



Kaupunginhallituksen konsernijaosto

19.08.2024

Kokoustiedot Kaupunginhallituksen konsernijaosto

Aika 19.08.2024 klo 09:00 - 10:12

Paikka Sähköinen Teams-kokous

Läsnä	Guzenina Maria	puheenjohtaja
	Ampuja Ari	jäsen
	Elo Simon	jäsen
	Gestrin Christina	jäsen
	Laakso Mikko	jäsen
	Nores Mia	jäsen
	Poutala Mika	jäsen
	Seppälä Peppi	jäsen
	Löyttyniemi Meri	varajäsen
	Katainen Mervi	kaupunginhallituksen puheenjohtaja
	Partanen Henna	kaupunginhallituksen I varapuheenjohtaja
	Mäkelä Jukka	kaupunginjohtaja
	Rinta-aho Harri	kasvun ja oppimisen toimialajohtaja
	Isotalo Olli	Kaupunkiympäristön toimialajohtaja
	Kivinen Harri	hallinto- ja kehittämisjohtaja
	Heinero Mervi	elinvoimajohtaja
	Konttas Ari	rahoitusjohtaja
	Jyrkkä Maria	konserniohjauksen kehittämisjohtaja
	Pajakoski Johanna	viestintäjohtaja
	Kattelus Johanna	konserniohjauksen kehittämispäällikkö
	Rosenberg Heidi	tekninen sihteeri

Ramstedt Jerry	konserniohjauksen erityisasiantuntija
Pirkanniemi Risto	lakimies, sihteeri

Allekirjoitukset

Maria Guzenina
puheenjohtaja

Risto Pirkanniemi
sihteeri

Pöytäkirja tarkastettu ja hyväksytty

Mikko Laakso
pöytäkirjantarkastaja

Mika Poutala
pöytäkirjantarkastaja

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Tämä pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa 23.08.2024

Käsitellyt asiat

Pykälä nro	Liite nro	Kokousasian otsikko	Sivu
§ 38		Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen	5
§ 39		Pöytäkirjan tarkastajien valinta	6
§ 40	1	Helinä Rautavaaran etnografisen museon säätiö sr hallituksen jäsenten nimeäminen kaudelle 2025-2026	7
§ 41	2 - 4	Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025-2027	9
§ 42	5, 6	Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2025-2027	17

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

5/37

Kaupunginhallituksen konsernijaosto

§ 38

19.08.2024

§ 38

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Päätös

Puheenjohtaja totesi kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Selostus

Kaupunginhallituksen konsernijaosto oli kutsuttu koolle puheenjohtajan allekirjoittamalla 15.8.2024 päivätyllä jäsenille toimitetulla kokouskutsulla.

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

6/37

Kaupunginhallituksen konsernijaosto

§ 39

19.08.2024

§ 39

Pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Mikko Laakso ja Mika Poutala.

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

7/37

Kaupunginhallituksen konsernijaosto

§ 40

19.08.2024

Asianumero 2762/00.00.01/2024

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 19.08.2024 § 40

§ 40

Helinä Rautavaaran etnografisen museon säätiö sr hallituksen jäsenten nimeäminen kaudelle 2025-2026

Valmistelijat / lisätiedot:
Niittymaa Mari

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto nimeää Helinä Rautavaaran etnografisen museon säätiön hallitukseen toimikaudeksi 2025–2026 seuraavat jäsenet:

Teemu Tares (PerusS)
Mikko Björklund (Liik.)
Leea Mellin (Kok.)
Maria Rajala (SDP)

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Helinä Rautavaaran etnografisen museon säätiön nykyisen hallituksen toimikausi päättyy vuoden 2024 lopussa.

Säätiön tarkoitus

Helinä Rautavaaran etnografisen museon säätiön tarkoituksena on ylläpitää Helinä Rautavaaran kokoelmat sisältävää museota ja edistää Euroopan ulkopuolisten kulttuurien tuntemusta.

Hallitus

Säätiön sääntöjen mukaan sen asioita hoitaa ja sitä edustaa kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan valittu hallitus, johon kuuluu seitsemän (7) jäsentä. Espoon kaupunki nimeää hallitukseen neljä (4) jäsentä. Helsingin yliopisto, Suomen Antropologinen Seura ja Suomen museoliitto kukin nimeävät yhden jäsenen.

Säätiö on pyytänyt kaupunkia nimeämään jäsenet 1.12.2024 mennessä.

Lisäksi säännöissä on todettu, että mikäli nimeäjä ei ole joulukuun 1. päivään mennessä valinnut jäseniä hallitukseen seuraavaksi toimikaudeksi, suorittaa näiden jäsenten valinnan säätiön hallitus.

Nimeämisessä on noudatettu paikkajakotoimikunnan suositusta sekä puolueilta tulleita esityksiä nimettävistä henkilöistä.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 HRM säätiön säännöt

Oheismateriaali

Tiedoksi

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

9/37

Kaupunginhallituksen konsernijaosto

§ 41

19.08.2024

Asianumero 2499/08.00.00/2024

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 19.08.2024 § 41

§ 41

Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025-2027

Valmistelijat / lisätiedot:

Ramstedt Jerry

Lindqvist Hanne

Isotalo Olli

Jyrkkä Maria

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Kaupunginhallituksen konsernijaosto antaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymän (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025 - 2027 seuraavan lausunnon:

HSY:n tulee sisällyttää strategiaansa pääkaupunkiseudun kuntien yhteisesti sopimat tavoitteet kuntayhtymälle vuodelle 2025. Tavoitteet kuvaavat jäsenkuntien strategista tahtotilaa ja ne on valmisteltu yhteistyössä HSY:n kanssa. Tavoitteet ja mittarit ovat seuraavat:

1

Tuottavuuden nousu vuosittain vähintään 1,5 % ja talouden tasapaino
Mittarit:

-Tuottavuusohjelman toimeenpano sekä taloudellisten vaikutusten yksilöinti, toiminnan selkeä suuntaaminen perustehtävään ja investointiohjelman optimointi ja investointien kohdistaminen siten, että korjausvelan kasvua voidaan taittaa. Lisäksi muut tarvittavat toimenpiteet, kuten taksojen korotukset, talouden tasapainottamiseksi ja velkaantumisen hillitsemiseksi

-Toimintamenot euroa/asukas, tavoitetaso 2025: enintään 145,2 euroa/asukas

-Omavaraisuusaste, tavoitetaso 2025: vähintään 25,2 %

2

Hiilineutraalisuus 2030 ja vastuullisuuden lisääminen

Mittarit:

-Kotitalousjätteen kierrätysaste sekä sekajätteen määrä vuosittain,

tavoitetaso 2025: kierrätysaste vähintään 55 % ja sekajätteen määrä enintään 100 kg/asukas/vuosi

-Kasvihuonekaasupäästöjen määrä HSY:n omassa toiminnassa ja ulkoisissa palveluissa, tavoitetaso 2025: enintään 89 000 t CO₂-ekv
-Hiilineutraalisuusohjelman toteuttaminen sekä ohjelmakauden lopun toimenpiteiden aikatauluttaminen ja tarkentaminen

3

Vesi- ja jätehuollon toimivuuden parantaminen sekä asiakkaiden tyytyväisyysMittarit:

Asiakasryhmä- ja toimintokohtainen asiakastyytyväisyys vuosittain, tavoitetaso 2025: vähintään 4,1/5

Lisäksi omistajalinjauksena: Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus

Espoon kaupunki haluaa lausunnossaan lisäksi korostaa seuraavia asioita.

1. Kestävä talous ja kuntayhtymän perustehtävä

HSY on talous- ja toimintasuunnitelmassa kuvannut edelleen korkeaa investointitasoa ja kasvavaa lainakorkojen sekä -lyhennysten määrää. Tulorahoitus ei riitä kattamaan HSY:n investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä. Suunnitelmakaudella kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa. Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan suunnitellut vesihuollon kokonaiskorotukset talousarviovuodelle 2025 ovat käyttömaksuihin 8 % ja perusmaksuihin 13 %. Espoo pitää hinnankorotuksia perusteltuina huomioiden korkeana pysyvä investointitaso, ja näin ollen ne ovat omistajapoliittisten linjausten mukaisia. Näiden toimien lisäksi Espoo edellyttää myös kustannusten nousua hillitseviä toimia sekä käyttömenoissa että investoinneissa.

HSY:n investointiohjelmaa laaditaan 20 vuodeksi aiemman 10 vuoden sijasta, jonka Espoo näkee myönteisenä kehityksenä, koska tällä parannetaan tulevaisuuden näkymää pitkän aikavälin rahoituksen tarpeessa, ja samalla todeta infrainvestointien osalta, että näkymät kohdentamisesta 20-vuoden osalta pitää keskustella jäsenkuntien kanssa maankäytön kehittämisen edellyttämällä tavalla.

Espoo korostaa, että HSY:n tulee saada velkaantuminen taitettua ja talous tasapainoon siten, että myös tuottavuuden kehityksen suhteen sekä omavaraisuusasteen mukaiset asetetut tavoitteet saavutetaan. Velkaan liittyvät riskit tulee tunnistaa. Paluuta pitkään jatkuneeseen nollakorkoympäristöön ei ole näkyvissä, jolloin vallitseva korkoympäristö tekee velkasuhteen kääntämisestä laskuun tai edes sen tasapainottamisesta tulevaisuudessa yhä haastavampaa.

Tuottavuuden nousu on tärkeä mittari, miten palvelutuotannon tuotantoprosessi on kehittynyt vuodesta toiseen. Tuottavuusluvut pyrkivät kuvaamaan, saadaanko keskimääräinen tuotos pienemmällä tuotantopanosten määrällä verrattuna edelliseen vuoteen.

2. Vesihuollon investoinnit

HSY on varannut talousarvioesityksessään vuodelle 2025 vesihuollon toiminta-alueen kaavoituksen mukaiseen laajentumiseen 33,2 milj. euroa ja suunnitelmakaudelle 2026–2027 hieman enemmän (34,8 ja 35,3 milj. euroa). Määräraha-avaruuksia ei ole jaettu kuntien kesken, mutta Espoon näkemyksen mukaan varaukset riittävät jäsenkuntien yhteenlaskettuun laajentumistarpeeseen. Espoo investoi uusiin alueisiin voimakkaasti ja HSY:n tulee säilyttää valmius tarkastaa investointikehystä kesken toimintavuoden, mikäli näyttää siltä, että kehys ei riitäkään jäsenkuntien tarpeeseen. HSY on alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassaan varannut laajentumiseen haja-asutusalueille 3,0 milj. euroa vuodelle 2025, 1,7 milj. euroa vuodelle 2026 ja 1,0 milj. euroa vuodelle 2027. Espoon vesihuollon kehittämissuunnitelman mukaiseen laajenemiseen asemakaava-alueiden ulkopuolisille alueille tulisi varautua v. 2026–2027 Brobackan alueen osalta.

3. Muuta huomioitavaa

Espoo esittää, että aina kun HSY rakentaa merkittäviä vesihuoltolähtöisiä siirtoviemäreitä tai vesijohtoja muualle kuin katualueelle tutkittaisiin yhteistyössä riittävän varhaisessa vaiheessa, voidaanko yhdistää vesihuolto ja vesihuoltokäytävän päälle rakennettava ulkoilureitti. Menettelyllä saataisiin kustannussäästöjä ja lisää hyväksyttävyyttä vesihuollon rakentamiselle.

Toiminnassa tulee varautua maailmanpoliittiseen tilanteeseen ja toimintaympäristömuutoksiin kehittämällä esimerkiksi fyysisen ja kyberturvallisuuden osa-alueita joihin tulee osoittaa resurssointia sekä operatiiviseen toimintaan että toimintavarmuutta ja fyysistä ja kyberturvallisuutta parantaviin investointeihin.

HSY ylläpitää valmiutta neuvotella ja tiivistää yhteistyöstä HSY:n jäsenkuntien alueella toimivien vesiosuuskuntien, -yhtiöiden ja -yhtymien kanssa, ja että mahdollinen vesiosuuskunnan, -yhtiön tai -yhtymän liittyminen osaksi HSY:tä etenee aina toimenpideohjelman periaatteita ja vaiheita noudattaen huomioiden maankäytön kehittymisen mahdollisuudet.

Päätös

Kaupunginhallituksen konsernijaosto:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus**Yleistä**

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi.

Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan. Talousarvion ja -suunnitelman laadinnassa tuottavuustavoitteena on ollut keskimääräinen 1,5 %:n vuotuinen tuottavuuden paraneminen. Myyntitulojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä vesihuollon ja jätehuollon alustavat taksamuutokset.

Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuodelle 2025 on käytetty 2 %:ia, ellei tarkempaa ennustetta ole ollut käytettävissä. Inflaatiokerrointa tarkennetaan syksyllä lopullisen talousarvion valmistelussa.

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä. Lausunnot HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2025-2027 pyydetään 31.8.2024 mennessä.

Tavoitteet

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2025-2027 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n hallituksen esittämään strategiaan 2030, josta yhtymäkokous päätti marraskuussa 2022. Tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat myös jäsenkuntien omistajaohjauksen tavoitteisiin. Esitetyn strategian 2030 neljä painopistettä sekä niitä toteuttavat yhteensä kymmenen strategista päämäärää ovat:

- Ympäristövastuu: Hiilineutraali pääkaupunkiseutu, Kiertotalouden keskiössä ja Puhdas Itämeri
- Työn murros: Pito- ja vetovoimainen työnantaja sekä Osaava ja kehittyvä henkilöstö

- Kestävä talous: Tehokasta ja taloudellista toimintaa ja Tasapainoinen talous
- Asukaskokemus: Vastuulliset ja kehittyvät palvelut, Turvattu juomavesi ja Toimintaa lähiympäristöstä huolehtien

Toiminta

HSY:n verkostoon pumpatun vesimäärän arvioidaan hitaasti kasvavan suunnittelukaudella. Vuonna 2025 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 95,0 miljoonaa m³ ja laskutettavan vedenmyynnin 74,5 miljoonaa m³. Jätevedenpuhdistamoilla käsiteltävän jäteveden määrän arvioidaan olevan yhteensä 152,0 miljoonaa m³ vuonna 2025.

Vuonna 2025 asiakaskiinteistöillä tehdään noin 8,9 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 384 000 tonnia. Jätteen energiakäyttöön Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan jätteitä yhteensä noin 211 000 tonnia. Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksessa käsitellään jätteitä yhteensä noin 223 000 tonnia.

Käyttötalous

HSY:n toimintatuotot vuonna 2025 ovat 494,1 milj. euroa, 41,6 milj. euroa (9,2 %) enemmän vuoden 2024 ennusteeseen verrattuna. Myyntituottojen budjetoinnissa on otettu huomioon toimintavolyymien muutokset sekä talousmallien mukaiset alustavat hintamuutokset.

Laskutetun veden volyymi on pienentynyt useamman vuoden peräkkäin. TTS-kaudelle ennustetaan pientä kasvua, muutos suunnitelmavuosille; jaksolle 2025–2027 yhteensä 1,0 %. Käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle korotusta inflaatio 2,0 % ja reaalikorotus 6,0 %. Suunnitelmavuosille esitetään korotusta inflaatio 2,0 % ja reaalikorotus 3,0 %. Perusmaksuihin esitetään talousarvio- sekä ensimmäiselle suunnitelmavuodelle korotusta inflaatio 2,0 % ja reaalikorotus 11,0 %. Toiselle suunnitelmavuodelle esitetään korotusta inflaatio 2,0 % ja reaalikorotus 7,0 %.

Reaalikorotuksen nousuun suurimpana syynä on kohonneet rahoituskulut ja velan hallinta. Inflaation taso tarkistetaan lopulliseen talousarvioon. Liittymismaksukertymä on laskenut merkittävästi, kun rakentaminen pääkaupunkiseudulla on vähentynyt. Vesihuollon maksujen painotuksia ollaan tarkistamassa vastaamaan paremmin aiheuttamisperiaatetta ja muutos tehdään vaiheittain. Kaupunkien maksama korvaus yleisten alueiden hulevesistä jatkuu sopimuksen puitteissa ollen 7,2 milj. euroa/vuosi.

Jätehuollon tyhjennysmaksuihin esitetään talousarviovuodelle keskimäärin korotusta inflaatio-olettama 2 % ja reaalihinnan korotus 4 %. Jäteastioiden

vuokrahintoihin ei esitetä korotuksia. Hintamuutokset painottuvat sekajätteeseen, millä pyritään kannustamaan kierrättämiseen. HSY varaa asuinkiinteistöjen haltijoille sekä muille tahoille, joille asian ratkaisulla voi olla vaikutusta, mahdollisuuden lausua mielipiteensä jätetaksan valmisteluun. Jätehuollon toimintatuottojen arvioidaan kasvavan TTS-kaudella. Vuonna 2025 jätehuollon tulokertymää lisää arvioitu suoritteiden määrän kasvu.

Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet ovat noin prosentti HSY:n toimintatuloista. Kuntaosuuksilla katetaan ne seutu- ja ympäristötiedon sekä ilmastoinfon toiminta- ja pääomakulut, joita ei saada katettua palvelutuotannon myynnistä ja hankerahoituksista saaduilla tuloilla. Vuonna 2025 laskutettavat kuntaosuudet ovat 4,6 milj. euroa, jossa laskua edellisestä vuodesta on 2,6 %. Vuoden 2024 tulosnusteen mukainen kumulatiivinen ylijäämä noin 0,68 milj. euroa on kohdistettu suunnitelmakaudelle etupainotteisesti täysimääräisesti kuntaosuuksia vähentäväksi.

HSY:n toimintamenot vuonna 2025 ovat 214,8 milj. euroa, joka on 2,0 milj. euroa (0,9 %) vähemmän kuin vuoden 2024 ennusteessa. Toimintamenojen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset. Vuonna 2025 toimintakuluista noin 57 % koostuu palveluiden ostoista kuten jätteen kuljetuspalvelujen ostoista, IT-kuluista, asiantuntijapalveluista sekä rakentamis- ja kunnossapitopalveluista. Henkilöstökulujen osuus on noin 26 %, materiaalihankinnat 15 % sekä muut kulut 2 %. Muissa kuluissa on huomioitu vuodelle 2025 Suomenojan jätevedenpuhdistamon pakollisen varauksen purku. Laitoksen purkukustannukset tulevat olemaan alkuperäistä varausta pienemmät, joka pienentää muita menoja. Henkilöstökuluihin sisältyy palkkaratkaisun vaikutukset; 3,11 % vuodelle 2025 ja muille vuosille 2,5 %.

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate talousarviovuonna 2025 on 281,3 milj. euroa (56,9 %), kun sen vuonna 2024 ennustetaan olevan 237,6 milj. euroa (52,5 %). Ero johtuu suurelta osin myyntituottojen arvioidusta kasvusta vuonna 2025. Taksamuutokset vaikuttavat myyntituottoihin positiivisesti suunnitelmakaudella.

Suunnitelmavuonna 2026 toimintakate paranee ja on 291,7 milj. euroa (55,9 %) ja vuonna 2027 312,9 milj. (56,9 %) euroa.

Nettorahoituskulut vuonna 2025 ovat 91,7 milj. euroa. Korkokuluista 58,1 milj. euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Peruspääoman korko, jota jäsenkunnat alkoivat periä vuodesta 2021, on vuosina 2023–2024 1,0 % ja vuodesta 2025 alkaen 1,5 %.

Rahoitustuottoihin on budjetoitu 300 000 euron osinkotuotot Uudenmaan Woima Oy:ltä vuosille 2025–2027. Suunnitelmakauden lopulla nettorahoituskulut kääntyvät laskuun ollen vuonna 2027 89,0 milj. euroa.

Toimintakatteen ja rahoituserien jälkeen syntyvä vuosikate osoittaa sen tulorahoituksen, joka juoksevien menojen jälkeen jää käytettäväksi investointeihin ja lainojen lyhennyksiin. Vuonna 2025 vuosikate on 189,5 milj. euroa, kun investoinnit ja lainojen lyhennykset ovat yhteensä 339 milj. euroa.

Talousarviovuoden 2025 tulos on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen jälkeen 32,1 milj. euroa ylijäämäinen, vuonna 2026 37,2 milj. euroa ylijäämäinen ja vuonna 2027 52,1 milj. euroa ylijäämäinen. Huolimatta vahvasti ylijäämäisestä tuloksesta TTS-kaudella, HSY:n lisävelkaantuminen jatkuu edelleen. TTS-kauden alussa HSY:n poistosuunnitelma uudistetaan, millä voi olla negatiivinen tulosvaikutus.

Investoinnit

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n keväällä 2024 laatimaan 20 vuoden investointiohjelmaan. Vuonna 2025 investoinnit ovat yhteensä 207,6 milj. euroa, josta 183,5 milj. on vesihuollon ja 20,9 milj. euroa jätehuollon investointeja.

Vesihuollon uusi investointiohjelma 2025–2044 astuu voimaan TTS-kauden alussa. Vesihuollon kokonaisinvestointien määrä tällä suunnitelmakaudella on keskimäärin 180 milj. euroa. Vesihuollon investointien taso säilyy suunnitelmakaudella kuitenkin korkealla tasolla johtuen pääosin jäsenkuntien edelleen korkeana säilyvästä infrastruktuuri-investointien tasosta. Erityisesti suuret raidehankkeet nostavat näiden investointien määrää. Tämä vaikuttaa erityisesti johtosiirtojen (kori 3) ja osin verkostojen saneerausinvestointien (kori 10) kustannuksiin. Suunnitelmakaudella suurista raidehankkeista käynnistyvät Vantaan ratikka ja Länsi-Helsingin raitiotiet. Käynnissä ovat edelleen Kruunusillat ja Espoon kaupunkirata (ESKA) -hanke.

Uuden investointiohjelman mukaisesti HSY:n omien investointien osalta korostuvat verkostosaneeraukset sekä turvattu juomavesi -teemaan liittyvät hankkeet. Tavoitteena on määrätietoisesti nostaa saneerausinvestointien määrää vuositasolla. Verkostosaneerausten investointimäärät ovat noin 50 milj. euroa vuodessa. Uusiutuvaa verkostoa toteutetaan myös johtosiirtojen kautta noin 17 milj. eurolla vuodessa. Jätehuollon aluepalvelulähtöiset investoinnit tähtäävät strategian mukaisesti vastuullisiin ja kehittyviin palveluihin ja niiden parantamiseen. Lisäksi ne edistävät kiertotalouden keskiössä toimimista. Talousarviovuonna on suunniteltu käynnistettäväksi Vantaan

Martinkyläntien uuden Sortti-aseman rakennussuunnittelu niin, että uusi Sortti-asema valmistuu vuosien 2027–2028 aikana.

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit tähtäävät strategian mukaisesti ympäristövastuuseen, hiilineutraaliuuteen ja kiertotalouteen. Talousarviovuonna toteutetaan Ämmäsuon kaasuvoimalan kaasukellon rakennustyöt. Lisäksi Mädate maatalouteen -hanke valmistuu.

Rahoitus

Perustamislainoista HSY:n jäsenkunnilta on jäljellä yhteensä 1,1 miljardia euroa, jonka lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2024 lopussa ennusteen mukaan noin 818 milj. euroa, mikäli vuoden 2024 tulorahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosiennusteen mukaisesti.

Tulorahoitus ei riitä kattamaan kuntayhtymän investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä, minkä vuoksi suunnitelmakauden kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 417 milj. euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 403 miljoonalla eurolla, josta 96 milj. euroa on jäsenkuntalainojen lyhennyksiä. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 937 milj. euroa. Lainamäärän jatkuva kasvu aiheuttaa lisääntyvää painetta HSY:n taloudelle kasvavien lainakorkojen ja lyhennysten myötä.

Viimevuosien suurten investointien vuoksi HSY:n omavaraisuusaste on heikentynyt ja on ennusteen mukaan vuonna 2024 25,7 %. Suunnitelmakaudella omavaraisuusaste kääntyy nousuun saavuttaen 2027 lopussa tason 28,5 % kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 26,2 %. Vuosien 2025 ja 2026 ylijäämäiset tulokset kasvattavat maltillisesti omaa pääomaa, joten vieraan pääoman kasvu suunniteltujen investointien rahoittamiseksi tarvittavalla ulkopuolisella lainarahoituksella heikentää omavaraisuutta enää vuoteen 2024 asti.

Päätöshistoria

Liitteet

- 2 Alustava TTS2025-2027
- 3 Jätehuollon investointiohjelma 2025-2044
- 4 Vesihuollon investointiohjelma 2025-2044

Oheismateriaali

Tiedoksi

-kuntayhtymä HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

17/37

Kaupunginhallituksen konsernijaosto

§ 42

19.08.2024

Asianumero 2481/08.00.00/2024

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 19.08.2024 § 42

§ 42

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

Valmistelijat / lisätiedot:

Ramstedt Jerry

Pääatalo Mari

Isotalo Olli

Kuronen Pauliina

Jyrkkä Maria

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

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

1. Pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet

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

HSL:lle vuodelle 2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

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

2. Kestävä ja tasapainoinen talous

Espoon kuntakohtaisen subventio-osuuden ennustetaan vuosina 2025 - 2027 olevan 67,4 - 68 %, mikä on PKS-omistajaohjaustavoitteissa määritettyä tavoitetasoa (50 %) huomattavasti korkeampi. Ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa Espoon osuus HSL:lle kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä on 16,2 milj. euroa, josta esitetään

käytettäväksi kustannusten kattamiseen 1/3 vuoden 2025 talousarviossa vastaten Espoon osalta noin 5,4 milj. euroa.

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 516,0 milj. euroa, josta Espoon osuus on 161,3 milj euroa. Vuosina 2026 ja 2027 ylijäämää HSL ei suunnitelman mukaan käyttäisi kuntakohtaisen osuuksien kattamiseen. Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla, vaan esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Espoon kuntaosuuden pienentämiseen. Vallitsevassa toimintaympäristössä, jossa sote-uudistus on heikentänyt kaupunkien rahoitusasemaa ei voida pitää tarkoituksenmukaisena kehitystä, jossa kaupungit rahoittavat enenemissä määrin kuntayhtymien toimintaa. Sekä kaupunkien että HSL:n toiminnan tulee perustua liiketoiminnallisiin suunnitelmiin ja laskelmiin. Näin ollen Espoon kuntaosuuden ylijäämä tulisi voida palauttaa Espoolle seuraavan kolmen vuoden aikana niin, että valtaosa palautuksesta kohdistuu vuosille 2025 ja 2026.

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

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

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

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

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

kasvaneina kuntaosuuksina.

3. Muita huomioita

Kestävyyden neljä ulottuvuutta

HSL:n strategiset tavoitteet tukevat Espoon kaupungin tavoitteita olla ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunki. Toimiva joukkoliikenne on tasa-arvoisesti saavutettava ja esteetön, ja sitä täydentävät houkuttelevat jalankulku ja pyöräily-yhteydet.

Liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa myös sujuva ja päästötön logistiikka, jonka kehittämisessä Espoon kaupunki haluaa tehdä tiivistä yhteistyötä.

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

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

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

Yhteistyö ja edunvalvonta

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

Kaupunkipyörät

Espoo pitää tärkeänä, että pääkaupunkiseudulla on nykyisen kaupunkipyöräsopimuskauden päätyttyä (vuonna 2026) seudullisesti yhtenäinen (vähintään pks-kunnat) ja julkisen toimijan järjestämä

kaupunkipyöräpalvelu osana HSL:n muuta joukkoliikennepalvelua. Yhteinen järjestelmä takaa matkaketjujen toimivuuden, ja laajalla yhteisellä hankinnan valmistelulla voidaan saavuttaa skaalaetuja. Espoon näkemyksen mukaan, kun jäsenkunnat maksavat suoraan kaupunkipyöräjärjestelmän kustannukset, niin jäsenkuntien tulee jatkossakin voida itse päättää kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta, palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta omilla alueillaan. HSL:n osallistuminen kaupunkipyöräpalvelun hankintaan ja operointiin on osa HSL:n tehtäviä ja näin ollen Espoon kaupunki katsoo, että siitä ei synny HSL:lle erikseen korvattavia henkilötyö- tai muita kustannuksia. Ulkopuolisten palveluntuottajien kustannukset jaetaan myöhemmin yhteistyösopimuksella määritettävällä tavalla.

Liikennepalvelut ja liityntäpysäköinti

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

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

4. HSL:n esittämät kysymykset jäsenkunnille

HSL on lausuntopyynnössään toivonut kunnilta vastauksia erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Infrakorvausmallista aiheutuu merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten tämä tilanne ratkaistaan nopeasti?
2. Sitoutuvatko kunnat tavoitelähtöiseen budjettiin, joka tähtää 400 miljoonan nousun nousijamäärätavoitteen saavuttamiseen?
3. Mitä kunnat priorisoivat: kuntaosuuksien tasoa, hinnankorotusten minimoimista vai hyvää palvelutasoa?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Käsittely

Seppälä Löytyniemen kannattamana teki seuraavat muutos- ja lisäysehdotukset:

1. Poisto: Espoo katsoo kuitenkin, että lähimaksua ei tule pilotoida saati ottaa käyttöön nykyisistä maksuvyöhykkeistä poikkeavasti.
2. Lisäys: Kaavailtuja Pohjois-Espoon linjastolakkautuksia ei tule toteuttaa. Espoo pitää tärkeänä, että joka puolelta kaupunkia pääsee liikkumaan kouluihin ja etenkin Jorvin sairaalakampukselle jatkossakin myös ilman autoa. Seuraavan kohdan jälkeen: Joukkoliikenteellä ja muilla liikenteen palveluilla on keskeinen vaikutus espoolaisten elämään ja Espoon elinvoimaan, sillä noin joka kolmannes espoolaisista kotitalouksista ei omista autoa.
3. Lisäys: Espoo kannattaa kaupunkipyöräalueen laajentamista kattamaan kaikki Espoon kaupunkikeskukset. Kohdan jälkeen: niin jäsenkuntien tulee jatkossakin voida itse päättää kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta, palvelutasosta ja asemien sijoittamisesta omilla alueillaan.
4. Lisäys: Paine korottaa HSL:n lipunhintoja muodostuu suurelta osin valtakunnan hallituksen päätöksestä korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa. Espoo katsoo, että HSL:n tulisi määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan maan hallitukseen niin, että arvonlisäverotuksen korotus poistetaan joukkoliikenteen lippuhinnoista tai korotus kompensoidaan joukkoliikennetoimijoille. Kohdan jälkeen: ja lainsäädännön kehittämiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla metropolialueen joukkoliikenteen kehittämiseksi ja HSL:n toiminnan rahoittamiseksi kuntaosuuksia pienentäen.
5. Korvaus esitys: Espoo kannattaa ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla. Espoon ilmastotavoitteiden ja asukkaiden sujuvan arjen kannalta lippujen hintoja ei tule nostaa. korvaa kohdan: Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla, vaan esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Espoon kuntaosuuden pienentämiseen.
6. Poistoja: Vallitsevassa toimintaympäristössä, jossa sote-uudistus on heikentänyt kaupunkien rahoitusasemaa ei voida pitää tarkoituksenmukaisena kehitystä, jossa kaupungit rahoittavat enenemissä määrin kuntayhtymien toimintaa. Näin ollen Espoon kuntaosuuden ylijäämä tulisi voida palauttaa Espoolle seuraavan kolmen vuoden aikana niin, että valtaosa palautuksesta kohdistuu vuosille 2025 ja 2026. Espoo ei kannata nyt HSL:n esittämää toimintatapaa, jossa eivät muun muassa toteudu HSL:n oma strateginen tavoite, kun taosuuden suhteen eikä HSL:lle asetettu PKS-tavoite subvention kuntakohtaisuudesta (enintään 50 %) Lippujen hintojen korotusten tulisi vastata reaalisesti yleistä kustannustason nousua.
7. Korvaus: Alustava TTS ei sisällä varausta peruspääoman korkojen maksamiseen. Espoo edellyttää, että tulee laatia suunnitelma siitä, millä aikataululla omistajaohjauksen mukaisia peruspääoman 1,5%:n korkoja voidaan ryhtyä jälkeen maksamaan. Kohtaan: Alustava TTS ei sisällä

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

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

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

Äänestys toimitettiin nimenhuutoäänestyksenä seuraavasti:

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

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

Päätös

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

1. Pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet

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

HSL:lle vuodelle 2025 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

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

2. Kestävä ja tasapainoinen talous

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

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2025 ovat yhteensä 516,0 milj. euroa, josta Espoon osuus on 161,3 milj. euroa. Vuosina 2026 ja 2027 ylijäämää HSL ei suunnitelman mukaan käyttäisi kuntakohtaisen osuuksien kattamiseen. Espoo ei kannata ylijäämien käyttöä HSL:n nyt esittämällä tavalla, vaan esittää, että ylijäämää käytetään suunnitelmallisesti Espoon kuntaosuuden pienentämiseen. Vallitsevassa toimintaympäristössä jossa sote-uudistus on heikentänyt kaupunkien rahoitusasemaa ei voida pitää tarkoituksenmukaisena kehitystä, jossa kaupungit rahoittavat enenemissä määrin kuntayhtymien toimintaa. Sekä kaupunkien että HSL:n toiminnan tulee perustua liiketoiminnallisiin suunnitelmiin ja laskelmiin. Näin ollen Espoon kuntaosuuden ylijäämä tulisi voida palauttaa Espoolle seuraavan kolmen vuoden aikana niin, että valtaosa palautuksesta kohdistuu vuosille 2025 ja 2026.

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

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

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

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

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

3. Muita huomioita

Kestävyyden neljä ulottuvuutta

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

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

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

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

Yhteistyö ja edunvalvonta

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

Kaupunkipyörät

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

Liikennepalvelut ja liityntäpysäköinti

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

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

4. HSL:n esittämät kysymykset jäsenkunnille

HSL on lausuntopyynnössään toivonut kunnilta vastauksia erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

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

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

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

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

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

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

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

Espoo edelleen kannattaa myös HSL:n tavoitetta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta. Nousujen määrä ja kulkumuoto-

osuus pääsääntöisesti korreloivat keskenään, mutta pelkkä nousujen lisääminen ei aina kasvata joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta Espoossa runkolinjojen vaihdollisten yhteyksien takia.

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

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

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

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

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

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

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

Selostus

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

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

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

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

Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraavista teemoista:

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

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

Toimintasuunnitelma

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

TTS-kaudella 2025–2027 erityisesti seuraaviin teemoihin:

- palveluiden kohdistaminen asiakasymmärryksen ja kysyntäpotentiaalin perusteella
- matkustajalaskentadatan laadun parantaminen
- kehittäminen palveluiden luotettavuudessa ja toimintavarmuudessa sekä häiriötilanteiden hallinnassa
- asiakaskokemuksen johtaminen systemaattisesti ja tavoitteellisesti
- uusien asiakkaiden houkuttelemisen ja nykyisten asiakkaiden pitovoiman vahvistaminen

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

Toimintatulot

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

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu tavoitteeseen, jossa matkustajamäärät saavuttavat strategiatavoitteen mukaisen 400 milj. nousijamäärän. Kokonaisuudessaan vuodelle 2025 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,6 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2025 on 40,8

milj. euroa (10,8 %) kuluvan vuoden 2024 ennustetta suurempi. Vuonna 2026 lipputulotavoite on 427,0 milj. euroa ja vuonna 2027 435,4 milj. euroa.

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

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

Merkittävimmät toimintamenot

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

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 920,1 milj. euroa vuonna 2025, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2026 yhteensä 931,7 milj. euroa ja 949,7 milj. euroa vuonna 2027. Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2025 yhteensä 639,8 milj. euroa, joka on 66,5 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 657,2 milj. euroa vuonna 2026 ja 665,6 milj. euroa vuonna 2027.

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

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

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

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

Rahoitustuotot ja -kulut

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

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

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

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

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

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2025. Investoinneissa painottuu HSL-sovelluksen jatkokehittämisen lisäksi matkustajainformaatiojärjestelmän uudistaminen sisältäen laitteet ja ohjelmistot. Myös

Espoon kaupunki

Pöytäkirja

34/37

Kaupunginhallituksen konsernijaosto

§ 42

19.08.2024

lipputilihankkeeseen panostaminen on isossa roolissa. Poistoihin on budjetoitu 17,0 milj. euroa vuodelle 2025. Poistomenojen arvioidaan kasvavan, kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

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

Päätöshistoria

Liitteet

- 5 Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2025-2027
- 6 Äänestyslistat § 42

Oheismateriaali

Tiedoksi

Helsingin Seudun Liikenne HSL

Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 38, § 39, § 41, § 42

Muutoksenhakukielto

Edellä mainitusta päätöksestä, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain (410/2015) 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 40

Oikaisuvaatimusohje

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä:

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen), sekä
- kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Oikaisuvaatimus on toimitettava kunnan kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä viestin lähettämisestä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulukuun tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on kaupunginhallitus.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Käyntiosoite: Siltakatu 11, Kauppakeskus Entresse, kolmas kerros
Virka-aika: ma-pe 8.00 - 15.45
Postiosoite: Espoon kirjaamo, PL 1
02070 ESPOON KAUPUNKI
Sähköposti: kirjaamo@espoo.fi
Faksi: +358-(0)9-816 22495
Vaihde: +358-(0)9-81621

Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava:

- päätös, johon haetaan oikaisua
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella oikaisua vaaditaan.

Oikaisuvaatimuksessa on lisäksi ilmoitettava tekijän nimi, kotikunta, postiosoite ja puhelinnumero.

Jos oikaisuvaatimus päätös voidaan antaa tiedoksi sähköisenä viestinä, yhteystietona pyydetään ilmoittamaan myös sähköpostiosoite.