

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto 01.09.2025 § 20

§ 20

Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2026-2028

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

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunginjohtaja Mykkänen Kai

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2026–2028 seuraavan lausunnon:

1. Pääkaupunkiseutuyhteiset omistajaohjaustavoitteet

Espoon kaupunki edellyttää, että HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman lähtökohtana on pääkaupunkiseudun omistajaohjausten yhteistyössä valmistelemat, HSL:ää koskevat tavoitteet (PKS-tavoitteet).

HSL:lle vuodelle 2026 määritetyt PKS-tavoitteet ovat:

- Tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapaino
- Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus tarkastelukauden loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista ja kuntayhtymän strategia laaditaan tämän mukaisesti, jonka lisäksi Espoon, Helsingin, Vantaan ja Kauniaisten kuntakohtaisen subvention tavoite on pitkällä aikavälillä 45–55 %
- Joukkoliikenteen CO₂-päästöjen pienentäminen sekä asiakastytyvyyden ja kulkutapaosuuden kasvattaminen

Tavoitteiden yhteyteen kirjattu omistajalinjaus: kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 % korvaus.

2. Kestävä ja tasapainoinen talous

Ennusteen mukaan vuoden 2025 lopussa Espoon osuus HSL:lle kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä on 7,9 milj. euroa, joka esitetään käytettäväksi vähentämään talousarviovuoden 2026 laskutettavia kuntaosuuksia. Ennusteen mukaan jäsenkuntien keskimääräinen subventiotaso on taloussuunnitelmakauden 2026-2028 lopussa omistajaohjaustavoitteen mukainen 55 %, mutta Espoon kuntakohtaisen subventio-osuuden ennustetaan vuosina 2026 - 2028 olevan 64,8 – 66,1 %, mikä on PKS-tavoitteissa määriteltyä pitkän aikavälin tavoitetasoa (45 - 55 %) huomattavasti korkeampi.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää varauksen peruspääoman korkojen maksamiseen, joka on pääkaupunkiseudun yhdessä valmisteleman omistajalinjauksen mukainen.

HSL tuo esille alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa, että suurin epävarmuus liittyy joukkoliikenteen matkustuksen palautumiseen työmaiden jälkeen pääkaupunkiseudulla, ja erityisesti esiin tuotu junatien katko vuonna 2027, josta johtuvat kustannukset ja lipputulomenetykset on arvioitu huomattaviksi. Espoon kaupungin näkemyksen mukaan uusien ja olemassa olevien lipputuotteiden kehittäminen siten, että ne ovat taloudellisesti kannattavia ja asiakkaiden tarpeita vastaavia sekä joustavien digitaalisten ratkaisujen kehittäminen ovat kannatettavia toimenpiteitä matkustamisen palautumiseen sekä potentiaalisten uusien matkustajien saamiseksi palveluiden piiriin.

Palveluita kehitettäessä tulee muistaa myös palveluiden esteettömyys ja saavutettavuus, joka ei kaikilta osin toteudu pelkillä digitaalisilla palveluilla. Lipputuotteita kehitettäessä tulee myös huomioida kaikki kasvavan Espoon käyttäjäryhmät, kuten lapset ja kansainväliset opiskelijat, joilla ei ole käytössä vahvaa tunnistautumista. Tulee muistaa, että joukkoliikenne on peruspalvelu, jonka käyttämisen tulee olla kaikille mahdollista ja yksinkertaista. Kaupunki on myös useiden yleisötapahtumien alusta. Suuria tapahtumia järjestäessä on olennaista, että tapahtumajärjestäjä pystyy halutessaan tarjoamaan osallistujille joukkoliikennelipun joustavasti ja mieluiten digitaalisesti. Espoon kaupunki tekee tämän asian edistämiseksi mielellään yhteistyötä HSL:n kanssa.

Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa yritysmyynnin osalta tavoitteellaan 50 % myynnin kasvua vuonna 2026, mikä tarkoittaa 100 miljoonan euron myyntitavoitetta. Espoon kaupunki näkee tavoitteen hyvin kunnianhimoisena, mutta mahdollisesti toteutuessaan positiivisena.

3. HSL:n esittämät kysymykset jäsenkunnille

Kysymys 1. TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia toteutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?

Espoon kaupunki tukee HSL:n hallituksen ehdotusta toteutettavasta korotuksesta ja samalla toteaa, että ensisijaisesti tulee aina tutkia, kuinka joukkoliikennettä voidaan järjestää kustannustehokkaasti HSL:n omaa toimintaa kehittämällä ja miten toisaalta palvelutarpeeseen voidaan tarkoituksenmukaisesti vastata. Espoon kaupungin näkemyksen mukaan HSL:n tulee huomioida lipputuotevalikoimassaan nykyistä paremmin liikkumisen väheneminen ja muuttuminen epäsäännöllisemmäksi, jotta lipputulokertymiä saadaan vahvistettua. Nykyisellään parannustoimenpiteet kohdistuvat edelleen pääosin säännöllisiin joukkoliikenteen käyttäjiin. Lisää panostusta tarvittaisiin lyhyiden matkojen lipputuotteiden kehittämiseen. Erilaiset lipputulokeikeilut ovat kannatettavia, mutta ne tulee suunnitella tarkasti ja olla kestoaltaan tarpeeksi pitkiä, jotta niiden perusteella voi tehdä johtopäätöksiä.

Kysymys 2. 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5,0 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on

valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?

Joukkoliikenteen kustannustehokkuutta lisäävät sopeutustoimet ovat tarpeen. Espoon joukkoliikennepalvelujen kustannustehokkuustarkastelua on kohdan 2. osalta jo tehty. Syksyllä 2025 tulevat voimaan Pohjois-Espoon linjaston muutokset, jotka laskevat Espoon operointikustannuksia noin 1 miljoonan euron verran vuodessa. Suhteessa kysymyksessä esitettyyn 5 miljoonan euron sopeutustavoitteeseen on siis syytä huomioida, että Espoossa niistä on jo toimeenpanossa merkittävä osuus. Ensisijaisesti sopeutustavoitteen saavuttamiseksi tulisi ratkaista, kuinka joukkoliikennettä voidaan järjestää kustannustehokkaammin ja miten joukkoliikenteen piiriin saadaan enemmän matkustajia.

Kysymys 3. Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon? Kysymys 4. Millä aikataululla kunta on valmis jatkamaan yhteistä keskustelua ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi? Jos ratkaisua ei saavuteta ajoissa, mitä suunniteltuja investointeja joukkoliikenneinfraansa kunta on valmis lykkäämään myöhemmäksi?

Espoon kaupunki on lausunut tavoitteistaan kohtiin 3 ja 4 jo edellisten vuosien lausunnoissaan. Espoon kaupunki on edelleen sitä mieltä, että infrakorvausjärjestelmä on tarpeellinen tasaamaan kuntien joukkoliikenteen investointikustannuksia käytön suhteessa. Infrakorvausjärjestelmä perustuu jäsenkuntien ja HSL:n välillä solmittuihin sopimuksiin, eikä se näin ollen ole toiminta- ja taloussuunnitelman lausunnossa käsiteltävä asia. Infrakorvausjärjestelmän kehittämistä tulee käsitellä osana HSL:n toiminnan pitkän aikavälin suunnittelua esimerkiksi jäsenkuntien välisissä keskusteluissa. Tämän vuoksi omistajakunnat ovat käynnistäneet keskustelut yhteisen näkemyksen aikaansaamiseksi.

Infrakorvausjärjestelmä on kaupunkien yhdessä sopima järjestelmä. Infrakorvausjärjestelmä toteutetaan HSL:n kautta. Kyse ei siis ole siitä, mikä merkitys on vain yhdelle kaupungille, vaan infrakorvausjärjestelmä tukee koko seutua hyödyttävien investointien mahdollistamista siten, että investointi ei tule vain yhden kunnan maksettavaksi. Mikäli jäsenkunnat eivät näitä investointeja tekisi, johtaisi se tilanteeseen, jossa HSL ei todennäköisesti saavuttaisi ilmasto- ja matkustajatavoitteitaan. Infrahankkeiden toteutusaikataulut ovat kuitenkin jatkossakin HSL:n taloudesta erillinen asia ja niiden toteuttaminen riippuu kaupunkien muista tavoitteista eli pääasiassa maankäytön kehittämisestä.

Kysymys 5. Omistajat ovat toivoneet panostusta tarkastustoiminnan lisäämiseen. Tarkastajien määrän lisääminen kuitenkin heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta, jota mitataan suhteessa kokonaiskustannuksiin ja tähän ei olla nyt varauduttu TTS:ssä. Ovatko kunnat kuitenkin valmiita lisäämään tarkastajien määrää, siten että lisäämme n. 20 tarkastajaa ja täytämme avoimet virat?

Espoon kaupunki näkee matkalippujen tarkastuksen olevan yksi merkittävä keino ennaltaehkäistä lipputta matkustamista. Espoon kaupunki näkee tarkastustoiminnan riittävän resursoinnin tärkeänä merkittävien lipputulomenetysten minimoimiseksi ja liikennevälineissä koetun turvallisuuden tunteen lisäämiseksi. Ensisijaisesti kustannukset tarkastajien lisäämiseen tulee löytää muuta HSL:n toimintaa sopeuttamalla

ja karsimalla esimerkiksi muita uusia rekrytointeja. Pidemmän aikavälin ratkaisuna HSL:n tulee selvittää myös muita vaihtoehtoisia ja tehokkaita kulunvalvonnallisia keinoja liputta matkustamisen estämiseksi, kuten automaation lisäämistä lippujen voimassaolon validointiin.

Kysymys 6. Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

Espoon kaupungilla ei ole tällä hetkellä käynnissä automaattiseen liikenteeseen liittyviä hankkeita. Aikaisempina vuosina automaattista joukkoliikennettä on pilotoitu eri kohteissa, mutta koska kokeilut ovat olleet pieniä ja lyhytaikaisia, ei automaattisen joukkoliikenteen hyötyjä, kuten kustannustehokkuutta ja palvelun parantumista ole saatu ulosmitattua. Espoon kaupunki tekee mielellään HSL:n kanssa yhteistyötä tulevaisuuden kokeiluissa, kunhan automaattinen joukkoliikenne kytkeytyy olemassa olevaan joukkoliikennejärjestelmään ml. reittiopas ja maksujärjestelmä. Kokeilujen rahoitus tulee tiukassa taloustilanteessa löytyä kuntien ja HSL:n budjetin ulkopuolelta.

4. Kestävän liikkumisen tavoitteet

Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi toukokuussa 2024 Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartan, jossa todetaan, että liikenteen päästöt vähennetään sekä kestävien kulkutapojen osuutta lisäämällä että siirtymällä fossiilisista käyttövoimista fossiilittomiin. Joukkoliikenteen osuuden lisäämisellä on tässä tärkeä merkitys, mutta Espoon kaupunki ei näe tarpeelliseksi asettaa vastakkain kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksia vaan haluaa edistää näiden kestävien kulkutapojen yhteenlaskettua osuutta. Joukkoliikenteen päästövähennyspotentiaali on suuri joukkoliikennematkien pituuden vuoksi, mutta kävely ja pyöräily täydentävät joukkoliikennematkoja ja niillä on suuri merkitys kaupunkikeskustojen viihtyisyydelle sekä sosiaaliselle kestävyydelle.

Kestävien kulkumuotojen osuus on kirjattu ilmastotietokarttaan liikenteen ja liikkumisen ilmastovaikutusten mittariksi, jota toivottavasti voidaan jatkossa seurata vuosittain yhteistyössä HSL:n ja Espoon kaupungin välillä. Tämä edellyttää nykyistä ajantasaisempaa tietoa liikkumiskäyttäytymisestä ja sitä, että datasta ja sen tulkinnoista käydään jatkuvaa vuorovaikusta Espoon kaupungin sekä koko Espoo-yhteisön kanssa.

Espoon kaupunki toivoo, että yhteistyö kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä niitä tukevien erilaisten liikennepalvelujen kehittämisessä yhdessä yritysten ja Espoo-yhteisön kanssa on entistä kiinteämpää. Espoon kaupunki edistää kestävästä liikkumisesta kulkumuoto-osuutta jatkossakin nopeuttamalla joukkoliikennettä mm. liikennevaloetuuksilla, parantamalla matkaketjuja kaupunkipyöräjärjestelmän laajenuksella ja kehittämällä erityisesti pyöräpysäköintiä keskeisillä joukkoliikenneasemilla.

5. Muita huomioita

Yhteistyö ja edunvalvonta

HSL:llä on tärkeä rooli jäsenkuntiensa edunvalvojana. Espoon kaupunki katsoo, että myös HSL:n tulee toimia yhä aktiivisemmin ja vaikuttavammin valtion suuntaan. Edunvalvonnalla tavoitellaan tilannetta, jossa

joukkoliikennetuet ja lainsäädäntö tukevat tarkoituksenmukaisemmalla tavalla metropolialueen joukkoliikenteen kehittämistä ja HSL:n toiminnan rahoittamista kuntaosuuksia pienentäen.

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.

Liityntäpysäköinnin osalta Espoon kaupunki edellyttää kattavampaa kustannusten tarkastelua, laadukkaita arvioita uusien liityntäpysäköintilaitosten tarpeesta ja käyttäjäpotentiaalista sekä HSL:n liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivittämistä. Aiemmin esitettyä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämistä ja määriä tulee tarkastella kriittisesti ja ennakoitavissa olevaa tarvetta vastaavasti järjestelmästä aiheutuvat kustannukset huomioiden. Nykyisellään Espoon kaupunki on toteuttanut kustannuksiltaan merkittäviä liityntäpysäköintiratkaisuja, joiden käyttö on liian alhaista suhteessa kustannuksiin. Polkupyörien liityntäpysäköinnin laadun ja turvallisuuden kehittäminen nähdään sen sijaan erittäin tärkeäksi aluekeskuksissa ja tätä kehitystä tulee jatkaa yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa.

Riittävän tietopohjan varmistaminen

HSL:n arvion mukaan tietopohja bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä on heikentynyt, koska HSL-sovelluksen mobiililippuja ei validoida liikennevälineeseen noustessa kuten matkakortteja. Raideliikenteessä ja Suomenlinnan lautan liikenteessä ei ole tätä ongelmaa, koska niissä on automaattiset ja manuaaliset laskentalaitteet. HSL:n mukaan bussiliikenteen täsmällisyystutkimukset, esimerkiksi asiakaspalautteiden perusteella, ovat keino ratkaisujen löytämiseksi. Espoon kaupunki katsoo, että mahdollisimman tarkka tieto matkustuksen toteutumisesta on ensiarvoisen tärkeää. PKS-tavoitteisiin on nostettu mukaan nousukustannukset ja matkustajakilometrikustannukset. Näitä ei voida seurata uskottavasti ilman riittävän tarkkaa taustadataa. Kun näitä laskelmia tehdään, tulee lopputuloksissa tuoda esille arvioinnissa käytettävien lukujen tarkkuustaso ja oikeellisuus suhteessa lähtötietoaineistoon.

Työmaista aiheutuvien haittojen hallinta

HSL tuo useassa kohdassa esille työmaiden haittojen vaikutuksen liikenteen operointiin. Espoon kaupunki tunnistaa hyvin ongelman, ja toivoo jatkossakin hyvää ja tarpeeksi aikaista suunnittelua, jotta työmaiden haittoja voidaan jatkossa vähentää. HSL:n mukaan tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi reaaliaikaisen tiedon parantamista työmaista ja niiden vaikutuksista liikenteeseen sekä selkeiden vaihtoehtoisten reittien ja kulkutapojen viestimistä asiakkaille eri kanavissa. Kaupungilla on käynnissä kehittämishankkeita aihepiiriin liittyen ja HSL:n rooli näissä on tärkeä. Erityisesti reaaliaikaiseen dataan liittyy silti vielä monia teknisiä haasteita, mutta kaupungin ja HSL:n yhteistyöllä voidaan löytää realistisimmat lyhyen aikavälin kehittämiskohteet.

Käsittely

Esittelijän kokouksessa tekemät muutokset on huomioitu pöytäkirjassa.

Puheenjohtaja Partanen Marttilan kannattamana teki seuraavan muutosesityksen 20.1:

Lausunnon kohdat 1. ja 2. korvataan kokonaisuudessaan seuraavalla sisällöllä:

- 1.) Toimiva joukkoliikenne on edellytys espooalaisten arjen sujuvuudelle, työssä- ja koulussakäynnille, vapaa-ajan harrastuksiin pääsemiselle ja kaupungin elinvoimalle. Espoo edellyttää joukkoliikenneverkon suunnittelussa hyvää yhteistyötä kaupungin kanssa, jotta asukkaiden liikkumistarpeet ja linjastosuunnitelmat saadaan kohtaamaan.
- 2.) Espoo edellyttää viranhaltijoiden ehdottamien PKS-omistajaohjaustavoitteiden mukaisesti HSL:n tuottavuuden jatkuvaa parantamista ja talouden tasapainotustoimia. Kuitenkin 45-55% subventio-osuuden edellyttäminen nykyisellä mallilla, jossa infrakorvaukset lasketaan mukaan, johtaisi joukkoliikennejärjestelmän merkittävään heikentymiseen. Se nostaisi lippujen hintoja ja heikentäisi palveluverkon karsimisen myötä merkittävästi espooalaisten joukkoliikenneyhteyksiä eikä siksi ole Espoon kaupungin tavoitteiden mukaista.
- 3.) Yhteistyö joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseksi ja lipunhintojen nousun hillitsemiseksi tulee käynnistää kuntien ja HSL:n kesken mahdollisimman pian, jotta mahdolliset subventiotavoitteet ja infrakorvausjärjestelmää koskevat muutokset on mahdollista ottaa käyttöön jo nyt lausuttavana olevalla toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella 2026-2028.
- 4.) Espoo tukee lähtökohtaisesti sitä, että infrakustannukset erotettaisiin kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena. Lähtökohtana tulee olla se, että subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen siten, että muutos on sen toteuttamisen ajankohtana kuntien taloudelle neutraali. Samalla on tärkeää, että päättäjille tuodaan muutoksen jälkeenkin tietoa joukkoliikenteen kokonaiskustannuksista myös infrakorvausten kanssa.
- 5.) Espoo tukee ehdotettujen PKS-omistajaohjaustavoitteiden mukaisesti joukkoliikenteen CO₂-päästöjen pienentämisestä sekä asiakastytytyväisyyden ja kulkutapaosuuden kasvattamisesta.
- 6.) Espoon kaupungin näkemyksen mukaan uusien ja olemassa olevien lipputuotteiden kehittäminen siten, että ne ovat taloudellisesti kannattavia, asukkaille kohtuuhintaisia ja heidän tarpeitaan vastaavia sekä joustavien digitaalisten ratkaisujen kehittäminen ovat kannatettavia toimenpiteitä matkustamisen palautumiseen sekä potentiaalisten uusien matkustajien saamiseksi palveluiden piiriin. Espoon kaupunki tukee sitä, että Espoo olisi kokonaisuudessaan yhdellä vyöhykkeellä esimerkiksi yhdessä Vantaan ja Helsingin kanssa.
- 7.) Espoolaisten joukkoliikennelippujen hintojen tulee pysyä kohtuullisina. Lippujen hintojen muuta kustannustason nousua suurempi kasvu on saatava katkaistua.
- 8.) Palveluita kehitettäessä tulee muistaa myös palveluiden esteettömyys ja saavutettavuus, joka ei kaikilta osin toteudu pelkillä digitaalisilla palveluilla. Lipputuotteita kehitettäessä tulee myös huomioida kaikki kasvavan Espoon käyttäjäryhmät, kuten lapset ja kansainväliset opiskelijat, joilla ei ole käytössä vahvaa tunnistautumista.
- 9.) Suuria tapahtumia järjestäessä on olennaista, että tapahtumajärjestäjä pystyy halutessaan tarjoamaan osallistujille joukkoliikennelipun joustavasti

ja mieluiten digitaalisesti. Espoon kaupunki tekee tämän asian edistämiseksi mielellään yhteistyötä HSL:n kanssa.

10.) Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa yritysmyyntin osalta tavoitellaan 50 % myyntin kasvua vuonna 2026, mikä tarkoittaa 100 miljoonan euron myyntitavoitetta. Espoon kaupunki näkee tavoitteen hyvin kunnianhimoisena, mutta mahdollisesti toteutuessaan positiivisena.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä.

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaoston 5 äänellä 4 ääntä vastaan hyväksyneen Partasen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

20.2

Puheenjohtaja Partanen Marttilan kannattamana teki seuraavan muutosesityksen 20.2:

Korvataan kysymys 1:n vastauksen ensimmäinen virke seuraavalla:
"Espoo ei kannata sitä, että espooisten joukkoliikennematkojen hinnat nousevat vaan tuottavuutta tulisi kasvattaa ensisijaisesti käyttäjämääriä kasvattamalla."

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä.

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaoston 5 äänellä 4 ääntä vastaan hyväksyneen Partasen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

20.3

Puheenjohtaja Partanen Marttilan kannattamana teki seuraavan muutosesityksen 20.3:

Poistetaan kysymys 2:n vastauksesta kaksi ensimmäistä virkettä.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä.

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaoston 5 äänellä 4 ääntä vastaan hyväksyneen Partasen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

20.4

Puheenjohtaja Partanen Marttilan kannattamana teki seuraavan muutosesityksen 20.4:

Korvataan kysymyksiin 3 ja 4 annettu vastaus seuraavalla: "Espoon kaupunki kannattaa omistajakuntien ja HSL:n välisten neuvotteluiden käynnistämistä mahdollisimman pian siitä, että uusien raideliikennehankkeiden rakentaminen ei johtaisi lippujen hintojen jatkuvaan kasvuun. Espoo on sitä mieltä, että infrakorvausjärjestelmä on sinänsä tarpeellinen tasaamaan kuntien joukkoliikenteen investointikustannuksia käytön suhteessa, mutta korvausten kytkös lippujen hintaan ja subventiotason asetantaan tulee irtikytkeä.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu ehdotus, jonka johdosta on äänestettävä.

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto hyväksyi puheenjohtajan äänestysjärjestysehdotuksen.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaoston 5 äänellä 4 ääntä vastaan hyväksyneen Partasen ehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto päätti:

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto antaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2026-2028 seuraavan lausunnon:

1.) Toimiva joukkoliikenne on edellytys espoolaisten arjen sujuvuudelle, työssä- ja koulussa käynnille, vapaa-ajan harrastuksiin pääsemiselle ja kaupungin elinvoimalle. Espoo edellyttää joukkoliikenneverkon suunnittelussa hyvää yhteistyötä kaupungin kanssa, jotta asukkaiden liikkumistarpeet ja linjastosuunnitelmat saadaan kohtaamaan.

2.) Espoo edellyttää viranhaltijoiden ehdottamien PKS-omistajaohjaustavoitteiden mukaisesti HSL:n tuottavuuden jatkuvaa parantamista ja talouden tasapainotustoimia. Kuitenkin 45-55% subventio-osuuden edellyttäminen nykyisellä mallilla, jossa infrakorvaukset lasketaan mukaan, johtaisi joukkoliikennejärjestelmän merkittävään heikentymiseen. Se nostaisi lippujen hintoja ja heikentäisi palveluverkon karsimisen myötä merkittävästi espoolaisten joukkoliikenneyhteyksiä eikä siksi ole Espoon kaupungin tavoitteiden mukaista.

3.) Yhteistyö joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantamiseksi ja lipunhintojen nousun hillitsemiseksi tulee käynnistää kuntien ja HSL:n kesken mahdollisimman pian, jotta mahdolliset subventiotavoitteet ja infrakorvausjärjestelmää koskevat muutokset on mahdollista ottaa käyttöön jo nyt lausuttavana olevalla toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella 2026-2028.

4.) Espoo tukee lähtökohtaisesti sitä, että infrakustannukset erotettaisiin kokonaisuudessaan subventioprocentin laskennasta infrakorvausjärjestelmän säilyessä muutoin nykyisen kaltaisena. Lähtökohtana tulee olla se, että subventiotavoite määriteltäisiin uudelleen siten, että muutos on sen toteuttamisen ajankohtana kuntien taloudelle neutraali. Samalla on tärkeää, että päättäjille tuodaan muutoksen jälkeenkin tietoa joukkoliikenteen kokonaiskustannuksista myös

infrakorvausten kanssa.

5.) Espoo tukee ehdotettujen PKS-omistajaohjaustavoitteiden mukaisesti joukkoliikenteen CO₂-päästöjen pienentämisestä sekä asiakastytytyvyyden ja kulkutapaosuuden kasvattamisesta.

6.) Espoon kaupungin näkemyksen mukaan uusien ja olemassa olevien lipputuotteiden kehittäminen siten, että ne ovat taloudellisesti kannattavia, asukkaille kohtuuhintaisia ja heidän tarpeitaan vastaavia sekä joustavien digitaalisten ratkaisujen kehittäminen ovat kannatettavia toimenpiteitä matkustamisen palautumiseen sekä potentiaalisten uusien matkustajien saamiseksi palveluiden piiriin. Espoon kaupunki tukee sitä, että Espoo olisi kokonaisuudessaan yhdellä vyöhykkeellä esimerkiksi yhdessä Vantaan ja Helsingin kanssa.

7.) Espoolaisten joukkoliikennelippujen hintojen tulee pysyä kohtuullisina. Lippujen hintojen muuta kustannustason nousua suurempi kasvu on saatava katkaistua.

8.) Palveluita kehitettäessä tulee muistaa myös palveluiden esteettömyys ja saavutettavuus, joka ei kaikilta osin toteudu pelkillä digitaalisilla palveluilla. Lipputuotteita kehitettäessä tulee myös huomioida kaikki kasvavan Espoon käyttäjäryhmät, kuten lapset ja kansainväliset opiskelijat, joilla ei ole käytössä vahvaa tunnistautumista.

9.) Suuria tapahtumia järjestäessä on olennaista, että tapahtumajärjestäjä pystyy halutessaan tarjoamaan osallistujille joukkoliikennelipun joustavasti ja mieluiten digitaalisesti. Espoon kaupunki tekee tämän asian edistämiseksi mielellään yhteistyötä HSL:n kanssa.

10.) Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa yritysmyynnin osalta tavoitellaan 50 % myynnin kasvua vuonna 2026, mikä tarkoittaa 100 miljoonan euron myyntitavoitetta. Espoon kaupunki näkee tavoitteen hyvin kunnianhimoisena, mutta mahdollisesti toteutuessaan positiivisena.

3. HSL:n esittämät kysymykset jäsenkunnille

Kysymys 1. TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia toteutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?

Espoo ei kannata sitä, että espoolaisten joukkoliikennematkojen hinnat nousevat vaan tuottavuutta tulisi kasvattaa ensisijaisesti käyttäjämääriä kasvattamalla. Espoon kaupungin näkemyksen mukaan HSL:n tulee huomioida lipputuotevalikoimassaan nykyistä paremmin liikkumisen väheneminen ja muuttuminen epäsäännöllisemmäksi, jotta lipputulokertymiä saadaan vahvistettua. Nykyisellään parannustoimenpiteet kohdistuvat edelleen pääosin säännöllisiin joukkoliikenteen käyttäjiin. Lisää panostusta tarvittaisiin lyhyiden matkojen lipputuotteiden kehittämiseen. Erilaiset lipputulokeilut ovat kannatettavia, mutta ne tulee suunnitella tarkasti ja olla kestoaltaan tarpeeksi pitkiä, jotta niiden perusteella voi tehdä johtopäätöksiä.

Kysymys 2. 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5,0 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on

valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?

Syksyllä 2025 tulevat voimaan Pohjois-Espoon linjaston muutokset, jotka laskevat Espoon operointikustannuksia noin 1 miljoonan euron verran vuodessa. Suhteessa kysymyksessä esitettyyn 5 miljoonan euron sopeutustavoitteeseen on siis syytä huomioida, että Espoossa niistä on jo toimeenpanossa merkittävä osuus. Ensisijaisesti sopeutustavoitteen saavuttamiseksi tulisi ratkaista, kuinka joukkoliikennettä voidaan järjestää kustannustehokkaammin ja miten joukkoliikenteen piiriin saadaan enemmän matkustajia.

Kysymys 3. Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon? Kysymys 4. Millä aikataululla kunta on valmis jatkamaan yhteistä keskustelua ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi? Jos ratkaisua ei saavuteta ajoissa, mitä suunniteltuja investointeja joukkoliikenneinfraansa kunta on valmis lykkäämään myöhemmäksi?

Espoon kaupunki kannattaa omistajakuntien ja HSL:n välisten neuvotteluiden käynnistämistä mahdollisimman pian siitä, että uusien raideliikennehankkeiden rakentaminen ei johtaisi lippujen hintojen jatkuvaan kasvuun. Espoo on sitä mieltä, että infrakorvausjärjestelmä on sinänsä tarpeellinen tasaamaan kuntien joukkoliikenteen investointikustannuksia käytön suhteessa, mutta korvausten kytkös lippujen hintaan ja subventiotason asetantaan tulee irtikytkeä.

Kysymys 5. Omistajat ovat toivoneet panostusta tarkastustoiminnan lisäämiseen. Tarkastajien määrän lisääminen kuitenkin heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta, jota mitataan suhteessa kokonaiskustannuksiin ja tähän ei olla nyt varauduttu TTS:ssä. Ovatko kunnat kuitenkin valmiita lisäämään tarkastajien määrää, siten että lisäämme n. 20 tarkastajaa ja täytämme avoimet virat?

Espoon kaupunki näkee matkalippujen tarkastuksen olevan yksi merkittävä keino ennaltaehkäistä liputta matkustamista. Espoon kaupunki näkee tarkastustoiminnan riittävän resursoinnin tärkeänä merkittävien lipputulomenetysten minimoimiseksi ja liikennevälineissä koetun turvallisuuden tunteen lisäämiseksi. Ensisijaisesti kustannukset tarkastajien lisäämiseen tulee löytää muuta HSL:n toimintaa sopeuttamalla ja karsimalla esimerkiksi muita uusia rekrytointieja. Pidemmän aikavälin ratkaisuna HSL:n tulee selvittää myös muita vaihtoehtoisia ja tehokkaita kulunvalvonnallisia keinoja liputta matkustamisen estämiseksi, kuten automaation lisäämistä lippujen voimassaolon validointiin.

Kysymys 6. Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

Espoon kaupungilla ei ole tällä hetkellä käynnissä automaattiseen liikenteeseen liittyviä hankkeita. Aikaisempina vuosina automaattista joukkoliikennettä on pilotoitu eri kohteissa, mutta koska kokeilut ovat olleet pieniä ja lyhytaikaisia, ei automaattisen joukkoliikenteen hyötyjä, kuten kustannustehokkuutta ja palvelun parantumista ole saatu ulosmitattua. Espoon kaupunki tekee mielellään HSL:n kanssa yhteistyötä tulevilla kokeiluilla, kunhan automaattinen joukkoliikenne kytkeytyy olemassa

olevaan joukkoliikennejärjestelmään ml. reittiopas ja maksujärjestelmä. Kokeilujen rahoitus tulee tiukassa taloustilanteessa löytyä kuntien ja HSL:n budjetin ulkopuolelta.

4. Kestävän liikkumisen tavoitteet

Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi toukokuussa 2024 Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartan, jossa todetaan, että liikenteen päästöjä vähennetään sekä kestävien kulkutapojen osuutta lisäämällä että siirtymällä fossiilisista käyttövoimista fossiilitomiin. Joukkoliikenteen osuuden lisäämisellä on tässä tärkeä merkitys, mutta Espoon kaupunki ei näe tarpeelliseksi asettaa vastakkain kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksia vaan haluaa edistää näiden kestävien kulkutapojen yhteenlaskettua osuutta. Joukkoliikenteen päästövähennyspotentiaali on suuri joukkoliikennematkojen pituuden vuoksi, mutta kävely ja pyöräily täydentävät joukkoliikennematkoja ja niillä on suuri merkitys kaupunkikeskustojen viihtyisyydelle sekä sosiaaliselle kestävyydelle.

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 ja sitä, että datasta ja sen tulkinnoista käydään jatkuvaa vuorovaikusta Espoon kaupungin sekä koko Espoo-yhteisön kanssa.

Espoon kaupunki toivoo, että yhteistyö kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä niitä tukevien erilaisten liikennepalvelujen kehittämisessä yhdessä yritysten ja Espoo-yhteisön kanssa on entistä kiinteämpää. Espoon kaupunki edistää kestävästä liikkumisesta kulkumuoto-osuutta jatkossakin nopeuttamalla joukkoliikennettä mm. liikennevaloetuuksilla, parantamalla matkaketjuja kaupunkipyöräjärjestelmän laajenuksella ja kehittämällä erityisesti pyöräpysäköintiä keskeisillä joukkoliikenneasemilla.

5. Muita huomioita

Hinnoitteluvyöhykkeet

Espoon kaupungin näkemyksen mukaan uusien ja olemassa olevien lipputuotteiden kehittäminen siten, että ne ovat taloudellisesti kannattavia, asukkaille kohtuuhintaisia ja heidän tarpeitaan vastaavia sekä joustavien digitaalisten ratkaisujen kehittäminen ovat kannatettavia toimenpiteitä matkustamisen palautumiseen sekä potentiaalisten uusien matkustajien saamiseksi palveluiden piiriin. Espoon kaupunki esittää tutkittavaksi nykyisen lippujen vyöhykejärjestelmän muuttamista siten, että vyöhykerajat eivät synnyttäisi kohtuuttomia hintaportaita Espoon keskeisten aluekeskusten välillä tai pääkaupunkiseudun sisällä laajemmin.

Yhteistyö ja edunvalvonta

HSL:llä on tärkeä rooli jäsenkuntiensa edunvalvojana. Espoon kaupunki katsoo, että myös HSL:n tulee toimia yhä aktiivisemmin ja vaikuttavammin valtion suuntaan. Edunvalvonnalla tavoitellaan tilannetta, jossa joukkoliikennetuet ja lainsäädäntö tukevat tarkoituksenmukaisemmalla tavalla metropolialueen joukkoliikenteen kehittämistä ja HSL:n toiminnan rahoittamista kuntaosuuksia pienentäen.

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.

Liityntäpysäköinnin osalta Espoon kaupunki edellyttää kattavampaa kustannusten tarkastelua, laadukkaita arvioita uusien liityntäpysäköintilaitosten tarpeesta ja käyttäjäpotentiaalista sekä HSL:n liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivittämistä. Aiemmin esitettyä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen järjestämistä ja määriä tulee tarkastella kriittisesti ja ennakoitavissa olevaa tarvetta vastaavasti järjestelmästä aiheutuvat kustannukset huomioiden. Nykyisellään Espoon kaupunki on toteuttanut kustannuksiltaan merkittäviä liityntäpysäköintiratkaisuja, joiden käyttö on liian alhaista suhteessa kustannuksiin. Polkupyörien liityntäpysäköinnin laadun ja turvallisuuden kehittäminen nähdään sen sijaan erittäin tärkeäksi aluekeskuksissa ja tätä kehitystä tulee jatkaa yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa.

Riittävän tietopohjan varmistaminen

HSL:n arvion mukaan tietopohja bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä on heikentynyt, koska HSL-sovelluksen mobiililippuja ei validoida liikennevälineeseen noustessa kuten matkakortteja. Raideliikenteessä ja Suomenlinnan lautan liikenteessä ei ole tätä ongelmaa, koska niissä on automaattiset ja manuaaliset laskentalaitteet. HSL:n mukaan bussiliikenteen täsmällisyystutkimukset, esimerkiksi asiakaspalautteiden perusteella, ovat keino ratkaisujen löytämiseksi. Espoon kaupunki katsoo, että mahdollisimman tarkka tieto matkustuksen toteutumisesta on ensiarvoisen tärkeää. PKS-tavoitteisiin on nostettu mukaan nousukustannukset ja matkustajakilometrikustannukset. Näitä ei voida seurata uskottavasti ilman riittävän tarkkaa taustadataa. Kun näitä laskelmia tehdään, tulee lopputuloksissa tuoda esille arvioinnissa käytettävien lukujen tarkkuustaso ja oikeellisuus suhteessa lähtötietoaineistoon.

Työmaista aiheutuvien haittojen hallinta

HSL tuo useassa kohdassa esille työmaiden haittojen vaikutuksen liikenteen operointiin. Espoon kaupunki tunnistaa hyvin ongelman, ja toivoo jatkossakin hyvää ja tarpeeksi aikaista suunnittelua, jotta työmaiden haittoja voidaan jatkossa vähentää. HSL:n mukaan tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi reaaliaikaisen tiedon parantamista työmaista ja niiden vaikutuksista liikenteeseen sekä selkeiden vaihtoehtoisten reittien ja kulkutapojen viestimistä asiakkaille eri kanavissa. Kaupungilla on käynnissä kehittämishankkeita aihepiiriin liittyen ja HSL:n rooli näissä on tärkeä. Erityisesti reaaliaikaiseen dataan liittyy silti vielä monia teknisiä haasteita, mutta kaupungin ja HSL:n yhteistyöllä voidaan löytää realistisimmat lyhyen aikavälin kehittämiskohteet.

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 pyydyttävä jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan

talousarvioehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma ja talousarvio on toimitettava jäsenkunnille lausuntoja varten viimeistään 15. kesäkuuta. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat:

- HSL:n strategia 2022–2025 ja strategian päivitystyön valmistelutyön välitulokset;
- PKS-omistajaohjauksen tavoitteet;
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2025–2027;
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2025–2026 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat; sekä
- vuoden 2024 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2025.

Taloussuunnitelma vuosille 2027–2028 on laadittu aiempien vuosien tapaan pääosin talousarviovuoden (2026) kustannustasoon.

Jäsenkuntia pyydetään lausunnoissaan esittämään näkemyksensä erityisesti seuraavista teemoista:

1. TTS-materiaaleissa on kuvattu kysyntäennusteet 3 %:n, 4,7 %:n ja 6,4 %:n hinnankorotusten vaikutuksille nousuihin ja lipputuloihin sekä kuntasubventioihin. HSL:n hallitus ehdottaa ensi vuoden budjettia toteutettavaksi 6,4 %:n korotuksella. Kannatatteko ehdotettua hinnankorotusta vai jotakin muuta vaihtoehtoa?
2. 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5,0 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?
3. Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon?
4. Ovatko kunnat valmiita jatkamaan yhteistä keskustelua ja löytämään ratkaisun infrakorvausjärjestelmän aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi?
5. Omistajat ovat toivoneet panostusta tarkastustoiminnan lisäämiseen. Tarkastajien määrän lisääminen kuitenkin heikentää HSL:n sisäistä kustannustehokkuutta, jota mitataan suhteessa kokonaiskustannuksiin ja tähän ei olla nyt varauduttu TTS:ssä. Ovatko kunnat kuitenkin valmiita lisäämään tarkastajien määrää, siten että lisäämme n. 20 tarkastajaa ja täytämme avoimet virat?
6. Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

Taloussuunnitelma

Vuosien 2026-2028 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Toimintasuunnitelmat vuosille 2026-2028 on laadittu nivoen toimenpiteet neljään eri tavoitekokonaisuuteen, joita ovat asiakas, kasvu, tuottavuus ja vastuullisuus.

Omistajaohjauksen tavoitteiden saavuttamiseksi HSL on tehnyt 9,3 miljoonaa euroa säästöjä alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Tehdyistä säästöistä 5,0 miljoonaa euroa kohdistuu operointikustannuksiin ja 4,3 miljoonaa muihin kustannuksiin. Operointikustannusten säästöt jakautuvat riskitason nostamiseen, kehittämistoimenpiteiden lykkäämiseen ja heikon kustannustehokkuuden liikenteen karsimiseen. Muiden kustannusten säästöt perustuvat HSL:n kustannustehokkuuden parantamiseen.

Palvelutasomuutokset vuosille 2026-2028 pohjautuvat suurimmaksi osaksi välttämättömiin tarjonnan lisäyksiin kapasiteetin hallinnan näkökulmasta. Operointikustannusten budjetointi on toteutettu korkealla riskitasolla, mikä saattaa edellyttää nyt esitettyjen liikenteen karsintojen lisäksi myös muita liikenteen harvennuksia tai linjojen lakkautuksia. Riskitasoa on nostettu etenkin bussiliikenteen operoinnissa sekä ratikoiden varikkokustannuksien osalta.

Toimintatulot

Toimintatulot vuonna 2026 ovat yhteensä 997,9 milj. euroa. Kasvua vuoden 2025 ennusteeseen verrattuna on 73,2 milj. euroa (7,9 %). Vuonna 2026 toimintatuloista 42,1 % on lipputuloja ja 55,5 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 1 066,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 1 074,5 milj. euroa vuonna 2028.

Tuoreimman ennusteen mukaan vuoden 2025 matkustajamäärän arvioidaan olevan 380 miljoonaa nousua. Seuraavien vuosien nousujen arvioidaan olevan 390 miljoonaa (2026), 394 miljoonaa (2027) ja 400 miljoonaa (2028) nousua. Vuoden 2027 nousijamäärää alentaa erityisesti vuodelle ennakoitujen merkittävien työmaiden vaikutukset.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2026 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 419,7 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2026 on 29,3 milj. euroa (7,5 %) kuluva vuoden 2025 ennustetta suurempi. Vuonna 2027 lipputulotavoite on 435,9 milj. euroa ja vuonna 2028 465,7 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 2026 ovat yhteensä 553,5 milj. euroa, josta Espoon osuus on 155,1 milj. euroa. Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 ovat yhteensä 605,3 milj. euroa ja vuonna 2028 582,0 milj. euroa.

Merkittävimmät toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2026 ovat yhteensä 993,1 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2025 ennusteesta 29,2 milj. euroa (3,0 %). Vuonna 2027 toimintamenojen arvioidaan olevan 1 048,4 milj. euroa ja 1 055,2 milj. euroa vuonna 2028.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 947,7 milj. euroa vuonna 2026, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2027 yhteensä 1002,2 milj. euroa ja 1 007,6 milj. euroa vuonna 2028. Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2026 yhteensä 646,9 milj. euroa, joka on 65,1 % toimintamenoista.

Operointikustannukset ovat 683,8 milj. euroa vuonna 2027 ja 685,4 milj. euroa vuonna 2028.

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2026 on yhteensä 246,8 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,2 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2026 10,3 milj. euroa (4,3 %) suuremmat kuin vuonna 2025. Vuonna 2027 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 263,2 milj. euroa ja vuonna 2028 yhteensä 268,6 milj. euroa. Taloussuunnitelmakauden kustannuksissa on varauduttu Kruunusiltojen avautumisen tuomiin lisäkuluihin.

Muuhun kuin liikennöitsijöille henkilökuljetuspalveluista maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 51,8 milj. euroa vuonna 2026. Muihin palvelujen ostoon käytetään 55,2 milj. euroa vuonna 2027 ja 53,6 milj. euroa vuonna 2028.

HSL:n henkilöstökulut ovat 35,0 milj. euroa vuonna 2026, joka on 3,5 % toimintamenoista. Henkilöstömenoissa on varauduttu tiedossa oleviin kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin sekä lisärekrytointeihin, joilla vahvistetaan erityisesti teknologian kyvykkyyksiä, varmistetaan laadukkaampia teknologiavalintoja sekä laadukkaampaa toiminnan kehitystä. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2026 4,7 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 3,0 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2026 arvioidaan syntyvän vielä tuottoja purettavista kassavarojen sijoituksista ja maksuliikennetilien korkotuotoista.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien kuntaosuuksilla katetaan kustannukset, joita ei lipputuloilla ja muilla tuloilla voida kattaa. Talousarvioesityksen mukaan vuonna 2026 kassan riittävyys laskee 14 päivään, mikä on tyydyttävää tasoa. Suunnitelmavuosina 2027-2028 arvion mukaan kassan riittävyys laskee tasoon, jolloin arvion toteutuessa joudutaan selvittämään vaihtoehtoina lipputulojen kasvattamista esimerkiksi hintoja korottamalla, kuntien peruspääomaosuuksien tai vuosittaisten kuntaosuuksien kasvattamista tai lainan ottoa käyttökulujen kattamiseksi.

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. Yhtymäkokous on päättänyt vuosittain myös kuntakohtaisesta ylijäämästä maksamisesta tai alijäämästä perittävästä korosta. TTS-suunnitelmassa on varauduttu korkojen maksamiseen peruspääomaosuuksista. Vuosikate rahoituserien jälkeen on 7,7 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 19,1 milj. euroa vuonna 2026.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 25,4 milj. euroa vuonna 2026, 25,0 milj. euroa vuonna 2027 ja 25,0 milj. euroa vuonna 2028. Investoinnit painottuvat lipunmyynti- ja hinnoittelujärjestelmän jatkokehitykseen, matkustajainformaatiojärjestelmän kokonaisuudistamiseen ja asiakkuuksienhallinnan kyvykkyyksien kasvattamiseen.

Suunnitelmapoistot ovat taloussuunnitelmassa yhteensä 19,1 milj. euroa vuonna 2026, 20,3 milj. euroa vuonna 2027 ja 21,0 milj. euroa vuonna 2028. Poistomenot kasvavat, kun uusi lipputilihanke valmistuu ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä.

Tilikauden 2026 alijäämäksi arvioidaan -11,4 milj. euroa, ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämästä. Kertyneet ylijäämät ovat vähentyneet huomattavasti ja vuoden 2026 päättyessä kertyneitä ylijäämiä on käytettävissä 0,6 milj. euroa. Ylijäämien väheneminen kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2026-2028
- 2 Äänestystiedot Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toimint

Oheismateriaali

Tiedoksi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä