

YLV 19.08.2025 § 66

318/00.04.01.02/2025

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234
kuntatekniikkapäällikkö Anna Ahtila, puh. 050 544 6427
kuntatekniikan projekti-insinööri Petri Forsman, puh. 040 6684215
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. HSL-kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 17.06.2025 päättänyt pyytää taloussuunnitelmaehdotuksesta 2026–2028 jäsenkuntien lausunnot 31.08.2025 mennessä. Lausunnoissa on pyydetty esittämään näkemys erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- 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?
- 57 % kokonaissubventio edellyttää hinnankorotusten lisäksi myös tarjonnan leikkauksia 5 milj. eurolla. Miltä alueeltaan tai minkä tyyppisistä palveluista (lähibussit, yöliikenne, koululaislinjat) kunta on valmis karsimaan joukkoliikenteen palvelua, jotta 57 %:n kokonaissubventioon päästään?
- Infrakorvausmallista aiheutuu edellisten vuosien tapaan merkittäviä kustannuspaineita lippujen hintoihin. Miten kunnat näkevät tulevaisuudessa lippujen hintojen ja kuntaosuuksien kehitystavoitteiden tasapainon?
- 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?
- 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?
- Tunnistavatko kunnat alueita tai yhteysvälejä, joilla automaattiliikennettä voisi pilotoida hakien uudenlaisia rahoitusratkaisuja (esim. kumppanuuksien kautta)?

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2026–2028 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko> Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 17.6.2025

Strategiasuunnitelma ja strategiset tavoitteet

HSL:n uusi strategiakausi alkaa vuonna 2026, ja uuden strategiatyön päivitystyö on käynnissä. Tästä johtuen toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028 on valmisteltu ilman voimassa olevaa strategiaa. Valmistelua on ohjannut pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien tuleville vuosille asettamat tavoitetasot HSL:n toiminnan tuottavuudelle, operoinnin tehokkuudelle sekä kuntasubventiolle. Samalla on pyritty rakentamaan jatkuvuutta voimassaolevalle strategialle. Seuraavaa TTS-kautta on valmisteltu nivoen toimenpiteet alustavasti neljään eri tavoitekokonaisuuteen, jotka ovat asiakas, kasvu, tuottavuus ja vastuullisuus.

Omistajaohjaus on asettanut HSL:lle seuraavat tuottavuustavoitteet vuodelle 2026:

1. Kustannukset / matkustajakilometri: enintään 0,38 €/km (infrakustannusten kanssa) ja enintään 0,29 €/km (ilman infrakustannuksia)
2. Kustannukset / nousu: enintään 2,46 €/nousu (infrakustannusten kanssa) ja enintään 1,85 €/nousu (ilman infrakustannuksia)
3. HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset: enintään 11,2 % kaikista kustannuksista
4. Linjakohtaisen käyttöasteen kautta kannattavuuslaskennan kehittäminen ja käyttöönotto vuonna 2026

HSL:n valmistelun lähtökohtana on tehdä joukkoliikenteestä ylivoimaisen helppoa ja sujuvaa, kaikista poikkeusjärjestelyistä huolimatta. Tavoitteena on linjakohtaisen kannattavuuden paraneminen ja liikenteen optimointi todellisen kysynnän perusteella. Tulevaisuudessa vastuullisuus on myös integroitu osaksi koko HSL:n strategiaa ja toimintatapaa niin sisäisesti kuin ulkoisestikin. HSL olisi joukkoliikenteen edelläkävijä ja kestävä, yhdenvertaisen ja turvallisen liikkumisen mahdollistaja. HSL tulee panostamaan edelleen sähköbussiliikenteeseen meluttomuuden ja alhaisten elinkaaripäästöjen vuoksi ja koska niiden liikennöinti on dieselbussien liikennöintiä edullisempaa. HSL:n keskeisenä sosiaalisen vastuun tavoitteena on varmistaa joukkoliikenteen esteettömyys ja panostaa joukkoliikenteen turvallisuuteen.

HSL:n strategiana on ollut 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun, jossa HSL:n visiona on ollut olla vuonna 2030 kestäväan liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. HSL mahdollistaa sujuvan liikkumisen koko seudulla ja toimii alustana innovaatioille ja kehittämiselle. Vahva yhteistyö on onnistumisen ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. HSL rakentaa lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Tiivistelmä keskeisistä TTS-suunnitelman lähtökohdista

Taloudellinen toimintaympäristö on alati muuttuva ja erityisesti maailmanpolitiikan ja globaalien olosuhteiden epävarmuus voi heikentää talouden kehitystä. Talous kääntyi vuoden 2024 aikana tuottavuusvetoiseen kasvuun. Bruttokansantuotteen vuosikasvu palautui lopulta nolleen ja näkymä vuoteen 2025 oli myös investointien näkökulmasta aiempaa positiivisempi.

Vuodesta 2025 alkaen Suomen BKT:n lähivuosien kasvun on ennustettu asettuvan yli prosentin tasolle. Inflaatiopiikki on jo väistynyt, mutta hintatasot ja korot ovat edelleen koholla. Työllisten ostovoima paranee inflaation hidastumisen ja palkankorotusten myötä. Tästä huolimatta kuluttajien yleinen luottamus talouteen on edelleen heikkoa. Työttömyys lähestyy kymmentä prosenttia. Valtiontalouden säästöpaineeet jatkuvat ja julkisen talouden vaikea tilanne heijastuu myös kuntatalouteen.

Sähkön ja polttoaineiden hintatasot ja näiden vaikeasti ennustettavat kehitykset aiheuttavat kustannusriskiä liikennöintikustannuksiin. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehityksellä on yhä enemmän merkitystä talouden toimintaympäristön kannalta, erityisesti talvikaudella.

Helsingin seudun väestönkasvu on kääntynyt nopeaan nousuun nettomuuttovoiton seurauksena pandemian aiheuttaman hidastumisen jälkeen. Kotimainen muuttovoitto on jatkanut tasaista kasvuaan, mutta ulkomainen muuttoliike on hidastunut työmarkkinatilanteen heikentymisen vuoksi. Yhtenä tekijänä väestönkasvun hidastumiselle on asuinrakentamisen heikkous. Vuonna 2024 matkailijoiden yöpymiset kasvoivat, erityisesti kotimaisten yöpyjien ansiosta. Ulkomaisten yöpyjien määrä palautui hitaasti, mutta kasvu kiihtyi loppuvuodesta.

Rakentamisen korkeat kustannukset ja hitaasti edistyvät raideyhteydet uhkaavat heikentää HSL:n taloutta. Sähköautojen yleistyminen vähentää autoilun kustannuksia ja lisää hajautetun maankäytön painetta, mutta samaan aikaan nuorten ajokorttillisten osuus on laskussa suurissa kaupungeissa. Vuonna 2025 opiskelijat lakkaavat saamasta yleistä asumistukea, mikä saattaa vaikuttaa nuorten asumis- ja liikkumisvalintoihin. Myös digitalisoituminen voi muuttaa ja eriyttää liikkumiskysyntää. Vuodesta 2021 alkaen yleinen yhteiskunnallinen levottomuus on näkynyt nopeammin kasvavina väkivaltarikosten määrinä. Tämä voi osaltaan vaikuttaa negatiivisesti kaupunkitilan vetovoimaan ja täten joukkoliikenteen käytön houkuttelevuus voi laskea.

HSL:n on huomioitava entistä paremmin varautumiseen ja riskienhallintaan liittyvät velvoitteet EU-tasoisien sekä kansallisen lainsäädännön edellyttämänä.

HSL tavoittelee kasvua, asiakasuskollisuuden vahvistamista ja joukkoliikenteen käytön lisäämistä. TTS-kaudella haasteina ovat työmaat, palvelukatkot ja digiuudistukset, jotka vaikuttavat asiakaskokemukseen ja jatkuvuuteen. Asiakaskeskeisyys on avainasemassa päätöksen tekemisessä ja palveluissa. HSL reagoi ennakoivasti ja kehittää asiakaslähtöisiä ratkaisuja, jotka ylläpitävät olennaisten palveluiden käyttökelpoisuutta ja luottamusta. Tavoitteisiinsa päästäkseen TTS-kauden aikana HSL päivittää matkustajainformaatiota, parantaa ja kehittää lipputuotteita asiakkaiden tarpeiden mukaan sekä helpottaa digitaalista asiointia. HSL tulee lisäämään uusia maksutapoja digitaalisiin asiakaskanaviin. HSL tulee laajentamaan myös matkustajalaskennan kattavuutta busseissa ja raitiovaunuissa. Tällä toimella mahdollistetaan entistä tarkempi kysynnän seuranta, jotta joukkoliikenne tulee vastaamaan paremmin kysyntään. HSL pyrkii myös kasvattamaan yritysliiketoiminnan myynnin kasvua 50% vuonna 2026 ja lisäämään kumppanuuksia kaupallisten tahojen kanssa.

Matkustajamäärän kasvun yhtenä haasteena on suuret infrahankkeet ja niihin liittyvät massiiviset poikkeusjärjestelyt. Suuria lähivuosien hankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, Vantaan raitiotie, Mäkelänkadun peruskorjaus, Junatien metrosillan uusiminen ja Länsi-Helsingin raitioteiden rakentaminen. Työmaat ja poikkeusliikennejärjestelyt heikentävät matkustuskokemusta ja

saavutettavuutta, mikä heijastuu nousijamääriin. Korvaavan liikenteen järjestäminen kasvattaa myös kustannuksia. Merkittävien työmaiden aiheuttamat kustannukset ja lipputulomenetykset ovat huomattavia, erityisesti vuodesta 2027 johtuvan Junatien katkon vuoksi (-6-15 M€). Suurin epävarmuus liittyy joukkoliikenteen matkustuksen palautumiseen työmaiden jälkeen, joka voi pitkittää vaikutuksia muihin kulkumuotoihin siirtymisen myötä.

Bussiliikenteen suunnitelmakauden hankkeista ja työmaista johtuvat muutokset käsittävät uusia linjavaroja ja vuorojen lisäyksiä sekä reittimuutoksia, jotka ovat vaikutuksiltaan vähäiset Kauniaisten kannalta. Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuvien junaliikenteen liikennöintikatkosten ja niiden korvaamisen bussiliikenteellä vaikutukset alkavat vähentyä Kauniaisissa TTS-kauden aikana ratahankkeen etenemisen myötä.

Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputuloista. Muita tuloja ovat mm. valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. HSL:n toimintatulot vuonna 2026 ovat yhteensä 997,9 milj. euroa. Kasvu kuluvaan vuoteen ennusteeseen verrattuna on 73,2 milj. euroa (7,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 1066,5 milj. euroa vuonna 2027 ja 1074,5 milj. euroa vuonna 2028.

Vuonna 2026 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 419,7 milj. euroa. Vuoden 2026 lipputulotavoite on 29,3 milj. euroa (7,5 %) kuluvaan vuoteen 2025 ennustetta suurempi. Lipputulot muodostavat 42,1 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2026. Lipputulojen arvioidaan olevan 435,9 milj. euroa vuonna 2027 ja 465,7 milj. euroa vuonna 2028.

TTS 2026–2028 on laadittu siten, että jäsenkuntien kannanotot ylijäämien käytöstä on huomioitu ja ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana tai alijäämät lisäävät laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntaosuudet vuonna 2026 ovat yhteensä 553,5 milj. euroa (Kauniainen 2,046 milj. euroa vähennysten jälkeen). Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 57,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista. Kuntaosuudet vuodelle 2027 ovat yhteensä 605,3 milj. euroa ja vuodelle 2028 yhteensä 582,0 milj. euroa. Kauniaisten kuntaosuus vuosina 2027 ja 2028 on 2,2 milj. euroa vähennysten jälkeen. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu niin, että jäsenkuntien subventio on 55,3 keskimääräisellä tasolla vuonna 2028.

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2026-2028. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

Tarkastusmaksu on ollut 100 euroa vuodesta 2024 lähtien. Vuonna 2027 tarkastusmaksutuottojen osuudeksi arvioidaan kertyvän 7,8 milj. euroa ja vuonna 2028 8,0 milj. euroa. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,0 milj. euroa vuodelle 2026. Vuonna 2027 luottotappioita/-varauksia arvioidaan kertyvän 2,1 milj. euroa ja vuonna 2028 2,2 milj. euroa.

Vuokratulot 2026 vuonna ovat 3,1 milj. euroa. Muut toimintatulot 2026 ovat 1,5 milj. euroa käsittäen lähinnä palvelumaksuja ja edelleen veloitettavia korvauksia.

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuuslaskelmat taloussuunnitelmakaudelle 2026-2028 on esitetty **oheismateriaalissa**.

Toimintamenot

HSL:n 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 1048,4 milj. euroa ja 1055,2 milj. euroa vuonna 2028. Vuoden 2026 toimintamenoista 65 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 25 % infrakorvauksia ja 10 % muita kuluja.

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 947,7 milj. euroa vuonna 2026, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Vuosina 2027-2028 palveluiden ostomenot ovat 1002,2 milj. euroa ja 1007,6 milj. euroa.

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2026 yhteensä 646,9 milj. euroa, joka on 65,1 % HSL:n toimintamenoista. Alla olevassa taulukossa on eritelty eri joukkoliikennemuotojen osuuksia kustannuksista:

Taulukko (kuva):

Arvioidut operointikulut, milj. euroa	Bussi	Juna	Metro	Raitiotie	Lautta	Pikaraitio
2025	352,4	101,7	65,2	85,3	5,9	23,0
2026	366,8	102,1	62,3	85,6	5,6	24,5
2027	389,8	108,0	61,1	91,5	5,7	27,6
2028	387,5	112,1	61,6	89,1	5,7	29,3

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Vuonna 2026 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 249,0 milj. euroa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan kuntaosuuksiin ja joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin aiheuttaen niihin korotuspainetta.

Kauniaisten kaupungilla ei tällä hetkellä ole laskutettavia infrakuluja. Jatkossa Espoon kaupunkiratahankkeen myötä myös Kauniaisille muodostuu laskutettavia infrakorvauksia. Infrakorvaussopimuksen periaatteiden mukaisesti puolet hankkeen pääomakustannusten arvosta vähennetään ko. kuntien oman joukkoliikenteen infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Muut HSL:n pienemmät menot on eritelty alla:

- Henkilöstömenot ovat 35,0 milj. euroa vuonna 2026
- Muita palveluja kuin operaattori- ja intrapalveluja ostetaan vuonna 2026 51,8 milj. Näitä ovat esim. markkinointi- ja asiantuntijapalvelut, IT-palvelut sekä huolto- ja vartiointipalvelut.
- Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2026 varattu 0,8 milj. euroa
- Vuokramenot vuonna 2026 ovat 6,1 milj. euroa
- Muut menot vuonna 2026 ovat 3,5 milj. euroa

Kuntayhtymän investointimenot ovat 25,4 milj. euroa vuonna 2026 ja vuosina 2027-2028 25,0 milj. euroa.

Rahoitustulot ja -menot: HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron talousarviolainan kustannukset. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2025 lopussa 23,7 milj. euroa. Lainaa lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain.

Tilikauden 2026 tulos on -11,4 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä.

Esitys lausunnoksi:

Toimintasuunnitelma

HSL:n uusi strategia on valmistelussa ja täten TTS on valmisteltu omistajaohjauksen asettamien tuottavuustavoitteiden kautta. TTS on painottunut varsin kattavasti tuottavuuden parantamiseen ja taloudelliseen tehokkuuteen, joka on kannatettava lähtökohta nykyisessä taloudellisessa tilanteessa. Talous ja toiminnan tehokkuus tulee olla HSL:n toiminnan ydin. Vasta kun ydin on kunnossa, voidaan paneutua hankkeisiin tai innovointeihin. Näidenkin tulee palvella joukkoliikenteen tuottamista ja HSL:n ei tule omin päin laajentaa tehtäväänsä.

On hyvä, että TTS:n taloudellisia mittareita on laajennettu nousujen lukumääristä matkustajakilometrien kustannuksiin ja linjakohtainen kustannustehokkuus pyritään saamaan käyttöön vuoden 2026 aikana. Pelkkien nousujen määrän seuranta ei välttämättä korreloi lipputulojen kasvun kanssa. Kustannustehokkuuden parantaminen vaatii uusiasiakkuuden potentiaalinen tunnistamisen ja uusien käyttäjien sitouttamisen vähintään joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiksi. Väestönkasvu luo hyvän potentiaalinen uusiasiakkuuksille. Palvelun laadun ja hinnan pitää olla tasapainossa, jotta tämä väestönkasvun luoma potentiaali saadaan hyödynnettyä täysimittaisesti. Kasvun edellytys on, että matkanteko koetaan helpommaksi, sujuvammaksi ja kustannustehokkaammaksi kuin yksityisautoilu. Yritysliiketoiminnan kasvun vahva tavoittelu on erittäin myönteinen avaus.

Kokeilut eri lippulajituotteista on oikea suunta sekä nykyisille asiakkaille että uusiasiakkuuksille. Sarjalippu ja lähimaksun käyttöönotto ovat yksi keino joukkoliikenteen helppouden ja vähintään satunnaiskäytön lisäämiseksi. Keväällä kokeilussa ollut lyhyen matkan lippu oli pitkään odotettu lisäys lippulajituotteisiin. Hintojen noustessa on tärkeää, että joukkoliikenteen käyttäjille löytyy heitä palveleva lipputuote lyhyille asiointimatkoille lähipalveluiden pariin. Linjakohtaisen kustannustehokkuuden ohella liikennetarjonnan pitää edelleen olla monipuolista ja erilaiset liikkujat pitää huomioida liikennetarjontaa suunniteltaessa. Liikennetarjontaa voi tehostaa, mutta joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä.

Linjakohtaista kustannustehokkuutta laskettaessa on huomioitava, että olemassa olevan asiakasdatan pohjalta tehtävät muutokset eivät välttämättä tue uusien, joukkoliikennettä käyttämättömien henkilöiden siirtymistä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Joukkoliikenteen järjestämisen tulee perustua laaja-alaiseen dataan ja potentiaalisten asiakkaiden mielipide tulee ottaa huomioon palvelun suunnittelussa ja järjestämisessä. Tutkimustyö ihmisten liikkumisessa on tärkeää,

jotta muuttuvaan liikennekäyttäytymiseen pystytään vastaamaan nopeasti. Potentiaaliset uusasiakkaat on tunnistettava, jotta tehokkaalla resurssien kohdentamisella ja täsmätoimilla heidät saadaan joukkoliikenteen käyttäjiksi. On turha tavoitella uusasiakkaiksi isoilla toimilla matkustajia, joille joukkoliikenne ei ole toimiva vaihtoehto.

HSL:n tulee kyetä muuttumaan ja muuttamaan joukkoliikenteen tarjontaa vastaamaan muuttunutta liikkumisen toimintaympäristöä. Asiakkaiden ymmärtämisen kautta seuraa myös vastuu vastata asiakkaiden toiveisiin. Lisääntyvät liikennevälineiden vaihdot ja paikallislinjojen karsimiset vastoin asiakkaiden toiveita eivät tue erinomaisen asiakaskokemuksen saavuttamista. HSL:n tuleekin rohkeasti etsiä suunnitteluratkaisuja, jotka saattavat poiketa nykyisistä käytännöistä.

Kauniaislaisten mielipide ei saa hukkaa läntisellä markkina-alueella isompien kuntien mielipiteiden alle. Kauniainen toivoo, että erityisesti paikallistason linjamuutoksia suunniteltaessa tehtäisiin kuntatason yhteistyötä ennakoivasti ja hyödynnettäisiin kuntien omaa paikallistason tuntemusta nykyistä paremmin. Kauniaisten kouluissa käy suuria määriä Espoon puolella asuvia nuoria, joiden saaminen hyvien liikenneyhteyksien pariin on erittäin tärkeää.

Tulevina vuosina pääkaupunkiseudulla on odotettavissa merkittävä määrä työmaita, jotka aiheuttavat poikkeuksia joukkoliikenteen reitteihin ja aikatauluihin. Näiden työmaa-aikaisten poikkeusjärjestelyiden vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen, luotettavuuteen ja asiakaskokemukseen ovat huomattavia. On ensiarvoisen tärkeää, että HSL varautuu näihin muutoksiin riittävällä suunnittelulla ja resursoinnilla, jotta poikkeustilanteet voidaan hoitaa hallitusti ja asiakaslähtöisesti. Poikkeusjärjestelyiden onnistuminen edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupunkien kanssa sekä selkeää ja ajantasaista viestintää matkustajille. Kauniaiisiin vaikuttavia isoja työmaita on Espoon kaupunkiratahankkeen lisäksi Kivihaassa Huopalahden aseman itäpuolella sijaitsevan Hämeenlinnanväylän ylittävän eteläisen ratasillan peruskorjaus. Ratasilta on tarkoitus peruskorjata Väyläviraston toimesta kesällä 2026. Korjaustyöt vaativat noin 2,5 kuukauden pituisen totaaliatkon kaupunkiraitteille, joka katkaisee sekä kehäradan I- ja P-junien että Leppävaaran kaupunkiradan A-junien liikenteen. Leppävaaran suunnalla voidaan liikennöidä kaukoliikenteen raiteita käyttävät E-, U- ja Y-junat pohjoisen ratasillan kautta normaalisti sekä L-junat väliasemien ohituksilla. ESKA-katkojen aikana voidaan liikennöidä A-junat väliasemien ohituksilla pohjoisen ratasillan kautta kaukoliikenteen raiteita pitkin. Sillankorjaustyön aikana Valimon, Pitäjänmäen ja Mäkkylän asemat ovat poissa käytöstä.

Kauniaisten kaupunki haluaa antaa kiitosta HSL:lle sähköbussien käyttöönoton edistämisestä. Vuonna 2025 noin puolet kaikesta HSL:n tilaamasta bussiliikenteestä ajetaan sähköbussikalustolla, mikä tukee alueen ilmastotavoitteita ja parantaa kaupunkialueiden ilmanlaatua ja melutasoa.

Osana asiakaskokemusta on asiakasvuorovaikutus, jota tulee kehittää edelleen ja eri kanavia hyödyntäen. Pitää muistaa, että tietoa ja palvelua tarvitaan monessa eri muodossa, koska kaikki asiakasryhmät eivät koe digitaalisia kanavia omikseen. Asiakasviestinnässä tulee olla johdonmukainen ja realistinen. Esimerkiksi haltijakohtaisten matkakorttien käytöstä poistamisen aikataulun muuttaminen useaan otteeseen ei vahvistanut kuvaa luotettavuudesta. On tärkeää, että julkisen liikenteen järjestämisessä noudatetaan läpinäkyvyyden, ennakoitavuuden ja luotettavuuden periaatteita, jotta luottamus HSL:n toimintaan säilyy ja vahvistuu.

Taloussuunnitelma

Kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain ja Kauniaisille arvioitu kuntaosuus vuosille 2026-2028 on 2,0-2,2 milj. euroa, kun vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruisena. Nousu on niin merkittävä, että se ei voi olla vaikuttamatta kunnan mahdollisuuksiin rahoittaa muita palveluitaan. Kuntaosuuksien tulee aiempaan tapaan kattaa kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin oli ymmärrettävästä syystä väliaikaisesti suurempi. Kauniainen kuitenkin huomauttaa, että ei ole sovittu, että kuntaosuudet voivat koronapandemian jälkeen jäädä pysyvästi 50-55 % tasolle tai olla jopa enemmän. HSL:n tulee seurata taloustilannetta aktiivisesti ja informoida jäsenkuntia tilanteesta ajantasaisesti sekä sopeuttaa toimintaansa vastaamaan nykyistä toimintaympäristöä. Kunnatkin joutuvat jo nyt sopeuttamaan rajusti talouttaan, jolloin ei ole kohtuullista, että samaan aikaan yhä isompia summia maksetaan joukkoliikenteen kuntaosuuksina.

Mittavat työmaat ja poikkeusreittijärjestelyt aiheuttavat huolta, että matkustajamäärät vähentyvät enemmän kuin HSL on budjetoitunut ja toisaalta taas poikkeusreittikustannukset kasvavat enemmän kuin on laskettu. HSL:n menot kasvavat huolestuttavalla vauhdilla, ottaen huomioon, että tilinpäätöksessä 2023 toimintamenot ovat olleet 830 milj. euroa ja vuodelle 2026 toimintamenoiksi on budjetoitu 993 milj. euroa. Kauniainen toivoo, että HSL tarkastelisi omaa toimintaansa kriittisesti ja loisi toimintatapoja, jotka vähentävät menoja tai parantaisivat tuottavuutta.

Lippujen hinnankorotus

Kauniaisten kaupunki kannattaa HSL:n hallituksen ehdottamaa 6,4 prosentin lipunhintojen korotusta vuodelle 2026. Korotus vastaa kustannuspaineisiin säilyttäen samalla joukkoliikenteen palvelutason ja houkuttelevuuden hyväksyttävällä tasolla. On parempi korottaa lipunhintoja vuosittain kuin ajautua vaikeaan tilanteeseen, jossa hintoja tulisi korottaa kerralla paljon enemmän. Parin vuoden takainen lipunhintojen alennus oli virhe, eikä sillä edes saavutettu tavoiteltua matkustajamäärien kasvua. Ylipäätään lippujen hinnan tulee kattaa riittävä osuus toimintamenoista. Lippulajituotteiden monipuolisuus ja käytön helppous tulee huomioida ja luoda lippujärjestelmä, josta löytyy erilaisille käyttäjäprofiileille sopiva tuote. Lippujen ostamisen tulee olla helppoa ja helposti saatavilla, eikä etenkin satunnaisen matkustajan tule joutua perehtymään HSL-sovelluksen tai vyöhykejärjestelmän yksityiskohtiin.

Kokonaissubventio

Kauniaisten kaupunki toivoo, että linjastoa tarkastellaan kokonaisuutena ja että palvelutason sopeutukset perustuvat kattavaan vaikutusten arviointiin. Mikäli leikkauksia on tehtävä, ensisijaisesti tulisi etsiä säästöjä ennen kokonaisen linjan karsimista alhaisimman matkustajakäytön vuoroista, joissa korvaavat liikkumismahdollisuudet voidaan järjestää ilman merkittävää vaikutusta saavutettavuuteen. Tätä harkintaa tulisi tehdä yhdessä kuntien kanssa, joilla on paras paikallistuntemus alueensa tarpeista. Säästöjä tulisi etsiä myös tekemällä muutoksia vuoroväleihin ja optimoimalla kalustokiertoa.

Infrakorvausjärjestelmä

Muutoksia nykyiseen infrajärjestelmään ei saa kohdistaa jo käynnissä oleviin tai hyväksyttyihin hankkeisiin, joiden kokonaisrahoituksen ratkaisuja harkittaessa on nykyisellä järjestelmällä ollut merkitystä. Mikäli infrakorvausjärjestelmää uudistetaan, tulee uusien sääntöjen koskea vain uusia hankkeita, joiden rahoituksessa uusi järjestelmä voidaan ottaa huomioon alusta alkaen. Kuntien tulee pystyä luottamaan, että hankkeiden rahoitusjärjestelyt pysyvät sovitun mukaisina.

Kauniainen tunnistaa HSL:n esiin tuomat kustannuspaineet, mutta toteaa, että jo syntyneet kustannukset eivät katoa, vaikka ne siirrettäisiin uuteen paikkaan. Kestävä ratkaisu edellyttää pitkäjänteistä taloussuunnittelua ja infrakorvausmallin vaikutusten tarkastelua osana laajempaa rahoituskehystä. Ratkaisu ei saa vaikuttaa jo käynnissä olevien ja/tai sovittujen infrahankkeiden infrakorvauksiin.

On selvää, että mikäli tulevien infrainvestointien kustannusvaikutukset osoittautuvat liian korkeiksi ja niihin ei seudulla ole varaa, on seuraavia investointeja lykättävä. Tämä tarkastelu tulee suorittaa huolellisesti aina ennen uuden investoinnin käynnistämistä. Sinänsä uusien infrainvestointien vaikutus lipunhintojen nostavasti on tiettyyn rajaan asti myös hyväksyttävää, sillä vastineena korkeammalle lipunhinnalle matkustaja saa sujuvampia yhteyksiä ja lisää matkustamisen mahdollisuuksia, siis parempaa palvelua.

HSL:n perussopimuksen mukaisesti kuntayhtymän yhtenä tehtävänä on osallistua joukkoliikenteen infran kehittämisen ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa. Tehtävän hoitaminen edellyttää sekä HSL:n että jäsenkuntien sitoutumista siihen.

Tarkastustoiminta

Tarkastajien määrän lisääminen tulee arvioida lipputulomenetysten ja tarkastusmaksuilla saatavien tulojen kautta. Tarkastajien määrän lisääminen on kannatettavaa, mikäli se tuottaa merkittävästi enemmän lipputulota tai realisoituneita tarkastusmaksuja. Maksamatta jäävien tarkastusmaksujen osuus on aivan liian suuri ja sillä on jo merkitystä HSL:n taloudessa. Yhteiskunnan toimintojen automatisoituessa ja digitalisoituessa lähes kaikilla aloilla olisi suotavaa, että lipuntarkastuskin toimisi siten, että liikennevälineeseen ei olisi mahdollista nousta ilman voimassa olevaa lippua. Tämä toimii laajasti muualla maailmassa.

Automaatiopilotti

Kauniainen ei tunnista selkeää yhteysväliä, jolla automaatiota voisi pilotoida. Lyhyt, heilurityyppinen yhteysväli saattaisi soveltua kokeiluun. Automaattiliikenteen reunaehdot, mahdollisuudet ja esim. turvallisuuskohdat lienevät parhaiten toiminnan kehittäjän esitettävissä. Automaation pilotointi ei ole myöskään joukkoliikenteen tilaajan ydintoimintaa, joten pilotoinnin kehittäminen tulee rahoittaa pääosin ulkopuolisella rahoituksella.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL- kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2026–2028.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

HSL lasuntopyyntö 153/2025

Pöytäkirjaote

HSL- kuntayhtymän alustav toiminta- ja taloussuunnitelma 2026–2028

Jakelu:

Kaupunginhallitus