

Kaupunginhallituksen konserni- ja tilajaosto 31.08.2026

Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Valmistelijat / lisätiedot:
Rinne Tuulia
Kuronen Pauliina
Heino Waltteri
Päätaalo Mari
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 2027–2029 seuraavan lausunnon:

1. Toimintasuunnitelma

1.1 Toimiva joukkoliikenne on edellytys espoolaisten arjen sujuvuudelle, työssä- ja koulussa käynnille, vapaa-ajan harrastuksiin pääsemiselle, kaupungin elinvoimalle ja Espoon päästövähennystavoitteille.

1.2 Espoo kannattaa HSL:n lipputuotteiden, maksutapojen ja toimintamallien kehittämistä. Kehittämisellä tulee tavoitella helppoa liikkumista, lipputulojen kasvua ja joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvua. Espoon kaupunki esittää tutkittavaksi nykyisen lippujen vyöhykejärjestelmän muuttamista siten, että Espoo olisi kokonaisuudessaan yhdellä vyöhykkeellä esimerkiksi yhdessä Vantaan ja Helsingin kanssa.

1.3 Esitetty matkalippujen validoinnin käyttöönotto sinisissä busseissa voi osaltaan edistää lipputulo- ja matkustajamäärätavoitteiden toteutumista. Espoo näkee, että validoinnilla on myös potentiaalia ehkäistä liputtomuutta. Espoo kuitenkin tunnistaa, että lipun validointi kulkuvälineeseen noustessa lisää väistämättä pysäkkiaikaa hidastamalla kyytiin nousua. HSL:n tulee kiinnittää erityistä huomiota lukijalaitteiden toimivuuteen ja validointitapahtuman nopeuteen. Muuten riskinä voi olla matka-aikojen pidentyminen ja sitä kautta operointikustannusten kasvu sekä matkustamisen palvelutason heikentyminen. Lisäksi matkustajia tulee informoida monikanavaisesti ja kattavasti uudistuksesta. Validoinnin toimivuudesta ja pysäkkiaikojen muutoksista tulee raportoida kaupungeille säännöllisesti.

1.4 Vyöhykkeettömän matkaperusteisen hinnoittelumallin pilotti on kokeilunarvoinen uudistus. Matkustamisen helppoutta sekä

joukkoliikenteen käytön ja lipputulojen kasvua tavoittelevan kokeilun toteutus tulee suunnitella huolellisesti, jotta sen perusteella voi tehdä pitäviä johtopäätöksiä. HSL:n tulee pitää kaupungit tiiviisti mukana kokeilun toteutuksen suunnittelussa ja sen tulosten arvioinnissa. Espoon kaupungin näkökulmasta kokeilun hinnoittelumallia ei tule ulottaa jo toimiviin ja helppokäyttöisiin kausilipputuotteisiin. HSL:n tulee analysoida huolellisesti hinnoittelumallin vaikutukset joukkoliikenteen nousuihin ja lipputulojen muutoksiin kunnittain sekä arvioida sen vaikutukset kuntaosuuksiin.

1.5 Toimintakaudella käyttöön otettava yhden vuorokauden hintakatto on kannatettava uudistus, samoin mahdollisuudet kumppaneiden kytkemiseen HSL:n digitaalisiin palveluihin.

1.6 Espoo näkee tärkeäksi yhteistyön tapahtumajärjestäjien kanssa ns. tapahtumalippujen kautta, ja tapahtumalippujen QR-koodia puhelimen näytöltä lukevat lukijalaitteet lisäävät suurella todennäköisyydellä tapahtumalippujen suosiota.

1.7 HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmakausi 2027–2029 ja jäljellä oleva strategiakausi 2026–2029 ovat nyt samanpituisia, ja näin ollen toiminta- ja taloussuunnitelman tulee sisältää selkeät keinot ja eteneminen HSL:lle asetettujen strategiatavoitteiden saavuttamiseksi. Tällä hetkellä toiminta- ja taloussuunnitelma ei sisällä mitattavia tavoitteita vuodelle 2027, joiden saavuttamisella voitaisiin todentaa kulkeminen kohti strategiakauden päätteeksi 2029 asetettuja strategiatavoitteita. Talousarvioon 2027 on sisällytettävä selkeitä vuotta 2027 koskevia tavoitteita tavoitearvoineen. Lisäksi on huomioitava, että strategiaan kuuluvista kolmestatoista mitattavasta tavoitteesta viiden osalta mittaustapa on vielä avoin. Espoon kaupungin kantana on, että HSL:n strategiasta vielä puuttuvien mittareiden on valmistuttava mahdollisimman pian, jotta niillä on ohjausvaikutusta.

1.8 Espoo haluaa kaupunkistrategiansa mukaan olla Suomen turvallisin kaupunki ja näin ollen Espoo pitää HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan nostettua joukkoliikenteen ja koetun turvallisuuden tunteen parantamisen kehittämisteemaa erittäin tärkeänä. Toimintasuunnitelma esittää keinoja, joilla aihetta lähestytään, mutta konkreettisempia toimenpiteitä ei ole vielä mainittu. Espoo katsoo, että tämäkin on aihe, jota tulee käsitellä säännöllisesti yhteistyössä kaupunkien kanssa, jotta kehittämistyö on mahdollisimman tehokasta ja vaikuttavaa.

1.9 Mahdollisimman tarkka tieto matkustuksen toteutumisesta on ensiarvoisen tärkeää. Toimintasuunnitelmakaudella busseihin on tulossa lisää matkustajalaskentalaitteita, jotka tulevat antamaan lisää arvokasta tietoa mm. linjakohtaisten tunnuslukujen laskennan lähtökohdiksi. Espoo katsoo, että HSL:n tulee kehittää raportointikäytäntöjä siten, että kaupungeilla olisi mahdollisuus saada reaaliaikaista dataa eri linjojen tunnusluvuista oman toimintansa ja liikennesuunnittelunsa tueksi.

2. Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

2.1 Koko HSL-alueen osalta suurin palvelutasomuutos vuonna 2027 tulee olemaan Junatien sillan uusimisesta johtuva katko metrolienteessä Hakaniemen ja Herttoniemen välillä. Tämä tulee heijastumaan matkustajamääriin laajasti vaikuttaen näin ollen myös Espoon puolella

metron matkustajamääriin. Hyvät korvaavat yhteydet ovatkin tärkeitä koko pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen näkökulmasta.

2.2 Espoon puolella tulee olemana kaudella 2027–2029 suuria työmaita, jotka aiheuttavat poikkeusliikenteen järjestelyjä ja nostavat liikennöintikustannuksia. Hankkeiden liikennejärjestelyt ja korvaavan liikenteen järjestelyt tulee suunnitella hyvässä yhteistyössä kaupungin ja HSL:n välillä.

2.3 Liikenteen suuret poikkeusjärjestelyt ovat haastava asia sekä HSL:lle että kaupungeille. Toistaiseksi Espoon kaupunkiradan rakentamisesta aiheutuneet järjestelyt on saatu toimimaan hyväksyttävällä tasolla hyvän yhteistyön ansiosta. Espoo näkee, että HSL:n on tarpeen jatkossakin seurata tarkkaan työmaista aiheutuvia muutoksia matkustajamäärissä ja raportoida niistä säännöllisesti kaupungeille. Näin järjestelyjen vaikutuksia osataan ottaa riittävällä tavalla huomioon jo hankkeiden varhaisessa suunnitteluvaiheessa, jolloin kaikki rakentamisen vaikutukset voidaan tunnistaa.

2.4 Vuosien 2027–2029 palvelutasomuutokset Espoolle ovat Kaupunkirataa lukuun ottamatta melko vähäisiä. Toistaiseksi laskelmat eivät ota huomioon junainfran käytön muutoksia ja tätä kautta operointikustannusten uutta jakautumista Kaupunkiradan käyttöönoton jälkeen. Tämä tulee jossain määrin muuttamaan Espoon kuntaosuuksia ja asiasta tarvitaan tarkempia HSL:n laskelmia pian.

2.5 Espoo jää mielenkiinnolla odottamaan laadukkaamman matkustajadatan saamista bussien matkustajalaskentalaitteista. Tämän jälkeen uusien linjastosuunnitelmien laatimisessa liikennöintiä on mahdollista kohdentaa entistä paremmin kysyntää vastaavasti. Samalla tulee huolehtia siitä, että myös toteutumaton kysyntä tulee huomioiduksi. Laskentalaitteilla saadaan mitattua niitä matkoja, joita jo palvellaan, ei niitä matkoja, jotka jäävät toteutumatta puuttuvan palvelun takia.

3. Kuntaosuuksien taso

3.1 Espoon kaupungin kantana on, että keskimääräinen subventiotaso ilman infrakustannuksia tulee olla enintään PKS-omistajaohjaustavoitteiden mukainen 45,9 % (2027) ja 40 % (2029) ja infrakustannusten kanssa 59,7 % (2027) ja 55 % (2029). Espoon maksama kuntaosuuks on kasvanut viimeisten vuosien aikana merkittävästi, ja Espoon kaupungin näkökulmasta Espoon maksaman reaalisin kuntaosuuden määrän sekä subventiotason tulisi laskea voimakkaammin. Espoon näkökulmasta keskimääräisen subventiotason tulisi olla 43 % vuonna 2027 (ilman infrakustannuksia).

4. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu

4.1 Espoon kaupungin kantana on, että alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukainen Espoon käytettävissä oleva ylijäämä, 5 640 972 euroa, käytetään kokonaisuudessaan vuoden 2027 kuntaosuuden maksamisessa.

5. Lippuhinnat

5.1 Espoolaisten joukkoliikennelippujen hintojen tulee pysyä kohtuullisina. Matkalippujen reaalisen hinnan kehitys tulee pysyä vuosittain maltillisena ja tasaisena, eikä siihen tule kohdistaa merkittäviä yksittäisiä hintojen muutoksia. Espoo toteaa, että lippujen hintojen muuta kustannustason nousua suurempi kasvu on saatava katkaistua ja talouden tasapainotukseen on haettava myös muita keinoja kuin lippujen hintojen korotukset. Kokonaisuudessaan lippuhintojen tason ja HSL:n muiden ratkaisujen tulee yhdessä mahdollistaa PKS-omistajaohjauksen subventiotavoitteen (2027: 45,9 % ja 59,7 %) saavuttaminen. Lisäksi jatkossa HSL:n tulee esittää selkeämmin laskelmissaan mahdollisesti käytetyt hintajoustopäätökset, jotta jäsenkunnilla olisi paremmat mahdollisuudet arvioida lippujen hintojen muutosten vaikutusta matkustajamäärien kehitykseen.

6. Tarkastusmaksun korotus

6.1 Espoon kaupunki kannattaa vaikuttavia toimia, jotka tähtäävät liputtomuuden vähentämiseen. Tärkeintä liputtomuuden vähentämisessä on kiinnijäämisriskin kasvattaminen. Espoo ei vastusta tarkastusmaksun korotusta, mutta samalla toteaa, että HSL:ltä saadun aineiston perusteella muutokset liputtomuudessa ovat olleet hyvin vähäisiä edellisen tarkastusmaksun korotuksen jälkeen ja muutoksesta on myös niin vähän aikaa, ettei sen vaikutuksia pystytä vielä täysimääräisesti arvioimaan.

6.2 HSL on esittänyt sinisiin busseihin matkalippujen validointia lipunlukijalaitteilla. Mikäli lipun validoinnin vaikutusta liputtomuuteen halutaan seurata luotettavasti, muutosta ei tulisi toteuttaa samanaikaisesti tarkastusmaksun korotuksen kanssa. Muutoin eri toimenpiteiden vaikutuksia ei voida erottaa toisistaan luotettavasti.

6.3 Joukkoliikenteen tarkastusmaksulain mukaan tarkastusmaksun suuruus voi olla enintään 40-kertainen suhteessa aikuisten alimpaan kertalippuun nähden. Esitetyllä tarkastusmaksun korotuksella alin kertalipun hinta olisi 3,25 €. HSL:n käynnissä olevassa matkanpituuteen perustuvassa hinnoittelussa alustavien hinnoittelumallien mukaan kertalippu voisi olla lyhyillä matkoilla tätä alempi. Ennen mahdollisia tarkastusmaksun korotuksia tulisi varmistaa, ettei sillä suljeta pois mahdollisuutta testata tai käyttöönottaa hinnoittelumalleja, jossa kertalipun hinnat voivat olla alempia kuin 3,25 €.

7. Päästötavoitteen saavuttaminen

7.1 Espoolle on ensisijaista, että HSL:n resurssit suunnataan vain vaikuttaviin, päästöjä vähentäviin ilmastotoimiin. Keskeistä on, että HSL tekee toiminnassaan ratkaisuja, jotka kasvattavat joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuuksia liikenteessä ja, että joukkoliikennekalusto on mahdollisimman päästötöntä. Espoo on sitoutunut kaupunkistrategiaansa Espoo-tarinassa etenemään hiilineutraaliksi vuoteen 2030 mennessä ja on asettanut kestävien kulkumuotojen osuudelle tavoitteen ja mittarit. Siksi on tärkeää, että myös HSL:n toiminta tukee tavoitteen saavuttamista.

7.2 Espoo tunnistaa, että tavoite HSL:n bussiliikenteen sähköistymisestä vuoteen 2030 mennessä on haastava. Mikäli tavoite osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita vaikuttavia päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä.

7.3 Espoon mukaan HSL:n esitys ympäristöbonuksen lakkauttamisesta on ollut perusteltu olettaen, että uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitelainsäädäntö johtaa jatkossakin siihen, että korkeampi uusiutuvan polttoaineen osuus HSL-liikenteessä vähentää vastaavalla määrällä uusiutuvan polttoaineen käyttöä Suomen muussa polttoaineenjakelessa.

7.4 Espoon näkemyksen mukaan HSL:n on mahdollista saavuttaa vuodelle 2027 PKS-omistajaohjauksella asetetut päästötavoitteet sekä sähköisen kaluston tavoitteet. Kyseistä vuotta koskevat tavoitearvot on valmisteltu yhteistyössä kuntayhtymän kanssa. HSL:ltä edellytetään, että joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt ovat vuonna 2027 enintään 38 200 tCO₂-ekv ja että sähköisen kaluston suhteellinen osuus kasvaa vuoteen 2026 verrattuna.

7.5 Espoo jakaa HSL:n kanssa näkemyksen joukkoliikenteen toiminta- ja huoltovarmuuden varmistamisen tarpeesta. Espoo edellyttää, että HSL arvioi, miten huoltovarmuutta voidaan parantaa sähköbussien hankinta- ja varaosakanavissa sekä missä määrin riskejä on syytä hajauttaa pitämällä käytössä jonkin verran myös diesel-, biokaasu- ja tai vetikalustoa.

7.6 Espoo toivoo HSL:ltä jatkossa tarkempia kuntakohtaisia tietoja käytettävän kaluston päästöistä, jotta ne voidaan huomioida osana kaupunkien omia päästötavoitteita. Espoossa astuu elokuussa 2026 voimaan runsaasti uusia liikennöintisopimuksia ja Espoon bussikalustosta iso osa tulee jo näiden sopimusten myötä olemaan jatkossa sähköistä.

8. Maksuvalmiuden turvaaminen

8.1 Espoon kaupungin näkemyksenä on, että HSL:n mahdollisesti heikentyvää maksuvalmiutta ei ratkaista jäsenkuntien lisärahoituksella. Ensisijaisena ratkaisuna tulee olla HSL:n kustannusrakenteen tarkastelu, toissijaisena ulkoinen lainanotto. Jäsenkuntien lisärahoituksen tulee olla viimesijainen vaihtoehto, ja tällöin lisärahoituksen tulee jakautua jäsenkuntien kesken kuntaosuuslaskentaperiaatteiden mukaisesti.

9. Muut asiat: keskipitkän aikavälin ennusteet

9.1 Espoon kaupunki kiinnittää huomiota keskipitkän aikavälin ennusteissa hyvin alhaisiin lipputuloihin sekä Espoon että muidenkin kuntien osalta. Lipputulot sijoittuvat arvoltaan nyt käsittelyssä olevan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosien 2027–2028 tasolle. Laskelmissa tulisi olla vähintään inflaation verran korotusta, jotta lukuja voi hyödyntää tulevaisuuden skenaarioiden arviointiin. Ennusteessa ei ole huomioitu lippujen hintojen korotuksia. Malli huomioi kuitenkin Espoon osalta esimerkiksi Leppävaara-Matinkylä raitiotielinjan toteutumisen. Lisäksi

selostuksen mukaan espoolaisten osuus kasvaa bussiliikenteen käyttäjissä. Nämä kasvattavat sekä infra- että operointikustannuksia, joten muutoksia tulisi pystyä nykyistä paremmin arvioimaan myös tulopuolelle. Seuraavissa tarkasteluissa tulee ottaa huomioon myös lähijunavarikoiden vaikutukset operointikustannuksiin.

Ennustemallin kalibrointi vuoden 2023 matkustajamäärätiedoilla on osittain ongelmallinen, sillä vuonna 2023 matkustaminen ei ollut vielä täysin palautunut pandemian jäljiltä. HSL:n omien mallinnusten mukaan liikkuminen on palautunut koronaa edeltävälle tasolle vasta lähempänä vuotta 2025.

Käsittely

Päätös

Selostus

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää jäsenkuntia antamaan lausuntonsa sen alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029 (myöh. TTS). HSL:n hallitus hyödyntää jäsenkuntien lausuntoja valmistellessaan marraskuussa pidettävälle yhtymäkokoukselle esityksen lopullisesta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat HSL:n strategia 2026–2029, PKS-omistajaohjauksen tavoitteet, voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028, hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2026–2027 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat sekä vuoden 2025 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteuma- ja ennustetiedot vuodelta 2026. Taloussuunnitelma vuosille 2028–2029 on laadittu aiempien vuosien tapaan pääosin talousarviovuoden (2027) kustannustasoennusteen mukaisina.

HSL pyytää jäsenkuntia esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

1. HSL:n toimintasuunnitelma
2. Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
3. Kuntaosuuksien taso
4. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

5. Kannatatteko lipun hintojen matalampaa ja enemmän riskiä sisältävää keskimääräistä korotustasoa (inflaatio + 1,7 %-yks. = noin 3,1 % + kasvutoimet) vai riskittömämpää korotustasoa (inflaatio + 4,6 %-yks. = noin 6 %)?
6. Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
7. Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?
8. Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisulla?

Lausunto tulee toimittaa HSL:n kirjaamoon viimeistään 10. syyskuuta.

Espoon kaupungin valmisteleva lausunto on kirjoitettu kokonaisuudessaan päätösesitykseen. Selostusosassa lausuntoa taustoitetaan lausuntokohdittain.

Lausunto on laadittu valtuuston hyväksymän Espoo-tarinan 2025–2029 (20.10.2025 § 133) mukaisesti, jossa joukkoliikenteen osalta korostuvat sujuvat yhteydet, hiilineutraalius, päästöjen vähentäminen, kestävien kulkumuotojen edistäminen sekä turvallisuus. Lisäksi lausunnon valmistelua on ohjannut Espoossa käynnissä oleva talouden tasapainottaminen. Lausunnossa on huomioitu myös PKS-omistajaohjauksen tavoitteet (konserni- ja tilajaosto 8.6.2026 § 71 ja oheismateriaali).

1. HSL:n toimintasuunnitelma

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan HSL:n toimintamenot ovat vuonna 2027 yhteensä 1044,7 milj. euroa. Toimintamenoista 66,3 % (692,8 milj. euroa) on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 24,7 % (258,1 milj. euroa) infrakorvauksia ja 9,0 % (93,8 milj. euroa) muita kuluja. Toimintamenot kasvavat 5,3 % vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna.

Toimintatulot vuonna 2027 ovat yhteensä 1060,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 67,4 milj. euroa (6,8 %). Toimintatuloista vuonna 2027 39,5 % on lipputuloja (418,5 milj. euroa), 57,9 % kuntaosuuksia (614 milj. euroa) ja 2,6 % muita tuloja (28 milj. euroa).

HSL:n mukaan lipputulojen todelliseen toteumaan liittyy merkittävää epävarmuutta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma ei sisällä kustannustason nousuun liittyviä varauksia. Keväällä 2026 käytyjen yhteistoimintaneuvottelujen henkilöstökustannukset tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027–2029.

HSL:n investointimenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2027 ja ne kasvavat 9,1 % vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna.

Tilikauden 2027 tulos on -2,6 miljoonaa euroa alijäämäinen ja se voidaan vielä kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

HSL:n suunnitelmakautta 2027–2029 leimaavat raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt. Vuonna 2027 merkittävin yksittäinen talouteen vaikuttava tekijä on Junatien metrosillan uusiminen, joka aiheuttaa noin seitsemän kuukauden metrokatkon.

HSL pyrkii vuoden 2027 loppuun mennessä ottamaan käyttöön sinisissä busseissa mobiililippujen validoinnin lukijalaitteilla visuaalisen validoinnin sijaan. HSL suunnittelee myös kokeilua vyöhykkeettömästä matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijaan matkan pituuteen ja muihin muuttujiin. Lisäksi HSL suunnittelee lähimaksun yhden vuorokauden hintakaton pilottia. HSL kehittää myös liiketoimintamalleja, jotka mahdollistavat kumppaneiden kytkeytymisen HSL:n digitaalisiin palveluihin.

HSL pyrkii parantamaan liikenteen operoinnin tuottavuutta kohdentamalla tarjontaa vastaamaan paremmin kysyntää ja tekemällä tarkoin harkittuja leikkauksia palveluun ja kohdennettuja linjojen lakkautuksia.

2. Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Vuonna 2027 merkittävin palvelutason muutos Espoossa tulee olemaan Espoon kaupunkiradan tavoiteltu liikennöinnin aloitus syyskaudella välillä Leppävaara – Espoon keskus. Kaupunkirataa pitkin kulkevat junat ajetaan linjatunnuksella E, ja ne pysähtyvät jokaisella asemalla.

Espoon Kaupunkiradan rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Leppävaaran länsipuolella viiden viikon ajan juhannuksen jälkeen vuoteen 2027 asti. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä. Vuosina 2028–29 on totaalikatkoja osuudella Espoon keskus – Kauklahti.

Helsingin Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset metroluonteeseen tulevat olemaan laajat. Metron remontoitava osuus on koko metroverkon kuormitetuin kohta, joten metron liikennekatkolla tulee olemaan laajoja vaikutuksia koko liikennejärjestelmään. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. HSL:n alustavien arvioiden mukaan katkon aiheuttaa noin 10,4 miljoonan euron lisäyksen bussiliikenteen operointikustannuksiin, ja noin 3 miljoonan euron välilliset kustannukset sekä erittäin merkittävät lipputulomenetykset.

Pikaraitiolinjalla 15 iltapäiväruuhkaan tehdään vuonna 2027 pieniä muutoksia syksystä 2026 alkaen. Sunnuntaisin liikenne lopetetaan tuntia nykyistä aikaisemmin matalan kysynnän takia. Muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta suoritteisiin tai operointikustannuksiin. Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaihteittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin. Kesällä 2027 tulee katko raitiotielle Vihdintien liikenneympyrän kohdalle Länsiratikoiden rakentamisen takia. Katkon pituus on vain noin 800 metriä ja korvaavaa liikennettä ei järjestetä. Linjan 15 katko ei todennäköisesti aiheuta kustannuksia, sillä korvaavaa liikennettä ei hankita ja suoritteet eivät merkittävästi muutu.

Bussiliikenteessä varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta. Lisäksi HSL varautuu tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Tiettyjä linjoja järjestellään uudelleen Espoon ja Vantaan rajan ympäristössä, Kehä III:n varren työpaikka-alueiden ympäristössä sekä Kivistössä liikenneviivojen liityntä- ja poikittaislinjojen tarjontaa Pohjois-Espoossa ja Länsi-Vantaalla syysliikenteen alusta 2027. Muutoksilla kohdennetaan tarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi.

Lisäksi vuonna 2027 varaudutaan lisäämään tarjontaa runkolinjoille 500 ja 510 elokuusta 2027 alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisien ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta

linjojen luotettavuudesta. Vuonna 2028 varaudutaan tihentämään runkolinjan 520 vuoroväliä suuren kysynnän takia.

Junien aikataulurakenteen muuttuessa syksyllä 2027 tarkastellaan mahdollisia muutoksia Kauklahden ja Espoonlahden välisten linjojen 162, 163, 165 tarjontaan, samalla poistaen tarjonnan päällekkäisyyttä linjojen yhteisellä osuudella. Kustannusvaikutus muutoksella on noin - 25 000 euroa vuonna 2027 ja - 60 000 euroa vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne).

Vuonna 2027–2029 Espoon merkittävimmät rakentamishankkeet, jotka aiheuttavat liikennöinnin poikkeusjärjestelyjä ovat: Maarinsolmun rakentaminen, Niittykummun vesihuoltotyöt, Espoon kaupunkiradan rakennustyöt ja Otaniemensillan remontti.

3. Kuntaosuuksien taso

Alustavan TTS:n mukaan jäsenkunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat yhteensä 614,0 miljoonaa euroa vuonna 2027. Kuntaosuudet kasvaisivat 10,4 % vuoden 2026 laskutukseen (556,185 milj. euroa) verrattuna.

Espoon kuntaosuus vuonna 2027 ennen edellisten vuosien ylijäämää on 164,8 miljoonaa euroa (TA2026: 159 milj. euroa).

Vuonna 2027 keskimääräinen subventioaste ilman infrakustannuksia olisi 45,9 % ja infrakustannusten kanssa 59,3 %. Espoon subventioaste olisi 44,0 % ilman infrakustannuksia ja 65,7 % infrakustannusten kanssa. Infrakustannusten kanssa laskettuna Espoon subventioaste (65,7 %) on huomattavasti korkeampi kuin HSL-jäsenkuntien keskimääräinen subventioaste (59,3 %). Keskimääräisessä subventioasteessa ei ole huomioitu ylijäämien käyttöä.

Alustava TTS on laadittu siten, että jäsenkuntien keskimääräinen subventioaste strategiakauden päättyessä vuonna 2029 on noin 40,0 % ilman infrakustannuksia (56,5 % infrakustannusten kanssa).

Espoon kuntaosuudet ovat kasvaneet merkittävästi viime vuosina. Vuonna 2019 Espoon kuntaosuus (ennen edellisten vuosien ali-/ylijäämää) oli n. 93 milj. euroa, vuosien 2020–2022 aikana 97–111 milj. euroa, ja vuosille 2023–2025 kuntaosuudet nousivat 148–160 milj. euroon. Suunnitelmakaudella 2027–2029 Espoon kuntaosuudet ovat 164–167 milj. euroa vuosittain.

4. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman ennuste Espoon ylijäämistä vuoden 2026 lopulla on 5,6 miljoonaa euroa. Alustava TTS on laadittu siten, että Espoon ylijäämiä käytetään Espoon kuntaosuutta alentamaan tasaisesti kolmen vuoden ajan niin, että vuoden 2029 loppuun mennessä ne on kokonaan käytetty.

HSL on ennakoinut vuodelle 2027 Espoon käyttöön noin 1,9 miljoonaa euroa ylijäämää, ja tällöin Espoon laskutettava kuntaosuus olisi 162,9 miljoonaa euroa. Espoon on mahdollista käyttää vuonna 2027 edellisten vuosien kertynyttä ylijäämää kuntaosuuksien kattamiseen 0–5,6 miljoonaa euroa. Espoolta laskutettava kuntaosuus olisi 159,2 miljoonaa euroa vuonna 2027, jos Espoo käyttäisi koko kertyneen ylijäämänsä.

5. Lippuhinnat

HSL:n talousarvion toteutuminen perustuu siihen, että lippuhintoja korotetaan keskimäärin 3,1 % ja strategiset kasvutoimenpiteet tuottavat seitsemän miljoonaa euroa lisää lipputulota. Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputulota yhteensä 418,5 milj. euroa. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvaan vuoteen 2026 ennustetta (OVK1) suurempi. Luvut sisältävät hinnankorotusten, väestönkasvun ja matkustajamäärien muutokset, työmaiden ja erityisesti ratakatkojen vaikutukset, sekä kuluttaja- ja yritysmyyntien kasvuodotukset.

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa, kannattavatko he kyseistä lippuhintojen korotusta vai riskittömämpää vaihtoehtoa, jossa lippuhintoja korotetaan noin 6 %. HSL:n mukaan lipputulotavoitteen toteutumiseen sisältyy merkittävä riski, eikä sitä välttämättä saavuteta. HSL:n mukaan korkeampi n. 6 %:n korotus turvaisi paremmin lipputulojen halutun kehityksen.

Lippuhintojen korotuksessa inflaatiovaikutukseksi on laskettu 1,4 %, joten 3,1 % hintojen korotuksessa reaalin hintojen korotus olisi 1,7 %. Kuuden prosentin hintojen korotuksessa reaalin korotus olisi 4,6 %.

6. Tarkastusmaksun korotus

HSL esittää tarkastusmaksun korottamista 100 eurosta 130 euroon osana TTS-valmistelua, sillä nykyisen tarkastusmaksun pelotevaikutus ei seuranta- ja arviointiaineiston perusteella ole ollut riittävä vähentämään liputta matkustamista pysyvästi. Ehdotettu korotus sijoittuu joukkoliikenteen tarkastusmaksua koskevan lainsäädännön sallimiin rajoihin ja on mitoitettu vahvistamaan maksun ennaltaehkäisevää ja ohjaavaa vaikutusta.

HSL toteaa, että tarkastusmaksu on keskeinen keino ohjata lipun ostamiseen ja turvata lipputulojen kertymistä, eikä sen ensisijaisena tavoitteena ole tulonhankinta.

Tarkastusmaksun korottamista ei ole huomioitu toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Tarkastusmaksutulot on budjetoitu voimassa olevan 100 euron tarkastusmaksun mukaisina.

7. Päästötavoitteen saavuttaminen

Yhtymäkokous päätti 25.11.2025 HSL:n strategiasta ja siihen kuuluvasta päästötavoitteesta vuodelle 2029. Tavoitteena on 50 prosentin kokonaispäästöjen vähennys vuoteen 2024 verrattuna. HSL:n hallitus on erikseen 26.5.2026 asettanut pitkän aikavälin tavoitteeksi vuodelle 2050 vähentää päästöjä -90 % vuoteen 2024 verrattuna sekä neutraloida jäljelle jäävät päästöt pysyvillä hiilenpoistoilla.

Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupungin ovat toukokuussa 2026 neuvotelleet PKS-omistajaohjaustavoitteet HSL:lle. Kestävyystavoitteena on, että joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja HSL:n bussiliikenne on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä. Omistajaohjaustavoitteissa on todettu, että mikäli sähköistymistä koskeva tavoite osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nollaa vuoteen 2030 mennessä siten, että bussien tekninen laatu ei kuitenkaan heikenny.

HSL pyytää lausuntoa siitä, miten suuren kustannuslisäyksen jäsenkunnat ovat valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi. HSL toteaa lausuntopyynnössään, että päästötavoitteen kiristäminen strategian mukaisesta tavoitteesta edellyttää ympäristöbonuksen palauttamista sekä biopolttoaineen käyttöönottoa 2029.

HSL näkee, että kaiken liikenteen sähköistäminen ei ole realistista TTS-kaudella taloudelliset reunaehdot huomioiden, ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen päästötoimilla saavutetaan vain murto-osa koko liikenteen päästövähennystavoitteesta. Lisäksi esimerkiksi Suomenlinnan lautan sähköistäminen edellyttää toimenpiteitä Helsingin kaupungilta, eikä ole HSL:n päätettävissä. HSL:n valmistelu on arvioinut, että bussien sähköistäminen nykyisistä liikennöintisopimuksista poikkeavalla, nopeutetulla aikataululla maksaisi arviolta noin 17–35 miljoonaa euroa.

Lisäksi HSL:n mukaan voimakkaasti yhteen käyttövoimaan nojaava joukkoliikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta haastava.

HSL toteaa, että ympäristöbonuksen palauttaminen vuodelle 2029 vähentäisi laskennallisesti HSL:n päästöjä noin 19 506 tonnia. Tämä edellyttäisi noin 8,8 miljoonan litran biopolttoaineen käyttöä, jonka kustannus olisi noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa. Laskennallinen päästöhyöty 2029 olisi noin 1,1 miljoonaa euroa, mutta HSL:n mukaan se ei realisoidu käytännössä. Lähipäästöjen näkökulmasta todellinen hyöty HSL-alueelle jäisi noin 9 000 euroon, kun otetaan huomioon jakeluvelvoitteen vaikutus kansallisella tasolla. Ympäristöbonuksen poistaminen on nyt huomioitu tuottavuusohjelman tehostamistoimena, ja sen palauttaminen lisäisi operointikustannuksia. HSL ei pidä perusteltuna tarjonnan vähentämistä biopolttoaineiden käytön mahdollistamiseksi, sillä joukkoliikenteen päästöt muodostavat vain pienen osan (noin 4 % v. 2024) liikennejärjestelmän kokonaispäästöistä.

8. Maksuvalmiuden turvaaminen

HSL:n mukaan vuoden 2027 talousarvioon liittyy poikkeuksellisen suuri epävarmuus, minkä vuoksi talousarviomuutosten ja rahoitustarpeiden uudelleenarvioinnin mahdollisuus strategiakauden aikana on merkittävä. HSL:n maksuvalmius heikkenee TTS-kaudella ylijäämäkertymien edelleen vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi. Suunnitelman mukaisilla laskelmilla vuonna 2027 kassan riittävyys laskee 12 päivään, mikä on jo lähellä heikkoa tasoa ja sisältää maksuvalmiusriskin (tilinpäätös 2025: 22 päivää).

HSL toteaa alustavassa TTS:ssa tarvittaessa varautuvansa lisäsopeutustoimenpiteisiin, talousarviomuutoksiin sekä jäsenkuntien kanssa käytäviin jatkoneuvotteluihin taloudellisen vakauden turvaamiseksi.

HSL pyytää kuntia esittämään näkemyksensä siitä, millä toimenpiteillä maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muulla ratkaisulla.

9. Muut asiat: keskipitkän aikavälin ennusteet

Osana toiminta- ja taloussuunnitelmaa on esitetty keskipitkän aikavälin ennusteet HSL:n kustannusten ja kuntaosuuksien kehityksestä vuosille 2035 ja 2040. Tulevaisuudessa mahdollisesti tehtäviä lipunhintojen korotuksia ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun.

Toimivalta: Hallintosäännön I osan 2. luvun 4 §:n 4. kohdan mukaan konserni- ja tilajaosto antaa lausunnot yhteisöille näiden taloussuunnitelmista ja -arvioista.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2027–2029 (HSL)
- 2 Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2025 § 63
- 3 Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029

Oheismateriaali

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) PKS-omistajaohjaustavoitteet vuodelle 2027

Tiedoksi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä