

Lisätiedot:

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

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen 22 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja 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 26.05.2026 päättänyt pyytää alustavasta taloussuunnitelmasta 2027–2029 jäsenkuntien lausunnot 10.09.2026 mennessä. Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

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

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntiaan esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin

- 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 %)?
- Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Lausuntopyyntö ja alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027–2029 ovat esityslistan **oheismateriaalina**. Lausuntopyyntöön liittyvä aineisto on myös julkaistu internet-osoitteessa:

<https://www.hsl.fi/paatoksenteko> -> Esityslistat ja pöytäkirjat/Hallitus 26.5.2026

Lähtökohdat

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö TTS-kaudella on erittäin haasteellinen ja siihen sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä: erityisesti kustannustason nousu, laajat työmaat ja poikkeusjärjestelyt, väestönkasvun ja matkustajakysynnän kehitys sekä joukkoliikenteen palvelutason ja rahoituksen yhteensovittaminen.

Näiden tekijöiden vuoksi toiminta- ja taloussuunnitelmassa korostuvat talouden tasapaino, kustannusten hallinta sekä palveluiden kohdentaminen vaikuttavasti asiakkaiden ja jäsenkuntien tarpeisiin.

Kauniaisten kaupungin näkökulmasta on tärkeää, että suunnitelman toimenpiteet tukevat HSL:n ydintehtävää eli toimivan, luotettavan, turvallisen ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämistä. Kehittämistoimien tulee olla suhteessa niistä saataviin hyötyihin ja niiden vaikutukset jäsenkuntien kustannuksiin tulee kuvata läpinäkyvästi.

Keskeiset tavoitteet TTS-kaudella 2027–2029

HSL:n strategia vuosille 2026–2029 on hyväksytty yhtymäkokouksessa 25.11.2025 ja tulevien vuosien suunnittelu on jäsennelty sen mukaan. Strategian menestystekijät kuvaavat kriittisiä edellytyksiä, joiden varaan HSL:n strategisten päämäärien saavuttaminen rakentuu. Ne määrittävät tarvittavat resurssit, kyvykkyydet ja toimintatavat, joiden varaan strategian toimeenpano rakentuu johdonmukaisesti ja vaikuttavasti.

HSL:n TTS-kauden neljä strategista päämäärää ovat

1. Helppoa liikkumista ihmisille
2. Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja
3. Tuottavuudella tilaa uudistumiselle
4. Yhteiskunnallista vaikuttavuutta

HSL tavoittelee asiakaskokemuksen avulla kasvua tarjoamalla mahdollisimman vaivatonta ja sujuvaa liikkumista, jossa eri liikkumismuodot, maksaminen ja informaatio muodostavat asiakkaalle yhtenäisen palvelukokonaisuuden. Joukkoliikenteen roolina on toimia tulevaisuuden matkaketjujen runkona, vaikka liikkuminen koostuu yhä useammin useista eri kulkutavoista. Muuttuva yhdyskuntarakenne ja teknologinen kehitys edellyttävät uusia kumppanuuksia ja liikkumispalvelujen integrointia osaksi HSL:n palvelukokonaisuutta. Asiakaskokemusta johdetaan strategisesti koko organisaation läpi, ja sen kehittämistä tuetaan asiakastiedolla sekä kehittyvillä mittareilla, joiden avulla voidaan seurata palveluiden vaikutusta asiakkaiden kokemuksiin ja HSL:n tavoitteiden toteutumiseen. Palvelujen kehittämisessä korostuvat asiakkaiden erilaiset tarpeet sekä esteettömyys, saavutettavuus ja yhdenvertaisuus. Lisäksi HSL panostaa turvallisuuden tunteen vahvistamiseen ja tietosuojan varmistamiseen palveluiden digitalisoituessa.

Strategiakauden tavoitteena on saavuttaa 30,5 % joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 61 % kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus sekä puolittaa HSL:n kokonaispäästöt suhteessa vuoteen 2024 verrattuna.

HSL tavoittelee TTS-kaudella noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta ja 40 % subventioastetta ilman infrakustannuksia omistajaohjauksen määrittelemien tavoitetasojen mukaisesti.

Toimintatulot ja kuntaosuudet

HSL:n toimintatulot koostuvat pääosin kuntaosuuksista ja lipputulosta. Muita tuloja ovat mahdolliset valtionavustukset ja tuet sekä tarkastusmaksut. 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, 57,9 % kuntaosuuksia ja 2,6 % muita tuloja.

Toimintatulojen arvioidaan olevan 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.

Lipputulot

Vuoteen 2029 mennessä lipputulojen tulisi kasvaa 476,0 milj. euroon, jotta kasvavien kustannusten aiheuttama subventiotaso pysyy tavoitellulla tasolla. Vuoden 2027 lipputulotavoite on 418,5 milj. euroa, mikä on 7,5 milj. euroa (1,8 %) enemmän kuin vuoden 2026 ennuste. Tavoite perustuu HSL:n esittämään matalampaan hinnankorotusvaihtoehtoon, jossa keskimääräinen hinnankorotus on noin 3,1 prosenttia ja lipputulojen kasvu edellyttää lisäksi strategisten kasvutoimenpiteiden onnistumista. Vuonna 2028 lipputulojen arvioidaan olevan 447,5 milj. euroa (+29,0 milj. euroa) ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa (+28,5 milj. euroa). Tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavat hinnankorotukset, väestönkasvu, matkustajamäärien kehitys, työmaat ja ratakatkot sekä kuluttaja- ja yritysmyynnin kasvu. Lipputuloihin liittyy epävarmuutta erityisesti hintajouston, ratakattojen vaikutusten sekä kasvuodotusten osalta, joiden vaikutukseksi arvioidaan vuonna 2027 +7,2 milj. euroa, vuonna 2028 +9,7 milj. euroa ja vuonna 2029 +19,8 milj. euroa.

Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. TTS-suunnitelman tavoitteena on, että jäsenkuntien keskimääräinen subventio ilman infrakustannuksia laskee strategiakauden aikana 45,9 prosentista (2027) 42,0 prosenttiin (2028) ja edelleen 40,1 prosenttiin vuonna 2029. Infrakustannukset huomioiden subventioaste on 59,3 prosenttia vuonna 2027, 57,1 prosenttia vuonna 2028 ja 56,5 prosenttia vuonna 2029. Vuonna 2027 kuntaosuuksien määräksi arvioidaan yhteensä 614,0 milj. euroa, ja suunnitelman tavoitteena on hillitä kuntien rahoitusosuuden kasvua pitkällä aikavälillä. Kauniaisten kuntaosuudeksi vuosille 2027-2029 ilmoitetaan 2,8 milj. euroa (2,1 milj. e vuonna 2026).

Kertyneiden yli-/alijäämien vaikutus kuntaosuuksiin

Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2027–2029 on huomioitu jäsenkuntien arvioidut yli- ja alijäämät 31.12.2026 tilanteessa siten, että ylijäämät pienentävät ja alijäämät kasvattavat kuntien vuotuisia maksuosuuksia suunnittelukauden aikana. Käytettävissä olevien ylijäämien määräksi arvioidaan yhteensä 7,9 milj. euroa. Ylijäämiä esitetään hyödynnettäväksi vuosina 2027–2029 noin 2,6 milj. euroa vuodessa siten, että määrät täsmentyvät lopullisessa talousarviossa pyöristysten ja kuntakohtaisten yli- ja alijäämien perusteella. Kauniaisten osalta ennusteessa on noin 41.700 euron alijäämä, joka huomioidaan kauden kuntaosuuksiin n. 14.000 e suuruisena vuosittain.

Muut tulot

Muita kuin lippu- ja kuntaosuustuloja arvioidaan kertyvän vuonna 2027 yhteensä 26,8 milj. euroa. Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen määräksi arvioidaan 4,8 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029, ja se kohdistetaan jäsenkuntien kuntaosuuksiin asukaslukujen suhteessa. Tarkastusmaksutuottojen arvioidaan olevan noin 9–10 milj. euroa vuodessa, mutta niihin sisältyy vuosittain 3,3–3,8 milj. euron luottotappioita tai -varauksia. Muiden tuottojen arvioidaan olevan 13,9 milj. euroa vuonna 2027, 14,9 milj. euroa vuonna 2028 ja 15,2 milj.

euroa vuonna 2029, ja ne koostuvat pääosin mainos-, vuokra- sekä palvelumaksutuotoista.

Toimintamenot

Toimintamenojen arvioidaan olevan 1 044,7 milj. euroa vuonna 2027, 1 060,8 milj. euroa vuonna 2028 ja 1 111,8 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 menoista 66,3 prosenttia muodostuu operointikustannuksista, 24,7 prosenttia infrakorvauksista ja 9,0 prosenttia muista kuluista. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa, mutta erityisesti infrakustannukset kasvavat nopeammin kuin lipputulojen kehitys nostaa tulopuolta, joten on karsittava sekä operointi- että muita kustannuksia.

Palvelut

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 1001,2 milj. euroa vuonna 2027, 95,8 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2028 yhteensä 1015,6 milj. euroa ja 1065,4 milj. euroa vuonna 2029.

Liikennöinnistä maksettavat korvaukset

Liikennöinnin operointikustannukset ovat HSL:n suurin kuluerä, ja niiden arvioidaan olevan 692,8 milj. euroa vuonna 2027, 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029. Kustannustehokkuutta tavoitellaan muun muassa sopeuttamalla liikennetarjontaa kysynnän mukaan. Tämä voi tarkoittaa yksittäisten linjojen lakkautuksia ja hiljaisempien ajankohtien liikenteen karsimista. Toimenpiteet tullaan kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltyihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

Vuonna 2027 liikennöinnin kustannuksia kasvattavat erityisesti indeksikorotukset sekä laajat työmaat ja poikkeusjärjestelyt, joiden lisäkustannusten arvioidaan olevan noin 20,0 milj. euroa, josta merkittävimmän Junatien metrokatkon osuus on 10,4 milj. euroa. Bussiliikenne muodostaa edelleen suurimman osan operointikustannuksista (391,4 milj. euroa vuonna 2027), mutta myös juna-, metro-, raitiotie-, pikaraitiotie- ja lauttaliikenteen kustannusten ennakoitaan kasvavan suunnittelukaudella. Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 113,2 milj. euroa vuonna 2027, 118,9 milj. euroa vuonna 2028 ja 120,4 milj. euroa vuonna 2029. Kustannusten nousua selittävät erityisesti kalustovuokrien, suoritteiden, indeksikorotusten ja muiden korvausten kasvu.

Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infrakorvaukset perustuvat HSL:n ja jäsenkuntien välisiin sopimuksiin, joissa määritellään käytössä olevan, jäsenkuntien omistaman joukkoliikenneinfran kustannusten korvausperiaatteet. Infrakorvaukset muodostuvat pääosin pääomakustannuksista sekä infrastruktuurin hallinto- ja ylläpitokuluista. Infrakorvausten määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä ja mahdolliset poikkeamat oikaistaan vuosittain toteutuneiden kustannusten perusteella seuraavan vuoden talousarvion yhteydessä. Kustannusten laskentaperusteena käytetään vanhemman infran osalta käypää arvoa ja uuden infran osalta hankintahintaa, johon sisältyy myös rakennusaikainen korko.

Infrakustannukset ovat nousseet voimakkaasti viimeisen 10 vuoden aikana etenkin seudun toteutuneiden raidehankkeiden myötä. Vuonna 2027

infrakustannusten arvioidaan olevan yhteensä 258,1 milj. euroa, josta Helsingin osuus on 141,4 milj. euroa, Espoon 101,4 milj. euroa, Vantaan 12,2 milj. euroa, Kirkkonummen 0,3 milj. euroa ja Kauniaisten 0,2 milj. euroa. Infrakustannusten ennakoidaan edelleen kasvavan suunnittelukaudella noin 288,6 milj. euroon vuodessa uusien joukkoliikenneinvestointien myötä. Kasvat infrakustannukset lisäävät painetta sekä lippujen hintojen korottamiseen että kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen, mikä korostaa infrakorvausjärjestelmän ja investointien kustannusvaikutusten merkitystä HSL:n talouden tasapainon kannalta.

Muut ostopalvelut

Muiden palveluiden ostoihin käytetään vuonna 2027 50,3 milj. euroa, mikä tarkoittaa 2,2 milj. euron laskua vuoden 2026 ennusteeseen. Arviot seuraaville vuosille ovat 51,3 milj. euroa ja 52,3 milj. euroa. Merkittävin kuluerä muissa ostopalveluissa ovat ICT-käyttöpalvelut (28,9 milj. euroa vuonna 2027), joiden kustannusten arvioidaan laskevan noin 2 milj. euroa perusjärjestelmä uudistuksen päällekkäisten kustannusten poistumisen myötä. Lisäksi HSL käyttää ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin 6,0 milj. euroa, markkinointiin ja viestintään 4,4 milj. euroa sekä lipunmyyntipalkkioihin ja maksukorttiprovisioihin 4,1 milj. euroa. Muita kustannuksia syntyy muun muassa vartiointi-, koulutus-, työterveys-, kunnossapito- ja tukipalveluista, joilla ylläpidetään joukkoliikenteen operatiivista toimintaa ja asiakaspalvelua.

Henkilöstömenot

Henkilöstömenojen arvioidaan olevan 33,0 milj. euroa vuonna 2027, 34,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 34,5 milj. euroa vuonna 2029, mikä vastaa noin 3 prosenttia HSL:n toimintamenoista. HSL on vuonna 2026 uudistanut organisaatorakenteensa tukemaan strategian tavoitteita, kuten asiakaslähtöisyyttä, vaikuttavuutta, ketteryyttä ja tuottavuuden parantamista. Organisaatiouudistuksen ja yhteistoimintaneuvottelujen lopulliset vaikutukset henkilöstöön ja talouteen täsmentyvät lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun yhteydessä.

Muut toimintamenot

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden hankintoihin on varattu noin 0,8–0,9 milj. euroa vuodessa suunnittelukaudella. Vuokramenojen arvioidaan olevan vuositasolla 6,0 milj. euroa, ja ne koostuvat pääosin toimitiloista, Pasilan asemasta, Ojangon varikosta sekä kuljettajien sosiaali-tiloista aiheutuvista vuokrakustannuksista. Muiden menojen arvioidaan olevan 3,8 milj. euroa vuonna 2027, josta valtaosa eli 3,3 milj. euroa muodostuu matkalippujen tarkastusmaksuihin liittyvistä luottotappioista ja luottotappiovarauksista.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoitustuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuosittain koko suunnittelukauden ajan. Toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron lainan kustannukset takaisinmaksuerinä ja korkoina, mutta ei varausta uuden lainan nostoon. HSL:n maksuvalmiuden ennakoidaan kuitenkin heikkenevän ylijäämäkertymien pienentyessä siten, että kassavarojen riittävyys laskee vuonna 2027 noin 12 päivään, mikä tarkoittaa maksuvalmiusriskiä. Tämän vuoksi HSL pyytää jäsenkunnilta näkemyksiä maksuvalmiuden turvaamisesta joko kuntarahoituksen, lainanoton tai muiden

ratkaisujen avulla. Vuonna 2027 vuosikatteen arvioidaan olevan 16,4 milj. euroa ylijäämäinen, mutta se ei riitä kattamaan 19,0 milj. euron suuruisia poistokustannuksia.

Tilikauden tuloksen arvioidaan olevan alijäämäinen koko suunnittelukauden ajan, sillä vuosien 2027, 2028 ja 2029 alijäämäksi ennakoidaan noin -2,6 milj. euroa vuodessa. Alijäämät on tarkoitus kattaa aiempina vuosina kertyneillä ylijäämillä, jotka suunnitelman mukaan käytetään pääosin loppuun TTS-kauden aikana. Ylijäämäkertymien pienentyminen heikentää HSL:n maksuvalmiutta ja lisää painetta tarkastella jäsenkunnilta perittävien kuntaosuuksien tasoa suunnittelukaudella ja sen jälkeen.

Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2027, 22,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 20,0 milj. euroa vuonna 2029. Investoinnit kohdistuvat erityisesti asiakaspalveluiden digitalisointiin, lippu- ja maksujärjestelmien kehittämiseen, asiakasymmärryksen hyödyntämiseen sekä liikenteen suunnittelun, operoinnin ja tiedolla johtamisen kehittämiseen. Tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa, asiakaskokemusta, toimintavarmuutta ja kustannustehokkuutta sekä tukea HSL:n strategisten tavoitteiden toteutumista. Investointien kustannusvaikutukset näkyvät jäsenkuntien maksuosuuksissa poistojen kautta. Poistojen määräksi arvioidaan 19,0 milj. euroa vuonna 2027 ja 19,7 milj. euroa vuosina 2028–2029, ja ne vaikuttavat osaltaan siihen, että tilikauden tulos muodostuu alijäämäiseksi, vaikka vuosikate on positiivinen.

Tulevaisuuden näkymiä

HSL on päivittänyt keskipitkän aikavälin talous- ja kysyntäennusteensa tarkastellen vuotta 2035 ja 2040 osana siirtymää vuoden 2029 suunnittelukaudesta kohti HLJ 2045 -tavoitteita. Ennusteet perustuvat uuteen Helmet 5 -liikenne-ennustemalliin, jossa liikkumistottumukset on päivitetty vastaamaan pandemian jälkeistä tilannetta. Tarkastelu pohjautuu kuitenkin edelleen pääosin MAL 2023 -suunnittelussa käytettyihin maankäyttö-, väestö- ja työpaikkaennusteisiin. Lisäksi HSL on laatinut vaihtoehtoisen skenaarion väestönkasvun hidastumisesta, jonka vaikutusten arvioidaan näkyvän merkittävämmiin vasta 2040-luvulla.

Lähijunaliikenteen pitkän aikavälin näkymissä varaudutaan kahden uuden varikon toteuttamiseen 2030-luvulla sekä yhden 25 junayksikön hankintaan ennen vuotta 2040. Ennusteisiin liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta niin lähijunaliikenteen tulevien järjestämistapojen, kuntakohtaisen kustannusjaon kuin suurten ratahankkeiden toteutumisen osalta. Tarkastelu perustuu pääosin MAL 2023 -suunnitelmaan ja nykyisiin investointiohjelmiin, mutta kustannusarvioita ja hankekokonaisuutta on tarkoitus päivittää liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen yhteydessä vuonna 2027.

Skenaariotarkastelu osoittaa väestönkasvun olevan keskeinen tekijä HSL:n talouden ja joukkoliikenteen kysynnän kehityksessä. Hidastuvan väestönkasvun skenaariossa joukkoliikenteen subventioasteen ennakoidaan kasvavan vuoteen 2040 mennessä ja Helsingin osuus sekä matkustamisesta että kustannuksista korostuu. HSL kehittää edelleen keskipitkän aikavälin taloustarkasteluja muun muassa tarkentamalla infrakustannusten vertailua, kysyntäennusteita sekä maankäyttö- ja investointitietoja tulevien suunnittelukierrosten tueksi.

Esitys lausunnoksi:

Toimintasuunnitelma

Kauniaisten kaupunki pitää HSL:n toimintasuunnitelman painopisteitä pääosin onnistuneina. Erityisen myönteisenä kaupunki pitää asiakasymmärryksen ja asiakaskokemuksen nostamista strategisiksi painopisteiksi. Tavoite sujuvien matkaketjujen kehittämisestä ja eri liikkumismuotojen yhdistämisestä kumppanuuksien kautta osaksi joukkoliikennejärjestelmää tukee hyvin seudullisia kestävän liikkumisen tavoitteita.

Kauniaisten kaupunki pitää kuitenkin tärkeänä, että HSL keskittyy strategiakautensa aikana ennen kaikkea lakisääteisen ydintehtävänsä toteuttamiseen eli toimivan, luotettavan, turvallisen ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämiseen. Digitaalisten palveluiden ja uusien toimintamallien kehittäminen on kannatettavaa, mutta niiden tulee tukea joukkoliikenteen perustehtävää eikä kasvattaa kustannuksia ilman selkeästi osoitettavia hyötyjä matkustajille tai jäsenkunnille. Samalla on otettava huomioon ne asiakasryhmät, joille digitaalinen asiointi ei ole tuttua.

Nykyistä enemmän huomiota tulee kiinnittää potentiaalisten uusien asiakkaiden houkuttelemiseksi joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tämän ryhmän mielipide tulee ottaa huomioon palvelun suunnittelussa ja järjestämisessä. Seudun asukasmäärä on kaiken aikaa kasvanut, mutta vastaava kasvu ei ole realisoitunut HSL:n asiakkuuksissa ja lipputuloissa. Joukkoliikenteen tulee olla henkilöautoilijalle houkuttelevampi vaihtoehto.

Kauniaisten kaupunki pitää myös tärkeänä, että toimintasuunnitelmassa tunnistetut laajat poikkeusjärjestelyt ja työmaat huomioidaan asiakaskokemuksen näkökulmasta. Poikkeusliikenteen aikana tulee varmistaa riittävä tiedottaminen, sujuvat korvaavat yhteydet sekä toimenpiteet matkustajien joukkoliikenteeseen sitoutumisen ylläpitämiseksi. Lisäksi matkustajamäärä- ja asiakastiedon hyödyntämisen tulee tukea palveluiden kehittämistä siten, että joukkoliikenteen palvelutaso, houkuttelevuus ja kustannustehokkuus paranevat koko seudulla.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Kauniaisten kaupunki pitää tärkeänä, että liikenteen palvelutaso turvataan suunnittelukaudella siten, että joukkoliikenne säilyy luotettavana, saavutettavana ja kilpailukykyisenä liikkumisvaihtoehtona. Palvelutason kehittämisessä ja mahdollisissa muutoksissa tulee kiinnittää erityistä huomiota seudullisesti ja paikallisesti keskeisiin yhteyksiin, matkaketjujen sujuvuuteen sekä siihen, että palvelutaso vastaa eri käyttäjäryhmien arjen liikkumistarpeisiin.

Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan yhteisin verovaroin kustannettu palvelu, jolloin sen tulee olla käytettävissä tasapuolisesti kaikille asiakasryhmille, etenkin niille, joille se on käytännössä ainoa vaihtoehto (lapset, vanhukset).

Kauniaisten näkökulmasta on olennaista, että palvelutason muutokset eivät heikennä keskeisiä joukkoliikennedyhteyksiä, erityisesti yhteyksiä raideliikenteeseen, aluekeskuksiin, työpaikka-alueille, kouluihin, harrastuksiin ja palveluihin. Mahdolliset liikennetarjonnan sopeuttamistoimet tulee perustaa ajantasaiseen matkustajadataan, kysyntäarvioihin ja vaikutusten huolelliseen arviointiin ja läpikäyntiin kunnan asiantuntijoiden kanssa, joilla on asiassa paras

paikallistuntemus. Muutosten vaikutukset saavutettavuuteen, vaihtoyhteyksiin, matka-aikoihin ja eri asiakasryhmiin tulee kuvata jäsenkunnille riittävän selkeästi ennen päätöksentekoa.

Kaupunki korostaa, että kustannustehokkuuden parantaminen on tarpeellista, mutta sitä ei tule toteuttaa yksinomaan palvelutasoa heikentämällä. Palvelutason muutoksissa tulee etsiä ratkaisuja, joilla liikenne voidaan järjestää nykyistä tehokkaammin säilyttäen samalla joukkoliikenteen houkuttelevuus ja käytettävyys. Erityisesti vähäisen kysynnän vuorojen tai linjojen tarkastelussa tulee huomioida vaihtoehtoisten yhteyksien toimivuus sekä vaikutukset niille matkustajille, joille joukkoliikenne on ensisijainen tai ainoa liikkumismuoto. Mikäli leikkauksia on tehtävä, ensisijaisesti tulisi etsiä säästöjä ennen kokonaisen linjan lakkauttamista alhaisimman matkustajakäytön vuoroista, tekemällä muutoksia vuoroväleihin ja optimoimalla kalustokiertoa, jolloin vaikutukset saavutettavuuteen olisivat pienimmät.

Suunnittelukaudella toteutuvat laajat työmaat ja poikkeusjärjestelyt edellyttävät HSL:ltä ennakoivaa suunnittelua, selkeää viestintää ja toimivia korvaavia yhteyksiä. Kauniaisten kaupunki pitää tärkeänä, että poikkeusliikenteen vaikutuksia seurataan aktiivisesti ja että mahdollisiin palvelutason heikennyksiin reagoidaan nopeasti. Jäsenkuntien kanssa käytävä vuoropuhelu on keskeistä, jotta muutosten vaikutukset paikallisiin yhteyksiin voidaan tunnistaa ajoissa ja huomioida liikennesuunnittelussa.

Kuntaosuuksien taso

Kauniaisten kaupunki pitää tärkeänä, että HSL:n kuntaosuuksien taso pidetään suunnittelukaudella mahdollisimman ennakoitavana ja jäsenkuntien talouden kannalta kestäväenä. Kuntaosuuksien kasvuun kohdistuu painetta mm. operointi- ja infrakustannusten kasvun, poikkeusjärjestelyjen lisärahoitustarpeen sekä investointien poistovaikutusten vuoksi. HSL:n tulee jatkaa määrätietoisia toimia kustannusten kasvun hillitsemiseksi ja varmistaa, että uudet kehittämistoimet kohdistuvat ensisijaisesti joukkoliikenteen ydintehtävää tukeviin, vaikuttaviksi arvioituihin kokonaisuuksiin.

Kauniaisten kaupunki haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne ei suinkaan ole ainoa kuntapalvelu, johon kohdistuu kustannuspaineita. Kaupunki joutuu harjoittamaan tarkkaa taloudenpitoa kaikessa toiminnassaan, eikä joukkoliikenne voi olla erityisasemassa ja vuodesta toiseen ilmoittaa jatkuvasti kasvavista kuntaosuuksista, joiden myötä liikkumavara muiden palveluiden rahoittamisessa kapenee. Vuosi sitten Kauniaisten kuntaosuudeksi vuosille 2026-2028 arvioitiin 2,0-2,2 milj. euroa, kun nyt arvioksi vuosille 2027-2029 ilmoitetaan 2,8 milj. euroa. Vuonna 2020 kuntaosuus budjetoitiin 0,850 milj. euron suuruiseksi. On selvää, että kuntaosuuden yli kolminkertaistuminen seitsemässä vuodessa on liikaa.

Kauniaisten kaupunki haluaa kiittää siitä, että HSL on viime vuosina suhtautunut talouden tasapainottamiseen tarvittavalla vakavuudella ja ryhtynyt toimenpiteisiin kustannusten hallinnan parantamiseksi. Talouden tasapainottaminen on ollut jäsenkuntien näkökulmasta välttämätöntä, ja HSL:n tekemä työ kustannuskehityksen hillitsemiseksi antaa hyvän lähtökohdan suunnittelukauden jatkovalmistelulle.

Kaupunki pitää perusteltuna tavoitetta laskea subventioastetta strategiakauden loppua kohti, mutta tavoitteen saavuttaminen ei saa perustua epärealistisiin

lipputulo- tai matkustajamääräoletuksiin. HSL:n tulee varautua suunnittelukauden riskeihin siten, etteivät mahdolliset tulokertymän poikkeamat johda äkillisiin ja ennakoimattomiin kuntaosuuksien korotuksiin.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029

Kauniaisten kaupunki pitää perusteltuna, että jäsenkuntakohtaiset yli- ja alijäämät huomioidaan suunnittelukaudella 2027–2029 siten, että ylijäämät pienentävät ja alijäämät vastaavasti kasvattavat kuntien maksuosuuksia. Menettely on lähtökohtaisesti selkeä ja tasapuolinen, kun se perustuu kuntakohtaisiin toteutuneisiin yli- ja alijäämiin sekä niiden läpinäkyvään kohdentamiseen suunnittelukauden aikana. Kauniaisten osalta ennusteessa esitetty noin 14 000 euron vuotuinen alijäämän purku voidaan huomioida kuntaosuuksien määräytymisessä suunnittelukaudella. Kaupunki pitää tärkeänä, että alijäämän takaisinmaksun vaikutukset kuntaosuuksiin esitetään selkeästi ja ennakoitavasti osana lopullista talousarviota sekä kuntakohtaisia maksuosuuksia, kuten nyt on tehtykin.

Kauniainen korostaa, että ylijäämien käyttö ei saa muodostua pysyväksi keinoksi hoitaa HSL:n maksuvalmiutta. Ylijäämien käytön päättyessä on maksuvalmiudesta huolehdittava muilla tavoin. Mahdolliset vaikutukset jäsenkuntien tuleviin maksuosuuksiin tulee arvioida hyvissä ajoin ja tuoda jäsenkuntien tietoon riittävän ajoissa.

Näkemykset

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 %)?

Kauniaisten kaupunki pitää tärkeänä, että HSL laatii toiminta- ja taloussuunnitelmansa perustuen kestäväan rahoitus pohjaan, realistisiin lipputulo- ja matkustajamääräennusteisiin sekä kustannusten hallintaan.

Maltillisempi hinnankorotus tukee yleisen käsityksen mukaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja voi osaltaan edistää matkustajamäärien kasvua, mikä on pitkällä aikavälillä tärkeää sekä lipputulosten kertymän että subventiotason hallinnan kannalta. Vastaavasti ajatellaan, että korkeampi hinnankorotus voi heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja lisätä riskiä matkustajamäärien vähenemisestä. Toisaalta HSL on edellisten vuosien hinnoittelukokemusten perusteella voinut todeta, että lippujen hintojen alennus ei lisännytkaan matkustajamääriä toivotulla tavalla, ja kääntäen: lippujen hintojen korotukset eivät karkottaneet matkustajia. Toiminnan ja talouden suunnittelussa tuleekin keskittyä niihin tekijöihin, jotka erottavat joukkoliikenteen edukseen muista liikkumisen vaihtoehdoista.

Matalampaan korotustasoon saattaa sisältyä riski, mikäli matkustajamäärien kasvu, hintajousto tai muut esitetyt kasvutoimenpiteet eivät toteudu suunnitellusti. HSL:n tulee ensisijaisesti pyrkiä talouden tasapainottamiseen kustannusten hallinnalla, palveluiden vaikuttavalla kohdentamisella ja realistisilla kasvutoimenpiteillä. Lippujen hinnoittelu on tässä kokonaisuudessa vain yksi tekijä.

On parempi korottaa lipunhintoja vuosittain riittävästi kuin ajautua vaikeaan tilanteeseen, jossa hintoja tulisi korottaa kerralla paljon enemmän. Muutaman vuoden takainen lipunhintojen alennus oli virhe, jolla ei edes saavutettu tavoiteltua matkustajamäärien kasvua. Lipputulot tulee kattaa riittävä osuus toimintamenosta, eikä taloutta saa suunnitella kuntaosuuksien jatkuvan korotuksen varaan.

HSL:n tulee panostaa uusien asiakkaiden hankintaan, seurata lipputulot ja matkustajamäärien kehitystä tiiviisti sekä varautua ennakoivasti tilanteisiin, joissa tulokertymä poikkeaa suunnitellusta. Mahdolliset tulovajeet eivät saa johtaa äkillisiin ja ennakoimattomiin kuntaosuuksien korotuksiin. Lippujen dynaaminen hinnoittelu kysynnän mukaan saattaisi olla kokeilemisen arvoinen mahdollisuus, jolla toisaalta voitaisiin vaikuttaa lipputuloihin ja toisaalta tasata ruuhka-aikojen kysyntäpiikkejä.

Kannattatko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Kauniaisten kaupunki kannattaa tarkastusmaksun maltillista korottamista, mikäli korotuksen arvioidaan parantavan liputta matkustamisen ehkäisyä ja vahvistavan lipputulot kertymää. Tarkastusmaksun tulee olla tasoltaan riittävä ohjaamaan matkustajia lipun hankintaan, mutta samalla sen suuruutta tulee arvioida suhteessa maksun oikeasuhtaisuuteen, perittävyys ja asiakaskokemukseen. Esimerkiksi pysäköintivirhemaksu on pääkaupunkiseudulla yleisesti 60 euroa, lukuun ottamatta Helsingin keskusta-aluetta, jossa se on 80 euroa. Tähän verrattuna 130 euroa on liian korkea maksu, eikä houkuttele joukkoliikenteen käyttöön. Liian korkea tarkastusmaksu luultavasti kasvattaa myös tarkastusmaksujen luottotappioita ja perintäkuluja.

Kaupunki pitää tärkeänä, että mahdollinen korotus kytketään lipuntarkastuksen vaikuttavuuden parantamiseen sekä selkeään viestintään matkustajille. Pelkkä tarkastusmaksun korottaminen ei yksin ratkaise liputta matkustamiseen liittyviä haasteita, vaan sen rinnalla tulee varmistaa ennen kaikkea helppo lipun hankinta, riittävä tarkastustoiminta sekä toimivat maksamisen ja asiakasviestinnän käytännöt. Lipun ostamisen tulee olla asiakkaalle mahdollisimman helppoa, selkeää ja saavutettavaa eri kanavissa, jotta lipun hankkiminen ei muodostu esteeksi joukkoliikenteen lipun ostolle. Satunnaisen matkustajan ei tule joutua perehtymään HSL-sovelluksen tai vyöhykejärjestelmän yksityiskohtiin. Parasta olisi, jos joukkoliikennevälineeseen nousu ei olisi mahdollista ilman voimassa olevaa lippua. Tämä toimii laajasti muualla maailmassa.

Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Kauniaisten kaupunki pitää HSL:n päästövähennystavoitteita tärkeinä ja tukee periaatetta joukkoliikenteen päästöjen vähentämisestä kustannusvaikuttavilla toimenpiteillä. Kauniaisten kaupunki ei kuitenkaan hyväksy erillistä kustannuslisäystä kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi, vaan mahdollisten lisätoimenpiteiden rahoitus tulee löytää HSL:n nykyisen talouskehityksen sisältä. Päästötavoitteiden edistäminen tulee toteuttaa ensisijaisesti priorisoimalla olemassa olevia määrärahoja, tehostamalla toimintaa sekä kohdentamalla toimenpiteet niihin ratkaisuihin, joiden päästövähennysvaikutukset ovat selkeästi osoitettavissa ja joiden kustannushyötysuhde on paras. Kauniaisten kaupunki ei pidä perusteltuna sellaista kustannuslisäystä, joka johtaisi kuntaosuuksien korotuksiin. Päästötavoitteiden edistäminen tulee sovittaa yhteen talouden tasapainottamisen, palvelutason turvaamisen ja HSL:n ydintehtävän kanssa.

Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan:
jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Kauniaisten kaupungin näkemyksen mukaan HSL:n maksuvalmius tulee ensisijaisesti turvata HSL:n oman talouden toimenpiteillä: kustannusten hallinnalla, menojen priorisoinnilla sekä taloussuunnittelun realistisuutta parantamalla. Jäsenkuntien lisärahoitusta ei tule pitää ensisijaisena ratkaisuna maksuvalmiuden turvaamiseen, sillä kuntien taloudellinen tilanne ei mahdollista uusia menolisäyksiä. Lisäkorotukset julkisen liikenteen palveluun tarkoittaisivat leikkauksia muista kunnan palveluista.

Maksuvalmiuden turvaamisessa tulee arvioida ensisijaisesti mahdollisuudet menojen ajoituksen tarkasteluun, investointien ja kehittämistoimien priorisointiin, käyttötalouden tehostamiseen sekä lippu- ja muiden tulojen vahvistamiseen. HSL:n tulee varmistaa, että lipputulo- ja matkustajamääräennusteet ovat realistisia ja että taloussuunnittelussa varaudutaan riittävästi poikkeamiin ilman äkillisiä vaikutuksia jäsenkuntien maksuosuuksiin.

Mikäli maksuvalmiuden turvaaminen edellyttää ulkoista lainanottoa, tulee sen olla viimesijainen ja huolellisesti perusteltu vaihtoehto. Lainanoton vaikutukset HSL:n pitkän aikavälin talouteen, lyhennyksiin ja korkokustannuksiin tulee arvioida avoimesti ennen päätöksentekoa. Kauniaisten kaupunki korostaa, että maksuvalmiuden ratkaisut eivät saa johtaa pysyvään kustannustason nousuun tai jäsenkuntien maksuosuuksien kasvuun.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Valiokunta päättää esittää KH:lle, että se antaisi HSL:n hallitukselle esityksen mukaisen lausunnon HSL -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

HSL lausuntopyyntö
HSL Alustava talous- ja toimintasuunnitelma 2027-2029

Jakelu:

Kaupunginhallitus
HSL -kuntayhtymä

KH 07.09.2026

274/00.04.01.02/2026

Kaupunginjohtaja Christoffer Masar:

Kaupunginhallitus päättää antaa HSL:n hallitukselle yhdyskuntavaliokunnan esityksestä ilmenevän lausunnon HSL -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029.

Päätös:

Oheismateriaali:

HSL lausuntopyyntö

HSL Alustava talous- ja toimintasuunnitelma 2027-2029

Jakelu:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL)