9
%-jakautuma	55,3 %	25,3 %	0,4 %	14,1 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	252,7	75,7	1,9	64,6	8,7	7,9	3,4	4,1	0,9	420,0
%-jakautuma	60,2 %	18,0 %	0,5 %	15,4 %	2,1 %	1,9 %	0,8 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	266,1	161,7	2,1	67,4	4,6	7,4	3,1	5,0	1,3	518,6
%-jakautuma	51,3 %	31,2 %	0,4 %	13,0 %	0,9 %	1,4 %	0,6 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,9
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulutapaosi.	3,4	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Koronatilanteesta johtuva tuki	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	5,8	2,7	0,1	2,1	0,3	0,4	0,2	0,4	0,1	12,0
%-jakautuma	48,5 %	22,3 %	0,8 %	17,7 %	2,7 %	3,0 %	1,6 %	2,9 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	260,304	159,034	1,981	65,266	4,257	7,010	2,909	4,681	1,203	506,645
Yhteensä	260,304	159,034	1,981	65,266	4,257	7,010	2,909	4,681	1,203	506,645
%-jakautuma	51,4 %	31,4 %	0,4 %	12,9 %	0,8 %	1,4 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	50,2 %	67,0 %	49,8 %	49,4 %	32,0 %	45,8 %	45,0 %	51,4 %	54,9 %	54,0 %
Vertailu kuntaosuudet 2026 TS ja 2023 TA ennen vähennyksiä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2026 TS	266,114	161,700	2,071	67,386	4,586	7,365	3,105	5,033	1,256	518,616
2023 TA	249,282	157,767	1,858	68,032	5,248	8,093	4,277	5,474	0,996	501,027
Erotus	16,832	3,933	0,213	-0,646	-0,662	-0,728	-1,172	-0,441	0,260	17,589
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2026 TS ja 2023 TA										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2026 TS	5,810	2,666	0,090	2,122	0,329	0,356	0,195	0,353	0,054	11,975
2023 TA	16,143	7,178	0,203	5,390	1,552	1,969	0,375	0,794	0,111	33,717
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2026 TS	260,3	159,0	2,0	65,3	4,3	7,0	2,9	4,7	1,2	506,6
2023 TA	233,1	150,6	1,7	62,6	3,7	6,1	3,9	4,7	0,9	467,3
Erotus	27,2	8,4	0,3	2,6	0,6	0,9	-1,0	0,0	0,3	39,3
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2026 TS	260,304	159,034	1,981	65,266	4,257	7,010	2,909	4,681	1,203	506,645
Subventio% kunnittain	50,2 %	67,0 %	49,8 %	49,4 %	32,0 %	45,8 %	45,0 %	51,4 %	54,9 %	54,0 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TA	243,445	155,131	1,765	65,914	4,917	7,734	4,082	5,122	0,941	489,050
Subventio% kunnittain	50,8 %	68,4 %	49,4 %	51,3 %	38,8 %	53,9 %	62,9 %	58,6 %	63,5 %	55,4 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajituskimukseen ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

JOUKKOLIIKENTEEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajituskimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajituskimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

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

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Pikaraitioliikenteen PR550 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

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

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

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

- Junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain. Pikaraitioliikenteen PR550 kustannukset on toistaiseksi käsitelty kuntaosuuksista erillään muusta raitioliikenteestä.

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

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki ja ilmastoperusteinen rahoitus ovat kohdistettu kuntien asukasluvun perusteella.

**LIITE 5:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2026**

51

Suoriteseuranta 2010-2026 (yhteenveto)

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

LIITE LISÄTÄÄN DOKUMENTTIIN MYÖHEMMIN

