

SISÄLLYSLUETTELO

Konsernijaosto esityslista 25.08.2026

Esityslistan kansilehti	1
1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	2
2 Konsernijaoston pöytäkirjan tarkastaminen	3
3 Selostukset kokouksessa	4
4 Lausunnon antaminen HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029, investointiohjelmista ja strategiasta 2035 / PT	5
- Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	7
- Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	14
- Liite: Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027-2029 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	16
- Liite: Jätehuollon investointiohjelma 2027-2046 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	61
- Liite: Vesihuollon investointiohjelma 2027-2046 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	84
- Liite: Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	109
- Liite: HSY:n strategia 2035 -luonnos / Lausuntopyyntö: HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027-2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035	145
5 Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029 / PT	152
- Vantaan kaupungin lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029 (II)	155
- Vantaan vanhusneuvoston lausunto HSL:n toimintasuunnitelmasta 2027-2029	165
- Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029	167
- Liite: Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029	169
- Liite: Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2025 § 63/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029	256
6 Yhteisön toiminnan ja tavoitteiden raportointi 2026 / Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) / PT	264
7 Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeenomistajien päätös/ PT	265
8 Kaupungin tytäryhteisöjen tavoitteet vuosille 2027-2030 / PT	267

SISÄLLYSLUETTELO

Konsernijaosto esityslista 25.08.2026

- Kaupungin tytäryhteisöjen tavoitteet vuosille 2027-2030	269
9 Konserniyhtiöiden hallituksen ja toimitusjohtajan työn arvioinnit 2026 / PT	292
- Hallitusarvioinnit, muut kuin merkittävät yhtiöt, esitysdiat	294
10 Lausuntopyyntö Diakoniasäätiö Foibe sr hallituksen jäsenten nimeämisoikeuden poistamisesta / PT	302
- Lausuntopyyntö Foibekartanon hallituksen jäsenten nimeämisoikeuden poistamisesta/ Diakoniasäätiö Foibe sr	304
- Liite 1: Foibekartanon sääntömuutosehdotus 24.3.2026 (ID 49796 v1) (ID 49796)/Lausuntopyyntö Foibekartanon hallituksen jäsenten nimeämisoikeuden poistamisesta/Diakoniasäätiö Foibe sr	306
11 Hankintalain mukainen ilmoitus DigiOne palvelusopimuksen jatkamisesta / PT	309
12 Kiviainesten, betonimurskeen ja vaahtolasimurskeen hankinta/PT	311
- Vertailutaulukko/Kiviainesten, betonimurskeen ja vaahtolasimurskeen hankinta	319
13 Konsernijaoston kokoukset vuonna 2027 / PT	343
14 Tiedoksi merkittävät asiat 2026 / Konsernijaosto	345
- Koy Korson Toimistokeskuksen osakkeiden ostaminen	346



Konsernijaoston kokous

Aika 25.8.2026, klo 13:00

Paikka Kaupunginhallituksen kokoushuone, Asematie 7, 01300 Vantaa

Kutsutut

Jäsenet		Varajäsenet	
Kasonen Mika, puheenjohtaja		Forsblom-Pirttinen Frida	
Eriksson Soile, 1. varapuheenjohtaja		Koskelin Kia	
Valtanen Hanna, 2. varapuheenjohtaja		Savuoja Tuure	
Aidanjuuri Tanja		Niikko Mika	
Aura Anssi		Hakala Heli	
Karinen Ville		Demiri Funda	
Kiiski Henri		Räsänen Minna	
Laakso Päivi		Tammi Visa	
Strohm Emily		Abdi Faysal	
Vacker Marjo		Kivimäki Otso	
Lisäjäsen			
Jääskeläinen Jouko		Haukka Tomi	
Vanhanen Tuomas		Jääskeläinen Pietari	
Kaupunginvaltuuston puheenjohtajisto			
Rokkanen Sakari, puheenjohtaja			
Tamminen Ida, I varapuheenjohtaja			
Kaimio Tuire, II varapuheenjohtaja			
Kaupunginhallituksen puheenjohtajisto			
Kaukola Ulla, puheenjohtaja			
Rämö Eve, II varapuheenjohtaja			
Muut osallistujat			
Timonen Pekka, kaupunginjohtaja			
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja			
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja			
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja			
Kiljander-Kiiskinen Riikka, konsernipalvelujohtaja			
Harju-Kukkula Tiina, henkilöstöjohtaja			
XXXX, konsernilakimies			
Eerola Santeri, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä			



1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.



2 Konsernijaoston pöytäkirjan tarkastaminen

Konsernijaoston päätöksen 9.1.2026 § 11 mukaan konsernijaoston kokousten pöytäkirjan tarkastamista varten nimetään kulloinkin kaksi pöytäkirjantarkastajaa. Pöytäkirja tarkastetaan sähköisesti kokousta seuraavana maanantaina, ellei jonkin pöytäkirjan tai päätöksen osalta toisin päätetä. Pöytäkirja pidetään yleisesti nähtävänä Vantaan kaupungin internet- ja intranetsivuilla tarkastusta seuraavana keskiviikkona, tai mikäli tämä päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, jouluaatto tai juhannusaatto, seuraavana arkipäivänä.

Jäsenet	Kokous
Kasonen Mika, puheenjohtaja	
Eriksson Soile, 1. varapuheenjohtaja	15.6
Valtanen Hanna, 2. varapuheenjohtaja	25.6
Aidanjuuri Tanja	25.6
Aura Anssi	25.8
Karinen Ville	25.8
Kiiski Henri	
Laakso Päivi	
Strohm Emily	15.6
Vacker Marjo	

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään nimetä kaksi pöytäkirjantarkastajaa tarkastamaan nyt pidettävän kokouksen pöytäkirja sähköisesti maanantaina 31.8.2026.



Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Merkitään tiedoksi kokouksessa kuultavat seuraavat selostukset:

- Tietoliikennekilpailutuksen käynnistäminen, Matti Lampo, tietohallintojohtaja
- Google-lisenssi sekä ylläpito- ja tukipalveluiden hankinnan käynnistäminen, Matti Lampo, tietohallintojohtaja
- Kaupungin yhteistyö Foibe säätiö sr:n kanssa, Samuli Vartiainen, konsernilakimies



4 Lausunnon antaminen HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029, investointiohjelmista ja strategiasta 2035 / PT

VD/4675/00.04.03/2026

TeA/JK/RK-K/JV/MO/SE

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (jatkossa HSY) on pyytänyt Vantaan kaupungilta 12.6.2026 päivätyllä lausuntopyynnöllä lausuntoa HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta (TTS) vuosille 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035. Lausunto on pyydetty toimittamaan 31.8.2026 mennessä.

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä kuntayhtymälle taloussuunnitelma, joka ajoittuu vähintään kolmelle seuraavalle vuodelle. HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot ennen sen hyväksymistä.

Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet, ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen 2027–2029 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n hallituksen esittämään strategiaan 2035, josta yhtymäkokous päättää marraskuussa 2026, ja omistajaohjaustavoitteisiin.

Vesi- ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n keväällä 2026 laatimaan 20 vuoden investointiohjelmiaan. TTS 2027-2029 investointeihin on esitetty tehtäväksi vuosittaisia tarkennuksia.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 4 §:n 7 kohdan mukaan konsernijaosto päättää lausuntojen antamisesta kuntayhtymien talous- ja toimintasuunnitelmista samoin kuin muidenkin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan. Hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 17 kohdan mukaan kaupunkitilalautakunta tehtäväalueellaan päättää kaupungin lausuntojen valmistelusta Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) toiminta- ja taloussuunnitelmaesityksestä.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026 § 8

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallituksen konsernijaostolle, että annetaan liitteen mukainen lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027–2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Konsernijaosto 25.8.2026



Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa liitteen mukainen lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027–2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035.

Liitteet:

- Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029, investointiohjelmista ja strategiasta 2035
- Lausuntopyyntö 12.6.2026
- Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029
- Jätehuollon investointiohjelma 2027–2046
- Vesihuollon investointiohjelma 2027–2046
- Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026
- HSYn strategia 2035 -luonnos

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: kaupungininsinööri Jarno Köykkä, puh. 0400 442 753
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035

Suoritteet:

HSY:n vesihuollon asiakasmäärät, käyttömaksutulot sekä kerrosneliömetrit ja perusmaksutulot kasvavat pitkällä aikavälillä, vaikka asukaskohtaisen vedenkulutuksen trendi onkin pitkällä aikavälillä laskeva. Vuonna 2027 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 94,6 milj. m3 ja laskutettavan vesimäärän 78,1 milj. m3. Jätevedenpuhdistamoilla käsiteltävän jäteveden määrän arvioidaan olevan yhteensä 152,5 miljoonaa m3 vuonna 2027.

Vuonna 2027 HSY:n asiakaskiinteistöillä tehdään noin 9,2 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 370 000 tonnia. Jätteen energiakäyttöön Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan jätteitä yhteensä n. 207 000 tonnia. Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksessa käsitellään jätteitä yhteensä noin 238 000 tonnia.

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu henkilöstösuunnitelmassa 2026–2028. Keskimääräinen henkilöstömäärä pyritään pitämään nykyisellä tasolla.

Talous:

HSY:n toimintatuotot vuonna 2027 ovat 552,9 milj. euroa. Tuotot kasvavat 27,6 milj. (5,2 %) vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Vesihuollon käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 5 % ja suunnitelmavuosille 2028 ja 2029 vastaavasti 4 % ja 3 %. Perusmaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 8 %. Suunnitelmavuosien vastaavat korotukset ovat 6 % vuonna 2028 ja 6 % vuonna 2029. Liittymismaksukertymän ennuste on aikaisempaa hieman positiivisempi. Edelleen rakentamisen suhdanteiden ennustaminen on erittäin haastavaa. Liittymismaksun yksikköhintaa korotetaan suunnitelmakaudella 2027–2029 siten, että kerrostalojen ja muiden kiinteistötyyppien korotus on 2–10 %. HSY:n tavoitteena on saavuttaa asteittain TTS-kaudella liittymismaksujen kustannusvastaavuus suhteessa aluerakentamisen kustannuksiin.

Jätehuollon tulokertymää lisäävät hinnankorotukset. Jätehuollon hintoihin suunnitellaan talousarviovuodelle keskimäärin 2,6 %:n korotusta.

Kuntaosuuksilla katetaan se osuus Seutu- ja ympäristötiedon tehtävien hoidosta aiheutuvista kustannuksista, jota ei voida kattaa tulosalueen muilla myyntituotoilla tai ulkopuolisella hankerahoituksella. Seutu- ja ympäristötiedon tulosalueen aiempien vuosien ylijäämäisistä tuloksista kertynyt kumulatiivinen ylijäämä hyvitetään laatimalla tulosalueen budjetti alijäämäiseksi siten, ettei kuntaosuuksia laskuteta täysimääräisinä. Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet vuonna 2027 ovat 4,3 miljoonaa euroa (ennuste 2026 4,2 milj. euroa). Tästä Vantaan kaupungin osuus on 0,921 miljoonaa euroa. Seutu- ja ympäristötiedon toimintaa ja jäsenkunnille tuottamaa palvelua on kehitettävä hyvässä yhteistyössä jäsenkuntien kanssa.

HSY:n toimintamenot vuonna 2027 ovat 231,5 milj. euroa, joka on 3,9 milj. (1,7 %) enemmän kuin vuoden 2026 ennusteessa. Menoissa on otettu huomioon toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset. Toimintakuluista noin 52 % koostuu palveluiden ostoista ja 26 % henkilöstökuluista. Henkilöstökuluihin sisältyy palkkaratkaisujen vaikutukset 2,5 % vuodelle 2026 ja muille vuosille 2,5 %. Lähtökohtana on käytetty suunnitelmakaudelle 2 % inflaatio-olettamaa edellyttäen, ettei tarkempaa tietoa ole saatavilla.

Suunnitelmakaudella investointeja toteutetaan keväällä 2026 laaditun investointiohjelman mukaisesti. Vuoden 2027 investoinnit ovat yhteensä 216,6 miljoonaa euroa, josta 196,9 milj. euroa on vesihuollon ja 17,5 milj. euroa jätehuollon investointeja.

Vesihuollon investointien on arvioitu olevan investointiohjelman mukaisella tasolla 2027–2029, kokonaismääräraha on noin 200 milj. euroa vuodessa. Suunnitelmakauden aikana käynnistyy monia merkittäviä hankkeita sekä jäsenkaupunkien että HSY:n toimesta.

Vesihuollon investointitaso säilyy korkeana jäsenkuntien ja HSY:n investointitarpeiden vuoksi. Investoinnit ovat investointiohjelman mukaisesti noin 200 milj. euroa vuodessa vuosina 2027–2029.

HSY:n omista hankkeista merkittävimpiä ovat Esplanadin alueen vesihuollon rakentaminen, Vuosaaren aluesaneeraus sekä Söderskog-Lassila vesihuoltotunnelin suunnitteluttaminen. Vesihuollon verkostosaneerausten volyymia kasvatetaan systemaattisesti ja tavoitteellisesti. Lisäksi Pitkälän vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nosto tulee jatkumaan koko suunnitelmakauden.

Jäsenkuntien osalta merkittävimpiä hankkeita ovat Vantaan ratikka ja Helsingin infraohjelma (Länsiratikat, Länsisataman pikaraitiotie ja Viikin-Malmin pikaraitiotie). Vantaan kannalta erityisesti Vantaan ratikkaan ja ratikkakaupunkiin liittyvien vesihuoltoverkoston saneerausten oikea-aikainen toteuttaminen ja allianssihankeiden tavoitteiden toteutuminen ovat keskeisiä. Verkostosaneerausten investointimäärät ovat yhteensä noin 65 milj. euroa vuodessa ja tämä nousee suunnitelmakauden lopulla 70 miljoonaan euroon.

Jätehuollon investointeina toteutetaan 2027–2029 Sortti-asemien ja Kivikon jätepalvelukeskuksen vuosittaista kehitystä. Lisäksi suunnitelmakaudella jatketaan uusien Sortti-asemien kaavoitustyötä ja varaudutaan yhden uuden Sortti-aseman toteutukseen.

Toimintakate vuonna 2027 on 324,6 miljoonaa euroa (58,7 %) (ennuste 2026: 300,8 milj. euroa). Suunnitelmakaudella hintamuutokset vaikuttavat myyntituottoihin positiivisesti. Toimintakate paranee ja on suunnitelmavuonna 2028 341,1 milj. euroa (59,4 %) ja 2029 355,0 milj. euroa (60 %).

Talousarviovuoden 2027 tilikauden ylijäämä on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen, varausten muutosten ja tuloverojen jälkeen 61,4 milj. euroa ylijäämäinen, vuonna 2028 72,5 milj. euroa ylijäämäinen ja vuonna 2029 79,2 milj. euroa ylijäämäinen. TTS-vuodet arvioidaan ylijäämäisiksi, minkä vuoksi HSY:n velkaantumisaste jatkaa laskua TTS-kauden aikana.

Perustamislainoista HSY:n jäsenkunnilta on jäljellä vuoden 2026 lopulla yhteensä 990 milj. euroa. Vuonna 2019 aloitettiin ensimmäiset HSY:n perustamislainojen eli jäsenkuntalainojen lyhennykset ja vuonna 2024 alkoivat loppujenkin jäsenkuntalainojen lyhennykset. Talousarviovuonna 2027 Vantaan jäsenkuntalainojen pääoma on 195,9 miljoonaa euroa ja lyhennys 6,3 miljoonaa euroa.

HSY:n toiminnan ja investointien rahavirta pysyy positiivisena riittävän vuosikatteen ansiosta. Tulorahoitus ei kuitenkaan riitä kattamaan investointeja ja nykyisten lainojen lyhennyksiä täysimääräisesti, minkä vuoksi HSY joutuu ottamaan suunnitelmakaudella uutta ulkopuolista lainaa noin 283 milj. euroa toteutuvasta investointitasosta riippuen. Lainoja lyhennetään samalla yhteensä noin 395 milj. eurolla, josta jäsenkuntalainojen osuus on 95,8 milj. euroa. HSY:n pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä vähenee suunnitelmakauden aikana. Suurten investointien vuoksi aiemmin heikentyneen omavaraisuusasteen ennustetaan nousevan 34 prosenttiin vuoteen 2029 mennessä, kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 28 %.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteet

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelussa vuodelle 2027 on lähtökohtana se, että tavoitteet pysyvät koko tavoitekauden 2027–2029 samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Tällä tavoitellaan parempaa jatkuvuutta ja ennakoitavuutta kuntayhtymän näkökulmasta. HSY:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymälle (HSY) asetettavat omistajaohjaustavoitteet 2027–2029 sekä mittarit ja tavoitearvot 2027

1. Tuottavuus paranee ja talous on tasapainossa	2. Kestävyytavoitteet ^{***} : Ympäristövaikutukset vähenevät siten, että kasvihuonekaasupäästöt (tCO ₂ -ekv) vähenevät merkittävästi vuoteen 2030 mennessä	3. Vesihuollon toimivuus paranee	4. Asiakastyytyväisyys on hyvällä tasolla
A) Käyttömenojen tuottavuusindeksi* -tulot paranee 0,5 % vuodesta 2026 B) Toimintamenot, €/asukas -enintään 141 €/asukas C) Omavaraisuusaste** -vähintään 30 %	A) Sekajätteen määrä / asukas -enintään 117 kg/asukas/vuosi B) HSY:n kasvihuonekaasupäästöt -enintään 84 000 tCO ₂ -ekv C) Ympäristövaikutusten vähentämisen lisätoimenpiteiden (typpioksiduulipäästöjen vähentäminen) käyttöönotto ja uusien toimenpiteiden kartoittaminen -typpioksiduuli (N ₂ O) -päästöjen määrä vähenee vuodesta 2026 -uusien tunnistettujen toimenpiteiden arvioitu vaikutus vuoteen 2030 mennessä	A) Verkostojen saneerausinvestointien toteuma -vuoden 2027 toteuma vähintään 60 miljoonaa euroa B) Verkostojen saneerausinvestointien kumulatiivinen toteuma vuodesta 2021 lähtien -kumulatiivisen vuosikohtaisen toteuman keskiarvo paranee vuodesta 2026	A) Vesihuollon asiakastyytyväisyys -vähintään 4,0/5 B) Jätehuollon asiakastyytyväisyys -vähintään 4,0/5
Muut omistajalinjaukset: - Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko - Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoi prosenttiosuuden hankinnoistaan, joissa on käytetty työllistämisehtoa *Raportointiin tulee sisältyä tuottavuusindeksin kehittyminen (edellisten vuosien tiedot). Tuottavuusindeksi 2021 = 100 **Omavaraisuusasteen tulee olla vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään 35 %, ja pidemmällä aikavälillä vähintään 40 % ***HSY seuraa tämän tavoitteen ja sen mittareiden lisäksi myös kierrätysastetta ja raportoi sen kehityksestä jäsenkunnille vuosittain			

HSY:n osalta keskeisiä teemoja omistajaohjaustavoitteissa ovat erityisesti tuottavuus, talouden tasapaino ja vesihuollon toimivuuden varmistaminen. Verkostojen kunnon ja korjausvelan hallinnan kannalta on keskeistä, että HSY pystyy toteuttamaan saneerausinvestoinnit suunnitelman mukaisesti vuosittain.

HSY:n vesihuollon investointiohjelman 2027–2046 kokonaisuus kattaa investointeja yhteensä 4 770 milj. euroa. Keskimääräinen vuotuinen investointisumma kasvaa 187 milj. eurosta 238,5 milj. euroon, mikä on noin 28 prosenttia suurempi kuin edellisen ohjelmakauden (2025–2044) aikana. Investointiohjelman taloudellista kokonaisraamia on kasvatettu aiempiin ohjelmiin verrattuna lähes 30 %. Lisäksi verkostosaneerausten määrä on tuplattu edelliseen ohjelmaan verrattuna. Investointiohjelman mukaisella investointitasolla saneerausvelan kasvu saadaan pysäytettyä. Lisäksi pystytään säilyttämään nykyinen vesihuollon taso.

Investointiohjelman laatimisen yhteydessä investointi- ja rahoitustarvetta on tarkasteltu pitkällä aikavälillä vesihuollon talouden kestävyysnäkökulmasta. Ohjelmakauden investointitarpeiden ja talouden samanaikaisella tarkastelulla on päädytty investointitasoon, jossa systemaattisin maksukorotuksin voidaan turvata vesihuoltotoiminnan palvelutaso ja kehittäminen ilman, että HSY:n taloudellinen suoriutuminen vaarantuu. Talousmallitarkastelun perusteella asiakasmaksuin

on mahdollista turvata toiminnan ja investointien rahoitus sekä taittaa velkaantuminen strategisen tavoitteen mukaisesti. Tarkastelun mukaan myös omavaraisuusasteen tavoitetaso täyttyy.

Omistajaohjaustavoitteisiin liittyen tavoitteisiin tuotiin vuonna 2026 uutena mittarina käyttömenojen tuottavuuskehitystä seuraava käyttömenojen tuottavuusindeksi, joka kuvaa tuottavuuden kehittymistä eri suoritteiden kautta mitattuna. HSY:n tuottavuuden kehittymistä on tärkeää ohjata tavoitteellisesti hyödyntäen tätä mittaria.

Aiempina vuosina kotitalousjätteen kierrätysasteen toteuma on ollut huolestuttavan alhainen. On tärkeää, että HSY keskittyy määrätietoisesti sekajätteen määrän asukasta kohden vähentämiseen.

HSY:lle ei ole enää viime vuosina asetettu PKS-omistajaohjaustavoitetta vesihuollon toiminnan parantamiseksi. Tavoitteen mittarina on ollut laskuttamattoman veden osuus verkostoon pumpatusta vesimäärästä. Vaikka nimenomaista tavoitetta tälle ei aseteta, Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että laskuttamattoman veden osuutta seurataan ja investointien suunnitelmallisella kohdentamisella laskuttamattoman veden määrä vähenee pitkällä tähtäimellä.

HSY:n omistajaohjaustavoitteisiin vesihuollon ja jätehuollon toiminnan kehittämisessä sisältyy myös asiakastytyväisyyden edistäminen. Alustavassa TTS:ssä asiakastytyväisyys säilyy hyvällä tasolla. HSY:n tulee myös jatkossa panostaa asiakastytyväisyyden kehittämiseen.

HSY:n strategia 2035

HSY:n strategia 2035 rakentuu muutamien selkeiden, toisiinsa kytkeytyvien painopisteiden varaan. Strategia korostaa infrastruktuurin ja palveluiden toimintavarmuutta, erityisesti vesi- ja jätehuollon osalta, mikä nähdään keskeisenä perusedellytyksenä alueen toimivuudelle ja kasvuille. Myös turvallisuus, kriisinkestävyys ja varautuminen ovat keskeisiä teemoja strategiakaudella.

Talouden kestävyys pyritään varmistamaan strategiakaudella yhdistämällä mittavat investointitarpeet ja pitkän aikavälin talouden tasapaino. Tämä edellyttää kykyä hillitä velkaantumista, parantaa kustannustehokkuutta ja varmistaa palvelujen rahoituksen kestävyys. Myös prosessien tehostaminen ja tiedolla johtamisen kehittäminen ovat keskeisiä teemoja tasapainotustavoitteen edistämiseksi.

Strategian keskiössä on lisäksi ympäristövastuu, erityisesti hiilineutraalisuuden edistäminen sekä kiertotalouden vahvistaminen, joiden kautta HSY pyrkii vähentämään päästöjä ja lisäämään materiaalien hyötykäyttöä. Myös hankintojen vastuullisuus ja toiminnan lähiympäristöhaittojen vähentäminen ovat tärkeitä strategiateemoja.

Kokonaisuutena strategia muodostaa tasapainoisen kokonaisuuden, jossa ympäristövastuu, talous, palvelut sekä organisaation uudistuminen tukevat toisiaan ja ohjaavat HSY:n toimintaa pitkällä aikavälillä.

HSY:n strategia 2035 ja PKS omistajaohjaustavoitteet ovat sisällöllisesti pääosin linjassa keskenään. Omistajaohjaus kohdistuu strategian keskeisiin teemoihin eli talouden kestävyys, vastuullisuusteemoihin sekä vesi- ja jätehuollon toimivuuteen ja asiakaskokemukseen. Keskeistä HSY:lle on strategian toimeenpanossa varmistaa tavoitteiden saavuttaminen koko organisaatiossa. Tämä edellyttää riittävää resursointia sekä uusiin osaamistarpeisiin ja organisaation kyvykkyyksiin liittyvää jatkuvaa tarkastelua strategiakaudella.

Muut huomiot

Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan suunnitellut vesihuollon hinnankorotukset suunnitelmavuosille 2027–2029 ovat käyttömaksuihin talousarviovuodelle kokonaiskorotus 5 % ja vastaavasti suunnitelmavuosille 4 % ja 3 %. Perusmaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 8 %. Suunnitelmavuosien vastaavat korotukset ovat 6 % vuonna 2028 ja 6 % vuonna 2029. Jätehuollon hintoihin suunnitellaan talousarviovuodelle keskimäärin 2,6 % korotusta. Vantaa pitää hinnankorotuksia perusteltuina huomioiden omistajatavoitteiden päämäärät, kuten talouden tasapaino ja riittävä omavaraisuusaste.

Edellisen valtuustokauden Vantaan Resurssiviisauden tiekartta oli voimassa vuoden 2025 loppuun. Sen korvaa syksyllä 2026 päätöksentekoon vietävä Vantaan ympäristöohjelma, joka on yksi kuudesta uuden valtuustostrategian muutosohjelmasta. Ympäristöohjelman toteuttamisessa ja seurannassa tulee HSY:llä olemaan jatkossakin vastaavan tyyppinen rooli kuin oli Resurssiviisauden tiekartan aikaan. HSY:n kuntaosuuksilla tuottamat palvelut palvelevat Vantaan kaupungin tarpeita hyvin päästölaskennan, kiertotalouden, ilman- ja ilmastonsuojelun sekä ilmastoinfon toiminnan osalta. Kaupunki on mukana EU:n Green City Accord -sitoumuksessa, jossa on tavoitteita puhtaan ilman ja veden sekä kiertotalouden ja jätteiden lajittelun osalta, jotka liittyvät HSY:n palvelutoimintaan. Vantaan omat ilmastotyön henkilöresurssit ovat hyvin rajalliset eikä niitä ole mahdollista kasvattaa. Siksi Vantaan kaupunki pitää keskitettyä ja yhdessä muiden PKS-kaupunkien kanssa toteutettua ilmastoneuvontaa, päästölaskentaa jne. tärkeänä ja resurssitehokkaana. Esimerkiksi päästölaskennan kehittäminen ja hiilitaseselvityksen hyödyntäminen ovat ajankohtaisia asioita.

Tulevaisuus asuu Vantaalla -strategian (2026–2029) mukaan Vantaa varmistaa ekologisen kestävyys teoilla, jotka tukevat ilmastoa, kiertotaloutta ja ympäristöystävällistä arkea. Vantaa suojelee ja vahvistaa monimuotoista luontoa ja turvaa ilmasto-kestävän tulevaisuuden sekä kaupunki varautuu ilmastomuutoksen vaikutuksiin. Luontopositiivisuus on uusi isompi tavoite päästöjen vähentämisen lisäksi. Hiilineutraaliuustavoitteen rinnalle on nostettu kuluttamisen päästöjen vähentäminen. Vantaa edellyttää myös HSY:tä huomioimaan näiden teemojen toteuttamisen yhdessä muiden kaupunkien kanssa sovittujen prioriteettien mukaisesti.

Vantaan ratikan rakentaminen jatkuu. HSY:lle aiheutuu hankkeesta merkittäviä investointeja, joihin HSY:n tulee varautua riittävästi. HSY toimii Vantaan kaupungin sekä muiden tilaajien kanssa yhdessä Vantaan ratikan tilaajaosapuolena. Allianssihankeeseen työskentelyssä on keskeistä

varmistaa, että kaikilla allianssin osapuolilla on riittävä osallistuminen hankkeen Big Room -työskentelyyn, joka tapahtuu läsnätyönä Tikkurilassa. Vantaan kaupunki pyytää HSY:tä osaltaan varmistamaan riittävän osallistumisen Big Room -työskentelyyn, jotta allianssihanke hyödyt yhteistoiminnallisena urakkamallina voidaan hyödyntää täysimääräisesti.

HSY:n ja jäsenkuntien yhteistyön kehittäminen ja investointi- sekä saneerauskohteiden tietojen ja investointiohjelmien riittävän aikainen ja järjestelmällinen välittäminen osapuolten kesken lisää synergiaetuja ja vähentää asukkaiden kokemia katujen ja vesihuoltolinjojen rakennusaikaisia haittoja. Kun HSY toteuttaa vesihuoltoverkoston saneerauksia, sen tulee huolehtia, että haitat alueen asukkaille ja liikenteelle jäävät niin vähäisiksi kuin mahdollista. Tämä edellyttää saneerausten huolellista suunnittelua ja aikataulutusta, mutta myös hyvää yhteistyötä kaupungin kanssa. Lisäksi aktiivisesta asukasviestinnästä huolehtiminen on tärkeässä asemassa.

Kaupunkiympäristön toimiala ilmoittaa, että ensi vuotta koskevassa rakentamishjelmaluonnoksessa on varauduttu toteuttamaan HSY:lle vesihuollon rakennushankkeita yhteensä noin kahdella miljoonalla eurolla. Lisäksi Vantaa on talousarviossaan varautunut myymään suunnittelu- ja rakennuttamispalveluja HSY:lle.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO

Jakelussa mainituille

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027-2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027-2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046 sekä verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä ja HSY:n strategiasta 2035

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä pyytää lausuntoanne HSY:n alustavasta toiminta ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029, jätehuollon investointiohjelmasta 2027–2046, vesihuollon investointiohjelmasta 2027–2046, verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 -selvityksestä sekä HSY:n strategiasta 2035.

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSY:n kirjaamoon 31.8.2026 mennessä. Lisätietoja antaa talousjohtaja Minna Haapala, puh. 050 451 0030.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Haapala Minna
talousjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Liitteet

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027-2029
Jätehuollon investointiohjelma 2027-2046
Vesihuollon investointiohjelma 2027-2046
Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026
HSYn strategia 2035 -luonnos

Jakelu

Helsingin kaupunginhallitus
Espoon kaupunginhallitus
Kauniaisten kaupunginhallitus
Vantaan kaupunginhallitus

Tiedoksi

Lausuntopyyntö
12.06.2026
751/02.020.200.2000/2026

HSY:n kirjaamo

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 156 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi



Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

HSY:n hallitus 12.6.2026

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helsinki Region Environmental Services Authority

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100

00066 HSY

puhelin 09 1561 2110

faksi 09 1561 2011

www.hsy.fi

Lisätietoja

Minna Haapala

minna.haapala@hsy.fi

Copyright

Kartat, graafit, ja muut kuvat: HSY

Kansikuva: HSY

Sisällysluettelo

1	Johdanto	1
1.1	Alkusanat	1
1.2	Laadinnan lähtökohdat	1
1.3	Toimintaympäristön kehittyminen	2
2	Strategiset tavoitteet	5
2.1	Turvallisuus	8
2.2	Talous	8
2.3	Vastuullisuus	9
3	Henkilöstö	11
3.1	Henkilöstömäärän kehittyminen	11
4	Riskienhallinta	12
4.1	Vesihuolto	12
4.2	Jätehuolto	13
4.3	Seutu- ja ympäristötieto	13
5	Kuntayhtymän talous	14
5.1	Tuloslaskelma	14
5.2	Investoinnit	18
5.3	Rahoitus	19
6	Toimialakohtaiset erittelyt	21
6.1	Vesihuolto	21
6.1.1	Keskeisten tehtävien kuvaus	21
6.1.2	Operatiivisen toiminnan tavoitteet	21
6.1.3	Vesihuollon talous	23
6.1.4	Vesihuollon investoinnit	27
6.2	Jätehuolto	29
6.2.1	Keskeisten tehtävien kuvaus	29
6.2.2	Operatiivisen toiminnan tavoitteet	29
6.2.3	Jätehuollon talous	31
6.2.4	Jätehuollon investoinnit	34
6.3	Seutu- ja ympäristötieto	36
6.3.1	Keskeisten tehtävien kuvaus	36
6.3.2	Seutu- ja ympäristötiedon talous	37
6.3.3	Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	37
6.4	Yhteiset palvelut	38
6.4.1	Keskeisten tehtävien kuvaus ja tärkeimmät tavoitteet suunnitelmakaudella	38
6.4.2	Yhteisten palvelujen talous	40
6.4.3	Yhteisten palvelujen investoinnit	40
7	Liitteet	41

1 Johdanto

1.1 Alkusanat

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027–2029 rakentuu vahvan perustehtävän, pitkän aikavälin investointikyvyn ja vastuullisen uudistumisen varaan. Suunnitelmakaudella keskeinen tavoitteemme on turvata asukkaille ja asiakkaille laadukkaita, toimintavarmat ja kohtuuhintaiset palvelut muuttuvassa toimintaympäristössä. Erityisesti vesihuollossa toimintavarmuuden, omaisuuden hallinnan ja saneerausinvestointien merkitys korostuu, kun samalla varaudumme kiristyvän sääntelyn, turvallisuusvaatimusten ja kaupungistumisen tuomiin muutoksiin. Jätehuollossa painopiste on palveluiden sujuvuudessa, kiertotalouden edistämisessä ja ympäristövastuun vahvistamisessa. Seutu- ja ympäristötiedossa tuotamme luotettavaa tietoa päätöksenteon tueksi tilanteessa, jossa ympäristöön, ilmastoon ja kaupunkikehitykseen liittyvät tietotarpeet kasvavat jatkuvasti.

Suunnitelmakauden taloudellinen perusta nojaa tulorahoituksen vahvistamiseen, kustannustehokkuuden parantamiseen ja investointien huolelliseen priorisointiin. Talouden tasapainoa vahvistetaan määrätietoisesti, jotta omavaraisuusaste paranee ja velkaantumista voidaan hallita myös tulevinä vuosina. Samalla jatkamme palvelujen ja toimintatapojen kehittämistä hyödyntämällä digitalisaatiota, dataa ja uusia teknologioita. Vastuullisuus, turvallisuus ja hyvä henkilöstökokemus eivät ole meille erillisiä tavoitteita, vaan olennainen osa HSY:n kykyä onnistua perustehtävässään.

HSY:llä on valmisteltu uusi Strategia 2035 kaudelle 2027–2035. Uusi strateginen suunta kokoaa keskeiset tavoitteet yhdeksi johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Strategiset painopisteet ovat turvallisuus, talous ja vastuullisuus. Strategian toteuttaminen edellyttää sitoutunutta henkilöstöä, toimivaa yhteistyötä jäsenkuntien kanssa ja pitkäjänteistä päätöksentekoa. Näillä lähtökohdilla HSY jatkaa työtään kestävän, toimivan ja turvallisen pääkaupunkiseudun hyväksi

1.2 Laadinnan lähtökohdat

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa ohjaava sääntely ja HSY:n strategia

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2027–2029 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n hallituksen esittämään strategiaan 2035, josta yhtymäkokous päättää marraskuussa 2026. Suunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat talouden tasapaino, keskimäärin 1,5 %:n vuotuinen tuottavuuden parantaminen sekä omistajaohjaustavoitteet. Omistajaohjaustavoitteisiin sisältyy tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapainon tavoitteet, kestävyystavoitteet, vesihuollon toimivuuden parantamistavoitteet sekä asiakastyytyväisyystavoitteet. Omistajaohjauksen mittarit esitetään tarkemmin kappaleessa 2.

Talouden suunnittelu

Myyntituottojen budjetointi pohjautuu toimintavolyymien ja toiminnan muutoksiin sekä vesihuollon ja jätehuollon hintamuutoksiin. Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuosille 2027–2029 on käytetty 2 %:n oletusta silloin, kun tarkempaa arviota ei ole ollut käytettävissä. Maailmantalouden epävarmuudet sekä kustannusten nousupaineet tuovat ennakoitavuuteen haasteita ja voivat vaikuttaa talous- ja toimintasuunnitelmakauden lukuihin.

Vesi- ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n keväällä 2026 laatimaan 20 vuoden investointiohjelmaan. TTS 2027–2029 investointeihin on esitetty tehtäväksi vuosittaisia tarkennuksia. Vesihuollon investointien taso säilyy suunnitelmakaudella korkealla tasolla, ja useita merkittäviä hankkeita käynnistyy HSY:n ja jäsenkuntien toimesta. Jätehuollon investoinneilla kehitetään ja ylläpidetään jätehuollon palveluita, käsittelyprosesseja ja infrastruktuuria sekä panostetaan uusiin Sortti-asemiin, kalustoon ja jätteenkuljetuksen logistiikan uudistamiseen. Investoinneista kerrotaan tarkemmin toimialakohtaisissa erittelyissä.

Jäsenkuntien lausunnot

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä. Lausunnot HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029 pyydettiin 31.8.2026 mennessä.

1.3 Toimintaympäristön kehittyminen

Vesihuolto

Vesihuollon toimintaympäristö kehittyy omistajakaupunkien kasvun rinnalla ja siihen vaikuttaa vahvasti talouden suhdanne ja rakentamisen volyymit. Viime vuosien asuinrakentamisen suhdanne on ollut poikkeuksellisen alavireinen ja aallon pohja on venynyt venymistään. Käännettä ennustettiin vuodelle 2026, ja hienoista asuntokaupan piristymistä on ollutkin, mutta globaali geopoliittinen ilmapiiri on ollut varovaisuutta suosivaa. Tämä tekee lähivuosien ennustamisesta edelleen haastavaa. Vesihuollon toiminnalle on tyypillistä, että sitä ohjaa myös

kiristytävä sääntely. Vaatimuksia toiminnan kehittämiseksi ja varmentamiseksi tulee säännöllisesti lainsäädännön kautta ja niihin pyritään vaikuttamaan. Vuoden 2026 alusta voimaan astunut vesihuoltolain uudistaminen tuo uutena esimerkiksi omaisuuden hallinnan suunnittelun sääntelyn sekä nostaa esiin aikaisempaa selvemmin sitä, että vesilaitoksen tulee pystyä rahoittamaan toimintansa ja omaisuuden tilan kestävä hallintansa kerätyillä asiakasmaksuilla. Suunnittelukaudelle kohdistuu myös NIS2- ja CER-lainsäädäntöjen käyttöönotto ja implementointi osaksi vesihuollon toimintaa sekä kokonaisturvallisuuden kehittämishankkeita, joiden merkitys korostuu nykyisen kaltaisessa maailmantilanteessa.

HSY:n vesihuollon asiakasmäärät ja käyttömaksutuloja sekä kerrosneliömetrit ja perusmaksutulot kasvavat pitkällä aikavälillä toiminta-alueemme laajentuessa ja tiivistyessä, vaikka asukaskohtaisen vedenkulutuksen trendi onkin pitkällä aikavälillä laskeva. Vesihuollon maksurakenteen kehittämistä ja seurantaan jatketaan TTS-kaudella edelleen, jotta suunniteltu pitkän aikavälin tulokertymä varmistetaan, velkaantumista hallitaan ja omavaraisuusastetta vahvistetaan suunnitellusti.

Jätehuolto

EU:n jätepuitedirektiivin muutoksella, joka tuli voimaan 2025, tavoitellaan elintarvikejätteen sekä tekstiilijätteen vähentämistä jäsenmaissa. Elintarvikejätettä tulee vähentää elintarviketeollisuudessa 10 % sekä jakelussa, ravintoloissa, ruokapalveluissa ja kotitalouksissa 30 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuosina 2021–2023 syntyneen jätteen määrän keskiarvoon. Muutosdirektiivin edellyttämä tekstiilien tuottajavastuujärjestelmä tulee ottaa käyttöön viimeistään keväällä 2028. Kansallista jätelainsäädäntöä on tarkoitus muuttaa muutosdirektiivin edellyttämien tavoien lainsäädäntöhankkeessa, joka on käynnistynyt tammikuussa 2026. Lakimuutosten tulee olla voimassa viimeistään kesällä 2027 lukuun ottamatta tekstiilien tuottajavastuujärjestelmää, joka tulee ottaa käyttöön edellä kerrotussa aikataulussa. Uusi EU:n pakkaus- ja pakkausjäteasetus (jäljempänä pakkausasetus) tuli voimaan 2025. Tavoitteena on ehkäistä syntyvän pakkausjätteen määrää, edistää pakkausten uudelleenkäyttöä ja uudelleentäyttöä sekä lisätä pakkausten korkealaatuisuutta kierrätystä. Pakkausasetuksessa säädettyihin velvoitteisiin liittyy siirtymäaikoja. Kansalliset täytäntöönpanotoimet toteutetaan vastaavasti vaiheittain. Ensimmäistä vaihetta koskeva lakiesitys, jossa mm. säädetään valvovista viranomaisista, on annettu keväällä 2026. Suunnitelmakaudelle ajoittuu myös jätelain kokonaisuudistus, jossa jätelaki korvataan kiertotalouslailla. Uudistusta valmistelleen työryhmän mietintö julkaistiin helmikuussa 2026. Vaiheittain etenevää uudistusta koskeva ensimmäinen lakiesitys, jossa mm. ehdotetaan säädettäväksi yleinen lajitteluvuolisuus, oli lausuntokierroksella huhtikuussa 2026. Jatkovalmisteluun vaikuttaa myös valmistelussa oleva EU:n kiertotaloussäädös, josta odotetaan komission säädösehdotusta syksyllä 2026.

Seutu- ja ympäristötieto

Uudistetussa ilmanlaatudirektiivissä asetetaan aiempaa tiukemmat raja- ja tavoitearvot useille ilmansaasteille, joilla on merkittäviä vaikutuksia ihmisten terveyteen. Direktiivin tiukkeneminen lisää velvoitteita ilmansuojelutyöhön ja sen suunnitteluun sekä edellyttää laajaa yhteistyötä, toimenpiteitä ja riittäviä resursseja. HSY:llä on hyvät valmiudet vastata uusiin vaatimuksiin ja tukea kaupunkien ilmansuojelutyötä. Uudet raja-arvot tulee saavuttaa viimeistään 1.1.2030 mennessä. Jos näyttää siltä, että raja-arvoja ei saavuteta v. 2030 mennessä, tulee tehdä ilmanlaadun etenemissuunnitelma jo v. 2028 loppuun mennessä. Nykytilassa uudet raja-arvot ylittyisivät katupölyn vuoksi.

Kaupunkien strategioissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet ovat säilyneet kunnianhimoisina, mutta tavoitteiden määräajat lähestyvät ja helpoimmat toimenpiteet on jo suurelta osin toteutettu, mikä lisää vaatimuksia SYTin tiedontuotannolle.

2 Strategiset tavoitteet

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 perustuu HSY:n strategiaan vuoteen 2035 sekä omistajaohjaustavoitteisiin. Valittujen strategisten painopisteiden ja päämäärien toteuttamisen tueksi on asetettu 3 erilaista ohjelmakokonaisuutta. Strategisten päämäärien seuranta tapahtuu mittareiden kehittymisen raportoinnilla sekä ohjelmien etenemisen ja niihin liittyvien toimenpiteiden toteutumisen raportoinnilla.

Strategian 2035 kolme painopistettä sekä niitä toteuttavat yhteensä 9 kehitysteemaa ovat:

Strategian painopiste	Kehitysteemat
Turvallisuus	Toimintavarmuus, toiminnan jatkuvuus, varautuminen ja resilienssi
	Turvallisuuskulttuuri ja -osaaminen
	Tietoturva ja fyysinen turvallisuus
Talous	Talouden tasapaino ja saneerausvelan hallinta
	Sujuvat ja tehokkaat prosessit sekä kustannustietoisuuden kulttuuri
	Hankintojen kehittäminen
Vastuullisuus	Ilmastovaikutusten ja sekajätteen määrän vähentäminen
	Vastuulliset hankinnat
	Perustehtävissä kehittyminen ja vastuullinen johtaminen

Valittujen strategisten painopisteiden ja niiden toteuttamisen seuraamiseksi asetettujen mittarien tavoitteet vuodelle 2027 on esitetty alla olevassa taulukossa. Taulukossa on esitetty myös strategisten mittareiden toteumat vuosina 2024–2025, sekä vuoden 2026 ennusteet.

Strategian painopiste & Mittarit	Toteuma 2024	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoite 2027	Tavoite 2028	Tavoite 2029	Tavoite 2030	Tavoite 2035
Turvallisuus								
Tapaturmataajuus, LTIF	15,24	-	-	pienenee	pienenee	pienenee	pienenee	0
Tietoturvaindeksi	-	5,8	-	6	7	8	9	10
Turvallisuuskulttuuri-kysely		arvioidaan 2026						
Talous								
Toimintamenot eur / asukas	142	145	149	141	139	137	135	133
Saneerausinvestoinnit, kumulatiivinen toteuma (milj. €)	51	72	55	60	125	195	270	740
Omavaraisuusaste %	27	28	29	30	32	34	> 35	40
Sähköinen asiointi %*	39	44	47	51	56	63	70	80
Vastuullisuus								
Kasvihuonekaasupäästöt, tCO ₂ -ekv/v.	79000	80000	75000	73000	69000	67000	64000	60000
Sekajätteen määrä, kg/asukas/vuosi	122,5	118,5	118	117	114	111	108	87
Asiakastyytyväisyys, asteikko 1...5 *	4,2	4,3	4,1	> 4	> 4	> 4	> 4	>4
eNPS, henkilöstön suosittelevuusindeksi	4	13	3	16	17	18	20	25

*Strategiakauden 2027–2035 mittaustapa muuttunut, taulukon vertailuluvut 2024–2026 esitetty uuden mittaustavan mukaisesti

Toiminta- ja taloussuunnitelma integroi uuden strategian strategiset painopisteet ja omistajaohjaustavoitteet yhdeksi ohjattavaksi kokonaisuudeksi, jossa yhteiset mittarit ja tavoitetaulukot varmistavat läpinäkyvän, johdonmukaisen ja tavoitteisiin kytkeytyvän seurannan.

Alla olevassa taulukossa on kuvattu omistajakuntien asettamat strategisia mittareita täydentävät omistajaohjaustavoitteet ja mittarit HSY:lle 2027–2029 sekä tavoitearvot vuodelle 2027.

Omistajaohjaustavoitteet & Mittarit	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoite 2027
Tuottavuuden parantaminen ja talouden tasapaino			
Käyttömenojen tuottavuusindeksi ****	97,8	98,9	paranee 0,5 % vuodesta 2026
Toimintamenot, euroa/asukas	145	149	141
Omavaraisuusaste, % **	28	29	30
Kestävyystavoitteet***			
Sekajätteen määrä, kg/asukas/vuosi	118,5	118	117
HSY:n kasvihuonepäästöt, tCO ₂ -ekv./v.	80000	75000	84000
Ympäristövaikutusten vähentämisen lisätoimenpiteiden käyttöönotto ja uusien toimenpiteiden kartoittaminen, typpioksiduuli (N ₂ O) päästöjen vähentäminen			vähenee vuodesta 2026
Vesihuollon toimivuus paranee			
Verkostojen saneerausinvestointien toteuma, milj. €/v.	72	55	60
Verkostojen saneerausinvestointien kumulatiivinen toteuma vuodesta 2021 lähtien, kumulatiivisen vuosikohtaisen toteuman keskiarvo milj. €/v.	45	47	paranee vuodesta 2026
Asiakastyytyväisyys pysyy hyvällä tasolla			
Vesihuollon asiakastyytyväisyys, asteikko 1...5 *****	4,3	4,1	4,0
Jätehuollon asiakastyytyväisyys, asteikko 1...5 *****	4,3	4,1	4,0

Muut omistajalinjaukset:

- Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko
- Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoi prosentiosuuden hankinnoista, joissa on käytetty työllistämisehtoa

* Raportointiin tulee sisältyä tuottavuusindeksin kehittyminen (edellisten vuosien tiedot). Tuottavuusindeksi 2021 = 100

** Omavaraisuusasteen tulee olla vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään 35 %, ja pidemmällä aikavälillä vähintään 40 %

*** HSY seuraa tämän tavoitteen ja sen mittareiden lisäksi myös kierrätysastetta ja raportoi sen kehityksestä jäsenkunnille vuosittain

****kerrosneliöiden kehitys oletettu lineaariseksi raportointihetkellä saatavilla olevien datapisteiden välillä, indeksin tiedot voivat vielä tarkentua

*****toimialakohtaista asiakastyytyväisyyserottelua ei saatavilla, toteuma ja ennuste esitetty HSY-tasolla

2.1 Turvallisuus

Turvallisuusohjelmassa turvataan arjen toimivuus kaikissa olosuhteissa osana yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria. Toimintaan kohdistuviin häiriöihin varaudutaan ennakoivasti, ja kykyä toimia poikkeustilanteissa sekä palautua vakavista häiriöistä vahvistetaan suunnitelmallisesti. Varautuminen on järjestelmällistä ja perustuu säännölliseen harjoitteluun, nopeasti toimivaan häiriötilanteiden hallintaan sekä hallittuun palautumiseen.

Toimintavarmuutta ja toiminnan jatkuvuutta kehitetään kokonaisvaltaisesti. Varautumista ja kriisinkestävyyttä vahvistetaan yhtenäisillä toimintamalleilla, materiaallisen varautumisen ratkaisuilla, jatkuvalla skenaariotyöllä sekä lainsäädännön vaatimukset huomioivalla suunnittelulla. Lisäksi kehitetään ilmastomuutokseen sopeutumiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja, joilla tuetaan toiminnan resilienssiä pitkällä aikavälillä.

Turvallisuuskulttuuria ja -osaamista vahvistetaan arjen käytännöissä. Henkilöstöä tuetaan toimimaan turvallisuuden tekijöinä, ja kyvykkyyttä toimia ennalta-arvaamattomissa tilanteissa lisätään. Johtamisessa painotetaan esimerkillisyyttä, työturvallisuutta ja säännöllistä harjoittelua. Psykologista turvallisuutta vahvistetaan osana toimintakulttuuria, jotta avoin vuorovaikutus ja turvallinen työskentely mahdollistuvat.

Tietoturvallisuutta ja fyysistä turvallisuutta parannetaan suojaamalla kriittinen infrastruktuuri ja tietojärjestelmät hallitun arkkitehtuurin ja tietoturvaa tukevien teknisten ratkaisujen avulla. Lisäksi kehitetään turvallisuus- ja varautumisviestintää siten, että viestintä on ennakoivaa, nopeaa ja luottamusta vahvistavaa. Samalla varaudutaan informaatiovaikuttamiseen ja muihin toimintaa häiritseviin ilmiöihin.

Turvallisuusohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan KPI-mittareilla, jotka ovat tapaturmataajuus, tietoturvaindeksi sekä turvallisuuskulttuurin kehittymistä kuvaava kysely. Lisäksi seurataan ohjelmallisten tavoitteiden toteutumista.

2.2 Talous

Talousohjelmassa varmistetaan HSY:n talouden kestävyys ja tasapaino pitkällä aikavälillä. Omavaraisuutta lisätään ja velkaantumista hillitään tulorahoituksen, käyttötalouden ja investointien muodostamaa kokonaisuutta hallitsemalla. Vesihuoltoverkoston saneerausinvestointeja lisätään suunnitelmallisesti, jotta saneerausvelan kasvu estetään ja toimintavarmuus turvataan pitkällä aikavälillä. Palvelut tuotetaan asiakkaille laadukkaasti ja kustannustehokkaasti.

Talouden tasapainoa parannetaan hallitsemalla tuottojen ja kulujen suhdetta sekä kohdentamalla investointeja tarpeen ja riskien perusteella. Palvelujen hinnoitteluperiaatteita kehitetään ja niistä viestitään selkeästi. Kustannustietoisuutta ja toiminnan tehokkuutta vahvistetaan kaikessa

tekemisessä. Samalla huolehditaan siitä, että taloudelliset tavoitteet ovat tasapainossa turvallisuus-, ympäristö- ja lakisäätteiden velvoitteiden ja tavoitteiden kanssa.

Sujuvat ja tehokkaat prosessit ovat keskeinen osa talousohjelmaa. Vastuita selkeytetään ja prosesseja tehostetaan hyödyntämällä esimerkiksi digitalisaatiota, data-analytiikkaa ja uusia teknologioita, mukaan lukien tekoäly. Päätöksentekoa tukee ajantasainen, laadukas ja analysoitu tieto. Sähköistä asiointia edistetään ja asiakaskokemusta mitataan säännöllisesti, jotta palveluja voidaan kehittää vaikuttavasti.

Hankinnoissa tavoitellaan kustannussäästöjä ja parempaa vaikuttavuutta. Yhteisiä toimintamalleja ja puitesopimuksia hyödynnetään entistä laajemmin, ja hankinnoissa painotetaan hinnan ohella laatua ja elinkaarikustannuksia. Hankintojen tehostamista tuetaan edelleen kategoriamallin avulla. Talouden ja toiminnan johtamista kehitetään vakioimalla raportointikäytäntöjä ja vahvistamalla henkilöstön talous- ja hankintaosaamista.

Talousohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan selkeillä mittareilla. Keskeisiä mittareita ovat muun muassa toimintamenot asukasta kohden, saneerausinvestointien kumulatiivinen toteuma, omavaraisuusaste sekä sähköisen asioinnin osuus. Lisäksi seurataan ohjelmallisten tavoitteiden toteutumista osana strategian kokonaisohjausta ja raportointia. Mittareiden avulla varmistetaan talouden tasapainon kehittyminen ja toiminnan jatkuva parantaminen.

2.3 Vastuullisuus

Vastuullisuusohjelmassa edistetään puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta yhdessä henkilöstön, asiakkaiden ja kumppaneiden kanssa. Toiminnan ilmasto- ja ympäristövaikutuksia sekä syntyvän sekajätteen määrää vähennetään järjestelmällisesti osana perustehtävien toteuttamista. Samalla asukkaita ohjataan vastuulliseen kulutuskäyttäytymiseen viestinnän, neuvonnan ja erilaisten kannustavien ratkaisujen avulla. Kaikessa toiminnassa korostetaan läpinäkyvyyttä, vastuullisuutta ja luotettavaa toimintatapaa.

Ilmastovaikutusten ja ympäristökuormituksen vähentäminen perustuu omien suorien päästöjen pienentämiseen tuotantoprosesseja kehittämällä. Jätevedenpuhdistuksen typpioksiduulipäästöjä pyritään omistajaohjauksen asettamien tavoitteiden mukaisesti vähentämään edelleen jo käyttöön otetuilla keinoilla sekä kehittämällä uusia toimenpiteitä toimialojen yhteistyönä. Kotitalouksien jätteiden lajittelua tehostetaan muun muassa pilottien, asiakaslähtöisten ratkaisujen ja neuvonnan keinoin. Tavoitteena on vähentää syntyvän sekajätteen määrää ja tukea kiertotalouden toteutumista koko toimialueella.

Hankinnoissa vastuullisuutta vahvistetaan ottamalla huomioon epäsuorat ilmastopäästöt, kiertotalouden periaatteet, luonnon monimuotoisuus sekä sosiaalinen vastuu. Yhtenäisillä ja kustannustehokkailla toimintamalleilla pyritään varmistamaan, että hankinnat tukevat vastuullisuustavoitteita ja vaikuttavat myönteisesti koko arvoketjuun.

Vastuullisuusohjelmassa huomioidaan myös ympäristön ja asukkaiden hyvinvointi. Toiminnan lähiympäristöhaittoja vähennetään, HSY:n omilla alueilla toteutetaan monimuotoisuutta lisääviä luontotekoja. Myös luontojalanjäljen laskentaa kehitetään. Lisäksi toimitaan aktiivisesti alueen ilmanlaadun ja vesistöjen tilan parantamiseksi. Asukkaita tuetaan vastuullisessa elämäntavassa kehittämällä viestinnän ja neuvonnan vaikuttavuutta sekä vastuullisuusraportointia ja sidosryhmäviestintää.

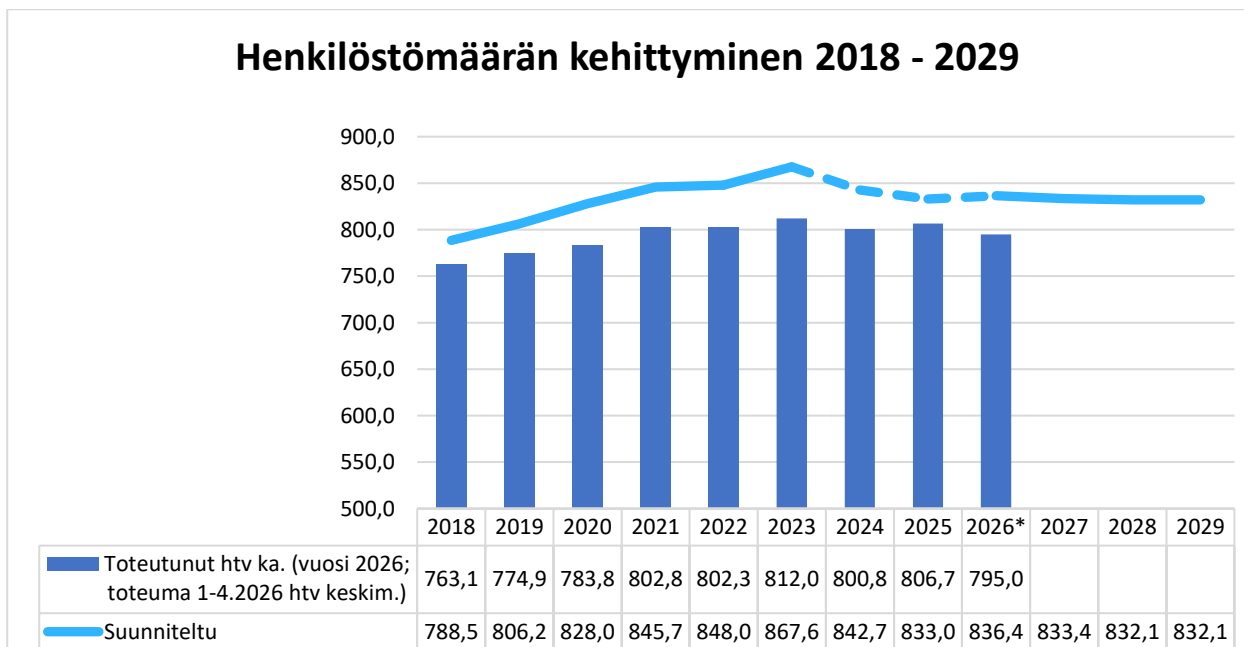
Perustehtävissä kehittyminen ja vastuullinen johtaminen ovat vastuullisuusohjelman läpileikkaavia lähtökohtia. Sisäisten prosessien sujuvuutta ja arjen toimivuutta parannetaan, henkilöstön osaamiseen ja hyvinvointiin panostetaan ja yhteistyötä vahvistetaan. Toimintaa ohjaa jatkuvan parantamisen periaate, jonka avulla varmistetaan, että vastuullisuus toteutuu johdonmukaisesti kaikessa toiminnassa.

Vastuullisuusohjelman etenemistä ja vaikuttavuutta seurataan neljällä numeerisella mittarilla: kasvihuonekaasupäästöt, syntyvän sekajätteen määrä, asiakastyytyväisyys sekä henkilöstön suosittelijuuksindeksi (eNPS). Lisäksi seurataan ohjelmallisten tavoitteiden toteutumista osana strategian kokonaisohjausta ja raportointia.

3 Henkilöstö

3.1 Henkilöstömäärän kehittyminen

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu henkilöstösuunnitelmassa 2026–2028. Henkilöstösuunnitelman vuoden 2027 keskimääräinen henkilöstömäärä noudattaa linjausta, että henkilöstömäärämme ei nouse, vaan pystymme vastaamaan tulevaisuuden edellyttämiin muutoksiin ensisijaisesti tehtävien muutoksilla ja vain perustellusta syystä henkilöstömäärämme voi nousta. Vuoden 2027 keskimääräinen henkilöstömäärä on suunnitelmassa yhteensä 833,4 henkilötyövuotta. Henkilöstösuunnitelma päivitetään syksyn lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä.



4 Riskienhallinta

HSY:n riskienhallinta on osa johtamisjärjestelmää ja jatkuvaa toimintaa kaikilla organisaatiotasolla. Riskit tunnistetaan, arvioidaan ja hallitaan osana päivittäistä toimintaa ja toiminnan suunnittelua. Riskeille nimetyt omistajat vastaavat hallintatoimenpiteiden toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Riskienhallinta kattaa strategiset, operatiiviset, taloudelliset ja vahinkoriskit, joita hallitaan riskikarttojen, Riski-järjestelmän ja vuosikellon mukaisen seurannan avulla osana johtamista ja päätöksentekoa.

Riskienhallinta tukee toiminnan laillisuutta, jatkuvuutta ja häiriönsietokykyä sekä sisältää varautumisen häiriötilanteisiin ja prosessiturvallisuuden kehittämisen. HSY tekee yhteistyötä viranomaisten ja Huoltovarmuuskeskuksen kanssa varmistaakseen palvelujen toimintakyvyn myös poikkeusoloissa.

4.1 Vesihuolto

Operatiivinen riskienhallinta rakentuu vesihuollon toimialalla WHO:n ohjeistukseen pohjautuviin WSP- ja SSP-malleihin, joiden avulla hallitaan tuoteturvallisuutta, ympäristöterveysriskejä ja toiminnan jatkuvuutta. Vesihuollon tuotantolaitokset ovat laajamittaisia kemikaalien käyttökohteita, ja näihin kohdistuvat Tukesin vaatimukset ovat lisänneet käyttö- ja prosessiturvallisuuden kehittämistoimia jo vuosia. HSY:ssä on toteutettu poikkileikkaavaa prosessiturvallisuushanketta vuodesta 2024 ja prosessiturvallisuuden integrointi HSY:n toimintajärjestelmään valmistui vuoden 2025 aikana. TTS-kaudella 2027–2029 kehitetään edelleen WSP- ja SSP-mallien mukaista osastojen välistä yhteistyötä, kyberturvallisuuden ja fyysisenturvallisuuden riskienarviointeja, toteutetaan tarvittavat auditoinnit sekä varaudutaan viranomaisvalvontaan Lupa- ja valvontaviraston, Elinvoimakeskuksen ja Tukesin ohjelmien mukaisesti.

Strategisen riskienhallinnan osalta vesihuolto keskittyy laajojen kokonaisuuksien ja ilmiöiden riskien tunnistamiseen, vastuiden edelleen selkeyttämiseen ja riskikartan ajantasaistamiseen toimintaympäristön muuttuessa. Vesihuolto on osallistunut aktiivisesti valtakunnalliseen ja kansainväliseen kehittämistyöhön, erityisesti kyber- ja fyysisen turvallisuuden vahvistamiseen VESKY- ja VESFY-hankkeiden kautta, jotka valmistuivat vuosina 2025 ja 2026. Parhailleen käynnissä on HSY:n johtama VESAKKO-hanke, jonka kautta koulutetaan OT-ympäristöjen parissa toimivia asiantuntijoita valtakunnallisessa, YAMK-tasoisessa kyberturvallisuuden koulutusohjelmassa yhteistyössä Metropolia ammattikorkeakoulun kanssa. Lisäksi HSY:n vesihuollolla on keskeinen rooli valtakunnallisessa huoltovarmuustyössä Vesihuoltopoolissa sekä HVO:n ELVAR-toimikunnassa ja Digipoolin kyberturvaryhmässä.

4.2 Jätehuolto

Jätehuollossa riskienhallinta on osa päivittäisiä prosesseja, ja henkilöstö osallistuu siihen systemaattisesti arvioinnin, suunnittelun ja käytännön toimien kautta. Operatiivisessa toiminnassa varaudutaan toimintakatkoihin ja häiriöihin dokumentoiduilla menettelytavoilla, jotka ehkäisevät vahinkoja ja minimoivat niiden vaikutukset. Prosessiturvallisuuden merkitys on korostunut, kun vaarallisten kemikaalien määrät prosesseissa ovat kasvaneet. Kemikaaleja varastoidaan ja käsitellään aiempaa enemmän, mikä on myös johtanut toiminnan luvanvaraisuuteen (Tukes). Kemikaalimäärien kasvu lisää samalla riskejä ja edellyttää aiempaa systemaattisempaa turvallisuuden hallintaa. Vaatimustenmukaisuutta vahvistetaan Tukesin Ämmäsuolle myöntämien kemikaalilupien mukaisesti itsearvioinneilla ja kehittämistoimilla yhteistyössä vesihuollon kanssa. Ympäristöluvan alaista toimintaa valvovat Lupa- ja valvontavirasto ja kuntien ympäristösuojeluviranomaiset, ja Ämmäsuon ekoteollisuuskeskus kuuluu ympäristölupien valvonnan korkeimpaan luokkaan.

TTS-kaudella jatketaan kokonaisvaltaisen riskienhallinnan (KoRi) kehittämistä yhteistyössä jätehuollon johdon, ERM-ryhmän ja KoRi-työryhmän kanssa. Varautumiskypsyyttä vahvistetaan erityisesti häiriötilannejohtamisessa, jossa keskeistä on tilannekuvan muodostaminen, häiriöiden yhdenmukainen luokittelu ja tarkoituksenmukaisten toimenpiteiden nopea käyttöönotto. Jätehuolto osallistuu myös aktiivisesti Huoltovarmuuskeskuksen jätehuoltopooliin varmistamaan alan toimintavarmuutta poikkeusoloissa.

4.3 Seutu- ja ympäristötieto

Seutu- ja ympäristötiedon riskienhallinta perustuu tunnistettujen riskien systemaattiseen arviointiin, mahdollisten uusien riskien kartoittamiseen ja hallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Tulosalueen johtoryhmä tarkastelee riskikokonaisuutta säännöllisesti ja pyrkii riskitason pienentämiseen tehokkailla hallintatoimilla. Ilmanlaadun mittaustoiminnassa varaudumme häiriö- ja poikkeustilanteisiin, erityisesti ilmanlaatutiedon ja sen viestinnän jatkuvuuden turvaamiseen. SYTin tietojärjestelmien ylläpidossa ja kehittämisessä painotetaan alihankkijoiden aktiivista ohjausta ja sopimusten hyvää hallintaa toimintavarmuuden varmistamiseksi.

5 Kuntayhtymän talous

5.1 Tuloslaskelma

x 1000 eur	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	501 027	525 301	552 868	573 755	591 608	5,2 %
Myyntituotot	491 430	516 392	544 372	563 976	582 482	5,4 %
Kuntaosuudet	4 566	4 200	4 300	4 800	4 917	2,4 %
Muut tuotot	5 031	4 709	4 197	4 980	4 209	-10,9 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	2 943	3 101	3 200	3 200	3 200	3,2 %
TOIMINTAMENOT	-210 608	-227 565	-231 459	-235 898	-239 805	1,7 %
Henkilöstömenot	-56 922	-58 269	-60 187	-61 556	-62 696	3,3 %
Palvelujen ostot	-113 104	-118 180	-120 468	-122 417	-124 647	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-30 771	-34 466	-34 042	-34 808	-35 637	-1,2 %
Muut toimintakulut	-9 811	-16 651	-16 762	-17 118	-16 825	0,7 %
TOIMINTAKATE	293 362	300 836	324 610	341 057	355 003	7,9 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	-79 114	-78 813	-78 894	-79 023	-79 225	0,1 %
VUOSIKATE	214 249	222 023	245 716	262 034	275 778	10,7 %
POISTOT	-196 034	-184 320	-181 830	-186 492	-192 875	-1,4 %
TILIKAUDEN TULOS	18 214	37 703	63 885	75 542	82 903	69,4 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	318	318	318	296	72	0,1 %
TULOVEROT	0	-1 093	-2 842	-3 355	-3 752	160,0 %
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	18 532	36 928	61 361	72 483	79 223	66,2 %
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	241,3 %	234,0 %	242,2 %	246,6 %	250,0 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista*	99,9 %	103,5 %	114,5 %	122,2 %	128,6 %	

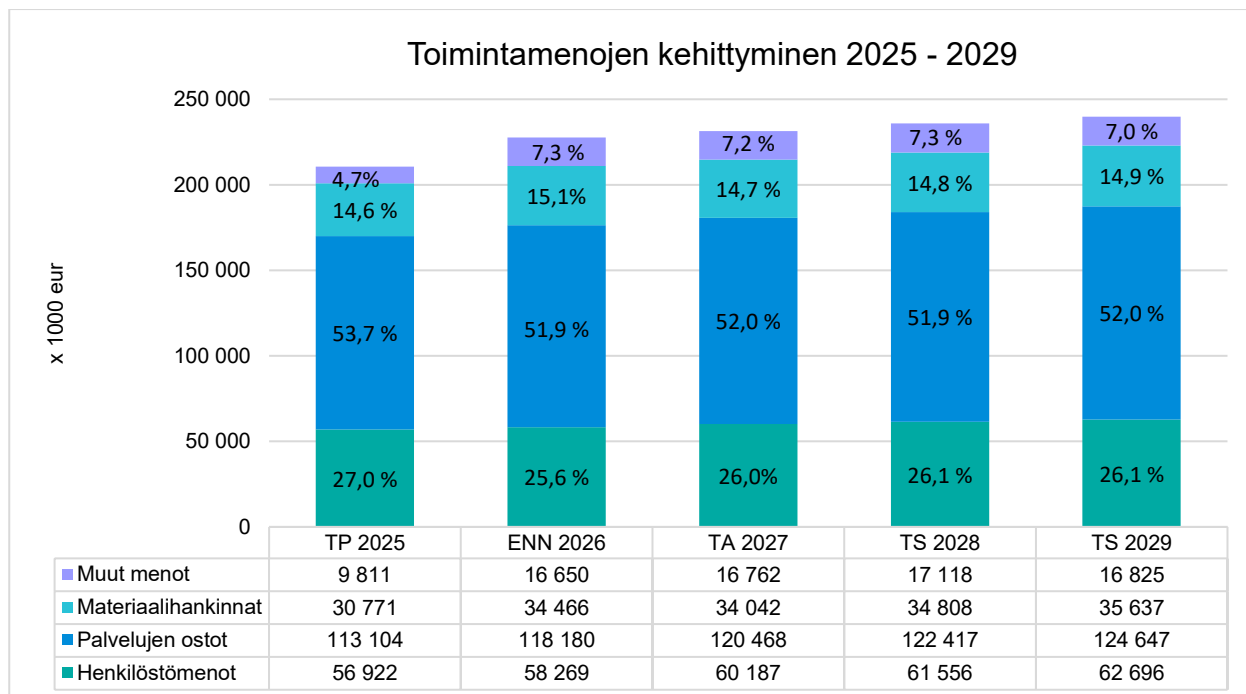
*) Tunnusluku kuvaa kuntayhtymän tulo-rahoituksen riittävyyttä investointien rahoittamiseksi. Kun tunnusluku on 100 % tai enemmän, tulo-rahoituksen voidaan katsoa olevan riittävä. Jos vuosikate on keskimääräistä investointitasoa pienempi (tunnusluku < 100 %), kuntayhtymä joutuu rahoittamaan osan investoinneista ulkopuolisella lainarahoituksella.

Toimintatuotot

HSY:n toimintatuotot vuonna 2027 ovat 552,9 milj. euroa eli 27,6 milj. (5,2 %) euroa enemmän vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Vesihuollon käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 5 % ja suunnitelmavuosille 2028 4 % ja 2029 3 % korotusta. Perusmaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 8 %. Suunnitelmavuosien 2028 ja 2029 vastaavat korotukset ovat 6 % vuosittain. Jätehuollon tulokertymää lisää erityisesti hinnankorotukset astiantyhjennysmäärien pysyessä lähes ennallaan. Jätehuollon hintoihin suunnitellaan talousarviovuodelle keskimäärin 2,6 % korotusta.

Toimintamenot

HSY:n toimintamenot vuonna 2027 ovat 231,5 milj. euroa, joka on 3,9 milj. (1,7 %) euroa enemmän kuin vuoden 2026 ennusteessa. Toimintamenojen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset. Vuonna 2027 toimintakuluista noin 52 % koostuu palveluiden ostoista kuten jätteen kuljetuspalvelujen ostoista, IT-kuluista, asiantuntijapalveluista sekä rakentamis- ja kunnossapitopalveluista. Henkilöstökulujen osuus on noin 26 %, materiaalihankinnat 15 % sekä muut kulut 7 %. Henkilöstökuluihin sisältyy palkkaratkaisun vaikutukset; 3,9 % vuodelle 2027, vuodelle 2028 2,6 % ja vuodelle 2029 2 %. Jos tarkempaa tietoa ei ole ollut saatavilla, suunnittelun lähtökohtana on käytetty suunnitelmakaudelle 2 prosentin inflaatio-olettamaa.



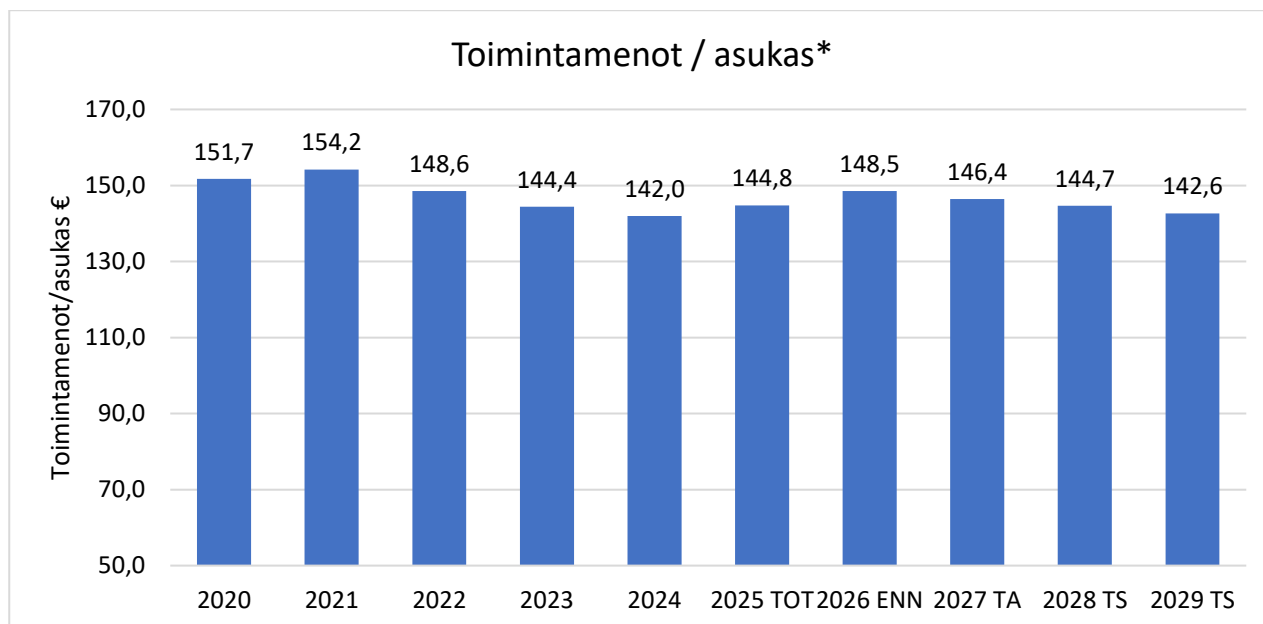
Tuloksen muodostuminen

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate talousarviovuonna 2027 on 324,6 milj. (58,7 %) euroa, kun sen vuonna 2026 ennustetaan olevan 300,8 milj. (57,3 %) euroa. Ero johtuu suurelta osin myyntituottojen arvioidusta kasvusta vuonna 2027. Hintamuutokset vaikuttavat myyntituottoihin positiivisesti suunnitelmakaudella. Suunnitelmavuonna 2028 toimintakate paranee ja on 341,1 milj. (59,4 %) euroa ja vuonna 2029 355,0 milj. (60,0 %) euroa.

Nettorahoituskulut vuonna 2027 ovat 79,1 milj. euroa. Korkokuluista 53,7 milj. euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Peruspääoman korko, jota jäsenkunnat alkoivat periä vuodesta 2021, oli vuosina 2023–2024 1,0 % ja vuodesta 2025 alkaen 1,5 %. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 200 000 euron osinkotuotot Uudenmaan Voima Oy:ltä vuosille 2027–2029. Suunnitelmakauden aikana nettorahoituskulut kääntyvät pieneen nousuun ollen vuonna 2028 79,4 milj. euroa.

Talousarviovuoden 2027 tilikauden ylijäämä on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen, varausten muutosten ja tuloverojen jälkeen 61,4 milj. euroa ylijäämäinen, vuonna 2028 72,5 milj. euroa ylijäämäinen ja vuonna 2029 79,2 milj. euroa ylijäämäinen.

Tuottavuuden kehittyminen



*Vuoden 2021 rahassa (merkittävät kertaluonteiset erät ja keskimääräinen inflaation vaikutus eliminoitu)

Toimintaympäristön epävarmuudet ja erityisesti Lähi-idän sotatilanne luovat epävarmuuksia. Sotatilanteen vaikutukset talouteen syntyvät erityisesti energiamarkkinoiden sekä tuotantoketjujen häiriöiden ja kustannuspaineiden kautta. Keskuspankki EKP arvioi inflaatoriskien kasvaneen ja koronnostoja arvioidaan tulevan vielä vuodelle 2026. Lähi-idän

konflikti hidastaa Suomen talouden elpymistä, mutta taantumaa koskevat arviot ovat tässä vaiheessa ennenaikaisia.

Tuottavuuden kehittymistä kuvaa toimintamenojen ja jäsenkaupunkien asukasmäärän suhde. Tuottavuustavoitteena on 1,5 % vuotuinen parannus. Tuottavuus ilmoitetaan ilman merkittäviä kertaluonteisia eriä vuoden 2021 rahassa siten, että inflaation vaikutus on poistettu. Väkiluvun arvioidaan kasvavan keskimäärin 1,1 % vuosivauhdilla suunnittelukaudella 2027–2029.

Jäsenkuntien maksuosuudet

Kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti HSY perii jäsenkunniltaan maksuosuudet muista kuin vesihuollon tai jätehuollon tehtävistä. Maksuosuudet jaetaan jäsenkuntien asukasluvun suhteessa siten, ettei yhden kunnan maksuosuus voi olla yli 50 % ja se on vähintään 1 %. Kuntaosuuksien jakautuminen kunnittain on esitetty alla olevassa taulukossa (jako asukasmäärien 31.12.2025 mukaisesti).

x 1 000 euroa						Muutos- %
	TP 2025	TA 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	2027/2026
Kuntaosuudet						
- Seutu- ja ympäristötiedon toimintaan	4 900	4 816	4 852	4 846	4 917	
- Aikaisempien vuosien ylijäämän hyvitys	-334	-616	-552	-46	0	
Laskutettava kuntaosuus	4 566	4 200	4 300	4 800	4 917	2,4 %
Kuntaosuudet jäsenkunnittain	Osuus-%	TA 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	
Helsinki	50,0 %	2 100	2 150	2 400	2 459	
Espoo	27,6 %	1 154	1 186	1 324	1 356	
Kauniainen	1,0 %	42	43	48	49	
Vantaa	21,4 %	904	921	1 028	1 053	
Yhteensä	100,0 %	4 200	4 300	4 800	4 917	

Kuntaosuuksilla katetaan se osuus seutu- ja ympäristötiedon tehtävien hoidosta aiheutuvista kustannuksista, jota ei voida kattaa tulosalueen muilla myyntituotoilla tai ulkopuolisella hankerahoituksella. Seutu- ja ympäristötiedon tulosalueen aiempien vuosien ylijäämäisistä tuloksista kertynyt kumulatiivinen ylijäämä hyvitetään laatimalla tulosalueen budjetti alijäämäiseksi siten, ettei kuntaosuuksia laskuteta täysimääräisinä. Vuoden 2026 tulossennusteen mukainen kumulatiivinen ylijäämä on noin 0,598 milj. euroa. Ylijäämä on kohdistettu vahvan etupainotteisesti siten, että eniten ylijäämää käytetään vuonna 2027.

Perustamislainoista jäsenkunnille maksettavat korot

Jäsenkuntalainojen korko on vuodesta 2013 alkaen sidottu Suomen valtion 10 vuoden sarjaobligaatoin tuottoon lisättynä 2,0 prosenttiyksikön lainamarginaalilla. Korko on kuitenkin aina vähintään 5,30 %. Vuonna 2019 aloitettiin ensimmäiset lainanlyhennykset (Laina A) ja vuonna 2024 alkoivat loppujenkin jäsenkuntalainojen lyhennykset (Laina B ja Laina C). Yhteenvedo jäsenkuntalainoista on esitetty seuraavassa taulukossa.

x 1 000 euroa	TA 2027			TS 2028			TS 2029		
	Pääoma 31.12.	Lyhennykset	Korot	Pääoma 31.12.	Lyhennykset	Korot	Pääoma 31.12.	Lyhennykset	Korot
Helsinki	572 299	18 461	31 066	553 838	18 461	30 087	535 377	18 461	29 109
Espoo	218 310	7 042	11 850	211 268	7 042	11 477	204 225	7 042	11 104
Kauniainen	3 698	119	201	3 579	119	194	3 460	119	188
Vantaa	195 923	6 320	10 635	189 603	6 320	10 300	183 283	6 320	9 965
Yhteensä	990 230	31 943	53 752	958 288	31 943	52 059	926 345	31 943	50 366

5.2 Investoinnit

x 1 000 euroa			TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
	TP 2025	ENN 2026				
Vesihuollon investoinnit	186 768	194 680	196 877	200 197	203 514	1,1 %
Jätehuollon investoinnit	17 272	16 182	17 535	17 485	18 850	8,4 %
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	283	230	180	180	180	-21,7 %
Yhteiset palvelut	-3 001	1 603	2 000	1 212	330	24,8 %
<i>Asiakkuudet ja viestintä investoinnit</i>	1 502	490	575	325	180	17,3 %
<i>Hallinto & oikeudellinen ohjaus investoinnit</i>	0	70	80	25	80	14,3 %
<i>Tietohallinnon investoinnit</i>	202	1 043	1 145	562	70	9,8 %
<i>Talous ja strateginen ohjaus investoinnit</i>	28	0	200	300	0	-
<i>Tukipalvelujen investoinnit</i>	-4 734	0	0	0	0	-
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	201 321	212 695	216 592	219 074	222 874	1,8 %

Suunnitelmakaudella investointeja toteutetaan keväällä 2026 laaditun 20 vuoden investointiohjelman mukaisesti. Vesihuollon investointien taso säilyy suunnitelmakaudella korkealla tasolla johtuen pääosin jäsenkuntien edelleen korkeana säilyvästä infrastruktuuri-investointien tasosta. Lisäksi HSY:n omien investointien osalta korostuvat verkostosaneeraukset sekä turvattu juomavesiteemaan liittyvät hankkeet. Tavoitteena on määrätietoisesti nostaa saneerausinvestointien määrää vuositasolla. Keskeisiä projekteja ovat vesihuoltotunnelit, verkostosaneeraukset sekä veden- ja jätevedenkäsittelyn kehittäminen. Lisäksi käynnistyvät suuret infrahankkeet, kuten raitiotiet, sekä Ilmalan vesitornin saneeraus.

Jätehuollossa investoinnit kohdistuvat alue- ja käsittelypalveluiden ylläpitoon, ympäristölupavelvoitteiden täyttämiseen sekä toiminnan turvallisuuden ja ympäristökestävyyden varmistamiseen. Suunnitelmakaudella toteutetaan Sortti-asemien ja käsittelylaitosten vuosittaisia korjaus-, ylläpito- ja kalustoinvestointeja sekä varaudutaan uuden Sortti-aseman toteutukseen.

5.3 Rahoitus

Rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tulorahoitus					
Vuosikate	214 249	222 023	245 716	262 034	275 778
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-6 157	-1 779	-3 397	-3 910	-4 307
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-207 438	-213 445	-217 342	-219 824	-223 624
Rahoitusosuudet investointimenoihin	6 117	750	750	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	6 770	7 549	25 727	39 050	48 597
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	75 000	110 000	102 300	92 400	87 900
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-111 348	-118 304	-127 764	-131 254	-136 264
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	892	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-1 235	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	-36 691	-8 304	-25 464	-38 854	-48 364
Rahavarojen muutos	-29 921	-755	262	196	233
Rahavarat 31.12.	13 200	12 444	12 706	12 902	13 135
Rahavarat 1.1.	43 120	13 200	12 444	12 706	12 902
Rahoituslaskelman tunnuslukuja					
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä, eur	-195 633	-100 346	-2 445	84 162	127 692
Investointien tulorahoitus %	106,4 %	104,4 %	113,4 %	119,6 %	123,7 %
Lainanhoitokate	1,6	1,55	1,59	1,64	1,67
Kassan riittävyys (pv)	7,9	7,1	7,1	7,1	7,1

Toiminnan ja investointien rahavirta pysyy positiivisena suunnitelmakaudella riittävän vuosikatteen vuoksi. Tulorahoitus ei kuitenkaan riitä täysin kattamaan investointeja ja nykyisten lainojen lyhennyksiä, joten suunnitelmakaudella joudutaan nostamaan edelleen uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 283 milj. euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja

lyhennetään kuitenkin suunnitelmakaudella yhteensä noin 395 milj. eurolla, josta 95,8 milj. euroa on jäsenkuntalainojen lyhennyksiä. Eli kokonaisuutena pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä vähenee. Lainojen lyheneminen on nähtävissä rahoituslaskelmassa suunnitelmakaudella negatiivisena rahoituksen rahavirtana.

Taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2027	TS 2029
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 688 501	2 716 876	2 751 638	2 784 220	2 814 219
Vaihtuvat vastaavat	270 562	270 562	270 562	270 562	270 562
Vastaavaa	2 959 063	2 987 438	3 022 200	3 054 782	3 084 781
Oma pääoma (sis. varaukset)	843 902	880 830	942 191	1 014 673	1 093 896
Pitkäaikainen vieras pääoma	1 917 579	1 901 575	1 872 290	1 828 276	1 774 052
- lainat jäsenkunnilta	1 022 173	990 230	958 288	926 345	894 402
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	807 936	823 874	826 532	814 461	792 180
- liittymismaksut	87 470	87 470	87 470	87 470	87 470
Lyhytaikainen vieras pääoma	197 582	205 034	207 719	211 832	216 832
- lainat jäsenkunnilta	31 943	31 943	31 943	31 943	31 943
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	84 711	92 411	96 231	101 391	107 251
- muut lyhytaikaiset	80 928	80 680	79 545	78 497	77 638
Vastattavaa	2 959 063	2 987 438	3 022 200	3 054 782	3 084 781
Omavaraisuusaste (%)	27,6 %	28,6 %	30,9 %	32,9 %	35,1 %

HSY:n oma pääoma kasvaa vuosina 2027–2029 tilikausien ylijäämien kasvaessa. Lisäksi pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä vähenee, kun tulorahoituksella voidaan lyhentää lainoja.

Suunnitelmakaudella omavaraisuusaste vahvistuu strategisten tavoitteiden mukaisesti. Viimeisimmässä tilinpäätöksessä 2025 omavaraisuusaste oli 27,6 % ja omavaraisuusasteen arvioidaan saavuttavan 2029 loppuun mennessä 35 % tason.

Vuoden 2026 lopussa perustamislainoista HSY:n jäsenkunnilta on jäljellä pitkäaikaista lainaa yhteensä 990 miljoonaa euroa, joita lyhennetään vuosina 2027–2029 suunnitelman mukaisesti. Lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2026 lopussa ennusteen mukaan noin 824 milj. euroa, mikäli vuoden 2026 tulorahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosiennusteen mukaisesti. Myös pitkäaikaiset lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta vähenevät suunnitelmakaudella.

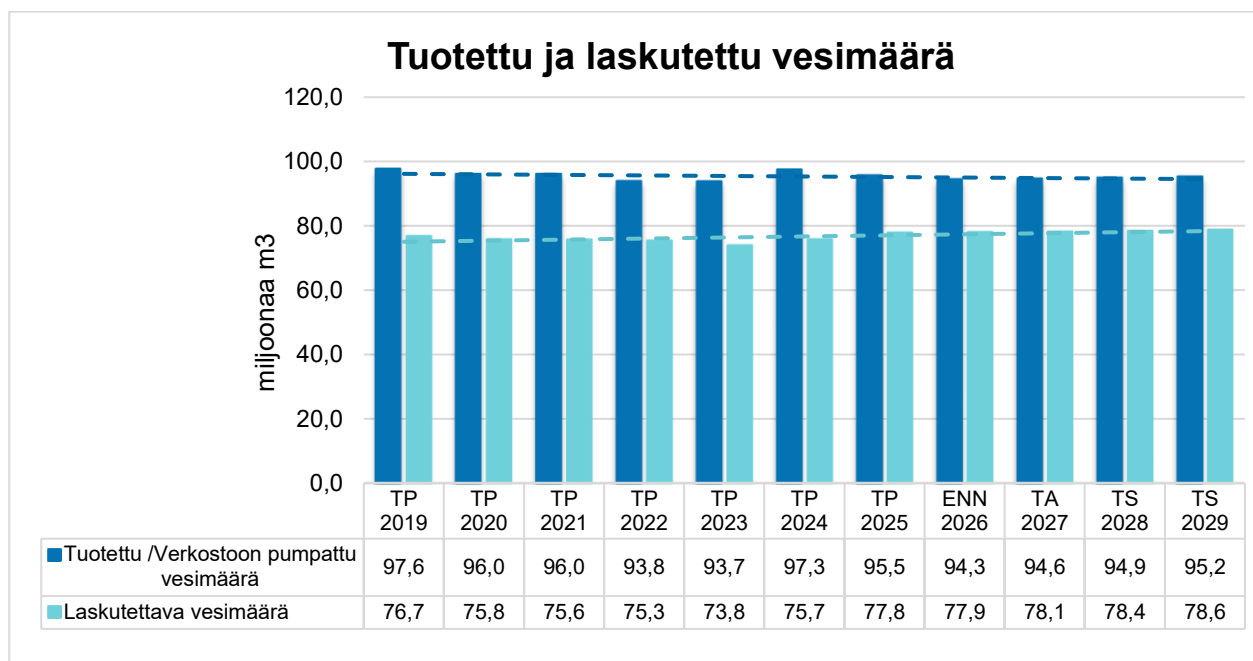
6 Toimialakohtaiset erittelyt

6.1 Vesihuolto

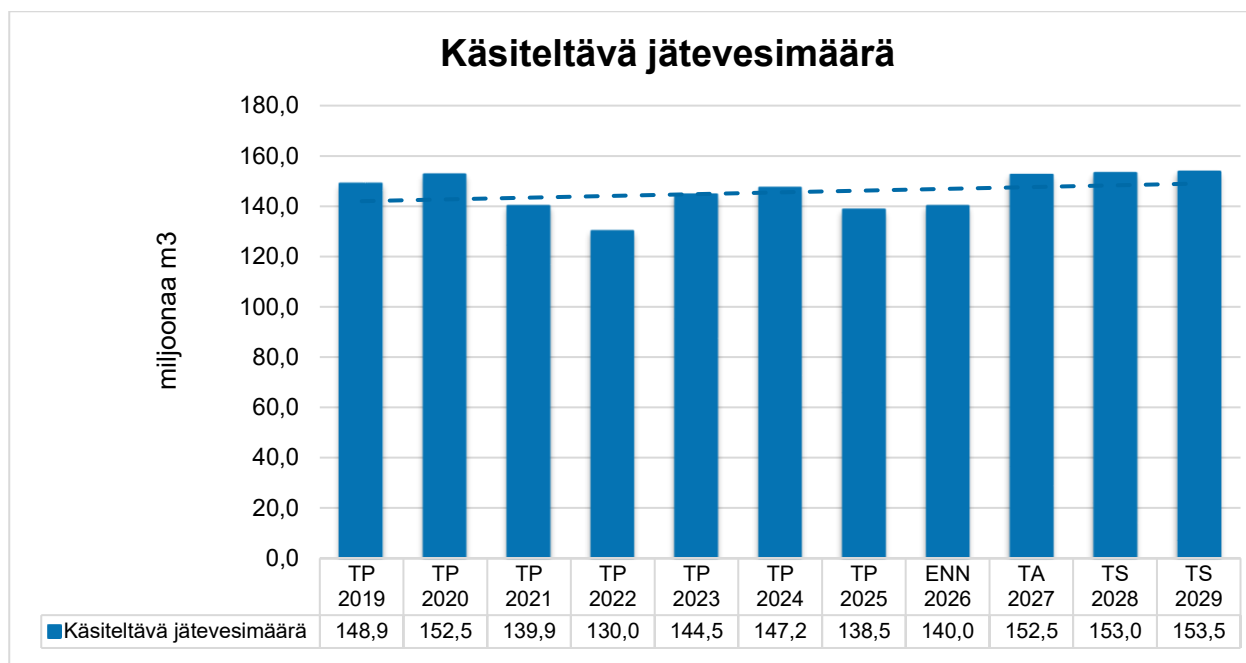
6.1.1 Keskeisten tehtävien kuvaus

Vesihuollon toimiala tuottaa ja toimittaa korkealaatuista juomavettä yli miljoonalle pääkaupunkiseudun asukkaalle, viemäriä alueen jätevedet ja hulevedet sekä puhdistaa tehokkaasti kaupunkilaisten ja teollisuuden jätevedet. Toiminnan sivuvirroista tuotetaan multatuotteita sekä omassa toiminnassa hyödynnettävää sähkö- ja lämpöenergiaa. Lisäksi paikalliset energiayhtiöt hyödyntävät puhdistetun jäteveden lämpöenergiaa kaukolämmön ja -jäähdetyksen tuotantoon HSY:lle maksettavaa korvausta vastaan. Toimialan tehtäväkenttä kattaa myös vesihuollon investoinnit, tekniset palvelut mukaan lukien kiinteistö- ja ajoneuvopalvelut sekä toimialan yhteiset asiakkuuden, talouden ja kehittämisen palvelut.

6.1.2 Operatiivisen toiminnan tavoitteet



Vesihuolto on vuodesta 2026 siirtynyt raportoimaan verkostoon pumpattua vesimäärää. Laskutettu vesimäärä on vuosittain asiakkailta laskutettu volyymi. Laskutus perustuu arviolaskutukseen ja sen tasaukseen. TTS kaudelle ennustetaan maltillista 0,3 % vuosikasvua.



Jätevesimäärän ennuste perustuu ajanjaksolla 2010–2025 toteutuneiden jätevesimäärien perusteella laskettuun lineaariseen regressiomalliin. Regressioyhtälöllä ennustettuihin virtaamiin vuosille 2026–2028 on lisätty jakson 2010–2025 vuosivirtaamien keskihajonta, millä varaudutaan keskimääräistä runsassateisempaan vuoteen. Jätevesimäärä vaihtelee paljon vuotuisten sademäärien mukaan ja voi olla ennustetta selvästi suurempi tai pienempi. Sademäärä vaikuttaa jätevesimäärään enemmän kuin esim. viemäröintialueen liittyjien määrä. Jätevesien lika-ainekuorma on virtaamaa kiinteämmin sidoksissa liittyjämäärään. Lika-ainekuorman pitkän aikavälin vuotuinen kasvuennuste on parametrissa riippuen 0,5 % - 1,6 %. Nämä luvut perustuvat toisaalta HSY:n jätevedenpuhdistamojen viemäröintialueen väestönkasvuennusteeseen, toisaalta todettuun kehitykseen.

6.1.3 Vesihuollon talous

Vesihuollon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	382 020	404 969	430 123	448 900	466 290	6,2 %
Myyntituotot	380 578	402 477	428 673	447 450	464 840	6,5 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	1 442	2 492	1 450	1 450	1 450	-41,8 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	2 943	3 101	3 200	3 200	3 200	3,2 %
TOIMINTAMENOT	-116 398	-133 509	-135 470	-138 411	-141 257	1,5 %
Henkilöstömenot	-32 916	-33 950	-35 402	-36 224	-36 949	4,3 %
Palvelujen ostot	-50 208	-54 558	-55 353	-56 577	-57 786	1,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-27 843	-31 207	-30 841	-31 458	-32 087	-1,2 %
Muut toimintakulut	-5 430	-13 795	-13 874	-14 152	-14 435	0,6 %
TOIMINTAKATE	268 565	274 561	297 853	313 689	328 233	8,5 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	-77 385	-77 058	-77 299	-77 533	-77 836	0,3 %
VUOSIKATE	191 180	197 503	220 554	236 156	250 397	11,7 %
POISTOT	-167 747	-157 482	-157 952	-162 464	-168 081	0,3 %
TILIKAUDEN TULOS	23 433	40 021	62 602	73 692	82 316	56,4 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	0	0	0	0	0	-
TULOVEROT	0	-1 093	-2 842	-3 355	-3 752	160,0 %
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	23 433	38 928	59 760	70 337	78 564	53,5 %
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	336,7 %	310,5 %	325,2 %	332,0 %	337,8 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	97,3 %	100,6 %	112,3 %	120,2 %	127,5 %	

Laskutetun veden volyymi pienentyi useamman vuoden peräkkäin, kääntyen nousuun 2024. Vuoden 2025 laskutusvolyymien kasvu oli poikkeuksellisen suuri, sisältäen päivittyntä tasausta aiempien vuosien kulutuksesta. TTS-kaudella ennustetaan kasvun olevan vuosittain noin 0,3 %. Käyttömaksuihin esitetään talousarviovuodelle kokonaiskorotusta 5 % ja suunnitelmavuosille 2028 4 % ja 2029 3 %. Vesihuollon maksujen painotuksia on strategiatavoitteiden mukaisesti tarkistettu vastaamaan paremmin aiheuttamisperiaatetta. Muutokset tehdään vaiheittain ja perusmaksuihin esitetään korotuksina talousarviovuodelle 8 % ja suunnitelmavuosille 2028 ja 2029 6 % vuosittain. Korotuksissa inflaatio-olettama on 2 %. Maksujen reaalikorotusten nousuun suurimpana syynä on erityisesti saneerausinvestointitason edellyttämän rahoituksen kattaminen

täysimääräisesti asiakasmaksuilla ja omavaraisuusasteen hallittu parantaminen omistajaohjauksen mukaisesti. Liittymismaksukertymän ennuste on aikaisempaa hieman positiivisempi, mutta rakentamisen suhdanne-ennustaminen on edelleen haastavaa. Liittymismaksun yksikköhintaa korotetaan TTS kaudella 2027–2029 siten, että kerrostalojen ja muiden kiinteistötyyppien korotus on 2–10 % välillä. Tavoitteena on saavuttaa asteittain TTS-kaudella liittymismaksujen kustannusvastaavuus suhteessa aluerakentamisen kustannuksiin. Kaupunkien maksama korvaus yleisten alueiden hulevesistä tarkistettiin vuonna 2025. Sopimuksen puitteissa veloitus vuonna 2027 on yhteensä noin 9 milj. euroa.

Toimintakulujen arviointi TTS kaudelle 2027–2029 on vesihuollossa haastavaa, koska monet toimialan käyttämät huoltovarmuuden kannalta kriittiset hyödykkeet ovat läheisesti sidoksissa energian kustannustasoon. Tässä suunnitelmassa kustannuksiin on yleisesti budjetoitu 2 % inflaatiovarauma sekä henkilöstökuluihin yleiskorotukset. Nykyisessä geopolittisessä tilanteessa energiakustannusten ja tuotantohyödykkeiden pitkän aikavälin hintojen ennustaminen on hyvin epävarmaa. Suunnitelma pohjautuu vuoden 2026 aikana ilmentyneisiin muutoksiin ja kustannusennusteisiin, joka huomioi osaltaan jo toteutuneita kustannusten nousuja.

Suunnitelmakaudella jatkuvat hankkeet etäluentaan, omaisuudenhallintaan sekä uuden paikkatietojärjestelmän vaatimusmäärittelyyn ja hankintaan. Sekä etäluennan järjestelyt että verkostosaneerausten määrän kasvattaminen osana omaisuuden hallinnan kehittämistä, edellyttävät aikaisempaa suurempia panoksia palveluiden ostossa ja esimerkiksi verkoston tutkimuspalveluiden merkittävää lisäämistä aikaisempaan nähden.

Suomenojan jätevedenpuhdistamon purku valmistui keväällä 2026 ja Kaivokselan vesitornin purku valmistunee kuluvan vuoden aikana. TTS kaudella 2027–2029 ei ole tiedossa vastaavia hankkeita eikä purkukustannuksille ole varattu rahoitusta. Investointien yleissuunnittelu sisältyy käyttötalouslouteen ja sen vaikutus tuloslaskelmaan on vuosittain noin 1,7 milj. euroa.

Vesihuollon rahoituskulut ovat hieman laskeneet vahvistuneen kassan ja alentuneen korkotason myötä, mutta muutokset TTS-kaudella tässä voivat olla epävarman maailmanpoliittisen tilanteen vuoksi nopeitakin.

Vesihuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tulorahoitus					
Vuosikate	191 180	197 503	220 554	236 156	250 397
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-7 438	-1 224	-2 842	-3 355	-3 752
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-191 497	-195 430	-197 627	-200 947	-204 264
Rahoitusosuudet investointimenoihin	4 733	750	750	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	-3 021	1 599	20 835	32 604	43 131
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	65 800	110 000	102 300	92 400	87 900
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-104 398	-110 434	-119 894	-123 384	-128 394
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	892	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	968	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	-36 737	-434	-17 594	-30 984	-40 494

Investointien tulorahoituksen arvioidaan olevan positiivinen vuosina 2027–2029, jolloin investoinnit kyetään kattamaan ilman lisävelanottoa tulorahoituksella ja lisävelkaantuminen saadaan taittumaan strategian tasapainoisen talouden fokusalueen tavoitteiden mukaisesti. Uutta ulkopuolista lainaa joudutaan nostamaan suunnitelmakaudella yhteensä noin 283 milj. euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 372 milj. eurolla.

Vesihuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2027	TS 2029
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 651 314	2 688 512	2 727 437	2 765 170	2 800 603
Vaihtuvat vastaavat	30 277	30 277	30 277	30 277	30 277
Vastaavaa	2 681 591	2 718 789	2 757 714	2 795 447	2 830 880
Oma pääoma (sis.varaukset)	668 935	707 863	767 623	837 960	916 524
Pitkäaikainen vieras pääoma	1 849 838	1 841 703	1 820 289	1 784 145	1 737 791
- lainat jäsenkunnilta	1 022 173	990 230	958 288	926 345	894 402
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	740 201	764 009	774 537	770 336	755 925
- liittymismaksut	87 464	87 464	87 464	87 464	87 464
Lyhytaikainen vieras pääoma	162 818	169 223	169 802	173 342	176 565
- lainat jäsenkunnilta	31 943	31 943	31 943	31 943	31 943
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	76 841	84 541	88 361	93 521	99 381
- muut lyhytaikaiset	54 034	52 739	49 498	47 878	45 241
Vastattavaa	2 681 591	2 718 789	2 757 714	2 795 447	2 830 880
Omavaraisuusaste (%)	24,9 %	26,0 %	27,8 %	29,9 %	32,3 %

Omavaraisuusaste on ennusteen mukaan vuoden 2026 lopussa 26,0 %, ja nousee suunnitelmakaudella saavuttaen vuoden 2029 lopussa tason 32,3 %. Viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 24,9 %.

6.1.4 Vesihuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
KAUPUNKILÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Toiminta-alueen laajentuminen ja kaavoitus	39 576	52 250	58 562	48 998	53 200	12,1 %
1 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot)	24 431	34 800	33 804	30 661	31 820	-2,9 %
2 Laajentuminen haja-asutusalueille	20	1 700	1 600	2 350	950	-5,9 %
3 Johtosiirrot	15 125	15 750	23 158	15 987	20 430	47,0 %
VESIHUOLTOLÄHTÖISET HANKKEET						
Vedenhankinta ja puhdistus	16 644	27 200	18 840	20 130	13 850	-30,7 %
4 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
5 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	1 240	5 750	2 150	5 250	6 550	-62,6 %
6 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	0	0	0	0	0	
7 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	15 404	21 450	16 690	14 880	7 300	-22,2 %
Vedenjakelu ja viemärointi	114 985	92 770	97 416	100 000	111 645	5,0 %
8 Vedenjakelun uudisinvestoinnit	21 167	14 100	12 260	10 730	11 350	-13,0 %
9 Viemäroinnin uudisinvestoinnit	19 744	18 700	14 545	14 425	22 850	-22,2 %
10 Verkostojen saneerausinvestoinnit	71 665	55 475	65 000	68 000	70 000	17,2 %
11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit	1 357	2 450	3 716	4 500	4 550	51,7 %
12 Viemäroinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	1 052	2 045	1 895	2 345	2 895	-7,3 %
Jätevedenpuhdistus	9 017	6 150	7 430	11 350	18 550	20,8 %
13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	2 301	1 200	400	2 840	11 850	-66,7 %
14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	6 716	4 450	3 530	5 510	6 700	-20,7 %
15 Purkutunneleiden uudisinvestoinnit	0	500	3 500	3 000	0	600,0 %
16 Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
Muut investoinnit (irtaimisto, kiinteistöt ym.)	11 279	17 060	15 379	20 469	7 019	-9,9 %
Rahoitusosuudet investointimenoihin	-4 733	-750	-750	-750	-750	0,0 %
Vesihuollon investoinnit yhteensä	186 768	194 680	196 877	200 197	203 514	1,1 %

Vesihuollon investointien on arvioitu olevan investointiohjelman mukaisella tasolla tulevalla TTS-kaudella. Vesihuollon investointien kokonaismääräraha on TTS-kaudella noin 200 milj. euroa per vuosi. Suunnitelmakauden aikana käynnistyy monia merkittäviä hankkeita sekä jäsenkaupunkien että HSY:n toimesta.

Merkittävimmistä HSY-lähtöisistä hankkeista voidaan todeta Esplanadin alueen vesihuollon rakentaminen, joka on käynnistynyt vuonna 2025 vesihuoltotunnelin rakentamisella, Vuosaaren aluesaneerauksen sekä Söderskog-Lassila vesihuoltotunnelin suunnitteluttamiset. Suunnitelmakaudella jatketaan Viikinmäen jätevedenpuhdistamon haitallisten aineiden poiston ja fosforin poiston tehostamisen konseptisuunnittelua. Verkostosaneerausten volyymia kasvatetaan

systemaattisesti ja tavoitteellisesti. Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nosto tulee jatkumaan koko suunnitelmakauden.

Jäsenkuntien osalta on menossa tai käynnistymässä monia merkittäviä hankkeita; Vantaan ratikka ja Helsingin infraohjelma näistä suurimpina. Infraohjelma sisältää kolme erillistä raitiotiehanketta, Länsiratikat, Länsisataman pikaraitiotie ja Viikin-Malmin pikaraitiotien hankkeet, joista ensimmäinen kohdentuu TTS-kaudelle.

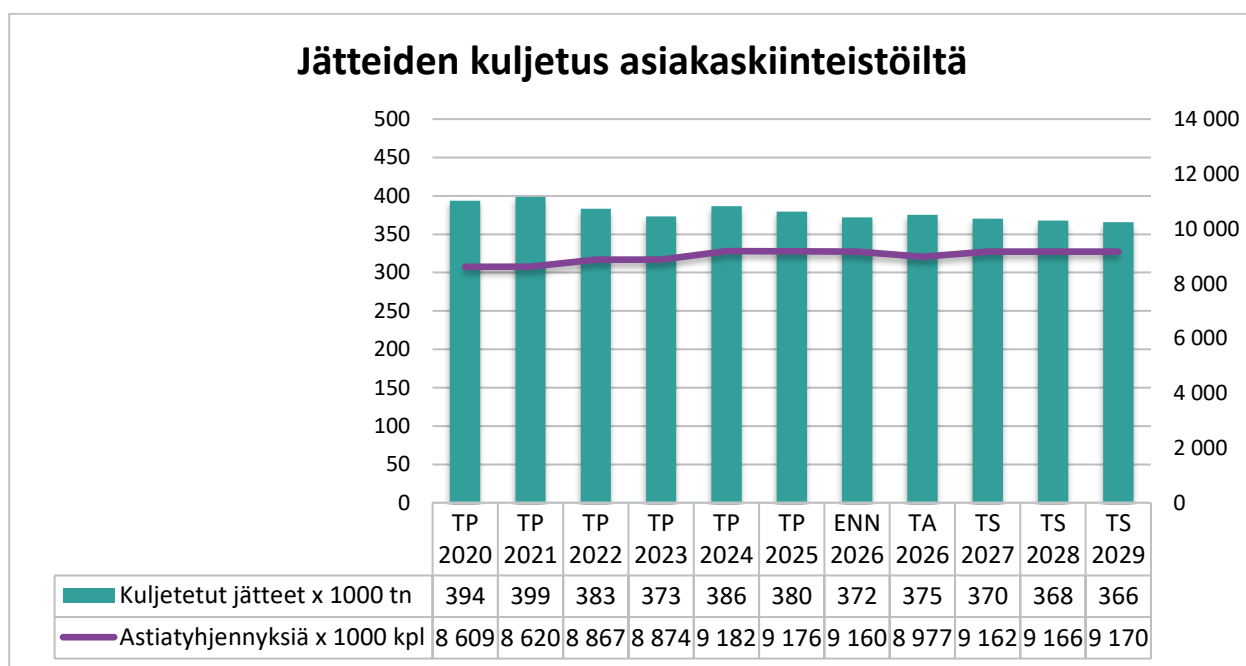
Yhtenä merkittävänä HSY-lähtöisenä hankkeena käynnistyy myös Ilmalan vesitorni 2:n toimistosisien saneeraushanke. Vesitornin saneeraaminen toimistotiloiksi merkitsee myös HSY:n päätoimipisteen siirtymää Ilmalan torniin.

6.2 Jätehuolto

6.2.1 Keskeisten tehtävien kuvaus

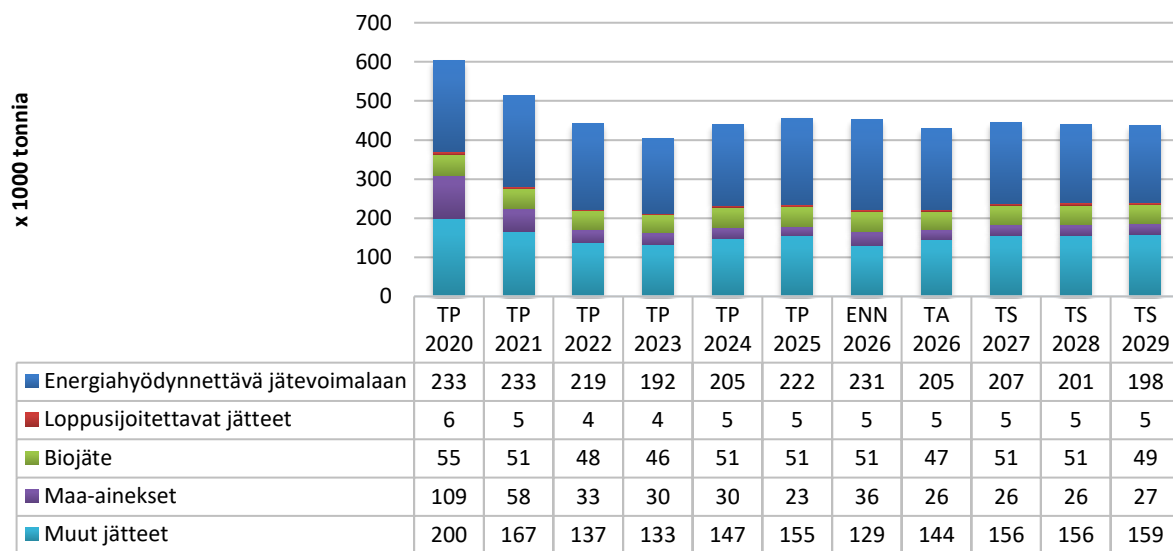
Jätehuollon toimiala tuottaa jätelain 32 §:n mukaisesti jätehuoltopalveluja ensisijaisesti kotitalouksille sekä huolehtii kuntien hallinto- ja palvelutoiminnassa syntyvän yhdyskuntajätteen jätehuollosta pääkaupunkiseudulla ja Kirkkonummella. Lisäksi toimiala järjestää jätelain 33 §:n edellyttämien tavoin toissijaisesti jätehuoltopalveluja yritys- ja yhteisöasiakkaille. Toissijaisen vastuun nojalla järjestettävien jätehuoltopalvelujen (niin kutsutut TSV-palvelut) edellytyksenä on, että jätteen haltija pyytää kunnan jätehuoltopalvelua yksityisen palveluntarjonnan puutteen vuoksi. Jätteen on lisäksi laadultaan ja määrältään sovellettava kuljetettavaksi ja käsiteltäväksi kunnan jätehuoltojärjestelmässä. Velvoitteella tarjota toissijaisesti jätehuoltopalvelua pyritään turvaamaan toimiva jätehuolto ja jätehuoltopalveluiden saatavuus silloinkin, kun muuta palvelutarjontaa ei ole saatavilla.

6.2.2 Operatiivisen toiminnan tavoitteet



Kiinteistöjen astiatyhjennysmäärän (kpl) arvioidaan pysyvän hyvin tasaisena koko TTS-kauden ajan noin 9,1 miljoonassa tyhjennyksessä. Sekajätetyhjennysten arvioidaan vähenevän noin 1 % vuosittain ja vastaavasti kierrätettävien jakeiden kasvavan noin prosentin kunkin jätelajin osalta. Kokonaisjättemäärä on TTS jaksolla laskusuhdanteinen. Suurin vaikutus on sekajätteen määrän laskulla, jonka arvioidaan olevan noin 3000 tn vuodessa. Kierrätettävien jätteiden määrän kasvu ei korvaa tätä eroa, sillä biojätettä lukuun ottamatta nämä jätelajit ovat kevyitä. Kiinteistöjen jätehuollon toimintaympäristössä ei arvioida tapahtuvan suuria toimintaan vaikuttavia muutoksia TTS kauden aikana.

Jätteiden käsittely ja energiahyödyntäminen



Ämmässuon jätteiden kokonaismäärän arvioidaan pysyvän ennallaan, vaikka biojätteen, lietteen, kuonan ja paalattavan jätteen määrät hieman kasvavat vuonna 2027.

TTS-kaudella vakiinnutettava Mädate maatalouteen -hanke vähentää kenttäkuluja ja lisää biokaasun tuotantoa. Biokaasun syöttötariffi ja laitoksen leasingsopimus päättyvät vuoden 2028 lopussa. Kaatopaikkakaasun vähenemistä korjataan optimoimalla tuotantoa kaasuväroastolla.

Laitekannan ikääntyminen nostaa kunnossapitokustannuksia. Suunnittelukaudella keskitytään toiminnan tehostamiseen, uusien tulovirtojen kehittämiseen ja Ekomo-yritysyhteistyöhön. Lähiympäristön asukkaiden kanssa jatketaan aktiivista sidosryhmyötä.

Sortti-asemien asiakasmäärän arvioidaan edelleen kasvavan. TTS-kauden keskeisenä tavoitteena on sujuvoittaa asemien toimintaa eri keinoin siten, että vältetään erityisesti kevät- ja syyssiivousten aikaiset ruuhkat ja tasataan asemien kuormitusta. Lisäksi varaudutaan uuden aseman tontin hankintaan, kaavoitukseen ja luvitukseen.

6.2.3 Jätehuollon talous

Jätehuollon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	114 282	117 780	120 117	121 849	122 454	2,0 %
Myyntituotot	111 865	115 818	117 877	118 994	120 375	1,8 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	2 418	1 962	2 240	2 856	2 079	14,2 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	0	0	0	0	0	-
TOIMINTAMENOT	-91 056	-92 111	-93 890	-95 667	-97 015	1,9 %
Henkilöstömenot	-10 112	-10 952	-11 187	-11 480	-11 712	2,1 %
Palvelujen ostot	-75 076	-76 694	-78 127	-79 404	-80 911	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 726	-2 886	-2 943	-3 089	-3 287	2,0 %
Muut toimintakulut	-3 142	-1 579	-1 633	-1 695	-1 105	3,5 %
TOIMINTAKATE	23 226	25 669	26 227	26 182	25 439	2,2 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	-1 882	-1 755	-1 595	-1 490	-1 390	-9,1 %
VUOSIKATE	21 345	23 913	24 632	24 693	24 049	3,0 %
POISTOT	-26 693	-25 704	-22 797	-22 797	-23 462	-11,3 %
TILIKAUDEN TULOS	-5 348	-1 791	1 835	1 896	587	-202,5 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	318	318	318	296	72	0,1 %
TULOVEROT	0	0	0	0	0	-
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	-5 030	-1 473	2 153	2 192	659	-246,1 %
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	125,5 %	127,9 %	127,9 %	127,4 %	126,2 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	122,2 %	136,9 %	141,0 %	141,4 %	137,7 %	

Jätehuollon toimintatuottojen arvioidaan kasvavan TTS-kaudella. Tulokertymää lisää erityisesti hinnankorotukset astiantyhjennysmäärien pysyessä lähes ennallaan. Hintoissa on laskettu keskimäärin 2,6 % korotus vuodelle 2027, ja talousarviovuonna tuotot lisääntyvät 2,0 % vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Vuosien 2028 ja 2029 tulokertymän lisäys johtuu lähinnä taksan tarkistamisesta tyhjennyskertojen pysyessä edelleen lähes samalla tasolla. Metallin ja sähkön hintoihin liittyy suurta epävarmuutta, mikä vaikuttaa näistä saataviin tuloihin. Jätevoimalan kuonan metallipitoisuus on laskenut, joka osaltaan pienentää raaka-aineista saatavia tuloja.

Tavoitteena on säilyttää bio- ja kaatopaikkakaasusta tuotetun energian myyntitulot vuoden 2026 tasolla hyödyntämällä kaasun varastointia ja optimoimalla sähköntuotantoa taloudellisesti.

Bio- ja kaatopaikkakaasusta tuotetun energian myyntitulot pyritään pitämään vuoden 2026 tasolla hyödyntämällä kaasun varastointia, joka mahdollistaa sähköntuotannon taloudellisen optimoinnin.

Inflaation on arvioitu asettuvan noin 2 % tasolle ja henkilöstökuluihin on laskettu yleiskorotukset. Kiinteistöiltä kerätyn jätemäärän loivan laskun ansiosta myös kuljetuspalvelukustannukset pysyvät talousarviovuonna inflaation mukaisena. Uusien laitosten myötä tulevien laitteiden sekä kaasunhallinnassa että biojätteen käsittelyssä olevien laitteiden vanhentuminen nostaa niiden ylläpitokustannuksia TTS-kaudella. Rahoituskulut laskevat TTS-kaudella lainakannan pienenemyssä. Poistot pysyvät edelleen suurina investointiohjelman ja lyhennettyjen poistoaikojen takia.

Suunnittelukaudella investointitarve on keskimäärin 18,0 milj. euroa vuodessa. Jätehuollon vuosikate paranee suunnitelmakaudella verrattuna 2026 ennusteeseen ja velkaantumisaste jatkaa pienenemistään. Omavaraisuus pystytään säilyttämään hyvänä TTS-kauden investoinneista huolimatta.

Jätehuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029
Tulorahoitus					
Vuosikate	21 345	23 913	24 632	24 693	24 049
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	1 281	-555	-555	-555	-555
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-18 656	-16 182	-17 535	-17 485	-18 850
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 384	0	0	0	0
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	5 353	7 176	6 542	6 653	4 644
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	9 200	0	0	0	0
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-6 950	-7 870	-7 870	-7 870	-7 870
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	2 313	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	4 563	-7 870	-7 870	-7 870	-7 870

Tulorahoitus kattaa investoinnit TTS-kaudella tasapainoisen talouden fokusalueen tavoitteiden mukaisesti. Uutta ulkopuolista lainaa ei nosteta suunnitelmakaudella. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 24 milj. eurolla.

Jätehuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS1 2027	TS2 2029
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	218 056	208 534	203 272	197 960	193 348
Vaihtuvat vastaavat	-20 795	-20 795	-20 795	-20 795	-20 795
Vastaavaa	197 261	187 739	182 477	177 165	172 553
Oma pääoma (sis.varaukset)	107 855	106 382	108 535	110 726	111 386
Pitkäaikainen vieras pääoma	67 736	59 865	51 995	44 125	36 255
- lainat jäsenkunnilta	0	0	0	0	0
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	67 735	59 865	51 995	44 125	36 255
Lyhytaikainen vieras pääoma	21 670	21 492	21 947	22 314	24 912
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	7 870	7 870	7 870	7 870	7 870
- muut lyhytaikaiset	13 800	13 622	14 077	14 444	17 042
Vastattavaa	197 261	187 739	182 477	177 165	172 553
Omavaraisuusaste (%)	41,3 %	42,2 %	44,8 %	47,5 %	49,9 %

Omavaraisuusaste on ennusteen mukaan vuoden 2026 lopussa 42,2 % ja nousee suunnitelmakaudella saavuttaen vuonna 2029 tason 49,9 %. Viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 41,3 %. Pitkäaikaisen vieraan pääoman määrä laskee koko suunnitelmakauden ajan.

6.2.4 Jätehuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
ALUEPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT	2 624	2 932	2 145	2 780	5 515	-26,8 %
1 Sorttiasemien rakentaminen (uudet)	0	0	100	700	3 500	-
2 Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystyöt	2 169	2 239	1 110	1 180	670	-50,4 %
3 Aluepalvelujen kalustohankinnat ja aluekeräysverkosto	455	693	935	900	1 345	34,9 %
KÄSITTELYPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Ympäristövaikutusten hallinta	3 823	2 257	2 000	2 650	3 550	-11,4 %
4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen	3 212	1 162	250	1 100	2 600	-78,5 %
5 Vesien keräys ja johtaminen	208	425	950	1 150	650	123,5 %
6 Viimeistelyrakenteet	403	670	800	400	300	19,4 %
Alueiden ja toimintojen kehittäminen ja niiden vaatimat investoinnit	8 385	8 490	8 090	9 550	6 750	-4,7 %
7 Biojätteen käsittely ja mädätyskaasun hyödyntäminen	4 515	2 244	4 100	4 300	2 500	82,7 %
8 Ämmäsuon laajennusalue	943	471	100	0	0	-78,8 %
9 Infran kehittäminen ja sen vaatimat investoinnit	2 514	4 943	3 340	2 400	1 700	-32,4 %
10 Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet	413	802	350	350	550	-56,4 %
11 Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit	0	30	200	2 500	2 000	566,7 %
MUUT INVESTOINNIT						
Kuljetuspalvelulähtöiset investoinnit	504	1 100	1 000	1 000	1 500	-9,1 %
12 Jätteenkuljetuksen kalustohankinnat	504	1 100	1 000	1 000	1 500	-9,1 %
Muut toimintaa tukevat investoinnit	1 709	654	2 600	800	750	297,6 %
13 Maahankinnat	0	0	1 900	0	0	-
14 Muut investoinnit	1 709	654	700	800	750	7,0 %
Rahoitusosuudet investointimenoihin	0	0	0	0	0	
Jätehuollon investoinnit yhteensä	17 272	16 182	17 535	17 485	18 850	8,4 %

Aluepalvelulähtöisillä investoinneilla toteutetaan Sortti-asemilla ja Kivikon jätepalvelukeskuksen vuosittaiset korjaus- ja täydennystyöt. Suunnitelmakaudella jatketaan uusien Sortti-asemien kaavoitustyötä ja varaudutaan yhden uuden Sortti-aseman toteutukseen. Lisäksi talousarviovuonna ja suunnitelmakaudella toteutetaan vuosittaiset aluepalveluiden kalustohankinnat.

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit kohdistuvat häiriöttömien, turvallisten ja ympäristövaikutuksiltaan kestävien käsittelyprosessien varmistamiseen. Merkittävä osa investoinneista perustuu ympäristölupien velvoitteisiin. Suunnittelukaudella toteutetaan kaatopaikka- ja biokaasujärjestelmiin, kaatopaikkojen viimeistelyyn sekä vesienhallintaan liittyviä investointeja. Alueen infrastruktuuria ylläpidetään ja uusitaan vastaamaan käyttötarpeita. Biojätteen käsittelyyn kohdistuvat vuosittaiset ylläpito- ja korjausinvestoinnit jatkuvat, ja toimintaa tehostetaan. Lisäksi toteutetaan mädätteen maataloushyödyntämiseen liittyvät loppuinvestoinnit.

Suunnitelmakaudella on varauduttu myös tehostamaan Ekoteollisuuskeskuksen energiatehokkuutta ja lisäämään luonnon monimuotoisuutta sekä tekemään tarvittavat käsittelypalveluiden kalustohankinnat.

Muut investoinnit kohdistuvat kuljetuspalveluihin, tietojärjestelmiin ja maanhankintaan. Talousarviovuonna painopiste on jätteenkeräysvälineiden hankinnassa, uuden Sortti-aseman tontissa sekä jätteenkuljetuksen logistiikkajärjestelmän uudistamisessa.

6.3 Seutu- ja ympäristötieto

6.3.1 Keskeisten tehtävien kuvaus

Seutu- ja ympäristötieto toimii pääkaupunkiseudun kunnille ja asukkaille tiedontuottajana ja asiantuntijana. Tuotamme, kokoamme, analysoimme ja jaamme ajantasaista tietoa mm. ilmanlaadusta, ilmastomuutoksesta, kiertotaloudesta sekä maankäytöstä ja asumisesta.

Tuotamme luotettavaa ja ajantasaista tietoa pääkaupunkiseudun ilmanlaadusta. Tuemme kaupunkeja mahdollisten ilmansuojelu- ja etenemissuunnitelmien valmistelussa. Mittaamme ja arvioimme toimenpiteiden vaikuttavuutta. Kehitämme ilmanlaadun seurantaa, raportointia ja viestintää vastaamaan lainsäädännön tiukentuvia vaatimuksia. Kehitämme tietämystämme ilmanlaadun mallinnuksesta. Viestimme katupölyn ja puunpolton päästöjen haasteista, ja huomioimme viestinnässä herät ja haavoittuvat ryhmät.

Ylläpidämme ja kehitämme pääkaupunkiseudun yhteisiä paikkatieto- ja perusrekisteriaineistoja sekä uudistettua Seudullista perusrekisteriä ja sen karttakäyttöliittymää SeutuRuutua kustannustehokkaasti. Tuotamme MAL-suunnittelua ja päätöksentekoa tukevaa paikkatietoa ja infograafeja sekä koordinoimme seudullisen ortoilmakuvan hankintaa ja siihen perustuvan maanpeiteaineiston valmistelua. Lisäksi kehitämme ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumisen tueksi viher- ja hulevesiaineistoja.

Vahvistamme ilmastotiedon tuotantoa ja analysointia kaupunkien ilmastotavoitteiden tueksi. Kehitämme seudun kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa. Osallistumme kaupunkien toiveiden mukaisesti ilmasto- ja kiertotaloustyötä edistäviin yhteistyöhankkeisiin. Kehitämme kotitalousjätteiden kierrätysasteen laskentaa ja tuemme kaupunkien kiertotaloustyötä tiedontuotannolla.

6.3.2 Seutu- ja ympäristötiedon talous

Seutu- ja ympäristötiedon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
TOIMINTATULOT	5 569	5 254	5 384	6 012	6 135	2,5 %
Myyntituotot	769	784	762	723	723	-2,8 %
Kuntaosuudet	4 566	4 200	4 300	4 800	4 917	2,4 %
Muut tuotot	234	270	322	489	495	19,3 %
						-
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	0	0	0	0	0	-
						-
TOIMINTAMENOT	-5 236	-5 587	-5 716	-5 831	-5 933	2,3 %
Henkilöstömenot	-3 160	-3 319	-3 285	-3 351	-3 417	-1,0 %
Palvelujen ostot	-1 707	-1 847	-2 017	-2 057	-2 086	9,2 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-99	-119	-118	-120	-122	-0,5 %
Muut toimintakulut	-270	-302	-296	-303	-308	-2,1 %
						-
TOIMINTAKATE	333	-333	-332	181	202	-0,3 %
						-
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	0	0	0	0	0	-
						-
VUOSIKATE	333	-333	-332	181	202	-0,3 %
						-
POISTOT	-204	-194	-220	-227	-202	13,4 %
						-
TILIKAUDEN TULOS	129	-527	-552	-46	0	4,7 %
						-
VARAUSTEN MUUTOKSET	0	0	0	0	0	-
TULOVEROT	0	0	0	0	0	-
						-
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	129	-527	-552	-46	0	4,7 %

Seutu ja ympäristötiedon toimintatulojen arvioidaan olevan vuonna 2027 5,4 milj. euroa, joka on 2,5 % enemmän kuin vuoden 2026 ennuste. Toimintamenojen arvioidaan puolestaan kasvavan vuonna 2027 noin 2 % vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna. Seutu- ja ympäristötiedon tuloslaskelma on laadittu vuosille 2027 ja 2028 alijäämäiseksi, koska aiempien vuosien tilikauden ylijäämää suunnitellaan käytettävän etupanotteisesti TTS-kaudella.

6.3.3 Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	283	230	180	180	180	-21,7 %

Seutu- ja ympäristötiedon investoinneissa on suunnitelmakaudella mittauslaitteisiin ja mittausasemiin liittyviä investointeja.

6.4 Yhteiset palvelut

6.4.1 Keskeisten tehtävien kuvaus ja tärkeimmät tavoitteet suunnitelmakaudella

Yhteiset palvelut edistävät suunnitelmakaudella HSY:n strategisten tavoitteiden saavuttamista. Yhteisten palvelujen organisointia muutettiin vuoden 2025 aikana. Uudelleenorganisoinnin tavoitteena on vastata toimintaympäristön muutoksiin, tukea perustoimintoja ja strategian toimeenpanoa sekä parantaa sisäisten palveluiden tehokkuutta ja tuottavuutta.

HSY:n kuntayhtymän johdon alaisuudessa toimivat yhteiset palvelut on organisoitu kolmeen osastoon, Hallinto ja oikeudellinen ohjaus, Talous ja strateginen ohjaus, sekä Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu. Kuntayhtymän johdon alaisuuteen on 1.9.2025 alkaen organisoitu myös HSY:n tietohallintopalvelut.

Hallinto ja oikeudellinen ohjaus

Hallinto ja oikeudellinen ohjaus vastaa johdon tuesta, asiakirjahallinnosta ja hankintapalveluista.

Kehittämisen keskipisteessä ovat edelleen hankintojen taloudellisten hyötyjen tuottaminen sekä hankintojen sujuvuuden ja hallintamallin jatkuva kehittäminen. Hankintojen strateginen kehittäminen (HAKA), varautuminen hankintojen kautta ja vastuullisuuden kehittäminen muun muassa vastuullisuuskriteeripankin laadinnan muodossa ovat TTS-kauden painopisteitä.

Tietohallinto

Tietohallinto vastaa HSY:n tietojärjestelmien, ICT-infrastruktuurin, integraatioiden ja tiedonhallinnan kokonaisuudesta varmistaen, että digitaaliset palvelut tukevat organisaation strategisia tavoitteita ja toimintavarmuutta. Toiminta kattaa kehityshankkeiden ohjauksen, kriittisten järjestelmien ylläpidon ja sopimushallinnan sekä kyberturvallisuuden ja tietoturvakäytäntöjen jatkuvan kehittämisen. Painopisteinä ovat järjestelmäkokonaisuuden kustannustehokkuus, palveluiden linkaaren hallinta, tiedon laadun parantaminen ja jatkuvuuden varmistaminen, minkä lisäksi tietohallinto toimii keskeisenä mahdollistajana digitalisaatiossa ja tuottaa analytiikkapalveluja päätöksenteon tueksi.

Talous ja strateginen ohjaus

Talous ja strateginen ohjaus vastaa HSY:n taloushallinnosta, rahoituksesta ja maksuliikenteestä, myyntilaskutuksesta ja maksuvalvonnasta, laatu- ja toimintajärjestelmistä sekä strategiaprosessista.

Osaston tehtävänä on ohjata HSY:n taloutta ja tukea analytiikan avulla tuottavuuden ja kustannustietoisuuden kehitystä. Se ennustaa ja simuloi kassavirran kehitystä strategisella aikajänteellä sekä varmistaa rahoitusratkaisut lyhyelle ja pitkälle aikavälille, tukien näin yhtymän pitkän aikavälin taloudellisten tavoitteiden saavuttamista.

Osasto osallistuu strategian toimeenpanoon aikataulutuksin ja raportoinnin, ja toimii johdon tukena ja linkkinä strategisen suunnittelun ja operatiivisen arjen välillä. Lisäksi osasto edustaa talouden näkökulmaa strategisten päämäärien toimeenpanon ohjelmissa. Osasto edistää toiminnan jatkuvaa parantamista ja prosessijohtamista laatuverkoston tuella, vahvistaen strategisten tavoitteiden toteutumista.

Osaston vastuulla on HSY:n talouden ja toiminnan suunnittelun prosessi (TTS) sekä raportointiprosessit, kuten tilinpäätös, osavuosikatsaukset ja omistajaohjausraportointi. Osasto vastaa lisäksi kuntayhtymän vastuullisuusraportoinnista.

Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu

Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu -osasto vastaa HSY:n henkilöstöpalveluista, viestinnästä ja asiakaskokemuksesta. Osasto edistää vuorovaikutusta asiakkaiden, työntekijöiden ja sidosryhmien välillä, korostaen inhimillisiä kohtaamisia ja sujuvaa asiointia.

Henkilöstöpalvelut vastaa työnantajapolitiikasta, ohjeistuksesta ja esihenkilöiden tukemisesta. Tavoitteena on kehittää osaamista, työhyvinvointia ja työkykyä sekä vahvistaa työntekijäkokemusta ja työnantajakuva. Uudella strategiakaudella korostuu erityisesti perustehtävän osaamisen varmistaminen kaikissa olosuhteissa. Johtamista ja työkuultuuria kehitetään vastuullisuuden, turvallisuuden ja psykologisen turvallisuuden näkökulmista. Tilapalvelut tukevat kokonaisuutta huolehtimalla turvallisista työskentelyolosuhteista päätoimipisteessä.

Viestintä tukee HSY:n yhteisökuva, markkinoiden palveluja ja tukee strategisten hankkeiden toteutusta. Keskeistä on HSY:n hyvän kriisiviestintävalmiuden ylläpito ja poikkeustilanteiden viestinnän tehokas hoitaminen. Sähköisen asiakasviestinnän lisääminen, Sortti-palvelujen markkinointi ja investointihankkeiden viestintä painottuvat strategiakaudella. Vaikuttamisen sisällöllisinä teemoina painottuvat sekajätteen määrän vähentäminen ja kestävä elämäntavan edistäminen. Viestintäkanavia kehitetään asiakaslähtöisesti painottaen verkkosivuja tärkeimpänä viestintäkanavana.

Asiakaskokemusta parannetaan asioinnin ja palveluprosessien digitalisoinnilla sekä eri asiakasryhmien tarpeisiin vastaavalla palvelukehityksellä. Tähän kuuluvat keskeisinä kokonaisuuksina jatkuva prosessien sujuvuuden sekä asiakaskokemuksen laadun mittaaminen sekä sähköisen asioinnin ja asiakaspalveluprosessien digitalisoinnin ja automaation kehittäminen. Strategisia mittareita ovat sähköisen asioinnin käyttöaste ja asiakaskokemus.

6.4.2 Yhteisten palvelujen talous

Yhteisten palvelujen toimintamenojen ennustetaan olevan talousarviovuonna 2027 noin 23,2 miljoonaa euroa. Taulukossa on esitetty vuosien 2025 ja 2026 vertailutiedot organisaatorakenteen mukaisesti.

TOIMINTAMENOT x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
Kuntayhtymän johto, Tietohallintopalvelut*	-6 824	-7 991	-8 578	-8 644	-8 605	7,3 %
Hallinto ja oikeudellinen ohjaus*	-1 847	-2 116	-2 187	-2 210	-2 237	3,3 %
Talous ja strateginen ohjaus	-3 909	-3 977	-4 032	-4 078	-4 127	1,4 %
Viestintä, henkilöstö ja asiakaspalvelu*	-7 800	-7 980	-8 421	-8 457	-8 556	5,5 %
Tukipalvelut**	-536	0	0	0	0	-
Yhteensä	-20 916	-22 064	-23 218	-23 389	-23 525	5,2 %

*Sisältää vuodesta 2025 alkaen Tukipalveluista siirtyneitä toimintoja

**Lakannut vuonna 2025

6.4.3 Yhteisten palvelujen investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2025	ENN 2026	TA 2027	TS 2028	TS 2029	Muutos-% 2027/2026
Yhteisten palvelujen investoinnit	-3 001	1 603	2 000	1 212	330	24,8 %

Yhteisten palvelujen investoinnit kohdistuvat suunnitelmakaudella talous- ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmien kehittämiseen sekä asiakkuudenhallintaan liittyvän asiakasportaalin jatkokehittämiseen. Investoinneissa on myös varauduttu tietoverkkojen elinkaarihallintaan, asiakasdatan keskittämiseen ja tietoturvaan parantaviin ratkaisuihin. Yksi iso kokonaisuus investoinneissa on ICT-peruspalveluiden kehittäminen (Mylly-hanke), joka tarkoittaa esim. palvelimien ja IT-ympäristöjen keskitetystä kokonaisuudesta ja pilvitransformaatioita.

7 Liitteet

Liite 1: Ympäristöohjelma

Ympäristöohjelma valmistellaan HSY:n lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman liitteeksi syksyllä 2026.



Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki

Puh. 09 1561 2110, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

PB 100, 00066 HRM, Ilmalatorget 1, 00240 Helsingfors

Tfn. 09 1561 2110, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi

Helsinki Region Environmental Services Authority

P.O. Box 100, FI-00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki

Tel. +358 9 1561 2110, Fax +358 9 1561 2011, www.hsy.fi



Jätehuollon investointiohjelma 2027–2046

HSY hallitus 29.5.2026

Sisällys

1	Investointiohjelman lähtökohdat	4
1.1	HSY:n jätehuollon investointien suunnittelu	4
1.2	HSY:n strategia vuoteen 2035	5
1.3	Investointiohjelman rakenne	5
1.3.1	Investointiohjelman teemat	5
1.3.2	Investointiohjelman korirakenne	6
1.4	Investointien rahoitus	7
1.4.1	Talousmallitarkastelu	7
2	Jätehuollon investoinnit teemoittain	9
2.1	Teema 1 Toimintavarmuus	9
2.1.1	Ohjelmakauden toimenpiteet	10
2.1.2	Vaikuttavuus	11
2.2	Teema 2 Asiakas	12
2.2.1	Ohjelmakauden toimenpiteet	13
2.2.2	Vaikuttavuus	13
2.3	Teema 3 Ympäristö	14
2.3.1	Ohjelmakauden toimenpiteet	15
2.3.2	Vaikuttavuus	16
3	Kustannusten jakautuminen koreittain	17
3.1	Aluepalvelulähtöiset investoinnit	17
3.1.1	Sortti-asemat ja vaarallisen jätteen keräys (korit 1-3)	17
3.2	Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit	18
3.2.1	Ympäristövaikutusten hallinta (korit 4-6)	19
3.2.2	Ämmässuon ekoteollisuusalue ja sen toimintojen kehittäminen (korit 7-11)	20
3.3	Muut investoinnit	21
3.3.1	Muut toimintaa tukevat investoinnit (korit 12-15)	21
3.4	Kokonaisinvestoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046	23

1 Investointiohjelman lähtökohdat

1.1 HSY:n jätehuollon investointien suunnittelu

HSY:n investointien johtaminen ja investointiohjelman laatiminen on toteutettu HSY:n ISO 9001-standardin mukaisen toimintajärjestelmän prosessikuvausten mukaisesti. Ohjelmahankkeiden suunnittelu, kustannukset ja seuranta tehdään investointien hallintaan käytettävässä iPro-järjestelmässä. Kuvassa 1 on esitetty investointien johtamisen prosessi yleisellä tasolla.

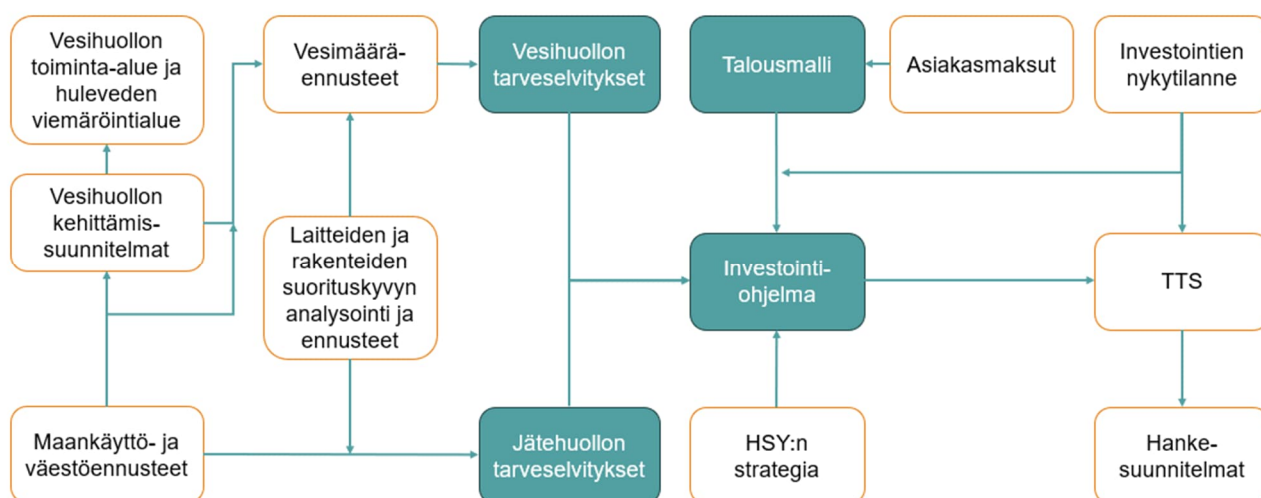
Investointiohjelma on kahden vuoden välein laadittava ja päivittyvä ohjeellinen suunnitelma-asiakirja. Jätehuollon investointiohjelmassa on kuvattu jätehuollon toimialan suunnitellut investoinnit vuosille 2027–2046. Edellinen investointiohjelma laadittiin vuosille 2025–2044. HSY:n hallitus käsitteli ohjelmaa kokouksissaan 31.5.2024 ja 20.09.2024 ja yhtymäkokous päätti hyväksyä sen kokouksessaan 29.11.2024.

Investointiohjelman 2027–2046 laadintaa ovat ohjanneet valmisteilla oleva HSY:n strategia vuoteen 2035 sekä vuonna 2024 tehty jätehuollon investointien tarpeiden kartoitus. Tarvekartoitukseen on koostettu mm. tietoa asukasmäärien kehityksestä (MAL-aineisto), investointeihin vaikuttavasta lainsäädännöstä, jätehuollon toimipisteistä ja toiminnan edellyttämistä investointitarpeista. Tarpeita on käyty läpi ja päivitetty mm. jätemääräennusteiden osalta kevään 2026 aikana toteutetussa jätehuollon sisäisessä pitkän aikavälin kehityssuunnittelussa.

Investointiohjelman yhteydessä on laadittu myös talousmalli, jossa kuvataan investointien taloudelliset edellytykset.

Investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden aikataulu ja kustannukset ovat monilta osin alustavia arvioita. Hankkeiden aloitusajankohdat on riippuvaisia mm. kaavojen ja ympäristö- sekä rakennuslupien edistymisestä. Lisäksi jätehuollon toimialaa koskevat useat lainsäädännön muutokset, joilla on mahdollisesti vaikutuksia kuntavastuullisen jätehuollon järjestämiseen ja siten myös jätemääriin.

Investointiohjelman vaikuttavuutta on arvioitu HSY:n strategisten päämäärien toteuttamisen näkökulmasta.



Kuva 1 HSY:n investointien johtaminen

1.2 HSY:n strategia vuoteen 2035

Hallitus on käsitellyt HSY:n valmisteilla olevan strategian 2035 luonnosta kokouksessaan 20.3.2026 ja päättänyt hyväksyä strategialuonnoksen toiminta-ajatuksen, arvot ja vision sekä strategiset päämäärät vuoteen 2035. Hallitus on myös päättänyt hyväksyä strategisten tavoitteiden mittarit ja niiden tavoitetasot sekä strategiset päämäärät ja keskeiset keinot TTS 2027–2029:n valmistelun pohjaksi.

Investointiohjelma on laadittu tulevan strategian päämäärien turvallisuus, vastuullisuus ja talous pohjalta ja sitä on peilattu strategialuonnoksen KPI-mittareihin. Ohjelmakauden investoinnit tukevat strategian toteutumista jätehuollossa kaikkien päämäärien osalta. Investoinneilla parannetaan jätehuollon toimintavarmuutta ja jatkuvuuden hallintaa. Oikein ajoitetut ja kohdennetut saneerausinvestoinnit edesauttavat pysyvän talouden tasapainon saavuttamisessa. Investoinneilla myös varmistetaan jätehuollon toimintavarmuus eri toimipisteissä sekä parannetaan työturvallisuutta ja työhyvinvointia kaikessa toiminnassa. Investoinnit mahdollistavat jätehuollon ilmastovaikutusten pienentämisen, tukevat sekajätteen määrän vähentämistä ja mahdollistavat hyvän asiakaskokemuksen.

Valmisteilla olevan strategian aikaulottuvuus on selvästi lyhyempi (vuoteen 2035) kuin nyt laadittavan investointiohjelman (vuoteen 2046).

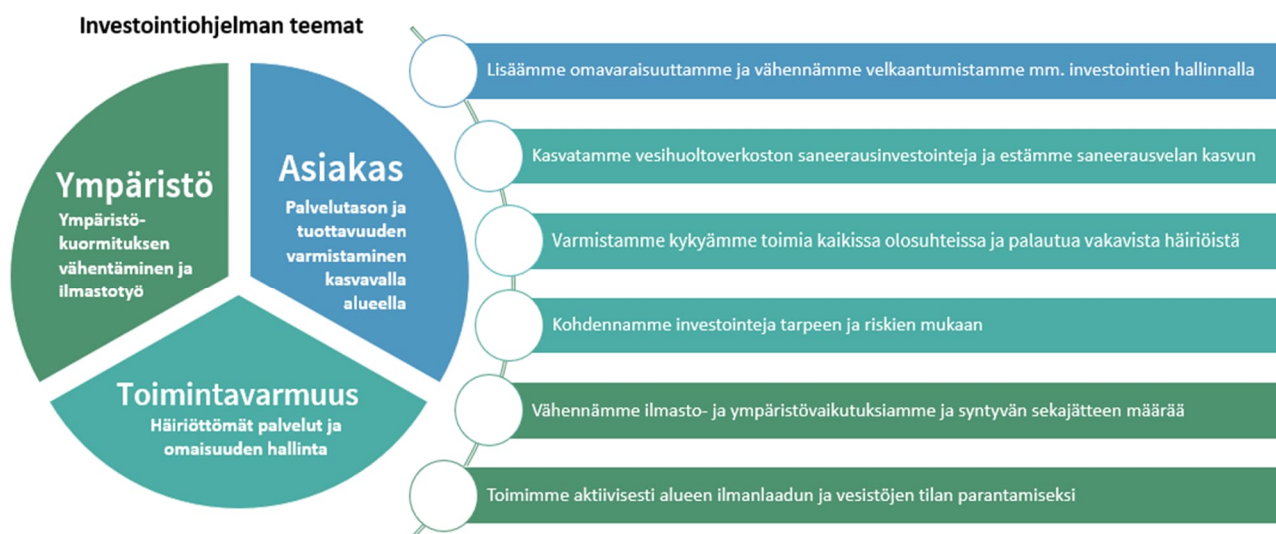
1.3 Investointiohjelman rakenne

1.3.1 Investointiohjelman teemat

Jätehuollon investoinnit on ohjelmassa jaettu seuraavan kolmen HSY-tasoisien perusteeman alle. Teemat ovat:

- Teema 1: Toimintavarmuus
- Teema 2: Asiakas
- Teema 3: Ympäristö

Kaikille teemoille on määritelty ja kirjattu tavoitteet, suunnitelmakauden keskeiset hankkeet, tarve, suoritteet ja vaikuttavuusmittarit. Lisäksi on kuvattu mitä HSY:n strategisia päämääriä teema tukee. Kuvassa 2 on esitetty HSY-tasoiset teemat ja tavoitteet yleisellä tasolla.



Kuva 2 Investointien HSY-tasoiset teemat ja tavoitteet

Alla on kirjattu selitteet luvussa 2 teemakohtaisesti raportoidulle taulukolle.

	Kuvaus
HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Jätehuollon investointistrategialuonnoksen 2035 kehitysteemat ja keinot, joiden saavuttamista teemaan kuuluvat investoinnit edesauttavat.
Teeman tavoitteet	Kuvaus teemaan kuuluvien investointien pidemmän aikavälin tavoitteista, joiden avulla konkretisoidaan strategian päämääriä teemojen tasolle.
Hanketyypit	Esimerkkejä teemaan kuuluvista hanketyypeistä.
Tarve	Perustelut investointitarpeelle.
Suoritteet	Teeman mukaisilla investoinneilla saavutettavat tekniset toimenpiteet investointiohjelmakaudella.
KPI-mittarit	Teeman mukaisten investointien KPI-mittarit ja tavoitteet strategialuonnokseen 2035 perustuen (investoinneilla voidaan vaikuttaa tavoitteiden toteutumiseen osittain, investoinnit toimivat usein mahdollistajana)

Teemoilla ei ole ajallista tai maantieteellistä yhteyttä ja samaan teemaan kuuluvat hankkeet ovat useimmiten toisistaan riippumattomia. Samaan teemaan voi kuulua hankkeita eri investointikoreista ja toisaalta sama hanke voi myös kuulua useampaan teemaan.

1.3.2 Investointiohjelman korirakenne

Jätehuollon investointiohjelman kustannuksia tarkastellaan investointikorien kautta. Jätehuollon investoinnit on jaettu kolmeen pääkokonaisuuteen ja 15 koriin. Pääkokonaisuudet ovat aluepalvelulähtöiset investoinnit, käsittelypalvelulähtöiset investoinnit ja muut investoinnit. Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit jakaantuvat kahteen alakokonaisuuteen, jotka ovat ympäristövaikutusten hallinta sekä alueiden ja toimintojen kehittäminen. Jätehuollon investointiohjelman korirakenne on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3 Jätehuollon investointiohjelman korirakenne

1.4 Investointien rahoitus

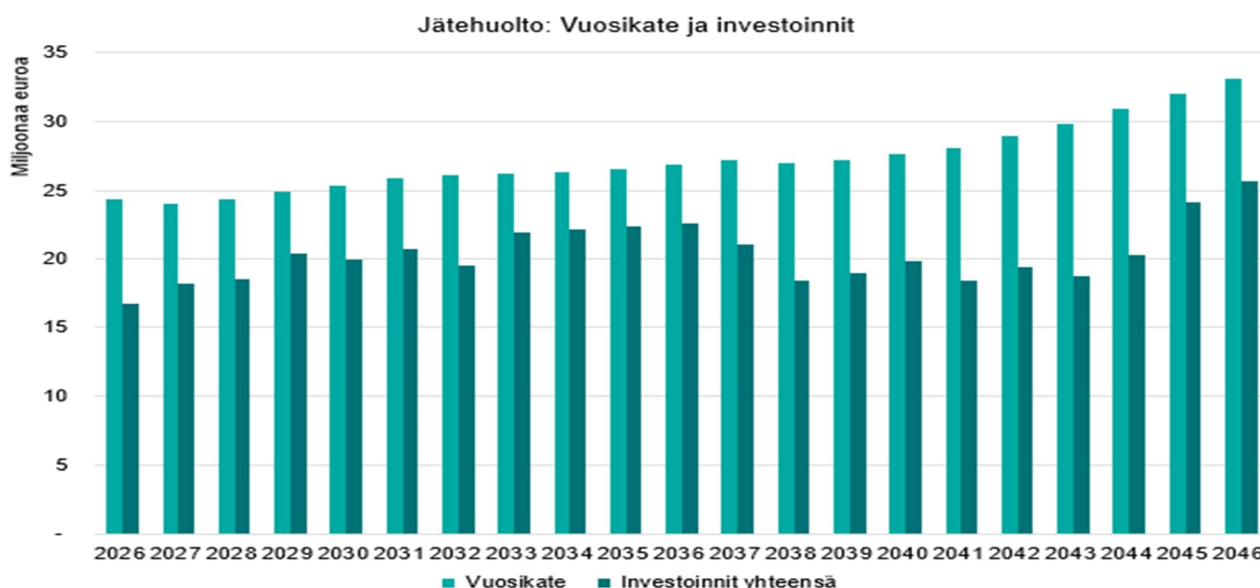
HSY:n strategiassa 2035 tavoitteeksi on kirjattu lisätä HSY:n omavaraisuutta ja vähentää velkaantumista pitkäjänteisellä tulorahoituksen, käyttötalouden ja investointien hallinnalla. Jätelain mukaan jätehuollon kustannukset on perittävä jätteen haltijalta. Jätelmaksulla katetaan jätehuollon tehtävien hoitamisesta, muun muassa käsittelypaikkojen perustamisesta, käytöstä ja jälkihoidosta aiheutuvat kustannukset.

Tunnistetun investointitarpeen vaikutusta talouteen ja toiminnan tasoon on simuloitu investointiohjelman laatimisen yhteydessä. Simulointi on tehty tämän ohjelmakokonaisuuden mukaisella investointitasolla. Strategian tavoite on huomioitu laaditussa ohjelmassa ja talousmallissa niin, että investointitaso ja maksujen kehitys ovat tasapainossa.

1.4.1 Talousmallitarkastelu

Talousmallinnuksessa on arvioitu jätehuollon investointi- ja rahoitustarvetta sekä toiminnan volyymin kehittymistä 20 vuoden aikajänteellä 2027–2046. Mallinnuksen taloudellisena lähtökohtana on käytetty viimeisintä vuoden 2025 tilinpäätöstä. Lähtötietoina investointiohjelmassa on käytetty seuraavia parametreja: vuosi-inflaatio keskimäärin 2 %, ulkopuolisen rahoituksen korkotaso keskimäärin 3,2 % ja jäsenkuntalainojen keskimääräinen korkotaso 5,3 %.

Jätehuollon 20 vuoden investointiohjelman investointitaso 2027–2046 on keskimäärin noin 16,5 milj. euroa vuodessa painottuen jakson alkupuoliskoon. Yksittäisten investointien ajoitukseen sisältyy kuitenkin pitkän 20 vuoden aikajakson takia epävarmuutta.

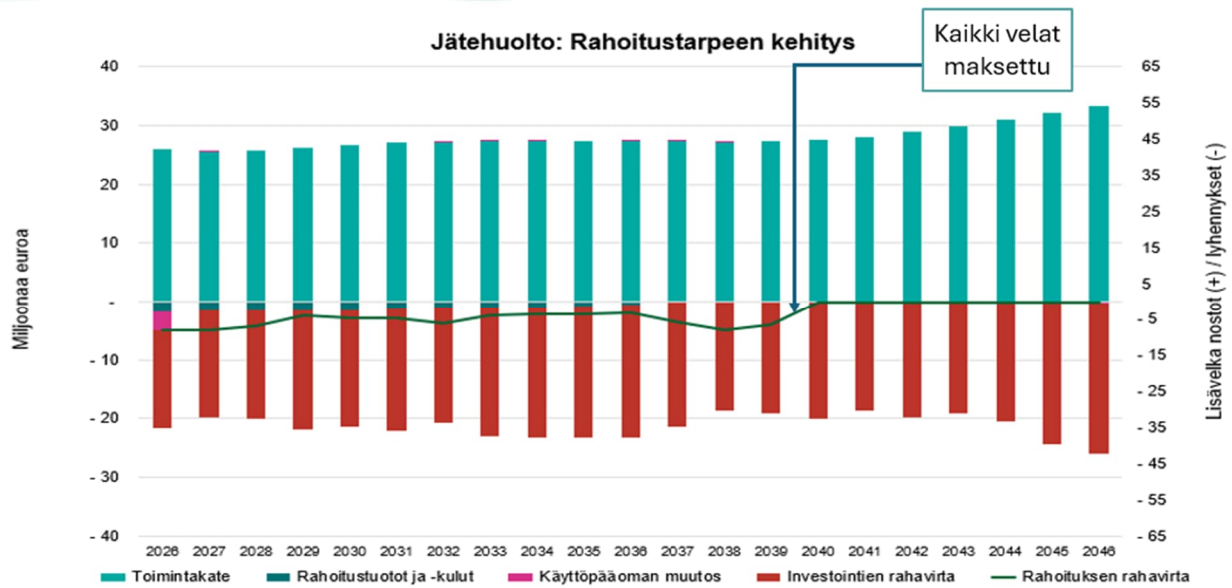


Kuva 4 Jätehuollon vuosikate ja investoinnit

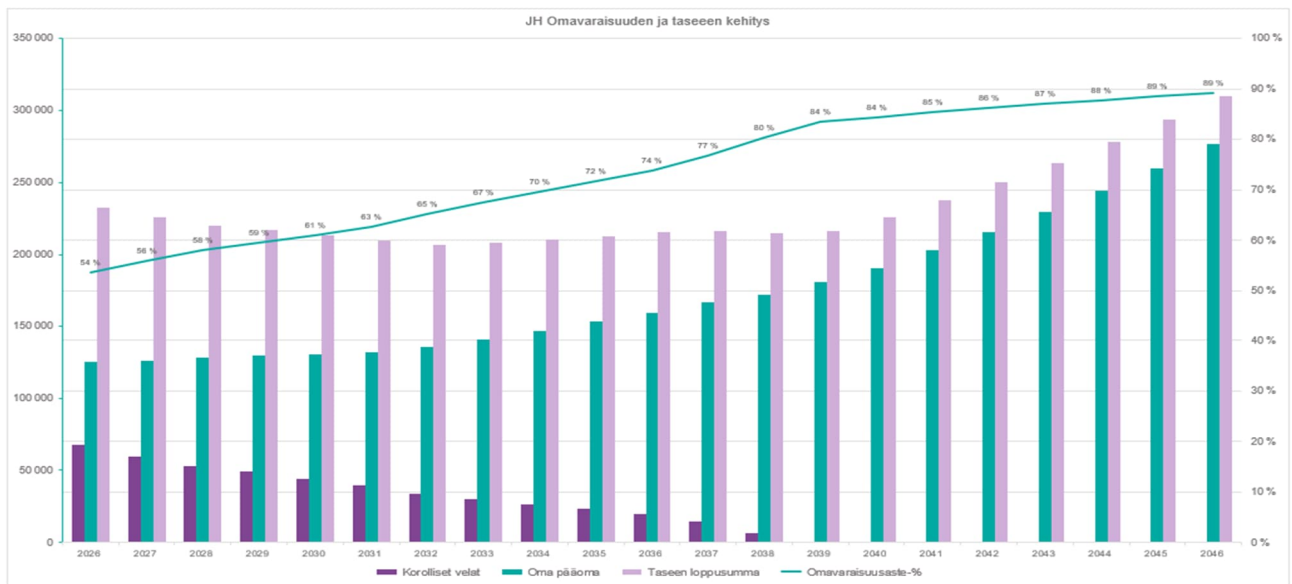
Talousmallinnuksessa on arvioitu toiminnan volyymin kehittyminen ja siihen perustuen tulojen ja käyttömenojen ennusteet. Suoritevolyymien muutosennuste perustuu pääosin toiminta-alueen asukasluvun arvioituun kehitykseen ja toimintaympäristön, kuten lainsäädännön, muutoksiin. Asukasmäärän ennustetaan kasvavan pitkällä aikavälillä MAL-väestöennusteen mukaisesti. Väestön kasvuksi on arvioitu noin 1 % vuodessa.

Kuljetusmaksujen vuosimuutoksena on käytetty parametrina vuodelle 2027 noin 3 % (sekajäte 3,5 %, muut 2 %) ja vuodesta 2028 alkaen 2 % inflaation mukaisena vuosimuutoksena. Muiden maksujen ja kustannusten osalta on oletuksena käytetty 2 %:n inflaatiota. (TSV-jätteen osalta korkeampi.) Jätehuollon velkaantuminen on taittunut viime vuosina ja omavaraisuusaste on noussut. Jätehuollon omavaraisuusaste nousee koko

ohjelmakauden edellyttäen, että investointitaso pysyy ohjelman mukaisena (kuva 6). Talousmallin mukaan jätehuolto on velaton vuonna 2039 (kuva 5).



Kuva 5 Jätehuollon rahoitustarpeen kehitys



Kuva 6 Jätehuollon omavaraisuusasteen kehittyminen

2 Jätehuollon investoinnit teemoittain

Jätehuollon investoinnit on ohjelmassa jaettu kolmen HSY-tasoisien perusteeman alle. Teemat ovat Toimintavarmuus, Asiakas ja Ympäristö. Jätehuollon hankkeista valtaosa liittyy teemaan 1 Toimintavarmuus. Kappaleissa 2.1–2.3 on käyty läpi teemoihin liittyvät toimenpiteet ja niiden vaikuttavuudet. Kuvassa 7 on esitetty teemojen laajuudet suhteessa toisiinsa miljoonissa euroissa.

Yksittäinen hankekokonaisuus voi tukea useaa teemaa, mutta ao. vertailussa kaikille hankkeille on valittu teema, johon hanke ensisijaisesti liittyy.



Kuva 7 Jätehuollon investointien teemojen suuruus

2.1 Teema 1 Toimintavarmuus

Teemaan kuuluvat investoinnit, joilla varmistetaan turvallinen ja häiriötön jätehuolto sekä jätehuollon laadukas omaisuudenhallinta. Teeman aihepiiriin sisältyvät erityyppiset jätteiden käsittelylaitosten, kiinteistöjen, kenttä- ja piha-alueiden sekä prosessien kunnostukset ja saneeraukset. Lisäksi uudisinvestoinneilla varmistetaan jätteiden käsittelykapasiteetti ja sujuva operatiivinen toiminta. Teeman tavoitteita edistäviä investointihankkeita tehdään ohjelmakaudella yhteensä n. 191 milj. eurolla. Investoinnit kohdistuvat koreihin 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 ja 15.



Kuva 8 Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen mädäte maatalouteen -prosessi

Kooste teeman päämääristä, tavoitteista ja suoritteista:

HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Toimintavarmuus, toiminnan jatkuvuus, varautuminen ja resilienssi: Turvallisuuskulttuuri ja -osaaminen Talouden tasapaino ja saneerausvelan hallinta: kohdennamme investointeja tarpeen ja riskien mukaan. Varmistamme sujuvat ja tehokkaat prosessit ja palvelut. Sujuvat ja tehokkaat prosessit
Teeman tavoitteet	Lisäämme omavaraisuuttamme ja vähennämme velkaantumistamme saneerausvelkaa kasvattamatta pitkäjänteisellä tulorahoituksen, käyttötalouden sekä investointien hallinnalla. Tuotamme palvelut asiakkaille laadukkaasti ja tehokkaasti.
Hanketyypit	Kunnossapitoinvestoinnit eri toimipisteissä ja laitoksissa Biojätteen käsittelyn kehittäminen Jätehuollon operatiiviset ICT-investoinnit
Tarve	Jätehuollolla noin 70 erillistä kiinteistöä, 50 ha kenttiä ja piha-alueita sekä useita laitoksia, jotka vaativat saneeraus- ja ylläpitoinvestointeja, jotta omaisuuden arvo säilyy ja jätehuollon toimintavarmuus pysyy korkeana. Kiristynvä lainsäädäntö ja strategiset tavoitteet edellyttävät laitosten kehittämistä ja biojätteen käsittelykapasiteetin sekä käsittelykenttien lisäämistä.
Suoritteet	- saneeraus ja ylläpito: n. 70 kiinteistöä, 50 ha kenttä- ja piha-alueita ja useita laitosprosesseja 15 ha kenttäpinta-alaa jätteen käsittelyyn
Vaikuttavuusmittarit	Saneerausinvestoinnit, kumulatiivinen toteuma (milj. €)

2.1.1 Ohjelmakauden toimenpiteet

Mittavimmat investointitarpeet kohdistuvat suunnitelmakaudella biojätteen käsittelyyn ja hyödyntämiseen sekä käsittelypalveluiden infran kehittämiseen ja ylläpitoon Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen ja Seutulan alueella.

Suunnitelmakauden alussa saneerataan kompostointilaitoksen tunneleita, jotka ovat tulossa käyttöikänsä päähän. Suunnitelmakauden alussa tehdään myös vuonna 2025 valmistuneeseen mädätteen hyödyntäminen maatalouskäytössä laitosprosessiin tehostamistoimia rakentamalla kolmas hygienisointireaktori. Lisäksi tehostetaan biojätteen mädätyslaitoksen poistoilman käsittelyä (2027). Vuosien 2030–2032 aikana on arvioitu tarvittavan biojätteen mädätyskapasiteetin nostamista varten mädätysreaktori, mikä lisää myös biojätteen käsittelyn ja hyödyntämisen toimintavarmuutta. Suunnitelmakauden loppupuolen hankkeita on haastavaa arvioida, mutta niiden arvioidaan sisältävän biojätteen käsittelyn uudistamisen investointeja ja varautumista biojätteen käsittelyn toimintavarmuuden ylläpitämiseen.

Suunnitelmakaudella toteutetaan Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen infran kehittämisen ja ylläpidon sekä käsittelypalveluiden koneiden, laitteiden ja järjestelmien edellyttämät vuosittaiset investoinnit. Nämä investoinnit kohdistuvat lähinnä kenttiin, rakennuksiin, verkostoinfraan, automaatiojärjestelmiin ja käsittelypalveluiden konekalustoon.

Investointiohjelmassa on varauduttu Seutulan alueen kehittämiseen kiertotalouden tarpeisiin. HSY omistaa Seutulassa laajan kiinteistön, joka sijoittuu sekä Vantaan että Tuusulan alueelle. Tuusulan kunta on

kaavoittamassa alueelleen kiertotalouskorttelin sallivaa kaavaa, ja Uudenmaan liitto on hahmotellut Seutulan alueelle kiertotalouslaaksoa, joten alue on jatkossa hyödynnettävissä kiertotalouden tarpeisiin.

Jätehuollon vuosittaiset operatiivisten tietojärjestelmien investoinnit ovat jätehuollon kokonaisinvestointeihin verrattuina jokseenkin vähäisiä. Toimintavarmuutta tukevat ICT-investoinnit kohdistuvat mm. jätteenkuljetuksen logistiikkajärjestelmiin, tekoälyn hyödyntämiseen ja kulunhallintaan. Näillä järjestelmäinvestoineilla varmistetaan mm. jätteiden kuljetuksen ja käsittelyn toimintavarmuus.

Jätehuollon maanhankintoihin on varauduttu suunnitelmakaudella lähinnä uusien Sortti-asemien tonttien osalta, joista ensivaiheen tarve kohdistuu Vantaan uuden Sortti-aseman tontin hankintaan. Lisäksi on varauduttu tarvittaessa hankkimaan Ämmäsuon ympäristöstä suojaviheralueita sekä jätteen käsittelyyn soveltuvaa maa-aluetta.

Jätteen laitosmaiseen käsittelyyn ei investointiohjelmassa ole investointien osalta varauduttu, vaikka jätehuollossa on tunnistettu tarve laitosmaiselle käsittelylle ohjelmakaudella. Käsittely hankitaan ensisijaisesti palveluna ja huomioidaan esim. seuraavan jätteen energiahyödyntämisen kilpailutuksen yhteydessä.

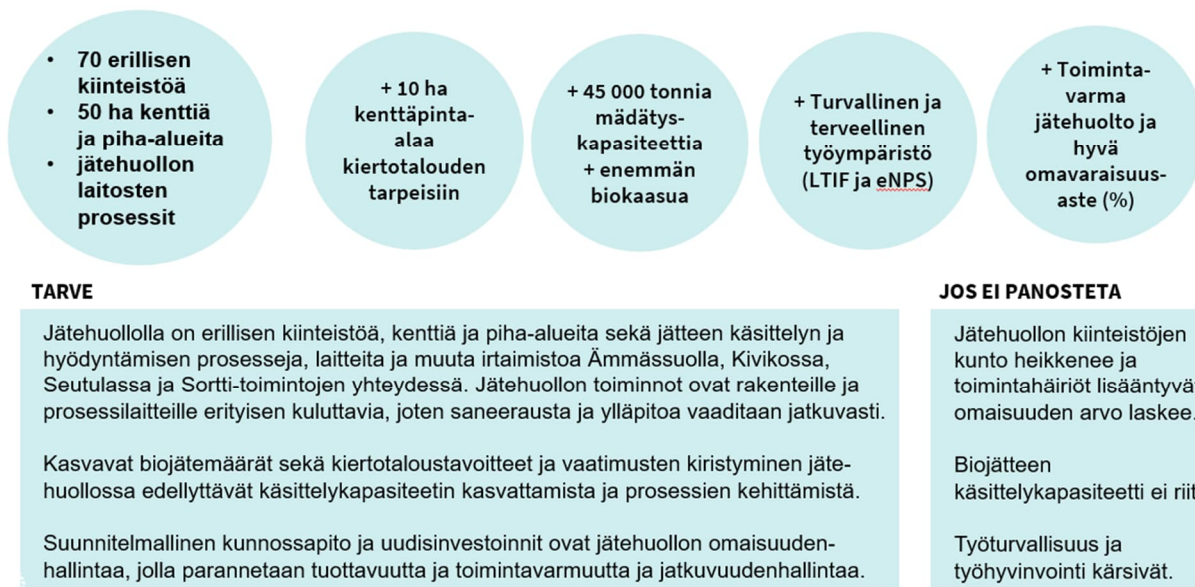
2.1.2 Vaikuttavuus

Teeman vaikutukset liittyvät ensisijaisesti toimintavarmuuden ylläpitoon ja omaisuudenhallintaan. Biokierrätyksen investoinneilla mahdollistetaan biojätteen käsittely myös erilliskerätyn biojätteen määrän kasvaessa.

Jätehuollon ICT-investoinneilla varmistetaan mm. jätteiden kuljetuksen ja käsittelyn toimintavarmuus.

Tärkeimmät vaikutukset ja suoritteet on koostettu kuvaan 9.

Toimintavarmuus – häiriöttömät prosessit ja omaisuudenhallinta



Kuva 9 Teema 1 Toimintavarmuus; tarve ja tunnusluvut

2.2 Teema 2 Asiakas

Teemaan kuuluvat investoinnit, joiden avulla varmistetaan kaikille alueen asukkaille tasapuoliset jätehuollon palvelut huomioiden toimintaympäristön muutokset ja vaatimusten kiristyminen. Teeman tavoitteita edistäviä investointihankkeita tehdään ohjelmakaudella yhteensä n. 69 milj. eurolla. Investoinnit kohdistuvat koreihin 1, 2, 3, 12 ja 15.



Kuva 10 Jorvaksen Sortti-aseman jätteiden vastaanotto

Kooste teeman Asiakas kytkeytymisestä strategiaan 2035:

HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Perustehtävässä kehittyminen: Edistämme arjen toimivuutta. Syntyvän sekajätteen määrän vähentäminen: Tuemme asukkaita vastuullisessa elämäntavassa ja tehostamme kotitalouksien jätteiden lajittelua.
Teeman tavoitteet	Edistämme puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta yhdessä asiakkaidemme kanssa. Luomme asukkaille hyvät mahdollisuudet jätteiden lajitteluun ja sitä kautta sekajätteen määrän vähentämiseen.
Hanketyypit	Uudet Sortti-asemat Jäteastiainvestoinnit Jätehuollon operatiiviset ICT-investoinnit asiakaspalvelurajapinnassa
Tarve	Ohjelmakaudella jätehuollon piiriin noin 350 000 uutta asukasta Vaatimustason nousu mm. jätteen erilliskeräykseen ja datan keräämiseen liittyen.
Suoritteet	0,4 miljoonaa jäteastiaa 3 kpl Sorttiasemia, 1 kpl Sortti-pienasemia - uusia tietojärjestelmiä asiakasrajapintaan
KPI-mittarit	Asiakastytyväisyys (tavoite >4, asteikolla 1–5)

	Sekajätteen määrä (tavoite 120 kg/asukas/vuosi -> 87 kg/asukas/vuosi)
	Sähköisen asioinnin kasvu (%)

2.2.1 Ohjelmakauden toimenpiteet

HSY selvittää mahdollisuutta rakentaa seuraavat uudet Sortti-asemat Espoon Laajalahteen ja Vantaan Varistoon ohjelmakauden alkupuoliskolla. Lisäksi investintiohjelmassa on varauduttu kolmanteen uuteen Sortti-asemaan ohjelmakauden lopussa sekä yhden Sortti-pienaseman rakentamiseen. Sortti-asemainvestointeihin on varauduttu vuosina 2027–2030, 2031–2034 ja 2043–2046. Sortti-pienaseman toteutukseen on varauduttu vuonna 2038.

Jätteen kiinteistökohtaisen keräyksen investoinnit kohdistuvat ohjelmakaudella pääasiassa käyttöikänsä päähän tulevien jäteastioiden vaihtoihin ja uusille kiinteistöille sekä uusiin palveluihin toimitettaviin astioihin. Näillä investintihankkeilla varmistetaan, että kaikilla asiakkaila on samantasoiset ja siistit jäteastiat sekä monipuoliset mahdollisuudet jätteiden lajitteluun kiinteistöillä. Lisäksi on varauduttu mm. astiakohtaiseen tunnistamiseen ja täyttöseurantaan liittyvään jäteastioiden instrumentointiin vuosina 2036–2039.

2.2.2 Vaikuttavuus

Teeman investoinneilla varmistetaan laadukas jätteiden keräyksen palvelu alueen asukkaille asukasmäärän kasvaessa ja kierrätystavoitteiden tiukentuessa. Uusien Sortti-asemien rakentamisella varaudutaan myös siihen, että toiminta ei välttämättä jatku Konalassa vuokratontilaa nykyisen sopimuksen päättymisen jälkeen. Kattavalla Sortti-asemaverkostolla ja monipuolisella jäteastiavalikoimalla tuemme asukkaan mahdollisuuksia jätteiden lajitteluun.

Jäteastioiden instrumentoinnin arvioidaan mahdollistavan jätedatan paremman hyödyntämisen mm. tyhjennysrytmien suunnittelussa sekä viestinnän ja neuvonnan kohdentamisessa, mikä tukee sitä kautta HSY:n strategista tavoitetta vähentää sekajätteen määrää merkittävästi tulevina vuosina.

Tärkeimmät vaikutukset ja suoritteet on koostettu kuvaan 11.

Asiakas – tasapuolisen palvelun varmistaminen kasvavalla alueella



Kuva 11 Teema 2 Asiakas; tarve ja tunnusluvut

2.3 Teema 3 Ympäristö

Teemaan kuuluvat investoinnit, joiden avulla varmistetaan jätehuollon ympäristölupaehtojen täyttyminen, ja ilmastomuutoksen hallinta sekä energiatehokuustavoitteet. Ensisijaisesti teeman 1 tavoitteita edistäviä investointihankkeita tehdään ohjelmakaudella yhteensä n. 69 milj. eurolla. Nämä ovat lähinnä käsittelypalvelulähtöisiä investointihankkeita ja ne kohdistuvat pääasiassa Ämmäsuon ekoteollisuuskeskuksen alueelle. Seutulan alueella tehdään lisäksi teemaan liittyviä investointeja. Toimenpiteet kohdistuvat koreihin 4,5,6, 11 ja 14.



Kuva 12 Ämmäsuon suljettu kaatopaikka

Kooste teeman Ympäristö kytkeytymisestä strategiaan 2035:

HSY:n strategian kehitysteemat ja keinot	Ilmastovaikutusten vähentäminen ja ilmastomuutokseen sopeutuminen: Vähennämme omia suoria ilmasto- ja ympäristöpäästöjämme tuotantoprosessejamme kehittämällä. Kehitämme toimintojemme ilmastomuutoksen sopeutumiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja. Vahvistamme ympäristön ja asukkaiden hyvinvointia
Teeman tavoitteet	Edistämme puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta. Vähennämme ilmasto- ja ympäristövaikutuksiamme. Toimimme läpinäkyvästi ja vastuullisesti kaikessa toiminnassamme.
Hanketyypit	Jätteenkäsittelyalueiden ympäristöhallinta ja kaatopaikkojen jälkihoito (kaatopaikkakaasu, vedet, viimeistelyrakenteet) Jätevoimalan tuhkan käsittely ja loppusijoitus Energiainvestoinnit
Tarve	Kaatopaikkojen ympäristölupien mukainen jälkihoito sekä jätteenkäsittelyn ja loppusijoituksen ympäristöhaittojen minimointi.

	Jätevoimalan vaaralliseksi jätteeksi luokitellun tuhkan turvallinen loppusijoitus.
Suoritteet	• 10 ha kaatopaikkojen viimeistelyä / väliaikaisia pintarakenteita / niitytystä • 10 000 m² allaskapasiteettia, liittyminen uuteen viemäriin • lisää uusiutuvaa energiaa ja parantunut energiatehokkuus
KPI-mittarit	Kasvihuonekaasupäästöt, t CO ₂ -ekv./v, tavoite (80 000 CO ₂ -ekv./v -> 60 000 CO ₂ -ekv./v)

2.3.1 Ohjelmakauden toimenpiteet

Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen:

Ohjelmakaudella on varauduttu investoimaan uusiin kaasumootoreihin (2029–2030) sekä kaasun puhdistukseen (2031) ja ohjelmakauden lopussa moottoreiden saneeraukseen (2045–2046). Investointiohjelmassa on myös varauduttu tarvittaessa lisäämään kaasun varastointikapasiteettia (2035–2036). Lisäksi toteutetaan erilaisia ylläpitosaneerauksia, mm. kaasukaivojen ja säätöasemien lämmöneristystöitä 2028–2029 ja pienempiä rakenteiden vuosittaisia korjaustöitä.

Vesien keräys ja johtaminen:

Kaatopaikoilla ja kenttäalueilla muodostuu sekä jätevedenpuhdistamolle johdettavia kaatopaikkavesiä että hulevesiä, jotka kerätään alueella tasausaltaisiin ja johdetaan ympäristölupien mukaisesti jäteveden puhdistamolle tai puhtaina vesinä maastoon. Ohjelmakaudella on varauduttu vesien hallinnan turvaamiseen mm. liittymällä uuteen jätevesilinjaan (2027–2028), uuden jätevesien tasausaltaan rakentamisella (2037–2038) sekä nykyisten altaiden ja viemäriinjojen säännöllisellä korjauksella. Lisäksi loppusijoitusalueen jälkihoitoa tukevaan kaatopaikkavesien kierrätysvesijärjestelmää parannetaan ohjelmakaudella (2038–2039).

Kaatopaikkojen viimeistelyrakentaminen:

Suunnitelmakaudella viimeistellään ja ylläpidetään kaatopaikkojen pintarakenteita sekä rakennetaan niittyjä luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi. Viimeistelyrakentamisen investoinnit perustuvat ympäristölupiin ja niillä vähennetään kaatopaikkojen hajapäästöjä ja lähiympäristöhaittoja. Ämmäsuon vanhan kaatopaikan viimeistelyrakentaminen valmistuu ohjelmakaudella vuoteen 2036 mennessä, loppusijoitusalueen pintarakenteita toteutetaan tarpeen mukaan.

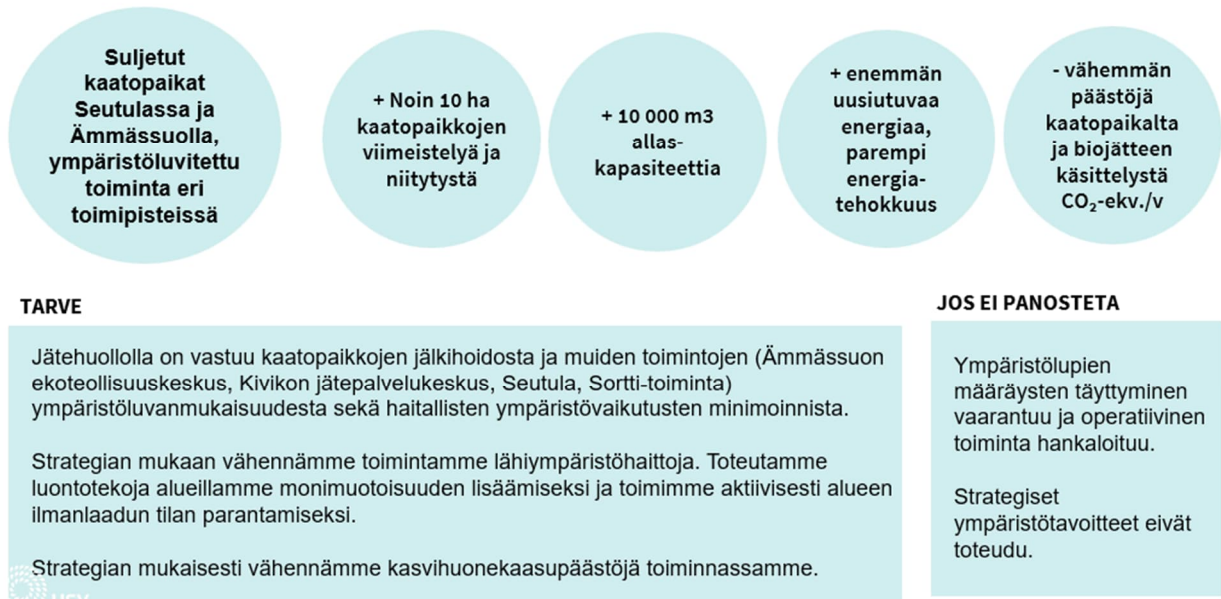
Jätehuollon vastuulla on jätevoimalan kuonan ja tuhkan käsittely ja loppusijoitus sekä hyödyntäminen. Uusi tuhkasolu T2 on otettu käyttöön vuonna 2025 ja aiemmin käytetyn solun T1 sulkemiseen liittyvät investoinnit saadaan päätökseen ohjelmakauden alussa 2027. Suunnitelmakaudella on vuosien 2034–2035 aikana varauduttu tuhkasolun T2 sulkemiseen ja tarvittaessa varauduttu kolmannen tuhkasolun T3 toteutukseen, jos teknistaloudellisesti toimivaa loppusijoittamisen korvaavaa käsittelymenetelmää ei siihen mennessä ole kehitetty. Ohjelmassa on varauduttu käsittelemään ja/tai loppusijoittamaan tuhka itse koko ohjelmakauden. Ennen kolmannen tuhkasolun rakentamista tai muun käsittelyn käyttöönottoa voidaan vaihtoehtona tarkastella myös käsittelyn hankinta ulkopuolisena palveluna, jos se mahdollistaa esim. kiertotalousnäkökulmasta paremman tuhkan hyödyntämisratkaisun.

Energiainvestoinnit on suunnattu kohdistumaan Ämmäsuon ekoteollisuuskeskuksen energiatehokkuuden ylläpitämiseen ja energiantuotannon kustannustehokkuuden parantamiseen. Suunnitelmakauden alkupuolella on varauduttu investoimaan mm. lämmön talteenottoon kompostointilaitoksen poistoilmasta (2028) ja lämpöakkuun (2029–2030). Lisäksi on varauduttu jätepuun kaasutukseen (2031) ja suunnitelmakauden loppupuolella Ämmäsuon oman energiantuotannon edelleen vähentyessä korvaaviin uusiin energiatuotantomuotoihin, kuten aurinkoenergiaan (2039 ja 2042). Ämmäsuon omia valmiita sähkön- ja lämmönsiirtoverkkoja on mahdollista hyödyntää tehokkaasti alueen energiansiirrossa.

2.3.2 Vaikuttavuus

Teema tukee mm. HSY:n päästöjen vähentämisen ja vastuullisen toiminnan tavoitetta. Teeman investoinneilla vähennämme lähiympäristöhaittoja etenkin Ämmäsuon ekoteollisuuskeskuksen ympäristössä. Kaatopaikkojen viimeistelyrakentaminen ja hyvät kaasun keräys- ja hyödyntämisjärjestelmät vähentävät hajapäästöjä ilmaan ja tehokkaalla vesien hallinnalla varmistetaan, ettei vesistöihin kohdistu kuormitusta. Teeman tärkeimmät suoritteet ja vaikutukset on koostettu kuvaan 13.

Ympäristö – ympäristökuormituksen vähentäminen ja ilmastotyö



Kuva 13 Teema 3 Ympäristö; tarve ja tunnusluvut

3 Kustannusten jakautuminen koreittain

Jätehuollon investointien kustannukset on koostettu tähän kappaleeseen koreittain ja hankekokonaisuuksittain. Investointiohjelmassa esitetyt hankekokonaisuudet koostuvat useasta yksittäisestä hankkeesta, joiden tarkemmat kustannukset ja vaikutukset määritellään aina hankesuunnitelman laadinnan yhteydessä. Kappaleeseen 3.4. on koostettu kokonaisinvestoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 sekä vertailu edelliseen investointiohjelmaan.

3.1 Aluepalvelulähtöiset investoinnit

Aluepalvelulähtöiset investoinnit toteutetaan HSY:n asiakasrajapinnassa ja ne liittyvät Sortti-asematoimintaan, toimipisteiden palvelukykyyn ja turvallisuuteen, yhteistyöhön Kierrätyskeskuksen kanssa sekä vaarallisten jätteiden huoltoon. Aluepalvelulähtöiset investoinnit tähtäävät ensisijaisesti vastuullisten ja kehittyvien palveluiden parantamiseen. Lisäksi ne edistävät kiertotalouden keskiössä toimimista. Investoinnit kohdennetaan vastaamaan asiakasryhmien pitkän aikavälin tarpeita.

Aluepalvelulähtöisten investoinnit käsittävät Sortti-asemien rakentamiseen ja vaarallisen jätteen keräykseen liittyvät hankkeet, aluepalveluiden korjaus- ja täydennystyöt sekä aluepalveluiden kalustohankinnat. Kokonaisuus sisältää yhteensä 7 eri hankekokonaisuutta.

3.1.1 Sortti-asetat ja vaarallisen jätteen keräys (korit 1-3)

Osakokonaisuus sisältää korit:

Kori 1 Sorttiasemien rakentaminen (uudet),
Kori 2 Aluepalvelujen täydennystyöt ja
Kori 3 Aluepalvelujen kalustohankinnat

Sortti-asemien ja vaarallisen jätteen keräyksen investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat **61,1 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 63,5 milj. euroa). Suunnitelmakauden merkittävimpiä hankkeita ovat kolmen uuden Sortti-aseman ja yhden Sortti-pienaseman toteuttaminen sekä aluepalveluihin liittyvät ylläpito- ja saneerausinvestoinnit.

Sortti-asemilla ja Kivikon jätepalvelukeskuksessa tehdään vuosittain erilaisia korjaus- ja täydennysinvestointeja sekä kalustoinvestointeja liittyen mm. uusien Sortti-asemien kalustamiseen, vanhentuvan kaluston uusintaan sekä lavapaikkojen määrään kasvuun kerättävien jätelajien lisääntyessä.

Aluepalvelulähtöisten investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 19 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 1

SORTTI-ASEMAT JA VAARALLISEN JÄTTEEN KERÄYS (1000 €)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027– 2046
1 SORTTIASEMIEN RAKENTAMINEN (UUDET)																						22050
Sortti-pienasemat		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	750	0	0	0	0	0	0	0	0	750
Uudet Sortti-asemat		100	700	3500	3000	100	400	3500	3000	0	0	0	0	0	0	0	0	100	400	3000	3500	21300
2 ALUEPALVELUJEN TÄYDENNYSTYÖT																						17745
Kivikon jätepalvelukeskuksen ylläpitosaneeraukset		310	600	230	200	450	200	800	700	0	1000	250	0	160	1000	0	100	400	300	100	150	6950
Sortti-asemien ylläpitosaneeraukset		800	580	440	300	450	600	300	450	475	650	500	650	500	350	700	400	400	650	850	750	10795
3 ALUEPALVELUIDEN KALUSTOHANKINNAT JA VAARALLISEN JÄTTEEN KERÄYS																						21310
Sortti-asemien ja Kivikon kalustohankinnat		835	730	1245	1160	830	630	1125	1370	670	830	770	1370	830	520	610	610	520	560	1245	1160	17620
Vaarallisen jätteen kalustohankinnat		300	300	60	100	100	200	260	100	150	0	150	260	260	200	260	260	260	200	260	100	3780
YHTEENSÄ		2145	2780	5515	4860	2090	1930	5875	5520	1295	2740	1780	2970	1750	2130	1570	1310	1680	2010	5395	5760	61105

Taulukko 1 Sortti-asemien ja vaarallisen jätteen keräyksen investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046

Kori 1: Sortti-asemien rakentaminen (uudet)

Pääkaupunkiseudulla on tällä hetkellä viisi Sortti-asemaa. Sortti-asemien rakentamisen osakokonaisuuteen kuuluu Sortti-asemien palveluverkoston laajentaminen.

Ohjelmakaudella on varauduttu kolmen uuden täyden mittakaavan Sortti-aseman sekä yhden Sortti-pienaseman rakentamiseen. Yhden uuden Sortti-aseman investointikustannus on noin 7 milj. euroa ja Sortti-pienaseman noin 1 milj. euroa. Investoinnin kustannus koostuu suunnittelusta, maanrakennustöistä ja lavapaikkojen sekä asiakas- ja toimitilojen rakentamisesta. Kori 1 investointivaraus ei kata irtaimiston hankintaa (kalustovaraukset korissa 3) eikä tontin hankinnasta mahdollisesti tulevia kustannuksia (maahankintavaraukset korissa 13).

Uusien Sortti-asemien rakentamisen kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **22,1 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 22,5 milj. euroa).

Kori 2: Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystyöt

Kori sisältää Sortti-asemien ja Kivikon jätepalvelukeskuksen ylläpito- ja parannustöiden edellyttämät investoinnit. Merkittävimpiä yksittäisiä investointeja ovat mm. Kivikon jätepalvelukeskuksen energiaremontit ja varikkorakennuksen vesikaton uusiminen sekä yksittäisten Sortti-asemien laajat perusparannukset.

Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystöiden kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **17,7 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 20,4 milj. euroa).

Kori 3: Aluepalvelujen kalustohankinnat

Kori sisältää aluepalveluiden kalustohankinnat mm. Sortti-asemien lavat ja laitehankinnat. Sortti-asemien vaihtolavoja, puristimia ja työkoneita uusitaan vuosittain niiden tullessa käyttöikänsä päähän. Lisäksi investoinneissa varaudutaan hankkimaan tarvittava kalusto uusille Sortti-asemille sekä uusien toimintojen tarpeisiin (noin 0,7 milj. euroa / uusi Sortti-asema).

Aluepalvelujen kalustohankintojen kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **21,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 20,5 milj. euroa).

3.2 Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit sisältävät jätteen käsittelyyn ja jalostamiseen sekä välivarastointiin ja loppusijoittamiseen liittyviä hankkeita. Hankkeet sisältävät sekä ylläpitoinvestointeja että kapasiteetin lisäämiseen ja ympäristönäkökohtiin perustuvia investointeja. Ne tähtäävät erityisesti ympäristövaikutusten

hallintaan ja kiertotalouden edistämiseen, mutta tukevat myös HSY:n tarvetta olla pito- ja vetovoiman työnantaja.

Käsittelypalvelulähtöiset investoinnit jakaantuvat kahteen pääkokonaisuuteen: ympäristövaikutusten hallinta sekä alueiden ja toimintojen kehittäminen. Näihin sisältyy yhteensä 24 hankekokonaisuutta.

3.2.1 Ympäristövaikutusten hallinta (korit 4-6)

Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen ympäristövaikutusten hallinnan pääkokonaisuus jakaantuu kolmeen koriin:

Kori 4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen,

Kori 5 Vesien keräys ja johtaminen ja

Kori 6 Viimeistelyrakenteet.

Ympäristövaikutusten hallinnan investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat **n. 37,7 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 28,7 milj. euroa). Suunnitelmakauden merkittävimpiä hankkeita ovat kaasun hyödyntämisen tehostamiseen ja varmistamiseen liittyvät investoinnit, uudet jätevesialtaat sekä kaatopaikkojen pintojen viimeistely ja niitytys. Ympäristövaikutusten hallinnan kokonaisuuteen liittyvien investointien osuus jätahuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 11 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 2

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN HALLINTA (1000 €)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
4 KAATOPAIIKKAKAASUN KERÄYS JA HYÖDYNTÄMINEN																					17800
Kaasunkeräyksen ylläpitosaneeraukset	250	1100	1100	250	250	250	800	250	250	250	250	250	250	250	250	800	250	250	250	250	7800
Kaasun hyödyntäminen ja varastointi	0	0	1500	1500	1000	0	0	0	1500	1500	0	0	0	0	0	0	0	0	1500	1500	10000
5 VESIEN KERÄYS JOHTAMINEN																					13300
Vesienhallintajärjestelmän ylläpitosaneeraukset	350	650	650	150	350	150	650	150	350	150	150	150	350	650	150	150	350	650	200	200	6600
Uudet jätevesialtaat ja viemärlinjat	300	500	0	800	0	0	0	0	0	0	1500	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	4100
Vesienhallinnan uudet järjestelmät (hulevesien puhdistus, kierrätys jne.)	300	0	0	300	0	0	0	0	0	0	0	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	2600
6 VIIMEISTELYRAKENTEET																					6600
Väliaikaiset pintarakenteet ja maisemointi, loppusijoitusalue	300	400	300	400	300	0	700	0	300	0	300	0	100	0	200	0	200	0	100	0	3600
Vanhan kaatopaikan viimeistely ja niitytys	500	0	0	500	0	500	0	500	0	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2500
Viimeistelyrakenteiden korjaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	100	0	100	0	100		100	500
YHTEENSÄ	2000	2650	3550	3900	1900	900	2150	900	2400	2400	2200	2500	1700	1000	600	1050	800	1000	2050	2050	37700

Taulukko 2 Ympäristövaikutusten hallinnan investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046 (t€)

Kori 4: Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen

Kori sisältää kaatopaikkojen kaasunkeräysverkostot, kaasupumppaamot ja säätöasemat sekä kaasuvoimalaan ja kaasun varastointiin liittyviä investointeja.

Kaatopaikkakaasun keräyksen ja hyödyntämisen investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **17,8 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 12,1 milj. euroa).

Kori 5: Vesien keräys ja johtaminen

Kori sisältää kaikki vesien keräykseen ja johtamiseen liittyvät investoinnit. Nämä investoinnit kohdistuvat vesienhallintajärjestelmiin, vesihuoltojärjestelmiin, suotovesien kierrätykseen sekä mahdolliseen kaatopaikkavesien esikäsittelyyn. Vesien hallintaan liittyen joudutaan vuosittain tekemään normaalin kunnossapidon lisäksi välttämättömiä saneerauksia, joilla varmistetaan toimintavarmuus ja ympäristön huomioon ottaminen. Vesien keräyksen ja johtamisen investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **13,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 10,4 milj. euroa).

Kori 6: Viimeistelyrakenteet

Kori sisältää Ämmässuon alueen kaatopaikkojen väliaikaiset ja pysyvät pintatiivistysrakenteet sekä maisemointityöt. Investoinnit kohdistuvat sekä vanhalle vuonna 2007 suljetulle (53 ha) että käytössä olevalle kaatopaikalle (12 ha). Viimeistelyrakentaminen toteutetaan ympäristöluvan ehtojen mukaisesti ja maisemoinnin yhteydessä luonnon monimuotoisuus huomioidaan rakentamalla luonnonniittyjä.

Viimeistelyrakenteiden kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **6,6 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 6,2 milj. euroa).

3.2.2 Ämmässuon ekoteollisuusalue ja sen toimintojen kehittäminen (korit 7-11)

Alueiden ja toimintojen kehittämisen pääkokonaisuus jakaantuu viiteen koriin:

Kori 7 Biojätteen käsittely ja hyödyntäminen,
Kori 8 Tuhkan käsittely,
Kori 9 Infran kehittäminen ja ylläpitäminen,
Kori 10 Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet sekä
Kori 11 Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit

Alueiden ja toimintojen kehittämisen investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat **149,0 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 147,7 milj. euroa). Korin merkittävimmät investoinnit liittyvät biojätteen käsittelyyn sekä Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen infran kehittämiseen ja ylläpitoon. Alueiden ja toimintojen kehittämisen investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 45 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 3

ALUEIDEN JA TOIMINTOJEN YLLÄPITO JA KEHITTÄMINEN (1000 €)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
7 BIOJÄTTEEN KÄSITTELY JA HYÖDYNTÄMINEN																					65600
Biokierrätyksen ylläpitosaneeraukset	1400	2000	2000	1400	800	1200	1200	800	2800	3200	800	800	1200	800	800	1800	2000	2000	1800	800	29600
Prosessien kehittäminen ja tehostaminen	2700	2300	500	0	1000	3000	0	0	0	0	0	500	1000	0	0	0	2000	3000	2000	1000	19000
Mädätyskapasiteetin nosto	0	0	0	2000	5000	1000	0	0	0	0	0	0	0	4500	4500	0	0	0	0	0	17000
8 TUHKAN KÄSITTELY																					14100
Tuhkasolut T1 ja T2 sulkeminen ja muutokset	100	0	0	0	600	100	0	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1600
T3 tai vaihtoehtoinen käsittelymenetelmä	0	0	0	0	0	500	0	3500	5000	0	0	0	0	0	0	500	0	0	0	3000	12500
9 INFRAN KEHITTÄMINEN JA YLLÄPITO																					46440
Ämmässuon rakennukset	920	200	200	200	200	200	700	200	500	3000	5000	2000	200	200	200	200	200	200	200	200	14920
Ämmässuon verkostoinfra	720	700	1000	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	10920
Ämmässuon tie- ja kenttärakenteet ja muu infra	1700	1500	500	500	500	2000	2000	500	700	700	700	700	700	700	2200	2200	700	700	700	700	20600
10 KÄSITTELYPALVELUIDEN KONEET, LAITTEET JA JÄRJESTELMÄT																					8300
Käsittelypalveluiden koneet ja laitteet	250	250	250	250	250	250	250	250	750	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	5500
Ämmässuon erilliset automaatiojärjestelmät	100	100	300	100	100	100	100	300	100	100	100	100	300	100	100	100	100	300	100	100	2800
11 ENERGIA- JA MATERIAALITEHOKKUUSINVESTOINNIT																					14600
Energiainvestoinnit	200	2500	2000	800	2000	200	200	200	200	200	200	200	2000	200	200	2500	200	200	200	200	14600
Jätteen laitosmainen käsittely	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	8090	9550	6750	5750	10950	9050	4950	6250	10550	8750	7550	5050	6150	7250	8750	8050	5950	7150	5750	6750	149040

Taulukko 3 Alueiden ja toimintojen ylläpidon ja kehittämisen investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046

Kori 7: Biojätteen käsittely ja hyödyntäminen

Kori sisältää kompostointilaitoksiin ja biokaasun hyödyntämiseen liittyvät saneeraus- ja rakennusinvestoinnit, laitehankinnat sekä biojätteen käsittelykentiin kohdistuvat rakennus- ja prosessi-investoinnit. Ohjelmakaudella varaudutaan käsittelykapasiteetin nostoon nykyisiä prosesseja tehostamalla sekä investoimalla uusiin mädätysreaktoreihin. Käsittelyn laajempaan uudistamiseen on varauduttu investointikauden loppupuoliskolla.

Biojätteen käsittely on erittäin kuluttavaa laitteistoille ja rakenteille. Käsittelylaitoksille joudutaan vuosittain tekemään normaalin kunnossapidon lisäksi saneerauksia, joilla varmistetaan kompostointilaitoksen ja biokaasulaitoksen toimintavarmuus ja ympäristöystävällinen toiminta.

Biojätteen käsittelyn kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **65,6 milj. euroa** (edellinen investointiohjelma 72,1 milj. euroa).

Kori 8: Tuhkan käsittely

Kori sisältää jätevoimalan vaaralliseksi jätteeksi luokitellun tuhkan käsittelyn ja loppusijoituksen edellyttämät investoinnit. HSY vastaa Vantaan jätevoimalan vaaralliseksi jätteeksi luokitellun lentotuhkan käsittelystä. Ohjelmakauden alussa saadaan viimeistelyä tuhkasolu T1 ja myöhemmin myös nyt käytössä oleva tuhkasolu T2. Lisäksi on varauduttu rakentamaan yksi uusi tuhkasolu tai vaihtoehtoisesti investoimaan käsittelyprosessiin, joka ei edellytä loppusijoitusta.

Tuhkan käsittelyä koskevien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **14,1 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 12,0 milj. euroa).

Kori 9: Infran kehittäminen ja ylläpitäminen

Kori sisältää Ämmäsuon alueella tapahtuvaa rakennusten, teiden, kenttien ja verkostoinfran ylläpitoa ja rakentamista. Investoinneilla varaudutaan sekä jätehuollon omaan toimintaan että Ekomo-toiminnan mahdollistamiseen. Suurimmat investoinnit liittyvät käsittelykenttien ylläpitoon ja niiden rakentamiseen.

Infran kehittämistä ja ylläpitoa koskevien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **46,4 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 44,1 milj. euroa).

Kori 10: Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet

Kori sisältää käsittelypalveluiden koneiden ja laitteiden hankinnat (lavat, aluehoitokoneet ym.) sekä Ämmäsuon erilliset automaatiojärjestelmien investoinnit.

Käsittelypalveluiden koneisiin ja laitteisiin kohdistuvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **8,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 9,3 milj. euroa).

Kori 11: Energia- ja materiaalitehokkuusinvestoinnit

Kori sisältää varautumista erilaisiin energiainvestointeihin. Ohjelmakaudenkauden alkupuoliskolla on mm. varauduttu Ämmäsuon lämmön talteenottoon kompostointilaitoksen poistoilmasta sekä hukkalämmön varastointiin. Lisäksi on tehty varauksia uudentyypisille energiaratkaisuille, kuten kaasutukselle ja vetytalouden tarpeisiin sekä aurinkoenergian tuotannon lisäämiseen. Jätteen laitosmaiseen käsittelyyn ei ole investoinneissa varauduttu, koska käsittely on varauduttu toteuttamaan ensisijaisesti palveluhankintana.

Energia- ja materiaalitehokkuusinvestointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **14,6 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 12,0 milj. euroa).

3.3 Muut investoinnit

Muut investoinnit sisältävät kiinteistökohtaiseen jätteenkeräykseen liittyviä kuljetuspalvelulähtöisiä investointeja, Seutulän alueen investointeja, maahankintoja ja jätehuollon operatiivista toimintaa tukevia ICT-investointeja.

3.3.1 Muut toimintaa tukevat investoinnit (korit 12-15)

Muiden investointien pääkokonaisuus sisältää korit:

Kori 12 Jätteenkuljetuksen keräyskalusto

Kori 13 Maahankinnat

Kori 14 Seutulan alueen investoinnit

Kori 15 ICT-investoinnit

Muut toimintaa tukevat investoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046 ovat n. **81,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 58,9 milj. euroa). Merkittävimmät investoinnit kohdistuvat jäteastiahankintoihin, joiden kustannusarvio on nyt edellistä ohjelmaa suurempi. Myös ICT-hankkeille on tehty suuremmat ohjelmavaraukset kuin edellisessä investointiohjelmassa. Muiden investointien osuus jätehuollon kokonaisinvestoinneista on suunnitelmakaudella n. 25 %.

Investointien jakautuminen hankekokonaisuuksittain on esitetty taulukossa 4

MUUT TOIMINTAA TUKEVAT INVESTOINNIT (1000 €)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
12	JÄTTEENKULJETUKSEN KERÄYSKALUSTO																					43260
	Jäteastiainvestoinnit	1000	1000	1500	1500	1500	3300	4300	4300	3300	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	36550
	Jäteastioiden instrumentointi ja tunnistaminen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1500	1500	1500	1500	100	100	100	100	100	100	100	6700
13	MAA- JA KIINTEISTÖHANKINNAT																					6400
	Maahankinnat	1900	0	0	0	1000	0	0	0	0	0	1000	0	0	2000	0	500	0	0	0	0	6400
14	SEUTULAN ALUEEN INVESTOINNIT																					15300
	Seutulan alueen kentät ja rakennukset	300	300	300	1050	100	800	750	550	50	500	500	100	1050	50	150	350	2050	1550	600	200	11300
	Seutulan kaatopaikka-alueen jälkihoito ja peruskorjaus	400	500	450	350	300	300	50	300	50	50	50	50	50	50	50	300	300	50	300	50	4000
15	ICT-INVESTOINNIT																					16370
	Jätehuollon operatiiviset tietojärjestelmäinvestoinnit	1700	705	785	725	625	745	665	770	770	915	715	715	870	820	865	915	920	720	730	695	16370
	YHTEENSÄ	5300	2505	3035	3625	3525	5145	5765	5920	4170	4315	5115	3715	4820	4370	2515	3515	4720	3770	3080	2395	81320

Taulukko 4 Muiden toimintaa tukevien investointien kustannukset hankekokonaisuuksittain ohjelmakaudella 2027–2046

Kori 12: Jätteenkuljetuksen keräyskalusto

Kori sisältää kiinteistökohtaiseen jätteenkuljetukseen liittyvät astiahankinnat. Investointiohjelmassa on varauduttu astiavaihtojen lisäksi mm. monilokeroastioiden merkittävään lisäämiseen omakotiasujilla. Lisäksi on varauduttu lisäämään astioihin datan keruuseen liittyvää instrumentointia. Tarkempi kiinteistökohtainen jätedata mm. mahdollistaisi jätteenkeräyksen optimoinnin ja siihen liittyvän viestinnän ja neuvonnan tarkemman kohdentamisen.

Jätteenkuljetuksen keräyskalustoon liittyvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **43,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 28,1 milj. euroa).

Kori 13: Maahankinnat

Kori sisältää jätehuollon toimintaa tukevia mahdollisia maahankintoja. Ohjelmakaudella on varauduttu tekemään tonttihankintoja mm. Sortti-toimintaan liittyen. Lisäksi on varauduttu hankkimaan maa-alueita Ämmäsuon alueelta, mm. suojaviheralueilta.

Maa- ja kiinteistöhankintoihin liittyvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **6,4 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 7,7 milj. euroa).

Kori 14: Seutulan alueen investoinnit

Kori sisältää Seutulan alueen ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvät investoinnit. HSY omistaa Seutulan alueella Vantaalla ja Tuusulassa kiinteistöjä noin 57,5 ha, joista 14,5 ha sisältää Seutulan vanhan kaatopaikka-alueen. Seutulan kaatopaikan käyttö lopetettiin vuonna 1987, mutta HSY vastaa edelleen kaatopaikan jälkihoidosta. Investointiohjelmassa on varauduttu laajentamaan kiertotalouden toimintoja Tuusulan kunnan alueelle tulevaisuudessa, kun Tuusulassa työn alla oleva kiertotaloustoiminnan mahdollistava kaava alueella etenee.

Seutulan alueen investointeihin kuuluvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **15,3 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 15,3 milj. euroa).

Kori 15 ICT-investoinnit

Kori 15 sisältää jätehuollon operatiivisen toiminnan IT-investointeja. Operatiiviset ICT-investoinnit kohdistuvat mm. jätteenkuljetuksen logistiikkaohjaukseen, asiakkaiden itsepalvelu- ja maksujärjestelmiin sekä robotti- ja tekoälyratkaisujen kehittämiseen ja hyödyntämiseen jätehuollon toiminnoissa.

ICT-investointeihin kuuluvien investointien kustannukset ohjelmakaudella ovat yhteensä **16,4 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 7,8 milj. euroa).

3.4 Kokonaisinvestoinnit suunnitelmakaudella 2027–2046

Suunnitelmakauden 2027–2046 kokonaisinvestoinnit ovat **329,2 milj. euroa** (edellisessä investointiohjelmassa 298,7 milj. euroa). Investoinnit painottuvat ohjelmakauden alkupuoliskolle.

Investointiohjelman taloudellinen kokonaisraami ei ole muuttunut merkittävästi edellisestä investointiohjelmasta. Suurimmat euromääräiset muutokset edelliseen ohjelmaan nähden liittyvät korien 12 (jätteenkuljetuksen keräyskalusto) ja 15 (ICT-investoinnit) tarkentuneisiin kustannusarvioihin. Ohjelman pitkän aikajänteen ja jätehuollon järjestämisen erityspiirteiden takia on keskeistä huomioida, että hankkeiden kustannusten ja siten investointien määrän arviointi varsinkin ohjelmakauden loppupuolella on vaikeaa. Jätehuollossa haasteita ennakointiin aiheuttavat mm. useat muutokset lainsäädännössä. Tässä vaiheessa on myös vaikea arvioida pitkällä aikavälillä, mitä jätehuollon palveluita olisi kannattavaa hankkia ulkopuolisena palveluhankintana. Investointiohjelmassa laaditaan kahden vuoden välein, joten arviot tarkentuvat tulevana ohjelmakausina.

Kokonaisinvestoinnit vuosittain ja koreittain on esitetty taulukossa 5.

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2027–2046
SORTTI-ASEMAT JA ALUEKERÄYSVERKOSTO	2,1	2,8	5,5	4,9	2,1	1,9	5,9	5,5	1,3	2,7	1,8	3,0	1,8	2,1	1,6	1,3	1,7	2,0	5,4	5,8	61,1
1 Sortti-asemien rakentaminen (uudet)	0,10	0,70	3,50	3,00	0,10	0,40	3,50	3,00	0,00	0,00	0,00	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,40	3,00	3,50	22,1
2 Aluepalveluiden täydennystyöt	1,11	1,18	0,67	0,50	0,90	0,80	1,10	1,15	0,48	1,65	0,75	0,65	0,66	1,35	0,70	0,50	0,80	0,95	0,95	0,90	17,7
3 Aluepalveluiden kalustohankinnat	0,94	0,90	1,35	1,36	1,09	0,73	1,28	1,37	0,82	1,09	1,03	1,57	1,09	0,78	0,87	0,81	0,78	0,66	1,45	1,36	21,3
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN HALLINTA	2,0	2,7	3,6	3,9	1,9	0,9	2,2	0,9	2,4	2,4	2,2	2,5	1,7	1,0	0,6	1,1	0,8	1,0	2,1	2,1	37,7
4 Kaatopalkkakaasun keräys ja hyödyntäminen	0,25	1,10	2,60	1,75	1,25	0,25	0,80	0,25	1,75	1,75	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,80	0,25	0,25	1,75	1,75	17,8
5 Vesien keräys ja johtaminen	0,95	1,15	0,65	1,25	0,35	0,15	0,65	0,15	0,35	0,15	1,65	2,15	1,35	0,65	0,15	0,15	0,35	0,65	0,20	0,20	13,3
6 Viimeistelyrakenteet	0,80	0,40	0,30	0,90	0,30	0,50	0,70	0,50	0,30	0,50	0,30	0,10	0,10	0,10	0,20	0,10	0,20	0,10	0,10	0,10	6,6
ALUEIDEN JA TOIMINTOJEN YLLÄPITO JA KEHITTÄMINEN	8,1	9,6	6,8	5,8	11,0	9,1	5,0	6,3	10,6	8,8	7,6	5,1	6,2	7,3	8,8	8,1	6,0	7,2	5,8	6,8	149,0
7 Biojätteen ja lietteen käsittely ja hyödyntäminen	4,10	4,30	2,50	3,40	6,80	5,20	1,20	0,80	2,80	3,20	0,80	1,30	2,20	5,30	5,30	1,80	4,00	5,00	3,80	1,80	65,6
8 Ämmäsuon laajennusalue	0,10	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	0,00	3,50	5,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	3,00	14,1
9 Infran kehittäminen ja ylläpito	3,34	2,40	1,70	1,20	1,20	2,70	3,20	1,20	1,70	4,20	6,20	3,20	1,40	1,40	2,90	2,90	1,40	1,40	1,40	1,40	46,4
10 Käsittelypalveluiden koneet ja laitteet	0,35	0,35	0,55	0,35	0,35	0,35	0,35	0,55	0,85	0,35	0,35	0,35	0,55	0,35	0,35	0,35	0,35	0,55	0,35	0,35	8,3
11 Energia- ja materiaalihakkuusinvestoinnit	0,20	2,50	2,00	0,80	2,00	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	2,00	0,20	0,20	2,50	0,20	0,20	0,20	0,20	14,6
MUUT INVESTOINNIT	5,3	2,5	3,0	3,6	3,5	5,1	5,8	5,9	4,2	4,3	5,1	3,7	4,8	4,4	2,5	3,5	4,7	3,8	3,1	2,4	81,3
12 Jätteenkuljetuksen keräyskalusto	1,00	1,00	1,50	1,50	1,50	3,30	4,30	4,30	3,30	2,85	2,85	2,85	2,85	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	43,3
13 Maahankinnat	1,90	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	6,4
14 Seutulan alueen	0,70	0,80	0,75	1,40	0,40	1,10	0,80	0,85	0,10	0,55	0,55	0,15	1,10	0,10	0,20	0,65	2,35	1,60	0,90	0,25	15,3
15 ICT-investoinnit	1,70	0,71	0,79	0,73	0,63	0,75	0,67	0,77	0,77	0,92	0,72	0,72	0,87	0,82	0,87	0,92	0,92	0,72	0,73	0,70	16,4
YHTEENSÄ (M€)	17,5	17,5	18,9	18,1	18,5	17,0	18,7	18,6	18,4	18,2	16,6	14,2	14,4	14,8	13,4	13,9	13,2	13,9	16,3	17,0	329,2

Taulukko 5 Jätehuollon kokonaisinvestoinnit koreittain ja vuosittain 2027–2046 (milj. euroa)



Vesihuollon investointiohjelma 2027–2046

HSY hallitus 29.5.2026

Sisällys

1	Termipankki	4
2	Investointiohjelman tavoitteet ja lähtökohdat	5
2.1	HSY:n vesihuollon investointien suunnittelu- järjestelmä	5
2.2	HSY:n strategia ja omistajaohjaus vesihuollon investointiohjelman näkökulmasta	5
2.3	Investointiohjelman rakenne	7
2.4	Investointiohjelman muodostaminen	7
2.4.1	Ohjelman lähtötiedot ja tehdyt oletukset	7
2.4.2	Vaikutusten arviointi	8
2.5	Investointiohjelman historia ja muutokset	9
2.5.1	Vesihuollon investointiohjelman historia vuosilta 2021–2025	9
2.5.2	Muutokset edelliseen investointiohjelmakauteen (2025–2044)	10
2.6	Investointien rahoitus	11
2.6.1	Talousmallitarkastelu	12
3	Investoinnit teemoittain	13
3.1	Toimintavarmuus	13
3.2	Asiakas	16
3.3	Ympäristö	19
4	Investoinnit koreittain	21

1 Termipankki

Ohjelmahanke: investointiohjelmassa yhteen investointikoriin kuuluva eli yhteen omaisuuserään kohdistuva yksittäinen investointi.

Ohjelmahankekokonaisuus: yksittäisten ohjelmahankkeiden muodostama kokonaisuus, johon voi sisältyä eri investointikoreissa olevia ohjelmahankkeita. Ohjelmahankekokonaisuuden muodostavat toisiinsa ajallisesti ja maantieteellisesti sidoksissa olevat ohjelmahankkeet. Ohjelmahankekokonaisuudella on yhteinen tavoite, jonka saavuttaminen edellyttää kaikkien siihen kuuluvien ohjelmahankkeiden toteuttamista.

HSY:n strategia: HSY:n koko toiminnan taustalla vaikuttavat linjaukset. Strategia ja omistajaohjauksen tavoitteet ohjaavat investointiohjelman päämääriä ja toimenpiteitä. Strategia kuvaa HSY:n hallituksen 20.03.2026 hyväksymää HSY:n strategia vuoteen 2035-luonnosta.

Investointikori: vesihuoltolähtöinen tekninen luokittelu investoinneille. Koreissa on eroteltu eri omaisuuseriin kohdistuvat investoinnit. Kaupunkilähtöisille investoinneille on omat korit (3 ensimmäistä koria) ja loput korit vastaavat vesihuollon omaisuuseriä jaoteltuna uus- ja saneerausinvestointeihin.

Suorite: investointiohjelmakauden aikana toteutettavat konkreettiset toimenpiteet numeerisesti esitettynä.

Teema: keino viestiä sisäisesti ja ulkoisesti investointiohjelman sisällöstä ja vaikuttavuuksista sellaisina kokonaisuuksina, joilla on viestinnällistä arvoa. Teema kuvaa ohjelmahankkeiden vaikuttavuutta eli sitä, millaisiin asioihin ohjelmahankkeilla pyritään vaikuttamaan. Teemojen avulla voidaan määrittää eri investointikoreihin kuuluvat, mutta samaan tekijään, kuten vesistökuorman pienenemiseen vaikuttavat investoinnit.

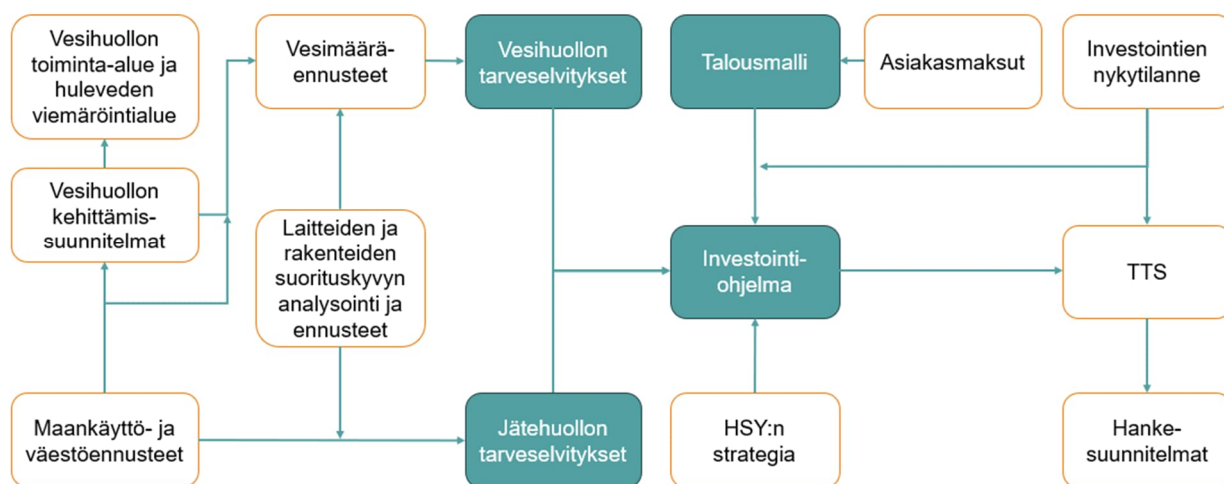
Teeman tavoite: pidemmän aikavälin tavoite, johon teemaan kuuluvilla investoinneilla pyritään.

Vaikuttavuusmittari: kuvaa investointiohjelman ohjelmahankkeiden vaikutusta toimintaan. Vaikuttavuusmittareiden tuloksia tulkittaessa on tärkeää ottaa huomioon, että osa toimenpiteistä vaikuttaa vain paikallisesti kohteessa, johon investointi on kohdistettu, mutta samaan aikaan esimerkiksi verkoston kunto heikkenee muualla.

2 Investointiohjelman tavoitteet ja lähtökohdat

2.1 HSY:n vesihuollon investointien suunnittelu-järjestelmä

HSY:n vesihuollon investointiohjelma on osa vesihuollon investointien suunnittelujärjestelmää. Suunnittelujärjestelmä sisältää esimerkiksi vesihuollon kehittämissuunnitelmat, HSY:n strategian sekä omistajaohjauksen tavoitteet ja vesihuollon investointiohjelman. Investointiohjelma on kahden vuoden välein laadittava suunnitelma. Investointiohjelma kattaa toista kertaa 20 vuoden aikajänteen. Vesihuollon investointiohjelma sisältää vesihuollon suunnitellut investoinnit vuosille 2027–2046. Edellinen investointiohjelma laadittiin vuosille 2025–2044.



Kuva 1 HSY:n vesihuollon investointien suunnittelujärjestelmä.

2.2 HSY:n strategia ja omistajaohjaus vesihuollon investointiohjelman näkökulmasta

HSY:n strategia ohjaa investointiohjelman laatimista. Edellisestä investointiohjelmakierroksesta poiketen HSY:llä ei ole erillistä vesihuollon investointistrategiaa, vaan investointien näkökulma on huomioitu osana HSY:n varsinaista strategiaa.

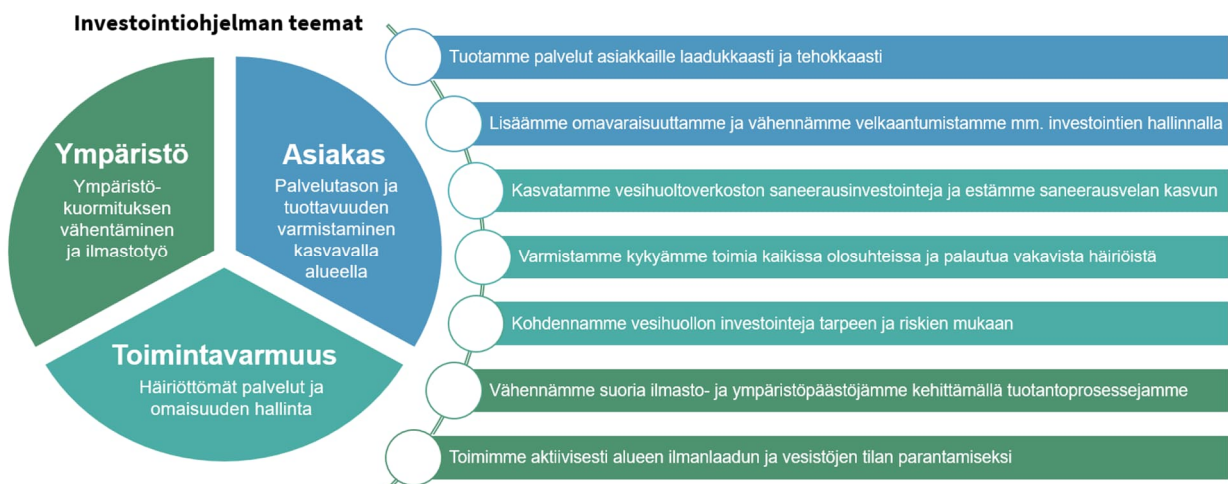
HSY:n hallitus on hyväksynyt HSY:n strategia vuoteen 2035 – luonnoksen kokouksessaan 20.3.2026 ja lähettänyt sen edelleen jäsenkaupungeilleen lausunnoille. Tässä raportissa viitataan HSY:n strategia vuoteen 2035 – luonnokseen. Investointiohjelman laatimisajankohta ajoittui kahden strategiakauden väliin, mutta on siitä huolimatta linjassa uuden strategian kanssa.

Investointiohjelma toteuttaa kuntayhtymän strategian painopisteitä ja ohjelman investoinnit tukevat asetettujen päämäärien saavuttamista. Jokainen vesihuollon investointi edesauttaa yhden tai useamman strategisen painopisteen saavuttamista. Kuvassa 2 on esitetty HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategiset painopisteet sekä missio, visio ja arvot. HSY:n strategisina painopisteinä ovat turvallisuus, vastuullisuus ja talous. Missiona on tuottaa vesi- ja jätehuollon palveluja sekä seudullista tietoa kaikissa olosuhteissa. Visiona on yhdessä tehdä maailman kestävin kaupunkiseutu. Toimintaa ohjaavat arvot ovat luotettavuus, turvallisuus ja vastuullisuus.



Kuva 2. HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategisten painopisteet sekä missio, visio ja arvot.

Kuvassa 3 on esitetty HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategisten painopisteiden kehitysteemojen toteutuskeinot vesihuollon investointiohjelman teemojen näkökulmasta. Sininen kuvaa asiakasteemaa, turkoosi kuvaa toimintavarmuusteemaa ja vihreä kuvaa ympäristöteemaa. Investointiohjelman teemat ovat hyvin lähellä uuden strategian painopisteitä turvallisuutta, vastuullisuutta ja taloutta. Teemojen tarkoituksena on kuvata strategian päämääriä vahvemmin sitä, mihin investoinnit kohdistuvat ja kenelle tuotetaan arvoa investointien kautta. Asiakas ja ympäristö ovat merkittävimmät kohteet, joille tuotetaan arvoa investointien kautta. Toimintavarmuus on nostettu teemaksi, koska sen varmistaminen on vesihuoltolain mukainen velvollisuus ja siten hyvin keskeinen vesihuoltolaitostointia ohjaava tekijä.



Kuva 3. HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen strategisten painopisteiden toteutuskeinot vesihuollon investointiohjelman teemojen näkökulmasta. Sininen kuvaa asiakasteemaa, turkoosi kuvaa toimintavarmuusteemaa ja vihreä kuvaa ympäristöteemaa.

Strategian lisäksi investointiohjelman laatimista ohjaavat HSY:lle asetetut omistajaohjauksen tavoitteet. Tällä investointiohjelmakerroksella merkittävin ohjaus on kohdistunut vesihuoltoverkoston saneerausvelan halluunon varmistamiseen, mikä on edellyttänyt merkittäviä lisäpanostuksia verkostosaneerauksiin.

2.3 Investointiohjelman rakenne

Investointiohjelma jakautuu investointikoreihin kuvan 4 mukaisesti. Korirakenne muodostuu kaupunkien kehittämiseen liittyvistä investoinneista (kaupunkilähtöiset investoinnit) sekä vesihuoltojärjestelmän kehittämisen ja ylläpitämisen investoinneista (vesihuoltolähtöiset investoinnit). Lisäksi vesihuollon investointiohjelmassa ovat mukana vesihuoltoon liittyvät kiinteistöinvestoinnit (rakennukset) ja investoinnit irtaimen käyttöomaisuuteen sekä IT-ratkaisuihin (muu irtain).

Kaupunkilähtöiset investoinnit on jaettu kaavoituksen mukaisiin alueinvestointeihin, vesihuollon kehittämissuunnitelmien mukaiseen laajentumiseen haja-asutusalueille sekä kaupungin kehittämisen aiheuttamiin johdosiirtotarpeisiin. Vesihuoltolähtöiset investoinnit on jaettu vesihuoltojärjestelmän (vedenhankinta, vedenpuhdistus, vedenjakelu, viemäröinti ja jätevedenpuhdistus) mukaisiin osakokonaisuuksiin sekä edelleen uudisinvestointi- ja saneerausinvestointeihin.

A Kaupunkilähtöiset investoinnit	A1 Toiminta-alueen laajeneminen ja kaavoitus 1 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot) 2 Laajentuminen haja-asutusalueille 3 Johtosiirrot		
B Vesihuoltolähtöiset investoinnit	B1 Vedenhankinta ja -puhdistus 4 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit 5 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit 6 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit 7 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	B2 Vedenjakelu ja viemäröinti 8 Vedenjakelun uudisinvestoinnit 9 Viemäroinnin uudisinvestoinnit 10 Verkostojen saneerausinvestoinnit 11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit 12 Viemäroinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	B3 Jätevedenpuhdistus 13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit 14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit 15 Purkutunneleiden uudisinvestoinnit 16 Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit
C Rakennukset	C1 Rakennukset 17 Kiinteistöinvestoinnit		
D Muu irtain	D1 Muu irtain 18 Muu irtain (mm. ajoneuvot ja IT-investoinnit)		

Kuva 4 Vesihuollon investointiohjelman korirakenne.

Investointiohjelman korirakennetta on hyödynnetty luvussa 4 investointiohjelman kokonaisuuden raportoinnissa. Osa ohjelmahankkeista on lisäksi ryhmitelty ohjelmahankekokonaisuuksiksi. Ohjelmahankekokonaisuus koostuu yksittäisistä ohjelmahankkeista, jotka voivat sijoittua eri investointikoreihin. Ohjelmahankekokonaisuuteen kuuluvat ohjelmahankkeet ovat sidoksissa toisiinsa niin ajallisesti kuin maantieteellisesti. Lisäksi niillä on yhteinen tavoite, jonka saavuttaminen edellyttää kaikkien ohjelmahankekokonaisuuteen kuuluvien ohjelmahankkeiden toteuttamista. Ohjelmahankekokonaisuus voi muodostua esimerkiksi tilanteessa, jossa verkostojen saneerauksen yhteydessä rakennetaan uusi runkovesijohto ja uusi jätevesipumppaamo. Tällaisissa tapauksissa on tärkeää, että kaikki ohjelmahankekokonaisuuteen kuuluvat ohjelmahankkeet toteutetaan, jotta saavutetaan mahdollisimman suuri hyöty.

2.4 Investointiohjelman muodostaminen

2.4.1 Ohjelman lähtötiedot ja tehdyt oletukset

Investointiohjelmatyön pohjana on investointien suunnittelujärjestelmän (kuva 1) mukaisesti vesihuollon tarveselvitys. Tarveselvitys laaditaan joka toisella investointiohjelmakierroksella ja edellinen tarveselvitys laadittiin viime ohjelmakierroksella. Näin ollen tarveselvitystä ei ole laadittu tämän investointiohjelman lähtötiedoksi, vaan ohjelma on muodostettu vuonna 2024 valmistuneen tarveselvityksen pohjalta. Myöskään tarveselvityksen lähtötietona hyödynnettävää vedenkulutusennustetta ei päivitetty tällä investointiohjelmakierroksella, joten ennusteet perustuvat edellisen kierroksen tapaan viimeisimpään MAL-sopimuksen mukaiseen

Helsingin seudun väestöennusteeseen (MAL 2023). Verkostosaneerauksien osalta poikettiin päivityssyklistä, sillä investointiohjelman lähtötiedoksi laadittiin omistajakuntien pyynnöstä erillinen verkostojen tila ja saneeraustarpeet – selvitys. Selvityksessä määritettiin investointitaso, jolla verkostojen saneerausvelka saadaan hallintaan ja turvataan nykyisenlainen vesihuollon tila ja sitä kautta palvelutaso myös investointiohjelmakauden lopussa ja sen jälkeenkin.

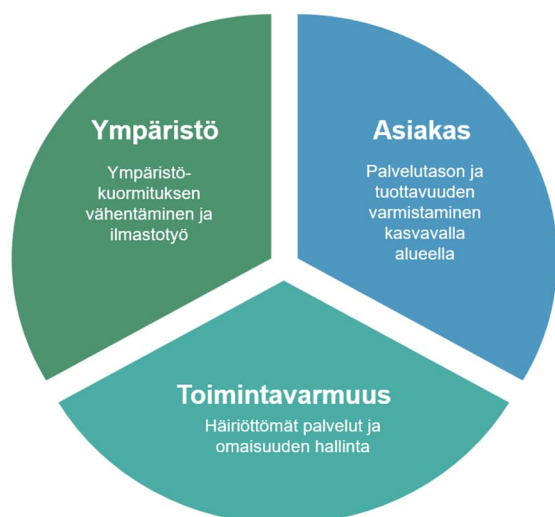
Kaupunkilähtöisten investointien osalta Kaupunkien rakentamishjelmiin sisältyy vesihuollon toteutuksen kannalta suuria epävarmuuksia, ja kaupunkilähtöisiä hankkeita ja niiden kustannusarvioita pystytään ennakoidaan riittävällä tarkkuudella useimmiten vain kauden ensimmäisten vuosien osalta. Tällä hetkellä myös lähivuosiin kohdistuu epävarmuutta johtuen edelleen jatkuvasta asuntorakentamisen matalasta tasosta, joka puolestaan johtuu Ukrainan sodan käynnistämistä ja Iranin sodan myötä edelleen jatkuvasta inflaatio- ja korkopaineiden kasvusta.

Muiden kuin verkostosaneerausinvestointien osalta investointiohjelma on muodostettu vuonna 2024 valmistuneessa tarveselvityksessä tunnistettujen investointitarpeiden perusteella. Investointiohjelmatyön aikana investointien aikataulutusta ja kustannusvarauksia on päivitetty edelliseen investointiohjelmakierrokseen nähden.

Investointiohjelman yhteydessä on laadittu talousmalli investointiohjelman suunnittelukaudelle. Talousmallin avulla on tarkasteltu investointitarpeiden toteuttamisen taloudellisia edellytyksiä. Rahoituksen suunnitteluksi on tärkeää ennakoida koko kauden investointitason suuruusluokka. Talousmallitarkastelun olettamia ja tuloksia on esitetty luvussa 2.6.1.

2.4.2 Vaikutusten arviointi

Investointiohjelman tavoitteiden konkretisoimiseksi investointiohjelmalle on laadittu teemat (kuva 5), joita on päivitetty edellisestä investointiohjelmakierroksesta. Yhteistä laajempaa tavoitetta toteuttavat ohjelmahankkeet kuuluvat samaan teemaan. Teemat kuvaavat ohjelmahankkeiden vaikuttavuutta eli sitä millaisiin asioihin ohjelmahankkeilla pyritään vaikuttamaan. Teemojen tarkoituksena on edistää investointiohjelmasta viestimistä siten, että investointien vaikutukset ovat keskiössä ja investointien merkitys vesihuoltopalvelun toteuttamiseen olisi laajasti ymmärrettävissä. Teemat on esitelty tarkemmin luvussa 3.



Kuva 5 Vesihuollon investointiohjelman 2027–2046 teemat: toimintavarmuus, asiakas ja ympäristö.

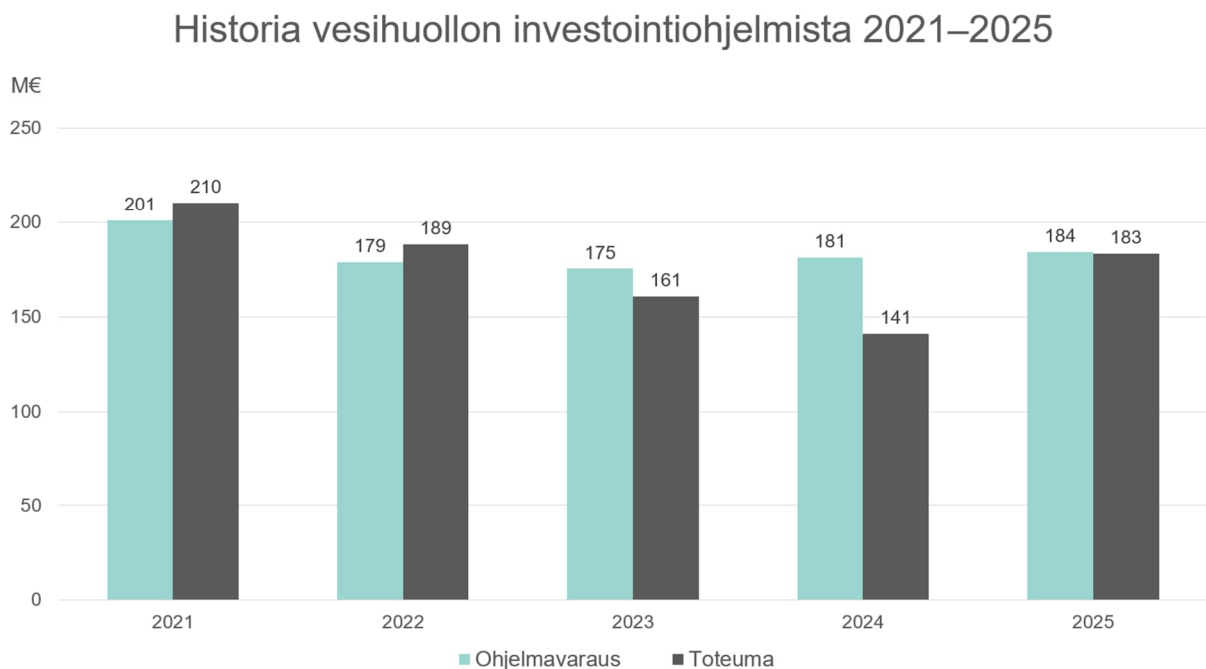
Teemoilla ei ole ajallista tai maantieteellistä yhteyttä ja samaan teemaan kuuluvat ohjelmahankkeet ovat useimmiten toisistaan riippumattomia. Samaa teemaan voi kuulua ohjelmahankkeita eri investointikoreista ja toisaalta sama ohjelmahanke voi kuulua useampaan teemaan.

Ohjelmahankkeille on määritetty niillä saavutettavia konkreettisia tuloksia kuvaavia suoritteita, kuten verkostopituuden kasvua ja kapasiteetin lisäyksiä. Lisäksi osalle investoinneista on määritetty vaikuttavuuden tunnuslukuja, jotka kuvaavat investointien toiminnallisia vaikutuksia. Vaikuttavuuden tunnuslukuja on määritelty varsinkin verkostoinvestoinneille. Vaikuttavuudet on raportoitu teemakohtaisesti luvussa 3. Työ vaikuttavuuden arvioinnin ja todentamisen kehittämiseksi jatkuu.

2.5 Investointiohjelman historia ja muutokset

2.5.1 Vesihuollon investointiohjelman historia vuosilta 2021–2025

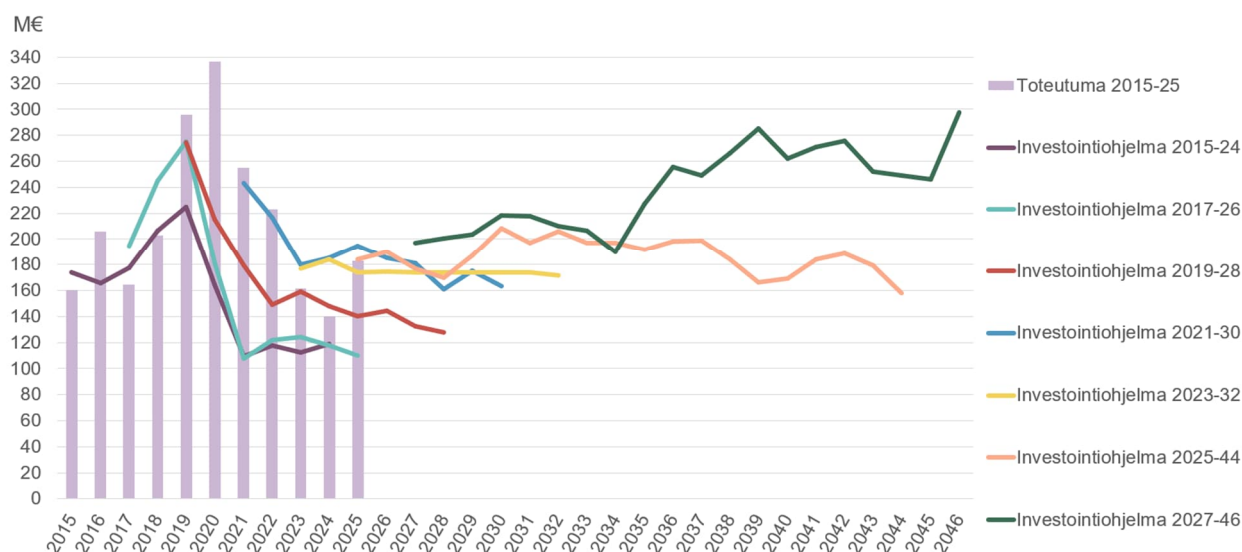
Vesihuollon investointiohjelmien historiaa tarkastelemalla voidaan arvioida, kuinka hyvin investointimääriä on onnistuttu ennakoimaan eri vuosina. Kuvassa 6 esitetään vertailu menneiden vuosien investointiohjelmien varauksista ja toteutuneista investointisummista siten, että kutakin vuotta verrataan aina sitä lähimpänä laaditun ohjelman ennusteeseen. Tarkastelu osoittaa, että vesihuollossa on pääsääntöisesti pysytty melko hyvin lähivuosien ohjelmavarausten tasolla. Poikkeuksen muodostavat vuodet 2023–2024, jolloin toteutuneet investoinnit jäivät ennakoitua pienemmiksi rakentamisen hiipumisen vuoksi Ukrainan sodan ja siitä seuranneen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksesta. Näiltä vuosilta syntynyttä investointivajetta saatiin vuonna 2025 merkittävältä osin kurottua umpeen lisäämällä verkostosaneerausten määrää.



Kuva 6. Historia vesihuollon investointiohjelmien 2021–2025 ohjelmavarauksista ja toteumista.

Kuvassa 7 tarkastellaan, kuinka eri vuosina laaditut investointiohjelmat (2015–2027) ovat ennustaneet tulevaa investointitasoa. Vertailu on tehty vuoden 2025 nykykustannustasossa, jossa kustannukset on muunnettu maarakennusindeksin 2015 perusteella. Investointien toteumat vastaavat pääosin ohjelmien lähivuosien eli käytännössä ensimmäisten viiden vuoden ennustetasoa. Poikkeuksena on vuoden 2020 selkeä investointipiikki, joka johtuu Blominmäen jätevedenpuhdistamon rakentamisesta ja sen odotettua korkeammiksi nousseista kustannuksista. Investointiohjelmavaraukset ovat kasvaneet lähes jokaisella ohjelmakierroksella ja 20 vuoden aikajänne on oleellisesti parantanut investointitarpeiden pitkän aikavälin näkyvyyttä.

Vesihuollon investointiohjelmat ja investointien toteuma nykystäytystasossa (v. 2025)

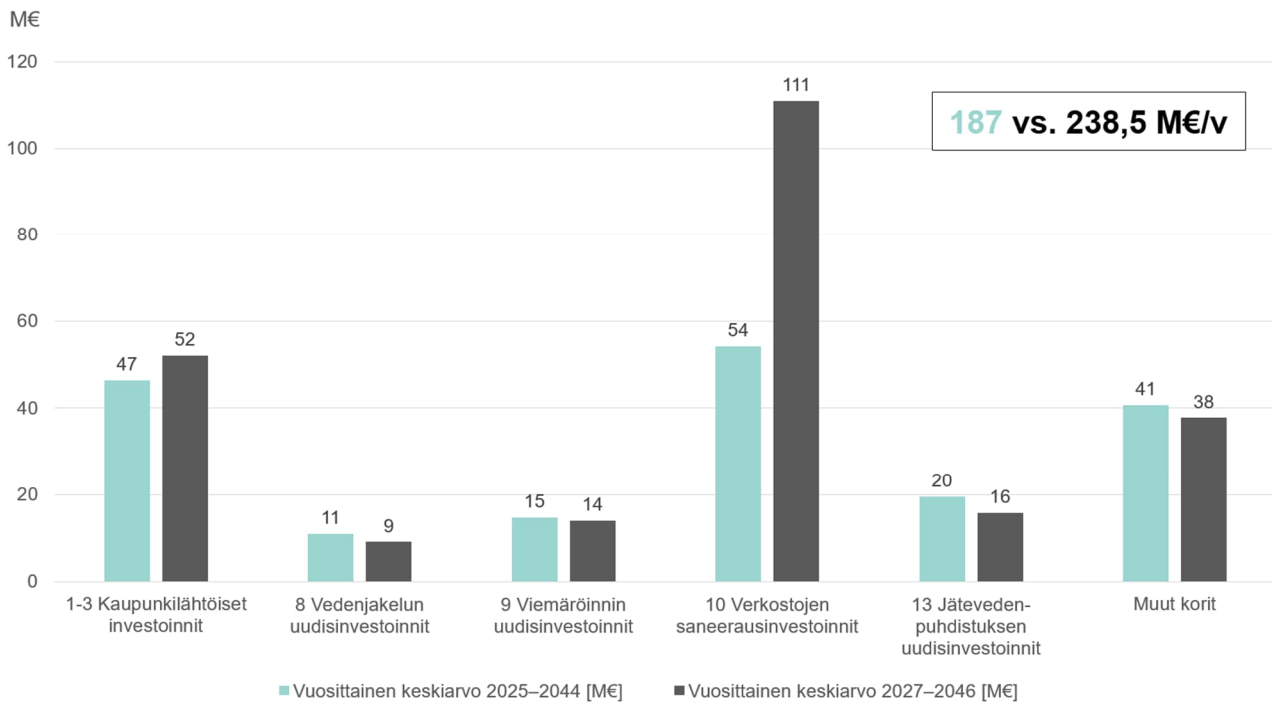


Kuva 7. Vesihuollon investointiohjelmat ja investointien toteuma nykystäytystasossa (vuoden 2025) maa-rakennusindeksiin 2015 perusteella.

2.5.2 Muutokset edelliseen investointiohjelmakauteen (2025–2044)

Investointiohjelman 2027–2046 kokonaisuus kattaa investointeja 4 770 M€:n summalla. Keskimääräinen vuotuinen investointisumma kasvaa 187 M€:sta 238,5 M€:on, mikä on noin 28 %:a suurempi kuin edellisen ohjelmakauden (2025–2044) aikana. Kuvasta 8 näkee isoimpien vesihuollon investointikorien muutokset edelliseen ohjelmaan. Alla on esitetty keskeisiä muutoksia edelliseen investointiohjelmaan verrattuna.

- Investointiohjelman taloudellista kokonaisraamia kasvatettiin aiempiin ohjelmiin verrattuna lähes 30 %
- Verkostosaneerausten määrä on tuplattu edelliseen ohjelmaan verrattuna – investointiohjelman mukaisella investointitasolla saneerausvelan kasvu saadaan pysäytettyä ja pystytään säilyttämään nykyinen vesihuollon taso.
- Haitta-aineiden poiston tehostamiseen tähtäävissä ohjelmahankkeissa on varauduttu päivitetyn yhdyskuntajätevesidirektiivin (EU) 2024/3019 mukaisesti kattamaan 20 % kustannuksista.



Kuva 8. Investointiohjelman 2027–2046 vuositason kustannusten jakautuminen suurimpien korien ja korikonaisuuksien kesken verrattuna edelliseen ohjelmakauteen (2025–2044).

Ohjelmakauden suurin muutos edelliseen investointiohjelmiaan (2025–2044) verrattuna on verkostojen saneerausinvestointien (kori 10) investointitason tuplaus (+57 M€/vuosi). Verkostosaneerausten kokonaisvaara on 2 210 M€, mikä on vuositasolla keskimäärin n. 106 % enemmän kuin viime ohjelmakaudella. Verkostosaneerauksiin tehtävä investointipanostusten trendi on kasvava ohjelmakauden loppua kohden. Tämä on linjassa omistajaohjauksen saneerausvelan tavoitteiden ja strategia vuoteen 2035 –luonnoksen saneerausvelan hallinta -kehitysteeman kanssa, mikä ohjaa lisäämään vesihuoltoverkoston saneerausinvestointeja investointiohjelmassa, jotta saneerausvelan kasvu estyy.

Ohjelman aikajänteen pidentymisen myötä on tärkeää ottaa huomioon, että ohjelmahankkeiden kustannusten arviointi muodostuu epätarkemmaksi ohjelmakauden loppupuolella. Tämä haaste korostuu varsinkin kaupunkilähtöisissä investoinneissa. Investointiohjelma laaditaan kuitenkin kahden vuoden välein, joten arviot tarkentuvat tulevilla ohjelmakausilla.

2.6 Investointien rahoitus

HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen tasapainoisen talouden painopisteen mukaisesti investoinnit tulee rahoittaa tulorahoituksella, jotta omavaraisuus kasvaa ja velkaantuminen vähentyy. Myös vesihuoltolaki edellyttää, että vesihuollon maksujen tulee olla sellaiset, jotta pitkällä aikavälillä niillä voidaan kattaa vesihuoltolaitoksen uus- ja korjausinvestoinnit.

Tunnistettujen investointitarpeiden vaikutusta talouteen ja toiminnan tasoon on mallinnettu investointiohjelman laatimisen yhteydessä. Talousmallinnus on tehty tämän ohjelmakokonaisuuden mukaisella investointitasolla.

Strategian mukainen talouden tasapainon tavoite ja investointiohjelman toteuttaminen esitettyssä laajuudessa edellyttävät aiempaa suurempia maksukorotuksia. Laaditussa ohjelmassa ja talousmallissa investointitaso ja maksujen kehitys ovat tasapainossa. Kaupunkilähtöisten investointien ennakoimiseen sisältyy suuria epävarmuuksia. Mikäli tarpeet kasvavat ennakoitua suuremmiksi, strategisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää joko lisäystä rahoitukseen tai tavoitteiden uudelleentarkastelua.

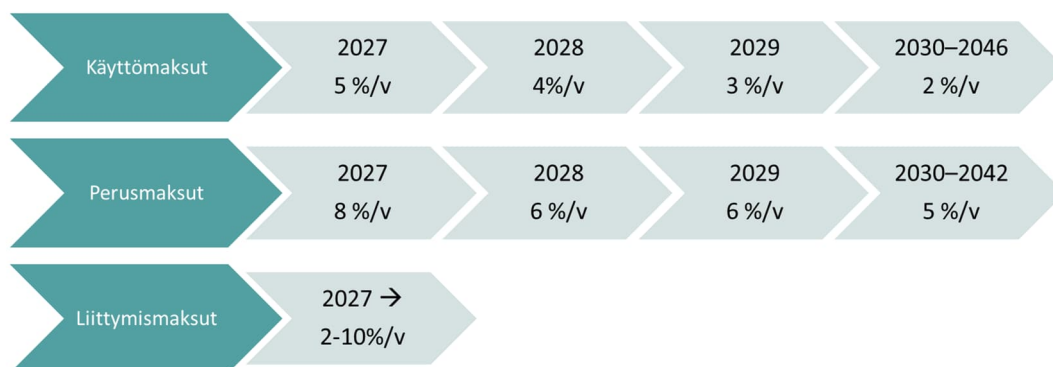
2.6.1 Talousmallitarkastelu

Vesihuollon investointiohjelman laatimisen yhteydessä on investointi- ja rahoitustarvetta tarkasteltu pitkällä aikavälillä vesihuollon talouden kestävyysnäkökulmasta. Pitkän ajan investointitarpeiden ja talouden samanaikaisella tarkastelulla on päädytty investointitasoon, jossa systemaattisin maksukorotuksin voidaan turvata vesihuoltotoiminnan palvelutaso ja kehittäminen ilman, että HSY:n taloudellinen suoriutuminen vaarantuisi.

Talousmallinnuksessa on arvioitu vesihuollon investointi- ja rahoitustarvetta sekä toiminnan volyymin kehittymistä 20 vuoden aikajänteellä 2027–2046. Mallinnuksen taloudellisena lähtökohtana on käytetty viimeisintä tilinpäätöstä (2025). Lähtötietoina talousmallinnuksessa on käytetty seuraavia parametreja: vuosi-inflaatio keskimäärin 2 %, ulkopuolisen rahoituksen korkotaso keskimäärin 3,2 %, jäsenkuntalainojen keskimääräinen korkotaso 5,3 %.

Vesihuollon maksujen osalta mallinnuksessa on käytetty seuraavia parametreja, jotka sisältävät myös inflaation (kuva 9):

- Käyttömaksujen osalta 2027 vuosimuutos on 5 %, vuonna 2028 4 %, vuonna 2029 3 % ja vuosien 2030–2046 osalta 2 %.
- Perusmaksujen osalta vuonna 2027 vuosimuutoksena on 8 %, vuosina 2028–2029 6 %, vuosina 2030–2042 5 % ja vuodesta 2043 alkaen 2 %.
- Liittymismaksujen osalta korotustarpeen arvioidaan olevan koko ohjelmakauden ajan vuositasolla 2–10 % kiinteistötyypistä riippuen.



Kuva 9. Vesihuollon maksukorotustarpeet ohjelmakaudelle 2027–2046 investointitason ollessa noin 239 M€.

Talousmallitarkastelun perusteella edellä mainituin maksukorotuksin on mahdollista turvata toiminnan ja investointien rahoitus ja taittaa velkaantuminen strategisen tavoitteen mukaisesti. Tällä talousmallitarkastelulla omavaraisuusastetavoite myös täyttyy. Esitetyillä maksukorotuksilla saadaan myös nostettua perusmaksutulojen osuutta vesihuollon tulovirrassa osuuden ollessa 30 % ohjelmakauden lopussa.

Asukasmäärän ennustetaan kasvavan pitkällä aikavälillä MAL2023-väestöennusteen mukaisesti. Vesihuollon volyymin muutoksen, joka huomioi sekä väestönmuutoksen että vedenkulutuksen muutoksen, arvioidaan kasvavan 0,3 %/vuosi vuoteen 2028 asti, minkä jälkeen ennustetaan nollakasvua. Veden ominaiskulutuksen pienenemisen odotetaan näin ollen kompensoivan käyttäjämäärän kasvua.

Investointiohjelman ja talousmallin lähtökohtana on sekä käyttö- että investointimenojen kattaminen tulorahoituksella. Vesihuollon velkaantuminen saadaan talousmallin mukaan taittumaan strategian mukaisesti strategiakauden aikana ennen vuotta 2030 toiminnan ja investointien rahavirran kääntyessä positiiviseksi vuonna 2027. Tämän jälkeen velkaantuminen kääntyy hiljalleen laskuun ja vuosikate kattaa investoinnit. Vesihuollon omavaraisuusasteen ennustetaan nousevan hiljalleen nykytasosta (omavaraisuusaste 24,9 % vuoden 2025 tilinpäätöksessä) koko investointiohjelmakauden ajan.

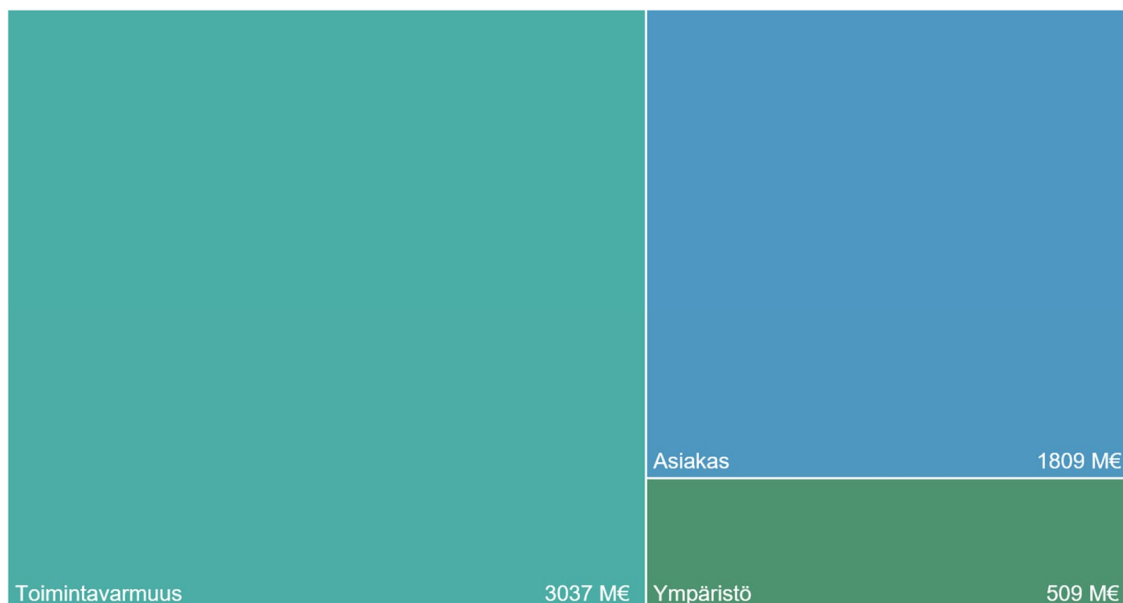
3 Investoinnit teemoittain

Tässä luvussa investointiohjelma on esitetty teemojen eli investointien vaikuttavuuden perusteella. Yksi ohjelmahanke voi sisältyä useampaan kuin yhteen teemaan, sillä yhdellä ohjelmahankkeella voi olla useita vaikuttavuuksia. Kukin teema on käsitelty omassa alaluvussaan, jotka on asetettu teemojen suuruusluokan mukaiseen järjestykseen. Taulukkoon 1 on kirjattu selitteet teemakohtaisesti raportoidulle taulukolle.

Taulukko 1. Teemakohtaisen taulukon selitteet.

	Kuvaus
HSY:n strategian painopiste	HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen painopistee(t), jonka/joiden saavuttamista investointiohjelman teemaan kuuluvat investoinnit edesauttavat.
HSY:n strategian kehitysteema	HSY:n strategia vuoteen 2035 –luonnoksen kehitysteema(t), jonka/joiden saavuttamista investointiohjelman teemaan kuuluvat investoinnit edesauttavat.
Teeman tavoitteet	Kuvaus teemaan kuuluvien investointien pidemmän aikavälin tavoitteista, joiden avulla konkretisoidaan strategian päämääriä teemojen tasolle.
Ohjelmahanketyypit	Esimerkkejä teemaan kuuluvista ohjelmahanketyypeistä.
Tarve	Perustelut investointitarpeelle.
Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Teeman mukaisilla investoinneilla saavutettavat tekniset toimenpiteet ja investointien vaikuttavuustunnusluvut tuloksineen investointiohjelmakaudella.

Alla olevassa kuvassa 10 on esitetty teemojen suuruusluokat suhteessa toisiinsa miljoonissa euroissa. Ohjelmahankkeet voivat toteuttaa useampaa eri teemaa, jonka takia teemojen yhteenlaskettu kustannussumma on suurempi kuin investointiohjelman kokonaissumma. Ohjelman kustannuksista 68 %:a kohdistuu toimintavarmuusteemaan, 39 %:a asiakasteemaan ja 12 %:a ympäristöteemaan. Teemojen yhteen laskettu prosentuaalinen summa on 119 %:a, joten ohjelmahankkeiden kustannuksista noin viidesosa toteuttaa useampaa eri teemaa.



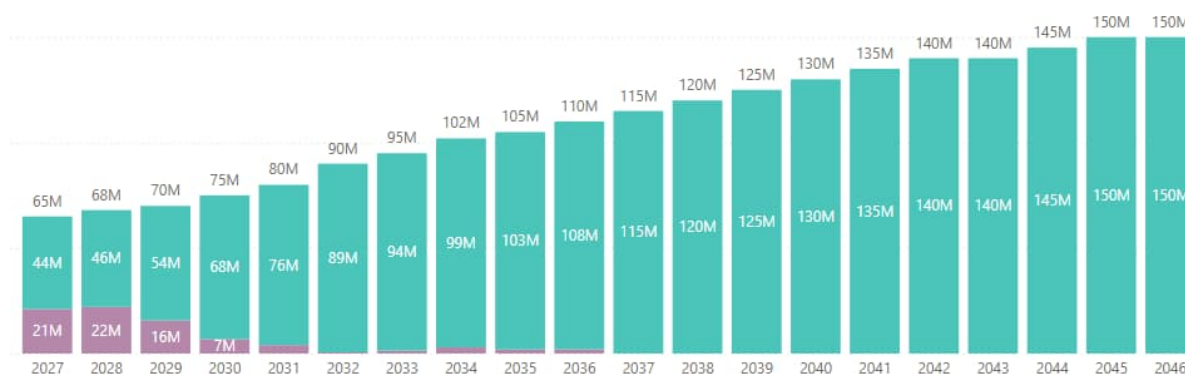
Kuva 10. Investointiohjelman teemojen suuruusluokat suhteessa toisiinsa esitettynä miljoonissa euroissa.

3.1 Toimintavarmuus

Toimintavarmuus ohjaa investointeja laajasti, sillä yhteiskunnallisesti kriittisenä infrastruktuurina HSY:llä on lain mukainen velvollisuus huolehtia vesihuollon järjestämisestä kaikissa olosuhteissa.

Toimintavarmuusteema kattaa 3037 M€:a eli noin 68 %:a investointiohjelman kustannuksista. Toimintavarmuusteema kokoaa yhteen investoinnit, joilla varmistetaan häiriöttömät vesihuollon palvelut, omaisuuden elinkaaren hallinta ja fyysinen turvallisuus. Investoinnit keskittyvät varmistamaan vesihuolto-omaisuuden kunnon ja toimintakyvyn säilymistä sekä saneerausvelan hallintaa. Investoinneilla parannetaan myös talousveden tuotanto- ja jakeluketjun sekä jätevedenpuhdistuksen ja viemäroinnin prosessitoimintoja varmemmiksi niin normaali- kuin häiriötilanteita varten. Toimintavarmuusteemaan kuuluvat myös fyysiseen turvallisuuteen keskittyvät investoinnit, joilla parannetaan HSY:n henkilöstön ja muiden tiloissamme sekä kohteissamme työskentelevien työturvallisuutta ja työskentelyolosuhteita. Lisäksi toimintavarmuuteen liittyvät investoinnit, joilla edistetään HSY:n vesihuoltotoiminnan sopeuttamista ilmastomuutoksen aiheuttamiin muutoksiin.

Saneerausinvestoinnit kohdistuvat verkostoihin ja sen oheislaitteisiin sekä laitosomaisuuteen ja muihin kiinteistöihin. Vesihuolto-omaisuus on elinkaareltaan valtaosin pitkäikäistä, mutta omaisuusmäärä on suuri ja sitä on hyvin pitkältä aikajänteeltä. Tämän vuoksi saneerausinvestointeja täytyy toteuttaa jatkuvasti, jotta saneerausvelan määrä ei pääse kasvamaan hallitsemattoman suureksi. Tällä ohjelmakaudella panostetaan etenkin verkostojen saneerausvelan hallintaan 2210 M€:lla, mikä on noin 46 %:a investointien kokonaiskustannuksista. Verkostosaneerausinvestoinnit nousevat 150 M€ tasolle vuoteen 2046 mennessä (Kuva 11). Verkostosaneeraukset kohdennetaan ja priorisoidaan kunto- ja riskiperusteisesti sekä asiakashaitat huomioiden. Saneeraustarpeen määrittelyprosesseja vahvistetaan jatkossa edelleen omaisuudenhallinnan toimintatapoja kehittävän OMAR-hankkeen myötä koko vesihuolto-omaisuuden osalta.



Kuva 11. Verkostojen saneerausinvestoinnit investointiohjelmassa 2027–2046.



Taulukko 2. Kooste toimintavarmuusteemasta.

Teema	Toimintavarmuus
HSY:n strategian painopiste	Turvallisuus, talous
HSY:n strategian kehitysteema	Toimintavarmuus ja toiminnan jatkuvuus, saneerausvelan hallinta
Teeman tavoitteet	Toimintavarmuusteema tähtää vesihuollon häiriöttömään ja turvalliseen toimintaan kaikissa olosuhteissa. Huolehdimme vesihuolto-omaisuuden toimintakunnosta saneeraamalla omaisuuttamme suunnitelmallisesti kuntotiedon ja riskien perusteella. Kohdistamme investoinnit tunnistettuihin ongelma- ja riskikohteisiin, jotta vähennämme vahinkoja ja häiriöitä kaupunkiympäristössä. Tavoitteena on, etteivät yksittäiset häiriöt aiheuta laajoja ongelmia jäteveden viemäroinnissa tai talousveden jakelussa. Sopeudumme ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sään ääri-ilmiöihin ja kasvaviin sademääriin.
Ohjelmahanketyypit	Vesihuollon toimintavarmuutta merkittävästi parantavat investoinnit, joiden myötä toiminta on aiempaa varmemmalla tasolla normaali- ja/tai häiriötilanteissa. Vesihuollon eri omaisuuseriin kohdistuvat kuntoperusteiset saneeraus-hankkeet. Investoinnit, joilla panostetaan fyysisen turvallisuuden parantamiseen. Hulevesi-investoinnit sekä tulvariskien hallintaan liittyvät ohjelmahankkeet, mukaan lukien kapasiteetin laajentaminen ja mitoituksen kasvattaminen.
Tarve	Vesihuolto-omaisuuden ikääntyessä häiriöiden todennäköisyys kasvaa, mikä korostaa omaisuudenhallinnan ja saneerausten merkitystä. Vesihuoltojärjestelmän toimintavarmuuden varmistaminen on kriittistä häiriötilanteiden kannalta, sillä vesihuollon on toimittava kaikissa tilanteissa. Ilmastonmuutoksen lisäämät sademäärät ja ääri-ilmiöt on huomioitava investoinneissa. Jos toimintavarmuuteen ei panosteta, pitkäkestoiset vesihuollon häiriöt yleistyvät, lupamääräysten täyttyminen vaarantuu ja ympäristöhaitat kasvavat. Saneerausvelka kasvaa, mikä heikentää vesihuollon tilaa ja lisää riskejä tulevaisuudessa sekä lisää tulevien vuosikymmenien saneeraustaakkaa.

Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Vedenjakelun varmuus kasvaa noin 35 %:a. Vedentuotantoa varmistetaan edelleen mm. investoimalla kolmanteen vedenpuhdistuslaitokseen.	
	Verkostosaneerausinvestoinnit kohdennetaan kunto-, riski- ja kriittisyysperusteisesti. Investointiohjelmakauden aikana vesijohtoja saneerataan:	
	Saneerataan [km]	10 v aikana
	20 v aikana	
	Yhteensä	720
	1800	
	Saneerausvelkaisia putkia	110
	Korkean riskin putkia	45
	Päävesijohtoja	80
	Asbestivesijohtoja	30
	Sekaviemäreitä eriytetään	40
	Tunneleita	15
		30
	- Riskivesijohtojen määrää vähennetään n. 75 % - Riskiviemäreiden määrää vähennetään n. 46 %	
	Ohjelman mukaisella investointitasolla verkostojen saneerausvelka saadaan hallintaan. Ilman verkostosaneerauksia saneerausvelan määrä 2–3 kertaistuisi nykytasoon nähdyn ohjelmakauden aikana. Myös vesijohtovuotojen määrän enustetaan kaksinkertaistuvan ilman saneerauspanostuksia.	
	Muuhun kuin verkosto-omaisuuteen kohdistetaan noin 18 %:a teeman kokonaisinvestoinneista. Vedenpuhdistuslaitoksilla ja jätevedenpuhdistamoilla huolehditaan säännöllisistä saneerausinvestoinneista vuosisaneerausten avulla.	

Merkittävimpiä ohjelmakaudelle suunniteltuja ohjelmahankkeita ja ohjelmahankeryhmiä ovat:

- riskiviemäreiden, riskivesijohtojen, päävesijohtojen ja pääviemäreiden saneeraukset useissa kohteissa,
- kolmas vedenpuhdistuslaitos,
- Vanhankaupungin ja Pitkälän vesilaitosten varavesijärjestelmän saneeraus,
- vedenjakelun varmuuden kasvattamiseen panostaminen,
- Viikkinmäen purkutunneleihin kohdistuvat investoinnit,
- Viikkinmäen välppäyksen ja välppäen käsittelyn saneeraus, jolla turvataan jäteveden tulovirtaus erityisesti kapasiteetin kannalta kriittisissä sade- ja sulamisvesitilanteissa.

3.2 Asiakas

Asiakasteema kokoaa yhteen investoinnit, joilla varmistetaan palvelutaso ja tuottavuus kasvavalla alueella sekä mahdollistetaan pääkaupunkiseudun väestönkasvu ja alueellinen laajeneminen vesihuollon näkökulmasta. Teeman alle kuuluvat verkostojen laajentaminen ja johtosiirto-ohjelmahankkeet sekä verkostojen, talousvedenkäsittelyn ja jätevedenpuhdistuksen kapasiteettiin kohdistuvat investoinnit. Verkostojen laajentamisessa on huomioitu kaavoituksen mukainen vesihuollon toteuttaminen, vesihuollon

kehittämissuunnitelmassa 2025–2034 määriteltyjen haja-asutusalueiden vesihuolto sekä tunnistettujen raidehankkeiden edellyttämät investoinnit.



Taulukko 3. Kooste asiakasteemasta.

Teema	Asiakas
HSY:n strategian painopiste	Talous
HSY:n strategian kehitysteema	Talouden tasapaino, sujuvat ja tehokkaat palvelut
Teeman tavoitteet	Jäsenkuntien asemakaava-alueiden asiakkaille tarjotaan tarvittavat vesihuolto- ja jätehuolto-palvelut väestönkasvun ja maankäytön kehittymisen edellyttämällä tavalla. Jäsenkuntien maankäytön kehittymistä tuetaan johtosiirtoja toteuttamalla. Asemakaava-alueen ulkopuolisten alueiden asukkaille tarjotaan vesihuoltopalvelut tarveperusteisesti.
Ohjelmahanketyypit	Verkostojen sekä tunneleiden ja niiden oheislaitteiden uudisinvestoinnit (ml. verkostojen kapasiteetti-investoinnit), johtosiirrot sekä laitosten ja purkutunneleiden uudisinvestoinnit. ICT-järjestelmiin kohdistuvia investointeja, jotka mahdollistavat aiempaa paremman palvelutason ja myös HSY:n sisäisen toiminnan.
Tarve	Pääkaupunkiseudun väestönkasvu ja laajeneva kaupunkirakenne edellyttävät riittävää kapasiteettia veden tuotantoon ja jätevedenkäsittelyyn sekä verkostojen laajentamista ja siirtämistä kaupunkikehityksen ja raideohjelmahankkeiden tarpeisiin. Investoinneilla varmistetaan laadukkaiden palvelujen saatavuus. Jos ei panosteta teemaan, kapasiteetti ei riitä kasvavan väestön tarpeisiin, mikä hidastaa kaupunkikehitystä ja heikentää palvelutasoa. Vesihuollon saatavuus ei pysy kasvun mukana, mikä heikentää alueen elinvoimaa ja asiakkaiden luottamusta.
Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Vesihuollon piiriin mahdollistettu kerrosala kasvaa n. 19 %:a. Vesihuollon piiriin mahdollistettu uusi asukasmäärä on noin 350 000, jolloin HSY:n asiakaskunta voi kasvaa 1,27 miljoonasta 1,62 miljoonaan eli noin 28 %. Näin saadaan katettua pääkaupunkiseudun ennustettu asukasmäärän nousu ohjelmakauden aikana.

Viikinmäen ja Blominmäen kapasiteettien nosto sekä ohitusvesien käsittely nostavat jätevedenpuhdistuksen kapasiteettia noin 34 %:a.

Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nosto ja uusi vedenpuhdistuslaitos nostavat talousveden tuotannon kapasiteettia noin 27 %:a.

Vesijohtoverkoston pituus kasvaa 3255 kilometristä 3741 kilometriin eli noin 15 %:a. Näistä päävesijohtoja on n. 86 kilometriä.

Jätevesiviemäriverkoston pituus kasvaa 2770 kilometristä 3280 kilometriin eli noin 18 %:a. Näistä uusia pääviemäreitä on n. 20 kilometriä.

Hulevesiviemäriverkoston pituus kasvaa 2485 kilometristä 3035 kilometriin eli noin 22 %:a.

Merkittävimpiä ohjelmakaudelle suunniteltuja ohjelmahankkeita ja ohjelmahankeryhmiä ovat:

- laitosten kapasiteetti-investoinnit, kuten kolmas vedenpuhdistuslaitos ja Blominmäen jätevedenpuhdistamon laajentaminen,
- raidehankkeiden edellyttämät johtosiirrot,
- tunneliohjelmahankkeet, jotka mahdollistavat jätevesien käännot Viikinmäen jätevedenpuhdistamolta Blominmäen jätevedenpuhdistamolle.
- kaupunkilähtöisistä ohjelmahankkeista esim. Helsingin Malminkentän ohjelmahankkeiden kokonaisuus, Vantaan ratikan johtosiirrot ja Espoon Lasihtyn kaava-alue, Keran asemakaava-alue sekä Espoon kaupunkirata ja Baana (Kuva 12),
- vedenjakelun riittävän kapasiteetin uudisinvestointeja on yhteensä 27 kpl ja niiden investointisumma yhteensä n. 106 M€.



Kuva 12. Merkittävimpiä kaupunkilähtöisiä investointeja investointiohjelmakaudella 2027–2046.

3.3 Ympäristö

Ympäristöteema kokoaa yhteen investoinnit, joilla vähennetään vesihuollon ympäristökuormitusta ja edistetään ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Teeman keskiössä ovat investoinnit, joilla tehostetaan jätevedenkäsittelyä ja pienennetään Itämereen kohdistuvaa kuormitusta erityisesti Viikinmäen ja Blominmäen jätevedenpuhdistamoilla sekä puhdistusprosessin toimivuuteen olennaisesti vaikuttavissa viemäröintiratkaisuissa. Lisäksi teemaan kuuluvat sekaviemäröinnin eriyttämiseen tähtäävät investoinnit Helsingin kantakaupungissa, joissa sekaviemäriverkostoa eriytetään hulevesi- ja jätevesiviemäriverkostoiksi osana pitkäjänteistä prosessia yhteistyössä katusaneerausohjelmahankkeiden kanssa. Ympäristöteemassa huomioidaan myös viemäritulvien ja ylivuotojen hallintaan liittyvät investoinnit, joilla lisätään järjestelmän kapasiteettia ja vähennetään häiriötilanteista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Kokonaisuutta täydentävät ilmastomuutoksen hillintään ja energiatehokkuuden parantamiseen tähtäävät investoinnit, joilla vähennetään toiminnasta aiheutuvia päästöjä, lisätään energiatehokkuutta ja hyödynnetään uusiutuvia energiaratkaisuja.



Kooste vesistökuorman pienentäminen–teemasta:

Taulukko 4. Kooste ympäristöteemasta.

Teema	Ympäristö
HSY:n strategian painopiste	Vastuullisuus
HSY:n strategian kehitysteema	Ilmastovaikutusten vähentäminen
Teeman tavoitteet	Jätevesi puhdistetaan lupamääräysten ja HSY:n tavoitteiden mukaisesti ja johdetaan puhdistettuna vesistöön ympäristöhaitat minimoiden. Hulevesien pääsyä jätevedenpuhdistamolle vähennetään eriyttämällä sekaviemäröinti pitkällä aikajänteellä ylivuotojen määrän vähentämiseksi ja jätevedenkäsittelyn puhdistustulosten parantamiseksi. Ylivuotojen ja viemäritulvien vähentämisellä tähdätään vesistöjen vedenlaadun parantamiseen niin ravinnekuormituksen kuin hygieenisen laadun näkökulmasta sekä omaisuusvahinkojen ennaltaehkäisyyn. Lisäksi hillitsemme ilmastomuutoksen etenemistä esimerkiksi vähentämällä päästöjä, lisäämällä energiatehokkuutta ja uusiutuvilla energiaratkaisuilla.

Ohjelmahanketyypit	Jätevedenpuhdistuksen kapasiteettia kasvattavat ja puhdistustulosta parantavat investoinnit sekä jäteveden puhdistusprosessin tehoon kiinteästi vaikuttavat viemäröintiin kohdistuvat investoinnit. Jätevesiverkoston kapasiteetti-investoinnit sekä ylivuoto- ja tulvavahinkokohteisiin kohdistuvat investoinnit, mukaan lukien sekaviemäröinnin eriyttämisohjelmahankkeet erityisesti eniten mereen kuormitusta aiheuttavissa kohteissa. Vesihuollon kiinteistöihin ja pumppaamoihin kohdistuvat energiatehokkuutta parantavat investoinnit sekä suoria kasvihuonekaasupäästöjä vähentävät investoinnit.
Tarve	Jätevesien ravinnepäästöt, viemäriverkoston ylivuodot sekä sekaviemäröinnin ylivuodot kuormittavat Itämerta ja lähiympäristöä. Viemäriverkoston päätyvien hule- ja vuotovesien määrän kasvu heikentää jäteveden puhdistustulosta erityisesti talvikaudella. Ympäristökuormituksen vähentäminen, lähiympäristön tilan parantaminen ja ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttävät puhdistusprosessien tehostamista, verkoston kehittämistä ja päästöjen pienentämistä. Jos ei panosteta, jäteveden puhdistustulos heikkenee ja ylivuodot lisääntyvät, mikä kasvattaa Itämeren kuormitusta. Hule- ja vuotovedet vievät yhä suuremman osan puhdistamoiden kapasiteetista, lupamääräysten täyttyminen vaarantuu ja ilmastotavoitteet jäävät saavuttamatta.
Toimenpiteet ja vaikuttavuusmittarit	Investointiohjelmakaudella vesistökuormaa vähennetään ravinteiden ohella myös haitta-aineiden, kuten raskasmetallien, bromattujen hiilivetyjen, joidenkin klooriyhdisteiden, fenoleiden ja ftalaattien sekä monien lääkeaineiden osalta päivitetyin EU:n yhdyskuntajätevesidirektiivin vaatimusten mukaisesti. Fosforipoiston tehostamisen ansiosta fosforipäästöt vähenevät 22 tonnista 10 tonniin vuodessa, jolloin vähenemä on noin 55 %:a. Rejektivesien erilliskäsittelyn vuoksi typpipäästöjä saadaan vähennettyä 540 tonnista 490 tonniin vuodessa, jolloin vähenemä on noin 9 %:a. Sekaviemäreitä eriytetään investointiohjelmakaudella noin 90 kilometriä, jolloin sekaviemärit vähenevät 210 kilometristä 120 kilometriin eli noin 43 %:a. Energiansäästökohteita on löydetty hieman aiempaa enemmän, kuten osa Viikinmäen vuosisaneerauksissa (mm. ilmastuskompressoreiden uusinta) ja Blominmäen mahdollistamat verkostojärjestelyt. Ostosähkön määrää pystytään vähentämään ohjelman aikana arviolta noin 6 %:a.

Merkittävimpiä ohjelmakaudelle suunniteltuja ohjelmahankkeita ja ohjelmahankeryhmiä ovat:

- Lassila-Söderskog-viemäritunneli,
- Blominmäen jätevedenpuhdistamon laajentaminen,
- haitallisten aineiden poisto Viikinmäen ja Blominmäen jätevedenpuhdistamoilla,
- Viikinmäen jätevedenpuhdistamon fosforipoiston tehostaminen, rejektivesien erilliskäsittely ja jälkiselkeytyksen kapasiteetin nosto.

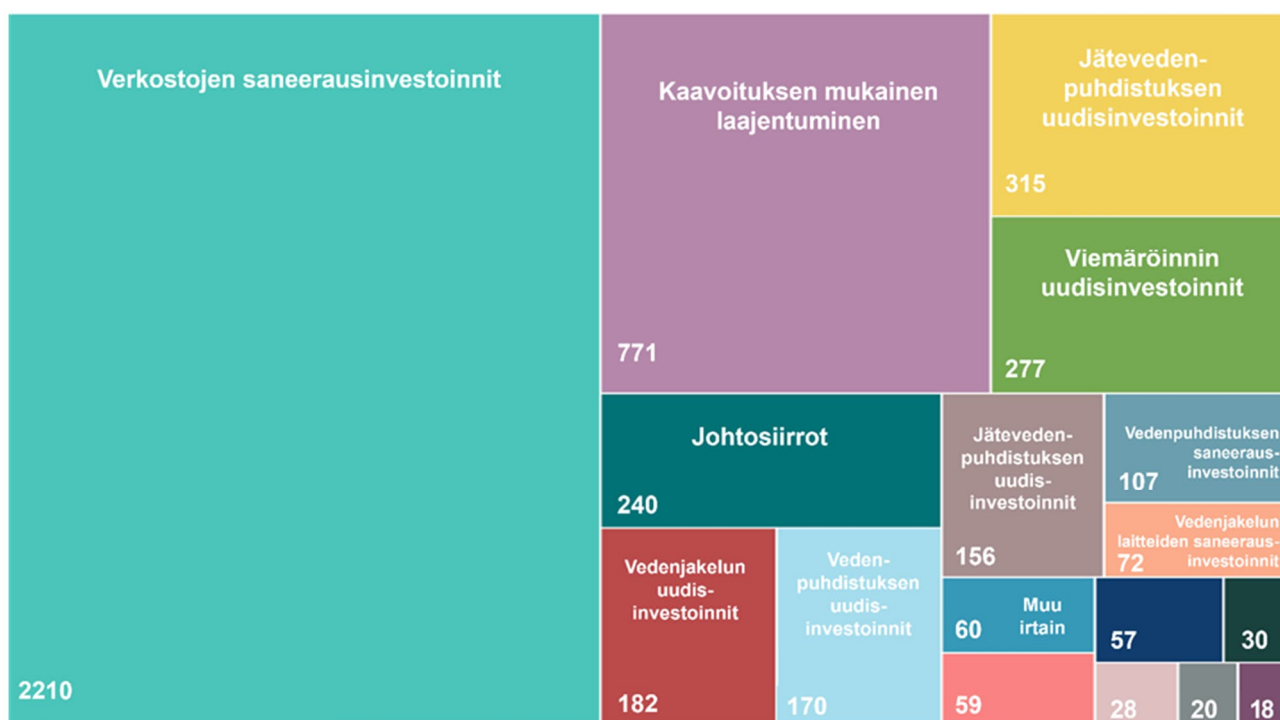
4 Investoinnit koreittain

Tässä luvussa investointiohjelma on esitetty investointikoreihin perustuen. Vesihuollon investointiohjelma koostuu kahdeksastatoista eri korista, kuten kuvassa 13 näkyy.

A Kaupunkilähtöiset investoinnit	A1 Toiminta-alueen laajeneminen ja kaavoitus 1 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot) 2 Laajentuminen haja-asutusalueille 3 Johtosiirrot		
B Vesihuoltolähtöiset investoinnit	B1 Vedenhankinta ja -puhdistus 4 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit 5 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit 6 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit 7 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	B2 Vedenjakelu ja viemäröinti 8 Vedenjakelun uudisinvestoinnit 9 Viemäröinnin uudisinvestoinnit 10 Verkostojen saneerausinvestoinnit 11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit 12 Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	B3 Jätevedenpuhdistus 13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit 14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit 15 Purkutunneleiden uudisinvestoinnit 16 Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit
C Rakennukset	C1 Rakennukset 17 Kiinteistöinvestoinnit		
D Muu irtain	D1 Muu irtain 18 Muu irtain (mm. ajoneuvot ja IT-investoinnit)		

Kuva 13. Vesihuollon investointiohjelman korirakenne

Kuvassa 14 on esitelty investointiohjelman kokonaiskustannusarvion (4770 M€) jakautuminen investointikoreihin. Ohjelmakauden 5 isointa koria ja korikokonaisuutta ovat suurimmasta pienimpään verkostojen saneerausinvestoinnit (kori 10), kaupunkilähtöiset investoinnit (korit 1–3), jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit (kori 13), viemäröinnin uudisinvestoinnit (kori 9) ja vedenjakelun uudisinvestoinnit (kori 8). Noin puolet ohjelman kustannuksista on kohdistettu verkostosaneerauksiin. Verkostosaneerausten taso on tuplattu edellisen ohjelmakauden noin 1085 M€ tasosta noin 2210 M€ tasoon. Vastaavasti kolmasosa ohjelman kustannuksista kohdistuu pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen.



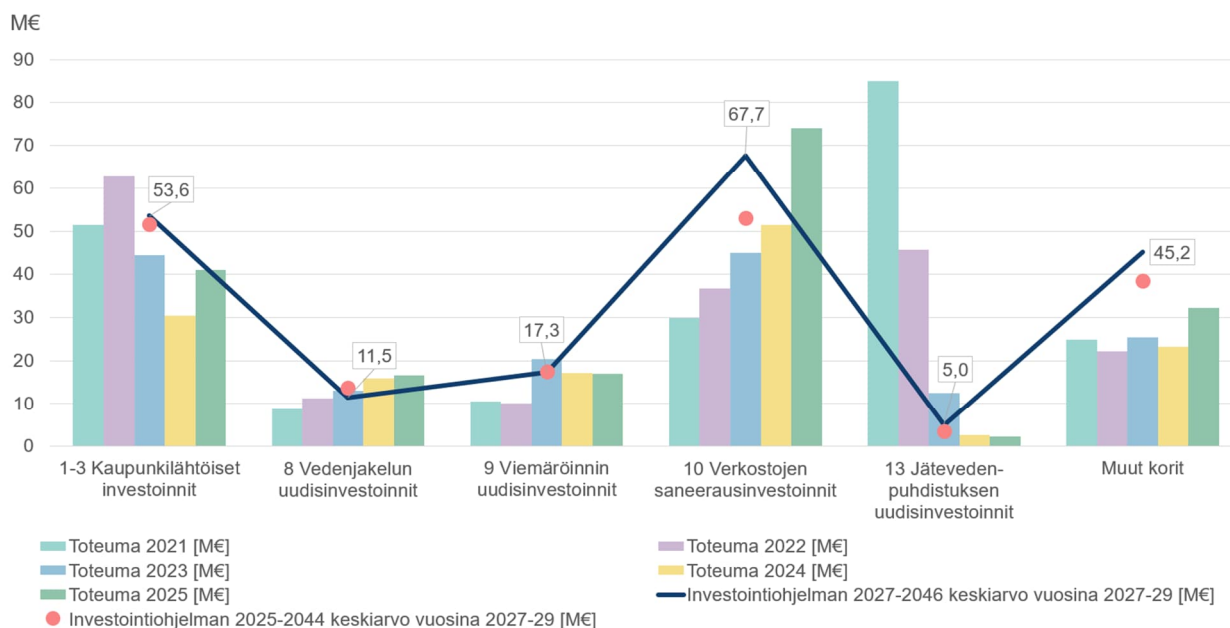
Kuva 14. Investointiohjelman 2027–2046 kustannukset koreittain esitettynä miljoonissa euroissa.

Taulukko 5. Pienimpien korien nimet värikoodattuna investointiohjelman 2027–2046 korikohtaisen kuvan (yllä) mukaisesti.

		Purkutunneleiden uudisinvestoinnit	Kiinteistöinvestoinnit
Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	Laajentuminen haja-asutusalueille	Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit

Kuvassa 15 on esitetty seuraavien TTS-vuosien osalta vertailua edellisen ja uuden investointiohjelman kustannusvarauksista ja verrattu näitä edelleen viiden edellisen vuoden toteutuneisiin investointitasoihin. Tarkastelu osoittaa, että verkostosaneerauksiin on alettu viime vuosina panostaa enenevässä määrin ja lähivuo-
det tullaan investoimaan vielä viime vuosien toteumaa vastaavalla tasolla. Verkostosaneerausinvestointien määrää tullaan kuitenkin kasvattamaan tasaisesti aina vuoteen 2046 asti. Kuvaaja osoittaa myös kaupunki-
lähtöisten investointien tason suuren vaihtelun eri vuosien välillä. Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestointien osalta kuvaaja on hyvä esimerkki isojen laitosinvestointien vaikutuksesta investointiohjelmakokonaisuuteen. Menneinä vuosina Blominmäen jätevedenpuhdistamo oli investointiohjelman suurin yksittäinen investointi, mutta sen valmistuttua uudisinvestointitarpeet ovat olleet huomattavasti vähäisempiä. Jätevedenpuhdistuk-
sen uudisinvestoinnit painottuvat ohjelman alkuvuosien jälkeen, jolloin muut korit (kuin viisi isointa koria) pai-
nottuvat enemmän ohjelman alkuvuosina.

Investointien toteuma 2021–2025 vrt. edellisen ja tulevan ohjelman TTS vuosiin 2027–2029



Kuva 15. Vesihuollon investointien toteuma suurimpien korien ja muiden korikokonaisuuksien vuosilta 2021–2025 verrattuna investointiohjelman 2027–2046 ensimmäiseen kolmen vuoden investointivarauksiin sekä edellisen ohjelman vastaavien vuosien investointivarauksiin.

Alla taulukossa on esitetty investointiohjelman 2027–2046 investointikokonaisuus investointikoreittain.

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
Ohjelma yhteensä	196,9	200,2	203,5	218,3	217,7	210,1	206,8	190,0	227,2	255,8	248,9	266,5	285,5	262,0	270,8	275,7	251,8	249,0	240,7	292,6
A Kaupunkilähtöiset investoinnit	58,6	49,0	53,2	55,9	53,8	56,1	52,2	51,1	50,4	49,4	49,6	51,1	51,1	51,1	51,2	51,2	51,3	51,3	49,9	43,3
A1 Toiminta-alueen laajeneminen ja kaavoitus	58,6	49,0	53,2	55,9	53,8	56,1	52,2	51,1	50,4	49,4	49,6	51,1	51,1	51,1	51,2	51,2	51,3	51,3	49,9	43,3
01 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot)	33,8	30,7	31,8	38,7	41,6	44,4	39,5	40,1	39,4	38,4	38,6	40,1	40,1	40,1	40,2	40,2	40,3	40,3	39,9	33,3
02 Laajentuminen haja-asutusalueille	1,6	2,4	1,0	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0
03 Johtosiirrot	23,2	16,0	20,4	16,0	11,2	10,7	11,8	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,0	10,0
B Vesihuoltolähtöiset investoinnit	123,7	131,5	144,0	158,5	160,5	151,7	151,8	137,1	174,3	204,4	197,3	211,7	230,8	207,1	215,9	220,3	196,7	195,5	189,0	247,6
B1 Vedenhankinta ja -puhdistus	18,8	20,1	13,9	10,6	13,0	6,9	4,4	4,2	21,1	45,3	43,3	48,3	33,0	3,3	3,3	3,1	3,1	3,1	3,2	3,2
04 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
05 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	2,2	5,3	6,6	4,8	3,9	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
06 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	15,0	40,0	40,0	45,0	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
07 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	16,7	14,9	7,3	5,8	9,1	6,6	4,0	3,7	5,8	5,0	3,0	3,0	2,7	3,0	3,0	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
B2 Vedenjakelu ja viemäröinti	97,4	100,0	111,6	128,5	128,9	117,5	122,3	126,0	129,7	133,7	139,9	140,7	154,6	161,5	175,9	178,3	165,4	174,5	157,4	156,0
08 Vedenjakelun uudisinvestoinnit	12,3	10,7	11,4	12,1	15,4	13,6	9,3	13,7	5,1	4,0	5,2	1,2	9,8	8,8	12,2	13,4	8,9	13,7	1,2	0,0
09 Viemäröinnin uudisinvestoinnit	14,5	14,4	22,9	34,4	25,4	6,8	10,6	3,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	16,0	22,0	18,0	9,5	8,8	3,0	3,0
10 Verkostojen saneerausinvestoinnit	65,0	68,0	70,0	75,0	80,0	90,0	95,0	102,0	105,0	110,0	115,0	120,0	125,0	130,0	135,0	140,0	140,0	145,0	150,0	150,0
11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit	3,7	4,5	4,6	4,1	4,8	3,7	3,9	3,7	3,2	3,3	3,3	3,2	3,4	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5	3,2	3,0
12 Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	1,9	2,3	2,9	2,9	3,5	3,5	3,6	3,6	3,4	3,4	3,5	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,6	3,6	0,0	0,0

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
B3 Jätevedenpuhdistus	7,4	11,4	18,6	19,4	18,6	27,4	25,2	6,9	23,5	25,4	14,1	22,8	43,2	42,4	36,7	38,9	28,2	17,9	28,4	88,4
13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	0,4	2,8	11,9	12,1	8,8	17,5	15,9	1,5	13,7	15,5	4,0	15,6	30,0	29,0	23,5	9,5	1,0	2,0	20,0	80,0
14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	3,5	5,5	6,7	6,8	8,8	8,9	8,8	5,4	9,8	9,9	10,1	7,2	7,4	7,5	7,7	8,4	8,2	8,4	8,4	8,4
15 Purkutunnelien uudisinvestoinnit	3,5	3,0	0,0	0,5	1,0	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	18,0	19,0	7,5	0,0	0,0
16 Purkutunnelien saneerausinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	5,9	3,0	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0
C Rakennukset	9,2	14,2	1,2	0,6	0,2	0,7	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1	0,1
C1 Rakennukset	9,2	14,2	1,2	0,6	0,2	0,7	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1	0,1
17 Kiinteistöinvestoinnit	9,2	14,2	1,2	0,6	0,2	0,7	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1	0,1
D Muu irtain	5,4	5,5	5,1	3,4	3,2	1,6	2,4	1,6	2,2	1,8	1,7	3,4	3,4	3,5	3,4	3,9	3,4	1,9	1,8	1,6
D1 Muu irtain	5,4	5,5	5,1	3,4	3,2	1,6	2,4	1,6	2,2	1,8	1,7	3,4	3,4	3,5	3,4	3,9	3,4	1,9	1,8	1,6
18 Muut investoinnit	5,4	5,5	5,1	3,4	3,2	1,6	2,4	1,6	2,2	1,8	1,7	3,4	3,4	3,5	3,4	3,9	3,4	1,9	1,8	1,6



Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 - tiivistelmä

26.5.2026

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100

00066 HSY

puhelin 09 1561 2110

faksi 09 1561 2011

www.hsy.fi

Lisätietoja

Suvi Ahopelto

Miia Halme

Doris Kalve

Raportin julkaisutiedot

Julkaisija: HSY - Vesihuollon toimialapalvelut - Verkonhallinta

Tekijät: Suvi Ahopelto, Miia Halme, Doris Kalve, Anne Kuulas, Kössi Kuusimurto, Hanna Riihinen

Päivämäärä: 26.5.2026

Julkaisun nimi: Verkostojen tila ja saneeraustarpeet 2026 - tiivistelmä

Avainsanat: omaisuuden tila, omaisuuden kunto, saneerausvelka, saneeraustarve

Sarjan nimi ja numero: -

Kieli: suomi

Sivuja: 36

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, puhelin 09 156 11, faksi 09 1561 2011, www.hsy.fi

Sisällysluettelo

Määritelmiä	5
1 Johdanto	7
2 Verkosto-omaisuuden määrä ja arvo	8
3 Verkosto-omaisuuden nykytila	10
3.1 Omaisuu den tila.....	10
3.1.1 Vesijohtoverkoston vuodot	12
3.1.2 Kulutuskeskeytysaika	14
3.1.3 Vesijohtoverkoston vuotavuus.....	14
3.1.4 Vedenjakelun laatuongelmat	16
3.1.5 Viemäritukokset.....	16
3.1.6 Viemäriverkon vuotavuus	16
3.1.7 Viemäritulvien ja ylivuotojen hallinta	18
3.1.8 Sekaviemäröinnin eriyttäminen	19
3.1.9 Kuntotutkimusten tehostaminen	19
3.1.10 Verkostoinvestointien toteuma	20
4 Ennustetyön taustatiedot	21
4.1 Omaisuu den tilan tavoitteet	21
4.2 Omaisuu den tilan kehittymisen ennustaminen	21
4.3 Saneerauskohteet ennusteissa.....	23
4.4 Budjetti- ja kustannusskenaariot.....	24
5 Verkosto-omaisuuden kehittyminen	25
5.1 Omaisuu den tilan kehittymisen ennuste	25
5.1.1 Saneerausvelan ja huonokuntoisen verkoston kehittyminen 2010–2025	26
5.1.2 Saneerausvelan ennuste.....	27
5.1.3 Huonokuntoisen verkoston ennuste	27
5.1.4 Verkostojen keski-ian ennuste.....	28
5.1.5 Riskiputkien määrän ennuste	28
5.1.6 Vuotojen määrän ennuste	29
6 Ehdotettu verkostosaneerausten investointibudjetti ja suoritteet	30
6.1 Ehdotettu investointibudjetti	30
6.2 Suoritteet ehdotetulla budjetilla	30
7 Saneerausohjelma talouden näkökulmasta	32
8 Yhteenveto	34

Määritelmiä

Budjettiskenaariot - Euromääräisiä investointibudjettitasoja, joiden vaikutuksia arvioidaan riittävän investointikauden saneeraustason löytämiseksi. Vaikutuksia kuvataan verkostojen tilan keskeisillä mittareilla.

Huonokuntoinen verkosto - Putki on todettu tai oletettu melko huonokuntoiseksi. Sen saneeraaminen olisi todennäköisesti hyödyllistä. Perustuu putkien tunnettuun kuntotietoon, riskitasoon, materiaaliin, asennusvuoteen ja ikään. Huonokuntoisen verkoston määrä sisältää myös saneerausvelkaiset putket.

Huonokuntoisen verkoston kehittyminen - Ennuste siitä miten huonokuntoisen verkoston määrä voisi kehittyä. Perustuu putkien iän ja sen myötä kuntoarvion ja riskitason kehittymiseen. Ennuste on laskettu ilman investointeja sekä halutuilla budjetti- ja kustannusskenaarioilla.

Kriittisyysluokitus - HSY:n verkostojen kriittisyys kuvaa johdon merkittävyyttä vedenjakelu- tai viemäröintijärjestelmän toiminnalle. Kriittinen putki on siis tärkeä putki. Kriittisyysluokitus kattaa vesijohdot, jätevesiviemärit ja sekaviemärit. Luokitusta hyödynnetään verkostojen riskiluokituksessa ja sitä kautta saneerausten priorisoinnissa ja kuntotutkimusten ohjelmoinnissa.

Kuntoluokitus – Putken tunnettua tai oletettua kuntoa kuvaava luokitus. Perustuu tunnettuihin vikoihin ja kuntoon tai materiaaliin, asennusvuoteen, ikään ja mahdollisiin sijaintivaikutuksiin. Hyödynnetään mm. saneeraustarpeiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa, omaisuuden tilan kehittymisen ennusteissa ja verkostojen riskiluokituksessa.

Kustannusskenaariot - Erilaisia saneerausten putkikohtaisia yksikkökustannuksia (€/m). Voivat perustua esimerkiksi toteutuneisiin investointikustannuksiin tai arvioihin kustannusten kehittymisestä.

Käyttöikä - Ennuste ajasta, joka putken pitäisi teknisesti kestää käyttökunnossa. Määritetty materiaaliyryhmittäin huomioiden koko, asennusvuosi ja osittain maaperä.

Menetelmäsaneeraus - Olemassa olevan putken ja kaivon sisällä käytettävä kaivamaton saneeraustekniikka. Esimerkiksi pakkosujutus, pitkäsujutus, sukkasujutus ja muotoputkisujutus.

Priorisointi - Investointiohjelmaa ohjaavat taloudelliset reunaehdot, joiden puitteissa kokonaisuuden on pysyttävä. Tarveselvitysvaiheessa tunnistetut investoinnit priorisoidaan tämän raamin mukaisesti. Priorisointia tehdään vesihuollon investointikorien sisällä, ja investointikorien välinen priorisointi toteutetaan yhdessä investointiohjelman ohjausryhmän kanssa. Verkostosaneerausinvestointien osalta prioriteettijärjestystä päivitetään säännöllisesti pisteyttämällä kohteiden hyödyt saneeraustarvetta kuvaavien tunnuslukujen perusteella. Tunnuslukujen käytössä huomioidaan verkostojen saneeraukselle asetetut tavoitteet.

Riskiputket - Putkia, joiden huonosta kunnosta aiheutuu riski häiriöille. Riskit kasvavat korkeammaksi, kun putken kunto heikkenee. Suurimmat vesihuoltoverkostojen kuntoon liittyvät riskitapahtumat ovat vesijohdon iso vuoto ja viemärin sortuma. HSY:n vesi- ja viemäriputkille on tehty koko verkoston kattava riskiluokitus.

Saneerausbudjetti - Käytetään myös termiä saneerausten investointibudjetti. Verkostojen saneerausinvestoinneille suunniteltu budjetti investointiohjelmassa.

Saneerauskohdepankki - Säännöllisesti päivittyvä lista saneeraustarpeisista verkostokohteista. Pankkiin lisätään uusia kohteita sitä mukaa kun saneeraustarve tunnistetaan. Se sisältää kaikki tunnistetut saneeraustarpeiset kohteet, mukaan lukien ne, jotka eivät mahdu investointiohjelmakaudella toteutettavaan saneerausohjelmaan. Pankin sisäinen priorisointijärjestys tarkistetaan säännöllisesti. Se sisältää kohteiden paikkatiedon aluerajauksina, perustelut saneeraustarpeelle, kustannusarvion ja suosituksen toteutusajankohdasta. Priorisoinnissa lasketaan myös investointibudjetin ja kustannusarvioiden avulla automaattisesti hankkeiden arvioitu toteutusvuosi.

Saneerausohjelma - Ks. myös saneerauskohdepankki. Tarkoittaa saneerauskohteiden priorisoitua hankelistaa, joka toteutetaan investointiohjelman saneerauksiin varatulla budjetilla.

Saneerausvelka - Putki on todettu tai oletettu erittäin huonokuntoiseksi, eli se olisi pitänyt jo saneerata. Perustuu putkien tunnettuun kuntotietoon, riskitasoon, materiaaliin, asennusvuoteen, ikään ja mahdollisiin sijaintitekijöihin.

Saneerausvelan kehittyminen - Ennuste siitä miten saneerausvelka voisi kehittyä. Perustuu putkien iän ja sen myötä kuntoarvion ja riskitason kehittymiseen. Ennuste on laskettu ilman investointeja ja halutuilla budjetti- ja kustannusskenaarioilla.

Talousmalli - Tunnistettujen investointitarpeiden vaikutusta talouteen ja toiminnan tasoon mallinnetaan investointiohjelman laatimisen yhteydessä talousmallin avulla. Talousmallinnuksessa arvioidaan toiminnan volyymin ja siihen perustuen tulojen ja käyttömenojen, investoinneista seuraavien käyttöomaisuuspoistojen sekä rahoituskulujen kehittymistä. Pitkän ajan investointitarpeiden ja talouden samanaikaisella tarkastelulla arvioidaan tarvittavan investointitason vaikutuksia talouteen ja asiakasmaksujen korotustarpeisiin. Tavoitteena on turvata toiminnan kehittäminen strategian mukaisesti niin, että talouden kantokyky ei vaarannu.

1 Johdanto

Verkostojen tila ja saneeraustarve 2026-selvityksen tiivistelmä sisältää HSY:n verkosto-omaisuuden nykytilan kuvauksen sekä pitkän aikavälin ennusteen omaisuuden tilan kehittymisestä ja saneeraustarpeista. Tiivistelmä sisältää myös arvion investointien vaikutuksesta HSY:n talouteen.

Valmisteilla olevassa HSY:n uudessa strategiassa on tavoitteena lisätä vesihuoltoverkostojen saneerausinvestointeja ja estää saneerausvelan kasvu. Lisäksi HSY:n omistajaohjauksessa vuosille 2026–2029 on asetettu tavoitteeksi lisätä vesihuoltoverkostojen saneeraus määrää ja laatia suunnitelma, miten ja millä aikavälillä verkostojen saneerausvelan kasvu saadaan hallintaan.

HSY:n verkosto-omaisuuden tilalle asetettuna tavoitteena on varmistaa, ettei verkoston kunnosta johtuvien asiakashaittojen, kuten yllättävien vesikatkosten, tulvien tai vahinkojen, määrä kasva merkittävästi. Samalla pyritään ehkäisemään laajoja häiriötilanteita ja ettei yksittäinen asiakas joudu kokemaan toistuvasti haittoja. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että verkostoja saneerataan riittävästi ja oikea-aikaisesti. Saneerauksia halutaan tehdä niin paljon kuin on tarpeen, jotta verkoston kunto, toimintavarmuus ja asiakaskokemus voidaan pitää hyvällä tasolla.

Strategian, omistajaohjauksen ja omaisuuden tilan tavoitteet huomioiden on verkostojen saneerausinvestoinneille asetettu tavoitteeksi säilyttää saneerausvelan määrä nykyisellä tasolla sekä kohdentaa saneerauksia riskiputkiin ja kohteisiin, joissa on toistuvia asiakashaittoja. Sopivaa investointibudjettia arvioidessa ja omaisuuden tilan kehittymistä ennustaessa saneerausvelan kehittyminen ei riitä yksin mittariksi, koska saneerauksia ei kohdenneta teoreettisen velka-analyysin tulosten perusteella. Analysoinnissa hyödynnetään myös huonokuntoisen verkoston, riskiputkien, verkostojen keski-ikä ja vesijohtovuotojen määrän kehittymisen ennusteita.

HSY:n investointiohjelmassa 2025–2044 on suunniteltu aikaisempaa suurempaa verkostosaneerausten määrää. Ohjelman korkeista investointimääristä huolimatta saneerausvelan on ennustettu jatkavan kasvamista tulevana vuosikymmeninä. Saneerausvelan kasvun saaminen hallintaan edellyttää, että saneerausten määrää kasvatetaan 2025–2044 investointiohjelman tasosta.

Tämä tiivistelmä kokoaa yhteen tiedot HSY:n verkosto-omaisuuden määrästä ja arvosta sekä vesihuoltoverkostojen nykytilasta kuvaavien tunnuslukujen analysointia. Lisäksi esitellään pitkän aikavälin ennusteet omaisuuden tilan kehittymisestä sekä niihin perustuvat arviot saneerausinvestointitarpeista ja investointien vaikuttavuudesta. Tiivistelmä sisältää myös talousmallinnuksella tuotetun arvion investointien vaikutuksesta HSY:n talouteen.

2 Verkosto-omaisuuden määrä ja arvo

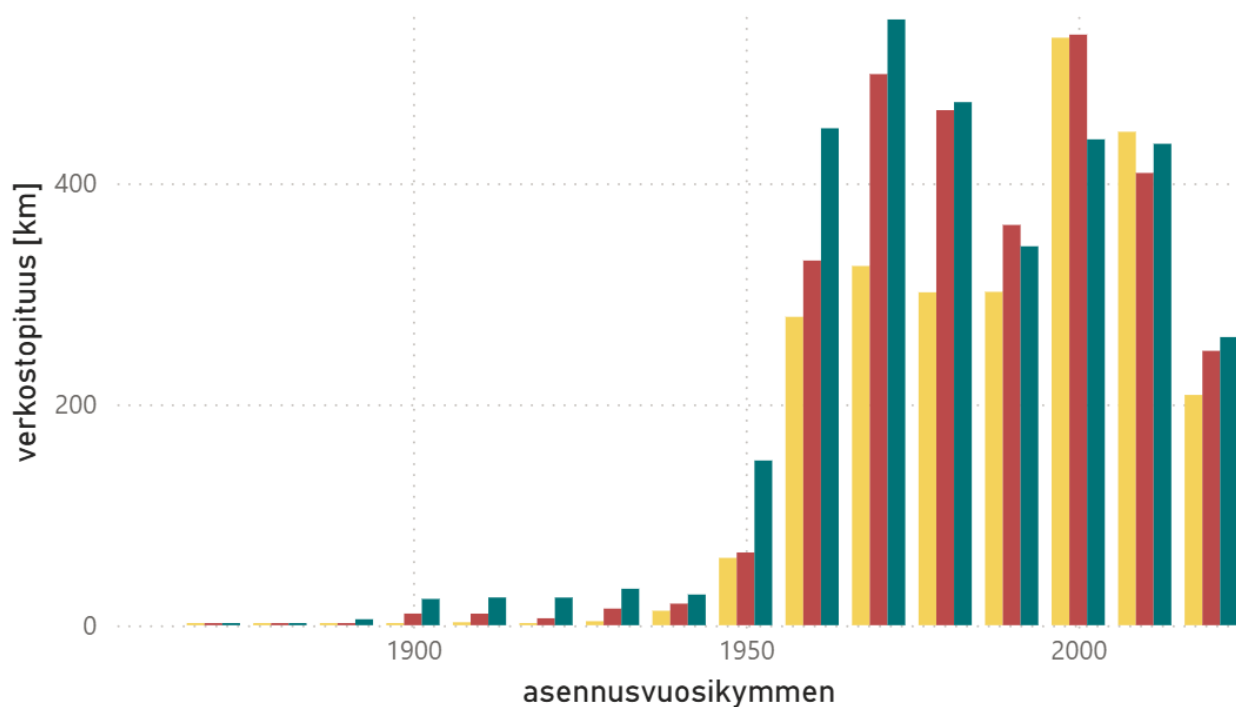
HSY:llä on verkosto-omaisuutta yhteensä noin 8 720 km (Taulukko 1) ja tunneleita noin 95 km (Taulukko 2). Vesijohtoverkostoja on noin 3 255 km, jäte- ja sekaviemäreitä noin 2 980 km ja hulevesiviemäreitä noin 2 485 km. Verkostopituudet asennusvuosikymmenittäin on esitetty seuraavassa kuvassa (Kuva 1).

HSY:n verkosto-omaisuuden nykykäyttöarvoksi on arvioitu 5,4–6,3 miljardia euroa (Taulukko 1). Uudishankintahinnan arvio on 9,4–10,8 miljardia euroa. Nykykäyttöarvo on tällä hetkellä noin 58 % uudishankinta-arvosta.

Verkosto-omaisuuden arvo ei sisällä tunneleita, jotka on arvioitu erikseen. Tunneleiden nykykäyttöarvo on 360 miljoonaa euroa ja uudishankinta-arvo 420 miljoonaa euroa (Taulukko 2). Uudishankinta-arvo on taulukossa 2 laskettu alkuperäisellä laatutasolla. Nykyisellä laatutasolla se on 530 M€.

Nykyinen verkostopituus täydennetyn asennusvuosikymmenen mukaan

verkko ● Hulevesi ● Jäte- ja sekavesi ● Talousvesi



Kuva 1. Verkostopituudet asennusvuosikymmenittäin (asennusvuodet täydennetty putkille, joilta se puuttuu).

Taulukko 1. HSY:n verkostojen pituudet (Qlikview/31.1.2026) ja arvo.

	Vesi- johto	Jätevesi- viemäri	Seka- viemäri	Hulevesi- viemäri	Yhteensä
Pituus [km]	3 255	2 770	210	2 485	8 720
Nykykäyttöarvo uudishankintahinnalla [M€]	1,72	1,95	<i>sis. jv arvoon</i>	1,76	5 440
Nykykäyttöarvo saneeraushinnalla [M€]	1,99	2,26	<i>sis. jv arvoon</i>	2,04	6 290
Uudishankinta-arvo uudishankintahinnalla [M€]	3,46	3,22	<i>sis. jv arvoon</i>	2,68	9 360
Uudishankinta-arvo saneeraushinnalla [M€]	4,01	3,73	<i>sis. jv arvoon</i>	3,10	10 830

Taulukko 2. HSY:n tunnelipituudet (NIS/7.1.2025) ja arvo.

Tunnelit*	Pituus [km]	Nykykäyttöarvo [M€]	Uudishankinta- arvo*** [M€]
Yhteensä	95	360	420

*Tunnelipituudet eivät sisällä raakavesitunneleita ja jätevedenpuhdistamoiden purkutunneleita. Arvot eivät sisällä myöskään käytöstä poistettuja/poistettavia tunneleita (2,3 km), jotka ovat kuitenkin mukana pituudessa. Arvolaskelmiin sisältyy yhteensä 88 km tunneleita.

** Tunneleiden arvo ei sisällä tunneleissa olevia putkia.

*** Alkuperäisellä laatutasolla laskettuna.

3 Verkosto-omaisuuden nykytila

3.1 Omaisuu den tila

HSY:n verkostot voivat keskimäärin kohtuullisen hyvin, kun arvioidaan verkostojen kunnosta johtuvia asiakashaittoja käytettävissä olevien tunnuslukujen valossa (kuvaajat esitelty luvuissa 3.1.1- 3.1.10 ja 5.1.1):

- **Keski-ikä** kaikkien verkostojen osalta vuonna 2025 oli noin 35 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien keski-ikä on noussut noin 20 % (v. 2010 keski-ikä oli 29 vuotta).
- **Huonokuntoisen verkoston** määrän arvioidaan noin kolminkertaistuneen vuosien 2010–2025 aikana. Huonokuntoista verkostoa arvioidaan olevan noin 1 300 km.
- **Saneerausvelkaisen verkoston** määrän arvioidaan tuplaantuneen vuosien 2010–2025 aikana. Saneerausvelkaista verkostoa arvioidaan olevan noin 300 km.
- **Asiakashaittoja** aiheutuu verkostojen huonon kunnon seurauksena. Yksittäiset asiakkaat kokevat haittoja ja palvelukatkoksia. Osa asiakkaista kokee haittoja ja palvelukatkoksia toistuvasti. Laajoja häiriötilanteita ja isoja vahinkoja tapahtuu kuitenkin harvoin.
- **Verkostoja on saneerattu** vuosien 2021–2025 aikana keskimäärin 38 km (0,44 %) vuodessa. Kaivamattomien menetelmien osuus on ollut vuosina 2021–2025 keskimäärin 20 %. Verkostosaneerauksia on toteutettu vuosien 2021–2025 aikana keskimäärin noin 50 M€ ja johtosiirtoja noin 15 M€. Saneerausten keskimääräinen putkikohtainen yksikköhinta on ollut vuosien 2021–2025 aikana noin 1 270 €/m.
- **Verkostojen kunto tunnetaan vain osittain.** Vuotokorjausten ja liitostöiden yhteydessä saatujen tietojen perusteella vesijohtoverkoston kunto tunnetaan noin 6 % osalta. Jäte- ja sekaviemäriverkostojen osalta kunto tunnetaan noin 33 % osalta ja hulevesiviemäreistä noin 13 % osalta. Kuntotutkimusten määrää on tarpeen lisätä merkittävästi.

Vesijohdot

- **Keski-ikä** vesijohtoverkostoissa vuonna 2025 oli noin 38 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien vesijohtoverkoston keski-ikä on noussut noin 20 % (v. 2010 keski-ikä oli 32 vuotta). Vaikka verkoston keski-ikä on kasvanut, vesijohtojen korjattujen vuotojen kokonaismäärä ja vuototiheys ovat pysyneet melko tasaisina viimeiset kymmenisen vuotta.
- **Vuotoja** on vuosittain 250–300 kpl, joista noin 10–30 kpl on ulkopuolisen (esimerkiksi kaivinkoneen) rikkomia putkia. Kunnosta johtuvista vuodoista reilu kolmasosa ei aiheuta vedenjakelukatkoa. Vuosittain 0–2 vuotoa aiheuttaa jakelukatkoksen yli 1000 hengelle.

- **Piilovuotoja**¹ on löydetty aluemitäusseurannan ja vuotojen etsinnän avulla viimeiset kolme vuotta aiempaa enemmän, noin 60 kpl/v. Löydettyjen ja havaittujen vuotojen kokonaismäärä ei ole samalla kasvanut.
- **Vuototiheys** on viimeisten viiden vuoden ajalta keskimäärin 8,0 kpl/100 km/v, kun tarkastellaan putken kunnosta johtuvia eli muiden kuin ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. Pelkkien ilmivuotojen² tiheys on laskenut kolmen viimeisen vuoden aikana tasolle 6,0 kpl/100 km/v tehostuneen piilovuotojen paikantamis- ja korjaustyön myötä.
- **Kulutuskeskeytysaika** on ollut viimeisen viiden vuoden aikana keskimäärin 9 minuuttia/asukas/vuosi. Pelkkien verkoston kunnosta johtuvien ilmivuotojen kulutuskeskeytysaika on ollut keskimäärin 8 min/as./v.
- **Vesijohtojen vuotavuus** on korkealla tasolla. Vuonna 2024 vuotovesimäärä oli 14,3 Mm³. Vuotovesien osuus HSY:n alueelle pumpatusta vesimäärästä oli 15 %. Verkostopituuteen suhteutettuna vuotovesiä oli 12,2 m³/km/vrk. Pidemmän aikavälin trendi vaikuttaa hienoisesti laskevalta, vaikka vuotuinen vaihtelu onkin suurta. Samaan aikaan vesijohtoverkoston keski-ikä ja huonokuntoisten vesijohtojen määrä on kasvanut.
- **Vedenlaatuun** liittyviä asiakasyhteydenottoja on keskimäärin 300 kpl/v. Näistä keskimäärin 200 kpl/v on liittynyt häiriöön HSY:n verkostossa ja 30 kpl/v häiriöön HSY:n työmaalla. Osa yhteydenotoista liittyy samaan tilanteeseen. Näistä vain pieni osa vaatii neuvontaa tai verkoston huuhtelua vaativampia toimenpiteitä. Kokonaisuutta katsoessa HSY:ssä onkin varsin vähän laatuongelmia. Vuosittain yksittäiset kohteet edellyttävät vaativampia toimenpiteitä, kuten saneerausta.

Jäte- ja sekaviemärit

- **Jätevesiverkoston tukosten** määrä vaihtelee paljon vuosittain. Vuonna 2025 tukoksia oli 73 kpl ja vuonna 2024 peräti 112 kpl. Jätevesiverkon tukosten lisäksi tukoksia on vuosittain 5–20 kpl hulevesi- ja sekavesiverkoissa. Tukostiheys jätevesiverkossa on noussut selvästi, mutta osa noususta voi johtua myös tukosten ahkerammasta raportoinnista. Kuitenkin vain n. 15–20 % tukoksista johtuu selvästi verkoston kunnosta (painuma, sortuma ja juuret).
- **Jätevesiviemäreiden vuotavuus** on korkealla tasolla. Viemäriverkostossa vuotovedet aiheuttavat ylivuotoja, viemäritulvia kiinteistöihin ja haasteita jätevedenpuhdistamoilla. Vuotovesimäärä vaihtelee sateisuuden mukaan ja vuosittain puhdistamolle ohjautuu verkostosta vuotovettä 35–60 Mm³. Vuotovesiprosentti on vaihdellut välillä 33–43 %. Verkostopituuteen suhteutettuna vuotovesiä on 0,41–0,65 l/s/km. Tilastojen perusteella vuotovesimäärä ei ole vähentynyt, vaan edelleen vuotovesimäärään vaikuttaa kohtuullisen suoraan satanut vesimäärä.

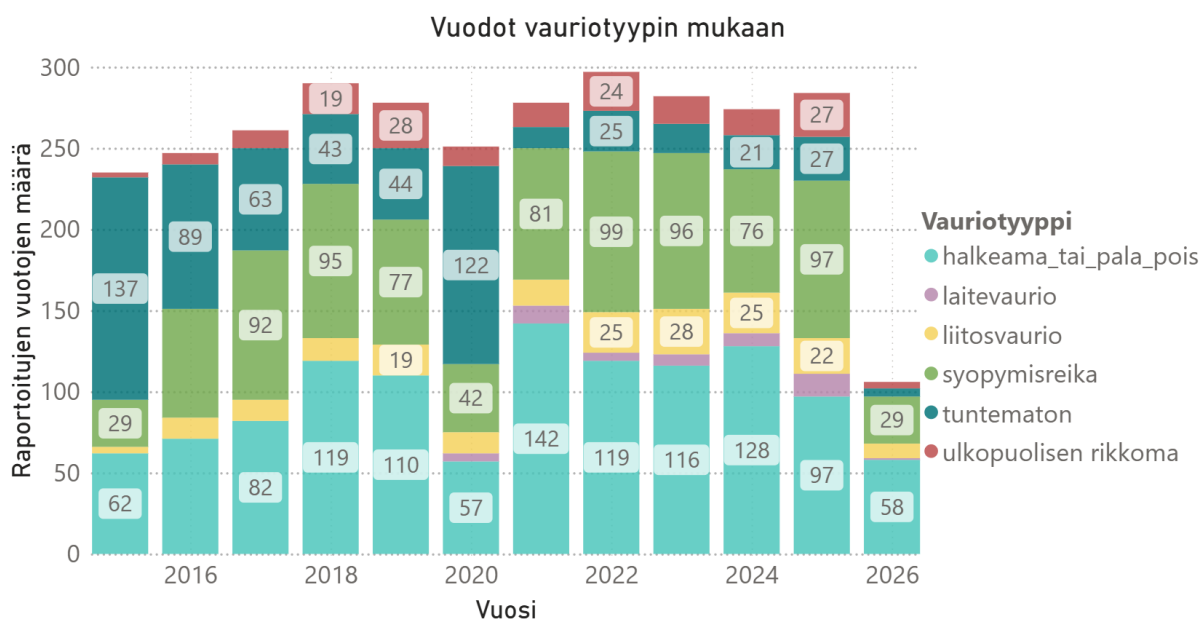
¹ Piilovuoto tarkoittaa selvää vuotokohtaa, joka ei kuitenkaan ilmene maanpinnalla. Piilovuoto voidaan havaita perinteisillä akustisilla menetelmillä. Paikannustavaksi raportoidaan piilovuoto.

² Ilmivuoto tarkoittaa selvää vuotokohtaa, joka ilmenee maanpinnalla asti. Yleensä ilmivuoto löydetään asukkaiden tai työntekijöiden havainnon perusteella ja paikannustavaksi raportoidaan ilmoitus.

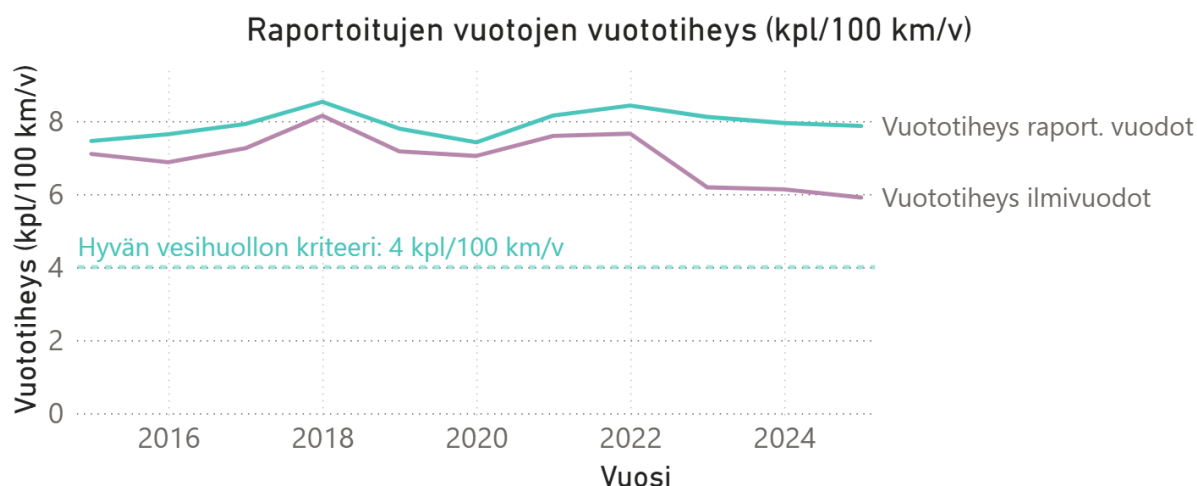
- **Jätevesiverkoston ylivuodot** ovat vähentyneet pumppaamoiden ja verkostojen kapasiteetin kasvattamisen seurauksena.
- **Sekaviemäriverkon ylivuotojen** asumisjätevesimäärän viiden vuoden liukuva keskiarvo on vuosilta 2021–2025 yhteensä 7 775 m³/a. Sekaviemäröinnin eriyttäminen on välttämätöntä alueen jatkuvien verkostoylivuotojen poistamiseksi. Eriyttäminen myös pienentää asiakkaiden tulvavahinkoriskejä ja parantaa Viikinmäen puhdistustulosta, koska nopeasti puhdistamolle päätyvien hulevesien kuormitus prosessille sekä vaikutus puhdistustulokseen on merkittävä.
- **Viemäritulvia** tapahtuu ajoittain asiakkaiden tiloissa HSY:n järjestelmässä tapahtuvan häiriön vuoksi. Tulviminen voi olla seurausta mm. viemärin tukoksesta, sortumasta tai kapasiteettirajoitteista. Seurauksena voi olla siivoustarve tai pahimmassa tapauksessa merkittävät omaisuusvahingot. Esimerkiksi vuonna 2025 HSY käsitteli 12 vahinkotapausta. Vuosittain noin 3–6 tapauksessa riittää pelkkä siivous.

3.1.1 Vesijohtoverkoston vuodot

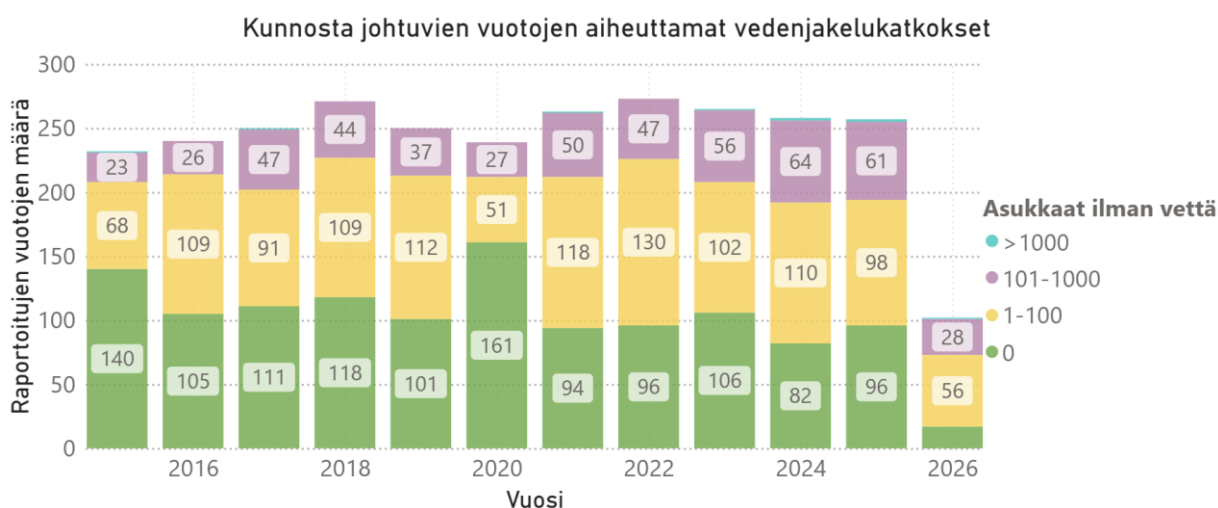
Vuotojen määrää seurataan vuotokorjausraporttien avulla. Selvityksessä tarkastellaan verkoston kunnosta aiheutuvien vuotojen määrää. Tämän vuoksi useasta kuvaajasta on suodatettu pois ulkopuolisen rikkomat vuodot (merkitty kuvien otsikkoon).



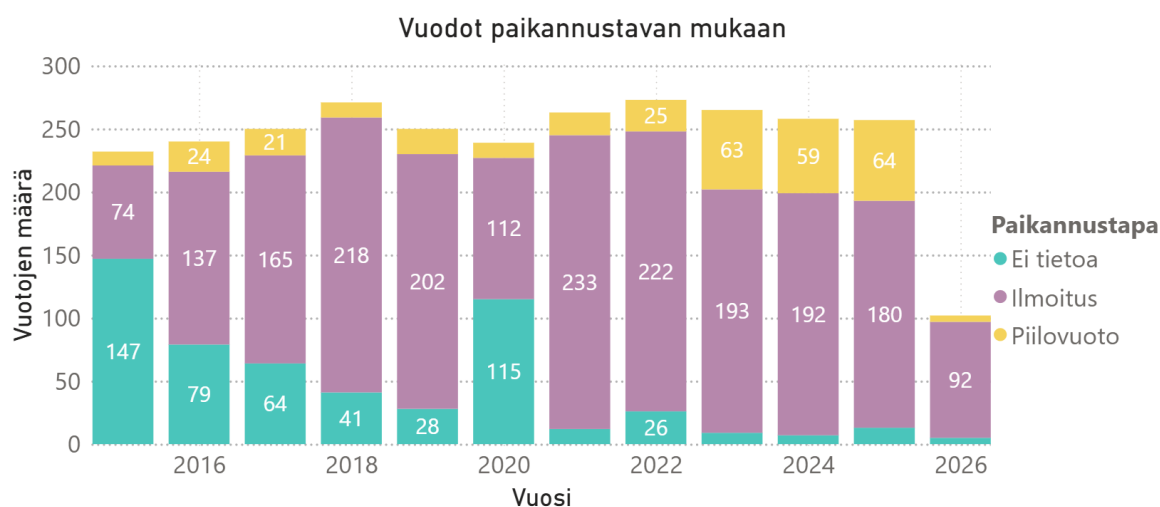
Kuva 2. Raportoidut vuodot vauriotyyppin mukaan vuosina 2015–2025 HSY:n putkissa. Vuoden 2026 osalta tilastossa näkyy 3/2026 mennessä raportoidut vuodot.



Kuva 3. Kunnosta johtuvien vuotojen vuototiheys (kpl/ 100 km/v) vuosina 2015–2025. Kaikki vuodot ja pelkät ilmivuodot. Ei sisällä ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. VVY:n hyvän vesihuollon kriteerien mukaan putkirikkotiheyden tulisi olla alle 4 kpl/100 km/v.

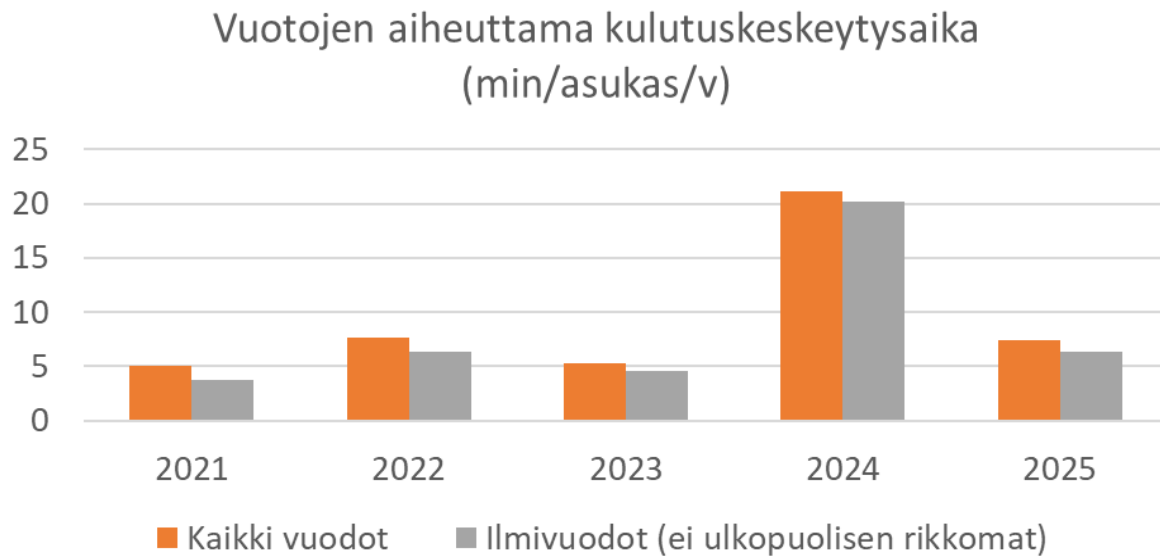


Kuva 4. Kunnosta johtuvien vuotojen aiheuttamat vedenjakelukatkoksten asukasmäärät. Ei sisällä ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. Vuoden 2026 osalta tilastossa näkyy 3/2026 mennessä raportoidut vuodot.



Kuva 5. Kunnosta johtuvien vuotojen määrät paikannustavan mukaan. Ei sisällä ulkopuolisten aiheuttamia vuotoja. Vuoden 2026 osalta tilastossa näkyy 3/2026 mennessä raportoidut vuodot.

3.1.2 Kulutuskeskeytysaika



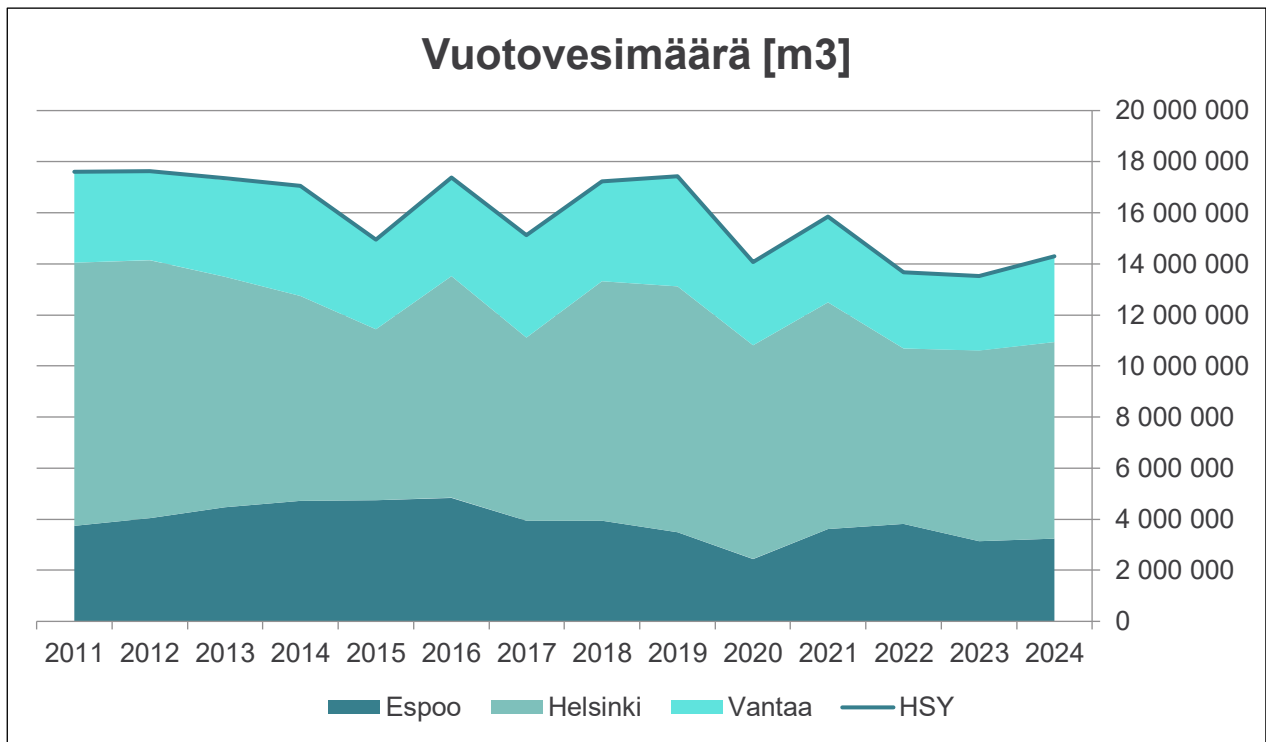
Kuva 6. Kulutuskeskeytysaika 2021–2025. Luku sisältää kaikki vuotokorjausten aiheuttamat vesikatkot olivat ne ennakoimattomia tai suunniteltuja, mutta ei sisällä esimerkiksi investointitöiden aiheuttamia suunniteltuja jakelukatkoja. Mäkkylän asbestivesijohdon aiheuttama hyvin laaja vesikatkos nosti vuoden 2024 luvun 21 minuuttiin.

3.1.3 Vesijohtoverkoston vuotavuus

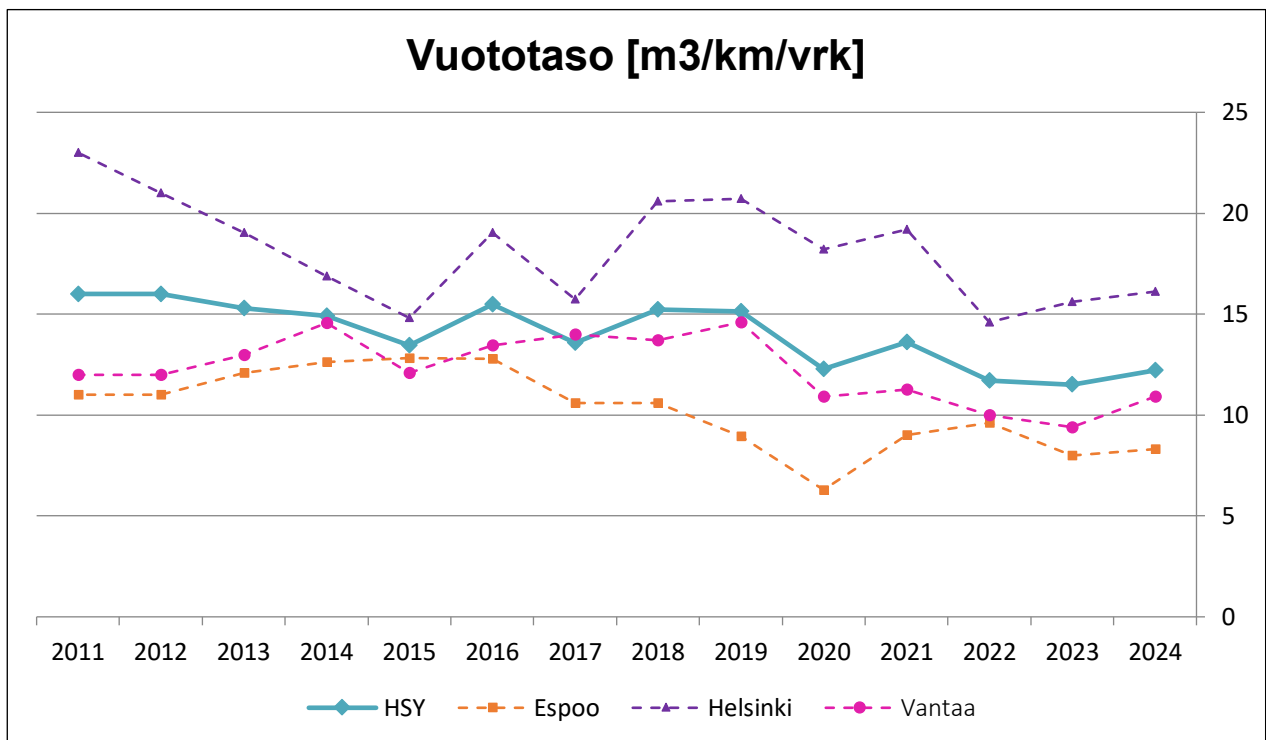
Vedenjakelujärjestelmän vuotohallintatyötä ohjataan vuotohallintastrategialla, jossa työn tavoitteeksi on asetettu saavuttaa alle 11 Mm³ vuotovettä vuodessa vuoteen 2030 mennessä.

Taulukko 3. Vedenjakeluverkoston vuotavuuden tunnusluvut 2022–2024.

	Laskuttamaton vesi (m3)	Laskuttamaton vesi (%)	Vuotovesi-määrä (m3)	Vuotovesi (%)	Vuototaso (m3/km/vrk)	ILI (-)
2024	17 660 00	19	14 302 000	15	12,2	3,8
2023	16 779 000	18	13 521 000	15	11,5	3,6
2022	16 951 000	18	13 660 000	15	11,7	3,8

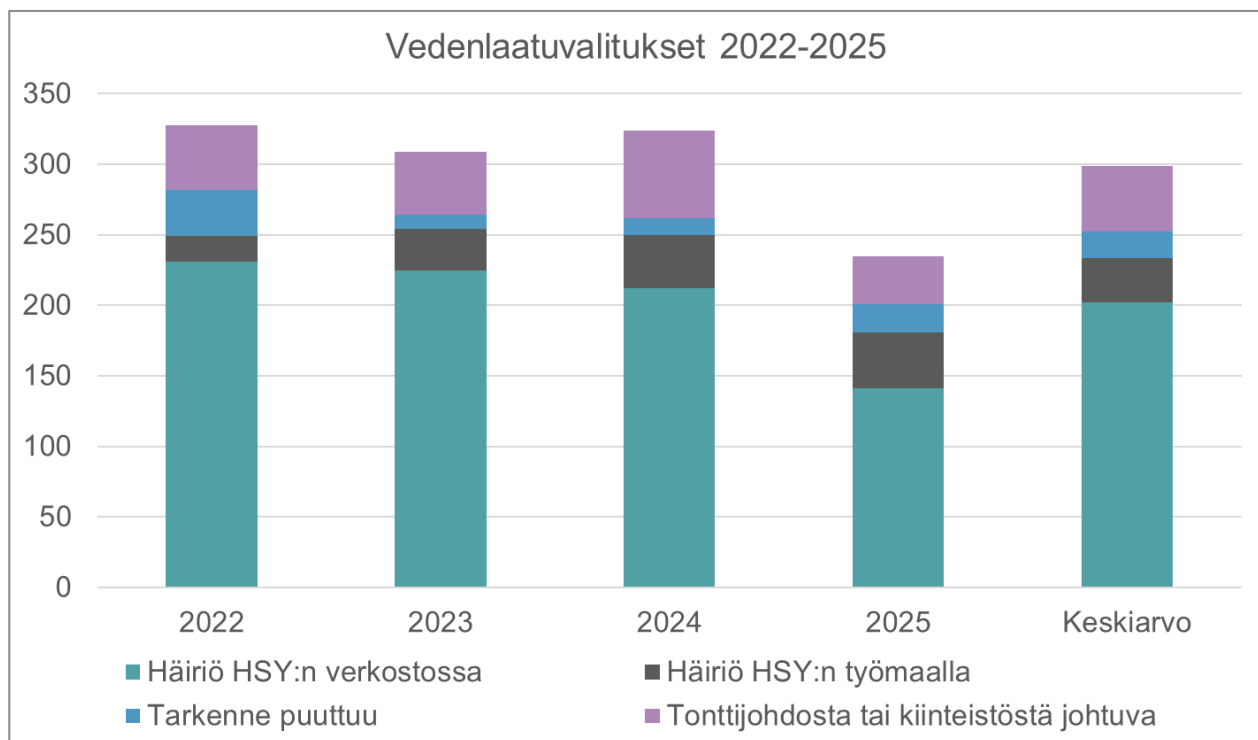


Kuva 7. HSY:n vesijohtoverkon vuotavuus 2011–2024.



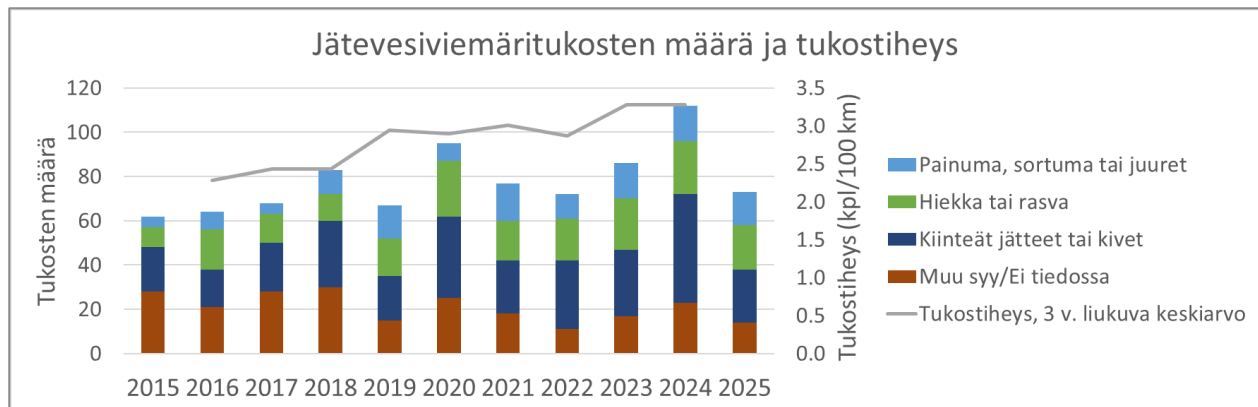
Kuva 8. HSY:n vesijohtoverkon vuototaso (m³/km/vrk) vuosina 2011–2024.

3.1.4 Vedenjakelun laatuongelmat



Kuva 9. HSY:n asiakasyhteydenotona vastaanottamat laatuvalitukset vuosina 2022–2025.

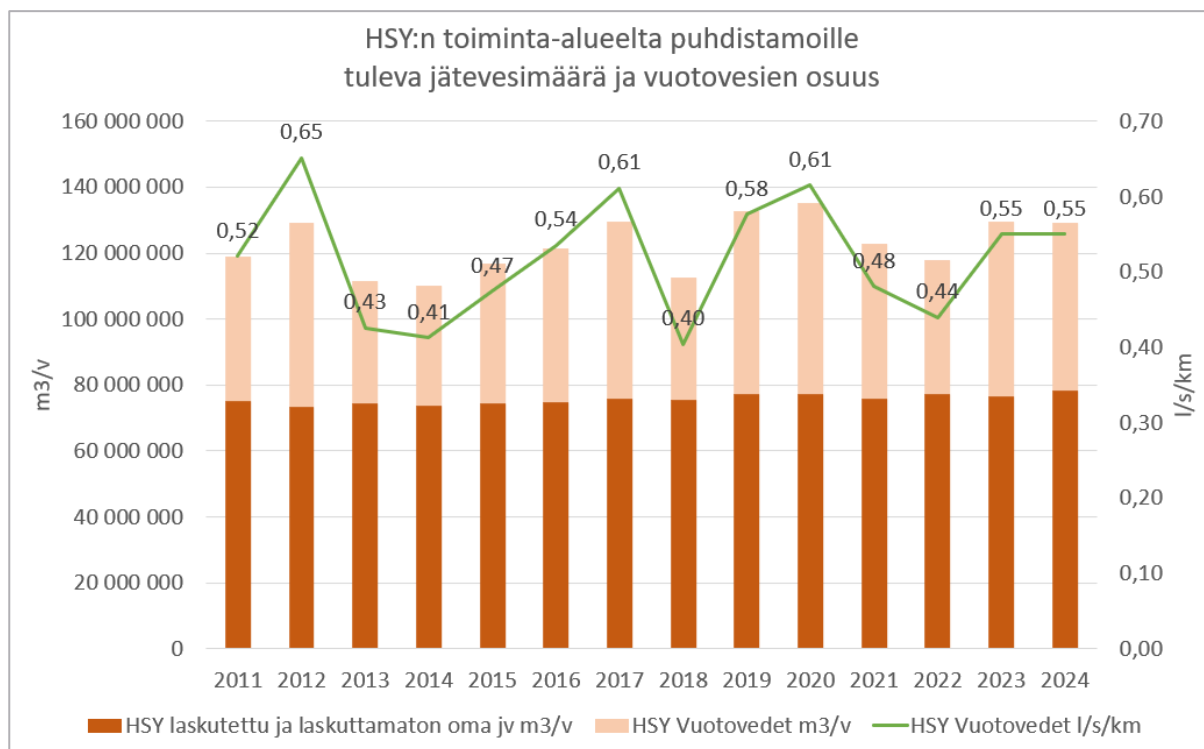
3.1.5 Viemäritukokset



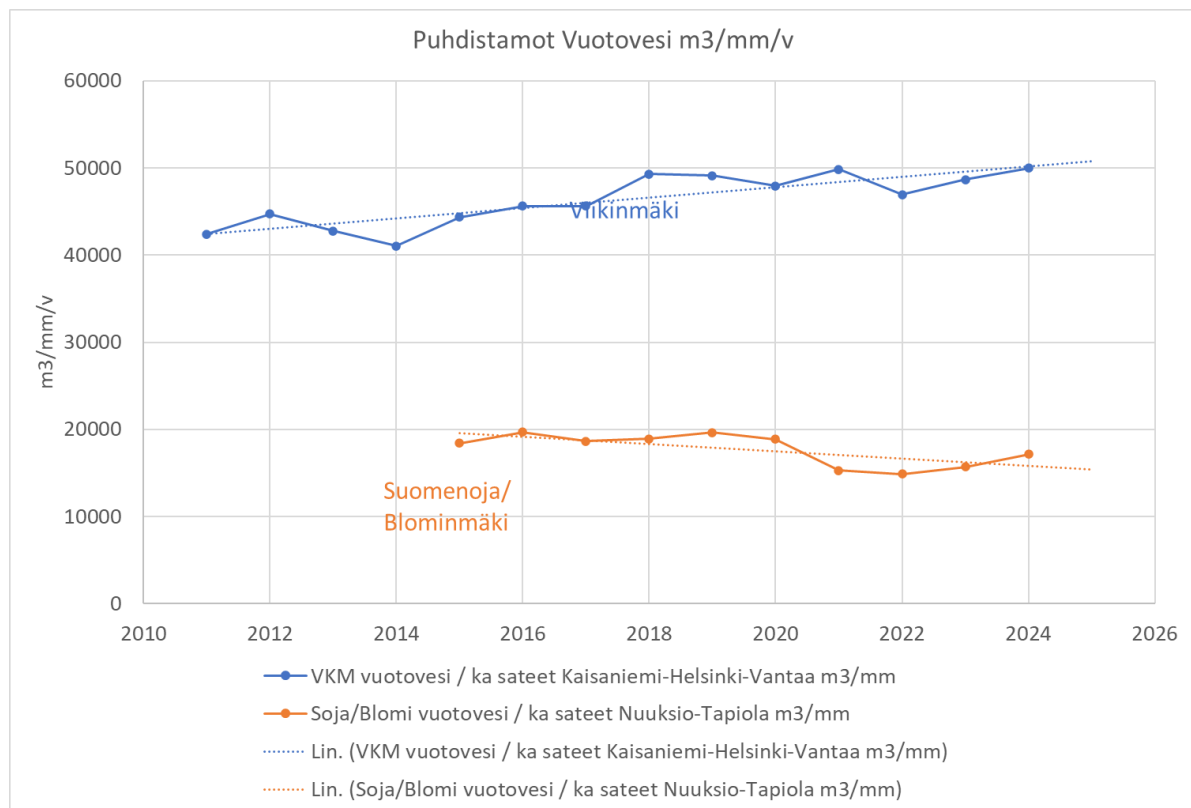
Kuva 10. Jätevesiviemäritukokset.

3.1.6 Viemäriverkon vuotavuus

Viemärintiijärjestelmän vuotohallintatyötä ohjataan vuotohallintastrategialla, jossa työn tavoitteeksi on asetettu vähentää vuotovesien määrää 20 %, erillisviemäroidyn verkoston ylivuotoja 50 % ja sekaviemäroidyn alueen ylivuotoja 11 % vuoteen 2030 mennessä.



Kuva 11. HSY:n toiminta-alueelta puhdistamoille tuleva jätevesimäärä, vuotovesimäärä ja vuotovesimäärä verkostokilometriä kohden.



Kuva 12. Puhdistamokohtaiset vuotovesimäärät suhteessa vuosisadantaan. Viikinmäen ja Blominmäen valuma-alueet käyttäytyvät Helsingin sekaviemäröintialueen takia toisistaan poikkeavasti.

3.1.7 Viemäritulvien ja ylivuotojen hallinta

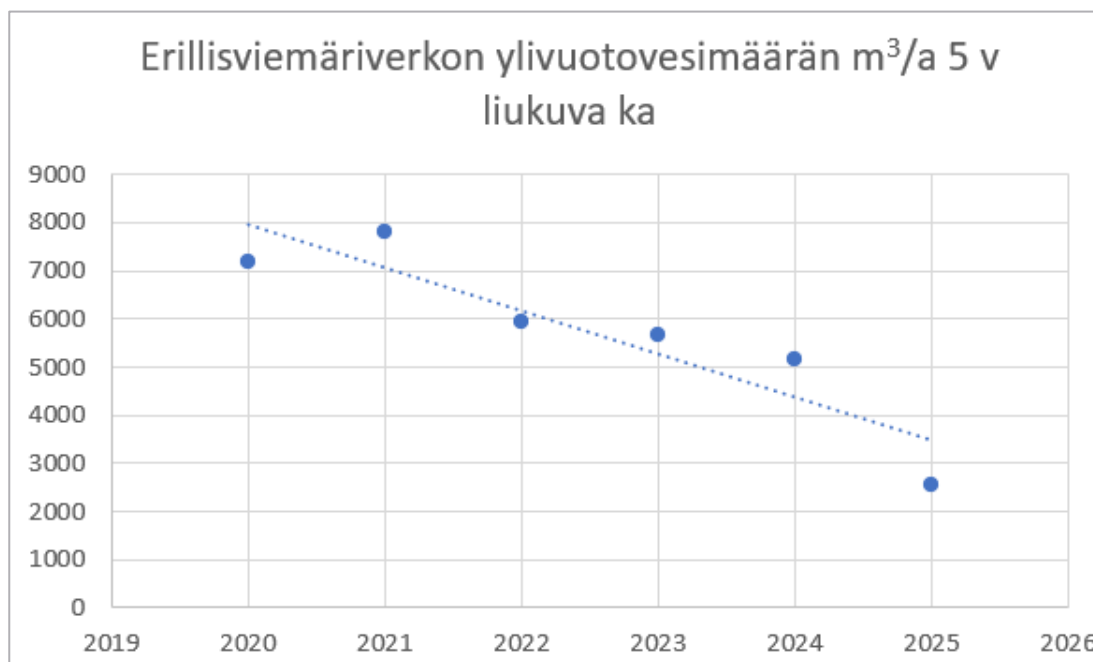
Jätevesijärjestelmän vuotohallintastrategiaan kirjatut tavoitteet ylivuotojen osalta ovat:

- erillisviemäroidyn jätevesiverkoston ylivuotoja vähennetään 3 900 m³/a (-50 %)
- sekaviemäroityjen alueiden ylivuotoja vähennetään 1 000 m³/a (-11 %)

Viemäriverkosto on varustettava riittävällä määrällä ylivuotoyhteyksiä, koska verkoston toimintavarmuutta ei voida taata kaikissa mahdollisissa häiriötilanteissa. Tavoitteena on, että ylivuotoja tapahtuu vesistöihin vain hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa, mutta ensisijainen tavoite on aina estää kellaritulvat ja vaaratilanteet, minkä takia ylivuotoja ei voida kokonaan estää.

Parhaiten ylivuotoja ja tulvia ehkäistään vähentämällä hulevesien pääsyä jätevesiviemäriin toteuttamalla paikallisia korjauksia, saneeraamalla jätevesiverkostoa, eriyttämällä sekaviemäriverkostoa ja parantamalla aluekuivatusta. Suurin osa sellaisista ylivuototilanteista, jotka eivät johdu sähkökatkoksista tai tukoksista verkostossa, ajoittuu vuosittain muutamille sateisimmille päiville, jolloin verkoston jätevesivirtaamat jopa kymmenkertaistuvat. Jos kapasiteettia kasvatetaan ja keskitytään pelkästään pumppaamoiden ja verkostojen ylivuotojen poistamiseen, vaikeutetaan jätevedenpuhdistamojen toimintaa, koska jätevesiviemäriverkkoon kuulumattomat hulevedet häiritsevät puhdistusprosessia ja huonontavat puhdistustulosta. Erillisviemäriverkon ylivuodot ovat vähentyneet juuri pumppaamoiden ja verkostojen kapasiteetin kasvattamisen seurauksena (Kuva 13).

Sekaviemäriverkon ylivuotojen asumisjätevesimäärän viiden vuoden liukuva keskiarvo 2021–2025 on 7 775 m³/a. Vertailu aiempiin vuosiin on kuitenkin epäluotettavaa, koska laskentaohjelma ja -kaavat ovat muuttuneet. Ylivuotojen trendi on ollut laskeva, mutta se kertoo enemmän laskennan tarkentumisesta kuin varsinaisesti ylivuotojen vähentymisestä.



Kuva 13. HSY:n alueen erillisviemäriverkon ylivuotovesimäärien vuosisumman viiden vuoden liukuva keskiarvo, vuosina 2020–2025.

3.1.8 Sekaviemäröinnin eriyttäminen

Helsingin kantakaupungin sekaviemäröidyillä alueilla viemäriverkostoja eriytetään jäte- ja hulevesiviemäriverkostoiksi pääasiassa kaupungin katusaneerausaikataulujen mukaisesti. Joitakin eriyttämishankkeita toteutetaan myös HSY-vetoisesti, mm. paikoissa, joissa on tapahtunut sekaviemäröinnistä johtuvia vahinkoja tai hankkeen toteuttaminen mahdollistaa laajemman valuma-alueen eriyttämisen. Helsingin sekaviemäröityjen alueiden eriyttäminen kestää arviolta yli 50 vuotta.

Sekaviemäröinnin eriyttäminen on välttämätöntä alueen jatkuvien verkostoylivuotojen poistamiseksi. Eriyttäminen myös pienentää asiakkaiden tulvavahinkoriskejä, etenkin jos asiakkaat myös eriyttävät järjestelmänsä ja päivittävät ne vastaamaan nykypäivän vaatimuksia. Lisäksi sekaviemäröinnistä luopumisella parannetaan Viikinmäen puhdistustulosta, koska nopeasti puhdistamolle päätyvien hulevesien kuormitus prosessille sekä vaikutus puhdistustulokseen on merkittävä.

Sekaviemäriverkon osalta on teetetty konsulttiselvityksiä (esim. Helsingin kaupunki: Sekaviemäröinnin ja erillisviemäröinnin vertailu ja vaikutusten arvio 15.12.2023 Afry). Selvitysten keskeinen viesti on, ettei sekaviemäriverkon kapasiteettia kasvattamalla voida hallita viemäriverkoston määrää, vaan ainoa keino on eriyttää vedet syntypaikoillaan jätevesi- ja hulevesiverkostoihin. Kaupungin ja HSY:n lisäksi myös kiinteistöillä on tehtävä toimenpiteitä, jotta säästytään turhan suureksi mitoitetuilta tunneliratkaisuilta ja jätevedenpumppaamoilta.

3.1.9 Kuntotutkimusten tehostaminen

HSY:n tulee lisätä kuntotutkimusten määrää. Vuotokorjausten ja liitostöiden yhteydessä saatujen tietojen perusteella vesijohtoverkoston kunto tunnetaan noin 6 % osalta. Jäte- ja sekaviemäriverkostojen osalta kunto tunnetaan noin 33 % osalta ja hulevesiviemäreistä noin 13 % osalta, vaikkakin osa tiedoista on yli 10 vuotta vanhoja. Vesijohtojen osalta tavoitteena on aloittaa systemaattiset kuntotutkimukset. Viemäreiden osalta kuntotutkimuksia tehostetaan ottamalla käyttöön seuloivat menetelmät.

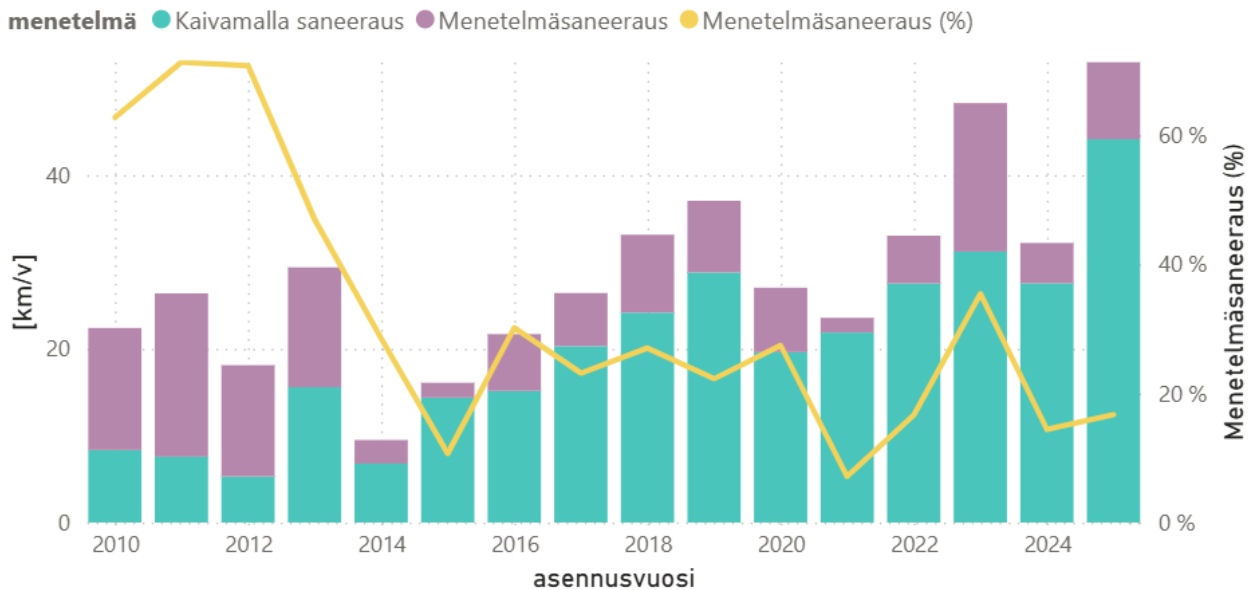
Tavoitteena on tutkia:

- korkean riskin vesijohdot (noin 8 km) kolmen vuoden sisällä ja merkittävän riskin vesijohdot (noin 70 km) kymmenen vuoden aikana
- jv-viетtoviemäriverkosto kokonaisuudessaan seulovilla menetelmillä kymmenen vuoden välein
- myös muiden verkostokohteiden (paineviemärit, sukellusviemärit, vedenalaiset linjat) tutkimuksia kehitetään

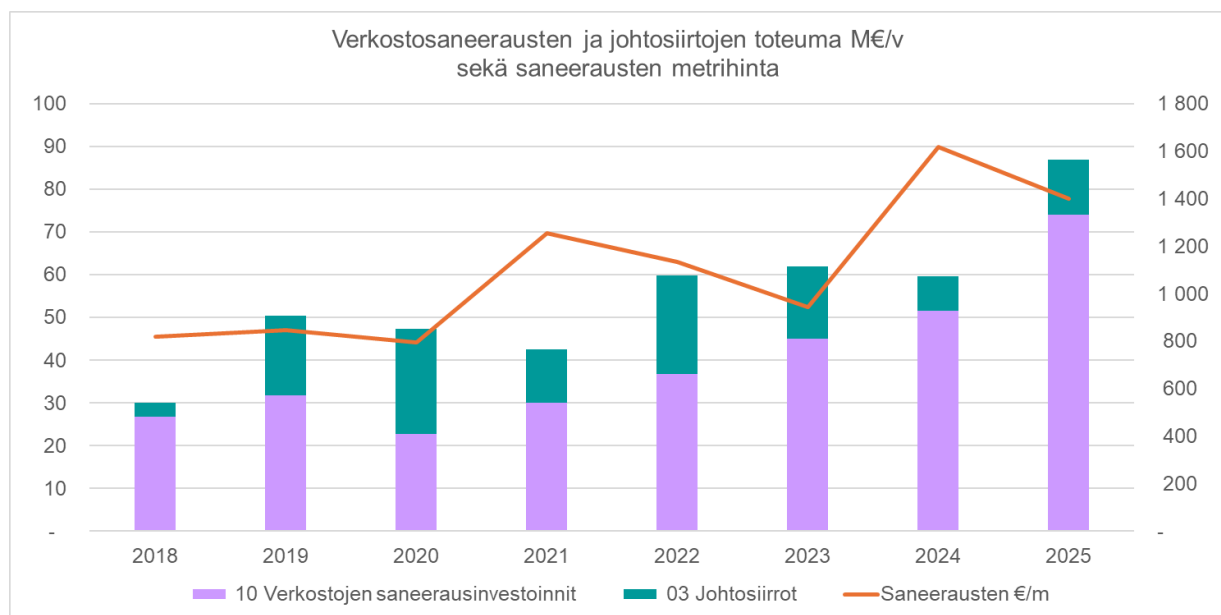
Kuntotutkimukset kohdennetaan ensisijaisesti riskiperusteisesti niihin kohteisiin, joiden vikaantuminen aiheuttaisi suurimmat häiriöt ja vahingot.

3.1.10 Verkostoinvestointien toteuma

Toteutuneet saneerausinvestoinnit menetelmän mukaan vuosittain



Kuva 14. Toteutuneiden saneerausinvestointien verkostopituus vuosittain, jaoteltuna kaivamalla saneerattuihin ja kaivamattomiin saneerauksiin (menetelmäsaneeraus).



Kuva 15. Verkostosaneerausten ja johtosiirtojen vuosittainen toteuma euroina (M€) ja saneerauskilometreillä ja saneerauseuroilla laskettu putkikohtainen metrihinta.

4 Ennustetyön taustatiedot

4.1 Omaisuuden tilan tavoitteet

HSY:n verkosto-omaisuuden tilan tavoitteena on varmistaa, ettei verkoston kunnosta johtuvien asiakashaittojen, kuten yllättävien vesikatkojen, tulvien tai vahinkojen, määrä kasva merkittävästi. Keskimäärin nykyisen tasoista palvelua pidetään hyvänä ja säilyttämisen arvoisena tasona. Yksittäiset asiakkaat kokevat jatkossakin haittoja, mutta laajoja seurauksia aiheuttavia häiriötilanteita pyritään ehkäisemään. Yksittäisen asiakkaan ei tulisi joutua kokemaan toistuvasti haittoja.

Omaisuuden tilaan voidaan vaikuttaa investoimalla verkostojen saneeraukseen ja toteuttamalla operatiivisia toimia, joilla hallitaan verkostojen tilaa, ennaltaehkäistään laajoja ja toistuvia häiriötilanteita sekä pienennetään riskejä. Asiakashaitan kokemukseen voidaan vaikuttaa myös hyvällä tiedotuksella ja neuvonnalla. Toiveena on kuitenkin saneerata verkostoja niin paljon kuin on tarpeellista tavoitteen saavuttamiseksi, kuitenkin taloudellisesti realistisella ja kestäväällä tavalla.

Nykytilanteen säilyttämiseksi on verkostoinvestoinneille asetettu tavoitteeksi pitää saneerausvelan määrä nykyisellä tasolla sekä kohdentaa saneerauksia riskiputkiin ja kohteisiin, joissa on toistuvia asiakashaittoja. Sopivaa investointibudjettia arvioidessa ja omaisuuden tilan kehittymistä ennustettaessa saneerausvelan kehittyminen ei yksin riitä mittariksi. Saneerauksia kun ei kohdenneta ikäperusteisesti tai teoreettisen velka-analyysin tuloksien perusteella. Siksi omaisuuden tilan analysoinnissa hyödynnetään myös huonokuntoisen verkoston, riskiputkien, vesijohtovuotojen määrän ja verkostojen keski-ikä kehittymisen ennusteita.

Saneerausinvestointien lisäksi tarvitaan aikaisempaa enemmän operatiivisia toimia omaisuuden halutun tilan ylläpitämiseksi. Tehtäviä tulee olemaan aikaisempaa enemmän, vaikka saneerauksilla saataisiin pidettyä häiriötilanteiden kasvu hallinnassa. Esimerkiksi kuntotutkimusten määrän kasvatetaan, investointien kasvattaminen lisää omana työnä tehtävien liitostöiden määrä ja pääkaupunkiseudun kasvu johtaa uuden vesihuollon rakentamiseen, jolloin tarkastuskohteiden määrä kasvaa.

4.2 Omaisuuden tilan kehittymisen ennustaminen

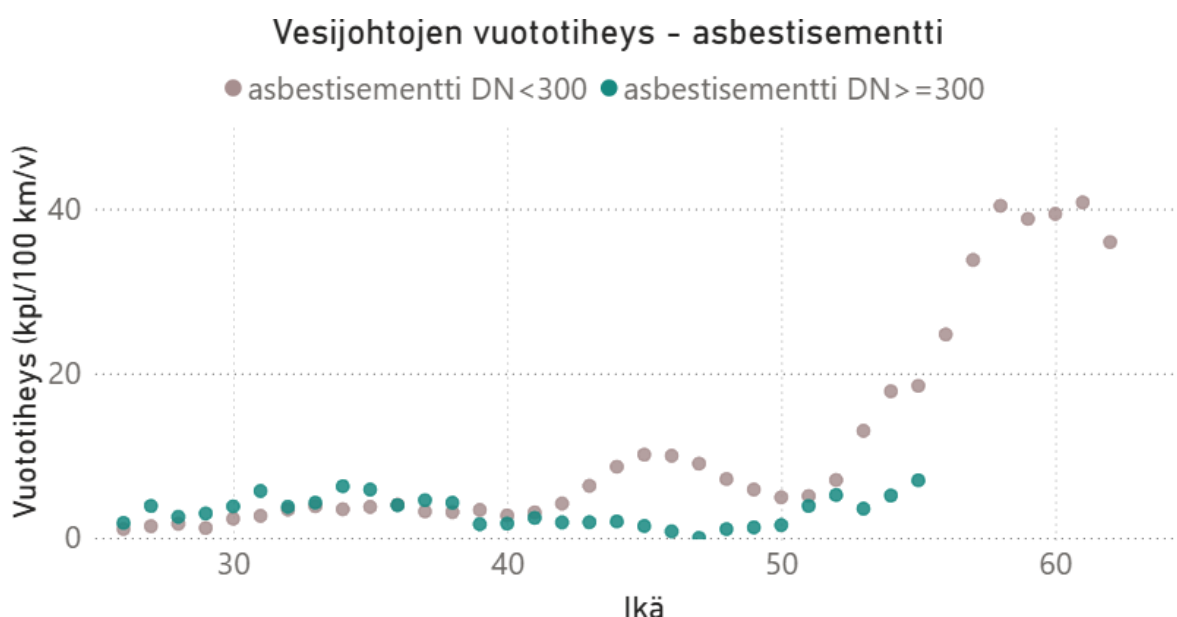
Verkosto-omaisuuden tilan pitkän aikavälin kehittymistä ennustetaan arvioimalla saneerausvelan, huonokuntoisten verkostojen, riskiputkien, vesijohtovuotojen ja verkostojen keski-ikä kehittymistä. Riittävää investointikauden saneeraustasoa on haettu tarkastelemalla erilaisten budjettitasojen vaikutuksia verkostojen tilaa kuvaaviin keskeisiin mittareihin investointikauden aikana ja erityisesti kauden lopussa. Vertailun vuoksi on myös ennustettu miten omaisuuden tila kehittyisi ilman saneerauksia.

Huonokuntoisten putkien ja saneerausvelan määrää ennustetaan perustuen putkien tunnettuun kuntotietoon, riskitasoon, materiaaliin, asennusvuoteen ja ikään. Nämä tekijät on huomioitu verkostoille laadituissa kunto- ja riskiluokituksissa, joita hyödynnetään ennusteiden muodostamisessa.

- **Huonokuntoisena putkea** pidetään silloin, kun se on todettu tai oletettu melko huonokuntoiseksi ja sen saneeraaminen olisi hyödyllistä. Ennustettua käyttöikää on arviolta kulunut materiaaliryhmästä riippuen > 85–100 %.
- **Saneerausvelka** puolestaan tarkoittaa, että putki on todettu tai oletettu erittäin huonokuntoiseksi, eli se olisi pitänyt jo saneerata. Ennustettua käyttöikää on kulunut $\geq$ 125 %.

HSY:n putkille laadittua kuntoluokitusta hyödynnetään mm. saneeraustarpeiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa, verkostojen riskiluokituksessa ja omaisuuden tilan kehittymisen ennusteissa. Verkostojen kuntoluokitus perustuu aina ensisijaisesti tunnettuun kuntoon ja toissijaisesti arvioituun kuntoon.

- **Vesijohtojen kuntoa arvioidaan** käyttöiän ja materiaali-kohtaisten heikkenemiskäyrien perusteella silloin, kun putkessa tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole havaittu vuotoja tai tehty aistinvaraista kuntoarviota. Arvioitu kunto ja teoreettiset käyttöiät pohjautuvat vuototilastoihin, joista on muodostettu eri putkimateriaaleille vuototiheyskäyrät. Kuva 16 esittelee esimerkin vuototiheyskäyrästä asbestisementtisissä vesijohdoissa.
- **Viemärien kunnan arviointi** perustuu ensisijaisesti kuntotutkimusten tuloksiin ja toissijaisesti materiaali-kohtaisiin käyttöikäarvioihin ja putken ikään. Viemäriverkoston käyttöikäarviot perustuvat kirjallisuuteen. HSY:n viemäriverkoston kuntotietojen pohjalta ei vielä ole tehty perusteellista kunnanmallinnusta.



Kuva 16. Vuototiheyden 5 v. liukuva keskiarvo asbestisementtisissä vesijohdoissa suhteessa putken ikään.

Riskiputkien määrää ennustetaan asemaltaan tai sijainniltaan riskisten putkien ikääntymisen ja toisaalta poistumisen perusteella. Riskiputket ovat putkia, joiden huonosta kunnosta aiheutuu riski häiriölle. Riskit kasvavat korkeammaksi, kun putken kunto heikkenee. Suurimmat vesihuoltoverkoston kuntoon liittyvät riskitapahtumat ovat vesijohdon iso vuoto ja viemärin sortuma.

HSY:n vesi- ja viemäriputkille on tehty koko verkoston kattava riskiluokitus. Riskiluokitus muodostuu putken vikaantumisen seurausten ja todennäköisyyden eli putken kunnan perusteella. Putken asema verkostossa ja virtaama sekä sijainti suhteessa rakennettuun ja luonnonympäristöön vaikuttavat merkittävästi mahdollisiin seurauksiin. Riskin todennäköisyyden arvioimisessa hyödynnetään kuntotietoa tai -arviota (kuntoluokitus) ja putken ominaisuuksia. HSY:n verkostoista suurin osa kuuluu matalimpaan riskiluokkaan. Korkean riskin putkien hajoamiseen liittyy vakavimmat riskit laajalle häiriötilanteelle tai isolle vahingolle. Korkean riskin putkien määrää pyritään pienentämään tai ehkäisemään etteivät putket päädy lainkaan korkean riskin luokkaan.

Vuotojen määrää on ennustettu HSY:n omien vuotoraporttitilastojen avulla. Tilastojen avulla on laadittu putkimateriaaliryhmäkohtaisia heikkenemiskäyriä (aikasarjatrendejä vuototiheys vs. putken ikä) (esimerkki ks. Kuva 16). Putkiryhmät on muodostettu sen perusteella, millä ryhmillä trendit näyttäisivät visuaalisesti eroavan toisistaan. Vuotoennuste summaa materiaaliryhmäkohtaisia ennusteita. Ennustemalli on laadittu nykyisten vuototilastojen pohjalta, ja ennustaa siten pääasiassa ilmivuotoja. Jos jatkossa löydetään entistä enemmän piilovuotoja, äkillisten vuotokorjausten määrä voi olla ennustetta pienempi.

Ennusteisiin sisältyy riskejä liittyen siihen, miten käyttöikänsä loppupuolella olevien putkien kunto kehittyy. Ennusteet putkien kunnan ja esimerkiksi vuotojen määrän kehittymisestä sisältävät paljon epävarmuutta. Häiriöiden määrä voi olla selvästi ennustettua korkeampikin, jos käyttöikänsä loppua lähestyvien putkien käyttöikäennusteet ovat liian optimistisia. Ennusteita voidaan tarkentaa mm. tutkimalla verkostojen kuntoa.

4.3 Saneerauskohteet ennusteissa

Verkostojen saneerauskohteita ylläpidetään saneerauskohdepankissa. Pankkiin lisätään kohteita sitä mukaa kun saneeraustarve tunnistetaan ja kohteet priorisoidaan omaisuuden tilan tavoitteet huomioiden. Pitkän aikavälin ennusteissa arvioidaan saneeraushankkeiden toteuttamisen vaikutuksia verkosto-omaisuuden tilan kehittymiseen. Tarvittavia saneerausmääriä on mallinnettu hyödyntämällä saneerauskohdepankin kohteita.

Saneerausvelka-mittari on kehitetty kuvaamaan verkostojen tilaa kokonaiskuvan tasolla, eikä sitä käytetä suoraan yksittäisten saneerauskohteiden tunnistamiseen. Tämän vuoksi saneerausvelka-mittariin liittyy edustavuusongelma suhteessa tarvittavien saneerausmäärien mallintamiseen tällä menetelmällä. Kaikkia nykyisin saneerausvelkaisiksi luokiteltuja putkia tai putkia, joiden ennustetaan ohjelmakauden aikana muuttuvan saneerausvelkaisiksi, ei ole tunnistettu saneeraustarpeiksi kohteiksi saneerauskohdepankkiin. Tämä johtuu siitä, että saneeraukset kohdennetaan ensisijaisesti perustuen todettuun kuntoon, asiakashaittoihin ja

tunnistettuihin riskeihin, kun taas saneerausvelka-mittari pohjautuu putkien ikään, huonon kunnon ennusteisiin ja arvioituun riskiin. Saneerausvelkaiset putket eivät siksi valikoidu mallinnuksessa saneerattaviksi ilman todettua huonoa kuntoa tai ongelmia, vaikka investointibudjettia kasvatettaisiin.

4.4 Budjetti- ja kustannusskenaariot

Omaisuuksien pitkän aikavälin kehittymisen ennustamisessa on tavoitteena löytää investointibudjetti, jolla omaisuuden tilan kehittymisen tavoitteet saavutetaan. Ennusteissa hyödynnetään saneerauskohdepankkiin tunnistettuja hankkeita kustannusskenaarioiden mukaisilla putkikohtaisilla yksikkökustannuksilla (€/m). Omaisuuden pitkän aikavälin kehityksen arviointi suhteessa keskeisiin mittareihin on herkkä sekä käytettävissä olevalla investointibudjetille että saneerausten yksikkökustannuksia koskeville oletuksille. Ennusteissa käytettiin realistista budjettia, jossa investointimääriä kasvatetaan tasaisesti lähes koko ohjelmakauden ajan.

Sopivaa investointibudjettia haarukoitiin huomioiden omaisuudelle asetetut tavoitteet. Tässä raportissa esitellään tulokset yhdellä realistisella budjettiskenaariolla, jolla mallinnetut saneerausmäärät vaikuttavat omaisuuden tilan kehittymiseen lupaavasti suhteessa tavoitteisiin. Esiteltävien tulosten laskennassa käytetty budjetti on investointiohjelmakaudelle 2027–2046 yhteensä noin 2 210 M€. Vuosittainen budjetti kasvaa noin 5 M€/v aina 150 M€ tasoon asti. Investointiohjelman jälkeiselle ajalle (2047–) on käytetty vakiobudjettia 150 M€/v. Laskelmissa ei ole huomioitu inflaation vaikutusta.

Saneerausten kustannuksia on arvioitu kahden eri skenaarion mukaan (Taulukko 4). Skenaario A perustuu viime vuosien keskimääriin toteumiin, ja B esittää, millainen vaikutus esimerkiksi merkittävällä menetelmäsaneerauksen määrän lisäämisellä voisi olla toteutusaikatauluihin ja sitä kautta omaisuuden tilan kehittymiseen. Saneerausten toteuttamismenettelyjen ja -tapojen kehittämisellä, joilla mm. toteuttamiskustannukset pienenevät, voidaan vaikuttaa siihen, kuinka paljon investointibudjetilla on mahdollista toteuttaa saneerauksia. Raportissa on esitetty tulokset pääasiassa perustuen kustannusskenaarioon A. Saneerausvelan kehittymisen osalta on myös esitetty tulokset kustannusskenaario B:llä.

Taulukko 4. Ennusteissa käytetyt putkikohtaiset kustannusskenaariot.

Kustannus-skenaario	Kuvaus	Keskihinta (€/m)
A	perustuu viime vuosien toteuman keskiarvoon	1250
B	hintataso 80 % viime vuosien toteumasta, esim. menetelmäsaneerauksen osuutta lisäämällä	1000

5 Verkosto-omaisuuden kehittyminen

5.1 Omaisuu den tilan kehittymisen ennuste

Kustannusskenaario A:n mukaisella saneerausmäärällä saneerausvelan määrä hieman kasvaa investointiohjelmakauden alussa. Velan määrä kääntyy laskuun kauden lopussa ja on nykyisellä tasolla noin 30 vuodessa. Huonokuntoisen verkoston määrä kasvaa noin 30 %, mutta vakiintuu kauden puolivälissä. Verkostojen keski-ikä jatkaa nousua, mutta vakiintuu 40-luvulla noin 42 vuoteen. Riskiputkien ja vesijohtovuotojen määrät pysyvät kuitenkin hyvin hallinnassa. Ne ennustavat mahdollisesti saneerausvelkaa paremmin tulevaa palvelutasoa, koska saneerauksia priorisoidaan asiakkaille näkyvät häiriöt edellä. Saneerausvelka sisältää myös pelkästään käyttöikänsä ylittäneitä putkia, joita ei ole vielä tunnistettu saneerattavaksi.

Raportissa on esitetty tulokset pääasiassa perustuen kustannusskenaarioon A. Saneerausvelan kehittymisen osalta on myös esitetty tulokset kustannusskenaario B:llä. Tarkoituksena havainnollistaa, että pienemmillä toteutuskustannuksilla tavoitteet saavutetaan nopeammin.

Omaisuu den tilan ennusteet (kuvaajat esitelty luvuissa 5.1.1- 5.1.6):

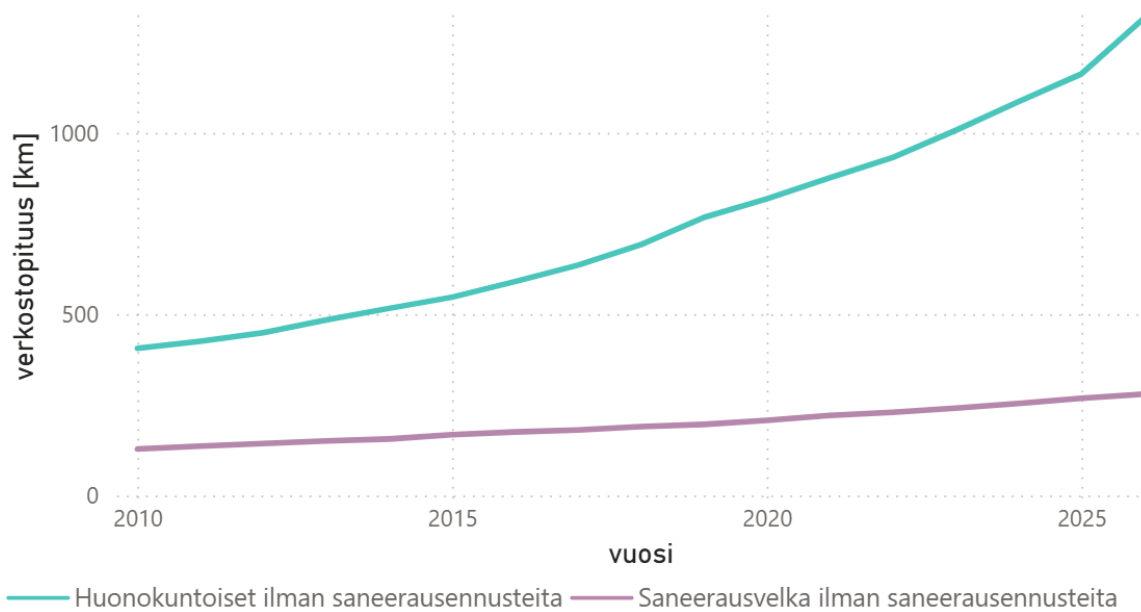
- **Saneerausvelan määrän** arvioidaan tuplaantuneen vuosien 2010–2025 aikana. Nykytilanteessa saneerausvelkaa arvioidaan olevan noin 300 km. Investointiohjelmakauden alussa saneerausvelan määrä hieman kasvaa. Kustannusskenaariolla A velan määrä kääntyy laskuun kauden lopussa ja on nykyisellä tasolla noin 30 vuodessa. Kustannusskenaariolla B velan määrä kääntyy laskuun kauden puolivälissä ja on nykyisellä tasolla ohjelmakauden lopussa.
- **Huonokuntoisen verkoston määrän** arvioidaan kolminkertaistuneen vuosien 2010–2025 aikana. Nykytilanteessa huonokuntoista verkostoa arvioidaan olevan noin 1 300 km. Kustannusskenaariolla A huonokuntoisen verkoston määrän ennustetaan kasvavan seuraavan kymmenen vuoden aikana enää noin 30 % ja sen jälkeen kasvu pysähtyy ja määrä vakiintuu noin 1700 km:iin.
- **Keski-ikä** verkostoissa oli vuonna 2025 noin 35 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien verkoston keski-ikä on noussut noin 20 %. Ennusteiden mukaan keski-ikä nousee kustannusskenaariolla A noin 20 % ja vakiintuu 40-luvulla noin 42 vuoteen.
- **Riskiputkien määrät** pysyvät ennusteissa hyvin hallinnassa. Korkean riskiluokan putkien määrä on kasvanut tasaisesti vuoteen 2020 asti, mutta vuoden 2020 aikoihin kasvu näyttää kiihtyneen. Saneerausohjelmassa pyritään vähentämään riskiputkien määrää, mutta ohjelman alkukaudella riskiputkien määrä vielä kasvaa. Vuoteen 2046 mennessä riskiputkien määrä kuitenkin jopa pienenee vesijohdoissa ja palaa nykytasolle jäte- ja sekavesiviemäreissä.
- **Vesijohtovuotojen määrä** pysyy ennusteissa hyvin hallinnassa. Ilman saneerausinvestointeja nykyverkoston kunnosta johtuva vuotojen määrä kasvaa

vuoteen 2046 mennessä ennusteen mukaan noin 75 % nykyisestä 260 vuodesta 450 vuotoon. Kustannusskenaario A avulla vuotojen määrä pysyy kuitenkin hyvin kurissa: vuonna 2046 vuotoja on ennusteessa liki saman verran kuin nyt, vaikka välissä vuotojen määrä voi hieman nousta.

- **Verkostojen uusiutumisaika** kustannusskenaariolla A on keskimäärin noin 95 vuotta, joka on huomattava parannus investointiohjelman 2025–2044 aikaiseen 160 vuoteen.

5.1.1 Saneerausvelan ja huonokuntoisen verkoston kehittyminen 2010–2025

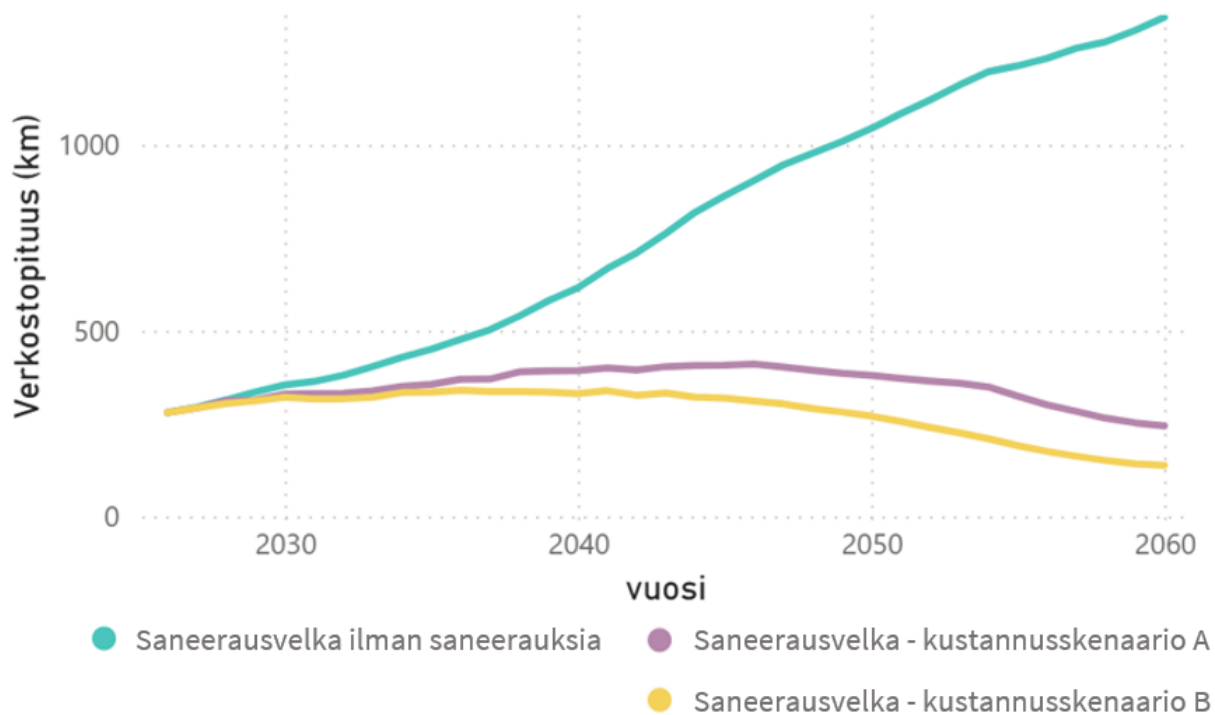
Saneerausvelkaisen ja huonokuntoisen verkoston pituus



Kuva 17. Saneerausvelkaisen ja huonokuntoisen verkoston pituus 2010–2025.

5.1.2 Saneerausvelan ennuste

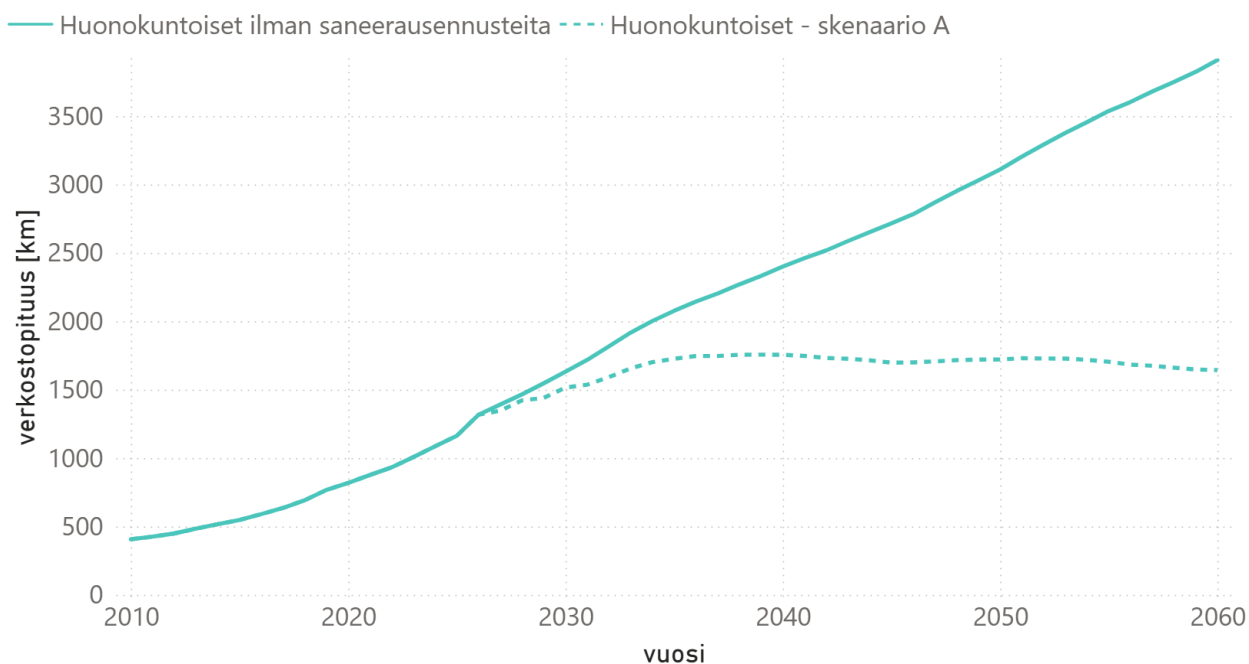
Saneerausvelan määrä (kunto ja riski)



Kuva 18. Saneerausvelan määrän kehittyminen kilometreinä ilman saneerauksia sekä kustannusskenaarioilla A ja B.

5.1.3 Huonokuntoisen verkoston ennuste

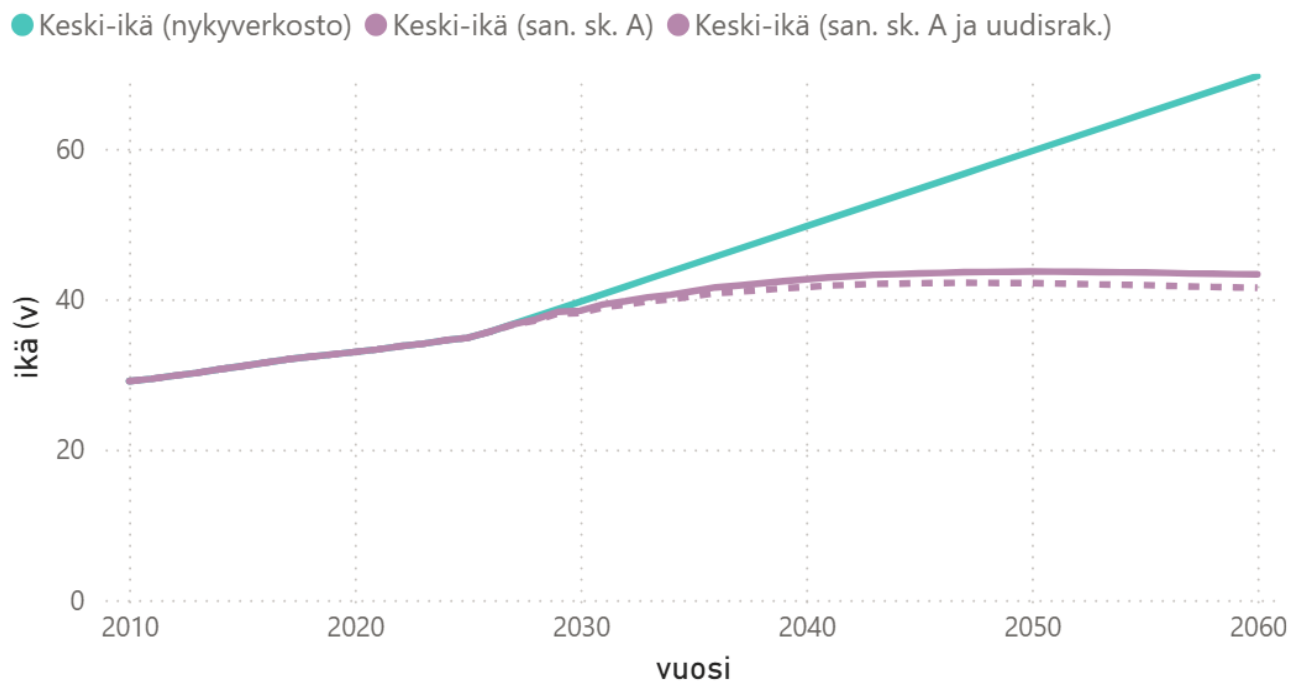
Huonokuntoisen verkoston pituus



Kuva 19. Huonokuntoisen verkostopituuden ennuste ilman saneerauksia (kiinteä viiva) ja kustannusskenaariolla A (katkoviiva).

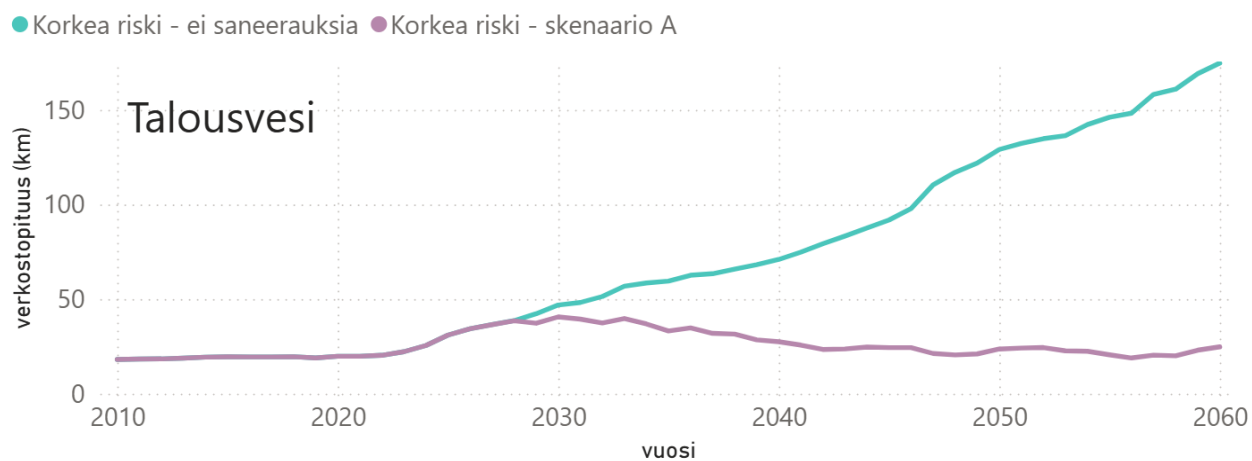
5.1.4 Verkostojen keski-ikä ennuste

Verkoston keski-ikä ennuste

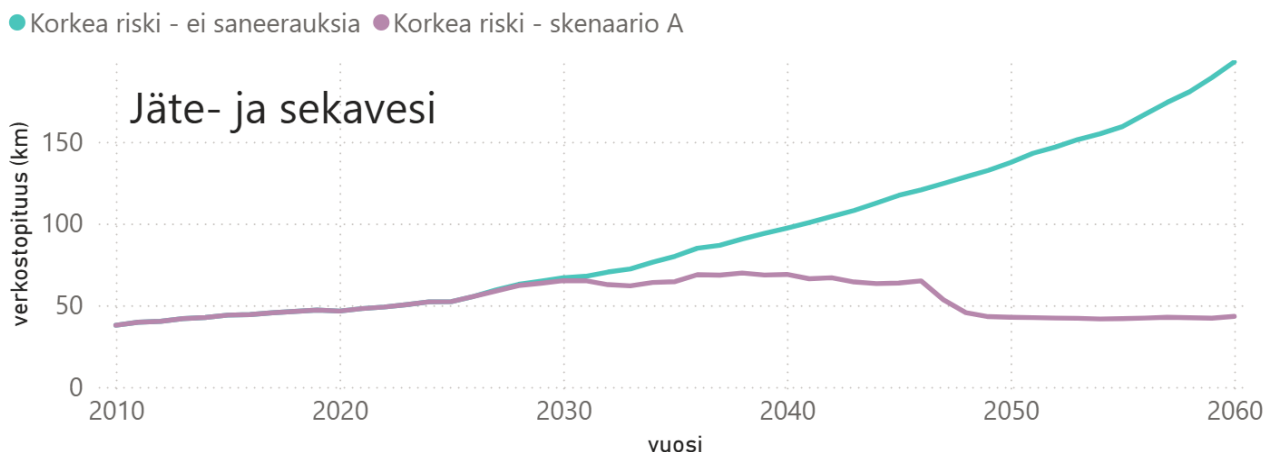


Kuva 20. Verkostojen keski-ikä ennuste.

5.1.5 Riskiputkien määrän ennuste

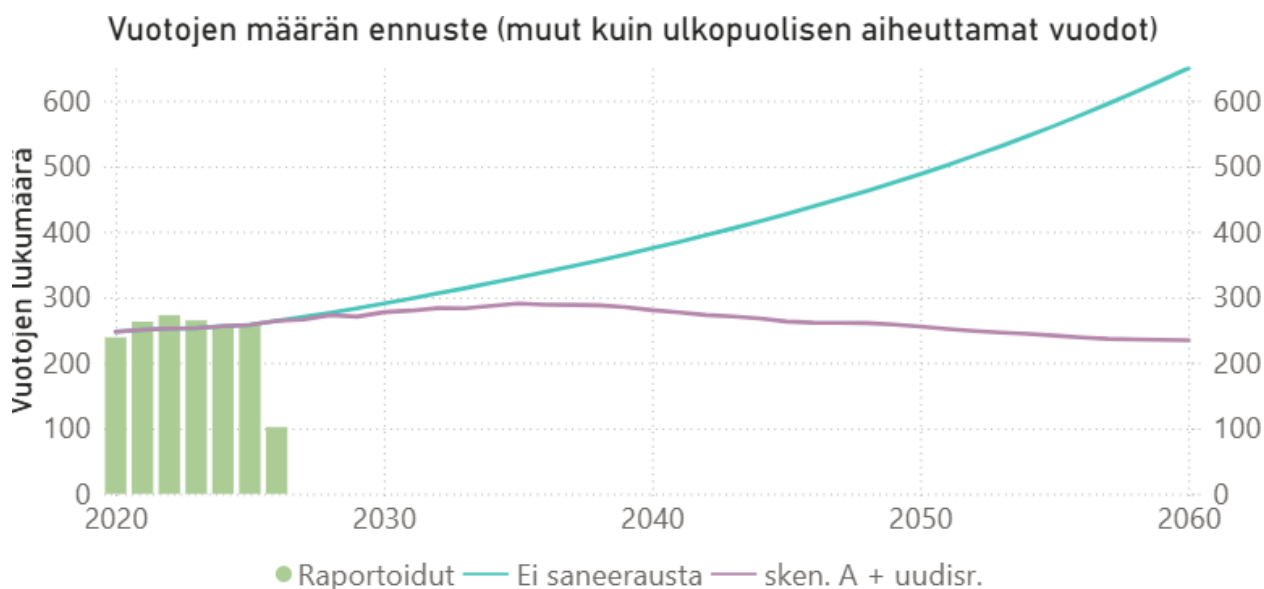


Kuva 21. Vesijohtojen määrä korkeimmassa riskiluokassa.



Kuva 22. Jäte- ja sekavesiviemärien määrä korkeimmassa riskiluokassa.

5.1.6 Vuotojen määrän ennuste

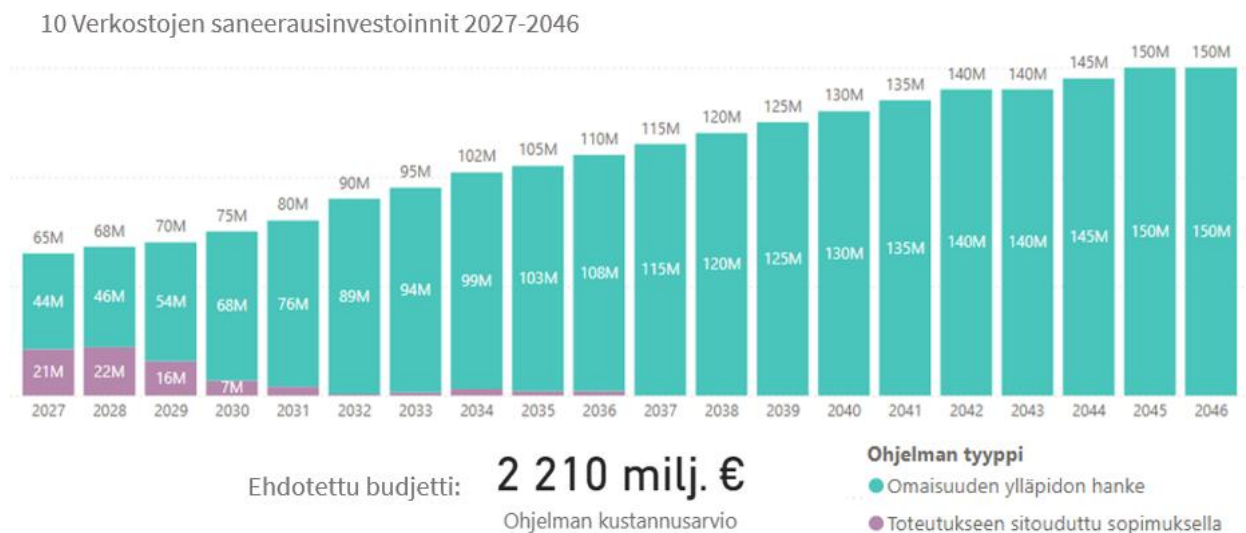


Kuva 23. Vuotojen määrän ennuste ilman saneerauksia ja kustannusskenaarion A toteutuessa. "ei saneerausta" ennusteessa ei ole mukana uudisrakentamista.

6 Ehdotettu verkostosaneerausten investointibudjetti ja suoritteet

6.1 Ehdotettu investointibudjetti

Omaisuu den pitkän aikavälin kehittymisen ennusteissa käytetty budjetti on investointiohjelmakaudelle 2027–2046 yhteensä noin 2 210 M€. Ennusteiden perusteella budjetilla aikaansaata v ien saneerausten vaikutus omaisuuden tilan kehittymiseen vaikuttaa suotuisalta suhteessa tavoitteisiin. Tämän vuoksi investointiohjelmaan verkostojen saneerausinvestointien budjetiksi ehdotetaan samaa budjettia 2 210 M€ (Kuva 24). Budjetti on kaksinkertainen verrattuna investointiohjelman 2025–2044 budjettiin (1 085 M€). Vuosittain ehdotettu budjetti kasvaa noin 5 M€/v aina 150 M€ tasoon asti.



Kuva 24. Investointiohjelmaan 2027–2046 ehdotettu budjetti verkostojen saneerausinvestoinneille.

6.2 Suoritteet ehdotetulla budjetilla

Saneerauskohdepankin hankkeilla osoitetaan investointiohjelman vaikuttavuus ja määritetään suoritteet saneerausten osalta. Taulukko 5 esittelee ennusteen suoritteista, jotka saadaan aikaan investointiohjelmakauden 2027–2046 aikana ehdotetulla saneerausbudjetilla ja saneerauskohdepankin hankkeilla. Saneerausvelkaisissa ja korkean riskin putkissa on huomioitu hankealueiden osalta myös ne putket, jotka eivät vielä ole saneerausvelkaisia tai riskiputkia, mutta jotka ilman investointiohjelmaa päätyisivät saneerausvelkaisiksi tai korkeimpaan riskiluokkaan vuoteen 2046 mennessä.

Taulukko 5. Verkostosaneerausten suoritteet investointiohjelman 2027–2046 aikana.

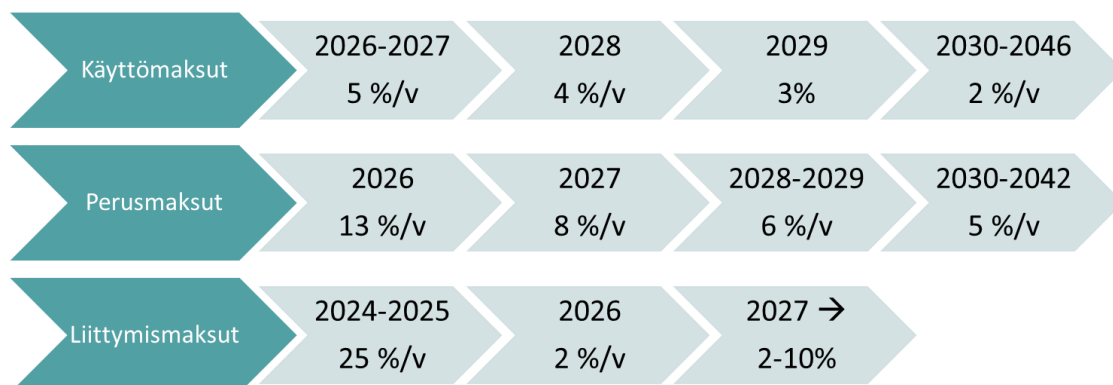
Saneerausten suoritteet [km]	10 v aikana, vuosina 2027–2036	20 v aikana, vuosina 2027–2046
Verkostoja saneerataan yhteensä	720	1800
Poistuvat saneerausvelkaiset putket	110	500
Poistuvat riskiputket	45	130
Asbestivesijoitoja	30	82
Sekaviemäreitä eriytetään	40	90

7 Saneerausohjelma talouden näkökulmasta

Vesihuollon pitkän aikavälin taloutta suunnitellaan talousmallinnuksen avulla osana 20 vuoden investointiohjelman valmistelua. Verkostojen tila ja saneeraustarpeet – selvitys laadittiin vuosien 2027–2046 investointiohjelman laatimisen yhteydessä. Talousmallinnuksessa huomioidaan kaikki investointiohjelman laatimishetkellä tunnistetut vesihuoltoon kohdistuvat investointitarpeet. Verkostosaneeraukset kattavat merkittävän osan investointiohjelman 2027–2046 kokonaisinvestointitarpeesta ollen lähes 50 % ohjelman kokonaissummasta. Koko investointiohjelman keskimääräinen vuotuinen investointitaso on 239 M€.

Talousmallinnuksen lähtökohdaksi otettiin verkosto-omaisuuden tilan kehittymisen ennusteiden perusteella ehdotettu investointitaso ja tarkasteltiin mitä tämän toteuttaminen talouden näkökulmasta edellyttäisi. Talousmallinnuksen keskeisimpiä parametrejä ovat vedenkulutukseen ja muodostuvan jäteveden määrään liittyvät volyymiolettamat, asiakasmaksujen hinnoitteluun liittyvät oletamat sekä tavoite omavaraisuusasteen kehittymiselle. Talousmalliin on tehty investointitarpeen kattamiseksi ja edelleen velkaantumisen pysäyttämisen ja omavaraisuusasteen kehittymisen tavoitteisiin pääsemiseksi tarpeelliset oletamat, jolloin keskeisimmäksi säädettäväksi parametriksi muodostuvat asiakasmaksujen korotukset.

Kuvassa 25 on esitetty investointiohjelman 2027–2046 talousmallinnuksessa sovelletut asiakasmaksukorotukset. Investointiohjelmakauden lopussa perusmaksujen keskimääräinen osuus vesimaksuista on 30 %. Näin ollen perusmaksujen osuutta maksutulosta saadaan kasvatettua (lähtötason ollessa n. 21 %). Kuvassa 26 on puolestaan esitetty miten vuosikate ja investoinnit suhteutuvat toisiinsa investointiohjelmakaudella. Tämä talousmallinnustulos osoittaa, että lisävelkaa ei mallinnuksen mukaisilla oletuksilla tarvitse ottaa koko investointiohjelmakauden aikana ja aiempia velkoja saadaan lyhennettyä merkittävästi. Tämän ansiosta omavaraisuusastetta saadaan kasvatettua merkittävästi. Vesihuollon omavaraisuusasteen lähtötaso vuonna 2026 on 26 % ja talousmallinnuksen tulosten mukaan vuonna 2046 se on 76 %.



Kuva 25. Investointiohjelman 2027–2046 asiakasmaksujen korotukset. Hinnankorotusoletukset sisältävät inflaatio-olettaman 2 %.



Kuva 26. Vesihuollon investointitaso vs. vuosikate.

8 Yhteenvedo

HSY:n verkostot voivat keskimäärin kohtuullisen hyvin, kun arvioidaan verkostojen kunnosta johtuvia asiakashaittoja tässä selvityksessä esiteltyjen tunnuslukujen valossa. Vesijohtojen ja jätevesiviemäreiden vuotavuus on kuitenkin korkealla tasolla. Yksittäiset asiakkaat kokevat haittoja ja palvelukatkoksia, osa toistuvasti. Laajoja häiriötilanteita tapahtuu kuitenkin harvoin. Verkostojen keski-ikä on noussut vuodesta 2010 lähtien noin 20 %, ja vuoden 2025 lopussa se oli noin 35 vuotta. Samalla huonokuntoisen verkoston määrä on kasvanut. Saneerausvelkaa on noin 300 km.

Vaikka verkoston keski-ikä on kasvanut, vesijohtojen korjattujen vuotojen kokonaismäärä ja vuototiheys ovat pysyneet melko tasaisina viimeiset kymmenisen vuotta. Pelkkien ilmivuotojen vuototiheys on laskenut kolmen viimeisen vuoden aikana tehostuneen piilovuotojen paikantamis- ja korjaustyön myötä. Kunnosta johtuvista vuodoista reilu kolmasosa ei aiheuta vedenjakelukatkoa. Vuosittain 0–2 vuotoa aiheuttaa jakelukatkoksen yli 1000 hengelle.

Jätevesiverkoston tukosten määrä vaihtelee paljon vuosittain. Tukostiheys jätevesiverkossa on noussut selvästi, mutta osa noususta voi johtua myös tukosten ahkerammasta raportoinnista. Kuitenkin vain noin 15–20 % tukoksista johtuu selvästi verkoston kunnosta.

Sekä vesijohtoverkoston että jätevesiverkoston vuotovesimäärä on korkea. Vesijohtoverkostossa pidemmän aikavälin trendi vaikuttaa hienoisesti laskevalta, vaikka vuotuinen vaihtelu onkin suurta. Viemäriverkostossa vuotovedet aiheuttavat ylivuotoja, viemäritulvia kiinteistöihin ja haasteita jätevedenpuhdistamoilla. Tilastojen perusteella vuotovesimäärä ei ole vähentynyt tavoitteen mukaisesti, vaan edelleen vuotovesimäärään vaikuttaa kohtuullisen suoraan satanut vesimäärä. Erillisviemäriverkon ylivuodot ovat kuitenkin vähentyneet pumppaamoiden ja verkostojen kapasiteetin kasvattamisen seurauksena.

Vuotokorjausten ja liitostöiden yhteydessä saatujen tietojen perusteella vesijohtoverkoston kunto tunnetaan noin 6 % osalta. Jäte- ja sekaviemäriverkostojen osalta kunto tunnetaan noin 33 % osalta ja hulevesiviemäreistä noin 13 % osalta. Kuntotutkimusten määrää on tarpeen lisätä merkittävästi. Vesijohtojen osalta tavoitteena on aloittaa korkean riskin putkien systemaattiset kuntotutkimukset. Viemäreiden osalta kuntotutkimuksia tehostetaan ottamalla käyttöön seulovat menetelmät.

HSY:n verkosto-omaisuuden tilan tavoitteena on, ettei verkoston kunnosta johtuvien asiakashaittojen, kuten yllättävien vesikatkojen, tulvien tai vahinkojen, määrä kasva merkittävästi. Keskimäärin nykyisen tasoista palvelua pidetään hyvänä ja säilyttämisen arvoisena tasona. Yksittäisille asiakkaille aiheutuu jatkossakin haittoja, mutta laajavaikutteisista häiriötilanteista pyritään ehkäisemään. Lisäksi tavoitteena on estää samaa asiakasta kokemasta toistuvasti haittaa.

Omaisuuksien tilaan voidaan vaikuttaa verkostosaneerauksilla ja operatiivisilla toimilla. Asiakashaitan kokemukseen voidaan vaikuttaa myös hyvällä viestinnällä. Toiveena on toteuttaa

tarvittavat saneeraukset, mutta taloudellisesti kestävällä tasolla. Operatiivisten toimien tarve tulee myös kasvamaan omaisuuden halutun tilan ylläpitämiseksi.

Verkostojen isot ikäluokat ovat tulossa saneerausikään. Investointiohjelman 2025–2044 saneerausbudjetilla ja -määrillä verkostojen tila tulisi huonontumaan ja asiakashaitat kasvamaan. Omaisuuden pitkän aikavälin kehittymisen ennusteissa arvioidaan erilaisten saneerauksen investointibudjettien vaikutusta omaisuuden tilan kehittymiseen. Tavoitteena on löytää investointibudjetti, jolla omaisuuden tilan kehittymisen tavoitteet saavutetaan. Ennusteissa käytettiin realistista budjettia, jossa investointimääriä kasvatetaan tasaisesti lähes koko ohjelmakauden ajan.

Pitkän aikavälin kehittymistä ennustettiin arvioimalla saneerausvelan, huonokuntoisten verkostojen, riskiputkien, verkostojen keski-ikä ja vesijohtovuotojen kehittymistä. Ennusteessa kustannusskenaario A:n mukaisella saneerausmäärällä saneerausvelan määrä hieman kasvaa investointiohjelmakauden alussa. Velan määrä kääntyy laskuun kauden lopussa ja on nykyisellä tasolla noin 30 vuodessa. Huonokuntoisen verkoston määrä kasvaa noin 30 %, mutta vakiintuu kauden puolivälissä. Verkostojen keski-ikä jatkaa nousua, mutta vakiintuu 40-luvulla noin 42 vuoteen. Riskiputkien ja vesijohtovuotojen määrät pysyvät ennusteissa kuitenkin hyvin hallinnassa. Ne ennustavat mahdollisesti saneerausvelkaa paremmin tulevaa palvelutasoa, koska saneerauksia priorisoidaan asiakkaille näkyvät häiriöt edellä. Saneerausvelka taas sisältää myös pelkästään teoreettisen käyttöikänsä ylittäneitä putkia, joita ei ole vielä nostettu saneeraushankkeeksi saneerauskohdepankkiin.

Ennusteen saneerausmäärällä verkostojen uusiutumisaika on keskimäärin noin 95 vuotta, joka on huomattava parannus edellisen investointiohjelman 160 vuoteen. Tähän tasoon sisältyy kuitenkin edelleen riskejä liittyen siihen, miten putkien kunto kehittyy, jolloin käyttöikäennusteet voivat olla liian optimistisia. Ennusteita voidaan tarkentaa mm. tutkimalla verkostojen kuntoa. Ennusteisiin liittyy epävarmuutta myös käytetyn kustannusskenaarion osalta.

Ennusteiden perusteella saneerausten vaikutus omaisuuden tilan kehittymiseen vaikuttaa lupaavalta. Tämän vuoksi investointiohjelmaan verkostojen saneerausinvestointien budjetiksi ehdotetaan ennusteissa käytettyä budjettia 2 210 M€. Ehdotus kaksinkertaistaa budjetin investointiohjelmassa 2027–2046 verrattuna aikaisempaan ohjelmaan (1 085 M€ → 2 210 M€). Saneerausmääriä ehdotetaan kasvatettavan tasaisesti suuremmiksi, jotta HSY ehtii kehittämään toimintaansa kasvavan investointimäärän toteuttamiseksi. Vuosittain ehdotettu budjetti kasvaa noin 5 M€/v aina 150 M€ tasoon asti.

Taloussmallinnuksella tarkasteltiin vesihuollon investointiohjelman 2027–2046 vaikutusta HSY:n talouteen. Ohjelmassa verkostosaneeraukset muodostavat lähes puolet kokonaisinvestointitarpeesta. Mallinnus osoittaa, että asiakasmaksuja korottamalla investoinnit voidaan rahoittaa ilman lisävelkaa, aikaisempia velkoja saadaan lyhennettyä ja omavaraisuusaste nousee 26 %:sta 76 %:iin vuoteen 2046 mennessä.



Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki
Puh. 09 1561 2110, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi

HSY:n strategia vuoteen 2035, luonnos

HSY hallituksen kokous 20.3.2026



Toimitusjohtaja Tommi Fred

HSY 2035

Yhdessä teemme maailman
kestävimmän kaupunkiseudun

Tuotamme vesi- ja jätehuollon palveluja sekä
seudullista tietoa kaikissa olosuhteissa



Vastuullisuus

Rakennamme
vastuullista tulevaisuutta

Turvallisuus

Turvaamme arjen
kaikissa olosuhteissa

Talous

Varmistamme pysyvän
talouden tasapainon

Luotettavasti

Turvallisesti

Vastuullisesti

Turvaamme arjen kaikissa olosuhteissa



Olemme osa yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria ja siksi varaudumme toimintamme yllättäviin ongelmiin, joita voivat aiheuttaa laaja-alainen vaikuttaminen ja globaalin talouden häiriöt. Varautumisemme on järjestelmällistä, harjoittelemme säännöllisesti, reagoimme nopeasti häiriötilanteisiin ja palaudumme niistä suunnitellusti. Parannamme työturvallisuutta, kohteiden suojausta ja tietoturvaa yhtenäisillä toimintatavoilla.

Kehitysteemat

- **Toimintavarmuus, toiminnan jatkuvuus, varautuminen ja resilienssi**
- **Turvallisuuskulttuuri ja -osaaminen**
- **Tietoturva ja fyysinen turvallisuus**

Mittarit:

Tapaturmataajuus LTIF, tietoturvaindeksi, turvallisuuskulttuurikysely, ohjelmallisten tavoitteiden toteutuminen.

Keinot

1. Lisäämme toimintavarmuuttamme ja kehitämme jatkuvuudenhallintaa.

Varmistamme kykyämme toimia kaikissa olosuhteissa ja palautua vakavista häiriöistä, mukaan lukien tilanteiden johtaminen ja viestintä. Kehitämme toimintojemme ilmastomuutoksen sopeutumiseen liittyviä teknisiä ratkaisuja.

2. Tehostamme varautumistamme ja kriisinkestävyttämme. Rakennamme ennakoivaa kyvykkyyttä yhtenäisten toimintamallien, materiaalsen varautumisen, jatkuvan skenaariotyön ja lainsäädännön mukaisesti. Olemme osa yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria ja siksi varaudumme toimintamme yllättäviin ongelmiin, joita voivat aiheuttaa laaja-alainen vaikuttaminen ja globaalin talouden häiriöt.

3. Vahvistamme turvallisuusosaamistamme ja arjen käytäntöjämme.

Edistämme ajattelua, jossa henkilöstö on turvallisuuden tekijä. Lisäämme kyvykkyyttä toimia ennalta-arvaamattomissa tilanteissa. Painotamme esimerkillä johtamista, työturvallisuutta ja säännöllistä harjoittelua. Psykologinen turvallisuus luo pohjan turvallisuuskulttuurin kehittymiselle.

4. Parannamme tietoturvaluuttamme ja fyysistä turvallisuuttamme.

Suojaamme kriittisen infrastruktuurin ja tietojärjestelmät hallitulla arkkitehtuurilla sekä tietoturvaa tukevilla teknisillä ratkaisuilla.

5. Kehitämme turvallisuus- ja varautumisviestintää. Kehitämme ennakoivaa ja nopeaa viestintää sekä varaudumme informaatiovaikuttamiseen. Ylläpidämme luottamusta avoimella ja tietopohjaisella viestinnällä.

Varmistamme pysyvän talouden tasapainon



Lisäämme omavaraisuuttamme ja vähennämme velkaantumistamme pitkäjänteisellä tulorahoituksen, käyttötalouden sekä investointien hallinnalla.

Lisäämme vesihuoltoverkoston saneeraus-investointeja ja estämme saneerausvelan kasvun.

Tuotamme palvelut asiakkaille laadukkaasti ja tehokkaasti. Talouden ja toiminnan johtaminen perustuu ajantasaiseen, laadukkaaseen ja analysoituun tietoon.

Kehitysteemat

- **Talouden tasapaino ja saneerausvelan hallinta**
- **Sujuvat ja tehokkaat prosessit sekä kustannustietoisuuden kulttuuri**
- **Hankintojen kehittäminen**

Mittarit:

Toimintamenot, saneerausinvestoinnit, omavaraisuusaste, sähköinen asiointi, ohjelmallisten tavoitteiden toteutuminen.

Keinot

1. Parannamme tuottojen ja kulujen suhdetta. Luomme realistisen pitkän aikavälin ohjelman saneerausvelan taittamiseksi ja kohdennamme investointeja tarpeen ja riskien mukaan. Kehitämme palveluiden hinnoitteluperiaatteita ja niiden viestintää. Vahvistamme kustannustietoisuuttamme ja tehokkuuttamme kaikessa toiminnassamme.

2. Varmistamme sujuvat ja tehokkaat prosessit ja palvelut. Selkeytämme vastuunjakoja ja tehostamme prosessejamme hyödyntämällä tekoälyä ja muita teknologioita. Käytämme päätöksenteossa monipuolisemmin data-analytiikkaa ja varmistamme, että päätöksemme perustuvat luotettavaan tietoon. Edistämme sähköistä asiointia. Mittaamme asiakastyytyväisyyttä säännöllisesti. Kehitämme malleja parantamaan investointien tehokkuutta, laatua ja asukaskokemusta.

3. Tehostamme hankintaprosesseja saavuttaaksemme kustannussäästöjä. Käytämme yhteisiä malleja ja puitesopimuksia entistä laajemmin painottaen hankinnoissa laatua sekä elinkaarikustannusten arviointia hinnan rinnalla. Tehostamme hankintoja kategoriamallin avulla.

4. Perustamme talouden ja toiminnan johtamisen tietoon. Käytämme ajantasaista ja laadukasta dataa tukemaan sekä talouden että operatiivisen toiminnan päätöksentekoa. Vakioimme raportointikäytäntöjä ja kehitämme analytiikkatyökaluja vastaamaan entistä paremmin HSY:n tarpeita. Varmistamme, että henkilöstöllä on riittävät taloustaidot ja hankintaosaaminen sekä perehtyneisyys heille olennaisiin toimintaprosesseihin.

Rakennamme vastuullista tulevaisuutta



Edistämme puhtaampaa ja kestävämpää tulevaisuutta yhdessä henkilöstömme, asiakkaidemme ja kumppaneidemme kanssa. Vähennämme ilmasto- ja ympäristövaikutuksiamme sekä syntyvän sekajätteen määrää. Ohjaamme asukkaita vastuulliseen kulutuskäyttäytymiseen. Toimimme läpinäkyvästi ja vastuullisesti kaikessa toiminnassamme. Keskitymme perustehtäväämme varmistamalla tavoitteellisen ja vastuullisen johtamisen, sujuvat prosessit sekä henkilöstön osaamisen ja hyvinvoinnin.

Kehitysteemat

- **Ilmastovaikutusten ja syntyvän sekajätteen määrän vähentäminen**
- **Vastuulliset hankinnat**
- **Perustehtävissä kehittyminen ja vastuullinen johtaminen**

Mittarit:

Sekajätteen määrä, kasvihuonekaasupäästöt, asiakastytyväisyys, eNPS eli henkilöstön suosittelevuusindeksi, ohjelmallisten tavoitteiden toteutuminen.

LIITE: Konsernijaosto 25.08.2026 / 4

Keinot

1. Pienennämme ilmastovaikutuksia ja vähennämme syntyvän sekajätteen määrää. Vähennämme omia suoria ilmasto- ja ympäristöpäästöjämme tuotantoprosessejamme kehittämällä. Tehostamme kotitalouksien jätteiden lajittelua esimerkiksi pilottien, kannustinmallien ja neuvonnan keinoin.

2. Lisäämme hankintojemme vastuullisuutta. Kehitämme hankintojen vastuullisuutta (epäsuorat ilmastopäästöt, kiertotalous, luonnon monimuotoisuus ja sosiaalinen vastuu) yhtenäisin ja kustannustehokkain periaattein.

3. Vahvistamme ympäristön ja asukkaiden hyvinvointia. Vähennämme toimintamme lähiympäristöhaittoja. Toteutamme luontotekoja alueillamme monimuotoisuuden lisäämiseksi ja kehitämme luontojalanjäljen laskentaa. Toimimme aktiivisesti alueen ilmanlaadun ja vesistöjen tilan parantamiseksi.

4. Tuemme asukkaita vastuullisessa elämäntavassa.

Vahvistamme viestinnän ja neuvonnan vaikuttavuutta kulutuskäyttäytymisen ohjaamiseksi. Kehitämme vastuullisuusraportointiamme ja sidosryhmäviestintäämme.

5. Kehitymme perustehtävissämme ja johdamme vastuullisesti. Edistämme sisäisten prosessien sujuvuutta ja arjen toimivuutta. Panostamme henkilöstön hyvinvointiin ja osaamisen kehittymiseen sekä vastuulliseen johtamiseen. Vahvistamme yhteistyötä ja tavoitteellista toimintaa. Noudatamme jatkuvan parantamisen periaatetta.

Strategian KPI-mittarit ja niiden tavoitetasot 2027-2030 ja 2035



KPI-tunnusluku	Lähtötaso 2025	2027	2028	2029	2030	2035
1. Tapaturmataajuus, LTIF	LTIF 2024: 15,24	pienenee	pienenee	pienenee	pienenee	0
2. Tietoturvaindeksi	5,8	6	7	8	9	10
3. Turvallisuuskulttuuri- kysely, asteikko 1...5	arvioidaan 2026	-	-	-	-	-
4. Toimintamenot eur / asukas	2025: 145 TA 2026: 143	141	139	137	135	133
5. Saneerausinvestoinnit, kumulatiivinen toteuma (milj. €)	2025: 72 TA 26: 55	60	125	195	270	740
6. Omavaraisuusaste %	2025: 27,6 TA 26: 28	30	32	34	> 35	40
7. Sähköinen asiointi %	44	51	56	63	70	80
8. Kasvihuonekaasupäästöt, t CO ₂ -ekv./v.	2025: 80 000	73 000	69 000	67 000	64 000	60 000
9. Sekajätteen määrä, kg/asukas/vuosi	2025*: 120*	117	114	111	108	87
10. Asiakastyytyväisyys, painotettu keskiarvo eri palveluista, asteikko 1...5	-	> 4	> 4	> 4	> 4	> 4
11. eNPS, henkilöstön suosittelijaindeksi, asteikko -100...100.	2025: 13	16	17	18	20	25

* 2025 ennuste

Lisäksi seuraamme strategiaohjelmia (turvallisuus, talous, vastuullisuus) toimenpiteiden toteutumisen kautta.

Missio, visio ja arvot

Missio: Tuotamme vesi- ja jätehuollon palveluja sekä seudullista tietoa kaikissa olosuhteissa.

Visio: Yhdessä teemme maailman kestävimmän kaupunkiseudun.

Arvot (alustava): Vastuullisesti, luotettavasti, yhteistyössä.



5 Lausunnon antaminen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 / PT

VD/4146/00.04.03/2026

TeA/JK/MH/EP

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksensa mukaisesti lausuntoa 10.9.2026 mennessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2027–2029. Kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Jäsenkuntien antamat lausunnot on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen.

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 jäsenkuntia 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?

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 4 §:n 7 kohdan mukaan konsernijaosto päättää lausuntojen antamisesta kuntayhtymien talous- ja toimintasuunnitelmista samoin kuin muidenkin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan. Edelleen hallintosäännön 9 luvun 4 §:n 16 kohdan mukaan kaupunkitilalautakunta vastaa kaupungin lausuntojen valmistelusta Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) talousarvioesityksistä sekä joukkoliikenteen linjasto- ja liikennöintisuunnitelmista.

Kaupunkitilalautakunta 12.8.2026 § 7

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallituksen konsernijaostolle, että annetaan liitteen mukainen lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2027–2029.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunkitilalautakunnan jäsen **Marja Uistola** esitti, että lausuntoliitteen ensimmäisen sivun viimeisen kappaleen loppuun tehdään seuraava lisäys: *”Helsingissä sijaitsevalle Mellunmäen asemalle on myös tehtävä turvallisuustoimenpiteitä, koska Itä-Vantaan bussit vievät matkustajia ko. asemalle ja jatkossa myös Vantaan ratikka.”*

Muutosesitys hyväksyttiin yksimielisesti.



Asian käsittelyn aikana **kaupunkitilalautakunnan jäsen Emmi Pajunen** esitti kaupunkitilalautakunnan varajäsen Sami Niemisen kannattamana, että lausuntoliitteen sivun 7 kohdan 2a ensimmäinen kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti (poistettavat kohdat hakasulkeissa ja yliviivattu, lisäykset kursivilla): "Vantaan kaupunki kannattaa lipunhintojen maltillista korottamista siten, että varaudutaan jossain määrin hintojen ja kustannusten nousuun [~~mutta ei 6 % hinnannostolla~~]. Sopiva korotustaso on [~~jossain ehdotetun 3,1 ja 6 % välimaastossa~~] *korkeintaan ehdotetun 3,1 %*. Pidemmässä juoksussa asiakasmäärät tulevat kasvamaan. *On tärkeää varmistaa, että joukkoliikenne pysyy kilpailukykyisenä yksityisiin kyyti-palveluihin verrattaessa.* [~~Energian hinta todennäköisesti laskee jonkin verran maltillisemmaksi.~~] Juna-tien remontin vaikutus on [~~myös~~] jossain määrin väliaikainen ja sen vaikutus kohdistuu eniten Helsinkiin, jolla on perinteisesti ollut vakaa subventioaste eikä siten mitä luultavimmin kriittisiä hinnankorotustar-peita. [~~Sopiva hinnankorotustaso voisi olla Vantaan näkemyksen mukaan 4-5 %, mikä tuntuu matkustajil-le hyväksyttävämältä.~~] 12 miljoonan euron tuottavuusohjelma on niin ikään kannatettava nykyisessä taloustilanteessa. [~~Mikäli osoittautuu, että korotus ei ole riittävä, voidaan tähän reagoida kuitenkin kes-ken vuotta.~~]"

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat jäsen Paju-sen muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 6 jaa-ääntä (Haapalainen, Karhu, Puikkonen, Uistola, Vasarainen, Vähäkangas) ja 8 ei-ääntä (Helvola, Ingervo, Liutu, Luukkanen, Nieminen, Pajunen, Piitulainen, Toivonen). Puheenjoh-taja totesi muutosesityksen tulleen hyväksytyksi.

Asian käsittelyn aikana **kaupunkitilalautakunnan jäsen Teija Toivonen** esitti kaupunkitilalautakunnan jäsen Sirkku Ingervon kannattamana, että lausuntoliitteen sivun 8 viimeinen kappale muutetaan kuulu-maan seuraavasti (poistettavat kohdat hakasulkeissa ja yliviivattu): "Vantaan kaupunki ehdottaa, että HSL selvittää vielä mahdollisuuksia lipuntarkastuksen laajentamiseksi mm. metron osalta, jossa kulkee todella suuria määriä matkustajia. [~~Portittomuus voi joissain tapauksis-sa myös johtaa siihen, että kuljetaan epähuomiossa ilman lippua. HSL:n kannattaakin selvittää myös-mahdollisuutta porttien asentamiseen metron.~~] Lisäksi kannattaa selvittää, voidaanko teknologista tar-kastamista ja kohdentamista laajentaa esimerkiksi siten, että jatkossa nähtäisiin kulkuvälineen sisällä olevien matkustajien ja toisaalta validoitujen/maksettujen lippujen määrä. Vantaa katsoo, että teknolo-gian hyödyntäminen ym. keinot liputta matkustamisen vaikeuttamiseksi ovat parempia ja vaikuttavam-pia vaihtoehtoja kuin pelkkä tarkastusmaksun korotus. Mahdolliset lippujen validointivaatimukset eivät saa kuitenkaan johtaa matkustamisen ja liikenteen sujuvuuden olennaiseen heikkenemiseen."

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat jäsen Toi-vosen muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 9 jaa-ääntä (Haapalainen, Helvola, Karhu, Liutu, Pajunen, Puikkonen, Uistola, Vasarainen, Vähäkangas) ja 5 ei-ääntä (Ingervo, Luukkanen, Nieminen, Piitulainen, Toivonen). Puheen-johtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Asian käsittelyn aikana **kaupunkitilalautakunnan jäsen Teija Toivonen** esitti, että lausuntoliitteen sivun 10 kohta *Muut lausuttavat asiat* muutetaan kuulumaan seuraavasti (poistettavat kohdat hakasulkeissa ja yliviivattu, lisäykset kursivilla):



"~~[Matkan pituuteen perustuvan hinnoittelun pilotointi on hyvä askel kohti matkustajamäärien lisäämistä].~~ Vantaa katsoo, että ~~[tämän lisäksi]~~ HSL:n tulee selvittää kuluvalle strategiakaudella myös vaihtoehtoa, jossa nykyisen pääkaupunkiseudun kuntien alueelle muodostetaan tasatariffivyöhyke. Kehäradan asemien vyöhyke suhteessa Vantaan työpaikkoihin muodostaa tällä hetkellä epätavanomaisia tilanteita lippujen hinnoittelussa, kun esimerkiksi Tikkurilan alue on C-vyöhykkeen piirissä. *Jatkuvien muutosten ja investointeja vaativien kehityskohteiden sijaan olisi oleellisempaa keskittyä nykyjärjestelmään soveltuvien uusien lipputyyppeiden kehittämiseen. Olisi suotavaa palauttaa lisävyöhykemaksu, vapaavalintainen kauden määräytyä sekä tuoda hybridityöntekijöitä palvelevia sarjalippuja ym. erilaisia lippuvaihtoehtoja.*"

Muutosesitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Hyväksyttiin muutettu esitys.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa liitteen mukainen lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2027–2029.

Liitteet:

- Vantaan kaupungin lausunto HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029 (II)
- Vantaan vanhusneuvoston lausunto HSL:n toimintasuunnitelmasta 2027–2029
- Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029
- Lausuntopyynnön liite: Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma TTS2027-2029/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029
- Lausuntopyynnön liite: Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2025 § 63/Lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Suunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 043 827 0942,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2027–2029

Johdanto

Lausuntopyynnössään HSL pyytää jäsenkunnilta 10.9.2026 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029.

1. Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:
 - a) HSL:n toimintasuunnitelma
 - b) Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
 - c) Kuntaosuuksien taso Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.
2. Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:
 - a) 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 %)?
 - b) Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?
 - c) Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?
 - d) Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisulla?

Vantaan kaupungin lausunto:

1. Näkemykset HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman kokonaisuuksista
 - a) HSL:n toimintasuunnitelma

Joukkoliikenteeseen ja erityisesti asemanseutuihin liittyvä turvattomuuden tunne on ollut viime aikoina vahvasti esillä ja turvallisuuden tunteen vahvistaminen vaatii toimia. Vantaan kaupunki onkin jo aloittanut asemanseutujen parantamistoimet Myyrmäen asemalla ja seuraavaksi ovat vuorossa Koivukylän ja Kivistön asemat. Työtä ohjaamaan on perustettu asemanseutujen turvallisuuden ohjausryhmä. Keskeiset yhteistyökumppanit on lisäksi kutsuttu mukaan yhteistyöryhmään, jota kautta toivotaan HSL:nkin osallistuvan aktiivisesti joukkoliikenteen turvallisuuden tunteen kehittämiseen. Helsingissä sijaitsevalle Mellunmäen asemalle on myös



tehtävä turvallisuustoimenpiteitä, koska Itä-Vantaan bussit vievät matkustajia ko. asemalle ja jatkossa myös Vantaan ratikka.

Vantaan kaupunki kehittää parhaillaan oman liikennetiedon tuottamista ja hyödyntämistä suunnittelun ja päätöksenteon tukemiseksi. Joukkoliikenteen osalta pyritään erityisesti kehittämään bussien sujuvuustiedon hyödyntämistä joukkoliikenteelle hankalien ja ruuhkautuvien paikkojen tunnistamisessa. Myös HSL kerää paljon erilaista tietoa joukkoliikenteestä ja kestävästä liikkumisesta. HSL:n ja kaupungin tuottamien tietojen yhdistämisen ja yhteisen suunnittelun potentiaalia ei kuitenkaan tällä hetkellä täysin hyödynnetä mahdollisimman kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnittelemiseksi. Kaupungin maankäytön ja liikenteen suunnittelussa tehtävillä ratkaisuihin on kuitenkin merkittäviä vaikutuksia myös kilpailukykyisen joukkoliikenteen tukemisessa.

HSL on nostanut asiakasymmärryksen ja väestön erilaiset tarpeet tärkeään rooliin. Tavoitteena suunnitelmassa on mainittu joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen ihmisen elämänvaiheiden yli kattaen nuoren sukupolven (koululaiset ja nuoret) ja ikääntyvän väestön liikkumisen tarpeet. Molemmat em. ryhmät on nostettu esiin Vantaan strategiassakin: ”Annamme lapsille ja nuorille vahvat eväät elämään” sekä ”Tunnistamme ikäihmiset voimavarana.”

Joukkoliikenteen tulee olla kaikkien käytettävissä sekä riittävän palvelutason että kohtuullisten lipunhintojen osalta. Joukkoliikenne mahdollistaa lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen, ja heidän kokemuksensa joukkoliikenteestä on erityisen tärkeää tulevaisuuden kulkumuotojakauman kannalta. On erittäin tärkeää, että iästä, sukupuolesta ja taustasta riippumatta kuntalaiset voivat ja haluavat käyttää joukkoliikennettä.

Toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä tulisi arvioida suunnitelman vaikutuksia eri ikäisiin ja taustaisiin sekä erilaisessa taloudellisessa tilanteessa oleviin asukkaisiin, koska esimerkiksi lipun hinnoilla ja joukkoliikenteen palvelutasolla voi olla keskeinen vaikutus asukkaiden liikkumisen mahdollisuuksiin ja hyvän arjen edellytyksiin.

HSL on suunnittelemassa kokeilua matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijasta tai niiden ohella matkan pituuteen. Asiakaskokeilussa on tarkoitus selvittää mallin vaikutusta mm. asiakaskokemukseen, joukkoliikenteen käyttöön eri asiakassegmenteissä sekä HSL:n lipputuloihin. Vantaan kaupunki huomauttaa, että näiden lisäksi on tarpeen arvioida myös vaikutuksia matkustamisen ja liikennöinnin sujuvuuteen, millä on suora vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja toki myös joukkoliikenteestä aiheutuviin kustannuksiin. Matkaperusteisen hinnoittelumallin sekä lähimaksussa



yhden vuorokauden hintakaton pilotti ovat kannatettavia selvittää. Jos vyöhykkeet tulevat jäämään kausilippujen perusteeksi, tulee HSL:n selvittää pääkaupunkiseudun kuntien kanssa mahdollisuuksia vyöhykejärjestelmän kehittämiseksi. Vantaan kaupunki on jo useita vuosia viestinyt toivetilastaan kaupungin sisällä kulkevan vyöhykerajan poistamisesta.

Vantaan kaupunki katsoo myös, että HSL:n tulisi edelleen kehittää lipputuotteitaan. Perinteisen kausi- tai sarjalipun lisäksi HSL:n tulisi aktiivisesti kehittää asiantuntijatyön hybridimalliin paremmin sopivia sekä erilaisiin matkustustarpeisiin liittyviä lippuratkaisuja asiakaslähtöisesti. HSL:n tulee palauttaa kausilippuihin vapaasti valittavissa oleva kauden pituus. Se kannustaa käyttämään joukkoliikennettä ja ostamaan lipun erilaisissa tilanteissa. Tärkeää olisi pystyä tarjoamaan myös helposti käytettäviä lipputuotteita erilaisille ryhmille ja yrityksille sekä mahdollisuuksia yhdistää joukkoliikenne tapahtumalippuihin.

Vantaan vammaisneuvosto on käsitellyt HSL:n lausuntopyyntöä kokouksessaan 3.6.2026. Vantaan vammaisneuvosto vaatii palvelutason nostoa busseissa. Laatutasoa pitää seurata bussiliikenteessä etenkin esteettömyysnäkökulmasta (esim. kulkuluisien käyttö). Vammaisneuvosto vaatii myös, että HSL huomioisi paremmin erilaisen toimintakyvyn omaavat ihmiset palvelussaan sekä erityisesti tarkastusmaksujen määrittämisessä. Vammaisneuvosto ei kannata tarkastusmaksun korottamista.

Vantaan vanhusneuvosto on antanut oman lausuntonsa, joka on liitteenä.

b) Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

Joukkoliikennepalvelu paranee suunnittelukauden aikana raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä ja Kirkkonummella (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä parannukset ovat pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Joukkoliikenteen kohdentaminen oikein on erittäin tärkeää tässä taloudellisessa tilanteessa, jossa ei ole osoittaa lisärahoitusta joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Taloudellisesti kannattavimpien yhteyksien lisäksi tulee huolehtia peruspalvelutasosta, jotta riittävä palveluiden saavutettavuus voidaan taata myös niille, joille auton käyttäminen ei ole mahdollista. Kyse on talouden lisäksi erittäin vahvasti myös yhdenvertaisuudesta ja yhtenäisistä mahdollisuuksista.

Vuosien 2027-2029 aikana joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat kustannuslisäyksen, kun korvaavan liikenteen



järjestäminen kasvattaa operointikustannuksia. Lisäksi matka-aikojen piteneminen ja tarjottavan liikenteen laatutason heikkeneminen laskevat lipputuloja.

Vantaan alueella ratikan rakennustyöt aiheuttavat merkittäviä bussiliikenteen poikkeusjärjestelyjä ja liikenteen hidastumista sekä haasteita täsmällisyydelle. Tästä aiheutuu kustannuksia useille bussilinjoille. Erityisesti Hakunilantie ja Hakunilantien Kehä III ylittävän sillan purkaminen vuonna 2027 aiheuttaa merkittäviä operointikustannuksia alueella liikennöivillä linjoilla. Kustannuksia on pyritty alentamaan päättämällä runkolinjan 570 Lentoaseman sijaan Pakkalaan.

Poikkeusjärjestelyistä huolimatta on tärkeää huolehtia, että joukkoliikenteen matkustajia menetettäisiin mahdollisimman vähän rakennustöiden aiheuttamien haittojen takia. Joukkoliikenteen sujuvuusongelmia on tärkeää ratkoa myös infran toimenpiteillä kuten liikennevaloetuksilla ja muilla sujuvuutta parantavilla järjestelyillä. Työmaajärjestelyjen selkeyttä, matkustajainformaatiota muuttuvista järjestelyistä sekä toimivaa opastusta ei voi liikaa korostaa. Tämä edellyttää hyvää yhteistyötä ja tiedonkulkua Vantaan ratikan allianssien ja kaupungin sekä HSL:n kesken.

Vantaan alueen työmaiden lisäksi vantaalaisten tekemiin seutumatkoihin vaikuttavat suuresti myös naapurikaupunkien joukkoliikenteeseen vaikuttavat rakennustyömaat. Junatien metrosillan uusimisen aiheuttama metroliikenteen katkeaminen useiksi kuukausiksi Kulosaaren ja Sörnäisten välillä vaatii erityisesti Itä-Vantaan tarpeiden tarkastelua.

On tärkeää, että HSL noudattaa tuottavuusohjelmaa ja karsii kannattamatonta liikennettä. Kuitenkin tulee huomata, että joukkoliikenteellä on merkittävä sosiaalinen rooli liikkumistarpeen ja sosiaalisten hyötyjen tuottamisessa ei-välttämättömien liikkumistarpeiden muodossa. Tuottavuusohjelmaa toteuttaessa tulee huomioida Vantaan segregoituneiden alueiden tilanne ja suhtautua näiden alueiden palvelutason karsintaan varovaisuusperiaatteen mukaisesti.

Vantaan ratikan liikennöinnin aloituksen kannalta on kriittisen tärkeää, että vanhojen raitiovaunujen käyttöä jatkaminen ja peruskorjaus tehdään täysimääräisenä nopeasti. Vain tämä käytännössä mahdollistaa Vantaan ratikan liikennöinnin aloituksen aikataulussa ja edes kohtuullisella palvelutasolla Q4/2029 – Q1/2030. Tämä tulee vaatimaan myös olemassa olevan kaluston jakamista Helsingin ja Vantaan liikenteeseen, ja tässä HSL:llä on merkittävä rooli, että hyvä kompromissi kaupunkien kesken löytyy. Yhtä lailla uuden vaunusarjan, josta Vantaan ratikankin vaunut tulevat, sekä siihen kuuluvien kolmen prototyypivaunun hankintaprosessia tulee kaikkien pyrkiä edistämään nopeimmalla mahdollisella tavalla.



- c) Kuntaosuuksien taso kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

Pääkaupunkiseudun omistajaohjaustavoitteet HSL:lle

Pääkaupunkiseudun kaupungit Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat valmistelleet vuosittain suurille kuntayhtymille, HSL:lle ja HSY:lle yhteiset omistajaohjaustavoitteet. Tavoitteiden valmistelun lähtökohtana on, että ne pysyvät koko tavoitekauden 2027–2029 samoina, mutta tavoitteisiin liittyviä mittareita voidaan täsmentää vuosittain. Tavoitteiden jatkuvuudella tavoitellaan parempaa ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin strategisten tavoitteiden näkyvyyttä kuntayhtymälle. HSL:lle asetetut tavoitteet ja niitä koskevat mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän omistajaohjaustavoitteet 2027–2029 sekä mittarit ja tavoitearvot 2027

1. Tuottavuus paranee ja talous on tasapainossa.	2. Jäsenkuntien vuotuinen subventio-osuus vuoden 2029 loppuun mennessä enintään 55 % seudullisista kokonaiskustannuksista infrakustannusten kanssa ja enintään 40 % seudullisista kokonaiskustannuksista ilman infrakustannuksia.	3. Kestävyystavoitteet: Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja HSL:n bussiliikenne on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä*.	4. Joukkoliikenteen asiakastytyväisyys hyvällä tasolla.
A) Kustannukset/matkustajakilometri -infrakustannusten kanssa: enintään 0,41 €/km -ilman infrakustannuksia: enintään 0,31 €/km B) Kustannukset/nousu -infrakustannusten kanssa: enintään 2,55 €/nousu -ilman infrakustannuksia: enintään 1,90 €/nousu C) HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset -kustannukset eivät kasva vuoteen 2026 verrattuna	A) Subventioaste infrakustannusten kanssa -enintään 59,7 % B) Subventioaste ilman infrakustannuksia -enintään 45,9 %	A) Joukkoliikenteen operoinnin kasvihuonekaasupäästöt -enintään 38 200 tCO ₂ -ekv B) Joukkoliikenteen ja kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus** -joukkoliikenne vähintään 30 % -kestävät kulkumuodot yhteensä vähintään 60,5 % C) Sähköisen kaluston osuus koko bussikalustosta (%) -sähköisen bussikaluston suhteellinen osuus kasvaa vuodesta 2026	A) Alueittainen asiakastytyväisyys -NPS-keskiarvo vähintään 36 B) Alueittainen asukastytyväisyys -BEST-kokonaistyytyväisyys vähintään 70
Muut omistajalinjaukset: - Kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korko - Kuntayhtymä tukee työllisyydenhoitoa jäsenkuntien alueella ja raportoin prosenttiosuuden hankinnoistaan, joissa on käytetty työllistämistä - HSL raportoi jäsenkuntien edellyttämällä tavalla: 1) kuluun vuoden toteuma ja ennuste HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta; 2) vuosittain päivitettävät keskipitkän aikavälin (5–15 vuotta) ennusteet HSL:n kustannuksista, lipputuloista ja kuntaosuuksista (infrakustannusten kanssa ja ilman) kuntakohtaisesti ja koko HSL:n osalta; 3) linjakohtainen käyttöaste ja kannattavuus *Mikäli tavoite osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nollaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä. **Kestävät kulkumuodot: joukkoliikenne, kävely, pyöräily. Kulkutapaosuus: liukuvalla/jatkuvalla liikkumistutkimuksella mitattuna.			

HSL on ryhtynyt tuottavuustoimenpiteisiin liikennöinnin lisäksi myös muun toiminnan osalta. PKS omistajaohjaustavoitteissa tuottavuuden osalta tavoitteena on, etteivät HSL:n muut kuin operointi- ja infrakustannukset kasva v. 2026 verrattuna. Tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää edelleen tarkastella, miten HSL voi entisestään tehostaa hallinnon toimintaa ja saavuttaa kustannussäästöjä. Jäsenkuntien kanssa tulee jatkaa keskustelua eri toiminnoista ja niiden

kehittämisestä. Mahdollisia jäsenkuntien kanssa päällekkäisiä toimintoja tulee välttää.

Uutena omistajalinjauksena HSL kehoitetaan tukemaan työllisyyden edistämistä jäsenkunnissa ja käyttämään aiempaa laajemmin hankinnoilla työllistämisen ehtoja hankinnoissaan.

HSL kustannukset ja lipputulot sekä Vantaan kuntaosuus

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2026–2029 -taulukossa kuvataan kustannukset, lipputulot, avustukset, ylijäämän käyttö ja subventioaste Vantaalla ja HSL-alueella.

KUNTAOSUUS	OVK1 2026		TAE 2027		TS 2028		TS 2029	
	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht	Vantaa	Yht
<i>Operointikustannukset</i>	104,8	648,0	112,2	695,1	108,8	691,4	109,3	713,5
<i>Muut kustannukset</i>	11,8	89,0	11,5	86,8	11,6	88,0	11,8	89,1
<i>Infrakustannukset</i>	18,0	249,0	18,5	258,1	19,5	275,2	28,2	302,0
Kokonaiskustannukset	134,6	986,0	142,2	1040,0	139,9	1054,6	149,3	1140,6
Lipputulot	66,2	411,0	67,5	418,5	71,8	447,5	76,2	476,0
Avustukset	0,9	4,8	0,9	4,8	0,9	4,8	0,9	4,8
Ylijäämän käyttö			1,3	2,6	1,3	2,6	1,3	2,6
Kuntaosuudet	67,6	570,2	73,8	616,7	67,3	602,3	72,2	623,7
Subventio-%	50,2 %	57,8 %	51,9 %	59,3 %	48,1 %	57,1 %	48,4 %	56,5 %

Vantaan kuntaosuuden muodostuminen vuosina 2026–2029

Vuosina 2026–2027 HSL:n kokonaiskustannukset ovat nousemassa noin 54,0 milj. euroa. Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (4,0 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa.

Liikennöinnistä maksetaan joukkoliikenteen operointikustannuksia vuonna 2027 yhteensä 695,1 milj. euroa, joka on 67,0 % kaikista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 691,4 milj. euroa vuonna 2028 ja 713,5 milj. euroa vuonna 2029.

Vantaan osuus kustannuksista on nousemassa 2026->2027 6,6 milj. euroa: operointikulut kasvavat 7,4 milj. euroa, muut kustannukset laskevat 0,3 milj. euroa ja infrakulut kasvavat 0,5 milj. euroa.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj. euroa ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa.

Vantaan osuus lipputulojen kasvusta on 1,3 milj. euroa eli noin 2,0 prosenttia. Lipputulojen kasvu saattaa olla liian optimistinen esitetyillä hinnankorotuksilla. Lisäksi lippuhintojen korotukset voivat vähentää joukkoliikenteen ja kestävien liikkumismuotojen suosiota.

Vuosina 2026–2029 HSL arvioi saavansa tukia 4,8 milj. euroa vuodessa, josta Vantaan osuus on 0,9 milj. euroa vuodessa. Vantaa korostaa aiempien vuosien tapaan, että valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteeseen on tällä hetkellä täysin riittämätön. HSL:n tulee jatkaa yhteistyötä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaakseen valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseen.

Vuoden 2026 lopulla Vantaan kuntaosuuksien ylijäämä on arviolta n. 2 milj. euroa, kun huomioidaan kuntaosuuslaskennan virheen korjaus vuodelle 2026. HSL:n esityksen mukaan Vantaa käyttäisi ylijäämää 1,336 milj. euroa vuonna 2027. Vantaa hyväksyy esityksen, mutta tähdentää ettei, Vantaalle tulisi syntyä alijäämää, jota tulisi kattaa jatkossa.

2. Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- a) 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 %)?

Vantaan kaupunki kannattaa lipunhintojen maltillista korottamista siten, että varaudutaan jossain määrin hintojen ja kustannusten nousuun. Sopiva korotustaso on korkeintaan ehdotetun 3,1 %. Pidemmässä juoksussa asiakasmäärät tulevat kasvamaan. On tärkeää varmistaa, että joukkoliikenne pysyy kilpailukykyisenä yksityisiin kyytipalveluihin verrattaessa. Junatien remontin vaikutus on jossain määrin väliaikainen ja sen vaikutus kohdistuu eniten Helsinkiin, jolla on perinteisesti ollut vakaa subventioaste eikä siten mitä luultavimmin kriittisiä hinnankorotustarpeita. 12 miljoonan euron tuottavuusohjelma on niin ikään kannatettava nykyisessä taloustilanteessa.

Lippujen hintojen vuosittaiset yleistä kustannustason nousua suuremmat korotukset yhdessä joukkoliikenteen palvelutason karsimisen - vaikkakin harkitusti - kanssa samalla, kun kaupungin asukasmäärä kasvaa on vahvasti ristiriidassa Vantaan joukkoliikenteen käytön kasvattamistavoitteiden kanssa. HSL:n talouden vahvistamiselle pitääkin löytää kestävämpi tie, joka huomioi kaupunkien hiilineutraalius- ja muut kestävyystavoitteet. Joukkoliikenteen käytön lisääminen on yksi keskeisistä tavoitteista, joka myös tukee maankäytön kehittämistä.

b) Kannatatteko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?

Vantaan kaupunki katsoo, että merkittävä osa tahallaan liputta matkustavista kuuluu ryhmiin, joilla on jo valmiiksi taloudellisia vaikeuksia, jolloin tarkastusmaksun nosto ei lisää suoraan tuloja tai vähennä liputta matkustamista. HSL:n omista tilastoista ja julkisesta keskustelusta tiedetään, että huomattava osa määrättyistä tarkastusmaksuista päätyy suoraan ulosottoon.

On olemassa heikkoa näyttöä, että sakkojen korottamiset tai tuomioiden korottamiset auttavat muuttamaan rikollista tai haitallista käyttäytymistä. Huomattavasti merkittävämpää on se, miten tehokkaasti järjestelmä valvoo liputta matkustamista ja miten suuri kiinnijäämisriski käytännössä on. Edellisessä korotuksessa vuonna 2024 liputta matkustaminen ei Vantaan kaupungin käsityksen mukaan vähentynyt. Vantaan kaupunki esittää, että HSL ensisijaisesti tehostaa ja kehittää tarkastustoimintaansa ja pyrkii siten vaikuttamaan liputta matkustamiseen.

Tarkastusmaksun suuruutta voidaan verrata myös pysäköintivirhemaksun suuruuteen (60-80 euroa). Ehdotus vaikuttaa merkitykseltään vähäiseksi jäävältä tulonlisäystoimenpiteeltä, jolla ei liputta matkustaminen kuitenkaan tosiasiasa vähene.

Tarkastusmaksun suuruus saa olla joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain 5 §:n mukaan enintään 40 x halvimman kertalipun hinta. Mikäli HSL pilotoi matkan pituuteen perustuvaa hinnoittelua, jossa lyhyen matkan lippu tulee nykyistä halvinta kertalippua edullisemmaksi, esitetty tarkastusmaksu 130 euroa saattaa muodostua em. säännöksen vastaiseksi.

Vantaan kaupunki ehdottaa, että HSL selvittää vielä mahdollisuuksia lipuntarkastuksen laajentamiseksi mm. metron osalta, jossa kulkee todella suuria määriä matkustajia. Portittomuus voi joissain tapauksissa myös johtaa siihen, että kuljetaan epähuomiossa ilman lippua. HSL:n kannattaakin selvittää myös mahdollisuutta porttien asentamiseen metroon. Lisäksi kannattaa selvittää, voidaanko teknologista tarkastamista ja kohdentamista laajentaa esimerkiksi siten,

että jatkossa nähtäisiin kulkuvälineen sisällä olevien matkustajien ja toisaalta validoitujen/maksettujen lippujen määrä? Vantaa katsoo, että teknologian hyödyntäminen ym. keinot liputta matkustamisen vaikeuttamiseksi ovat parempia ja vaikuttavampia vaihtoehtoja kuin pelkkä tarkastusmaksun korotus. Mahdolliset lippujen validointivaatimukset eivät saa kuitenkaan johtaa matkustamisen ja liikenteen sujuvuuden olennaiseen heikkenemiseen.

- c) Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?

Vantaan kaupunki pitää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamista tärkeänä. Kuitenkin se pitää saavuttaa kustannustehokkailla ja kustannuksiin suhteutettuna vaikutuksiltaan merkittävillä toimenpiteillä. Parhaimmillaan se on saavutettavissa kustannusneutraaleilla ja markkinoita myötäilevillä politiikkatoimilla ja toimenpiteillä. Esimerkiksi sähköbussien yleistyminen on tapahtunut markkinoiden ehdoilla, koska sähköbussien kustannustaso on osoittautunut hyvin kilpailukykyiseksi viime vuosina.

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että kasvihuonekaasupäästöjen määrä jatkaa laskusuuntaisena myös joukkoliikenteessä. Vantaan kaupunki ei kannata päästötavoitteen kiristämistä strategian mukaisesta tavoitteesta sen suurten kustannusten ja pienen vaikuttavuuden takia. Lisäksi Vantaan kaupunki huomauttaa, että käytännössä biopolttoaineet eivät vähennä päästöjä nykyisillä poliittisilla linjauksilla, koska kansallisella tasolla öljy-yhtiöt voivat vähentää jakeluvuoroitettua muiden jakeiden kohdalla myytyään kalliimmalla biopolttoainetta ympäristötietoisille asiakkaille. Jakeluvuoroituksen toimivuus vaatisi koko maan tasolla poliittista ohjausta. Myös tuleva liikenteen kokonaishinnoittelun uudistus tulee vaikuttamaan merkittävästi kokonaisuuteen.

Liikenteen sähköistymistavoitteessa tulee huomioida myös PKS omistajaohjaustavoitteiden kirjaukset. Tavoitteissa todetaan, että mikäli liikenteen sähköistymisen tavoite vuoteen 2030 mennessä osoittautuu täytäntöönpanossa taloudellisesti epärealistiseksi, käytetään muita tehokkaita päästövähennyskeinoja bussiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi lähelle nollaa vuoteen 2030 mennessä. Bussien tekninen laatu ei kuitenkaan saa heikentyä.

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

HSL:n tehtävänä on suunnitella toimintaansa siten, että se pystyy vastaamaan sille asetetuista tehtävistä. Käytännössä lipputulojen lisäksi HSL osoittaa kullekin kunnalle seuraavan vuoden toimintaan vaaditun kuntaosuuden.

Vantaan kaupunki katsoo, että HSL:n ylimmän johdon tehtävä on pitää taloudellisista reunaehdoista kiinni ja esittää vaadittavat korotukset sekä arvio vaaditusta kuntaosuustasosta TTS-suunnitelman yhteydessä. Jos odottamattomia asioita tapahtuu, voidaan niitä lyhyellä aikajänteellä tarvittaessa rahoittaa esim. Kuntarahoituksen tarjoamalla rahoituksella, mutta itse toiminnan alijäämäisyyttä ei tule kattaa pidempiaikaisesti lainarahalla.

Muut lausuttavat asiat

Vantaa katsoo, että HSL:n tulee selvittää kuluvalle strategiakaudella myös vaihtoehtoa, jossa nykyisen pääkaupunkiseudun kuntien alueelle muodostetaan tasatariffivyöhyke. Kehäradan asemien vyöhyke suhteessa Vantaan työpaikkoihin muodostaa tällä hetkellä epätavanomaisia tilanteita lippujen hinnoittelussa, kun esimerkiksi Tikkurilan alue on C-vyöhykkeen piirissä. Jatkovien muutosten ja investointeja vaativien kehityskohteiden sijaan olisi oleellisempaa keskittyä nykyjärjestelmään soveltuvien uusien lipputyyppien kehittämiseen. Olisi suotavaa palauttaa lisävyöhykemaksu, vapaavalintainen kauden määrittäminen sekä tuoda hybridityöntekijöitä palvelevia sarjalippuja ym. erilaisia lippuvaihtoehtoja.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSEN KONSERNIJAOSTO

Vantaan vanhusneuvoston lausunto HSL:n toimintasuunnitelmasta 2027–2029

Vantaan vanhusneuvosto suhtautuu kriittisesti Helsingin seudun liikenteen (HSL) esittämiin muutoksiin ja korostaa, että joukkoliikenteen tulee palvella yhdenvertaisesti kaikkia käyttäjäryhmiä ja erityisesti ikääntyneitä.

Tarkastusmaksu ja valvonta

Vanhusneuvosto ei kannata tarkastusmaksun korottamista. Maksujen kiristäminen kohdistuu kohtuuttomasti heikoimmassa asemassa oleviin matkustajiin. Sen sijaan valvonnan vaikuttavuutta tulee parantaa lisäämällä tarkastajien määrää sekä kehittämällä ohjaavaa ja ennaltaehkäisevää toimintaa.

Lippujen saatavuus ja hinnoittelu

Lippujen hankinnan tulee olla helppoa kaikille. Lippujärjestelmän monimutkaisuus ja digitaalisten ratkaisujen korostuminen heikentävät erityisesti ikäihmisten asemaa. Lähimaksun lisääminen ei yksin ratkaise ongelmia, sillä kaikilla ei ole mahdollisuutta pankki- tai luottokorttiin esimerkiksi muistisairauden vuoksi.

Lippujen hintojen tulee pysyä maltillisina, eikä korotusten tule ylittää esitettyä 3 % tasoa. Lisäksi kampanjatarjousten tulee koskea myös kertalippuja, ei vain kausituotteita. Vanhusneuvosto esittää päiväalennuksen käyttöönottoa eläkeläisille klo 10–15 väliselle ajalle. Lastenvaunuja käyttävien alennukset tulisi koskea myös rollaattoria käyttäviä.

Matkustajaturvallisuus ja esteettömyys

Matkustajaturvallisuudesta on huolehdittava nykyistä paremmin. Kuljettajien koulutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota ikäihmisten tarpeisiin, kuten luiskien käyttöön ja rauhalliseen ajotapaan. Esteettömyys ei koske ainoastaan ikäihmisiä, vaan myös vammaisia henkilöitä sekä lapsiperheitä.

Rakennustyömaiden vuoksi siirrettävien pysäkkien osalta on varmistettava selkeä opastus sekä liikkumisesteisten turvallinen pääsy pysäkeille.

Saattajaoikeus

Saattajaoikeuden hakemisen tulee olla vaivatonta, selkeää ja nopeaa. Nykyiset käytännöt aiheuttavat tarpeetonta kuormitusta sekä hakijoille että heidän läheisilleen.

Vyöhyke- ja hinnoittelujärjestelmä

Vanhusneuvosto esittää, että koko Vantaa sijoitetaan samaan AB-vyöhykkeeseen. Nykyinen vyöhykemalli asettaa vantaalaiset keskenään eriarvoiseen asemaan. Kilometripohjainen hinnoittelu ei kuitenkaan olisi oikeudenmukainen erityisesti haja-asutusalueilla asuville, joiden liikkumismahdollisuudet ovat jo valmiiksi rajalliset.

Yhteenveto

HSL:n toimintasuunnitelmassa tulee huomioida vahvemmin ikääntyneiden ja muiden erityisryhmien arjen tarpeet. Joukkoliikenteen tulee olla saavutettavaa, turvallista ja kohtuuhintaista kaikille. Esitettyjen muutosten sijaan tarvitaan ratkaisuja, jotka lisäävät yhdenvertaisuutta eikä heikennä sitä.

Vantaan vanhusneuvoston puolesta 18.6.2026

Eero Salo, vanhusneuvoston puheenjohtaja

Risto Pyhältö, vanhusneuvoston varapuheenjohtaja

Laura Suominen-Raatikainen, vanhusneuvoston jäsen

27.05.2026

139/02.02.00.00/2026

Toiminta- ja
taloussuunnitelma
vuosille 2027-2029
<

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Siuntion kunta
Tuusulan kunta

Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2027–2029

HSL:n perussopimuksen 22 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Toiminta- ja taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain.

Hallitus laatii luonnoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaksi. Luonnoksesta pyydetään jäsenkunnilta lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen.

Luonnos tulee toimittaa jäsenkunnille lausunnot viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvioesityksen kanssa. Luonnoksen tulee sisältää muun muassa strategiasuunnitelma sekä suunnitelmat tariffien ja palveluverkon muutoksista. Lausuntopyynnön keskeiset kohdat esitellään jäsenkunnille vuosittain viimeistään kesäkuun alussa. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta. Hyväksytty talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

Pyydämme toimittamaan lausunnot (tai tietoa lausunnon sisältöluonnoksesta) aikataulussa, koska HSL:n hallitus aloittaa lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun vuosille 2027–2029 heti lausuntoajan päätyttyä.

Lausuntopyyntö 2027–2029

HSL pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkia ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 10.9.2026 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027–2029.

27.05.2026

139/02.02.00.00/2026

Toiminta- ja
taloussuunnitelma
vuosille 2027-2029

<

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 jäsenkuntia 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 kiristetyin päästötavoitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

Lausunnot pyydetään toimittamaan HSL:n kirjaamon sähköpostiin hsl@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silver
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 28.5.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

LIITTEET

Pöytäkirjanote hallituksen päätöksestä 26.05.2026 § 63
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

LISÄTIEDOT

Vs. toimitusjohtaja Vesa Silver, vesa.silver@hsl.fi tai +358406744412
Johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi tai +358408208194

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Talousarvio vuodelle 2027

Taloussuunnitelmat vuosille 2028–2029

HSL:n hallitus 26.5.2026

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Vesa Silfver, vs. toimitusjohtaja, vesa.silfver(at)hsl.fi
Jussi M. Saarinen, johtaja, jussi.m.saarinen(at)hsl.fi
Maarit Hauskamaa, yksikön päällikkö, maarit.hauskamaa(at)hsl.fi

SISÄLLYSLUETTELO

1.	TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE	3
2.	LAUSUNTOPYYNTÖ	5
3.	YLEISPERUSTELUT	7
3.1.	Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys	7
3.2.	Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino	8
3.3.	Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit	10
3.3.1.	Strategiset riskit.....	10
3.3.2.	Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit	11
4.	KESKEISET TAVOITTEET TTS-KAUDELLA 2027–2029	13
4.1.	Helppoa liikkumista ihmisille	13
4.1.1.	Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa	13
4.1.2.	Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti.....	16
4.1.3.	Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti.....	17
4.1.4.	Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita	18
4.2.	Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja	19
4.2.1.	Johdamme yhteisiä hyötyjä liikkumisen toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla.....	20
4.2.2.	Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä	20
4.2.3.	Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä.....	21
4.2.4.	Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi	21
4.3.	Tuottavuudella tilaa uudistumiselle	22
4.3.1.	Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön	22
4.3.2.	Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella.....	23
4.3.3.	Tehostamme kehittämisen toimintatapoja	24
4.3.4.	Vahvistamme muutoskyvykkyyttämme ja ketterää sopeutumista	24
4.3.5.	Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet	25
4.4.	Yhteiskunnallista vaikuttavuutta	26
4.4.1.	Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää	26
4.4.2.	Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia	27
4.4.3.	Kehitämme ennakointikyvykkyyttämme.....	28
5.	KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA.....	30
5.1.	Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029.....	30
5.2.	Talousarvion sitovuus	31
5.3.	Toimintatulot	31
5.3.1.	Lipputulot	32
5.3.2.	Kuntaosuudet 2027–2029.....	33

5.3.3.	Muut tulot	35
5.4.	Toimintamenot	35
5.4.1.	Palvelujen ostomenot	36
5.4.1.1.	Liikennöinnistä maksettavat korvaukset	36
5.4.1.2.	Infrakustannukset	38
5.4.1.3.	Muut ostopalvelut	39
5.4.2.	Henkilöstömenot	41
5.4.3.	Muut toimintamenot	41
5.5.	Rahoitustuotot ja -kulut	42
5.6.	Tilikauden tulos	43
5.7.	Oman toiminnan kulut ja tuotot	43
6.	INVESTOINNIT JA POISTOT	46
7.	KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040	48

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2027-2029

Liite 2: Rahoituslaskelma 2027-2029

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet 2027-2029

1. TOIMITUSJOHTAJAN ESIPUHE

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027–2029 ulottuu nykyisen strategiakauden loppuun asti. Tämä suunnitelma onkin ennen kaikkea strategian toimeenpanon suunnitelma, jossa tehdyt linjaukset konkretisoituvat palvelutasoksi, asiakaskokemukseksi ja taloudellisiksi tuloksiksi. Strategiamme ytimessä on tavoite tehdä kestävästä liikkumisesta helppoa ja houkuttelevaa sekä kasvattaa joukkoliikenteen roolia osana ihmisten arkea.

Strategiakauden loppua kohti korostuu kyky yhdistää kasvu ja taloudellinen kestävyys. HSL:n tehtävänä on samanaikaisesti parantaa asiakaskokemusta, lisätä matkustajamääriä ja hallita kustannusten kasvua toimintaympäristössä, jota leimaa poikkeuksellinen epävarmuus. Tämä suunnitelma rakentuu näiden tavoitteiden tasapainottamiseen.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti toimintaamme vuonna 2027. Tavoitteena on talouden tasapaino ja tuottavuuden parantaminen sekä subventioasteen hallittu lasku kohti strategiakauden tavoitetta – enintään 40 prosentin tasoa ilman infrakustannuksia. Samalla edellytetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, asiakastyytyvyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Vuoden 2027 suunnittelussa HSL:n hallitus joutuu tekemään valintoja, joissa strategiset tavoitteet konkretisoituvat. Subventiotavoitteeseen pääseminen edellyttäisi yli 6 prosentin hintojen korotusta. Olemme ottaneet kuitenkin lähtökohdaksi maltillisen, noin 3,1 prosentin, lipunhintojen korotuksen sekä noin 7 miljoonan euron kasvutoimenpiteet, joissa lipputuloja pyritään kasvattamaan etenkin asiakaslähtöisellä kehittämisellä, myynnillä ja palveluratkaisuilla. Nämä valinnat kuvastavat strategista linjaa: kasvu haetaan ensisijaisesti kysyntää vahvistamalla, ei pelkästään hintatasoa nostamalla.

Samanaikaisesti toimintaympäristö tuo suunnitteluun merkittäviä epävarmuuksia. Vuosi 2027 on koko suunnittelukauden haastavin HSL historian suurimman infratyömaan (Junatien metrosilta) ja muiden poikkeusjärjestelyiden vuoksi, jotka heikentävät palvelutasoa ja vaikuttavat matkustajamääriin. Näiden vaikutusten hallinta edellyttää tarkkaa operatiivista johtamista ja kykyä reagoida muuttuviin tilanteisiin.

Kulupuolen keskeisimmät riskit liittyvät globaaliin geopoliittiseen tilanteeseen. Lähi-idän jännitteet, erityisesti Iranin tilanteen ja Hormuzinsalmen kehityksen vaikutukset energiamarkkinoihin, voivat nostaa merkittävästi liikennöinnin kustannuksia budjetoitua tasoa korkeammalle indeksisidonnaisten sopimusten kautta. Suunnitelma sisältää maltillisen kustannusvarauksen, mikä tarkoittaa, että kustannuskehityksen poikkeamat voivat heijastua nopeasti talouden tasapainoon ja voivat edellyttää uusia sopeutustoimia.

Tuloissa keskeinen epävarmuus liittyy kasvutoimenpiteiden toteutumiseen. Suunnitelmaan sisältyvä kasvutavoite edellyttää onnistumista sekä kuluttajamyynnin että yritysmyynti kehittämisessä sekä uusien palveluiden käyttöönotossa. Kasvu ei synny automaattisesti, vaan vaatii systemaattista asiakasymmärryksen hyödyntämistä, kohdennettua markkinointia ja palveluiden jatkuvaa parantamista. Tässä mielessä tulopuolen suunnitelma on luonteeltaan tavoitteellinen ja sisältää myös riskin siitä, että tavoitetta ei saavuteta.

Kokonaisuutena toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 kuvaa siirtymää kohti strategiakauden pääte-pistettä: tilannetta, jossa HSL on vahvistanut asemaansa kestävän liikkumisen selkärankana Helsingin seudulla ja parantanut taloudellista kestävyyttään. Johdonmukainen strategian toimeenpano, kyky priorisoida ja valmius tehdä tarvittaessa nopeatkin päätöksiä muuttuvassa toimintaympäristössä ovat avaimia tavoitteiden saavuttamiseen.

Toiminta- ja taloussuunnitelman toteutuminen edellyttää tiivistä yhteistyötä jäsenkuntien, sidosryhmien ja kumppaneiden kanssa – sekä ennen kaikkea kykyä vastata asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin.

Yhdessä kaikki on mahdollista.

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

2. LAUSUNTOPYYNTÖ

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma laaditaan kolmeksi seuraavaksi toimintavuodeksi, ja se tarkistetaan vuosittain. Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toimeenpannaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmen vuoden mittaisesta taloussuunnitelmakaudesta. Talousarviossa asetetaan kuntayhtymän vuosittaiset tavoitteet sekä määritellään niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Toiminnan suunnittelussa otetaan lisäksi huomioon kuntayhtymälle säädetyt lakisääteiset tehtävät.

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan esitykseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille lausunnon viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavaa vuotta koskevan talousarvion kanssa. Taloussuunnitelman tulee perussopimuksen mukaan sisältää muun muassa strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee antaa lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta.

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa vuosien 2027–2029 alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Lausunto pyydetään seuraavista kokonaisuuksista viimeistään 10.9.2026:

- **HSL:n toimintasuunnitelma,**
- **liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset**
- **kuntaosuuksien taso ja**
- **kunkohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2027–2029.**

Lisäksi HSL pyytää kuntia esittämään näkemyksensä seuraaviin kysymyksiin:

- **Kannattatko 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 %) ?** Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulojen toteutumiselle. Korkeampi n. 6 %:n korotus turvaisi paremmin lipputulojen halutun kehityksen.
- **Kannattatko tarkastusmaksun korotusta 130 euroon?** HSL esittää tarkastusmaksun korottamista osana toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) 2027–2029 valmistelua. Nykyisen tarkastusmaksun pelotevaikutus ei seuranta- ja arviointiaineiston perusteella ole ollut riittävä vähentämään liputta matkustamista pysyvästi. Tarkastusmaksu on keskeinen keino ohjata lipun ostamiseen ja turvata lipputulojen kertymää, eikä sen ensisijaisena tavoitteena ole tulonhankinta. Ehdotettu korotus sijoittuu joukkoliikenteen tarkastusmaksua koskevan lainsäädännön sallimiin rajoihin ja on mitoitettu vahvistamaan maksun ennaltaehkäisevää ja ohjaavaa vaikutusta osana TTS-asiakirjassa kuvattua talouden ja riskienhallinnan kokonaisuutta.
- **Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyn päästötavoitteen saavuttamiseksi?** Päästötavoitteen kiristäminen strategian mukaisesta tavoitteesta edellyttää ympäristöbonuksen palauttamista sekä biopolttoaineen käyttöönottoa 2029. 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. 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 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.

- **Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?** HSL:n maksuvalmius heikkenee, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi.

3. YLEISPERUSTELUT

3.1. Toimintaympäristö ja taloudellinen kehitys

Suomen talouskehitys on ollut heikkoa pian 20 vuoden ajan. Globaalin kilpailun kiristytessä kansantalouden kasvua on jarruttanut heikko tuottavuuskehitys esimerkiksi nopeasti ikääntyvän väestön, osaamiskehityksen stagnaation ja epäsymmetristen shokkien seurauksena. Poliittisia reformeja on ollut vaikea toteuttaa, eivätkä talouden kasvutekijät ole olleet riittävän laajoja. Potentiaalia tulisi saada hyödynnettyä paremmin. Esimerkiksi tekoälyn hyödyntämiselle Suomessa on hyvät edellytykset.

Talouden suhdannäkymät vuodelle 2026 ovat edellisvuosien toteumia parempia. Viime vuosina Suomen taloutta koskevat ennusteet ovat jälkikäteen osoittautuneet todellista kehitystä optimistisemmiksi. Odotukset kasvun käynnistymisestä ovat siis viivästyneet. On mahdollista, että Suomen talous käy tulevinkin vuosina alikierroksilla. Vuonna 2025 Suomen bruttokansantuote kasvoi 0,2 %. Vuodelle 2026 ennusteet ovat asettuneet haarukkaan 0,4–1,5 %. Tuleville vuosille on ennustettu runsaan prosentin vuosikasvua suurin epävarmuuksin.

Suomen julkistalous on kroonisesti alijäämäinen. Suhdannemielessä epäoptimaalinen julkistalouden sopeuttaminen finanssipoliittisen velkajarrun pakottamana voi ajaa kansantalouden stagnaatioon tai negatiiviseen kierteseen, jossa myös tulevaisuuden kasvuedellytykset heikkenevät. Toisaalta reformien tekemättä jättämisen haitat ja riskit kasvavat niin kauan kuin talouskasvu ei piristy.

Valtionlainojen korkojen ja maanpuolustuksen menot jatkavat nopeaa kasvuaan. Eläkevarojen ansiosta julkisesta velasta maksetut korkopreemiot eivät ole karanneet. Riskitasot ovat kuitenkin mittavien alijäämien jatkumisen seurauksena kasvussa, ja iskunkestävyys on heikentynyt. Lähi-idän tilanteen eskaloituminen voi ajaa talouden stagflaatioon eli heikentyvään kasvun ja kiihtyvään inflaatioon, mikä kasvattaisi rahoitusolojen heikentymisen ja velkakriisien eskaloitumisen riskejä globaalisti.

Vaikean 2020-luvun alun jälkeen euroalueen talouskehitys on ollut positiivista etenkin etelä-Euroopassa. Maantieteellisen sijaintinsa ansiosta Suomi on toipunut heikommin. Inflaatiopiikin hiivuttua eurokorot laskivat runsaaseen kahteen prosenttiin. Työvoimakustannusten nousua seurannut palveluinflaatio on rajoittanut korkojen laskua. Suomen taloudessa lyhyiden korkojen, hitaamman inflaation ja yleisen haurauden näkökulmasta EKP:n rahapolitiikka on ollut kireää. Keskuspankin reagointi energian tarjontashokin mahdollisesti nostattamiin inflaatio-odotuksiin uhkaa hankaloittaa tilannetta entisestään. Yritykset helpottaa tilannetta kansallisella finanssipolitiikalla ovat tehottomia.

Vienti on kehittynyt positiivisesti, mutta kuluttajaluottamuksen toipuminen on ollut ostovoiman elpymisestä huolimatta heikkoa. Julkisen sektorin reformit yhdistettynä yksityisen kulutuksen varovaisuuteen ja investointien heikkouteen ovat heikentäneet työllisyyttä ja taloutta lyhyellä aikavälillä. Taloudessa on tapahtunut eriytymistä, sillä samalla kun säästöt ja taseet ovat kehittyneet paikoin vahvoiksi, toisessa osassa väestöä ja yrityksiä tulot ja puskurit ovat heikentyneet. Työvoimakustannusten kallistumisen ja aneemisen kysynnän yhdistelmä on tuottanut tilanteen, jossa konkurssit esimerkiksi palvelu- ja rakennusaloilla ovat olleet korkealla tasolla.

Positiivisesti taloutta kannatelleet komponentit ovat olleet pääomavaltaisia ja vähemmän työllistäviä. Suomen työttömyysaste on vuodesta 2023 alkaen noussut EU:n korkeimmaksi, mikä johtuu myös työvoimaan osallistumisen voimakkaasta kasvusta. Silti rakenteellinen työttömyys on Suomessa korkealla tasolla. Tilanne on heikentynyt erityisesti nuorten ja korkeakoulutettujen osalta. Myös työllisyys on heikentynyt. Kasvavalla työvoimalla osallistumisella on potentiaalia edistää talouskehitystä tulevaisuudessa. Jotta työllisyys lähtisi piristymään, tulisi kotimaisen kysynnän piristyä erityisesti palveluissa. Erityisen tärkeää tämä olisi elinkeinorakenteeltaan palveluvaltaisen Helsingin seudun näkökulmasta.

Sähkö on Helsingin seudulla eurooppalaisessa vertailussa keskimäärin edullista. Sääolosuhteita seuraavat hinnanvaihtelut haastavat järjestelmän optimaalisuutta. Yhteiskunnan sähköistymiskehitystä seuraava kysynnän kasvu kasvattaa kohti 2030-lukua siirryttäessä painetta etenkin säätövoiman kasvattamiselle ja siirtoyhteyksien vahvistamiselle.

Valtiontaloudessa arviot verotuloista ovat pudonneet vuodessa runsaalla kahdella miljardilla eurolla. Myös kuntatalouden ennusteiden perusteet ovat pettäneet. Siksi julkisen talouden alijäämä on tulevina vuosina jälleen suurempi kuin vuosi sitten arvioitiin. Julkisyhteisöjen velan kasvu jatkuu nopeana. Sen sijaan yksityinen velka ei kasva, eikä Suomi tuonnin vähennyttyä ainakaan toistaiseksi nettovelkaannu ulkomaille vaihtotaseen puolesta.

3.2. Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeino

Helsingin seudun väestö on jatkanut kasvuaan. Kasvuvauhti on kuitenkin hidastunut nettomaahanmuuton vähennyttyä. Tätä on kompensoinut seudun maan sisäinen muuttovoitto, mutta sen ja luonnollisen väestönkasvun merkitykset ovat vähäisempiä. Suoralla ja välillisellä maahanmuutolla on ratkaiseva merkitys tulevan kasvun kannalta, mutta kehitykseen liittyy huomattavia epävarmuuksia. Varminta tulevaisuudessa on väestön ikääntyminen, jonka painoarvoon vaikuttaa työikäisen väestön muuttoliike.

Vuonna 2025 seudun väestönkasvun rakenne kehittyi siten, että edellisvuosina nopeimmin kasvaneen Espoon väestönkasvu jatkoi hidastumistaan Vantaan ja KUUMA-kuntien kanssa. Helsingin väestönkasvu sen sijaan kiihtyi, eli väestönkasvu hakeutui aiempaa vahvemmin kohti seudun ydintä. Osaltaan kehitys, johon sisältyi myös lähtömuuttojen vähenemistä, palautunee asuntomarkkinoiden ja talouden ongelmiin. Pääkaupunkiseudun väestönkasvu on pohjoismaisessa vertailussa huomattavan nopeaa.

Kasvaneen vuokra-asuntotarjonnan myötä markkinaehtoisten vuokrien erot muuhun maahan ovat kaventuneet. Samoin on käynyt eroille omakustanneperiaatteilla määräytyviin asumiskustannuksiin. Toisaalta tilanne kielii asuntosijoittamisen ja uudisrakentamisen yhtälön rikkoutumisesta. Myönnetty rakentamisluvat eivät ennakoivat enenkään Helsingin ulkopuolisen kerrostalorakentamisen piristymistä lähivuosina. Tilanteeseen tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan myös valtion tukeman asuntotuotannon väheneminen. Erityisesti opiskelijoiden ja maahanmuuttajien kimppa-asumisen yleistymisestä huolimatta asuntorakentamisen jatkuminen heikkona todennäköisesti hidastaa seudun reaalista väestönkasvua viimeistään keskipitkällä aikavälillä ja suhteessa nopeinta kasvua ennustaviin väestöprojektioihin.

Helsingin seudun aluetaloudessa tuotannon kasvu alkoi loppuvuodesta 2025 piristyä huomattavasti edellä muuta maata. Palvelualan suhdannenäkymät ennen Persianlahden kriisin eskaloitumista olivat varovaisen positiiviset. Myös kaupan myynti oli lopulta kääntynyt hienoiseen nousuun.

Työnantajat ovat aiempaa voimakkaammin alkaneet rajata Suomen mittakaavassa yleisen etätönn määrää. Työmarkkinoiden jatkuva heikkeneminen on kuitenkin jarruttanut työmatkaliikenteen toipumista. Pääkaupunkiseudun toimistotilojen vajaakäyttöaste nousi vuoden 2025 toisella puoliskolla uudelle ennätystasolleen yli 18 prosenttiin.

Helsingin kantakaupungin urbaanien aktiviteettien ja vetovoimaisuuden merkitys joukkoliikenteen kannalta on suuri. Yhdessä palvelujen hintainflaation kanssa liikennetyömaat haastavat sekä joukkoliikennettä että muita toimijoita. Fyysistä kauppaa ja palveluita sekä ihmisten ajankäyttöä esimerkiksi yöelämän kaltaisten toimintojen osalta haastavat myös digitaalinen kilpailu ja toimitukset kodin piiriin. Nuoremman väestön kautta on viitteitä siitä, että käynnissä on myös hitaampia, mutta sitkeitä kulttuurisia muutoksia, jotka koskevat esimerkiksi ajankäyttöä ja sosiaalisia suhteita.

Julkisen sektorin reformit ja niihin vaihtelevasti liitännäiset kehityskulut ovat osuneet kipeästi seudun asukkaiden ja kuntien talouteen. Pienituloisuuden kasvu tuottaa ongelmia etenkin heikentyneisiin työmarkkinoihin yhdistettynä. Sote-uudistuksen jälkeen seudun kuntataloudet ovat olleet koetuksella. Tilanetta hankaloittavat myös niin kunta- ja yhteisöverokertymien vajeet kuin kuntatalouden maksettaviksi koituvat ns. sakkomaksut pitkäaikaistyöttömyydestä. Samanaikaisesti nopeaa väestönkasvua seuraavat mittavat tarpeet investoinneille ja vanhenevan infran peruskorjauksille.

Heikko talous on hidastanut autokannan uudistumista, mutta Helsingin seutu johtaa henkilöautoilun sähköistymiskehitystä. Vanhempia ennusteita autokannan sähköistymisestä vuoteen 2030 mennessä on jo ylitetty. Täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä kasvaa. Toisaalta Helsingin seutu tarjoaa maan parhaita edellytyksiä autottomalle elämäntavalle. Kotitalouksien liikkumiskysynnän rakenteellisiin muutoksiin ja liikkumispalveluiden kilpaillun markkinan, myös esimerkiksi tieliikenteen automaation kehitykseen potentiaalisesti kytkeytyvä vähenevä autonomistus on myös mahdollinen skenaario.

Helsingin seudun matkailu on noussut uuteen huippuunsa, kun sekä kotimaisten että ulkomaisten matkailijoiden käynnit ovat ylittäneet aiemmat ennätykset. Globaalien energiamarkkinoiden tila ohjaa osaltaan etenkin ulkomaisen matkailun tulevaa kehitystä.

Päihteiden käyttöön yhdistyvä levottomuus ja pahoinvointi näkyvät myös joukkoliikenteessä. Väkivaltarikollisuudessa on koettu kasvua useiden vuosien ajan. Koettu turvallisuus on kyselyaineistojen perusteella pysynyt ennallaan viime vuosina ainakin helsinkiläisten osalta. Kuitenkin etenkin naisille ja nuorille turvattomilta tuntuvat paikat ovat monesti joukkoliikennejärjestelmään kytkeytyviä.

3.3. Riskienhallinta ja keskeisimmät riskit

Riskiarviointien perusteella merkittävimmät tunnistetut riskit liittyvät matkustajamäärien kehittymiseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankeiden kustannusvaikutuksiin, edelleen heikkenevään yleiseen taloustilanteeseen, inflaatioon ja mahdolliseen korkojen nousuun, tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan sekä toimintaympäristön globaaliin epävarmuuteen ja vaikeaan ennakoitavuuteen, mikä on entisestään korostunut viime vuosina. Erityisesti globaalin turvallisuus- ja taloustilanteen vaikea ennustettavuus haastaa pidemmän aikavälin toiminnan ja kustannusten suunnittelua.

3.3.1. Strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät heikkoon taloudelliseen tilanteeseen sekä globaaliin epävarmuuteen. Riskien vastapainona yleisen taloudellisen tilanteen arvioitua myönteisempi kehitys ja lisääntyvä lähiyö voivat mahdollistaa joukkoliikenteen käytön, lipputulon ja käyttöasteen kasvua. Vuodesta 2025 alkaen on nähty paljon muutosneuvotteluita ja konkurssseja, eikä tähän kehitykseen ole odotettavissa nopeaa muutosta seuraavien vuosien aikana. Venäjän viidettä vuotta jatkuva hyökkäyssota Ukrainassa, Lähi-idän nopeasti eskaloituneet konfliktit muun muassa Gazassa ja Iranissa sekä Yhdysvaltojen ja Kiinan tilanne näyttävät siltä, että talouden kehitys ja yritysten investointihalukkuus jatkuvat lähivuosina epävarmalla pohjalla.

Raakaöljyn, polttoaineiden ja sähkön hintatason ennustettavuutta haastavat merkittävästi globaalit poliittisten epävarmuudet ja konfliktit. Raakaöljyn hinta lähti vuoden 2026 alussa voimakkaaseen nousuun Irnin tilanteen eskaloituessa. Mikäli konflikti pitkittyy, voi palautuminen hintashokista kestää vähintäänkin kuukausia. Linja-auto- ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Sähkömarkkinoiden herkkyydet esimerkiksi joustojen ja niiden puutteiden suhteen voivat aiheuttaa huomattavia heilahteluja esimerkiksi tarjonnan vaihtelun aiheuttamien pullonkaulojen ja kysyntäpiikkien ajankohtina. Sää- ja ilmasto-olosuhteiden kehittymisellä on kasvavissa määrin merkitystä myös talouden toimintaympäristön kannalta.

Kuntayhtymä ei ole toistaiseksi arvioinut tarpeelliseksi suojautua linja-autoliikenteen polttoaineiden hintojen suurilta korotuksilta. Raitiovaunu- ja metroluikenteessä on suojauduttu sähkön hinnan suurien nousujen vastaan lähimpien ostojen kiinnittämällä sovitun prosenttivälin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää kustannusten liian suuri nousu.

Vuosia matalalla tasolla säilynyt korkotaso on alentanut erityisesti juna-, metro- ja raitioluikenteen kalustokustannuksia. Korkotaso lähti nousuun vuonna 2022 ja nollakorko- aikaan tuskin ollaan palaamassa lähivuosina. Myös vuoden 2026 alussa korot lähtivät jälleen hienoiseen nousuun oltuaan laskussa edellisenä vuonna. Globaalit ja useat samanaikaiset konfliktit sekä voimakas inflaatio ennakoivat korkojen mahdollista nousua eikä voimakasta laskua ole nähtävissä seuraaville vuosille. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkojen nousuun korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Uuteen strategiaamme vuosille 2026–2029 kuuluu tärkeänä osana kestävä liikkuuinen, eli joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Nykyinen ja tuleva lainsäädäntö niin kansallisella kuin EU-tasolla ohjaa vahvasti kohti päästövähennyksiä ja hiilineutraaliu- sekä nettonollatavoitteita. Joukkoliikenteen

sähköistymistä on edistetty voimakkaasti viime vuosina, ja sähköbussien määrä on lisääntynyt huomattavasti vaatimuksia ja tavoitteita enemmän. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen on tunnistettu liittyvän riskejä kaluston hankinnan ja infrastruktuurin rakentamisen osalta. Voimakkaasti yhteen käyttövoimaan nojaava joukkoliikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta haastava ja sähköisen kaluston määrän kasvaessa on pyrittävä varmistamaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja -kyky myös vakavissa häiriötilanteissa sekä valmiuslain mukaisissa poikkeusoloissa.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on kasvanut jo 25 prosenttiin. Tulevia suuria infrahankkeita ovat muun muassa Espoon kaupunkirata, Junatien metrosillan ja Kulosaaren sillan uudistaminen, Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä Länsiratikka ja Vantaan pikaraitiotie. Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luovat mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi HSL:n kustannuksia, joka näkyy korotuspaineena lippujen hinnoissa. Uudet hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen ja -kehitykseen.

Venäjän viidettä vuotta jatkuva hyökkäyssota Ukrainassa sekä Suomen NATO-jäsenyys ovat muuttaneet pysyvästi Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. Erilaiset informaatio- ja kyberoperaatiot sekä laaja-alainen vaikuttaminen lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan. Kriittiseen infrastruktuuriin on kohdistunut Suomessa erityistä mielenkiintoa ja jopa sabotaasia sekä ilkivaltaa, jonka takana voi olla myös valtiollisia toimijoita. Toimintaympäristön entistä vaikeampi ennakoitavuus ja useat samanaikaiset globaalit kriisit ja konfliktit haastavat kykyämme ja resurssejamme varautua sekä selviytyä monimutkaisuudesta häiriötilanteista. Jatkuvan riskien ja uhkien arviointiprosessin, kokonaisvaltaisen tilannekuvan ylläpidon ja tilanneymmärryksen sekä laajan sidosryhmäyhteistyön merkitys korostuu entisestään.

3.3.2. Operatiiviset riskit ja vahinkoriskit

Joukkoliikennepalveluissa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittävään muutokseen sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen päivittäisiin häiriöihin on varauduttu häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla sekä säännöllistä ja systemaattista riskienhallintaa, valmiussuunnittelua ja jatkuvuudenhallintaa toteuttamalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin ja pitkäkestoisiin tapahtumiin.

Työmaiden ja asemien remonttien vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen jatkuvat myös tulevana strategiakautena. Kuljettajapulaa on havaittavissa etenkin bussiliikenteessä, jolla toteutetaan käytännössä aina suurten työmaahankkeiden aikainen korvaava liikenne. Lisäksi uutena liikenteeseen vaikuttavana tekijänä on tunnistettu asentajapula, jonka vaikutukset näkyvät kalustopulana. Sähköautoteknologian kehittyessä huoltohenkilöstön määrä ja osaaminen eivät heti vastaa uudenlaisen kaluston tarpeita. Kuljettaja- ja asentajapula vaikuttavat liikenteen luotettavuuteen ja ne lisäävät ajamattoman liikenteen määrää. Nämä tekijät tuovat riskin matkustajamäärien kasvutavoitteille ja vaikeuttavat liikennöitsijöiden toimintaedellytyksiä.

Euroopan unionin kuin myös kansallisen lainsäädännön tuomana on tulossa lisää velvoitteita kriittisen infrastruktuuriin suojaamiseen, kyberturvallisuuteen sekä yleiseen varautumiseen ja riskienhallintaan liittyen. Lainsäädännössä huomioidaan aiempaa voimakkaammin myös alihankinta- ja palveluketjujen riskienhallinta, turvallisuus ja varautuminen. Sääntelyssä on määritelty myös suuret sanktiot velvoitteiden laiminlyönnistä. HSL:n on siis huomioitava entistä paremmin varautumiseen, jatkuvuudenhallintaan ja riskienhallintaan liittyvät velvoitteet oman toimintansa lisäksi myös liikennöitsijöiden sekä muiden yhteistyökumppanien ja sidosryhmien kanssa tehtävissä sopimuksissa tulevalla strategiakaudella.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat toiminnan jatkuvuutta uhkaavat laajat käyttöä häiritsevät tietoliikenne- ja sähkönjakelukatkokset tai tahallisesti aiheutetut palvelunestohyökkäykset. Tietoturvan ja tietosuojan osalta merkittävimpiä riskejä ovat henkilö- tai muihin merkittäviin HSL:n tietovarastoihin kohdistuvat tietomurrot tai tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Security by Design käytännöt tukevat turvallisen sovelluskehityksen tavoitteitamme. Eri osa-alueiden kyberturvallisuutta parantavat toimenpiteet ja riskiperusteinen lähestyminen tukevat kokonaisvaltaista resilienssiä. Erityisesti jatkuvuudenhallintaan liittyvät alueet ovat keskeisiä HSL:n toiminnassa.

4. 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, kyvykkyudet ja toimintatavat, joiden varaan strategian toimeenpano rakentuu johdonmukaisesti ja vaikuttavasti.

Osio on jäsennelty HSL:n strategian neljän strategisen päämäärän sekä niiden menestystekijöiden mukaan alaluvuiksi.

4.1. Helppoa liikkumista ihmisille

Helppoa liikkumista ihmisille tarkoittaa, että haemme kasvua kohdentamalla helppoja liikkumis- ja digipalveluita asiakkaiden tarpeisiin ja kehittämällä sujuvia matkaketjuja yhdessä kumppanien kanssa.

Joukkoliikenteen helppous ei ole uusi asia, mutta sen rooli korostuu entisestään tulevaisuudessa. Asiakkaamme eivät tulevaisuudessakaan liiku pelkästään joukkoliikenteellä: matkaan sisältyy aina myös muita liikkumismuotoja, vähintään kävelyä. Tulevaisuudessa liikkumismuotojen kirjo tulee olemaan vielä moninaisempi. HSL:n tehtävä on taata, että tulevaisuuden matkat perustuvat edelleen joukkoliikenteeseen ja muodostavat matkaketjuja, joissa mukana ovat myös muut kestävät liikkumismuodot. Palveluidemme kehitys perustuu vahvaan asiakasymmärrykseen – helppo liikkuminen tarkoittaa eri ihmisille eri asioita.

On mahdollista, että liikkumistottumukset moninaistuvat tulevaisuudessa entisestään. Lisäksi on mahdollista, että seutumme samanaikaisesti sekä hajautuu että tiivistyy useiden eri keskusten ympärille. Matkaketjut voivat tulevaisuudessa koostua myös täysin uusista liikkumistavoista paitsi yhdyskuntarakenteen myös teknologisen murroksen takia. Onkin ensisijaisen tärkeää, että voimme luoda uusia kumppanuuksia, integroida kumppaneiden liikkumistavat HSL:n palveluihin ja tuoda siten joukkoliikenteen osaksi yhä useampia matkaketjuja.

Vastuullisuuden näkökulmasta helppo liikkuminen tarkoittaa, että huomioimme asiakkaidemme yksilölliset tarpeet. HSL-alueen väestö ikääntyy ja moninaistuu, minkä ansiosta palvelumme on oltava jatkosakin esteetöntä, saavutettavaa ja yhdenvertaista sekä fyysisissä että digitaalisissa ympäristöissä. Koska joukkoliikenne on osa julkista tilaa, heijastelee se myös laajempia yhteiskunnallisia kehityskulkuja. Kiinnitämme erityistä huomiota koetun turvallisuuden parantamiseen niin asiakkaidemme kuin henkilökunnan keskuudessa. Lisäksi huolehdimme asiakkaidemme tietosuojasta palvelujen siirtyessä entistä enemmän digitaalisille alustoille.

4.1.1. Käytämme syvää asiakasymmärrystä kehittämisessä ja päätöksenteossa

Asiakasymmärrys on HSL:n toiminnassa keskeisessä roolissa myös tulevalla suunnittelukaudella. Syvä asiakasymmärrys on nostettu menestystekijäksi vuonna 2026, mutta työ jatkuu yli strategiakauden 2027–2029. Tämä menestystekijä ja siitä syntyvät tuotokset ohjaavat muiden menestystekijöiden muotoilua.

Pyrimme kohti strategiakauden loppua saamaan asiakasymmärryksestä ja sen hyödyntämisestä organisaatiolle keskeisen voimavaran, jolla pohjustamme kykyämme kasvaa ja kehittyä.

Asiakasymmärrys ohjaa läpi organisaation strategisesti ja kattavasti päätöksentekoa, kehittämistä, markkinointia ja liikennesuunnittelua. Asiakaskohderyhmissä seurataan säännöllisesti brändi- ja asiakaskokemusta sekä ostojen kehitystä. Suunnittelukaudella jatkamme nykyisen jatkuvan asiakkuuksien seurantaraportoinnin käyttöönottoa siten, että pystymme seurannan myötä kohdentamaan parannus- ja kehittämistoimenpiteitä jatkuvasti.

Päätöksenteossa ja suunnittelussa asiakasymmärrys tukee strategisten tavoitteiden toteuttamista asiakkaista kertyvään tietoon pohjautuen. Käymme läpi suunnittelun ja päätöksenteon eri vaiheissa asiakaskohderyhmistä päivittyvää tilannekuvaa ja vertaamme suoriutumista suhteessa kohderyhmille asetettuihin tavoitteisiin. Asiakkuuksien tilannekuva perustuu viimeisimpään asiakkaita koskevaan analyysi- ja tutkimustietoon brändin, asiakaskokemuksen ja toteutuneiden lippuostojen osalta. Tavoittelemme kampanjoissa asiakasymmärryksen pohjalta valituissa kohderyhmissä asetettujen vuositavoitteiden mukaisesti parempaa HSL-brändin mielikuvaa ja houkuttelevuutta, lipputulosten kasvattamista valituissa lipputuotteissa ja helpon liikkumisen teemojen läpimenoa. Lisäksi seuraamme aktiivisesti toimenpiteissä onnistumista valituissa kohderyhmissä eri seurantatutkimusten kautta.

Kehittämisen painopiste on perustan luomisessa asiakasymmärryksen hyödyntämiseen ja kehittämiseen. Mahdollistamme asiakastiedon ja identiteetin liiketoiminnallisen johtamisen, asiakkaan tunnistautumisen ja asiakastiedon hallinnan eri järjestelmäkokonaisuuksien välillä. Tekoäly tukee kehitystä käyttötapaus kohtaisesti ja pyrimme syventämään asiakkaan kokemusta mahdollistamalla sen personoinnin.

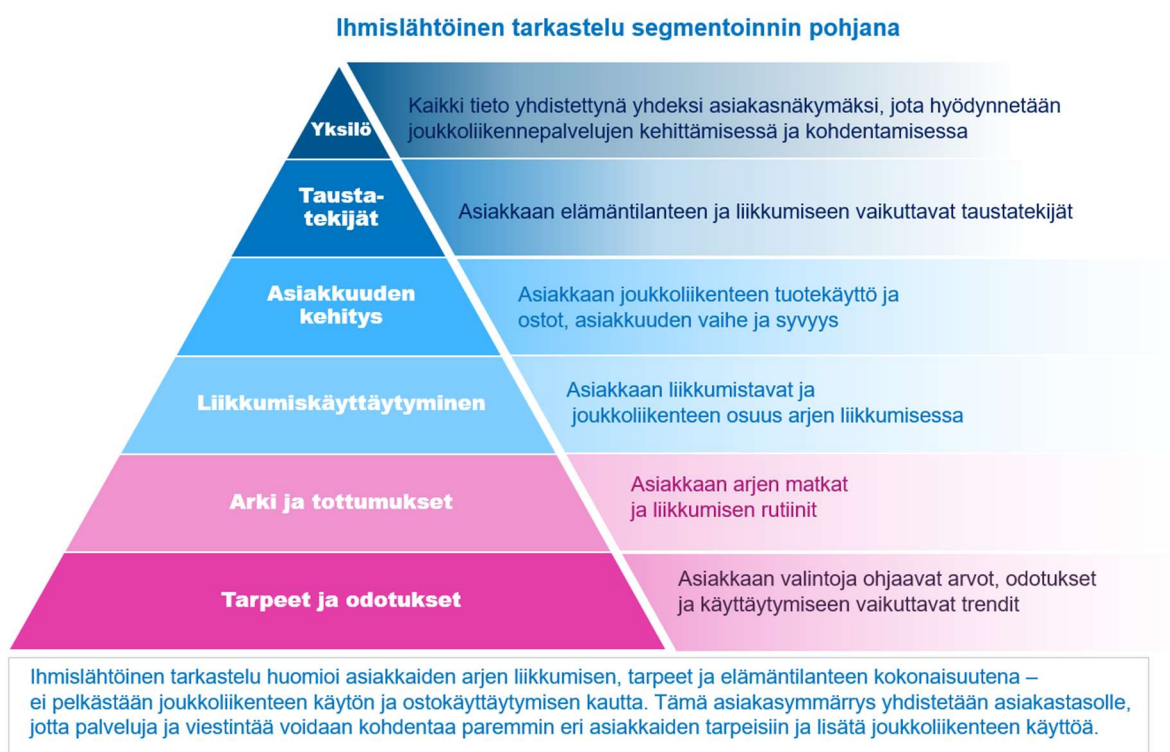
Liikenteen suunnittelussa tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta. Yhdistämällä syvää asiakasymmärrystä muuhun liikennedataan varmistamme, että linjastosuunnitelmat edistävät HSL:n ja kuntien yhteistä tavoitetta liikenteen optimoinnista ja tarjottavasta palvelutasosta.

HSL-alueen väestön erilaiset tarpeet on ymmärrettävä monipuolisesti. HSL:n laajalla asiakaskunnalla on lähtökohtaisesti yksilölliset tarpeet hyödyntää joukkoliikennettä osana omaa liikkumista. Asiakkaiden valintoja ohjaavat elämänvaihe, tottumus, vaihtoehtojen käytännöllisyys arjessa, mutta myös mieltymykset ja arvot. Näiden lisäksi alueellinen sijainti ja matkojen pituudet ja etäisyydet sanelevat valintoja.

HSL-alue on jaettu kolmeen kuluttajamarkkina-alueeseen: etelään, itään ja länteen. Alueellinen jako ei noudata kuntarajoja vaan mukailee HSL:n liikenteensuunnittelun aluevastuita. Alueiden liikkumistottumukset ja joukkoliikenteen palvelutarjonta vaihtelevat tiiviistä kaupunkirakenteesta ja tiheästä palvelutarjonnasta maaseutumaisiin ja haja-asutusalueisiin sekä harvempaan liikennöintiin. Koska liikkumistarpeet ovat erilaisia, asiakkaiden liikkumisprofiilin ja kohderyhmien tunnistaminen on tärkeää.

HSL hakee kasvua tunnistettujen ja valittujen kuluttajakohderyhmien ymmärryksen kautta. Tämä vaatii nykyisen asiakastiedon ja segmentoinnin rikastamista, motivaatio- ja tarveperusteisesti jäsenyviin kohderyhmien muodostamista, markkinoinnin ja myynnin tavoitteiden määrittelyä kohderyhmäperusteisesti sekä kohderyhmien asiakkuuksien seuranta HSL:n kokonaistavoitteiden saavuttamiseksi.

HSL on toteuttanut aiemmalla strategiakaudella 2022–2025 asiakassegmentointityön, jonka tuloksena liikkujaprofiilit otettiin käyttöön vuoden 2025 alkupuolella ja ne on rikastettu edelleen kuluttajien arvo- ja motivaatiotyyppityksellä vuoden 2025 aikana. Tältä pohjalta, vuonna 2026, HSL kehittää segmentointiaan ihmislähtöisesti vastaamaan entistä yksilöidympiä kuluttajien tulevia liikkumisen tarpeita. Tavoitteena on ymmärtää tarkemmin HSL-alueen kuluttajia: liikkumistapojen valintaan liittyviä tekijöitä heidän arkensa ja elämäntilanteensa huomioiden, tunnistaa keskeiset asiakassegmentit ja tarkentaa toimenpiteitä niiden palvelemiseksi. Näin voimme kohdentaa toimenpiteet ja markkinoinnin tehokkaammin kuluttajaryhmille vastaamaan heidän tarpeitaan ja mieltymyksiään (tone-of-voice).



Kuva 1: Ihmislähtöinen segmentointi HSL:llä

Liiketoiminnan ja markkinoinnin painopiste eri asiakaskohderyhmissä tarkoittaa kasvua joukkoliikennettä käyttävien (rutinoituneet joukkoliikkujat) ulkopuolelta. Selkeä tavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta erityisesti autoilijoiden ja joukkoliikennettä muihin kulkumuotoihin yhdistävien ryhmien keskuudessa. Lisäksi tavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä ihmisen elämänvaiheiden yli kattaen nuoren sukupolven (koululaiset ja nuoret) ja ikääntyvän väestön liikkumisen tarpeet. HSL-alueen ulkopuolella asuvien (kuten vierailijoiden ja turistien) liikkumistarpeet pitää huomioida paremmin ympäri vuoden, erityisesti eri tapahtumien ja matkailun mukaan.

Rikastettu ja aktiivisesti seurattava tieto kuluttajista parantaa kyvykkyyttä reagoida sekä mahdollistaa odotusten ja tarpeiden ennakkoinnin. Ihmisten liikkumisen tarpeiden tunnistamisen ja luokittelun lisäksi keskeistä on yhdistää tämä tieto asiakkaiden reaaliaikaiseen liikkumistietoon ja ostotietoon. Keräämme

ja yhdistämme liikkumistietoja niiltä asiakkailta, jotka ovat antaneet tähän luvan, ja käytämme tietoja uusien palvelujen kehittämiseen ja paremman asiakaskokemuksen tarjoamiseen. Aktivoimme asiakkaiden tunnistautumista ja sovelluksen käyttöä, jotta voimme palvella heitä paremmin.

Rikastuneemman asiakasdatan avulla voimme parantaa palvelutasoa, optimoida julkisen liikenteen tarjontaa ja tukea henkilökohtaisempaa asiointia ja ostamista eri kanavissa. Tavoitteenamme ei ole vain ymmärtää nykyisiä ja potentiaalisia asiakkaita, vaan tuottaa heille konkreettista arvoa, kuten personoitua palvelua, sujuvampaa arkea ja kohdennettua hyötyä.

4.1.2. Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti

Asiakaskokemuksen johtaminen on keskeinen kilpailukeinomme eli menestystekijämme. Helppoa liikkumista ihmisille tarkoittaa, että liikkuminen järjestyy asiakkaalle vaivattomasti ilman energiaa vievää suunnittelua tai päätöksentekoa. Tavoite on, että palvelu tunnistaa asiakkaan tilanteen, ehdottaa sopivimman vaihtoehdon ja yhdistää eri liikkumismuodot saumattomaksi matkaketjuksi. Informaatio, maksaminen ja liikkuminen toimivat yhtenä kokonaisuutena, joka mukautuu asiakkaan arkeen – ennakoivasti ja luotettavasti. Tavoitteena on kokemus, jossa asiakkaan ei tarvitse ajatella palvelua, vaan palvelu toimii hänen puolestaan.

Kohdistamme kehittämisen niihin kohderyhmiin, tilanteisiin ja asiakaspolun hetkiin, joissa helppous ratkaisee valinnan. Hyödynnämme dataa ja asiakasymmärrystä tunnistaaksemme sekä kasvupotentiaalin että käyttöä estävät kitkat. Keskitymme erityisesti asiakkaisiin, joiden käyttöä voidaan lisätä madaltamalla kynnystä ja hurmaamalla uusilla palveluilla. Näin rakennamme personoitua liikkumista, jossa palvelu mukautuu asiakkaan arkeen ja ohjaa sujuvasti oikeisiin valintoihin.

Johdamme asiakaskokemusta kokonaisvaltaisesti osana strategista johtamista. Asiakaskokemus ohjaa päätöksentekoa, priorisointia ja kehittämistä kaikilla tasoilla, eikä se rajoitu yksittäisiin palveluihin tai kosketuspisteisiin. Varmistamme, että kontaktipisteet ja palvelupolut toimivat saumattomasti ja johdonmukaisesti. Tämä kattaa niin sovellukset, lipunoston, asiakaspalvelun kuin matkustamisen sujuvuuden. Tavoiteltu asiakaskokemus toimii yhteisenä tahtotilana, joka yhdistää eri toiminnot ja ohjaa valintoja yli yksikkörajojen. Se on kiteytetty asiakkaille arvolupauksen muotoon.

Asiakasymmärrys ja tieto toimivat asiakaskokemuksen johtamisen pohjana. Hyödynnämme määrällistä ja laadullista asiakastietoa tunnistaaksemme asiakkaan kannalta kriittiset hetket ja kohdistamme kehittämisen sinne, missä vaikutus on suurin. Asiakaskokemusta johdetaan asiakaspolkujen ja kohtaamispiSTEIDEN kautta priorisoiden.

Mittarit tukevat johtamista ja tekemisen suuntaamista. Strategiakauden aikana kehitämme asiakaskokemuksen mittaristoa ja mittaamista edelleen, eritoten kosketuspisteissä. Vuonna 2026 aikana asiakasmittarit asiakaspolulta kiinnitetään strategiamittareihin. Vuosina 2028–2029 tavoitteena on johtaa asiakasarvoa entistä paremmin, jotta saadaan yhä parempi näkyvyys asiakaskokemukseen ja sen liiketoimintavaikutukseen.

Asiakaskokemuksen kehittäminen on yhteistä työtä ja osa arjen toimintaa. Kokonaisvaltaisesti johdettu asiakaskokemus auttaa tekemään parempia valintoja, kohdistamaan resurssit vaikuttavasti ja rakentamaan asiakkaille merkityksellisiä ja kestäviä palveluita.

Joukkoliikenteen lukuisat liikenteen poikkeusjärjestelyt ja liikennekatkot haastavat asiakaskokemusta ja asiakaspysyvyyttä strategiakaudella. Näiden aikana ja jälkeen asiakaspysyvyys ja joukkoliikenteeseen palaaminen pitää varmistaa. Myös lyhyemmissä liikenteen poikkeuksissa kehitämme sekä asiakasdatan hyödyntämistä ja poikkeustiedon kulkua, että sisäisiä prosesseja, jotta voimme vastata asiakkaiden odotuksiin joukkoliikenteen luotettavuudesta.

4.1.3. Parannamme matkustajaturvallisuutta systemaattisesti

Matkustajaturvallisuus kattaa asiakkaiden fyysisen ja psykologisen turvallisuuden koko matkaketjussa asemilla, pysäkeillä ja kulkuneuvoissa. HSL:n rooli on johtaa matkustajaturvallisuuden kehittämistä tietoon perustuen yhteistyössä kaupunkien, poliisin, liikennöitsijöiden ja muiden palveluntuottajien kanssa. Turvallisuus on olennainen osa helppoa liikkumista, sillä se rakentaa asiakkaiden luottamusta joukkoliikenteeseen ja vaikuttaa suoraan matkustuskokemukseen.

Strategiakauden aikana jatkamme jo käynnistettyjä käytännön toimenpiteitä ja rakennamme niiden päälle **yhtenäisempää turvallisuuden kokonaisuutta**. Vuonna 2026 laadittu matkustajaturvallisuuden tiekartta ohjaa työtämme koko strategiakauden ajan. Tiekartta kokoaa yhteen turvallisuuden tavoitteet, keskeiset kehittämistoimet, vastuut, seurannan ja mittarit sekä mahdollistaa turvallisuustyön vaiheittaisen ja vaikuttavan toimeenpanon. Tiekartta ohjaa toimintaamme strategiakaudella 2026–2029, ja sitä täydennetään tarpeen mukaan uusilla toimenpiteillä toimintaympäristön, turvallisuuden tilannekuvan ja yhteistyökumppaneilta saadun tiedon perusteella.

Vuonna 2027 painopisteenä on turvallisuuden tilannekuvan vahvistaminen, riskien tunnistaminen asiakaspolun eri vaiheissa sekä toimenpiteiden kohdentaminen sinne, missä niillä saavutetaan suurin vaikutus. Turvallisuustyössä hyödynnetään dataa, asiakaspalautetta, turvallisuuspoikkeamia ja tutkimustietoa, jotta kehittämistoimet perustuvat aidosti havaittuihin ilmiöihin eivätkä oletuksiin. Samalla varmistamme, että turvallisuustyölle on selkeät tavoitteet, vastuut ja mittarit, joiden avulla etenemistä voidaan seurata läpinäkyvästi. Vuonna 2028 etenemme tiekartan mukaisten toimenpiteiden toteutukseen ja arvioimme niiden vaikuttavuutta eri liikennemuodoissa ja toimintaympäristöissä. Turvallisuustyö ei ole irrallinen kehitysohjelma, vaan osa HSL:n johtamista, palveluiden kehittämistä, hankintojen ohjausta ja kumppaniyhteistyötä.

Vuonna 2029 tavoitteena on, että matkustajaturvallisuuden kehittäminen on vakiintunut osaksi HSL:n systemaattista johtamista ja kumppaniyhteistyötä, turvallisuustoimenpiteet kohdentuvat entistä tarkemmin todellisiin tarpeisiin ja asiakkaiden turvallisuuden tunne on vahvistunut koko matkaketjussa. Tämä on tärkeää myös siksi, että asiakaskokemuksen mittauksissa turvallisuuskokemus matkan aikana on tunnistettu yhdeksi niistä alueista, joissa on edelleen parannettavaa. Turvallisuuden systemaattinen kehittäminen vahvistaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, asiakkaiden luottamusta ja HSL:n kykyä tarjota helppoa ja kestävää liikkumista koko seudulle.

4.1.4. Kehitämme asiakaslähtöisiä ja helppokäyttöisiä lipputuotteita

Nykytila lipputuotteiden osalta on, että tyytyväisyys HSL:n matkalipun ostamisen helppouteen ja HSL:n lippuvalikoimaan on parantunut viime vuosina. 12/2025 NPS mittauksessa 88 % asiakkaista koki matkalipun ostamisen helpoksi ja 79 % mielestä HSL:n lippuvalikoima soveltui omiin liikkumistarpeisiin. Vastinetta rahalle -arvosana on mittauksissa heitellyt enemmän erityisesti ajankohtina, jolloin hintoja on nostettu. Erityisesti HSL-sovellusta käyttävät asiakkaat ovat tyytyväisiä lipun ostamisen helppouteen, soveluksessa kaikissa lipputuotteissa ostamisen kokee helpoksi yli 90 % käyttäjistä. Myös lähimaksussa lähes 90 % kokee ostamisen helpoksi.

HSL-korttiasiakkaiden tyytyväisyys on laskenut erityisesti vuoden 2024 aikana, mutta helppouden kokemus on vähitellen palautunut 2025 loppupuolelta alkaen, jolloin noin 80 % asiakkaista koki ostamisen helpoksi. Kaikkein vaikeimmaksi koetaan kertalippujen ostaminen myyntipisteistä tai automaateista ja viimeisimmässä mittauksessa näitä kanavia käyttävistä asiakkaista 66 % koki ostamisen helpoksi.

Kuluttaja-asiakkaiden merkittävimpiä lipun ostamisen kipupisteitä on lipun ostamisen monimutkaisuus ja kokemus hinnoittelusta. Asiakkaat toivovat edullisempaa matkustamista lyhyille matkoille, ilmaisevat turhautumistaan nykyisen lippujärjestelmän monimutkaisuuteen ja vaikeuteen ymmärtää vyöhykkeitä ja hinnoittelun eroavaisuuksia. Osa asiakkaistamme kipuilee lippujen ostotapojen kanssa sekä kokevat haastavaksi löytää saavutettavia palvelukanavia.

Selvitämme uutta. Suunnittelemme kokeilua vyöhykkeettömästä matkaperusteisesta hinnoittelumallista, jossa matkan hinnoittelu pohjautuu vyöhykkeiden sijaan matkan pituuteen ja muihin muuttujiin. Kokeilu koskisi vain erikseen valittua kokeiluryhmää ja kestäisi rajatun ajan. Kokeiltavassa palvelumallissa lipun valinta ja ostaminen ennakoon poistuisivat kokonaan ja matkan hinta laskettaisiin tehdyn matkan perusteella määriteltujen kriteerien mukaisesti. Asiakaskokeilussa selvitettäisiin mallin vaikutusta asiakaskokemukseen, asiakkaiden kokemaan helppouteen, vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön eri asiakassegmenteissä, sekä HSL:n lipputuloihin. Kokeilun tulosten perusteella päätettäisiin, lähdetäänkö jatkotyönä suunnittelemaan laajemmin HSL:lle soveltuvaa matkaperusteista hinnoittelua.

Suunnittelemme myös lähimaksun yhden vuorokauden hintakaton pilottia. Pilotissa tutkittaisiin lähimaksussa yhden vuorokauden hintakaton vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen. Kokeilu toteutetaan rajatusti vain lähimaksulla lippuja ostaville ja hintakattona suunnitellaan käytettävän vuorokausilipun hintaa hallituksen päätöksen mukaisesti. Kokeilun vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön, lipputuloihin ja asiakaskokemukseen arvioidaan vuonna 2027, jonka pohjalta tehdään päätöksiä hintakattojen laajemmasta soveltamisesta jatkossa.

Kehitämme olemassa olevia. Vuoden 2026 aikana kartoitetaan ja suunnitellaan myös olemassa olevien tuotteiden, alennuksien ja maksutapojen skaalaamista laajemmin digikanaviin siten, että ne saavuttaisivat yhä useamman sekä HSL-sovellus-, että HSL-korttiasiakkaistamme ja helpottaisi asiakkaidemme ostamista. HSL-korttilaisille tarjottavan laajemman tuotevalikoiman osalta on myös odotettavissa lisää lipputuloja. Toteutukseen valituilta toimenpiteiltä odotetaan vaikutuksia vuoden 2027 aikana. Asiakkaiden suosiossa olevia jatkuvia kausilipputilauksia ja tilausten hallintaa parannetaan asiakaspalautteiden perusteella tavoitteena helpottaa ostamista ja itsepalveluasointia.

Vuoden 2026 loppupuolelta alkaen otamme vaiheittain eri kanavissa käyttöön uusia maksamisen ratkaisuja, joka näkyy 2027 asiakkaille yhä laajempina maksamisen vaihtoehtoina eri kanavissa, sekä luotettavampana ja toimintavarmempana maksamisena.

Katsomme läpi laajasti toiselle lipun ostamisen haasteita läpi eri palvelukanavien ja pyrimme löytämään ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin. Pyrimme myös kokeilemaan ja arvioimaan ratkaisuja lipputuote-kohtaisesti tunnistettuihin haasteisiin. Suosimme uuden kehittämisessä kokeiluihin perustuvaa lähestymistapaa, jolla saadaan rajoitetulla riskillä kokeiltua muutosten todellisia vaikutuksia.

Mobiililippujen validointi lukijalaitteella mahdollistetaan. Yritysasiakkaiden merkittävin kipupiste on se, että QR-koodimuotoisia kerta- ja vuorokausilippuja voi käyttää vain paperisina. Vuoden 2026 aikana lukijalaitteelle rakennetaan valmius lukea puhelimen näytöltä yritysasiakkaiden QR-koodilippuja. Tämä tekee lippujen jakelusta yritysasiakkaille merkittävästi helpompaa ja luo HSL:lle mahdollisuuksia kerta- ja vuorokausilippujen yritysmyyntin kasvattamiseen.

Vuoden 2027 loppuun mennessä pyrimme ottamaan käyttöön mobiililippujen validoinnin lukijalaitteilla. Tämä näkyisi asiakkaille käytännössä siten, että HSL-sovelluksesta ostetut matkaliput validoidaan sinisissä busseissa nykyisen visuaalisen validoinnin sijaan lukijalaitteella. Kokonaisuutta voidaan alkaa toteuttamaan, kun HSL-sovelluksen taustajärjestelmä on siirretty tilipohjaiseen taustajärjestelmään, johon lukijalaitteet on kytketty. Aikataulu sisältää vielä epävarmuuksia ja tarkentuu siinä vaiheessa, kun taustajärjestelmän muutokset on tehty ja itse validointia päästään toteuttamaan. Tämän hetken alustavan aikataulun mukaan toteutus on mahdollista aikaisintaan vuoden 2027 loppupuolella, jolloin mahdolliset hyödyt realisoituvat käytännössä isommin vasta vuodesta 2028 alkaen. Lippujen validoinnin lukijalaitteella on arvioitu vähentävän liputta matkustamista sinisissä busseissa ja parantavan asiakaskokemusta jo nykyään lippuja ostaville matkustajille oikeudenmukaisuuden kokemuksen parantumisen myötä.

4.2. Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja

Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja -päämäärä tarkoittaa, että HSL uudistaa liikkumista mahdollistamalla kumppanien kytkeytymisen joukkoliikenteen palveluihin. HSL tähtää siihen, että kestävä liikkuminen on houkutteleva vaihtoehto myös autonomisen liikenteen ja muiden teknologisten murrosten aikakaudella. Panostamme matkaketjuihin heikentämättä joukkoliikenteen taloudellisia tunnuslukuja.

Autonomisessa liikenteessä HSL on tehnyt strategisen valinnan olla aktiivinen kokeilija, joka toteuttaa kokeiluja kumppanien kanssa. Huomioimme autonomisen liikenteen, jotta voimme myös tulevaisuudessa turvata mahdollisuuden järjestää taloudellisesti kestävä joukkoliikennettä ja jotta voimme varautua muuttuneeseen katutilan käyttöön.

Koska ihmisten liikkuminen on kokonaisuus ja koostuu muustakin kuin pelkästä joukkoliikenteestä, pyrimme mukauttamaan myös omia palveluitamme samaan suuntaan. Kytkeydymme saumattomammin HSL:n ulkopuolisten kumppanien kanssa saumattoman ovelta ovelle -liikkumispalvelun turvaamiseksi. Haluamme edistää kestävästä liikkumisesta kokonaisuudessaan – huomioiden kokonaiset matkaketjut, joissa muut liikkumispalvelut kytkeytyvät joukkoliikenteeseen.

Tulevaisuuden kestävillä matkaketjut kytkeytyvät selkeästi HSL:n vastuullisuustyöhön. Kestävän liikunnan edistämiseksi tavoittelemme joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen markkinaosuuden kasvua, tavoitteena saavuttaa 30,5 % joukkoliikenteen kulkutapaosuus sekä 61 % kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi tavoitteenamme on puolittaa HSL:n kokonaispäästöt suhteessa vuoteen 2024 verrattuna vuoteen 2029. Vähennämme päästöjä sekä liikenteen operoinnissa että osana hankintoja ja arvoketjua.

Vastuullisuuden näkökulmasta on tärkeää, että kumppaneiden valinnassa huomioidaan HSL:n eettiset toimintaperiaatteet toimittajille. Lisäksi panostamme riskienhallintaan ja huoltovarmuuteen sekä edistämme kiertotaloutta pidentämällä kalustomme käyttöikää.

4.2.1. Johdamme yhteisiä hyötyjä liikunnan toimijoiden kesken ja rakennamme tavoitteellisia kumppanuuksia selkeillä rooleilla

Kokonaisuus aloitetaan määrittelemällä keskeiset arvovirrat, ja siihen sisältyy markkinaymmärryksen vahvistaminen, riskien systemaattinen kartoittaminen sekä mahdollisuuksien tunnistaminen. Tavoitteena on skaalata tekemistä liiketoiminnallisesti merkittäväksi strategiakauden lopulla.

HSL tavoittelee aktiivista roolia eri liikunnan toimijoita yhdistävänä tahona ja alustana.

Kumppanuudet perustuvat yhteiseen arvонуontiin ja ihmisten kestävä liikunnan mahdollistamiseen. HSL:n vahvuutena on vahva asiakaskanta, käyttäytymisdata sekä kyky rakentaa pitkäjänteisiä ja strategisia kumppanuuksia, joissa roolit, vastuut ja yhteiset tavoitteet on määritelty selkeästi.

Kehitystyötä toteutetaan aluksi hallittujen pilottien kautta, joita viedään eteenpäin vaiheittain nykyisten HSL-palveluiden rinnalla. Pilotit mahdollistavat uusien liiketoimintamallien, teknologioiden ja yhteistyömuotojen testaamisen osana palvelukokonaisuutta ilman häiriöitä peruspalvelussa. HSL toimii kokonaisuudessa sekä mahdollistajana että koordinoijana, varmistaen yhteensovituksen olemassa olevien palveluiden ja uusien ratkaisujen välillä.

4.2.2. Kehitämme avointa tietorakennetta ja alustakyvykkyyttä

Kyse on teknisestä ja toiminnallisesta valmiudesta kehittää tietorakenteita ja alustakyvykkyksiä siten, että HSL kykenee rakentamaan ja kehittämään sujuvia matkaketjuja sekä toimimaan osana digitaalisen liikunnan ekosysteemejä. Tämä edellyttää pitkäjänteistä alustakyvykkyiden kehittämistä vuosina 2027–2028.

TTS-kaudella rakennetaan yhtenäinen alustakokonaisuus, jossa data, sovellus ja tietoturva-alustat toimivat teknologia- ja arkkitehtuuriohjauksen mukaisesti. Kehittämistyössä keskeistä on alustojen roolien ja vastuiden selkeä määrittely, yhteisten rajapintojen ja mallien määrittäminen sekä datan, sovellusten ja integraatioiden yhteensopivuuden varmistaminen. Lisäksi luodaan alustojen yhteinen hallinta- ja kehittämissmalli sekä vahvistetaan teknologia- ja arkkitehtuuriohjausta.

Tavoitteena on siirtyä yksittäisistä teknologiaratkaisuista hallittuun alustakyvykkyyteen, joka mahdollistaa matkaketjujen kehittämisen kokonaisuutena. Liikennemuotoja ja palveluita yhdistetään toimiviksi matkaketjuiksi yhteisten rajapintojen ja integraatiomallien avulla sekä varmistetaan, että matkaketjujen kannalta keskeinen tieto on yhteen toimivaa ja hyödynnettävissä eri järjestelmien välillä. Alustakyvykyys tukee turvallista yhteistyötä, palveluintegraatioita ekosysteemikumppaneiden kanssa ja parantaa sekä sisäisten toimijoiden että kumppaneiden kytkeytymistä HSL:n palveluihin.

4.2.3. Innovoimme ja luomme uusia tulonlähteitä

Rakennamme uusia tulonlähteitä kehittämällä liikumisen palveluja yhdessä kumppaneidemme kanssa. Hyödynnämme HSL:n vahvaa asemaa ja asiakaskantaa siten, että luomme arvoa sekä asiakkaille että yhteistyökumppaneillemme.

Käynnistämme valittujen kumppaneiden kanssa pilotteja, joiden avulla testaamme uusia palvelukonsepteja, ansaintamalleja ja yhteistyörakenteita erityisesti matkaketjuihin liittyvissä palveluissa. Näin selvitämme käytännössä, miten eri liikkumismuodot yhdistetään asiakaslähtöisesti ja taloudellisesti kestävästi osaksi HSL:n palvelukokonaisuutta. Kehitämme liiketoimintamalleja, jotka mahdollistavat kumppaneiden kytkeytymisen HSL:n digitaalisiin palveluihin. Tavoitteena on luoda skaalautuvia ratkaisuja, joissa kumppanit voivat tarjota palvelujaan osana HSL:n alustaa ja saavuttaa laajemman asiakaskunnan. Tämä avaa uusia tulovirtoja esimerkiksi palveluiden välityksestä, integraatioista ja yhteisistä asiakkuuksista.

Kehitämme Reittiopasta, HSL-sovellusta ja muita kanavia kohti **monipuolista liikumisen alustaa,** jossa kumppaneiden palvelut ovat saumattomasti asiakkaiden saavutettavissa. Tämä mahdollistaa uusien palvelujen kokeilun, personoitujen ratkaisujen tarjoamisen sekä personoidun datan hyödyntämisen liiketoiminnan kehittämisessä.

Uusien tulonlähteiden kehittämisessä korostuvat ketteryys, kokeilukulttuuri ja vaikuttavuuden mittaaminen. Seuraamme pilottien ja uusien liiketoimintamallien tuloksia systemaattisesti. Tavoitteena on myöhemmin skaalata toimivia ratkaisuja osaksi HSL:n vakiintunutta toimintaa. Näin varmistamme, että innovaatioista syntyy pysyvää arvoa sekä organisaatiolle että koko seudun kestäväälle liikkumiselle.

4.2.4. Yhdistämme kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi

TTS-kauden tahtotilana on edistää yhtenäisten matkaketjujen kehittämistä siten, että joukkoliikenne, kävely, pyöräily, mikromobilitteetti, yhteiskäyttöpalvelut ja liityntäpysäköinti nähdään **toisiaan tukevinä osina asiakkaan kokonaismatkassa.** Lähtökohtana on matkaketjujen sujuvuuden ja ymmärrettävyyden parantaminen HSL-alueella sekä edellytysten luominen palvelujen paremmalle yhteensovittamiselle.

Painopiste on yhteisen suunnan kirkastamisessa, matkaketjuajattelun vahvistamisessa ja kehittämistarpeiden tunnistamisessa, ei yksittäisiin ratkaisuihin sitoutumisessa. Digitaalisia ratkaisuja, hinnoittelua

malleja, liikkumisen ohjausta ja liityntäratkaisujen kehittämistä tarkastellaan osana kokonaisuutta. Liityntäpysäköinnin osalta pyöräliitynnän turvallisuuden parantaminen ja seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä nähdään edellytyksenä matkaketjujen potentiaalin hyödyntämiselle.

Rakennamme kumppaniverkoston, jonka avulla voimme tarjota asiakkaille sujuvia ovelta ovelle -ratkaisuja. Näissä ratkaisuissa yhdistyvät joukkoliikenne ja muut kestävät liikkumismuodot, kuten mikroliikkuminen ja jaetut palvelut. Samalla luomme edellytyksiä uusille ansaintamalleille, jotka perustuvat koko matkaketjuun yksittäisten matkojen sijaan.

4.3. Tuottavuudella tilaa uudistumiselle

HSL:n omistajaohjaus on määritellyt tavoitetasot HSL:n tuottavuuden parantamiselle ja talouden tasapainolle. Tavoittelemme vuosien 2026–2029 aikana noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta. Vastuullisena toimijana ja työpaikkana panostamme yhdessä tuottavuutemme parantamiseen. Näin mahdollistamme uudistumisen ja kasvun, vähentäen samalla liputtomuutta. Kehittämisen tehostamisen toimenpiteillä luomme kestävästä edellytyksestä kehityspanostuksemme tuottavuudelle.

Yksi HSL:n strategian 2026–2029 keskeisistä tavoitteista on omistajaohjauksen meille asettama 40 %:n subventioaste ilman infrakustannuksia tason tavoittelu vuoteen 2029 mennessä. Tämä tarkoittaa entistä tarkempaa tuottavuuden ja tehokkuuden huomioimista toiminnassa ja päätöksenteossa sekä lisätulojen hakemista. Aiomme panostaa investointeihin, jotka tuottavat kasvua.

Strategiatyön ohessa vuonna 2025 olemme käynnistäneet tuottavuushankkeen, jonka toimenpiteet voi jakaa kolmeen osa-alueeseen: 1) liikenteen operointiin, 2) teknologiaan ja HSL:n hankintoihin ja 3) omiin toimintoihin. Haemme yhteensä noin 29 miljoonan euron parannusta tuottavuuteen.

Liikenteen operoinnissa pyrimme parantamaan tuottavuutta kohdentamalla tarjontaa entistä paremmin vastaamaan kysyntää ja toisaalta tekemällä tarkoin harkittuja leikkauksia palveluun ja kohdennettuja linjojen lakkautuksia. Pyrimme myös turvaamaan lipputuloja esimerkiksi matkalippujen validointia kehittämällä. Teknologiaan ja HSL:n hankintoihin liittyen pyrimme karsimaan päällekkäisyyksiä järjestelmähankinnoissa. Omassa toiminnassa pyrimme entistä parempaan tehokkuuteen.

Vastuullisuus kytkeytyy tuottavuuteen siten, että huolehdimme kestävästä taloudenpidosta.

Käytämme julkisia varoja suunnitelmallisesti, tehokkaasti ja läpinäkyvästi. Kehitämme jatkuvasti oman toimintamme tuottavuutta ja toimintatapoja. Arvioimme investointiemme ja hankintojemme vaikuttavuutta ja tuottavuutta. Lisäksi huolehdimme henkilöstömme pitovoimasta panostamalla johtamiseen, vaalimalla työhyvinvointia sekä yhdenvertaisuutta ja monimuotoisuutta työyhteisössä.

4.3.1. Sopeutamme kustannusrakennetta muuttuvaan toimintaympäristöön

TTS 2027–2029 ei sisällä kustannustason nousuun liittyviä varaumia. HSL kantaa merkittävää taloudellista riskiä, jos inflaatio, korkotaso, energia- ja polttoainekulut, indeksisidonnaiset liikennöintikorvaukset tai laajat työmaajärjestelyt kehittyvät suunniteltua ja indeksien nousemista epädullisemmin. Taloudellista

liikkumavaraa kaventavat indeksikustannusten nousu ja liikennejärjestelmän rakenteellinen muutos. Kasvava raideverkko lisää kokonaiskustannuksia (mukaan lukien operatiiviset kustannukset) ja kaventaa mahdollisuuksia vastata muihin kustannuspaineisiin ilman vaikutuksia palvelutasoon, rahoitukseen tai lippujen hintoihin. TTS-kaudella on jo tehty merkittäviä säästö- ja sopeutustoimia. Liikenteen tarjontaa on kohdennettu uudelleen, palvelutasoa on karsittu harkitusti, tuottavuusohjelmalla tavoitellaan noin 29 miljoonan euron tuottavuusparannusta ja liikenteen operoinnissa noin 12 miljoonan euron pysyviä säästöjä vuoteen 2029 mennessä aiempiin kustannusennusteisiin verrattuna. Koska kustannusvarauksia ei ole, HSL:n mahdollisuudet reagoida kustannustason nousuun ilman uusia säästöpäätöksiä tai talousarvionmuutosta ovat erittäin rajalliset.

4.3.2. Optimoimme liikennettä datalähtöisesti liikkumisdatan perusteella

Liikennetarjonnan suuntaaminen ja tuottavuuden kehittäminen on osa jatkuvaa toimintaa. Tarjontaa pyritään lisäämään kysynnän mukaan kustannukset huomioiden ja kohdentamalla uudelleen kysynnän supistuessa.

TTS:n vuosien 2027–2029 aikana HSL-alueen joukkoliikennettä haastavat laajat poikkeusjärjestelyt. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät paikoitellen ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä korvataan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, mikä vaikuttaa lipputuloihin. Korvaavien järjestelyiden joukkoliikennetarjontaa kehitetään arvioidun kysynnän ja kerätyn asiakasymmärryksen pohjalta. Työmaat aiheuttavat poikkeusjärjestelyjä erityisesti juna-, metro-, raitiovaunu- ja bussiliikenteessä.

Joukkoliikennepalvelu paranee suunnittelukauden aikana raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä ja Kirkkonummella (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan uudelleenkohdentamalla nykyistä tarjontaa kustannustehokkuutta parantaen. Lähivuosien aikana matkustajalaskentalaitteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä tarjonnan muutoksia. Lisäksi tehostamme entisestään matkustajalaskennan tilastollista käsittelyä, puuttuvan datan paikkaamista ja tilastollista laajennusta suunnittelua mahdollisimman hyvin palvelevalla tavalla.

Osana strategian toteuttamista HSL:llä on käynnissä tuottavuushanke, missä liikenteen osalta tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen. Jo toteutetut toimenpiteet ennen vuotta 2027 kattavat kokonaisuudesta vuositasolla noin 3,8 miljoonaa euroa. Eriksen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Parannamme kykyämme hyödyntää liikenne- ja matkustustietoa liikenteen suunnittelussa, ohjauksessa ja päätöksenteossa. Datalähtöinen optimointi on suunnittelun keskiössä varmistaen joukkoliikenteen kustannustehokkaan järjestämisen lukuisten poikkeusjärjestelyidenkin keskellä. Suunnittelun tukena käytettäviä kustannustehokkuusmittareita kehitetään tavoitteena pystyä strategian aikana hyödyntämään muun muassa linjakohtaisia kannattavuuslukuja. Linjakohtaisten kannattavuuslukujen mahdollistuminen edellyttää päätöksiä muun muassa lippujen validoinnin laajuudesta.

4.3.3. Tehostamme kehittämisen toimintatapoja

Parantamalla kehittämistoiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta varmistetaan, että rajalliset resurssit kohdennetaan hankkeisiin, joilla on **suurin strateginen merkitys ja asiakasvaikutus**. Lisäksi tehostettu ja yhtenäinen kehittämisprosessi lyhentää aikaa ideasta toteutukseen, jolloin uudet palvelut ja parannukset saadaan nopeammin asiakkaiden hyödyksi. Yhtenäinen prosessi lisää myös kehittämistoiminnan läpinäkyvyyttä, mikä mahdollistaa selkeän raportoinnin ja arvon seurannan eli näkyvyyden kehityshankkeiden etenemiseen sekä niiden tuottamiin hyötyihin. Lyhyen aikavälin tavoitteena on, että kehittämisen hankekanta on mitoitettu käytettävissä olevien resurssien mukaisesti ja investoinnit ohjautuvat hallitusti kehittämisprosessin kautta.

Kehittämisen toimintatapojen tehostaminen vauhdittaa strategisten tavoitteiden toteutumista, tukee HSL:n uudistumiskykyä ja varmistaa, että kehittämisen tulokset luovat pysyvää arvoa niin asiakkaille kuin omistajille. Tämä luo kestäväää pohjaa organisaation tuottavuuden paranemiselle ja vapauttaa tilaa HSL:n uudistumiselle, mikä on strategisen päämäärän ”Tuottavuudella tilaa uudistumiselle” ydin.

4.3.4. Vahvistamme muutoskyvykkyttämme ja ketterää sopeutumista

Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys on priorisoitu strateginen menestystekijä vuodelle 2026, ja sen vahvistamista jatketaan vuonna 2027. Se on edellytys sille, että muut menestystekijät voidaan toteuttaa vaikuttavasti ja suunnitellussa aikataulussa. Menestystekijä mahdollistaa strategian toimeenpanon ja varmistaa, että HSL kykenee uudistumaan ja mukautumaan johdonmukaisesti nopeasti muuttavassa toimintaympäristössä.

HSL toimii ympäristössä, jossa teknologiset, lainsäädännölliset ja asiakaskäyttäytymisen muutokset edellyttävät nopeaa reagointia sekä kykyä sopeuttaa toimintaa jatkuvasti. Muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat HSL:n valmiutta tunnistaa muutokset ajoissa, tehdä tilanteeseen nähden oikeita valintoja ja viedä muutokset hallitusti, mutta ripeästi käytäntöön. Päätösten ja kokeilujen ketteryys sekä kyky muuttaa suuntaa tarvittaessa ovat keskeisiä kilpailukykytekijöitä.

Uuden aloittaminen perustuu strategiaan ja yhteiseen päätöksentekoon. Muutosta ei johdeta irrallisina hankkeina, vaan selkeänä kokonaisuutena, jossa tekemistä ohjataan strategiaan kytkeytyvänä portfoliona. Sopeutumisen ketteryys tarkoittaa myös kykyä arvioida tekemistä jatkuvasti: mitä jatketaan, mitä muutetaan ja mistä luovutaan. Tämä edellyttää toimivaa hallintomallia, joka tukee priorisointia, päätöksentekoa ja muutosten etenemistä tasalaatuisesti koko organisaatiossa.

Käytännössä muutoskyvykkyys ja sopeutumisen ketteryys tarkoittavat kykyä priorisoida, tehdä tietoisia valintoja, hyödyntää dataa päätöksenteossa, kokeilla uusia ratkaisuja ja mukauttaa toimintaa tilanteen

muuttuessa. Kun priorisointi toimii, resurssit ja energia kohdistuvat oikeisiin asioihin ja HSL keskittyy vaikuttavimpiin toimenpiteisiin. Muutoskyvykyys ja sopeutumisen ketteryys näkyvät konkreettisesti sujuvampana toimintana, parempana asiakaskokemuksena ja vahvempaa vaikuttavuutena. Muutoskyvykäs ja ketterästi sopeutuva HSL tietää, mihin suuntaan se on menossa, reagoi muutoksiin ajoissa ja vie muutokset määrätietoisesti osaksi arkea yhdessä henkilöstön kanssa ja mitattavin tuloksin.

4.3.5. Valjastamme datan, tekoälyn ja automaation mahdollisuudet

HSL valjastaa vuosina 2027–2029 tekoälyä ja dataa järjestelmällisesti asiakasarvon kasvattamiseen, liikenteen kustannustehokkuuden parantamiseen ja toiminnan tuottavuuden vahvistamiseen. Tavoitteena ei ole yksittäisten kokeilujen tekeminen, vaan pysyvän asiakas- ja kysyntäohjautuvan toimintamallin rakentaminen. HSL:n mittakaava tekee pienistäkin parannuksista merkittäviä. Siksi tekoälyn kehitystyö hyödynnetään ensisijaisesti siellä, missä vaikutus kohdistuu suoraan lipputuloihin, palvelutasoon, kuormituksen hallintaan, asiakaskokemukseen, suurimpien kustannuserien hallintaan ja tietotyön tuottavuuteen.

Tekoälyn tärkeimmät käyttökohteet jakautuvat kolmeen kokonaisuuteen. Ensinnäkin HSL vahvistaa kysynnän kasvua ja asiakkuuksien säilymistä hyödyntämällä asiakasymmärrystä, segmentointia ja AI-pohjaista markkinointia ja päätöksentekoa sovelluksissa, verkkopalveluissa ja lähimaksukanavassa. Tavoitteena on tunnistaa, missä segmenteissä lisämatkoja syntyy pienimmällä kustannuksella, vähentää ostamisen kitkaa ja tarjota oikea viesti tai palvelu oikeaan aikaan. Toiseksi HSL ottaa tekoälyä käyttöön liikenteen kysyntäennusteissa, kuormituksen ennakkoinnissa, kapasiteetin kohdentamisessa ja poikkeus-tilanteiden hallinnassa. Kolmanneksi HSL hyödyntää generatiivista tekoälyä asiakaspalvelun, palautteiden käsittelyn, tiedonhaun ja viestinnän tukena, jotta käsittelyajat lyhenevät, itsepalvelu lisääntyy ja häiriöviestintä muuttuu nykyistä osuvammaksi. Näissä kokonaisuuksissa on merkittäviä potentiaalisia hyötyjä lipputulojen kasvun, kustannussäästöjen, asiakaspalvelun tuottavuuden ja kitkan poistamisen myötä.

Tekoälyn täysimittaisen hyödyntämisen edellytyksenä on vahva data- ja päätöksentekokyky nykyisten digitaalisten järjestelmien päällä. HSL:n tavoitteena on koota yhteen myynnin ja maksamisen tiedot, matkustusdata, matkaleimaukset, reittihaut, reaaliaikainen häiriö- ja ajoneuvodata, asiakaspalvelu- ja palautedata sekä ulkoiset tiedot kuten sää, tapahtumat ja työmaat, joiden päälle rakentuu HSL:n AI-kyvykyksillä varustettu data-alusta. Teknisten ja datanhallinnallisten kyvykyksien ohella keskeistä on vastuullisuus: HSL:llä on kattavat politiikat tietoturvaan, tietosuojaan sekä tekoälyn käyttöön. Näiden toteutumisen varmistaminen sekä jatkuva ajantasaisena pitäminen on keskeinen kulmakivi HSL:n vastuullisessa tekoälyn hyödyntämisessä.

Vuosien 2027–2029 toimeenpanossa HSL:n painopiste on asiakas- ja kysyntämoottorissa sekä AI-avusteisessa asiakaspalvelussa. Erityisesti profilointiin, automatisoituun päätöksentekoon, datan minimointiin ja auditointiin liittyvät vaatimukset on rakennettava osaksi arkkitehtuuria ja toimintamallia alusta alkaen. Seuraavassa vaiheessa kysyntäennuste kytketään operatiiviseen suunnitteluun, asiakasviestintään ja kanavat yhteiseen mittausmalliin. Pidemmällä aikavälillä HSL voi hyödyntää tekoälyä myös kysyntäennusteissa, kuormituksen ja vaihtoyhteyksien haasteissa, suunnitteluvaihtoehtoissa ja tekoäly tukee poikkeusliikenteen ja häiriötilanteiden nopeaa suunnittelua.

HSL:n tavoitteena on, että tekoäly näkyy vuosina 2027–2029 konkreettisina hyötyinä asiakkaille ja omalle organisaatiolle: helpompana ostamisena, osuvampana häiriöviestintänä, tehokkaampana asiakaspalveluna sekä kysyntää vastaavana liikenteenä. HSL vahvistaa omaa kykyään tehdä päätöksiä tiedolla, ko-keilla hallitusti, mitata vaikutuksia ja kehittää palveluita läpinäkyvästi ja vastuullisesti.

4.4. Yhteiskunnallista vaikuttavuutta

Yhteiskunnallista vaikuttavuutta tarkoittaa, että toimimme aktiivisesti ja tietoon perustuen kestävän liik-
kumisen ja vastuullisuuden puolestapuhujana yhteiskunnallisessa päätöksenteossa tukien seudun kes-
tävää kehitystä.

HSL:n lipuilla tehdään yli 60 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. Lisäksi Helsingin seutu on koko maan elinvoiman veturi. HSL:n tärkeänä tehtävänä on ajaa omistajakuntiansa liikennepoliittisia tavoitteita valtakunnallisella tasolla. Koska HSL on osa niin monia matkoja ja niin monien arkea, meillä on merkittävä mahdollisuus parantaa kestävää liikkumista koko yhteiskunnan tasolla. Talous tulee myös tu-
levaisuudessa määrittämään suuresti HSL:n toimintaa ja koko Helsingin seudun liikennejärjestelmää, minkä vuoksi tärkeisiin päätöksiin kannattaa vaikuttaa asiantuntijatahona.

Olemme arvostettu ja monin paikoin johtava asiantuntija kaupunkijoukkoliikenteen ja liikenteen hankin-
nassa sekä seudun liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisessä. HSL:n tulee tehdä proaktiivista yhteistyötä omistajakuntien kanssa koko Helsingin seudun parhaaksi. Samalla meidän on vahvistettava yhteyttämme valtakunnallisiin toimijoihin. Pelkkä lainsäädäntöesitysten lausuntojen antaminen ei johda riittäviin tuloksiin kestävän liikennejärjestelmän edellytysten edistämiseksi.

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja vastuullisuus toimivat käsi kädessä. Keskiössä HSL:n vaikuttami-
selle on liikennejärjestelmäyhteistyö. TTS-kaudella 2027–2029 tunnistamme roolimme osana kestävän
liikkumisen ekosysteemiä ja teemme yhteistyötä paikallisten ja seudullisten toimijoiden kautta. Lisäksi
vaalimme pohjoismaista ja eurooppalaista yhteistyötä ja pidämme yllä avointa keskustelua sidosryh-
miemme suuntaan.

Panostamme myös pitkäkestoiseen vaikuttamiseen. Tekemällä tietopohjaista vaikuttamistyötä yli strate-
giakauden rajojen sekä panostamalla ennakointiin ja vaikutusten arviointiin takaamme sen, että yhteis-
työmme toimii saumattomasti myös jatkossa ja yhteiskunnallinen toimintaympäristö säilyy HSL:n toimin-
nalle otollisena.

4.4.1. Teemme tietopohjaista vaikuttamistyötä ja viestintää

HSL:n hallitus hyväksyi marraskuussa 2025 HSL:n vaikuttamisen kärkiteemat, jotka jakautuvat kol-
meen kokonaisuuteen: 1) Valtakunnallinen liikennepoliittikka ja -rahoitus tukee kestävän liikenteen kas-
vua ja kehitystä, 2) Liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta ja resilienssiä on kehitettävä systemaatti-
sesti ja 3) Uutta liikenneteknologiaa ja tehokkaita alustaratkaisuja edistetään hallitusti.

HSL:n vaikuttamistyön vuoden 2026 keskeisenä teemana on ollut Suomen vuonna 2027 julkaistavaan hallitusohjelmaan vaikuttaminen. Työ käynnistyi vuoden 2025 lopussa HSL:n hallituksen päätöksestä. Lisäksi HSL:ssä tehdään vaikuttamistyötä esimerkiksi seudullisen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä tai yhteistyössä jäsenkuntien kanssa sekä viranhaltija-, asiantuntija- että poliittisella tasolla.

Datan ja analyysien tuottaminen kestävä liikumisen tueksi on jo nyt oleellinen osa HSL:n toimintaa. Pyrimme tulevana vuosina parantamaan kykyämme tuottaa, jalostaa ja hyödyntää tietoa myös vaikuttamisen ja viestinnän välineenä. Vuoden 2026 aikana HSL käynnistää systemaattisen yhteiskunnallisen vaikuttamistyön, jonka tavoitteena on antaa tietoa ja näkemystä etenkin valtakunnan politiikan tueksi.

Vuonna 2027 pyrimme siihen, että hallitusohjelman sisältö on HSL:n tavoitteiden mukaista. Lisäksi tavoittelemme sitä, että MAL2027- ja liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistely ja päätöksenteko sen ohessa sujuvat hyvin ja HSL:n tavoitteet on huomioitu suunnitelmissa. Pyrimme pitämään puolueet ja virkakunnan informoituina ja nostamaan tärkeitä teemoja myös julkiseen keskusteluun.

Vuonna 2028 tavoittelemme maan hallituskauden hankkeiden etenevän Helsingin seudun liikennejärjestelmää tukevalla tavalla ja että seuraavan MAL-sopimuksen sisältö ja rahoitus ovat tavoitteiden mukaisia. Vuonna 2028 pyrimme myös vahvistamaan HSL:n vaikuttamista EU-tasolla ja suunnittelemme tähän toimenpiteitä. Vuonna 2029 aloitamme lisäksi valmistautumisen vuoden 2031 hallitusohjelmaan, jonka sisältöihin tarjoamme apua ja näkökulmia eri puolueiden vaaliohjelmien valmistelun yhteydessä.

4.4.2. Toteutamme laadukasta vaikutustenarviointia

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tulee laatia suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi SOVA-lain mukaisesti. Lain mukaan vaikutusten arvioinnin tulee vaikuttaa suunnitteluun. Suunnittelun tulee olla iteroituvaa sekä osallistavaa. Suunnittelun aikana toteutetaan lausuntokierrokset sekä arviointiohjelmasta että ympäristöselostuksesta. Myös MAL-suunnitelman liikenneosion vaikutukset arvioidaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin tavoitteena on tuoda esiin suunnitelman merkittävät vaikutukset etukäteen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin tavoitevuosi on 2045, mutta myös pidemmän aikavälin vaikutuksia (vuoteen 2060) tarkastellaan. Arvioinnissa hyödynnetään sekä liikenne-ennustemallilla tuotettavia numeerisia mittareita että muita menetelmiä. Tietoa suunnitelman vaikutuksista tuotetaan vaiheittain niin, että arviointi ohjaa prosessin aikana tehtäviä valintoja. Lähtökohdan arvioinnille muodostavat nykytilanne, päätettyjen toimenpiteiden myötä toteutuva tila (vertailupohja) sekä oletukset tulevista kehityssuunnista. Vaikutuksia tarkastellaan suhteessa MAL-suunnitelman tavoitteisiin sekä liikennejärjestelmän kehittämislinjauksiin, nykytilaan ja vertailupohjaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan iteroiden ja arviointia hyödyntäen pääasiassa vuoden 2026 aikana. Suunnitelmaluonnoksesta laaditaan arviointiselostus, johon kootaan yhteen suunnittelun aikana tuotettu arviointitieto, ja kuvataan vaikutuksia monipuolisesti arviointiohjelmassa esitetyistä teemoista. Vaikutusten arviointi valmistuu alkuvuodesta 2027.

SOVA-lain (2005/200/2 §) mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

- väestöön, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuri-perintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen
- aiemmissa kohdissa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Näistä aihealueista tunnistetaan ne teemat, joihin liikennejärjestelmäsuunnittelulla on toteutuessaan todennäköisesti vaikutuksia. SOVA-lain mukaisten ympäristövaikutusten arviointi sisällytetään osaksi arvioinnin kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tuottaa tietoa suunnitelman toteuttamisen merkittävistä vaikutuksista ja palvelee suunnitteluongelman ratkaisemista: eri vaiheissa tehtäviä valintoja, eri intressien yhteensovittamista ja haitallisten vaikutusten vähentämistä tai lieventämistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tuottaa tietoa, jota pystytään seudulla hyödyntämään suunnittelun ja päätöksenteon tukena. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin lisäksi kehitetään HSL:n kyvykkyyttä arvioida suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia monipuolisesti sekä hyödyntää liikenne-ennustemallia joukkoliikenteen tarkemman tason suunnitteluun.

4.4.3. Kehitämme ennakointikyvykkyyttämme

Strategisella ennakkoinnilla pyritään tulevaisuuden ymmärtämiseen ja erilaisten tulevaisuuskäsitysten soveltamista strategiaan, päätöksentekoon ja kehittämiseen. Strategisen ennakointikyvykkyyden kasvattamisella HSL pyrkii varautumaan tulevaan ja tunnistamaan toimintaympäristön muutoksista sekä uhkia että mahdollisuuksia, jotta toiminnan suuntaa voidaan tarvittaessa muuttaa. Ennakointikyvykäs organisaatio harjoittaa systemaattista, jatkuvaa tulevaisuuden kartoittamista osana johtamista ja toimenpiteiden suunnittelua. Sen avulla luodaan pohja tulevaisuuden kilpailuedulle.

HSL kehittää kykyään tunnistaa toimintaympäristön muutokset (kuten teknologiset innovaatiot, kulkutapamuutokset ja väestökehityksen vaikutukset, regulaatio) ajoissa ja arvioida niiden vaikutusta HSL:n toimintaan. Ennakointikyvykkyys vahvistaa kykyämme vaikuttaa tietopohjaisesti ja oikea-aikaisesti yhteiskunnallisessa keskustelussa ja päätöksenteossa. Se mahdollistaa myös muiden strategisten päämäärien saavuttamista esim. tunnistamalla ihmisten liikkumistarpeiden muutoksia.

2027–28 HSL tavoittelee systemaattisen, osallistavan ennakointityön mallin kehittämistä, jossa HSL:n toiminnalle keskeiset seurattavat aiheet ja epävarmuustekijät toimintaympäristössä tunnistetaan. Tuotetun tiedon tuottamisesta ja jakamisesta sovitaan. Ennakointityö tuottaa syötteitä riskien hallintaan, tuotteen palvelukehitykseen, uusiin bisnesmalleihin, vaikuttamisen agendalle sekä strategian päivittämiseen ja vuositavoitteisiin. Ennakointityö linkittyy riskienhallintaan, mutta tunnistaa myös uusia kasvun mahdolli-

suuksia ja tuottaa siten liiketoimintahyötyä. Se mahdollistaa myös osaltaan oikea-aikaisen vaikuttamisen: esimerkiksi regulaatioseurannan prosessi on reaktiivisen sijaan myös proaktiivinen. Strategiaa voidaan tarvittaessa päivittää, jos ennakointitieto antaa siihen aiheita.

Tavoitteena on, että vuoden 2029 lopussa HSL:llä on vahva vaikuttamissuunnitelma vaaliohjelmista seuraavaan hallitusohjelmaan, joka perustuu systemaattiseen ennakointiin. Pystymme syöttämään vaaliohjelmiin validoitua ennakointidataa tuoden näkemystä valtakunnan tason poliittiseen keskusteluun ja puolueiden hallitusohjelmatyöhön. Jatkuva ennakointi pohjustaa myös HSL:n seuraavaa strategiaa.

5. KÄYTTÖTALOUS- JA TULOSLASKELMAOSA

5.1. Talouden näkymä, riskit ja sopeutusvaihtoehdot 2027–2029

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 erittäin haastavana. Erityisesti raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt kasvattavat operointi- ja infrakustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti HSL:n maksuvalmius on heikentynyt aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättymisen seurauksena, mikä lisää talousarvion toteutumiseen ja kassanhallintaan liittyviä riskejä.

Talousarvioesitys perustuu skenaarioon, jossa lipputulotavoite on 418,5 milj. euroa ja kuntasubventiossa päästään keskimäärin 45,9 prosenttiin ilman infrakustannuksia talousarviovuonna 2026 (kuntasubventio keskimäärin 59,3 prosenttia ml. infrakustannukset). Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029. **Taloussuunnitelmaan sisältyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä, joiden toteutuminen voi vaikuttaa olennaisesti jäsenkuntien maksuosuuksiin, HSL:n rahoitusasemaan sekä palvelutason ylläpitämismahdollisuuksiin. Näitä riskejä pyritään hallitsemaan ennakoivalla talouden seurannalla, vaihteittaisella päätöksenteolla sekä säännöllisellä talousennusteiden päivittämisellä strategiakauden aikana.**

Vuonna 2027 merkittävin yksittäinen talouteen vaikuttava tekijä on Junatien metrosillan uusiminen, joka aiheuttaa noin seitsemän kuukauden metrokatkon. Metroliikennettä korvataan laajasti bussi- ja raitiolii- kenteellä, mutta tästä huolimatta palvelutaso ja asiakaskokemus heikkenevät merkittävästi. Metrokatkon arvioidaan lisäävän HSL:n operointikustannuksia noin 15 miljoonalla eurolla sekä vähentävän lipputuloja noin 15 miljoonalla eurolla. Lisäksi samanaikaiset rakennushankkeet, kuten Kruunusillat, Espoon kaupunkirata, Vantaan ratikka sekä useat katu- ja infratyöt, lisäävät kustannuspaineita koko strategiakauden ajan.

Taloussuunnitelman tulopohja perustuu riskiä sisältävään oletukseen keskimäärin noin 3,1 prosentin vuosittaisista lipunhintojen korotuksista sekä matkustajamäärien kasvun toteutumisesta. Mikäli kysynnän kehitys jää ennakoitua heikommaksi tai työmaiden vaikutukset asiakaskokemukseen pitkittyvät, muodostuu merkittävä riski lipputulojen toteutumiselle. Strategiakauden subventiotavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi kuitenkin vielä tätä suurempia hinnankorotuksia. Arvioiden mukaan vuoden 2027 noin 45,9 prosentin subventiotavoite ilman infraa edellyttäisi jopa noin 6 prosentin hinnankorotuksia. Taloudellisia riskejä hallitaan ennakoimalla hinnankorotusten vaikutuksia kysyntään sekä yhteensovittamalla hinnoittelua, palvelutasoa ja kustannuskehitystä pitkän aikavälin taloudellisen kestävyuden turvaamiseksi.

Talouden tasapainottamiseksi HSL on valmistellut useita tuottavuus- ja sopeutustoimenpiteitä. Liikenteen tarjontaan kohdistuvien tuottavuushankkeiden tavoitteena on saavuttaa noin 12 miljoonan euron vuosittaiset säästöt vuoteen 2029 mennessä. Lisäksi oman toiminnan kustannuksia hillitään henkilöstövähennyksillä, ostopalvelujen priorisoinnilla sekä kustannustehokkuutta parantavilla linjastosuunnitelmillä. Työmaavaraumien vähentäminen alkuperäisestä arviosta kasvattaa kuitenkin riskiä liikenteen täsmällisyyden heikkenemisestä, ja voi käytännössä johtaa vuorovälien lisäharventamiseen tilanteissa, joissa liikenne hirstuu merkittävästi rakennustöiden vuoksi.

Mikäli kustannuskehitys toteutuu ennakoitua heikompana tai lipputulot jäävät tavoitteista, HSL:llä on käytännössä käytettävissään kolme keskeistä tasapainottamiskeinoa: lipunhintojen korottaminen, palvelutason heikentäminen tai kuntien subvention kasvattaminen. Kaikki vaihtoehdot sisältävät merkittäviä vaikutuksia sekä matkustajiin että omistajakuntiin. Hintojen korotukset voivat heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää kysyntää, palvelutason heikennykset vaikuttavat suoraan asiakaskokemukseen ja saavutettavuuteen, ja subvention kasvattaminen lisää jäsenkuntien taloudellista raskautta. Näistä syistä talouden tasapainottaminen edellyttää vaiheittaista ja ennakoivaa päätöksentekoa koko strategiakauden ajan. Hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti päätöksenteossa korostuvat vaikutusten ennakkoarviointi, avoimuus, oikea-aikainen tiedonsaanti sekä jäsenkuntien kanssa tehtävä yhteistyö.

Vuoden 2027 talousarvioon liittyy poikkeuksellisen suuri epävarmuus, minkä vuoksi talousarviomuutosten ja rahoitustarpeiden uudelleenarvioinnin mahdollisuus strategiakauden aikana on merkittävä. HSL seuraa talouden toteumaa, matkustajakehitystä sekä suurten inframuutosten vaikutuksia tiiviisti osana jatkuvaa riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa. **Tarvittaessa varaudutaan lisäsopeutustoimenpiteisiin, talousarviomuutoksiin sekä jäsenkuntien kanssa käytäviin jatkoneuvotteluihin taloudellisen vakauden turvaamiseksi. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, että talouden tasapainottamistoimenpiteet toteutetaan hallitusti siten, etteivät ne vaaranna HSL:n toiminnan jatkuvuutta, palveluiden turvallisuutta tai strategisten tavoitteiden saavuttamista.**

5.2. Talousarvion sitovuus

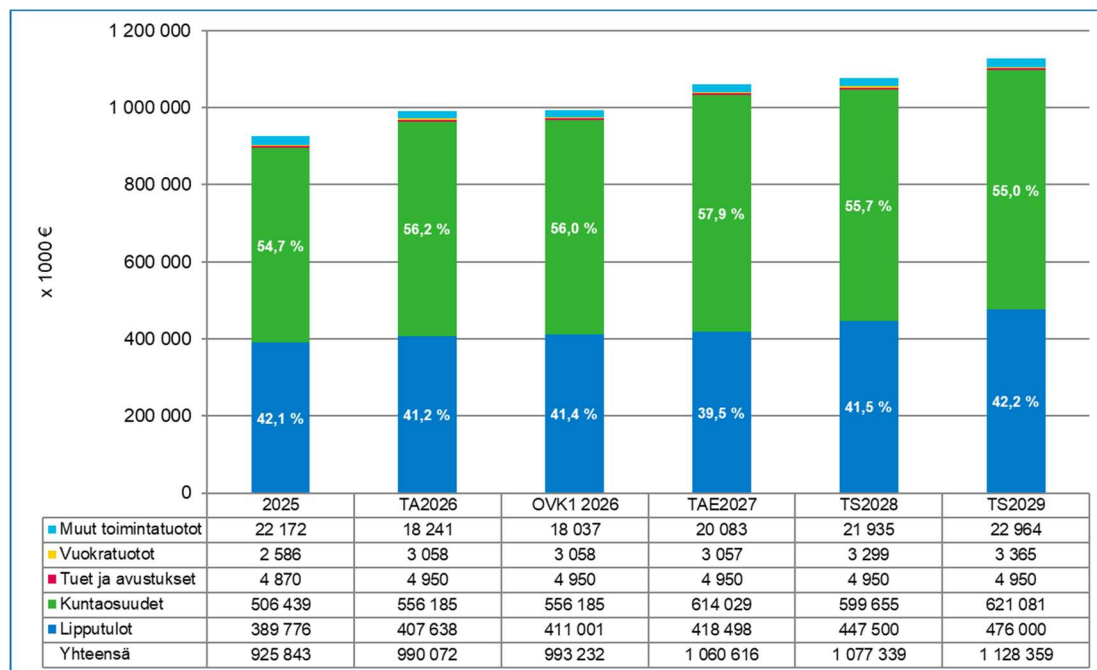
Talousarvion sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa noudatetaan hyväksyttyä talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1. Sitovat erät TAE2027

	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	ERO OVK1 2026 / TAE2027	
Toimintamenot	989 925 000 €	992 428 361 €	1 044 740 303 €	52 311 942	5,3 %
Investointimenot	25 400 000 €	22 000 000 €	24 000 000 €	2 000 000	9,1 %
Kuntaosuudet	556 185 000 €	556 185 000 €	614 028 903 €	57 843 903	10,4 %

5.3. Toimintatulot

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.



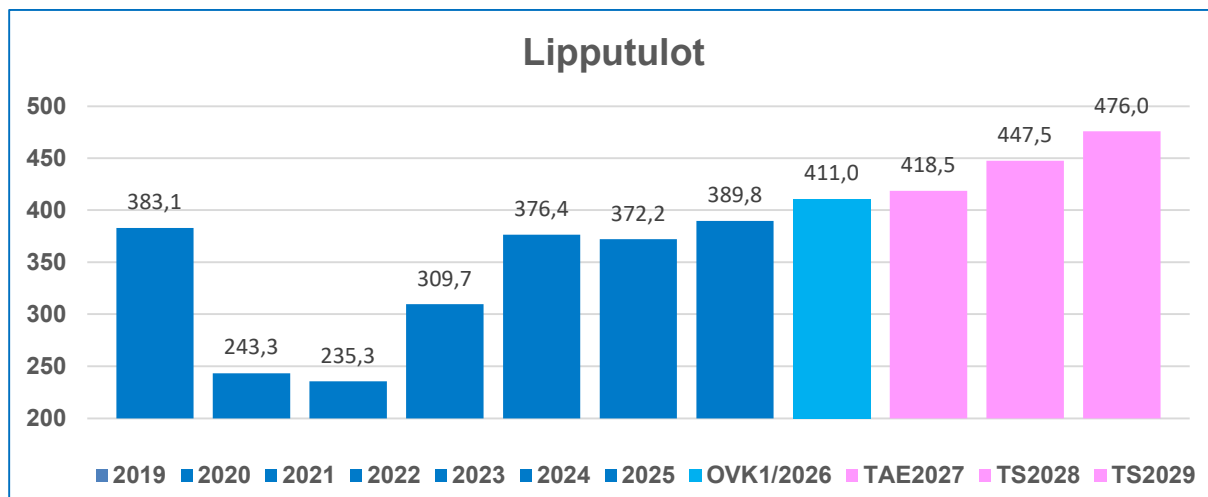
Kuva 2. Toimintatulot 2025–2029

5.3.1. Lipputulot

Vuoteen 2029 mennessä lipputulojen tulisi kasvaa vähintään 476,0 miljoonaan euroon, jotta subventio-taso kasvavien kustannusten myötä olisi tavoitteen mukainen. Joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat hinnoitteluakin merkittävämmiin matka-aika ja vaiva, joita työmaat TTS-kauden aikana haastavat. Merkittävien työmaiden aiheuttamat kustannukset ja lipputulomenetykset ovat huomattavia, erityisesti vuonna 2027 junatien katkon vuoksi.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputulota yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite on laskettu keskimääräisellä 3,1 prosentin hintojen korotuksella ja strategisilla kasvutoimenpiteillä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluva vuoden 2026 ennustetta (OVK1) suurempi. Vuonna 2028 lipputulot on arvioitu 447,5 milj. euron mukaisiksi ja vuonna 2029 476,0 milj. euron mukaan. Vuonna 2028 lipputulo kasvaa +29,0 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen ja vuonna 2029 +28,5 milj. euroa verrattuna edelliseen vuoteen. Luvut sisältävät hinnankorotusten, väestönkasvun ja matkustajamäärien muutokset, työmaiden ja erityisesti ratakatkojen vaikutukset, sekä kuluttaja- ja yritysmyyntin kasvuodotukset.

Epävarmuutta lipputulojen todelliseen toteumaan aiheuttavat hintajouston todellinen toteuma hintojen korotuksissa, merkittävien ratakatkojen todelliset vaikutukset ja niistä palautuminen, sekä väestönkasvuun ja hinnoittelun muutoksiin perustumattomat kasvuodotukset kuluttaja- ja yritysmyyntissä, joita sisältyy kumulatiivisesti 2027 vuoden lipputuloihin +7,2 milj. euroa, 2028 +9,7 milj. euroa ja 2029 +19,8 milj. euroa, eli yhteensä TTS-kaudella +19,8 milj. euroa.



Kuva 3. Lipputulot 2019–2029

Lipputulot vyöhykkeittäin 2027

- AB vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 273,2 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 65,3 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 67,5 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 16,1 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 21,6 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5,2 %.
- ABCDE vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 2,7 miljoonaa euroa. ABCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,6 %.
- BC vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 40,1 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 9,6 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 3,7 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,9 %.
- BCDE vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 0,3 miljoonaa euroa. BCDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 8,4 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2,0 %.
- CDE vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 0,2 miljoonaa euroa. CDE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on alle 0,04 %.
- DE vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan 0,9 miljoonaa euroa. DE lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 0,2 %.

5.3.2. Kuntaosuudet 2027–2029

TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien keskimääräinen subventio ilman infrakustannuksia toteutuisi noin 40,0 prosentin keskimääräisellä tasolla strategiakauden päättyessä vuonna 2029 (subventioprosentti on 56,5 infrakustannukset huomioiden).

Alustavan talousarvion mukaan kunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 59,3 % kuntaosuuksiin kohdistetuista talousarviovuoden 2027 kustannuksista. Toimintasuunnitelmavuosien subventioasteet asettuvat 57,1 %

(TS-2028) ja 56,5 % (TS-2029). **Ilman infrakustannuksia keskimääräinen subventioaste on 45,9 % vuonna 2027, 42,0 % vuonna 2028 ja 40,1 % vuonna 2029.**

Taulukko 2. Kuntaosuudet **ennen** edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2019–2029

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49,0	2,6	6,2	3,0	2,3	0,3	352,9
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4	6,9	3	3	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022	199,8	99,9	1,2	50,9	2,4	5,5	2,7	3,2	0,2	365,7
2023	215,1	148,0	1,9	52,1	2,8	8,2	3,4	4,0	0,8	436,3
2024	258,5	160,7	1,9	66,2	3,9	8,2	3,8	4,4	1,5	509,0
2025	301,3	160,6	2,4	67,0	3,6	7,1	4,1	4,9	1,5	552,5
2026 TA	318,2	159,0	2,1	71,0	3,7	7,4	3,8	4,2	1,4	570,8
2027 TAE	353,9	164,8	2,7	73,8	3,2	7,4	4,1	4,9	1,8	616,7
2028 TS	343,2	167,4	2,8	67,3	3,1	7,5	4,0	4,9	2,2	602,3
2029 TS	360,0	166,8	2,8	72,2	3,3	7,3	3,9	5,1	2,2	623,7

Talousarvioennusteen 2027 kuntaosuudet ilman infrakustannuksia olisivat 358,6 milj. euroa, jolloin subventioaste olisi keskimäärin 45,9 %.

Taulukko 3. Kuntaosuudet **ennen** ed. vuosien ali- ja ylijäämää TAE2027 **ilman infrakustannuksia**

	Hel-sinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2027 TAE	217,4	67,5	2,1	55,3	1,9	5,0	3,6	4,3	1,7	358,6
Subventio -%	47,8 %	44,0 %	52,1 %	44,7 %	14,3 %	35,0 %	51,6 %	45,7 %	75,1 %	45,9 %

Kertyneiden ylijäämien käyttö

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 on laadittu siten, että jäsenkuntien ylijäämien käytössä ja alijäämien veloituksessa on huomioitu HSL:n ensimmäisen osavuositarkastuksen mukainen arvio 31.12.2026 käytettävissä olevista yli-/alijäämistä. Ennusteen mukaiset ylijäämäkertymät vähentävät laskutettavia kuntaosuuksia TTS-kauden aikana ja alijäämät lisäävät laskutettavia kuntaosuuksia.

Ennusteen (osavuositarkastus 1/2026) mukaan 31.12.2026 edellisiltä vuosilta kertyneitä ylijäämiä on käytettävissä kustannusten kattamiseen 7,9 milj. euroa. Ylijäämiä esitetään talousarvioesityksessä 2027–2029 käytettäväksi vuosittain 2,6 milj. euroa (Helsinki: -1,7 milj. euroa alijäämää, Espoo 1,9 milj. euroa ylijäämää, Kauniainen 13 k€ alijäämää, Vantaa 1,3 milj. euroa ylijäämää, Kerava 0,5 milj. euroa ylijäämää, Kirkkonummi 0,8 milj. euroa ylijäämää, Sipoo 0,2 milj. euroa alijäämää, Tuusula 0,1 milj. euroa alijäämää, Siuntio 0,1 milj. euroa ylijäämää). Yli-/alijäämäennusteet 31.12.2026 alla taulukossa.

Taulukko 4. Yli-/alijäämäennuste 31.12.2026

					Käyttö kuntaosuuksissa TTS-kaudella 2027–2029 (jaettuna 3. vuodelle)		
€	Tilinpäätös 2025	Käyttö-suunnitelma TA2026	Käyttöennuste, OVK1/2026	Ennuste yli-/alijäämistä 31.12.2026	2027	2028	2029
Helsinki	-6 420 781	2 159 372	1 451 738	-4 969 043	-1 656 348	-1 656 348	-1 656 348
Espoo	16 990 741	-11 218 742	-11 349 770	5 640 972	1 880 324	1 880 324	1 880 324
Kauniainen	542 794	-144 932	-584 479	-41 685	-13 895	-13 895	-13 895
Vantaa	4 495 854	-3 858 729	-487 020	4 008 834	1 336 278	1 336 278	1 336 278
Kerava	2 087 300	-460 329	-452 231	1 635 069	545 023	545 023	545 023
Kirkkonummi	2 797 475	-348 662	-462 677	2 334 799	778 266	778 266	778 266
Sipoo	-170 988	-34 825	-296 258	-467 246	-155 749	-155 749	-155 749
Tuusula	1 043 206	-541 732	-1 443 855	-400 649	-133 550	-133 550	-133 550
Siuntio	570 163	-171 782	-371 405	198 759	66 253	66 253	66 253
Yhteensä	21 935 765	-14 620 362	-13 995 955	7 939 810	2 646 603	2 646 603	2 646 603

5.3.3. Muut tulot

Muita kuin lippu- ja kuntaosuustuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 26,8 milj. euroa vuonna 2027.

Valtion suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen osuudeksi on arvioitu yhteensä 4,8 milj. euroa vuosina 2027–2029. Tuki on kohdistettu jäsenkuntien kuntaosuuteen asukaslukujen suhteessa.

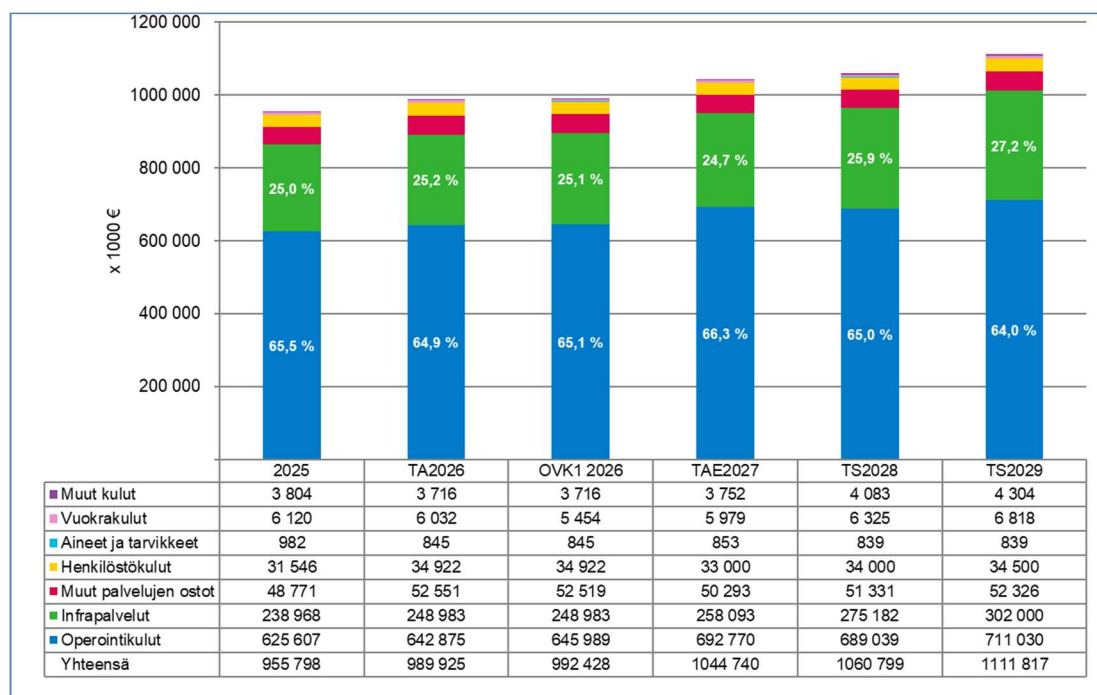
Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän n. 9–10 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029. Tarkastusmaksutulot on budjetoitu voimassa olevan 100 euron tarkastusmaksun mukaisina. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä 3,3–3,8 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029.

Muita tuottoja arvioidaan saatavan 13,9 milj. euroa vuonna 2027, 14,9 milj. euroa vuonna 2028 ja 15,2 milj. euroa vuonna 2029. Mainostuottojen osuus muista tuloista on 6,5 milj. Vuokratuloja saadaan ajoneuvojärjestelmän laitteista, kuljettajien taukotilojen edelleen laskutuksesta ja toimitilojen ulosvuokrauksesta yhteensä 3,1 milj. euroa vuonna 2027. Vuonna 2028 vuokratuloja arvioidaan saatavan 3,3 milj. euroa ja vuonna 2029 3,3 milj. euroa. Muut tulot koostuvat matka- ja kankakorttien myynnistä, erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

5.4. Toimintamenot

Toimintamenot ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa vuonna 2027, 1060,8 milj. euroa vuonna 2028 ja 1111,8 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 toimintamenoista 66,3 % on liikennöinnistä maksettavia operointikustannuksia, 24,7 % infrakorvauksia ja 9,0 % muita kuluja.

Vuosien 2027–2029 toiminta- ja taloussuunnitelmassa tavoitellaan talouden tasapainoa. Kasuvat infrakustannukset nostavat HSL:n menoja nopeammin kuin lipputulot kehitys nostaa tulopuolta, joten talouden tasapainoa on haettava sekä operointikustannuksia että muita kustannuksia karsimalla.



Kuva 4. Toimintakulut 2025–2029

5.4.1. Palvelujen ostomenot

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.

5.4.1.1. Liikennöinnistä maksettavat korvaukset

Liikennöinnistä maksetaan suoria operointikuluja vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % toimintamenoista. Operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029. Huom. kuntaosuuslaskelmissa liikennöitsijöille maksettaviin eriin lasketaan mukaan muista operointiin liittyviä kustannuksia vähennettynä tuloilla.

Operointikustannusten osalta kustannustehokkuutta tavoitellaan harventamalla ja mahdollisesti lakkauttamalla heikolla kustannustehokkuudella suorittavaa liikennettä. Tämä tarkoittaa mahdollisesti yksittäisten linjojen kokonaisia lakkautuksia ja hiljaisempien ajankohtien liikenteen karsimista eri puolilla seutua. Tuottavuushankkeen mukaan tehtävät leikkaukset ja bussiliikenteen kehittämistoimenpiteiden lykkääminen aiheuttavat negatiivisia vaikutuksia asiakaskokemukseen täsmällisyyden heikentyessä, kapasiteetin epäoptimaalisen mitoituksen tai yksinkertaisesti poistuvan palvelun myötä. Kaikki tehtävät toimenpiteet tullaan kohdentamaan siten, että vaikutus HSL:n strategiassa määriteltuihin tavoitteisiin olisi mahdollisimman pieni.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 391,4 milj. euroa vuonna 2027. Operointikustannusten ennuste sisältää varauksia työmaihin ja poikkeusjärjestelyihin yhteensä +20,0 milj. euroa, josta merkittävin on junatien metrokatkon vaikutus (+10,4 milj. euroa). Kasvu vuoteen 2026 verrattuna johtuu pääosin indeksikorotuksista (+19,6 milj. euroa) sekä laajoista työmaista ja niiden aiheuttamista poikkeusliikennejärjestelyistä (+4,7 milj. euroa).

Toisaalta aikataulunmukaisen liikenteen suoritteet vähenevät vuodesta 2026 vuosittain aina vuoteen 2029 saakka tuottavuushankkeen liikenneleikkausten vuoksi, mikä vähentää operointikustannuksia suunnitellun liikenteen osalta. Kuntaosuuksissa bussin operointikustannuksiin sisältyvät lisäksi Ojangan bussivarikon vuokrat (+1,6 milj. euroa), muut tukipalvelut (+0,9 milj. euroa), ostoliikenteen edelleen laskutus (-1,3 milj. euroa) sekä kuljettajien tauko- ja sosiaalililat (netto +0,1 milj. euroa).

Vuonna 2028 työmaiden ja poikkeusliikenteen kustannusten arvioidaan olevan +12,2 milj. euroa. Suurimmat erät ovat Vantaan ratikan rakentamisen aikaiset järjestelyt (+2,0 milj. euroa) sekä Länsi-Helsingin raitioteiden rakentamisen aiheuttamasta bussiliikenteen hidastumisesta syntyvät kustannukset (+1,7 milj. euroa). Vuonna 2029 vastaavien varausten arvioidaan laskevan 7,4 milj. euroon työmaiden vähentyessä. Bussiliikenteen kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 374,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 366,8 milj. euroa vuonna 2029.

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 62,2 milj. euroa vuonna 2027. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +4,1 % ja junapäivien yksikköhintojen osalta keskimäärin +5,1 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Toisaalta linjakilometrien yksikköhintojen arvioidaan taas laskevan keskimäärin -7,3 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon. Junatien metrokatkon takia vuoden 2027 ajettavien linjakilometrien määrän ennustetaan olevan noin 940 000 kilometriä vähemmän kuin vuonna 2026. Tämän vaikutus liikennesuoritteisiin arvioidaan olevan -2,6 milj. euroa. Toisaalta metrokatkosta aiheutuva kompensatiokulu on +2,9 milj. euroa. Lisäksi metrovarikon osalta arvioidaan kustannusten nousua +1,5 milj. euroa. Vuonna 2028 metroliiikenteen kustannuksiksi arvioidaan 63,7 milj. euroa ja vuonna 2029 64,9 milj. euroa.

Raitioliiikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 92,7 milj. euroa. Kustannustason arvioidaan nousevan linjatuntien osalta keskimäärin +3,8 % vuonna 2027 verrattuna nykytasoon, mutta laskevan linjakilometrien yksikköhintojen osalta keskimäärin -1,6 %. Vuonna 2027 kustannuksia nostavat lisääntyvät liikennesuoritteet (+7,1 milj. euroa) sekä kaluston pääomakorvaukset (+3,3 milj. euroa) lähinnä uusien Kruunusiltojen raitiolinjalisäysten seurauksena. Lisäksi liikenneohjauskeskuksen vartiointikustannusten arvioidaan nousevan +0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 raitioliiikenteen kustannuksiksi arvioidaan 97,6 milj. euroa ja vuonna 2029 118,1 milj. euroa.

Pikaraitioliiikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 26,2 milj. euroa. Kustannukset nousevat arviolta +16,8 % suhteessa vuoden 2026 ennustearvioon nähden sekä +9,7 % 2026 talousarvioon nähden. Kustannusten nousua selittävät pikaraitioiden huoltosopimus, joka kasvaa +3,2 milj. euroa vuoden 2026 talousarvioon nähden. Toisaalta kustannusten nousua kompensoivat kiinteät kustannukset, joihin kuuluvat muun muassa varikkojen vuokra- ja ylläpitokustannukset, jotka laskevat -0,7 milj. euroa. Vuonna 2028 kustannusten arvioidaan olevan 27,6 milj. euroa ja vuonna 2029 31,9 milj. euroa.

Lauttaliikenteen operointikustannusten arvioidaan vuonna 2027 olevan 7,1 milj. euroa, vuonna 2028 7,3 milj. euroa ja vuonna 2029 9,0 milj. euroa. Lauttaliikenteen kustannustasoa nostaa erityisesti polttoaineen hinnan nousu. Polttoainekustannus kuuluu suoraan lauttasopimuksen piiriin ja heijastuu siten suoraan lautan operointikustannuksiin.

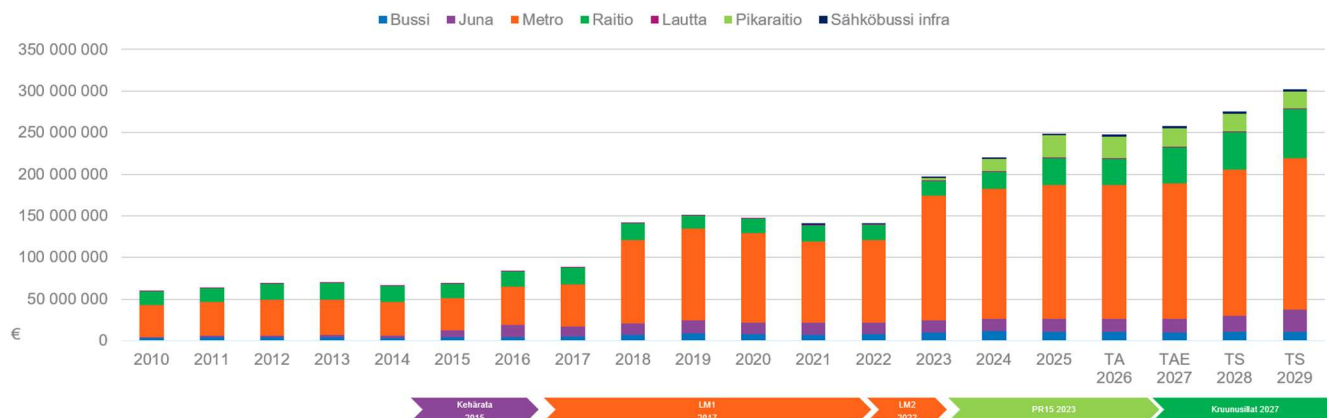
Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2027 yhteensä 113,2 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,9 milj. euroa. Vuonna 2028 junaliikenteen operointikustannuksiksi arvioidaan yhteensä 118,9 milj. euroa sekä 120,4 milj. euroa vuonna 2029. Vuonna 2027 junakalustoyhtiön vuokrat ovat 35,0 milj. euroa. Vuokrien arvioidaan nousevan vuosina 2027–2028 siten, että vuonna 2027 ne ovat 36,5 M€ ja vuonna 2028 35,2 M€. Vuoden 2027 normaalia suurempi kasvu selittyy korkotason nousulla. Vuonna 2027 junaliikenteen operoinnin kasvusta 1,9 milj. euroa johtuvat suoritteiden lisääntymisestä ja 2,5 milj. euroa indeksikorotuksista. Kasvua selittävät lisäksi aiemmin mainittu junakalustoyhtiön vuokrien nousu sekä muiden korvausten kasvu.

5.4.1.2. Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Erillisissä sopimuksissa sovittuun joukkoliikenteen infraan ei lueta operointikalustoa, varikkoinfraa, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infraa, kuljettajien sosiaali-tiloja, liityntäpysäköinnin infra, liiketiloja eikä mainospaikkoja.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen **määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen** yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisu siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijiämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.



Kuva 5: Infrakustannusten kehitys 2010-2029

Vuonna 2027 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 258,1 milj. euroa. Kunnat ovat ilmoittaneet itse infralaskutuksensa. Kuntien HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 141,4 milj. euroa
- Espoo 101,4 milj. euroa
- Vantaa 12,2 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,3 milj. euroa
- Kauniainen 0,2 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa, Helsingissä ja Vantaalla sijaitsevien sähköbussien latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 2,6 milj. euroa vuonna 2027. Kustannukset sisältävät varaukset kannustesiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman latausinfraan kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä. Keravalla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntioilla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset ovat suunnitelmavuosina 2028–2029 vuosittain keskimääräisesti noin 288,6 milj. euron luokkaa. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin.

Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Mikäli hintoja taas korotetaan, johtaa se matkustajamäärien vähenemiseen ja siihen, että infrahankkeista ei saada täysimääräistä hyötyä, kun käyttäjiä on vähemmän.

5.4.1.3. Muut ostopalvelut

Muiden palvelujen ostoihin käytetään vuonna 2027 50,3 milj. euroa. Laskua vuoden 2026 ennusteeseen verrattuna on 2,2 milj. euroa (-4,2 %). Muiden palvelujen ostoihin käytetään 51,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

ICT-käyttöpalveluiden kustannukset (28,9 milj. euroa vuonna 2027) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden kustannusten arvioidaan laskevan noin 2 milj. euroa (-6,5 %) verrattuna vuoden 2026 ennusteeseen. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaihteittain toteutetun perusjärjestelmäuudistuksen, jossa aiempi lipunmyynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmä muutettiin tukemaan strategian mukaisia tavoitteita, aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen tämän vuoden aikana.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään tukemaan kehitystä ja operointia, niiltä osin kuin katsotaan ettei kyseinen osaaminen ole HSL:n ydinosaamista. Tämä tehdään strategisesti ja taloudellisesti järkevimmällä mahdollisella tavalla. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään vuonna 2027 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Lipunmyyntipalkkioihin sekä maksukorttiprovisioihin on arvioitu vuonna 2027 4,1 milj. euroa. Terveyspalveluihin arvioidaan käytettävän 0,6 milj. euroa. Varauma sisältää työterveyshuollon palvelut. Koulutuspalveluihin arvioidaan käytettävän 0,5 milj. euroa, jolla kustannetaan henkilöstön koulutuksia ja seminaareja.

Vartiointipalveluihin arvioidaan käytettävän vuonna 2027 1,0 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä. Nämä vartiointipalvelut ovat HSL:n suoraan maksamia vartiointipalveluita ja vartioinnin kustannuksia sisältyä lisäksi operointikustannuksiin.

Koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluihin arvioidaan käytettävän vuonna 2027 2,1 milj. euroa. Varaus sisältää muun muassa ajoneuvolaitteiston, lukijalaitteiden, lippuautomaattien ja näyttöjen ylläpitoon liittyviä kustannuksia.

Muihin palveluihin arvioidaan käytettävän yhteensä 2,8 milj. euroa vuonna 2027. Tämä ryhmä sisältää muun muassa staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyviä palveluita, kuten majoitus- ja ravitsemispalvelut, matkustuspalvelut ja sekä henkilöstön lounasedun.

Taulukko 5. Muut palveluostot 2025–2029

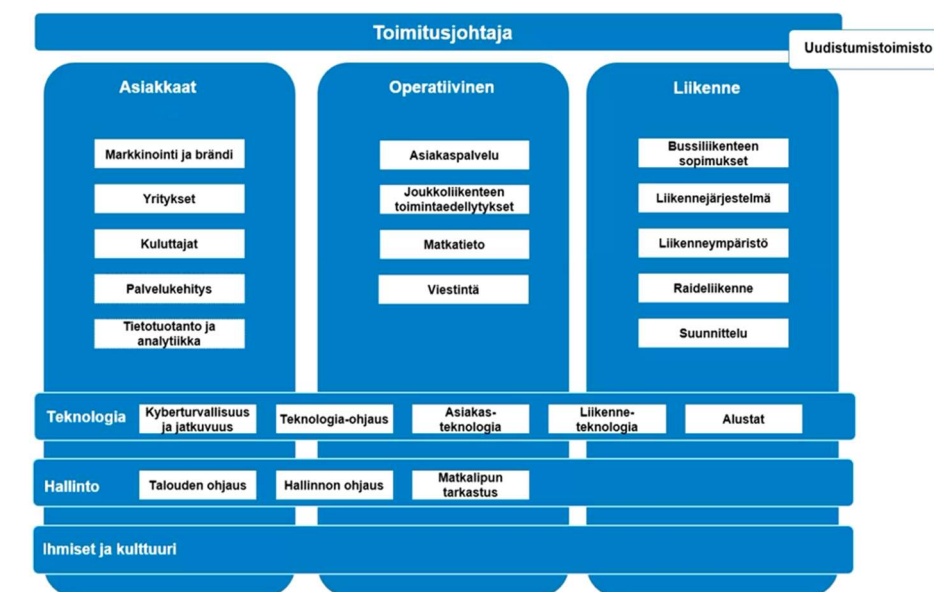
x 1 000 €	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	Ero TAE2027/OVK1		TS2028	TS2029
					2026			
ICT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	28 785	30 961	30 961	28 938	-2 023	-6,5 %	29 522	30 394
Asiantuntijapalvelut	5 011	6 358	6 082	6 040	-42	-0,7 %	6 040	6 040
Laitteiden huoltopalvelut	3 408	2 271	2 271	2 086	-186	-8,2 %	2 375	2 375
Ilmoitukset ja markkinointi	3 633	4 448	4 448	4 226	-222	-5,0 %	3 663	3 663
Lipunmyyntipalkkiot, luottokorttiprovisiot	3 346	3 551	3 835	4 050	215	5,6 %	4 253	4 338
Terveyspalvelut	228	650	650	630	-20	-3,1 %	670	670
Koulutuspalvelut	628	458	458	491	33	7,3 %	404	404
Vartiointipalvelut	720	1 024	977	1 033	56	5,8 %	1 047	1 077
Muut palvelut	3 013	2 830	2 838	2 799	-38	-1,4 %	3 356	3 364
Muiden palveluiden ostot yhteensä	48 771	52 551	52 519	50 293	-2 226	-4,2 %	51 331	52 326

5.4.2. Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot on arvioitu 33,0 milj. euron suuruisiksi vuonna 2027, joka on 3,2 % kaikista toimintamenoista. Henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista on pysytellyt noin kolmen prosentin tasolla menneinä vuosina. HSL:n aloittaessa toimintansa vuonna 2010, henkilöstömenojen osuus kaikista toimintamenoista oli 3,0 %. Henkilöstömenoihin on varattu vuonna 2028 yhteensä 34,0 milj. euroa ja vuonna 2029 34,5 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustinpalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet. Strategian mukaisesti organisaation toimintaa kehitetään aiempaa asiakaslähtöisemmäksi, vaikuttavammaksi ja ketterämmäksi sekä tuottavuudeltaan paremmaksi. Nykyinen organisaatorakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, minkä vuoksi HSL aloitti toimintaorganisaation uudistamisen suunnittelun ja käynnisti koko henkilöstöä koskevat yhteistoimintaneuvottelut 16.3.2026. Neuvotteluiden päätyttyä HSL:n hallitus päätti 7.5.2026 hyväksyä HSL:lle uuden organisaatorakenteen 1.6.2026 alkaen.

Neuvottelujen lopulliset vaikutukset kuntayhtymän talouteen ja henkilöstöön täsmentyvät HSL:n hallituksen päätöksen ja käytännön toimeenpanon myötä. Henkilöstökustannukset tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027-2029.



Kuva 6. Organisaatio 1.6.2026 alkaen

5.4.3. Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuodelle 2027, 0,8 milj. euroa vuodelle 2028 ja 0,8 milj. euroa vuodelle 2029. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja ICT-tarvikkeet, matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Rakennusten vuokratulot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannuksia 1,6 milj. euroa, Pasilan aseman vuokraa 0,9 milj. euroa, Ojangon varikon vuokraa 1,8 milj. euroa, liikenteenhallintakeskuksen vuokra 0,1M€ sekä kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027.

5.5. Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuonna 2026. Vuonna 2027 arvioidaan syntyvät tuottoja pääosin maksuliiketilien korkotuotoista. Mahdollisten ylimääraisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Nettotuotoiksi vuosille 2028-2029 on arvioitu myös 0,5 milj. euroa vuosittain.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Tätä lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 milj. euroa, jota lyhennetään 5,3 milj. eurolla vuosittain. Viimeinen lainaerä lyhennetään suunnitelman mukaan 06/2030.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien kuntaosuuksilla katetaan kustannukset, joita ei lipputuloilla ja muilla tuloilla voida katata. HSL:n perussopimuksen mukaan rahoitus- ja investointiperiaatteiden hyväksyminen ja muuttaminen sekä kuntayhtymän rahoituksen, mukaan lukien lainan antaminen ja lainanotto ja niitä koskevien takaus- ja vakuusjärjestelyiden päätöksenteko on Yhtymäkokouksessa käsiteltäviä asioita ja joista päätetään tarpeen mukaan erikseen. HSL:n maksuvalmius heikkenee kuitenkin TTS-kaudella ylijäämäkertymien edelleen vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa, mikä voi edellyttää äkillisen tarpeen lisärahoitukselle jäsenkunnilta tai vaihtoehtoisesti lainarahoituksen lisäämistä maksuvalmiuden turvaamiseksi. **HSL pyytääkin kuntia esittämään näkemyksensä siitä, millä toimenpiteillä maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muulla ratkaisulla.**

Suunnitelman mukaisilla laskelmilla vuonna 2027 kassan riittävyys laskee 12 päivään, mikä on jo lähellä heikkoa tasoa ja sisältää maksuvalmiusriskin (tilinpäätös 2025: 22 päivää).

HSL:n yhtymäkokous päättää vuosittain jäsenkunnille maksettavan peruspääoman koron määrästä ja maksamisesta. TTS-suunnitelmassa on varauduttu korkojen maksamiseen peruspääomaosuuksista PKS-omistajaohjauksen linjauksen mukaisella 1,5 prosentin korkokannalla.

Talousarvioehdotuksen 2027 vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat talousarviossa budjetoitu 19,0 milj. euron mukaisina vuodelle 2027.

5.6. Tilikauden tulos

Tilikauden 2027 tulos on -2,6 milj. euroa alijäämäinen ja se voidaan vielä kattaa edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kuntakohtainen ylijäämien käyttö / alijäämävähennys esitetty kappaleessa 5.3.2 (taulukko 4).

Vuoden 2028 tilikauden alijäämäksi muodostuu -2,6 milj. euroa ja vuoden 2029 alijäämäksi -2,6 milj. euroa. Ylijäämäkertymä on suunniteltu käytettäväksi loppuun TTS-kausien aikana. Ylijäämäkertymien loppuminen heikentää HSL:n kassan riittävyyttä käyttömenoista suoriutumiseen ja kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

5.7. Oman toiminnan kulut ja tuotot

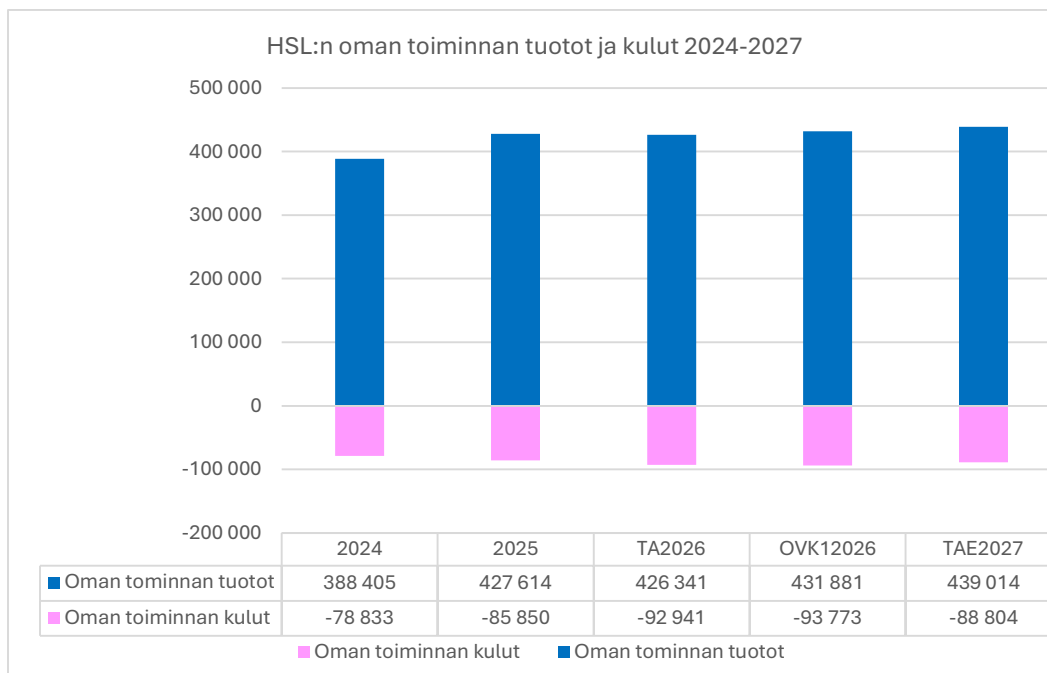
HSL:n ns. oman toiminnan kulut ja tuotot **sisältyvät** edellä esitettyihin tulo- ja kulueriin.

Oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitystä seurataan tuottavuushankkeessa erillään infra- ja operointikustannuksista, keskittyen eriin, joihin HSL voi omalla toiminnallaan parhaiten vaikuttaa. HSL:n oman toiminnan tuotot ja kulut kuvaavat organisaation kykyä tuottaa vaikuttavia, asiakaslähtöisiä ja kustannustehokkaita palveluja muuttuvassa toimintaympäristössä.

Oman toiminnan tuotot kasvavat tasaisesti vuosina 2024–2027, samalla kun kulujen kasvu pysyy hallittuna. Kulujen osuus tuotoista säilyy koko tarkastelukauden vakaana ja vuonna 2027 lähestymme jo 2029 tavoitetasoa. Suunnittelukaudella 2027–2029 keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että resurssit kohdentuvat strategisesti tarkoituksenmukaisesti: ydintehtävien laadukas toteuttaminen turvataan samalla, kun toimintaa kehitetään entistä ketterämmäksi, tehokkaammaksi ja dataohjautuvammaksi.

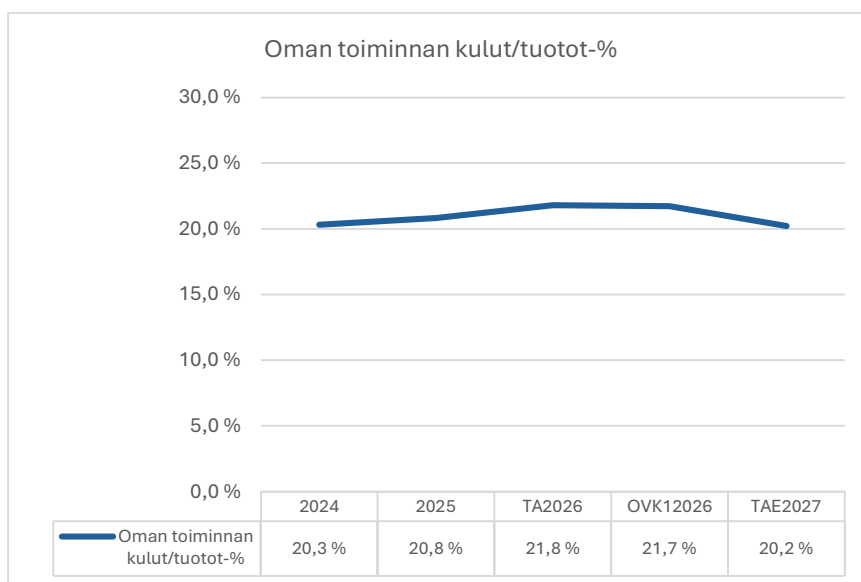
Oman toiminnan kulut muodostuvat pääosin henkilöstömenoista, ICT- ja digitaalisista järjestelmistä, asiakaspalvelusta sekä kehittämis- ja hallintotoiminnoista. Kustannusten hallinnassa painotetaan pitkäjänteistä suunnittelua, prosessien yhtenäistämistä, automaation hyödyntämistä sekä investointien vaikuttavaa kohdentamista. Kehittämistoimenpiteillä pyritään parantamaan toiminnan tuottavuutta, asiakaskokemusta ja palveluiden sujuvuutta sekä tukemaan HSL:n strategisia tavoitteita kestävä liikkuksen ja helppokäyttöisten palveluiden edistämisessä.

Oman toiminnan tuotot muodostuvat pääosin erilaisista palvelu-, yhteistyö- ja vuokratuotoista sekä edelleen veloitetavista korvauksista. Tuottoihin sisältyy muun muassa mainostuotantoon liittyviin tuottoihin, ajoneuvojärjestelmän laitteisiin, toimitiloihin ja kuljettajien taukotiloihin liittyviä vuokratuloja sekä muita palvelu- ja yhteistyökorvauksia. Lisäksi tuottoihin sisältyy pienempiä toimintatuottoja, kuten kortti- ja palvelumaksuihin liittyviä tuloja.



Kuva 7. HSL:n oman toiminnan kulujen ja tuottojen kehitys 2024–2027

Suunnittelukaudella oman toiminnan tuottojen arvioidaan kasvavan maltillisesti. Vuonna 2027 oman toiminnan tuotot ovat arviolta noin 439,0 milj. euroa. Samalla kulujen kehitys pysyy hallittuna, ja vuoden 2027 kulutason arvioidaan olevan hieman alempi kuin vuoden 2026 ennusteessa. Kehitys kuvastaa toiminnan tehostumista sekä kustannusten hallinnan onnistumista.



Kuva 8. Oman toiminnan kulut/tuotot %

Oman toiminnan kulujen suhde tuottoihin säilyy koko suunnittelukauden ajan vakaana, noin 20–22 prosentin tasolla. Vuonna 2027 suhdeluvun arvioidaan laskevan noin 20,2 prosenttiin, mikä tukee HSL:n tavoitetta vahvistaa taloudellista kestävyyttä ja parantaa toiminnan kustannustehokkuutta. Tuottojen kehitys

tämisessä painottuvat digitaalisten palveluiden ja asiointikanavien tehokas hyödyntäminen, yhteistyömallien kehittäminen sekä olemassa olevien palveluiden ja toimintatapojen entistä tehokkaampi hyödyntäminen.

Kokonaisuutena oman toiminnan talouden tasapaino perustuu ennakoivaan suunnitteluun, vaikuttavuuslähtöiseen johtamiseen ja jatkuvaan toiminnan tehostamiseen. Näin HSL varmistaa kykynsä tarjota sujuvaa, luotettavaa ja vastuullista joukkoliikennettä koko seudulle myös tulevaisuudessa.

6. 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 painottuvat seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen.

Asiakkaille kehittämisen painopisteinä ovat asioiden digitalisointi ja personoitu palvelu:

- Syvenevän asiakasymmärryksen ja asiakaskeskeisyyden vahvistaminen, minkä pohjalta luodaan kyvykkyyksiä, jotka tukevat liiketoiminnan uudistumista ja kasvua. Tavoitteena kehittää personoituja palveluita, jotka tuottavat asiakkaille lisäarvoa vastaamalla asiakkaiden yksilöllisiin tarpeisiin.
- Lippu- ja tariffikokonaisuuden kehittämisessä päästään uudistetun myyntijärjestelmän myötä tekemään ratkaisuja, jotka tuottavat konkreettista ja näkyvää arvoa asiakkaille.
- Maksamista kehitetään tavoitteena tarjota asiakkaille parempi monikanavainen maksukokemus, jossa on monipuolisemmat maksutapavaihtoehdot ja entistä parempi toimintavarmuus.

Liikenteen kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

1. Matkustajamäärätiedon käytettävyyden kehittäminen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi,
2. Liikenteen operoinnin laadun parantaminen mm. kuljettajapäätejärjestelmän ja informaatiojärjestelmän uudistamisella
3. Liikennepalveluiden ja hankintojen kehittäminen jatkuvuuden ja tuottavuuden varmistamiseksi.

Näiden kehitystoimien avulla HSL, jäsenkunnat ja asiakkaat saavat käyttöönsä tarkempaa tietoa, tehokkaampia työkaluja ja paremmin toimivia palveluita. Kokonaisuus tukee joukkoliikenteen laatua, kustannustehokkuutta sekä kykyä vastata asiakkaiden ja kuntien muuttuviin tarpeisiin.

Tukikyvykkyyksien ja toiminnan ohjauksen osalta kehittäminen painottuu erityisesti seuraaviin kokonaisuuksiin:

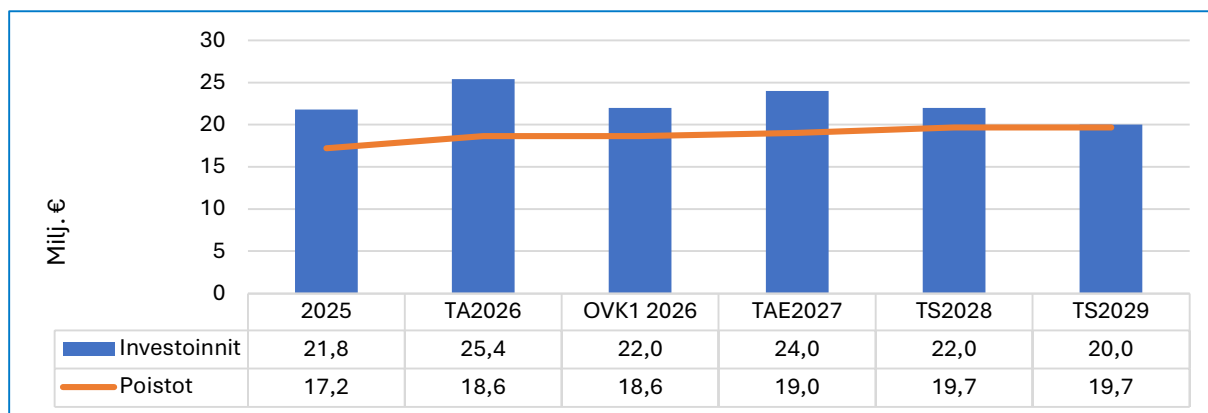
- Alustojen kehittäminen tukemaan kehittämisen tehokkuutta, erityisenä fokuksena tiedolla johtaminen
- Tukevien prosessien kehittäminen parantamaan jatkuvuutta ja strategista onnistumista
- Regulaatioiden vaatimien muutoksien valmistelu ja läpivienti

Nämä kehitystoimet parantavat HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat lippu- ja informaatiojärjestelmien hankkeiden osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasa-poisto.

Poistoihin on varattu 19,0 milj. euroa vuodelle 2027 ja 19,7 milj. euroa vuosille 2028 sekä 2029. Poistomenot kasvavat aiemmista vuosista, kun uusi lipputilihanke on valmistunut ja on täysimääräisesti tuotantokäytössä. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan

tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.



Kuva 9. Investoinnit ja poistot 2025–2029

7. KESKIPITKÄN TÄHTÄIMEN KUNTAOSUUSENNUSTEET 2035 JA 2040

HSL-talouden keskipitkän aikavälin näkymiä on päivitetty alustavaa talous- ja toimintasuunnitelmaa varten. Koska valmisteilla olevan vuoden 2027 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitevuosi on 2045 ja toisaalta HSL:n taloussuunnittelu ulottuu vuoteen 2029, päädyttiin näiden väliseksi silaksi tarkoitettujen keskipitkän aikavälin skenaariotarkastelujen poikkileikkausvuodet asettamaan vuosiin 2035 ja 2040.

Laskelma on rakennettu HSL:n vuosien 2026-28 lopullisen ja vuosien 2027-29 alustavan talous- ja toimintasuunnitelman tarjoamien valmiiden pohjatietojen päälle. HSL:n liikenne-ennustemallin uusi versio Helmet 5 otettiin käyttöön talven 2025-26 kuluessa. Uusinta malliversiota hyödynnettiin pidemmän aikavälin kysyntäennusteiden päivittämiseen. Näin ollen perusskenaarion liikkumistottumukset ovat päivittyneet pandemian jälkeiseen aikaan, syksyä 2023 vastaaviksi.

Tarkastelun pohjana myös olevia maankäyttötietoja ei ollut vielä mahdollista päivittää tuoreinta näkemystä vastaaviksi, sillä tuoreimpiin Uudenmaan väestö- ja työpaikkaprojektioihin (<https://uudenmaanliitto.fi/uudenmaan-tyopaikat-ja-vaesto-ovat-kasvusuunnassa-jatkossakin-mutta-maakunnan-sisalla-on-suuria-eroja/>) pohjaavat liikenne-ennustemallin sijoittelualueen maankäyttötiedot eivät ehtineet valmistua kunnissa HSL:n TTS-prosessin aikataulussa.

Tämänkertaisessa tarkastelussa sovelletut maankäyttötiedot ovat edellisestä johtuen peräisin MAL 2023 -suunnitteluprosessista ja pohjaavat sitä vastaavasti edeltäneisiin väestö- ja työpaikkaprojektioihin (https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/Uudenmaan_kasvun_vaihtoehdot_vaesto-ja_tyopaikkaprojektiot.pdf). MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaprosessien tapaan tarkastelun perusskenaariona on toiminut nopea, keskittyvä kasvu. Uusimmissa projektioissa väestönkasvua siirtyi Vantaalta ja jossain määrin myös Helsingistä erityisesti Espooseen ja osaan pääkaupunkiseutua läheisimpiä KUUMA-kuntia. Edeltävissä työpaikkaprojektioissa työpaikkamäärien kasvu sen sijaan oli kauttaaltaan hitaampaa, mikä siten vastanee paremmin työmarkkinoiden nykytilan näkymiä.

Tarkasteluun lisättiin suunnitellusti hidastuvan väestönkasvun mukainen maankäytön herkkyystarkastelu. On kuitenkin oleellista huomata, että Helsingin seudun hidastuvan väestönkasvun skenaariossa toteutuvan väestönkasvun hidastumisen on ennustettu toteutuvan merkittävämminkin vasta 2040-luvulla.

Asuinrakentamisen nykyinen heikkous ja sen mahdolliset nopeammat vaikutukset erityisesti nettomaahanmuuttoa seuraavaan väestönkasvuun eivät tule nykymallisessa tarkastelussa huomioiduiksi edes lähivuosina, sillä hidastumiselle ennustettu ajallinen profiili ei merkittävästi muuttunut myöskään toiseksi tuoreimmissa väestö- ja työpaikkaprojektioissa.

Vuoden 2040 osalta maankäyttötiedot vastaavat siis edellisen MAL-kierroksen suunnitelmamaankäyttöä ja toisaalta siitä hidastuvan kasvun väkiluvuilla johdettua skenaariota. Työpaikkatiedot ovat skenaarioissa identtiset, sillä perusskenaarion ja hidastuvan kasvun skenaarion välillä ei ollut niiden suhteen mielekkäitä eroja. Vuoden 2035 maankäyttötiedot ovat edelleen vallinneen nykytilan ja MAL 2023 -tavoitevuoden 2040 maankäyttöskenaarioiden väliltä matemaattisesti johdettuja lineaarisia interpolaatioita.

Kysyntäennusteiden päivittämisen yhteydessä päivitettiin myös tarkastelun perusajankohta vaihdettiin vuodesta 2022 vuoteen 2026. nykyajanhetkeä vastaavaksi. Tarkastelun hintatasot (ml. investointien kustannusarviot) on näin ollen sopeutettu nykyhetkeä vastaaviksi esimerkiksi maarakennuskustannusindeksiä hyödyntämällä.

Tarkasteluissa sovellettiin syksyn 2026 lipunhintoja, eli ne myös huomioivat uuden E-vyöhykkeen käyttöönoton. Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä on myös muutoin nykyisen kaltainen. Tarkastelu ei sisällä mahdollisia uusia HSL:n jäsenkuntia ja toisaalta HSL:n infrakorvausjärjestelmään ei ole toteutettu muutoksia.

Vuosille 2035 ja 2040 ennustetut lipputulot on kalibroitu liikenne-ennustemallin perusvuoden 2023 avulla. Kuntakohtaisten lipputulojen kasvun oletetaan toteutuvan aamuhuipputunnin (AHT) kuntakohtaisten nousujen suhteessa. Tulevaisuudessa mahdollisesti tehtäviä lipunhintojen korotuksia ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun. Niillä on kuitenkin potentiaalisesti huomattavia vaikutuksia niin HSL-talouteen kuin joukkoliikenteen käyttöön.

Koska liikenne-ennustemalli sisältää oletuksen joukkoliikennelippujen kysynnän hintajoustosta, olisi periaatteessa mahdollista toteuttaa herkkyystarkastelu ennakoituista tulevista lipunhintojen korotuksista, mutta se edellyttäisi arvioita lipunhintojen reaalista kehityksestä. Mahdollisuuksia tällaiseen tutkitaan tarkastelun seuraavalla päivityskerralla.

Kuntaosuuslaskelmissa tukeudutaan liikenne-ennustemallilla tuotettujen AHT- liikkumisjakaumaennusteiden avulla tuotettuihin muutostietoihin. Vaikka kustannusjaon perustana toimivissa liikkumisjakauksissa tukeudutaan soveltuvilta osin muutoksiin suhteessa nykytilaan, ei eri menetelmällä saatavien tulosten voida odottaa vastaavan lippulajitutkimuksin eri ajankohtina tuotettavia tietoja täysin yksi yhteen.

Kiinteähintainen tarkastelu ei ota kantaa mahdollisiin reaalisiin hintasuhteiden muutoksiin esimerkiksi työvoima- ja pääomakustannusten muodostumisessa. HSL:n tuottavuusohjelman toteutus on huomioitu siten, että HSL:n yleiskustannukset odotetaan asettuvan aiempaa alemmalle tasolle, eikä niihin ennakoida tulevan muutoksia.

Bussien operointikustannukset muodostavat jatkossakin HSL:n talouden suurimman erän. Bussiliikenteen sopeutuksia on kohdennettu omina operoinnin kokonaisuuksinaan kuntaosuuslaskelmissa tarkasteltuihin linjastoihin liikenteen raiteille siirtymisten mukaisesti. Tarvittavan poikkeusliikenteen määrän arvioidaan vähentyvän suuresta poikkeusliikenteen vuodesta 2027.

Eri linjastojen ja infran kuntakohtaisia kustannusjakoja tarkentavien uusien liikkumisjakauksien lisäksi koko HSL-tason laskelmien keskeiset tarkennukset suhteessa aiempaan liittyvät infran ja varikoiden ylläpitokustannusten tarkentamiseen ajantasaisen tiedon perusteella. Myös infran ja operoinnin olemassa olevan pääoman kehitystä tarkasteltiin liikennemuotokohtaisen korkokannan keskimääräisen iän ja pääomavaltaisuuden perusteella.

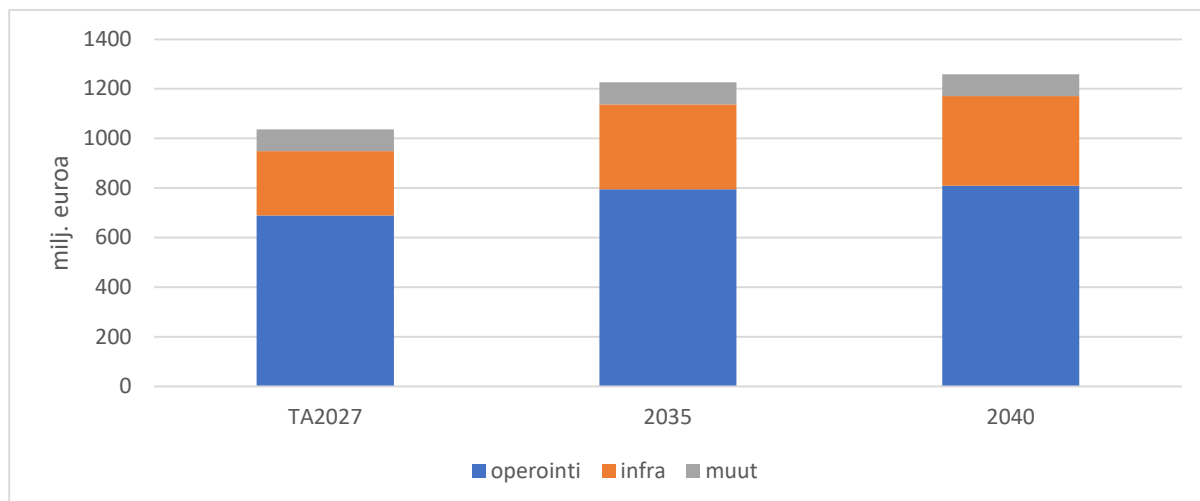
Lähijunaliikenteen juna- ja varikkoinvestointien näkymää on päivitetty tuoreempaa käsitystä vastaavaksi. Ennen 2040-lukua odotetaan toteutuvan aiemmin ennakoidun kolmen sijaan kaksi lähijunaliikenteen varikkoa. Kaavoituksessa pisimmällä oleva pääradan varren varikko Keravan Jäspilässä ennakoidaan ensimmäisenä, 2030-luvun alussa, toteutuvaksi. Rantaradan varikko Vuohimäessä (tai Kaukalahdenmetsässä) otettaisiin käyttöön vuonna 2038.

HSL-alueen lähijunaliikenteeseen ennakoidaan tehtävän yksi 25 junayksikön hankinta ennen 2040-lukua. Tosiasiassa vaihtoehdot lähijunaliikenteen tulevaisuuden suhteen ovat vuonna 2026 vielä huomattavan avoinna. Lähijunaliikenteen tulevaisuuden järjestämistapoihin liittyy epävarmuuksia myös liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman liikenteen osalta. Sen osuuden HSL:n lähijunaliikenteen kustannuksista odotetaan tarkastelussa pysyvän jokseenkin vakiona noin 10,5 %:ssa. Suuria valtakunnallisia ratahankkeita Länsi-, Lento- ja Itärataa sekä niiden potentiaalisia vaikutuksia HSL-talouteen ei ole toistaiseksi sisällytetty tarkasteluun.

HSL:n tilaaman junaliikenteen kustannusjakoon on joka tapauksessa tulossa huomattavia muutoksia Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. HSL-lähijunaliikenteen kustannusjakomallin on tarkastelussa pidetty nykyisen kaltaisena, vaikka siihen liittyy muutospaineita. Esimerkiksi uusien varikoiden kustannukset jaettaisiin näin ollen linjakohtaisten kilometrien suhteessa. Tarkan linjastokohtaisen jaon sijaan tarkastelussa on sovellettu riittävän suuntaa-antavaa ratasuuntaakohtaista aggregointia.

Muutoin tarkastelujen suurempien hankkeiden näkymä on pidetty sisällöltään pitkälti entistä vastaavana. Näkymä pohjautuu edelleen keskeisesti MAL 2023 -suunnitelmaan ja HSL:n linjasto 2040 -työhön. Lisäksi laskelmissa huomioidaan esimerkiksi Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisohjelmat. Nyt huomattavaa oli etenkin Junatien uusittavan metrosillan kustannusarvion tarkentuminen. Kokoluokaltaan pienempiä hankkeita voidaan odottaa puuttuvan etenkin 2030-luvun lopulta, jonne myöskään 10-vuotisohjelmat eivät vielä ulotu. Vaikka indeksikorjauksin voidaan huomioida yleinen kustannustason muutos, voivat kustannusarviot kuitenkin olla muutoin vanhentuneita erityisesti osalla vielä varhaisen suunnitteluvaiheen hankkeista.

Toisaalta ei liene erityisen todennäköistä, että tarkastelussa 2030-luvulle ennakoitu runsas suurempien hankkeiden näkymä toteutuisi verrattain nopeassa aikataulussa aivan sellaisenaan, varsinkin kun huomioidaan vallitseva julkisen talouden ja uudisasuntomarkkinoiden tila. Valtion on oletettu osallistuvan seudullisiin joukkoliikennehankkeisiin 30 %:n ja rautatiehankkeisiin 50 %:n rahoitusosuuksien. Hankenäkymän suurta kuvaa on tarkoituksenmukaista päivittää liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen aikataulussa keväällä 2027.



Kuva 10. HSL:n keskipitkän aikavälin kustannusnäkymä

Taulukko 6. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 keskittyvän kasvun skenaariossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	262.6	88.4	82.7	2.2	12.5	10.1	4.6	0.7	5.1	468.9
Infrakust.	167.3	121.0	46.2	1.1	1.6	2.5	1.4	0.2	0.6	341.9
Operointi-kust.	460.2	166.4	110.4	4.8	13.2	17.4	11.9	2.5	8.5	795.4
Muut kust.	54.0	16.6	14.1	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.6	88.7
Kustannukset yht.	681.5	304.1	170.7	6.3	16.0	21.3	13.7	2.8	9.7	1226.0
Rah.tarve	418.9	215.7	88.0	4.2	3.5	11.1	9.1	2.2	4.6	757.2
Subv.-%	61.5%	70.9%	51.5%	65.6%	21.8%	52.3%	66.4%	76.6%	47.8%	61.8%

Taulukko 7. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2040 keskittyvän kasvun skenaariossa.

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	289.7	97.8	92.8	2.4	14.0	11.7	5.4	0.6	5.7	520.0
Infrakust.	179.4	128.7	45.5	1.2	1.9	2.8	1.5	0.2	0.7	361.8
Operointi-kust.	452.4	181.7	114.7	4.9	14.6	18.7	11.1	1.7	8.8	808.6
Muut kust.	54.2	16.3	14.4	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.5	88.7
Kustannukset yht.	686.0	326.7	174.6	6.4	17.7	22.8	13.0	2.0	10.1	1259.1
Rah.tarve	396.3	228.9	81.8	4.0	3.6	11.1	7.7	1.5	4.3	739.2
Subv.-%	57.8%	70.1%	46.9%	63.0%	20.4%	48.7%	58.9%	72.1%	43.2%	58.7%

Keskittyvän maankäyttöskenaarioiden voimakas väestönkasvu yhdistettynä infran ja operoinnin pääomakustannusten korkoerien pienenemiseen sekä 2030-luvun loppupuolen peruskorjaustietojen puuttumiseen tuottaa laskelmissa vuoteen 2040 ainakin näennäistä subventioasteiden laskua. Espoossa subventioaste

alenee hitaammin, mikä on seurausta Leppävaara-Matinkylä-pikaraitiotiehankkeesta ja toisaalta liikenne-ennustemallin ennustamasta espoolaisten kasvavasta osuudesta bussiliikenteen käyttäjissä. Sen sijaan Helsingin ja Vantaan väestönkasvu ja sitä seuraava joukkoliikenteen käyttö ovat skenaariossa sen verran nopeita, että subventioaste ehtisi alentua huomattavasti vain viiden vuoden aikajänteellä.

Taulukko 8. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2035 hidastuvan kasvun skenaariossa.

2035	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	261.4	87.3	75.5	2.1	11.7	8.8	3.7	0.7	4.5	455.6
Infrakust.	170.4	120.8	43.8	1.1	1.6	2.3	1.2	0.2	0.5	341.9
Operointi-kust.	466.4	167.9	105.9	4.8	13.1	15.7	10.9	2.7	8.1	795.4
Muut kust.	54.0	16.6	14.1	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.6	88.7
Kustannukset yht.	690.8	305.3	163.8	6.3	15.9	19.4	12.4	3.0	9.2	1226.0
Rah.tarve	429.4	218.1	88.3	4.2	4.2	10.6	8.7	2.3	4.7	770.4
Subv.-%	62.2%	71.4%	53.9%	67.1%	26.3%	54.6%	70.0%	77.8%	50.8%	62.8%

Taulukko 9. Keskipitkän aikavälin rahoitustarkastelujen päätulokset vuodelle 2040 hidastuvan kasvun skenaariossa.

2040	HEL	ESP	VAN	KAU	KER	KIR	SIP	SIU	TUU	YHT
Tulot	267.9	89.6	77.5	2.1	11.9	8.9	3.8	0.7	4.6	467.2
Infrakust.	187.8	124.1	42.9	1.2	1.7	2.3	1.1	0.2	0.6	361.8
Operointi-kust.	468.5	176.4	108.2	4.7	14.7	15.6	9.9	2.0	8.5	808.6
Muut kust.	54.2	16.3	14.4	0.4	1.2	1.3	0.4	0.1	0.5	88.7
Kustannukset yht.	710.5	316.8	165.5	6.3	17.6	19.2	11.4	2.3	9.6	1259.1
Rah.tarve	442.6	227.1	88.0	4.1	5.7	10.2	7.6	1.7	4.9	792.0
Subv.-%	62.3%	71.7%	53.2%	65.8%	32.4%	53.3%	66.5%	71.2%	51.5%	62.9%

Skenaariotarkastelu tuo näkyväksi väestönkasvun myös HSL-talouden näkökulmasta huomattavan merkityksen. Identtisellä joukkoliikenteen tarjonnalla kuntaosuuksin rahoitettava osuus luonnollisesti kasvaa kasvun skenaariossa. Keskeinen havainto on myös se, kuinka hidastuvalla kasvulla Helsingin osuudet seudun joukkoliikennematkustamisesta sekä siten myös niin kustannuksista kuin lipputuloista kasvavat. Hidastuvan kasvun tapauksessa joukkoliikenteen subventioaste jatkaa kasvuaan vuoteen 2040, vaikka tarkastelusta puuttunee ainakin pidemmällä tulevaisuudessa odottavia peruskorjauksia.

Lähitulevaisuudessa on tarkoitus edistää HSL:n keskipitkän aikavälin yhdistetystä talouskehikosta muodostettavan, laajemmin jakokelpoisen otoksen kehittämistä. Tarkasteluihin on tarkoitus lisätä myös las-kutettujen infrakulujen ja infrakustannusten välistä kuntakohtaista vertailua. Lisäksi käynnissä on myös keskipitkän aikavälin taloustarkasteluja potentiaalisesti palvelevaa eri aikajänteiden kysyntäennusteiden integraatiota edistävää kehitystyötä. Päivitetty hankenäkymä ja tuoreempi näkemys potentiaalisesta maankäytön kehityksestä saataneen sisällytettyä tarkasteluihin viimeistään vuosien 2028-30 alustavaan talous- ja toimintasuunnitelman yhteydessä.

LIITE 1:

Tuloslaskelma alustavat 2027-2029

x 1 000 €	TP2025	TA2026	OVK1 2026	TAE 2027	ERO TAE2027 / OVK1_2026		ERO TS 2028/TAE 2027			ERO TS 2029/TS 2028		
					€	%	TS 2028	€	%	TS 2029	€	%
Toimintatuotot	925 843	990 072	993 232	1 060 616	67 385	6,8 %	1 077 339	16 723	1,6 %	1 128 359	51 020	4,7 %
Lipputulot yhteensä	389 776	407 638	411 001	418 498	7 497	1,8 %	447 500	29 002	6,9 %	476 000	28 500	6,4 %
Muut myyntituotot yhteensä	1 269	1 380	1 380	1 283	-97	-7,1 %	1 360	77	6,0 %	1 360		0,0 %
Kuntaosuudet	506 439	556 185	556 185	614 029	57 844	10,4 %	599 655	-14 374	-2,3 %	621 081	21 425	3,6 %
Muut myyntituotot	4 348	6 358	6 154	8 000	1 846	30,0 %	9 002	1 002	12,5 %	9 731	729	8,1 %
Tuet ja avustukset	4 870	4 950	4 950	4 950		0,0 %	4 950		0,0 %	4 950		0,0 %
Vuokratuotot	2 586	3 058	3 058	3 057	-2	0,0 %	3 299	242	7,9 %	3 365	66	2,0 %
Muut toimintatuotot	16 555	10 503	10 503	10 800	297	2,8 %	11 573	773	7,2 %	11 873	300	2,6 %
Toimintakulut	-955 798	-989 925	-992 428	-1 044 740	-52 312	5,3 %	-1 060 799	-16 058	1,5 %	-1 111 817	-51 018	4,8 %
Henkilöstökulut	-31 546	-34 922	-34 922	-33 000	1 922	-5,5 %	-34 000	-1 000	3,0 %	-34 500	-500	1,5 %
Palvelujen ostot	-913 346	-944 409	-947 492	-1 001 156	-53 665	5,7 %	-1 015 551	-14 395	1,4 %	-1 065 356	-49 804	4,9 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-361 000	-363 964	-368 365	-391 368	-23 003	6,2 %	-373 977	17 390	-4,4 %	-366 786	7 191	-1,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-102 011	-101 980	-104 411	-113 203	-8 792	8,4 %	-118 893	-5 690	5,0 %	-120 418	-1 525	1,3 %
Metroluikenteen operointikustannukset	-59 738	-62 334	-61 755	-62 231	-476	0,8 %	-63 662	-1 431	2,3 %	-64 900	-1 238	1,9 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-76 502	-85 052	-83 707	-92 664	-8 958	10,7 %	-97 634	-4 970	5,4 %	-118 075	-20 441	20,9 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-5 117	-5 618	-5 281	-7 057	-1 776	33,6 %	-7 284	-226	3,2 %	-8 954	-1 670	22,9 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset	-21 240	-23 927	-22 471	-26 247	-3 776	16,8 %	-27 588	-1 341	5,1 %	-31 896	-4 309	15,6 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-625 607	-642 875	-645 989	-692 770	-46 781	7,2 %	-689 039	3 732	-0,5 %	-711 030	-21 991	3,2 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-11 526	-10 548	-10 548	-9 205	1 342	-12,7 %	-10 301	-1 096	11,9 %	-10 334	-32	0,3 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 770	-15 912	-15 912	-17 259	-1 347	8,5 %	-19 735	-2 476	14,3 %	-26 788	-7 053	35,7 %
Metroluikenteen infrapalvelut	-161 908	-160 619	-160 619	-162 914	-2 295	1,4 %	-175 937	-13 023	8,0 %	-182 432	-6 494	3,7 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-29 507	-32 545	-32 545	-42 875	-10 330	31,7 %	-45 049	-2 174	5,1 %	-58 815	-13 767	30,6 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-615	-963	-963	-980	-17	1,8 %	-699	280	-28,6 %	-615	84	-12,0 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut	-18 145	-26 083	-26 083	-22 313	3 770	-14,5 %	-20 862	1 451	-6,5 %	-20 366	496	-2,4 %
Muut infrapalvelut	-2 497	-2 314	-2 314	-2 547	-233	10,1 %	-2 598	-51	2,0 %	-2 650	-52	2,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-238 968	-248 983	-248 983	-258 093	-9 109	3,7 %	-275 182	-17 089	6,6 %	-302 000	-26 818	9,7 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-48 771	-52 551	-52 519	-50 293	2 226	-4,2 %	-51 331	-1 038	2,1 %	-52 326	-995	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-982	-845	-845	-853	-8	0,9 %	-839	14	-1,6 %	-839		0,0 %
Vuokrakulut	-6 120	-6 032	-5 454	-5 979	-526	9,6 %	-6 325	-346	5,8 %	-6 818	-492	7,8 %
Muut kulut	-3 804	-3 716	-3 716	-3 752	-36	1,0 %	-4 083	-331	8,8 %	-4 304	-221	5,4 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma alustavat 2027-2029

x 1 000 €	TP2025	TA2026	OVK1 2026	TAE 2027	ERO TAE2027 / OVK1_2026		TS 2028	ERO TS 2028/TAE 2027		TS 2029	ERO TS 2029/TS 2028	
					€	%		€	%		€	%
Toimintakate	-29 956	147	803	15 876	15 073	1876,7 %	16 541	665	4,2 %	16 542	2	0,0 %
Rahoitustuotot ja -kulut	1 108	3 861	3 861	500	-3 361	-87,0 %	500		0,0 %	500		0,0 %
Vuosikate	-28 847	4 008	4 664	16 376	11 712	251,1 %	17 041	665	4,1 %	17 042	2	0,0 %
Poistot	-17 225	-18 628	-18 628	-19 023	-394	2,1 %	-19 687	-665	3,5 %	-19 689	-2	0,0 %
Tilikauden tulos	-46 073	-14 620	-13 964	-2 647	11 318	-81,0 %	-2 647		0,0 %	-2 647		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-46 073	-14 620	-13 964	-2 647	11 318	-81,0 %	-2 647		0,0 %	-2 647		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	96,9 %	100,0 %	100,1 %	101,5 %		101,6 %		101,5 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	419 404	433 887	437 047	446 587		477 684		507 279
- ilman kuntaosuuksia, %	43,9 %	43,8 %	44,0 %	42,7 %		45,0 %		45,6 %
Toimintakate, %	-3,2 %	0,0 %	0,1 %	1,5 %		1,5 %		1,5 %
Vuosikate, %	-3,1 %	0,4 %	0,5 %	1,5 %		1,6 %		1,5 %
Vuosikate / Poistot, %	-167,5 %	21,5 %	25,0 %	86,1 %		86,6 %		86,6 %

1 000 €	2025	TA2026	OVK1 2026	TAE2027	TS2028	TS2029
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate*)	-28 847	4 008	4 664	16 376	17 041	17 042
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-23 208	-25 400	-22 000	-24 000	-22 000	-20 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 356					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	43					
Toiminnan ja investointien rahavirta	-50 657	-21 392	-17 336	-7 624	-4 959	-2 958
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-12 293	3 410	2 675	10 240	7 575	5 574
Rahavarojen muutos	-68 213	-23 246	-19 924	-2 647	-2 647	-2 647
Rahavarat 31.12 **)	56 589	54 064	36 664	34 017	31 370	28 723
Rahavarat 1.1	124 802	77 309	56 589	36 664	34 017	31 370
Investointien tulorahoitus %	-132,0 %	15,8 %	21,2 %	68,2 %	77,5 %	85,2 %
Kassan riittävyys, pv	21,6	19,9	13,5	11,9	10,8	9,4

*) Vuosikate muodostuu toimintatulojen ja -kulojen erotuksena, joista erittely tuloslaskelmassa edellisellä sivulla.

**) Rahavarat sisältävät kassavarat sekä mahdolliset sijoitukset.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Yleiskuva TTS-kauden 2027–2029 palvelutasomuutoksista

TTS-kautta 2027–2029 leimaavat erilaisten työmaiden joukkoliikennepalveluun aiheuttamat muutokset. Eri puolilla seutua rakennetaan ennätysmäisen laajasti uutta raideliikenneinfraa sekä korjataan tai uusitaan vanhaa infraa kuten asemia ja ratasiltoja. Rakennustöiden vaikutuksesta matka-ajat pitenevät monin paikoin ja asiakaskokemus heikkenee, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan hitaammalla ja pienemmän kapasiteetin tarjoavalla bussiliikenteellä. Työmaiden vaikutukset aiheuttavat erityisesti vuonna 2027 erittäin merkittävän kustannuslisäyksen korvaavan liikenteen järjestämisen kasvattaessa operointikustannuksia. Samanaikaisesti matka-ajat pitenevät ja tarjottavan liikenteen laatutaso heikkenee, millä on merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti (yhteensä 1 milj. euroa) liikenteen poikkeusjärjestelyiden osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

Joukkoliikennepalvelu paranee merkittävästi raideliikenteen hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunuvuorenrannassa (Kruunusillat) sekä Espoossa Leppävaaran ja Espoon keskuksen välillä (Espoon kaupunkirata). Bussiliikenteessä palvelutasoparannukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä lisäyksiä kasvavien alueiden tarjontaan kysynnän kasvaessa. Valmistuvien raideliikenteen hankkeiden lisäksi joukkoliikennepalveluun ei ole suunnitteilla merkittäviä tarjonnan lisäyksiä. Linjaston kehittämistoimenpiteet pyritään suunnittelemaan kustannustehokkuutta parantaen nykyistä tarjontaa uudelleenkohdentamalla. Lähivuosien aikana matkustajalaskentalaiteiden kattavuus paranee merkittävästi, mikä parantaa mahdollisuuksia tehdä liikenteeseen toteutuneen kysynnän perusteella kustannustehokkuutta edistäviä pieniä tarjontamuutoksia.

HSL:n strategiassa vuosille 2026–2029 tavoitellaan helppoa liikkumista, yhteiskunnallista vaikuttavuutta, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja ja tuottavuudella tilaa uudistumiselle. Osana strategiaa on tuottavuushanke, jolla tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä verrattuna keväällä 2025 laadittuun alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiseen kustannusennusteeseen. Jo ennen vuotta 2027 päätetyt ja osittain toteutuneet toimenpiteet kattavat kokonaisuudesta noin 5,6 miljoonaa euroa. Erikseen tehtyjen säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan toiminta- ja taloussuunnitelman vuosina tehtävien alueellisten linjastosuunnitelmien kautta.

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan metro-, lähijuna-, raitio-, pikaraitio-, bussi- ja lauttaliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

Muutokset vuonna 2027

Junatien metrosillan uusiminen (yhteensä 15 milj. euroa)

Junatien metrosillan uusiminen katkaisee metroliiikenteen Sörnäisten ja Kulosaaren välillä vuoden 2027 aikana. Korjaustyöt vaativat viimeisimmän arvion mukaan noin seitsemän kuukauden pituisen metroliiikenteen totaalikatkon Herttoniemen ja Hakaniemen välisellä rataosuudella. Muiden remonttiin liittyvien töiden osalta suunnitelmat tarkentuvat hankesuunnitelman aikana.

Tämän hetken tietojen mukaan metroliiikennettä ei voida liikennöidä Kalasatamaan, Kulosaareen ja Sörnäisiin. Sillan uusimistöiden yhteydessä on suunniteltu toteutettavaksi myös Sörnäisten metroaseman perusparannus ja muita siltatöitä Kalasataman ja Herttoniemen välillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

HSL varautuu järjestämään korvaavaa liikennettä matkustajahaittojen vähentämiseksi busseilla ja raitiovaunuilla koko katkon ajalle. Korvaavan palvelun lopulliset ratkaisut tarkentuvat, kun katkon tarkka ajankohta ja kesto ovat tiedossa.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Korvaavasta liikenteestä huolimatta metroliiikenteen katko aiheuttaa merkittävää heikennystä joukkoliikenteen palvelutasoon ja sillä on erittäin merkittävä negatiivinen vaikutus asiakaskokemukseen laajalla alueella. Katko on pitkäkestoinen, jolloin vaikutukset kustannuksiin ja lipputuloihin ovat myös erittäin merkittäviä.

Alustavien arvioiden mukaan katkon aiheuttaa noin 10 400 000 € lisäyksen bussiliikenteen operointikustannuksiin, ja noin 3 000 000 euron välilliset kustannukset sekä erittäin merkittävät lipputulomenetykset.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset metroliiikenteeseen

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. Metroliiikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

- Harventuneesta vuorovälistä koituu arviolta noin 800 000 euron nettosäästöt metron operointikustannuksista vuonna 2027.

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset bussiliikenteeseen

HSL varautuu järjestämään metroa korvaavaa bussiliikennettä ja vahvistamaan nykyistä palvelua matkustajapalvelun turvaamiseksi.

Varaudutaan käynnistämään metroa korvaava bussilinja 99 Herttoniemen ja Hakaniemen välillä. Linjalla tarjotaan metroa korvaavaa palvelua koko katkon aikana kaikkina viikonpäivinä.

- Kustannusvaikutus noin 5 930 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)

Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Itä-Helsingin ja pääradan juna-asemien välillä. Varaudutaan vahvistamaan bussiliikennettä Herttoniemen ja Pasilan välillä. Palvelua tarjotaan koko metrokatkon ajan. Suunnitelmia tarkennetaan katkon ajankohdan tarkentuessa. Lisäksi varaudutaan mahdollisesti toteutettavan Herttoniemenrannan lauttayhteyden lisäkustannuksiin. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Riskitason noston myötä myöskään mahdollisen Herttoniemenrannan lauttayhteyden lisäkustannuksiin ei olla varauduttu.

- Kustannusvaikutus noin 3 470 000 € vuonna 2027 (Helsingin sisäinen liikenne)
- Kustannusvaikutus noin 550 000 € vuonna 2027 (Vantaan suunnan seutuliikenne)
- Kustannusvaikutus noin 450 000 € vuonna 2027 (Poikittainen seutuliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

Raitioliikennettä vahvistetaan Laajasalon sekä Kalasataman ja keskustan välillä. Linjan 12 vuoroväliä tiennetään metrokatkon aikana tiheimmillään jopa 5 minuuttiin. Linja 13 jatketaan Kalasataman metroaseman sulusta alkaen Nihdistä Hakaniemen ja Päärautatieaseman kautta Kolmikulmaan ja linjan vuoroväli on tiheimmillään 7,5 minuuttia. Linjan reitti lyhenee takaisin Nihtiin metron poikkeusten jälkeen. Tarjoituksena on tarjota metron poikkeusten ajan raitioliikenteellä tiheällä vuorovälillä suora keskustayhteys Laajasalosta ja Kalasatamasta.

- **Kustannusvaikutus 1 715 000 € vuonna 2027 (raitoliikenne)**

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Metroliikenne

Metroliikenne ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Junatien metrosillan uusimisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Metroliikenne tulee tämänhetkisen tiedon mukaan kulkemaan idässä Vuosaaresta ja Mellunmäestä Herttoniemeeseen 10 min vuorovälillä per linja (Itäkeskus-Herttoniemi 5 min vuorovälillä) sekä välillä Kivenlahti-Hakaniemi 5 min vuorovälillä. Suunnitelmien tarkentuessa tarkastelemme vielä mahdollisuutta liikennöidä osan katkon ajasta Sörnäisiin tai Kulosaareen asti.

- Harventuneesta vuorovälistä koituu arviolta noin 800 000 euron nettosäästöt metron operointikustannuksista vuonna 2027.

Lähijunaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n 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.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Leppävaara-Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Leppävaaran välillä kulkee A-junia 10 minuutin vuorovälillä päiväliikenteessä ja hiljaisempan aikaan 15-30 minuutin vuorovälillä.

Leppävaaran ja Espoon keskuksen väliselle osuudelle saadaan käyttöön neljä raidetta syksyllä 2027. Tällöin Leppävaaran kaupunkiradan junien reitti pitenee Espoon keskukseen asti. Kaupunkirataa pitkin kulkevat junat ajetaan linjatunnuksella E, ja ne pysähtyvät jokaisella asemalla. E-junien vuoroväli on 10 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 15-30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen vain Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Kirkkonummen suunnan junaliikenne kulkee kaukoliikenteen raiteita pitkin linjatunnuksella U, ja pysähtymispaikat ovat Pasila, Huopalahti, Leppävaara, Kauniainen, Espoon keskus, Kauklahti, Masala, Jorvas ja Tolsa. U-junien vuoroväli on jatkossa 15 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraiteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Siuntion suunnan junaliikenne järjestetään jatkossa pääsääntöisesti Kirkkonummen ja Siuntion välillä kulkevalla erillisellä Y-junalla, joka mahdollistaa junakaluston mahdollisimman tehokkaan käytön, kun kaluston kokonaistarve kasvaa Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. Y-junilla on vaihtoyhteys Kirkkonummella U-junien kanssa, ja ne liikennöivät arkisin kerran tunnissa noin klo 6–20.

Mankinjoen ratasillan korjaukset

Kauklahden länsipuolella sijaitsevan Mankinjoen ratasillan ja sen tulopenkereiden stabiliteetin parantaminen aiheuttaa noin kahden kuukauden mittaisia yksiraiteisuuksia Kauklahden ja Masalan välillä huhtikuusta kesäkuulle vuosina 2027 ja 2028. Yksiraiteisuus aiheuttaa tarvetta muutoksiin E-, U-, L- ja Y-junien tarjontaan ja aikatauluihin vuonna 2027.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Raitioliikenne

Kruunusiltojen liikenteen aloitus

Kruunusillat-hankkeen valmistumisen myötä varaudutaan aloittamaan raitioliikenne Laajasalon ja Helsingin kantakaupungin välillä kahdella uudella linjalla. Linja 11 liikennöi Kruunuvuorenrannasta Kalasataman ja Pasilan aseman kautta Länsi-Pasilan Maistraatintorille. Linjan alustava liikennöintiaika on varhaisaamusta noin klo 21 asti joka päivä. Linja 12 kulkee Laajasalon Yliskylän ja Rautatientorin välillä Korkeasaaren, Nihdin ja Hakaniemen kautta. Linjan 12 alustavat liikennöintiajat ovat varhaisaamusta kello kahteen asti yöllä. Vuonna 2027 linjojen vuoroväleissä on poikkeuksia Junatien metrosillan uusimisen aiheuttaman metrokatkon takia.

Kustannuslaskelmassa on huomioitu vain linjojen suunniteltu perusliikenne. Junatien työmaan aiheuttamat poikkeukset sisältyvät Junatien kustannuslaskelmien alle.

- Kustannusvaikutus 10 355 000 € vuosittain (sis. kalustokustannukset, raitioliikenne)

Junatien metrosillan uusimisen vaikutukset raitioliikenteeseen

Raitioliikennettä vahvistetaan Laajasalon sekä Kalasataman ja keskustan välillä. Linjan 12 vuoroväliä tiennetään metrokatkon aikana tiheimmillään jopa 5 minuuttiin. Linja 13 jatketaan Kalasataman metroaseman sulusta alkaen Nihdistä Hakaniemen ja Päärautatieaseman kautta Kolmikulmaan ja linjan vuoroväli on tiheimmillään 7,5 minuuttia. Linjan reitti lyhenee takaisin Nihtiin metron poikkeusten jälkeen. Tarkoituksena on tarjota metron poikkeusten ajan raitioliikenteellä tiheällä vuorovälillä suora keskustayhteys Laajasalosta ja Kalasatamasta.

- Kustannusvaikutus 1 715 000 € vuonna 2027 (raitioliikenne)

Länsiratikoiden rakennustyöt Runeberginkadulla

Runeberginkatu katkeaa raitioliikenteeltä jo syyskuusta 2026, kun Länsiratikoiden rakennustyöt alueella käynnistyvät. Koko Runeberginkadun mittainen katko jatkuu arviolta vuoden 2027 marraskuuhun saakka.

Katkon aikana linjat 1 ja 2 siirtyvät kulkemaan Runeberginkadun sijaan Mannerheimintietä pitkin. Tässä yhteydessä linjojen 4 ja 10 vuoroväliä harvennetaan arjessa 10 minuuttiin, jotta Mannerheimintien raitioliikenne säilyy sujuvana lisääntyvästä raitioliikenteestä huolimatta. Linja 8 liikennöi ainoastaan Arabian ja Oopperan väliä. Katkon aikana linjan 5 liikenne kokopäiväistetään ja reittiä jatketaan Päärautatieasemalta Kampin kautta Jätkäsaaren linjalta 8 vapautuneelle päätepysäkille. Linjan 5 on tarkoitus korvata Jätkäsaaren ja Ruoholahden välistä yhteyttä linjan 8 puuttuessa alueelta, sekä tarjota Katajanokalle lisäkapasiteettia linjan 4 vuorovälin ollessa harvennettu. Samalla linja tarjoaa Jätkäsaaresta toivottua lisäkapasiteettia keskustan suuntaan. Viikonloppuisin linja 5 jatketaan Jätkäsaareissa linjatunnuksella 5T Länsiterminaalille, kuten linja 8 on jatkettu. Yhteydestä Jätkäsaaren ja Töölön välillä tulee katkon ajaksi vaihtoehtoinen, mikä pidentää matka-aikoja muutamilla minuuteilla.

Marraskuussa 2027 Runeberginkadun tulisi aueta pohjoisosaltaan niin, että linja 8 pääsee taas kulkemaan omaa reittiään. Linjojen 1 ja 2 poikkeusreitti jatkuu kuitenkin alkukevääseen 2028 Caloniuksenkadun ja Arkadiankadun välisen alueen ollessa yhtä katki raitioliikenteeltä. Täten myös linjojen 4 ja 10 arki vuorovälin harvennus jatkuu. Linja 5 jatkaa kokopäiväistä kulkuaan tarjoten Katajanokan ja keskustan välille tarvittavaa lisäkapasiteettia. Linjan reitti kuitenkin lyhenee takaisin Katajanokan terminaalien ja Päärautatieaseman välille, kun linja 8 palaa palvelemaan Jätkäsaarta.

- Kustannusvaikutus -417 000 € vuonna 2027 ja -117 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Reijolankadun työmaa

Reijolankadulle rakennetaan kevään 2027 aikana yhteiskäyttöiset bussi- ja ratikkapysäkit. Remontin arviolta muutaman kuukauden keston aikana linja 3 kulkee Nordenskiöldinkatua Oopperalle ja linjan 7 reitti lyhenee Itä-Pasilaan. Samalla linjan 2 päätepysäkki on siirrettävä Messukeskukselta Ratapihantielle, jotta linja 7 voi kulkea Messukeskuksen rataosuutta pitkin Ratapihantielle. Työmaan aikana Pasilan ja Meilahden välinen yhteys jää ainoastaan bussiliikenteellä palveltavaksi, tai vaihdolliseksi raitioliikenteellä. Kalio-Alppilan ja Meilahden välinen yhteys muuttuu työmaan ajaksi raitioliikenteellä vaihdolliseksi.

- Kustannusvaikutus –270 000 € vuonna 2027 (raitoliikenne)

Pikaraitiolinja 15

Iltapäiväruuhkaan tehdään pieniä muutoksia syksystä 26 alkaen. 6min vuorovälin osuutta lyhennetään ja vapautuneilla suoritteilla tihennetään päiväliikenteen 10min vuoroväliä 7,5min vuoroväliksi. Sunnuntaisin liikenne lopetetaan tuntia nykyistä aikaisemmin matalan kysynnän takia, tämä muutos tarjoaa maanantain aamuyöllä hieman pidemmän huoltokatkon, mikä helpottaa radan kunnossapitoa. Muutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta suoritteisiin tai operointikustannuksiin.

Kustannukset nousevat edellisvuodesta vaunujen siirtyessä vaiheittain takuusta kunnossapitosopimuksen piiriin.

Kesällä 27 varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin vaikutuksiin. Kesällä 27 tulee noin 10 viikon liikennöintikatko (kesäkuun alusta alkaen) Vihdintien liikenneympyrän kohdalle. Raitiolinja 15 liikennöi katkon aikana idässä Itäkeskuksesta Vihdintien pysäkillä asti ja lännessä Keilaniemestä Kutomotien pysäkillä asti. Linjalla 15 liikennöimättä jäävä osuus on lyhyt, vain noin 800 metriä. Kummallakin puolella liikennöidään katkon aikana 10min vuorovälillä. Katkoa varten ei hankita korvaavaa liikennettä, sillä junat sekä linjat 59 ja 200 tarjoavat vaihtoehtoiset reitit. Linjan 15 katko ei todennäköisesti aiheuta kustannuksia, sillä korvaavaa liikennettä ei hankita ja suoritteet eivät muutu merkittävästi.

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta.

Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2027 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 59 Herttoniemi (M) - Kalasatama (M) - Pasila – Konala – Malminkartano

LIITE 3:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029**

Varaudutaan lisäämään tarjontaa linjalle 59 vuoden 2027 alusta alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Linjojen 500 ja 510 palattua Aleksis Kiven kadulle linja 59 on ruuhka-aikaan kuormittunut etenkin Herttoniemen ja Pasilan välillä. Välillä kaikki matkustajat eivät ole mahtuneet ruuhka-aikana linjan kyytiin, joten tiheämmällä vuorovälillä voidaan vastata kasvaneeseen kysyntään. Lisäksi autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisten ketjuuntumiselle, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna. Lisääntynyt täsmällisyys ja suurempi varmuus kyytiin mahtumisesta parantavat asiakkaiden kokemusta linjan luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linjat 311 Kaivoksela–Myyrmäki–Hämeenkylä, 335 Linnainen–Myyrmäki–Askisto, 434 Kivistö–Keimolanmäki, 566 Martinlaakso–Espoon keskus, 572 Mellunmäki–Hakunila–Martinlaakso, 583 Aviapolis–Martinlaakso–Perusmäki ja 584 Aviapolis–Martinlaakso–Kalajärvi

Järjestellään uudelleen Espoon ja Vantaan rajan ympäristössä, Kehä III:n varren työpaikka-alueiden ympäristössä sekä Kivistössä liikennöivien liityntä- ja poikittaislinjojen tarjontaa Pohjois-Espoossa ja Länsi-Vantaalla syysliikenteen alusta 2027. Samanaikaisesti osa alueen liikennöintisopimuksista uusiutuu. Muutoksiin on jo varauduttu liikenteen kilpailutuksessa. Muutoksilla kohdennetaan tarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi.

- Kustannusvaikutus yhteensä noin -60 000 € vuonna 2027 ja noin -160 000 € vuositasolla
 - Vantaan sisäinen liikenne noin -150 000 € vuonna 2027 ja noin -384 000 € vuositasolla
 - Poikittainen seutuliikenne noin 90 000 € vuonna 2027 ja noin 224 000 € vuositasolla

Runkolinjat 500 Itäkeskus (M)–Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Munkkivuori ja 510 Herttoniemi (M)–Pasila–Meilahti–Tapiola–Kivenlahti (M)

Varaudutaan lisäämään tarjontaa runkolinjoille 500 ja 510 8/2027 alkaen kasvaneiden matkustajamäärien ja ajoaikojen vuoksi. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä myöhästymisten ketjuuntumiselle, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus noin 240 000 € vuonna 2027 ja noin 700 000 € vuositasolla
 - Helsingin sisäinen liikenne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla
 - Poikittainen seutuliikenne noin 120 000 € vuonna 2027 ja noin 350 000 € vuositasolla

Runkolinja 560 Rastila (M) - Vuosaari (M) - Kontula (M) - Malmin as. - Kuninkaantammi - Myyrmäki as. - Honkasuo

Lisätään arkiliikenteeseen tarjontaa runkolinjalle 560 liikennöintisuunnitelman mukaisesti 01/2027 alkaen kasvaneen kysynnän ja kapasiteettihaasteiden vuoksi. Vuorovälin tihennys 10 minuutista 8 minuuttiin ruuhka-aikoina näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna matkustusmukavuuden ja spontaanin matkustamisen näkökulmasta.

Vuorovälitihennyksen lisäksi varaudutaan lisäämään autopäivä kesäliikenteeseen jokaiselle päivätyypille, sekä talviliikenteen lauantapäivälle kasvaneiden ajoaikojen ja matkustajamäärien vuoksi 01/2027 alkaen. Autopäivälisäys parantaa runkolinjan 560 täsmällisyyttä ja vähentää riskiä lähtöjen ketjuuntumiselle, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna, ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus vuorovälitihennyksen osalta vuonna 2027 ja vuositasolla noin 300 000 €. Kustannusvaikutus autopäivälisäysten osalta kesä- ja lauantailiikenteeseen vuonna 2027 ja vuositasolla noin 50 000 € (poikittainen seutuliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linjat 571 Tikkurila - Ylästö - Martinlaakso as. - Myyrmäki as., ja 574 Peijas - Leinelä - Ruskeasanta – Aviapolis - Ylästö - Martinlaakso as. - Myyrmäki as.

Varaudutaan lisäämään autopäivä arkeen ja lauantaille linjojen talviaikataulukkaavioon 01/2027 alkaen kasvaneiden ajoaikojen ja matkustajamäärien vuoksi. Kasvaneet ajoajat eivät mahdollista enää nykyisen palvelutason ylläpitämistä ilman autopäivälisäystä. Autopäivälisäys parantaa linjojen täsmällisyyttä ja vähentää riskiä lähtöjen ketjuuntumisille, mikä näkyy linjan matkustajille parantuneena palveluna, ja täten parantaa myös asiakkaiden kokemusta linjojen luotettavuudesta.

- Kustannusvaikutus vuonna 2027 ja vuositasolla 125 000 € (Vantaan sisäinen liikenne)

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasu

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2027 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2027 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 643 Hyrylä–Ruskeasanta–Hakaniemi

Varaudutaan lisäämään linjan 643 vuorotarjontaa aamu- ja iltapäiväruuhkissa 8/2027 alkaen siten, että vuoroväli olisi tasaisesti läpi aamu- ja iltapäiväruuhkien 20 minuuttia. Vuorovälin tihentäminen parantaisi Hyrylän ja Helsingin itäisen kantakaupungin sekä Hyrylän ja Keski-Vantaan välistä saavutettavuutta erityisesti työmatkaliikenteen näkökulmasta.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2027 ja 175 000 € vuositasolla (Tuusulan suunnan seutu)

Laajasalon uuden linjaston käyttöönotto Kruunusiltojen raitioliikenteen käynnistyessä

Kruunusiltojen käyttöönoton yhteydessä otetaan käyttöön Laajasalon linjastosuunnitelman (HSLH 13.9.2022) mukainen linjasto liikennöintisuunnitelmassa 2026–2027 (HSLH 21.01.2026) tehdyin muutoksin. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät linjastomuutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -2 350 000 € vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Kantvikin koulun väistön aiheuttamat lisäliikennetarpeet

Varaudutaan tarjoamaan lisäliikennettä kapasiteetin varmistamiseksi Kantvikin suunnan koululaislinjoilla, sillä osa Kantvikin koulun oppilaista käy vuoden 2027 ajan koulua väistötiloissa Kirkkonummen keskustan alueella. Lisäliikennetarve koskee vain Kirkkonummen kunnan koulupäiviä.

- Kustannusvaikutus noin 75 000 € vuonna 2027 (Kirkkonummen sisäinen liikenne)

Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen tarjonnan muutokset

U-junien vuorovälin muuttuessa 30 minuutista 15 minuuttiin syksyllä 2027 toteutetaan muutoksia Kirkkonummen ja Länsimetron välisten liityntälinjojen liikennöintiin. Bussiliikenteen operointikustannukset vähenevät liityntälinjojen tarjonnan muutosten myötä.

- Kustannusvaikutus noin -40 000 € vuonna 2027 ja -90 000 € vuositasolla (Kirkkonummen suunnan seutulinjat)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Siuntion asuntomessut kesällä 2027

Varaudutaan tarjoamaan joukkoliikenneyhteyksiä Siuntion Pikkalassa kesällä 2027 järjestettävälle asuntomessuille. Asuntomessut osuvat Espoon kaupunkiradan rakentamisen aikaisen junakatkon ajalle. Bussiyhteyksiä on suunniteltu lähtökohtaisesti ajettavan välillä Espoonlahden metroasema – Störsvik.

- Kustannusvaikutus noin 50 000 € vuonna 2027 (Siuntion suunnan seutulinjat)

Kauklahden ja Espoonlahden välisen tarjonnan muutokset

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 noin -25 000 € vuonna 2027 ja -60 000 € vuositasolla (Espoon sisäinen liikenne)

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2027 aikana.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa.

Erityisesti Hakunilantie ja sen varrella olevan Kehä III ylittävän sillan purkaminen vuonna 2027 aiheuttaa merkittäviä operointikustannuksia linjoilla, jotka liikennöivät alueella. Kustannuksia on kokonaisuudessaan pyritty jo ajamaan alas leikkaamalla runkolinjan 570 palvelu Lentoaseman sijaan Pakkalaan, jolla säästetään varaumasta vuositasolla n. 700 000 €.

Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioastetavoitteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

- Kustannusvaikutus noin 3 810 000 € vuonna 2027.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 1 640 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 1 500 000 €
 - Poikittainen seutuliiikenne noin 670 000 €

Mäkelänselän perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänselän perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen syksyn 2025 – syksyn 2027 välisenä aikana. Työmaan aikana Mäkelänselä on muuttunut 1+1-kaistaiseksi suuntaansa, millä on merkittävä bussiliikennettä hidastava vaikutus. Työmaiden aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin. Mäkelänselällä bussiliikennettä on paljon, joten negatiiviset vaikutukset ovat kokoluokaltaan merkittäviä.

- Kustannusvaikutus noin 790 000 € vuonna 2027
 - Helsingin sisäiset linjat noin 490 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Vantaan suunnan seutulinjat noin 300 000 €

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana. Haastavan taloudellisen tilanteen ja omistajien asettamien subventioasetavotteiden myötä riskitasoa on nostettu huomattavasti näiden varaumien osalta alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna.

- Kustannusvaikutus noin 1 620 000 € vuonna 2027.
 - Helsingin sisäiset linjat noin 889 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat noin 103 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 505 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 123 000 €

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen ja reittimuutoksiin Pohjois-Tapiolassa sekä Otaniemessä Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti Kehä I – Kalevalantie – Maarintie välisen risteysalueen tuntumaan, mutta vaikutukset voivat säteillä laajemmin myös muille alueen linjoille tieosuusruuhkautuessa.

- Kustannusvaikutus noin 340 000 € vuonna 2027
 - Poikittainen seutuliikenne noin 315 000 €
 - Espoon sisäiset linjat noin 25 000 €

Niittykummun vesihuoltotyöt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen Merituulentiellä ja Niittykummun metroaseman ympäristössä tehtävien vesihuoltotöiden vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 160 000 € vuonna 2027
 - Espoon sisäiset linjat 160 000 €

Junatien katkon lisäksi varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä muiden raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Kustannusvaikutus noin 2 200 000 € vuonna 2027
 - Espoon sisäiset linjat noin 750 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat noin 750 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 650 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Vantaan kouluväistöyhteydet

Varaudutaan järjestämään koulumatkayhteyksiä normaalin tarjonnan lisäksi Ilolan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuistoon 8/2027 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 70 000 € vuonna 2027

Lauttaliikenne

- Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2028

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Tulevia poikkeuksia voivat olla esimerkiksi Rautatientorin metroaseman perusparannus tai Helsingin Yliopiston pohjoisen sisäänkäynnin rakentaminen, joilla voi olla vaikutuksia liikennöintiin. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Mahdollisten liikennekatkojen ajaksi varaudutaan järjestelmään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n Espoon keskuksen ja Kauklahden välisen osuuden rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Espoon keskuksen länsipuolella viiden viikon ajan juhanuksen jälkeen vuosina 2028–2029. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Espoon keskus - Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä kaupunkiradan E-junat sekä kaukoliikenteen raitteita käyttävät U-junat kulkevat normaalisti, ja hiljaisen ajan L-junat korvataan E-junilla.

Mankinjoen ratasillan korjaukset

Kauklahden länsipuolella sijaitsevan Mankinjoen ratasillan ja sen tulopenkereiden stabiliteetin parantaminen aiheuttaa noin kahden kuukauden mittaisia yksiraiteisuuksia Kauklahden ja Masalan välillä huhtikuusta kesäkuulle vuosina 2027 ja 2028. Yksiraiteisuus aiheuttaa tarvetta muutoksiin U-, L- ja Y-junien tarjontaan ja aikatauluihin vuonna 2028.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Vantaan ratikan tunneliyhteyden rakentamistöiden takia varaudutaan harventamaan IPK-junien vuoroväliä vuoden 2028 kesäliikenteessä, jolloin Tikkurilan asemalla on 1-2 raidetta poissa käytöstä rautatieapusiltojen poistamisen ja muiden viimeistelytöiden takia.

Raitioliikenne

Laivasillankadun katko

Etelärannassa tehtävien kadunrakennus- ja kiskotöiden aikaan linja 2 ja täten linja 3 eivät pääse liikennöimään Olympiaterminaaliin arviolta noin kuuden kuukauden ajan. Linjan 2 reitti lyhenee katkon ajaksi Kauppatorille. Linja 3 varaudutaan ajamaan syysliikenteen puolella Fredrikinkatua Eiran päätepysäkille. Kesäkaudella Eiran päätepysäkillä tehtävien Länsiratikoiden rakennustöiden takia linjan 3 reitti kulkee suoraan Bulevardia pitkin Eiranrantaan. Katko vaikuttaa merkittävästi Tehtaankadun joukkoliikennepalveluun, sillä aluetta palvellaan ainoastaan raitiolienteellä keskustan suuntaan.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Katkon ajaksi varaudutaan hankkimaan korvaava bussiyhteys Tehtaankadun suunnasta keskustan ja Olympiaterminaalien välille, jotta iso osa eteläisestä Helsingistä ei jää tyystin vaille joukkoliikennepalvelua.

- Kustannusvaikutus -327 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne) sekä 1 500 000 € (Helsingin sisäiset linjat)

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkot

Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun katkojen on suunniteltu alkavan kevästä 2028 ja ensimmäisen vaiheen työt kestävät arviolta kevääseen 2029. Kaikki Päärautatieaseman raitiolinjan kiertävät tänä aikana Aleksanterinkadun kautta, ja Hakaniemen linjat lisäksi Kruununhaan kautta. Linja 5 kulkee Katajanokan terminaalilta Aleksanterinkatua Kolmikulmaan. Muutos pidentää matka-aikaa Hakaniemen ja Rautatieaseman välillä muutamalla minuutilla, mutta ei aiheuta merkittäviä palvelualuepuutteita Aleksanterinkadun ollessa viereinen katu Kaivokadulle. Keskustan saavutettavuus kuitenkin heikkenee hieman.

- Kustannusvaikutus 183 000 € vuonna 2028 ja 83 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

Kampin katko

Kampin radalle on suunniteltu katko kevään ja talven välille vuonna 2028 kadunrakennus- ja ratatöiden ajaksi. Rakennustöitä tehdään Simonkadulla, Fredrikinkadulla, Urho Kekkosen kadulla sekä Ruoholahdenkadulla. Katkon aikana linjat 7 ja 9 kiertävät Jätkäsaaresta Bulevardin kautta keskustaan ja omille reiteilleen. Linja 2 ajaa suoraan Arkadiankatua Lasipalatsille, eikä kierrä Kampin kautta. Matka-aika Jätkäsaaren ja keskustan välillä pitenee muutamalla minuutilla kiertoreitin takia. Jätkäsaaren ja Kampin välille hankitaan korvaava bussiyhteys korvaamaan alueelta poistuvaa raitioliikennettä.

- Kustannusvaikutus 81 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne) sekä 2 100 000 € (Helsingin sisäiset linjat)

Munkkiniemen katko

Linjalle 4 tulee katko Paciuksenkadulle Länsiratikoiden rakennustöiden takia kevästä talveen vuonna 2028. Katkon aikana linja 4 ajetaan Töölöntullilta Pikku Huopalahteen linjan 10 kanssa. Katkon aikana yhteys ratikkalinjan 4 reitiltä Munkkiniemeen muuttuu vaihdolliseksi, joka pidentää matka-aikoja hieman.

- Kustannusvaikutus 61 000 € vuonna 2028 (raitioliikenne)

Munkkivuoren ratikan liikenteen käynnistyminen

Varaudutaan käynnistämään loppuvuodesta 2028 linjan 13 Munkkivuoren jatkeen liikenne. Linja 13 liikennöi jatkossa Nihdin ja Pasilan välillä kuten nykyisin, mutta jatkaa Pasilan asemalta Nordenskiöldinkadun, Tukholmankadun ja Huopalahdentien kautta Munkkivuoren ostoskeskuksen viereen rakennettavalle uudelle pääte pysäkkiraitteelle. Linja hyödyntää Huopalahdentiellä linjalle 14 rakennettavaa rataa.

Muutos on osa Länsiratikoiden hankekokonaisuutta. Muutos parantaa Pasilan tason poikittaisyhteyksiä Meilahteen ja Munkkivuoreen. Linjaa tullaan liikennöimään 35 metrisellä kaksisuuntakalustolla.

- Kustannusvaikutus 108 000 € vuonna 2028 ja 1 385 000 € vuosittain (raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta. Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2028 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 52 Kuninkaantammi–Kannelmäki–Huopalahti as.–Munkkivuori–Otaniemi

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuneelle päätepysäkille syysliikenteestä 2028 alkaen. Alueelle on kaavoitettu nykyisen vesilaitoksen ympäristöön sijoittuvan asutuksen lisäksi pientaloasutusta noin 250–300 asukkaalle. Uusi asutus sijoittuu noin 500–1000 metrin päähän lähimmistä nykyisistä bussipysäkeistä. Alueen asukasmäärä on melko pieni, mutta keskuspuiston alue on yksi Helsingin tärkeimmistä virkistysalueista. Uuden päätepysäkin ympäristöstä alkavat keskuspuiston ulkoilureitit ja päätepysäkin välittömässä läheisyydessä sijaitsee Pitkäkosken ulkoilumaja.

- Kustannusvaikutus noin 140 000 € vuonna 2028 ja noin 367 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

Linja 81 Kulosaari–Herttoniemenranta–Herttoniemi(M)–Länsi-Herttoniemi

Varaudutaan tihentämään linjan 81 ruuhka-ajan vuoroväli takaisin korona-aikaa edeltäneeseen 10 minuuttiin vuoden 2028 alusta. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 130 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasu

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2028 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Runkolinja 520 ruuhka-ajan tihennykset syksy 2028 alkaen

Varaudutaan kysynnän kasvuun vahvistamalla Matinkylän, Leppävaaran ja Myyrmäen aluekeskusten välistä yhteyksiä runkolinjan 520 tarjontaa lisäämällä ruuhka-aikoina.

- Kustannusvaikutus noin 128 000 € vuonna 2028 ja noin 282 000 € vuositasolla (Poikittainen seutuliikenne)

Rykmentinpuiston joukkoliikennepalvelun vahvistaminen

Tuusulan Rykmentinpuistoon on suunnitteilla lisää rakentamista. Varaudutaan vahvistamaan Rykmentinpuistoa palvelevien linjojen tarjontaa syksystä 2028 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää. Lisäyksillä on toteutuessaan positiivinen vaikutus alueen asiakaskokemukseen.

- Kustannusvaikutus noin 60 000 € vuonna 2028 ja noin 155 000 € vuositasolla (Tuusulan sisäinen liikenne)

Sammonmäen työpaikka-alueen joukkoliikennepalvelun perustaminen

Tuusulan eteläosiin on kaavoitettu uusi Sammonmäen työpaikka-alue, joka sijoittuu tulevalle Focus-yritysalueelle. Alue sijaitsee nykyisen joukkoliikennepalvelun ulottumattomissa. Varaudutaan käynnistämään joukkoliikennepalvelu Sammonmäen työpaikka-alueelle syksystä 2028 alkaen, mikäli maankäyttö sitä edellyttää.

- Kustannusvaikutus noin 80 000 € vuonna 2028 ja noin 200 000 € vuositasolla (Tuusulan suunnan seutulinjat)

Kivisillan ja Kytömaan alueen joukkoliikennepalvelun kehittäminen

Keravan Kivisillan ja Kytömaan alueille on kaavoitettu uutta maankäyttöä. Varaudutaan vahvistamaan kehittyvien alueiden palvelua lisäämällä linjojen 977/977V vuorotarjontaa kaikkina viikonpäivinä alueen maankäytön kehittyessä 8/2028 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 100 000 € vuonna 2028 ja noin 250 000 € vuositasolla (Keravan sisäinen liikenne)

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2028 aikana.

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreitit ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 1 711 000 € vuonna 2028
 - Helsingin sisäiset linjat noin 846 000 €
 - Espoon suunnan seutulinjat noin 30 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 391 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 444 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen korvaavista järjestelyistä huolimatta.

- Kustannusvaikutus noin 2 000 000 € vuonna 2028.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 970 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 500 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 530 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Poikkeusreitit aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista ja vaihtoyhteyksien heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2028
 - Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 350 000 €

Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen hidastumiseen ja reittimuutoksiin Pohjois-Tapiolassa sekä Otaniemessä Maarinsolmun eritasoliittymän rakentamisen vuoksi. Työmaajärjestelyt aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista, vaihtoyhteyksien ja linjojen saavutettavuuden heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti Kehä I – Kalevalantie – Maarintie välisen risteysalueen tuntumaan, mutta vaikutukset voivat säteillä laajemmin myös muille alueen linjoille tieosuuksien ruuhkautuessa.

- Kustannusvaikutus noin 275 000 € vuonna 2028
 - Poikittainen seutuliikenne noin 215 000 €
 - Espoon sisäiset linjat noin 60 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjalle 59. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2028 ja vuositasolla
 - Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne noin 190 000 €

Linnanrakentajantien remontti

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien remontti alkanee vuoden 2028 keväällä ja kestää noin kaksi vuotta. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta ja kestosta ovat epävarmoja. Työmaan aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2028
 - Helsingin sisäiset linjat noin 750 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne noin 150 000 €

Vantaan kouluväistöyhteydet

Varaudutaan järjestämään koulumatkayhteyksiä normaalin tarjonnan lisäksi Ilolan koulun siirtyessä väistöön Kytöpuistoon 8/2027 alkaen.

- Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuonna 2028

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 800 000 € vuonna 2028
 - Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Muutokset vuonna 2029

Metroliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Metron infran peruskorjaus ja kehittäminen

Metron paikoin yli 40-vuotias infra vaatii peruskorjauksia, joiden vaikutukset vaihtelevat pienistä suuriin. Tulevia poikkeuksia voivat olla esimerkiksi Rautatientorin metroaseman perusparannus tai Helsingin Yliopiston pohjoisen sisäänkäynnin rakentaminen, joilla voi olla vaikutuksia liikennöintiin. Liikennekatkojen laajuudet ja ajankohdat varmistuvat myöhemmin tarkemman suunnittelun edetessä. Mahdollisten liikennekatkojen ajaksi varaudutaan järjestelmään muuta linjastoa uudelleen paremmin poikkeustilanteeseen sopivaksi tai vaihtoehtoisesti järjestämään korvaavaa liikennettä.

Junaliikenne

Espoon kaupunkirata (ESKA)

ESKA:n Espoon keskuksen ja Kauklahden välisen osuuden rakennustöiden takia rantaradan junaliikenteessä on vuosittaiset säännölliset totaalikatkot Espoon keskuksen länsipuolella viiden viikon ajan juhanuksen jälkeen vuosina 2028–2029. Lisäksi yhden tai kahden vuorokauden pituisia totaalikatkoja on viikonloppuisin toukokuussa ja syksyllä.

Lähijunaliikenne korvataan totaalikatkojen aikana busseilla osuudella Espoon keskus - Kirkkonummi/Siuntio. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä kaupunkiradan E-junat sekä kaukoliikenteen raitteita käyttävät U-junat kulkevat normaalisti, ja hiljaisen ajan L-junat korvataan E-junilla.

Espoon keskuksen ja Kauklahden väliselle osuudelle saadaan käyttöön neljä raidetta arviolta loppuvuoden 2029 aikana. Tällöin kaupunkiradan E-junien reitti pitenee Kauklahteen asti. E-junien vuoroväli on edelleen 10 minuuttia ma-pe noin klo 6–21, lauantaisin noin klo 9–21 ja sunnuntaisin noin klo 10–21. Muina aikoina vuoroväli on 15-30 minuuttia, ja yöaikaan sekä varhaisaamuisin liikennöidään edelleen vain Kirkkonummelle asti kulkevia L-junia kaupunkiraitteita pitkin 30 minuutin vuorovälillä.

Raitioliikenne

Pitkänsillan katko

Linjan 12 Länsisataman jatkeen rakennustyöt jatkuvat vuonna 2029 Liisankadun liittymässä kahdessa vaiheessa, aiheuttaen raitiolienteelle katkon Pitkänsillan ja Mikonkadun välille, sekä Pitkänsillan ja Liisankadun välille. Katkon aikana rakennetaan mm. uusi ryhmittymisraide Hakaniemen suunnasta Kruununhaan. Katkon tarkemmat vaiheistukset ja ajat selviävät jatkosuunnittelussa, mutta tällä hetkellä on varauduttu ajamaan keväästä talveen samanlaisella linjastolla kuin vuoden 2025 Pitkänsillan katkossa. Linjat 6, 7 ja 9 siis jaetaan kahtia B- ja T-reiteiksi Pitkänsillan molemmin puolin ja linja 3 ajaa suoraan Mannerheimintietä pitkin Alppilaan. Etelässä 6T ja 7T reitit kulkevat joko Kaisaniemenkadun ja Kruununhaan kautta Katajanokan terminaalille, tai suoraan Aleksanterinkatua, riippuen käynnissä olevasta työvaiheesta.

- Kustannusvaikutus 248 000 € vuonna 2029 (raitioliikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Pikaraitiolinja 15

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia. Liikennetarjontaa kehitetään tarvittaessa muuttuvan kysynnän pohjalta.

Pikaraitiolinja 20

Linja 20 on Vantaalle toteutettava pikaraitiotie. Ratikan reitin pituus on 19 km ja se kulkee Mellunmäen metroasemalta Länsimäen ja Hakunilan kautta Tikkurilaan ja sieltä Jumbon kautta lentoasemalle. Vantaan ratikka parantaa poikittaisen joukkoliikenteen luotettavuutta ja palvelun laatua. Vantaan ratikka täydentää pääkaupunkiseudun raideverkostoa ja luo lisää joukkoliikenneyhteyksiä koko seudulle.

Varaudutaan liikenteen käynnistämiseen syksyllä 2029. Tällä hetkellä on arvioitu ainoastaan vuoden 2029 liikenteen käynnistymisen valmistelevia sekä operoinnin kustannuksia, tulevien vuosien liikennöintikustannukset tarkennetaan lähempänä ajankohtaa TTS-suunnittelussa 2028-2030.

- Raitioliikenteen operoinnin kustannusvaikutus 4 700 000 € vuonna 2029 (raitoliikenne)

Bussiliikenne

Varaudutaan kehittämään bussiliikenteen palvelutasoa todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen pohjautuen. Bussiliikenteen alueelliset kehittämiskohteet pyritään tunnistamaan alueellisten linjastotarkasteluiden kautta. Varaudutaan lisäksi tekemään kohdennettuja tarjonnan lisäyksiä tai reittimuutoksia todennettuun kysyntään ja kerättyyn asiakasymmärrykseen perustuen.

Linjat 23 Rautatientori–Pasila–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Pirkkola ja 63 Kamppi–Ruskeasuo–Ilmala–Postipuisto–Maunula–Paloheinä

Varaudutaan tihentämään linjojen ruuhkavuoroväliä Postipuiston kasvavan asukasmäärän vuoksi alkuvuodesta 2029 alkaen. Mahdollisella vuorotarjonnan tihentämisellä tavoitellaan parempaa asiakaskokemusta ja riittävän kapasiteetin varmistamista linjoilla. Tiheämpi vuoroväli tarkoittaa lisääntyvän kapasiteetin lisäksi myös keskimääräisten odotusaikojen lyhentymistä linjan pysäkeillä. Tarjonnan lisäämisellä arvioidaan olevan positiivinen vaikutus linjan nousijamääriin, kun kehittyvältä Postipuiston alueelta pystytään tarjoamaan entistä paremmat ja kilpailukykyisemmät joukkoliikenneyhteydet.

- Kustannusvaikutus noin 400 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Kumpula–Pasila–Ruskeasuo

Varaudutaan lisäämään linjan 506 tarjontaa vuoden 2029 alusta kasvavien matkustajamäärien myötä. Tarjonnan lisäämisellä vastataan kasvavaan kysyntään ja parannetaan alueen asiakaskokemusta.

- Kustannusvaikutus noin 200 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (Helsingin sisäinen liikenne)

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

Varaudutaan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen vuoden 2028 aikana.

Länsiratikoiden rakennustyöt

Varaudutaan Länsiratikoiden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin bussiliikenteessä. Länsiratikoiden rakentamisen takia bussiliikenteessä tulee käyttöön poikkeusreittejä ja/tai bussiliikenne hidastuu eri puolilla läntistä kantakaupunkia ja Länsi-Helsinkiä. Poikkeusreitit ja liikenteen hidastuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi bussiliikenteen operointikustannuksiin. Lisäkustannusten lisäksi asiakaskokemus alueen joukkoliikenteessä tulee heikentymään rakentamisen aikana.

- Kustannusvaikutus noin 922 000 € vuonna 2029
 - Helsingin sisäiset linjat noin 378 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 330 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 214 000 €

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä niistä seuraavaan liikenteen hidastumiseen. Raitiotien rakentaminen tulee aiheuttamaan liikenteen hidastumisesta syntyviä kustannuksia bussilinjoilla, joilla on yhteisiä reittiosuuksia ratikan reitin kanssa. Lisäksi Tikkurilan terminaalien poikkeusjärjestelyt aiheuttavat kustannuksia linjoille, jotka hyödyntävät terminaalialueita. Kaikkia rakentamisen aikaisia poikkeusjärjestelyitä ja hidastumisia sekä niiden ajankohtia/kestoja ei vielä tiedetä tarkalla tasolla. Hidastumisen lisäksi rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat bussiliikenteen täsmällisyyteen negatiivisesti. Poikkeusreiteillä ja liikenteen hidastumisella tulee olemaan erittäin merkittävät vaikutukset asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2029.
 - Vantaan sisäiset linjat noin 175 000 €
 - Vantaan suunnan seutulinjat noin 115 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 270 000 €

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen sekä Leppävaaran terminaalien rakennustyöt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi. Poikkeusreitit aiheuttavat toteutuessaan liikenteen hidastumista ja vaihtoyhteyksien heikentymistä, joilla on suora vaikutus asiakaskokemukseen sitä heikentäen.

- Kustannusvaikutus noin 900 000 € vuonna 2029
 - Espoon sisäinen liikenne noin 550 000 €
 - Poikittainen seutuliikenne noin 350 000 €

Kulosaaren sillan uusiminen

Varaudutaan Kulosaaren sillan uusimisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjoilla 500 ja 510 sekä linjalle 59. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2028 ja kestävän noin kaksi vuotta. Liikenteen on suunniteltu muuttuvan Kulosaaren sillalla yksikaistaiseksi suuntaansa, mikä aiheuttaa merkittävää hidastumista bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 560 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla
 - Helsingin sisäiset linjat noin 370 000 €

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2027-2029

- Seutu, poikittaisliikenne noin 190 000 €

Linnanrakentajantien remontti

Varaudutaan Linnanrakentajantien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen. Linnanrakentajantien remontti alkanee vuoden 2028 keväällä ja kestää noin kaksi vuotta. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta ja kestosta ovat epävarmoja. Työmaan aiheuttamat liikenteen poikkeukset aiheuttavat merkittäviä lisäkustannuksia bussiliikenteen poikkeusreittien ja liikenteen hidastumisen myötä. Lisäkustannusten lisäksi poikkeamat aiheuttavat korvaavista liikennejärjestelyistä huolimatta merkittäviä heikennyksiä asiakaskokemukseen sekä nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 1 080 000 € vuonna 2029
 - Helsingin sisäiset linjat noin 900 000 €
 - Seutu, poikittaisliikenne noin 180 000 €

Varaudutaan järjestämään korvaavaa bussiliikennettä raideliikenteen poikkeuksien aikana.

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Kaupunkiradan rakennustöillä ja junaliikenteen katkoilla on erittäin merkittävät negatiiviset vaikutukset alueen asiakaskokemukseen mm. pidentyvien matka-aikojen myötä. Korvaavan liikenteen järjestelyissä hyödynnetään aiempien katkojen kokemuksia, jotta tarjontaa olisi toteutuneen kysynnän mukaisesti ja haitat junaliikenteen katkosta olisivat mahdollisimman vähäiset.

- Kustannusvaikutus noin 800 000 € vuonna 2029
 - Espoon sisäiset linjat noin 250 000 €
 - Kirkkonummen suunnan seutulinjat noin 500 000 €
 - Siuntion suunnan seutulinjat noin 50 000 €

Otaniemensillan remontti

Varaudutaan Otaniemensillan remontin aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja liikenteen hidastumiseen runkolinjalla 510 sekä linjalla 52. Tiedot työmaan aloitusajankohdasta, kestosta ja vaikutuksista ovat epävarmoja. Työmaan on arvioitu alkavan vuonna 2029. Remontti aiheuttaa todennäköisesti hidastuksia bussiliikenteelle. Lisäkustannusten lisäksi liikenteen hidastuminen aiheuttaa heikennyksiä asiakaskokemukseen ja nousijamääriin.

- Kustannusvaikutus noin 360 000 € vuonna 2029 ja vuositasolla (seutu, poikittaisliikenne)

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja palvelutasomuutoksia.

Alustavan talousarvion mukaiset laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa (keskimääräinen subventio 59,3 %)

Kuntaosuudet TAE2027

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
%-jakautuma	57,5 %	19,8 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Henkilöstökulut	20,1	6,2	0,2	4,7	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,6
Muut toimintatuotot	-12,2	-3,8	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-20,4
Palvelujen ostot	31,7	9,1	0,2	6,4	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	55,2	16,0	0,4	11,5	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	86,8
%-jakautuma	63,5 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	136,6	97,3	0,7	18,5	1,4	2,5	0,5	0,6	0,2	258,1
%-jakautuma	52,9 %	37,7 %	0,3 %	7,2 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	591,7	250,8	4,6	142,2	14,3	16,6	7,4	10,0	2,4	1040,0
%-jakautuma	56,9 %	24,1 %	0,4 %	13,7 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	235,5	84,9	1,9	67,5	11,0	9,1	3,3	4,9	0,5	418,5
%-jakautuma	56,3 %	20,3 %	0,4 %	16,1 %	2,6 %	2,2 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	356,3	165,9	2,8	74,6	3,4	7,6	4,1	5,0	1,8	621,5
%-jakautuma	57,3 %	26,7 %	0,4 %	12,0 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	355,6	162,9	2,7	72,5	2,7	6,7	4,2	5,0	1,8	614,0
Yhteensä	355,6	162,9	2,7	72,5	2,7	6,7	4,2	5,0	1,8	614,0
%-jakautuma	57,9 %	26,5 %	0,4 %	11,8 %	0,4 %	1,1 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	60,1 %	65,0 %	59,4 %	51,0 %	18,8 %	40,0 %	56,7 %	50,4 %	73,9 %	59,0 %

Vertailu kuntaosuudet TAE27 ja TA26

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE 2027	356,3	165,9	2,8	74,6	3,4	7,6	4,1	5,0	1,8	621,5
TA2026	320,5	160,1	2,1	71,8	3,8	7,5	3,9	4,4	1,4	577,7
Erotus	35,7	5,8	0,7	2,8	-0,5	0,1	0,2	0,7	0,4	45,9
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE 2027	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
TA2026	0,2	12,3	0,2	4,7	0,6	0,5	0,1	0,7	0,2	19,4
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE 2027	353,9	164,8	2,7	73,8	3,2	7,4	4,1	4,9	1,8	616,7
Subventio% kunnittain	59,8 %	65,7 %	59,1 %	51,9 %	22,6 %	44,7 %	54,6 %	49,0 %	76,7 %	59,3 %

Kuntaosuudet TAE2027 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	400,0	137,5	3,5	112,2	11,7	12,9	6,6	8,7	2,1	695,1
%-jakautuma	57,5 %	19,8 %	0,5 %	16,1 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Henkilöstökulut	20,1	6,2	0,2	4,7	0,6	0,6	0,2	0,3	0,1	33,0
Muut toimintakulut	3,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	5,6
Muut toimintatuotot	-12,2	-3,8	-0,1	-3,0	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-20,4
Palvelujen ostot	31,7	9,1	0,2	6,4	0,7	0,6	0,2	0,4	0,1	49,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,2	3,5	0,1	2,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	19,0
Yhteensä	55,2	16,0	0,4	11,5	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	86,8
%-jakautuma	63,5 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	455,1	153,5	3,9	123,7	12,9	14,1	7,0	9,3	2,2	781,9
%-jakautuma	58,2 %	19,6 %	0,5 %	15,8 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	235,5	84,9	1,9	67,5	11,0	9,1	3,3	4,9	0,5	418,5
%-jakautuma	56,3 %	20,3 %	0,4 %	16,1 %	2,6 %	2,2 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	219,7	68,6	2,1	56,2	2,0	5,1	3,7	4,4	1,7	363,4
%-jakautuma	60,5 %	18,9 %	0,6 %	15,5 %	0,5 %	1,4 %	1,0 %	1,2 %	0,5 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,6
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	219,0	65,6	2,1	54,0	1,3	4,2	3,8	4,4	1,6	355,9
%-jakautuma	61,5 %	18,4 %	0,6 %	15,2 %	0,4 %	1,2 %	1,1 %	1,2 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,1 %	42,8 %	52,5 %	43,6 %	10,1 %	29,5 %	53,9 %	47,2 %	72,1 %	45,5 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TAE 2027	217,4	67,5	2,1	55,3	1,9	5,0	3,6	4,3	1,7	358,6
Subventio% kunnittain	47,8 %	44,0 %	52,1 %	44,7 %	14,3 %	35,0 %	51,6 %	45,7 %	75,1 %	45,9 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7milj. euroa (keskimääräinen subventio 57,1 %)

Kuntaosuudet TS2028

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
%-jakautuma	57,4 %	20,2 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	20,7	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	3,6	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,2
Muut toimintatuotot	-13,5	-4,2	-0,1	-3,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-22,4
Palvelujen ostot	32,3	9,3	0,2	6,5	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	50,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	55,9	16,2	0,4	11,6	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	88,0
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	145,8	103,5	0,7	19,5	1,6	2,7	0,5	0,7	0,2	275,2
%-jakautuma	53,0 %	37,6 %	0,3 %	7,1 %	0,6 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	598,4	259,2	4,8	139,9	14,7	17,1	7,5	10,2	2,8	1054,6
%-jakautuma	56,7 %	24,6 %	0,5 %	13,3 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	252,9	90,8	2,0	71,8	11,4	9,5	3,5	5,1	0,6	447,5
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	345,5	168,5	2,8	68,2	3,2	7,6	4,0	5,1	2,2	607,1
%-jakautuma	56,9 %	27,8 %	0,5 %	11,2 %	0,5 %	1,3 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	344,8	165,5	2,8	66,0	2,6	6,7	4,1	5,1	2,1	599,7
%-jakautuma	57,5 %	27,6 %	0,5 %	11,0 %	0,4 %	1,1 %	0,7 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	57,6 %	63,8 %	58,0 %	47,2 %	17,5 %	39,2 %	54,8 %	49,5 %	76,7 %	56,9 %

Vertailu kuntaosuudet TS28 ja TAE27

TS 2028	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	345,511	168,484	2,795	68,168	3,243	7,630	4,030	5,062	2,202	607,127
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	613,441
Erotus	-10,740	2,592	0,029	-6,475	-0,127	0,054	-0,110	0,039	0,363	-14,314
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
TS 2028	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TS 2028	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	343,2	167,4	2,8	67,3	3,1	7,5	4,0	4,9	2,2	602,3
Subventio% kunnittain	57,3 %	64,6 %	57,7 %	48,1 %	21,2 %	43,8 %	52,8 %	48,2 %	79,1 %	57,1 %

Kuntaosuudet TS2028 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	396,7	139,5	3,6	108,8	11,8	13,2	6,6	8,9	2,4	691,4
%-jakautuma	57,4 %	20,2 %	0,5 %	15,7 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,4 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	20,7	6,3	0,2	4,8	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,0
Muut toimintakulut	3,6	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,2
Muut toimintatuotot	-13,5	-4,2	-0,1	-3,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-22,4
Palvelujen ostot	32,3	9,3	0,2	6,5	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	50,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	55,9	16,2	0,4	11,6	1,3	1,2	0,4	0,7	0,1	88,0
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	452,7	155,7	4,0	120,4	13,1	14,4	7,0	9,5	2,6	779,4
%-jakautuma	58,1 %	20,0 %	0,5 %	15,4 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	252,9	90,8	2,0	71,8	11,4	9,5	3,5	5,1	0,6	447,5
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	199,7	65,0	2,1	48,6	1,7	4,9	3,5	4,4	2,0	331,9
%-jakautuma	60,2 %	19,6 %	0,6 %	14,7 %	0,5 %	1,5 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	199,1	62,0	2,0	46,5	1,0	4,0	3,6	4,4	1,9	324,5
%-jakautuma	61,3 %	19,1 %	0,6 %	14,3 %	0,3 %	1,2 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	44,0 %	39,8 %	50,3 %	38,6 %	7,7 %	27,8 %	51,7 %	46,0 %	75,1 %	41,6 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2028	197,4	63,9	2,0	47,8	1,6	4,8	3,5	4,3	2,0	327,1
Subventio% kunnittain	43,6 %	41,0 %	49,9 %	39,7 %	11,8 %	33,2 %	49,5 %	44,6 %	77,7 %	42,0 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat vuonna 2029 ovat yhteensä 621,1 milj. euroa (keskimääräinen subventio 56,5 %)

Kuntaosuudet TS2029

(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
%-jakautuma	58,0 %	20,0 %	0,5 %	15,3 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	21,1	6,4	0,2	4,9	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,5
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,8
Muut toimintatuotot	-14,1	-4,4	-0,1	-3,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-23,4
Palvelujen ostot	32,9	9,4	0,2	6,6	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	51,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	56,6	16,4	0,4	11,8	1,3	1,2	0,5	0,7	0,1	89,1
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	160,8	105,5	0,8	28,2	2,0	2,9	0,6	0,9	0,2	302,0
%-jakautuma	53,2 %	34,9 %	0,3 %	9,4 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	631,5	264,5	4,9	149,3	15,6	17,5	7,7	10,7	2,8	1104,6
%-jakautuma	57,2 %	23,9 %	0,4 %	13,5 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	269,1	96,6	2,1	76,2	12,2	10,1	3,7	5,5	0,6	476,0
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	362,4	167,9	2,8	73,0	3,4	7,4	4,0	5,3	2,2	628,6
%-jakautuma	57,7 %	26,7 %	0,4 %	11,6 %	0,5 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,4 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	361,7	165,0	2,8	70,9	2,8	6,5	4,1	5,2	2,1	621,1
Yhteensä	361,7	165,0	2,8	70,9	2,8	6,5	4,1	5,2	2,1	621,1
%-jakautuma	58,2 %	26,6 %	0,5 %	11,4 %	0,4 %	1,0 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	57,3 %	62,4 %	56,8 %	47,5 %	17,8 %	37,2 %	53,2 %	48,9 %	75,9 %	56,2 %

Vertailu kuntaosuudet TS29 ja TAE27

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	362,379	167,927	2,824	73,043	3,446	7,436	4,021	5,253	2,223	628,552
TAE 2027	356,251	165,892	2,767	74,643	3,370	7,576	4,140	5,023	1,839	613,441
Erotus	6,128	2,035	0,057	-1,600	0,076	-0,140	-0,119	0,231	0,384	7,052
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
TAE 2027	0,678	2,975	0,021	2,186	0,675	0,918	-0,079	0,009	0,087	7,472
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	360,0	166,8	2,8	72,2	3,3	7,3	3,9	5,1	2,2	623,7
Subventio% kunnittain	57,0 %	63,1 %	56,5 %	48,4 %	21,2 %	41,6 %	51,2 %	47,6 %	78,3 %	56,5 %

Kuntaosuudet TS2029 *ilman infrakustannuksia*

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
Ympäristöbonus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	414,0	142,6	3,7	109,3	12,3	13,3	6,7	9,2	2,5	713,5
%-jakautuma	58,0 %	20,0 %	0,5 %	15,3 %	1,7 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Henkilöstökulut	21,1	6,4	0,2	4,9	0,6	0,6	0,3	0,3	0,1	34,5
Muut toimintakulut	4,0	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,8
Muut toimintatuotot	-14,1	-4,4	-0,1	-3,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-23,4
Palvelujen ostot	32,9	9,4	0,2	6,6	0,7	0,7	0,2	0,4	0,1	51,3
Rahoitustuotot ja -kulut, ja avustukset	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Muut poistot	12,6	3,6	0,1	2,6	0,3	0,3	0,1	0,1	0,0	19,7
Yhteensä	56,6	16,4	0,4	11,8	1,3	1,2	0,5	0,7	0,1	89,1
%-jakautuma	63,6 %	18,4 %	0,5 %	13,2 %	1,5 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
%-jakautuma	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	470,7	159,0	4,1	121,0	13,6	14,6	7,1	9,9	2,6	802,6
%-jakautuma	58,6 %	19,8 %	0,5 %	15,1 %	1,7 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	269,1	96,6	2,1	76,2	12,2	10,1	3,7	5,5	0,6	476,0
%-jakautuma	56,5 %	20,3 %	0,4 %	16,0 %	2,6 %	2,1 %	0,8 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	201,6	62,4	2,0	44,8	1,4	4,5	3,5	4,4	2,0	326,6
%-jakautuma	61,7 %	19,1 %	0,6 %	13,7 %	0,4 %	1,4 %	1,1 %	1,3 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,3	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-1,7	1,9	0,0	1,3	0,5	0,8	-0,2	-0,1	0,1	2,6
Yhteensä	0,7	3,0	0,0	2,2	0,7	0,9	-0,1	0,0	0,1	7,5
%-jakautuma	9,1 %	39,8 %	0,3 %	29,3 %	9,0 %	12,3 %	-1,1 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	200,9	59,4	2,0	42,6	0,7	3,6	3,5	4,4	1,9	319,1
%-jakautuma	63,0 %	18,6 %	0,6 %	13,4 %	0,2 %	1,1 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	42,7 %	37,4 %	47,8 %	35,2 %	5,4 %	24,5 %	49,5 %	44,5 %	74,1 %	39,8 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
TS 2029	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TS 2029	199,2	61,3	1,9	44,0	1,3	4,3	3,4	4,3	2,0	321,7
Subventio% kunnittain	42,3 %	38,6 %	47,5 %	36,3 %	9,4 %	29,8 %	47,4 %	43,1 %	76,6 %	40,1 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajitutkimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

operointikuluihin

tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms.

infrakuluihin (jäsenkuntien laskuttamat infrakorvaukset ja HSL:n suoraan maksama sähköbussien la-
tausinfra)

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuk-
sia. Operointikulut ovat liikennöinnistä maksettavia korvauksia ja suoraan liikennöintiin liitännäisiä kuluja
vähennettynä mahdollisilla tuloilla tai kulujen edelleen laskutuksella. Kuntien maksuosuudet operointi-
kuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien
perusteella.

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan
sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat
Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulin-
jat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saata-
vien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuosi-
tason nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain.
Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kunta-
kohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lip-
pulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikustannukset jaetaan HSL:n tilaaman liikenteen korvauksiin ja VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannuksiin. Junaliikenteen kustannukset kohdistetaan junayksikkökilometrien perusteella HSL:n tilaamalle junaliikenteelle junalinjoittain. Lippuyhteistyön kustannukset kohdistetaan nousujen perusteella VR:n lähiliikenteen junille. Junakalustoyhtiön vuokrat sisällytetään HSL:n tilaamaan junaliikenteen operointikustannuksiin.

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Espoon kaupunkiradan liikennöinnin muutosten vaikutus perustuu arvioon.

Metroliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen metroliiikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metroliiikenteen kulut kunnille.

Raitiovaunuliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen raitiovaunuliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan raitiovaunuliikenteen kulut kunnille.

Pikaraitioliikenteen PR15 kustannukset on käsitelty kuntaosuuksissa omana eränään.

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositasen nousuja, jotka on kohdistettu kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen lauttaliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan lauttaliikenteen kulut kunnille.

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL:n organisaation eri yksiköiden nettokuluja. Eli ns. yleiskustannuksia vähennettynä näihin kuluihin liittyvillä tuloilla).

Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun, viestinnän ja markkinoinnin, lippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidon, hallinnon yms. nettokulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä lippujärjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.

Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille on sovittu erikseen. Tällaisia uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaisesti ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on sellaisenaan voimassa. Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Metrolilikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metrolilikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille kaikkien raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Pikaraitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille pikaraitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuositain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki on kohdistettu kunnille kuntien asukasluvun perusteella. Muut tuet vähentävät investointihankkeen rahoitusta ja sitä kautta poistoja tai muita yleiskustannuksia.

Hallitus § 63

26.05.2026

Lausuntopyyntö alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2027-2029

139/02.02.00.00/2026 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2027-2029

Hallitus 26.05.2026 § 63

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi

HSL:n perussopimuksen 22 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava toiminta- ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Toiminta- ja taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain.

Hallitus laatii luonnoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaksi. Luonnoksesta pyydetään jäsenkunnilta lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen.

Luonnos tulee toimittaa jäsenkunnille lausunnot viimeistään 1. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvioesityksen kanssa. Luonnoksen tulee sisältää muun muassa strategiasuunnitelma sekä suunnitelmat tariffien ja palveluverkon muutoksista. Lausuntopyynnön keskeiset kohdat esitellään jäsenkunnille vuosittain viimeistään kesäkuun alussa. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 10. syyskuuta. Hyväksytty talousarvion sisältävä toiminta- ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille viimeistään 15. joulukuuta.

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 jäsenkunnilta lausuntoa vuosien 2027–2029 alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Lausunto pyydetään seuraavista kokonaisuuksista viimeistään 10.9.2026:

- HSL:n toimintasuunnitelma,
- liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset,
- kuntaosuuksien taso ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisin maksaminen suunnitelmakaudella 2027–2029.

Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia 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?

Hallitus § 63

26.05.2026

- Miten suuren kustannuslisäyksen olette valmiit hyväksymään kiristetyt päästö-voitteen saavuttamiseksi?
- Millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla?

TALOUSSUUNNITELMA

HSL:n taloudellinen toimintaympäristö säilyy strategiakaudella 2027–2029 erittäin haastavana. Erityisesti raideliikenteen suuret infrarakentamishankkeet, liikennejärjestelmän muutokset sekä rakentamisen aiheuttamat poikkeusjärjestelyt kasvattavat operointi- ja infrakustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti HSL:n maksuvalmius on heikentynyt aiempien vuosien kertyneiden ylijäämien päättymisen seurauksena, mikä lisää talousarvion toteutumiseen ja kassanhallintaan liittyviä riskejä.

Omistajaohjauksen tavoitteet vaikuttavat keskeisesti toimintaamme. Tavoitteena on talouden tasapaino ja tuottavuuden parantaminen sekä subventioasteen hallittu lasku kohti strategiakauden tavoitetta – enintään 40 prosentin tasoa ilman infrakustannuksia. Samalla edellytetään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua, asiakastytytyvyyden säilyttämistä hyvällä tasolla sekä vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Toimintasuunnitelmat vuosille 2027–2029 on laadittu siten, että toimenpiteet on kytketty HSL:n strategian neljään strategiseen päämäärään ja niiden menestyskijöihin. Näistä muodostuu neljä tavoitekokonaisuutta: helppoa liikkumista ihmisille, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja, tuottavuudella tilaa uudistumiselle sekä yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

HSL:n strategian mukaisesti liikennepalveluissa tavoitteena on parantaa liikkumisen sujuvuutta, vaikuttavuutta ja tuottavuutta. TTS-kaudella 2027–2029 joukkoliikennepalveluun kohdistuu merkittäviä muutoksia laajojen raideinfrahankkeiden ja korjaustöiden vuoksi. Työmaat pidentävät matka-aikoja ja heikentävät palvelutasoa, kun raideliikennettä joudutaan korvaamaan bussiliikenteellä. Tämä lisää erityisesti vuonna 2027 operointikustannuksia ja heikentää lipputuloja. Haastavan taloustilanteen ja subventiotavoitteiden vuoksi poikkeusjärjestelyihin liittyvää riskitasoa on nostettu. Palvelutaso myös paranee hankkeiden valmistuessa muun muassa Kruunusiltojen ja Espoon kaupunkiradan myötä. Muut liikenteen lisäykset ovat vähäisiä, ja kehittämisessä painopiste on nykyisen tarjonnan kustannustehokkaassa kohdentamisessa.

Toimintatulot

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 ja 57,9 % kuntaosuuksia. Toimintatulojen arvioidaan olevat 1077,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 1128,4 milj. euroa vuonna 2029.

Lipputulot

Kokonaisuudessaan vuodelle 2027 tavoitellaan lipputuloja yhteensä 418,5 milj. euron edestä. Lipputulotavoite vuonna 2027 on 7,5 milj. euroa (1,8 %) kuluvan vuoden 2026 ennustetta suurempi. Lipputulotavoite on laskettu 3,1 prosentin keskimääräiseen hintojen korotukseen perustuen (inflaatio + 1,7 %-yks.). Vuonna 2028 lipputulotavoite on 447,5 milj. euroa ja vuonna 2029 476,0 milj. euroa.

Kuntaosuudet

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

Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2027 ovat yhteensä 614,0 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 45,9 % kuntaosuuksiin kohdistetuista vuoden 2027 kustannuksista ilman infrakustannuksia (59,3 % ml. infrakustannukset). Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2028 ovat yhteensä 599,7 milj. euroa ja vuonna 2029 621,1 milj. euroa.

Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että jäsenkuntien subventio on noin 40 prosentin keskimääräisellä tasolla ilman infrakustannuksia TTS- ja strategia-kauden päätyttyä vuonna 2029.

Tuet ja avustukset

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea arvioidaan saatavan 4,8 milj. euroa. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Muita tukia on budjetoitu 0,1 milj. euroa vuosittain.

Toimintamenot

Toimintamenot vuonna 2027 ovat yhteensä 1044,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2026 ennusteesta 52,3 milj. euroa (5,3 %). Vuonna 2028 toimintamenojen arvioidaan olevan 1060,8 milj. euroa ja 1111,8 milj. euroa vuonna 2029.

Palveluiden ostot

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 maksetaan joukkoliikenteen operointikustannuksia vuonna 2027 yhteensä 692,8 milj. euroa, joka on 66,3 % kaikista toimintamenoista. Liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset ovat 689,0 milj. euroa vuonna 2028 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2029.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2027 on yhteensä 255,5 milj. euroa. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa ja Helsingissä sijaitsevaa sähköbussien latausinfraa 2,6 milj. eurolla. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2027 9,1 milj. euroa (3,7 %) suuremmat kuin vuonna 2026. Vuonna 2028 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 275,2 milj. euroa ja vuonna 2029 yhteensä 302,0 milj. euroa. TTS-kauden kustannuksissa on varauduttu Kruunusiltaojen avautumisen tuomiin lisäkuluihin.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille henkilökuljetuspalveluista maksettaviin

Hallitus § 63

26.05.2026

liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 50,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin palvelujen ostoon käytetään 51,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 52,3 milj. euroa vuonna 2029.

Muiden ostopalveluiden suurin kuluerä ICT-käyttöpalvelut, 28,9 milj. euroa vuonna 2027, sisältää lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. ICT-käyttöpalveluiden arvioidaan laskevan 2,0 milj. eurolla (-6,5 %) vuoden 2026 ennusteesta. Yleisesti kustannusten laskua selittää vuonna 2025 vaiheittain toteutetun perusjärjestelmä uudistuksen aiheuttamien päällekkäisten kulujen vähentyminen. Laitehuoltokustannuksiin on varattu 2,1 milj. euroa vuonna 2027.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2027 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,4 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinointipalvelut.

Maksukorttiprovisioihin ja lipunmyyntipalkkioihin on varattu 4,1 milj. euroa. Vartiointipalveluihin käytetään 1,0 milj. euroa. Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,8 milj. euroa vuonna 2027.

Henkilöstökulut

HSL:n henkilöstökulut ovat 33,0 milj. euroa vuonna 2027, joka on 3,2 % toimintamenoista. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen.

HSL:n toimintaympäristö, asiakasodotukset ja strategiset tavoitteet ovat muuttuneet, minkä vuoksi organisaatiota kehitetään aiempaa asiakaslähtoisemmäksi, vaikuttavamaksi, ketterämmäksi ja tuottavamaksi. Nykyinen rakenne ei kaikilta osin tukenut näitä tavoitteita, joten HSL käynnisti toimintaorganisaation uudistamisen ja siihen liittyvät yhteistoimintaneuvottelut, joiden päätyttyä HSL:n hallitus hyväksyi 7.5.2026 uuden organisaatorakenteen, joka tulee voimaan 1.6.2026.

Uudistuksen taloudelliset ja henkilöstövaikutukset täsmentyvät toimeenpanon edetessä ja ne tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2027–2029.

Muut kustannukset

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on varattu 0,9 milj. euroa vuonna 2027 ja 0,8 milj. euroa vuosina 2028–2029.

Vuokramenot vuonna 2027 ovat 6,0 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi Pasilan aseman, Ojangon varikon ja kuljettajien sosiaalilojen vuokrakustannukset. Vuokramenoihin on varattu 6,3 milj. euroa vuonna 2028 ja 6,8 milj. euroa vuonna 2029.

Muut menot vuonna 2027 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset sekä muut luottotappiot, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä noin 3,3 milj. euroa vuonna 2027. Muihin menoihin on varattu 4,1 milj. euroa vuonna 2028 ja 4,3 milj. euroa vuonna 2029.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2027 15,9 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,5 milj. euroa vuosittain vuosina 2027–2029. Tuottoja arvioidaan syntyvän pääosin maksuliiketilien korkotuloista. Mahdollisten ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan takaisinmaksun rahoituslaskelmassa ja korot tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2026 lopussa 18,4 milj. euroa, ja sitä lyhennetään 5,3 milj. euroa vuosittain siten, että viimeinen erä maksetaan vuonna 2030.

Suunnitelma ei sisällä varausta uudelle lainanotolle, vaan katettavat kustannukset on tarkoitus rahoittaa jäsenkuntien kuntaosuuksilla siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Maksuvalmiuden arvioidaan kuitenkin heikenevän TTS-kaudella ylijäämien vähentyessä ja riskien mahdollisesti toteutuessa. Tämän vuoksi HSL pyytää jäsenkunnilta näkemyksiä maksuvalmiuden turvaamisesta.

Vuonna 2027 kassan riittävyyden arvioidaan laskevan 12 päivään (tilinpäätös 2025: 22 päivää), mikä sisältää maksuvalmiusriskin. Suunnitelmassa on varauduttu maksamaan peruspääoman korkoa 1,5 prosentin tasolla PKS-omistajaohjauksen linjausten mukaisesti.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 16,4 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat arvion mukaan 19,0 milj. euroa vuonna 2027.

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 painottuvat kehittämiseen, joka parantaa HSL:n tuottavuutta pitkällä aikavälillä ja ne keskittyvät strategisten valintojen onnistumiseen tukemalla prosesseja, sekä auttavat organisaatiota tekemään tehokkaampia ja tuottavampia päätöksiä.

Suunnitelmapoistot ovat taloussuunnitelmassa yhteensä 19,0 milj. euroa vuonna 2027, 19,7 milj. euroa vuonna 2028 ja 19,7 milj. euroa vuonna 2029. Poistoihin sisältyy HSL:n toimitilaan suunnitellut arvonalentumiskirjaukset, joilla varaudutaan tontin maanvuokrasopimuksen päättymiseen vuonna 2030 sekä kiinteistön arvostamiseen sen todelliseen arvoon taseessa.

Tilikauden 2027 alijäämäksi arvioidaan -2,6 milj. euroa, ja se katetaan edellisinä vuosina kertyneistä ylijäämistä. Kertyneet ylijäämät ovat vähentyneet huomattavasti ja vuoden 2026 päättyessä kertyneitä ylijäämiä ennustetaan olevan käytettävissä yhteensä 7,9 milj. euroa. Ylijäämien väheneminen kasvattaa merkittävästi laskutettavia kuntaosuuksia vuodesta 2027 alkaen.

Hallitus § 63

26.05.2026

Ehdotus

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 10.9.2026 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2027–2029.

a) Jäsenkuntia pyydetään esittämään lausunnoissaan näkemyksensä seuraavista kokonaisuuksista:

- HSL:n toimintasuunnitelma,
- liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset,
- kuntaosuuksien taso ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän takaisinmaksu suunnitelmakaudella 2027–2029.

b) Lisäksi HSL pyytää jäsenkuntia 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 kiristetyin päästöta-voitteen saavuttamiseksi sekä
- millä toimenpiteillä näkemyksenne mukaan HSL:n maksuvalmius turvataan: jäsenkuntien lisärahoituksella, ulkoisella lainanotolla tai muilla ratkaisuilla.

Käsittely

Hallituksen jäsen Anssi Aura saapui kokoukseen klo 9:35.

Hallituksen jäsen Mia Laiho saapui kokoukseen klo 9:38.

Hallituksen varajäsen Janne Vasama saapui kokoukseen klo 9:39.

Hallituksen varajäsen Elina Wallin esitti Peppi Seppälän kannattamana, että kohtaan b) "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 %)" lisätään perään "vai jotakin muuta vaihtoehtoa (huomioiden muutokset kuntaosuuksiin)?"

Koska oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeavaa kannatettu ehdotus, äänestettiin esityksestä esittelijän ehdotusta vastaan.

Pidettiin nimenhuutoäänestys, jossa esittelijän ehdotusta kannattavat äänestivät JAA, ja Wallinin ehdotusta kannattavat äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 9 JAA-ääntä (Ahsanullah, Aura, Helin, Immonen, Laiho, Månsson, Rajala, Tamminen ja Saxberg) ja 5 EI-ääntä (Alvesalo, Koljonen, Seppälä, Suihkonen ja Wallin). Puheenjohtaja totesi esittelijän ehdotuksen voittaneen äänestyksen.

Päätös

Hallitus päätti esittelijän ehdotuksen mukaisesti.

Liitteet

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2027–2029

Hallitus § 63

26.05.2026

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) 27.05.2026.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi 27.05.2026 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 28.05.2026

Anni Lehtinen
hallintopäällikkö

Hallitus § 63

26.05.2026

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 63

Muutoksenhakukielto

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.



6

Yhteisön toiminnan ja tavoitteiden raportointi 2026 / Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

5630/02.01.02.02/2026

PT/RK-K/HV

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) toimintaa konsernijaoston kokouksessa esittelee kuntayhtymän vs. toimitusjohtaja.

Jäsenkunnat	Espoo, Helsinki, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Vantaa, Siuntio, Tuusula;
Yhtymäkokous	Jäsenkunnat valitsevat edustajansa yhtymäkokoukseen. Jäsenkuntien äänivalta jakautuu asukasluvun mukaan, mutta yhden kunnan ääniosuus on enintään 50 %. Ääniosuudet: Helsinki/49,7 %, Espoo/21,5 %, Vantaa/17,2 %, Kirkkonummi/3,1 %, Tuusula/3,0 %, Kerava/2,8 %, Sipoo/1,6 %, Kauniainen/0,7 %, Siuntio/0,5 %;
Hallitus	14 jäsentä ja 14 henkilökohtaista varajäsentä. Toimikausi 4 vuotta. Hallituksen paikkajako määräytyy jäsenkuntien peruspääomaosuuksien mukaan. Vantaalla 3 jäsentä ja varajäsentä. Hallituksen kokoonpanon tulee täyttää kuntalain 58.3 §:n säännös poliittisesta suhteellisuudesta sekä tasa-arvolain säännös;
Hallitus 2025–2029	Vantaan edustajat: kolme jäsentä ja kaksi varajäsentä;
Asiantuntijajäsen 2025–2029	Vantaalta: kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja ja varalla suunnittelupäällikkö;
Tarkastuslautakunta	Puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja kolme muuta jäsentä. Toimikaudella 2025–2029 lautakunnan jäsenistä Kauniainen/1 jäsen ja 1 varajäsen, Vantaa/2 jäsentä ja 2 varajäsentä, Espoo ja Helsinki/1 jäsen ja 1 varajäsen poliittisten voimasuhteiden mukaan;
Tarkastuslautakunta 2025–2029	Vantaan edustajat: 2 jäsen ja heidän henkilökohtaiset varajäsenet;
Tilintarkastaja 2025–2029	BDO Audiator Oy

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi kuntayhtymän esitys.

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus ja -valituskielto

Lisätiedot: Konserniohjauksen erityisasiantuntija Harri Vuorialho,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



7

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeenomistajien päätös/ PT

VD/3347/00.01.05.03/2026

PT/RK-K/SV/HV/SE

Osakkaat	Helsingin kaupunki ja Vantaan kaupunki, Vantaan kaupungin omistusosuus on 0,53 %:ia ja kohdistuu vain CP-osakesarjaan;
Yhtiön toimiala	Metro-, raitiotie-, lauttaliikenne- ja kaupunkipyöräilypalvelut. Yhtiö rakennuttaa, hoitaa, ylläpitää, valvoo, vuokraa ja kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja;
Hallitus	Yhtiöjärjestyksen mukaan 3–8 jäsentä. Osakassopimuksen mukaan Helsingin kaupunki nimeää 3 jäsentä, Vantaan kaupunki nimeää yhden hallituksen jäsenen. Lisäksi nimetään kaksi ulkopuolista asiantuntijajäsentä. Hallituksen toimikausi on kaksi vuotta;
Hallitus 2026	Yksi Vantaan nimeämä edustaja; kaksi yhdessä Helsingin kanssa valittua asiantuntijajäsentä
Tilintarkastus	Yhtiöllä on yksi (1) tilintarkastaja, jonka tulee olla tilintarkastusyhteisö. Yhtiökokous voi valita yhtiön ensimmäisen tilintarkastajan vasta yhtiön perustamisen jälkeen;
Tilintarkastaja 2026	KPMG Oy Ab

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen asiantuntijataustainen jäsen Gunnar Heipp on ilmoittanut eroavansa hallituksen jäsenen tehtävästä syyskuun alusta lukien. Hänen tilalleen on tarpeen valita uusi hallituksen jäsen.

Helsingin kaupunki ja Vantaan kaupunki ovat hakeneet uutta asiantuntijajäsentä yhdessä rekrytointikonsultin avustamana. Hallitukseen esitetään valittavaksi aiemmin Avia Real Estate Oy:n toimitusjohtajana sekä Finavia Oyj:n sekä Pihlajalinna Oyj:n talousjohtajana toiminut Niclas Köhler. Hallituksen jäseneksi esitettävän asiantuntijajäsenen CV on konsernijaoston jäsenten nähtävillä.

Muilta osin Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hallitukseen ei ole tarvetta tehdä muutoksia.

Hallituksen jäsenten valinta on tarkoituksenmukaista hoitaa yhtiökokousta pitämättä osakeyhtiölain 5 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettuna osakkeenomistajien yksimielisenä päätöksenä.

Hallintosäännön 8 luvun 4 §:n 3 mom. 5 kohdan mukaan konsernijaosto päättää edustajien nimeämisestä ja menettelyohjeiden antamisesta kuntayhtymien, yhteisöjen ja muiden oikeushenkilöiden yhtiökokouksiin ja muihin kokouksiin, toimituksiin ja tilaisuuksiin, joissa kaupungin etua on valvottava, ellei toisin ole määrätty, samoin kuin osakkeenomistajalle tai muulle omistajalle kuuluvan päätösvallan käyttämisestä, kun päätös tehdään yhtiökokousta tai muuta kokousta pitämättä.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään:



- a) Päättää osakeyhtiölain 5 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettuna Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeenomistajien päätöksenä, että yhtiön hallitukseen valitaan eronneen jäsenen Gunnar Heippin tilalle Niclas Köhler 1.9.2026 alkaen; ja
- b) valtuuttaa konsernilakimies Samuli Vartiainen allekirjoittamaan kirjattu osakkeenomistajien yksimielinen päätös.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle

Lisätiedot: Konsernilakimies Samuli Vartiainen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



Kaupungin tytäryhteisöjen tavoitteet vuosille 2027-2030

VD/5595/02.01.00.03/2026

PT/RK-K/HV

Vantaan kaupungin omistajastrategista suunnittelua ohjaa kaupungin strategia, jonka toteuttamisen ensisijainen väline on talousarvio. Talousarviossa kaupunginvaltuusto asettaa tytäryhteisöille toimintaan ja talouteen liittyvät tavoitteet. Kaupunkistrategiassa tulee kuntalain 37 §:n mukaan huomioida myös kunnan omistajapolitiikka.

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt konserniyhteisöjen omistajapoliittisten linjausten yleisen osan. Lisäksi kullekin yhtiölle on hyväksytty yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset. Konserniyhteisöjen omistajapoliittisten linjausten yleisessä osassa linjataan kaupungin yhteisöjä koskevaa omistajapolitiikkaa. Erityisessä osassa määritellään yhteisökohtaisesti yhteisön tarkoitus konsernissa sekä asema kaupungin palvelutuotannossa. Lisäksi yhteisökohtaisissa omistajapoliittisissa linjauksissa tuodaan esille perusteet kaupungin omistajuudelle sekä yhteisölle asetettavat pitkän aikavälin eli kuluvaltuustokauden tavoitteet.

Talousarviossa hyväksyttävät tavoitteet on valmisteltu toteuttamaan kaupunkistrategian ja omistajapoliittisten linjausten tavoitteita. Tavoitteiden asettamisessa ja muussa omistajaohjauksessa kaupunki pyrkii omistaja-arvon kasvattamiseen sekä pitkäjänteiseen kehittämiseen.

Suurimpien yhtiöiden osalta tavoitteet on kategorisoitu talouteen, toiminnallisuuteen ja laatuun, henkilöstöön sekä vastuullisuuteen liittyviin tavoitteisiin.

Taloudellisten tavoitteiden päämääränä on kestävä ja vastuullinen taloudenpito, joka konkretisoituu eri tavoin erityyppisille yhtiöille. Taloudelliset tavoitteet liittyvät yhteisöjen toiminnan kannalta oleellisiin osa-alueisiin, kuten kannattavuuteen ja vakavaraisuuteen. Taloudellisia tavoitteita mitataan esimerkiksi osinkotuloksella, sijoitetun pääoman tuotolla ja omavaraisuusasteella. Yhtiöille asetettavat taloudelliset tavoitteet ovat tärkeä osa kaupungin strategian taloustavoitteiden toteuttamista.

Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet koskevat muun muassa konserniyhtiöiden asiakastyytyväisyyden kehitystä. Henkilöstöä koskevat tavoitteet liittyvät mm. henkilöstötyytyväisyyden kehittämiseen ja sairauspoissaolojen vähentämiseen.

Yhteisökohtaisissa omistajapoliittisissa linjauksissa todetut vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet ovat osa yhteisöjen perustehtävää, mikä tarkoittaa, että yhtiöiden talouteen, toimintaan ja henkilöstöön liittyvien tavoitteiden saavuttaminen on osaltaan myös vastuullisuuden toteuttamista. Suurimmilla yhtiöillä on vastuullisuusohjelmat, joiden pohjalta on johdettu yhtiöiden toiminnan kannalta keskeisimmät vastuullisuustavoitteet ja määritelty, miten yhtiöt edistävät kestävä kehitystä ja vastuullisuutta omassa liiketoiminnassaan. Kaupunki on toiminnassaan sitoutunut YK:n kestävä kehityksen tavoitteiden eli ns. Agenda 2030 -tavoitteiden edistämiseen, joten yhtiöiden vastuullisuusohjelmat sisältävät kunkin yhtiön toimenpiteet näiden SDG-tavoitteiden edistämiseksi. Agenda 2030 tähtää kestävään kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon. Talousarviotavoitteiden asettamisen yhteydessä yhtiöiden vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet on asetettu SDG viitekehyksen mukaisesti. Vastuullisuustavoitteet edistävät kaupungin strategiaohjelmista mm. sekä työllisyys- ja elinvoimaohjelmaan ja ympäristöohjelmaan liittyviä tavoitteita.



Kiinteistöosaakeyhtiöiden omistuksessa kaupungin kannalta merkityksellistä on yhtiön omaisuuden arvon säilyttäminen asianmukaisin hoito- ja korjaustoimenpitein. Kiinteistöosaakeyhtiöiden osalta tavoitteet ovat valtaosin yhteismitallisia, sillä niiden osalta tavoitteet jakautuvat ylläpitokustannusten kehitykseen (vrt. indeksi) sekä pitkän tähtäimen suunnitelman (PTS) noudattamiseen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla toteutustavalla. Elinkaaren loppuvaiheessa oleville kiinteistöyhtiöille, jotka ollaan purkamassa tai myymässä, on asetettu omat vastuullisuustavoitteet. Elinkaaren loppuvaiheessa oleva kiinteistöyhtiö valitsee sille soveltuvan tavoitteen seuraavista: (i) kiinteistön uuden käyttötarkoituksen toteuttamiseen liittyvien toimenpiteiden käynnistäminen esimerkiksi kaavamuutoksen tai muun kiinteistökehityksen kautta; tai (ii) rakennuksen elinkaaren loppuajan PTS toteuttaminen resurssiviisaalla tavalla. Pysäköintiyhtiöille on asetettu pysäköintiliiketoiminnan kannalta relevantit lisätavoitteet, kuten pysäköintilaitoksen hyvän vuokrausasteen saavuttaminen.

Konserniyhtiöt sekä konsernipalveluiden palvelualue ovat valmistelleet tavoite-esitykset yhdessä. Lisäksi myös toimialojen asiantuntijat ovat kommentoineet tavoitteita. Tavoitteiden toteutumisen tilannetta seurataan osavuosisraportoinnin yhteydessä. Lisäksi kunkin yhtiön omistajaohjauskeskustelussa käydään läpi tavoitteiden tilannetta ja niiden vaikuttavuutta toiminnan kehittämisessä sekä omistajapoliittisten linjausten toteuttamisessa.

Hallintosäännön 8 luvun 4 §:n kohdan 8 mukaan konsernijaosto päättää esitysten tekemisestä kaupunginhallitukselle konserniyhteisöille ja -säätiöille asetettavista toiminnallisista ja taloudellisista tavoitteista.

Kuntalain 14 §:n mukaan valtuusto päättää omistajaohjauksen periaatteista ja konserniohjeesta. Talousarvion yhteydessä kaupunginvaltuusto hyväksyy tytäryhteisöille asetettavat toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet. Valtuusto voi ohjata asettamallaan tavoitteilla tytäryhteisöjä niiden omassa tavoitteenasettelussa. Tavoiteasettelu tässä tarkoituksessa on luonteeltaan välillistä, pääomistajan tahdon esiintuomista.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle talousarviovalmistelun osana hyväksyttäväksi liitteessä esitetyt ehdotukset Vantaan kaupungin konserniyhteisöjen tavoitteiksi vuosille 2027–2030.

Liitteet:

- Vantaan kaupungin tytäryhteisöjen tavoitteet vuosille 2027–2030

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Konsernipalvelujohtaja Riikka Kiljander-Kiiskinen,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

**Vantaan Energia Oy****Yhtiön tavoitteet**

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tuloksellisuus: Konsernin liikevoitto M€	55,5 M€	69,2 M€	76,8 M€	78,5 M€	95,9 M€	105,3 M€
	Pääomatehokkuus: Konsernin ROIC	6,2 %	6,8 %	5,7 %	5,1 %	5,7 %	5,6 %
	Vakavaraisuus: Omavaraisuusaste % (>30%) (luvut leasing oikaistuja)	34,3 %	35,7 %	31,3 %	29,0 %	29,5 %	29,5 %
Ennakoitava ja pitkällä aikavälillä kasvava osinkotuotto	Maksettava osingon määrä sisältäen lisäosingon (Vantaan osuus 60 % osingosta omistuosuuden mukaan)	22,0 M€	24,2 M€	30,8 M€	36,7 M€	Määritetään myöhemmin	Määritetään myöhemmin
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Työturvallisuus	Työtapaturmien lukumäärä	7 työtapaturmaa	1	0	0	0	0
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstötyytyväisyys	Great place to work - tutkimus	87 %	> 80 %	> 80 %	> 80 %	> 80 %	> 80 %
	Todella hyvä työpaikka - väittämä, samaa mieltä						
Sairauspoissaolot	%	2,4 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Ilmastomuutoksen hillintä (Ympäristövastuu)	Tuotannon ja hankinnan ominaispäästöt hiilidioksidin osalta, g/ kWh	112	89	86	86	84	82
SDG tavoite 13 - Ilmastotekoja ja SDG tavoite 9- kestävä teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuureja	Tuotannon ja hankinnan ominaispäästöt hiilidioksidin osalta, g/ kWh Jätteen lämpökäsittelyssä syntyvät suorat hiilidioksidipäästöt leikattu talteenotto-tekniologian avulla viimeistään vuonna 2035. Fossiilisten ostopolttoaineiden käytöstä normaalissa energiantuotannossa Vantaalla luovutaan vuoden 2026 aikana. Tuotetusta sähköstä 95 % on päästötöntä vuonna 2026 (oma- ja osuustuotanto) Omakäyttö sähkö hankitaan päästöttömänä (scope 2) vuodesta 2026 alkaen.	Korkelämpötilalaitos sekä sähkökattilan + kaukolämpöakku valmistuivat vuonna 2025.	Korkelämpötilalaitoksen sekä sähkökattilan ja akun hyödyntäminen Lämmön kausivaraston rakentaminen	Lämmön kausivaraston rakentaminen Jätteen esikäsittelylaitoksen (SOFA) rakentaminen	Lämmön kausivaraston rakentaminen Jätteen esikäsittelylaitoksen (SOFA) rakentaminen	Lämmön kausivaraston valmistuminen Jätteen esikäsittelylaitoksen (SOFA) valmistuminen	Lämmön kausivaraston hyödyntäminen CCS-projektin käynnistyminen



Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Materiaalitehokkuuden parantaminen (ympäristövastuu) SDG 12 – vastuullista kuluttamista Oman toiminnan energiankulutuksen vähentäminen energiansäästötoimenpiteillä sekä hukkalämpöjen hyödyntäminen	Energiatehokkuussopimuksen mukaisesti tavoitteena on saavuttaa noin 30 GWh:n vuosittaiset primäärienergian säästöt vuoden 2035 loppuun mennessä (yhteensä 260 GWh 2026–2035). Välitavoitteena vuodelle 2030 on saavuttaa noin 16 GWh vuosittaiset säästöt omassa energiankäytössä. Hukkalämpöjen hyödyntäminen (energiamäärä GWh). Tavoite vuodelle 2026 80 GWh. Tulevien vuosien tavoite päivitetään vuosittain.	Energiatehokkuustavoite on saavutettu. Tehdyistä parannustoimista syntyy säästöjä 84,3 GWh vuosittain.	Noin 16 GWh energian säästö Ennuste 53,5 GWh (hankkeet eivät ole edenneet odotetussa aikataulussa)	Noin 16 GWh energian säästö	Noin 16 GWh energian säästö	Noin 16 GWh energian säästö	Noin 16 GWh energian säästö
Luonnon monimuotoisuuden huomioiminen SDG 15 – maanpäällinen elämä Vähennetään toiminnan haitallisia luontovaikutuksia ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuuden huomioimista investoinneissa, hankkeissa ja toiminnan	Raportoidaan sanallisesti toteutetut toimenpiteet luonnon monimuotoisuuden huomioimiseksi.						

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
kehittämisessä yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.							
Edullinen, vähäpäästöinen ja luotettava energia (sosiaalinen ja taloudellinen vastuu) SDG 7 -edullista ja puhdasta energiaa ja SDG 11 -kestävät kaupungit ja yhteisöt Sähkön luotettava toimitus on parempi kuin muissa vastaavissa taajamissa. Tavoitteenamme on, että toimitushäiriöt ovat alle 0,1 h/as/vuosi. Lämpöenergian luotettava toimitus on alan vertailussa hyvällä tasolla. Tavoitteenamme on, että vioista ja vaurioista aiheutuvat toimitushäiriömme lämmityskaudella ovat alle 0,8 h/as/vuosi	Energiatoimituksen luotettavuus	Edullisuus: 6 suurimman keskiarvo oli 1,66 ja Vantaa 1,61, eli tavoite toteutui. Sähkön toimituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,095 h/as/v. Eli tavoite toteutui. Lämmön keskeytysaika 0,28 h/as/lämmityskausi eli tavoite toteutui.	Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m² Sähkön ja lämmön toimituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,1 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmityskausi	Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m² Sähkön ja lämmön toimituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,1 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmityskausi	Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m² Sähkön ja lämmön toimituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,1 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmityskausi	Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m² Sähkön ja lämmön toimituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,1 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmityskausi	Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m² Sähkön ja lämmön toimituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,1 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmityskausi
Sosiaalinen työllistäminen SDG tavoite 4: Hyvä koulutus	Harjoittelupaikkojen määrä henkilötyövuosina			Tarjota vuosittain 20-30 harjoittelupaikkaa eri alojen opiskelijoille tai työuransa	Tarjota vuosittain 20-30 harjoittelupaikkaa eri alojen opiskelijoille tai työuransa	Tarjota vuosittain 20-30 harjoittelupaikkaa eri alojen opiskelijoille tai työuransa	Tarjota vuosittain 20-30 harjoittelupaikkaa eri alojen opiskelijoille tai työuransa



Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
SDG tavoite 8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua				alkuvaiheessa oleville henkilöille.	alkuvaiheessa oleville henkilöille.	alkuvaiheessa oleville henkilöille.	alkuvaiheessa oleville henkilöille.

**VAV Yhtymä Oy**
Yhtiön tavoitteet

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Vuokrausaste (%), konserni	98,6 %	98,5 %	98,5	98,5	98,5	98,5
	Omavaraisuusaste, konserni	22,8 %	21 %	20	20	20	20
Asuntotuotanto	Asuntotuotanto (360 as./v)	174	0	146	364	Käytettävissä olevien rahoitusratkaisujen ja Vantaan kaupungin asuntotuotantotavoitteiden suuntaisesti	Käytettävissä olevien rahoitusratkaisujen ja Vantaan kaupungin asuntotuotantotavoitteiden suuntaisesti
Ylläpidon hoitokulujen muutos	Kiinteistöjen ylläpidon kustannusindeksi (2015 =100)	Alle indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Alle indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Alle indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Alle indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Alle indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Alle indeksin nousua vastaava kustannustason nousu
Tuoton tuloutus kaupungille kaupungin talousarviotavoitteen mukaisesti, VAV:n käyttöaste huomioiden	Vuotuisen tuloutuksen määrä kaupungille VAV-konsernista (€/vuosi)	Uusi tavoite vuodesta 2027 alkaen.	Uusi tavoite vuodesta 2027 alkaen.	500 000 euroa	500 000 euroa	500 000 euroa	500 000 euroa
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Asuntokannan arvon ja vuokrattavuuden säilyminen	PTS:n toteuttaminen	Kulujen mukainen toteuma 71 %. Kuitenkin sopimukset tehty	100 %	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
	Toteutuneet kustannukset suhteessa budjetoituun (%) Laajuus asuntoina: toteutuneet suhteessa budjetoituun (%)	kaikista vuodelle 2025 budjetoituista PTS-töistä. 71 % 75 %	(poislukien peruskorjaushankkeet) 100 % (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)	100% (poislukien peruskorjaushankkeet)
Asiakastyytyväisyys	NPS (Net Promote Score)	34,2	39	39,5	39,5	39,5	39,5
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Työtyytyväisyys	Yli kiinteistötoimialan vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	3,57	Yli kiinteistötoimialan vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli kiinteistötoimialan vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli kiinteistötoimialan vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli kiinteistötoimialan vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli kiinteistötoimialan vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)
Terveysperusteiset poissaolot	%:a henkilöstöstä/v	2,3	Alle 3,5	3,0	3,0	3,0	3,0
Vastuullisuuden liittyvät tavoitteet							
Segregaation torjuminen tarjoamalla kohtuuhintaista asumista ja tukemalla asumisen haastavissa tilanteissa (SDG-tavoite 10: Eriarvoisuuden vähentäminen)	VAV Asunnot Oy:n keski- vuokra suhteessa markkinavuokraan	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra 30 % alle markkinavuokran	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra 30 % alle markkinavuokran	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra 30 % alle markkinavuokran	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra 30 % alle markkinavuokran	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra 30 % alle markkinavuokran	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra 30 % alle markkinavuokran

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Lämmitysenergian kulutuksen vähentäminen (SDG-tavoite 11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt sekä SDG-tavoite 13: Ilmastotoimia)	Lämmitysenergian ja kiinteistösähkön kulutus, normeraus huomioitu, kWh/m ³ (Huom! Aiempien vuosien tavoite koski vain normeerattua kaukolämpöä.)	37,4	42,05	41,3	40,9	40,5	40,1
Sosiaalisen vastuullisuuden lisääminen hankintojen kautta (SDG-tavoite 8: Ihmisten voima ja talouskasvu sekä 10: Eriarvoisuuden vähentäminen)	Arvoltaan yli 200 000 euroa ylittävissä soveltuvissa hankinnoissa otetaan käyttöön työllistämisehto osana hankinnan laadun arviointia		Uusi tavoite. Oetaan käyttöön hankinnoissa loppuvuoden 2026 aikana.	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa
Uudisrakennushankkeissa tavoitellaan lakisääteistä määräystasoa pienempää elinkaaren hiilijalanjälkeä. SDG-tavoite 11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt SDG-tavoite 13: Ilmastotoimia	Uudisrakennushankkeiden keskimääräinen elinkaaren hiilijalanjälki (kg CO ₂ e/m ² /v) suhteessa lakisääteiseen raja-arvoon.			Alle voimassa olevan raja-arvon.	Alle voimassa olevan raja-arvon.	Alle voimassa olevan raja-arvon.	Alle voimassa olevan raja-arvon.

**VTK Kiinteistöt Oy****Yhtiön tavoitteet**

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Vakavaraisuuden säilyttäminen	Omavaraisuusaste %	32,4 %	20 %	>15 %	>15 %	>15 %	>15 %
Tasapainoinen talous	VTK Kiinteistöt Oy tulosta-voite (teur)	-146	0	0	0	0	0
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Terveelliset, turvalliset ja viihtyisät toimitilat (sisältäen sisäilmaparannukset)	Budjetoiduista peruskorjauksista 90-100% toteutuu	-	90-100 %	90-100 %	90-100 %	90-100 %	90-100 %
Asiakastyytyväisyys	Asteikko 1-5, vastausten keskiarvo	3,6	3,6	3,8	3,8	3,8	3,8
Hankeriskien hallinta korkealla tasolla.	Hankkeet toteutuvat investointipäätöksen mukaisen budjetin, aikataulun ja vaaditun laatutason mukaisesti.	Ei asetettu	Ei asetettu	Toteutuu	Toteutuu	Toteutuu	Toteutuu
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstön hyvinvointikysely	Asteikko 1-5, vastausten keskiarvo	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Energiatehokkuuden parantaminen uudishankkeissa ja peruskorjauksissa (SDG-tavoite 11 Kestävät kaupungit ja yhteisöt)	Kaupungin hankesuunnitelmissa asettamien energiatehokkuuden vertailulukujen (E-luku) alittaminen	Varia Vehkala hanke: 78 kWhE/m ² , vuosi.	Varia Vehkala hanke: alle 80 kWhE/m ² , vuosi	Aviapoliksen luku: alle 75 kWhE/m ² , vuosi Koillis-Vantaa: alle 85 kWhE/m ² , vuosi	Hankesuunnitelman E-luvun alittaminen ensimmäisestä käyttövuodesta	Hankesuunnitelman E-luvun alittaminen ensimmäisestä käyttövuodesta	Hankesuunnitelman E-luvun alittaminen ensimmäisestä käyttövuodesta
Oman toiminnan hiilijalanjäljen hillitseminen (SDG13 Ilmastotokeja)	Hiilijalanjälkilaskelma Scope 1-2	VSME-raportin tuottaminen	VSME-raportin tuottaminen	Hiilijalanjäljen vähentäminen 10 % verrattuna vertailuvuoteen 2024 (3 375 tCO ₂ e)	Vuoden 2027 raportin perusteella asetettavat tavoitteet	Vuoden 2028 raportin perusteella asetettavat tavoitteet	Vuoden 2029 raportin perusteella asetettavat tavoitteet
Sosiaalisen vastuullisuuden lisääminen hankintojen kautta (SDG-tavoite 8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua sekä 10: Eriarvoisuuden vähentäminen)	Arvoltaan yli 200 000 euroa ylittävissä soveltuvissa hankinnoissa otetaan käyttöön työllistämisehto osana hankinnan laadun arviointia			Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa
Uudisrakennushankkeissa tavoitellaan lakisääteistä määräystasoa pienempää elinkaaren hiilijalanjälkeä. SDG-tavoite 11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt	Uudisrakennushankkeiden keskimääräinen elinkaaren hiilijalanjälki (kg CO ₂ e/m ² /v) suhteessa lakisääteiseen raja-arvoon.			Alle voimassa olevan raja-arvon.	Alle voimassa olevan raja-arvon.	Alle voimassa olevan raja-arvon.	Alle voimassa olevan raja-arvon.



12.08.2026

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
SDG-tavoite 13: Ilmastote- koja							

**Vivamus Oy**
Yhtiön tavoitteet

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Vakavaraisuuden säilyttäminen	Vivamus konsernin omavaraisuusaste % *sisältää leasing	39,0 %	35 %	>30 %	>30 %	>30 %	>30 %
Positiivinen ja kasvava tulos	Vivamus Kiinteistöt Oy:n vertailukelpoinen tulos, milj. eur (kertaluonteiset erät)	2,4	0,2	1,5 (3)	1,5 (3)	1,5	1,5
Osinkotuottotavoite	Osingon määrä (M€)	Ei asetettu	Ei asetettu	3	3	Asetetaan myöhemmin	Asetetaan myöhemmin
Hyvän vuokrausasteen ylläpito ja kehittäminen	Ulkoisten vuokrakohteiden vuokrausaste (%) (Vivamus Kiinteistöt Oy)	97 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Terveelliset, turvalliset ja viihtyisät toimitilat (sisältäen sisäilmaparannukset)	Budjetoiduista peruskorjauksista 90-100% toteutuu	-	90-100 %	90-100 %	90-100 %	90-100 %	90-100 %
Asiakastyytyväisyys	Asteikko 1-5, vastausten keskiarvo	3,6	3,6	3,8	3,8	3,8	3,8
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstön hyvinvointikysely	Asteikko 1-5, vastausten keskiarvo	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5



Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Vastuullisuuden liittyvät tavoitteet							
Oman toiminnan hiilijalanjäljen hillitseminen (SDG13 Ilmastotekoja)	Hiilijalanjälkilaskelma Scope 1-2	VSME-raportin tuottaminen	VSME-raportin tuottaminen	Hiilijalanjäljen vähentäminen 10 % verrattuna vertailuvuoteen 2024 (3 375 tCO ₂ e)	Vuoden 2027 raportin perusteella asetettavat tavoitteet	Vuoden 2028 raportin perusteella asetettavat tavoitteet	Vuoden 2029 raportin perusteella asetettavat tavoitteet

**Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy****Yhtiön tavoitteet**

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Positiivinen tilikauden tulos	Tilikauden tulos vähintään 0,0 % liikevaihdosta.	0,20 %	0,21 %	0,00 %	0,00 %	Määritetään myöhemmin	Määritetään myöhemmin
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Suositteluhalukkuus (NPS)	NPS pisteluku	+48	+55	+40	+40	+40	+40
Asiakastyytyväisyys	Asiakastyytyväisyys 1-5	4,26	4,28	3,90	4,00	4,10	4,10
Kustannustehokkuus	Kustannustehokkuus vähintään 1 %-yksikkö (Hinnankorotus alittaa yleisen kustannustason nousun)	1,00 %		1,00 %	1,00 %	Päätetään prosentit 2029 ja 2030 vuoden 2028 aikana	Päätetään prosentit 2029 ja 2030 vuoden 2028 aikana
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstötyytyväisyys	Numeerinen 1-5	4,20		4,15	4,15	4,15	4,15
Sairauspoissaolot	%	4,98		5,50	5,50	5,40	5,40
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Kokonaisbiojätteen määrän vähentäminen	Kokonaisbiojätteen määrä grammaa/ruokailija	44	43	42	41	40	39
SDG-tavoite 12. Vastuullista kuluttamista							
(ympäristövastuullisuus)							



Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Ruokatuotannon hiilijalanjäljen vähentäminen SDG-tavoite 12. Vastuullista kuluttamista SDG-tavoite 13: Ilmastotekoja (ympäristövastuullisuus)	CO2-mittari (GHG protokolla) Elintarvikkeiden päästöt / Ateriamäärä	0,71 kgCO ₂ e/ateria		0,64 kgCO ₂ e/ateria	0,61 kgCO ₂ e/ateria	0,58 kgCO ₂ e/ateria	0,55 kgCO ₂ e/ateria
Aiheutettujen CO ₂ -päästöjen vähentäminen SDG-tavoite 12. Vastuullista kuluttamista SDG-tavoite 13: Ilmastotekoja (ympäristövastuullisuus)	Aiheutetut CO ₂ -päästöt (t) / tuotantoauto	0,45	0,40	0,30	0,25	0,25	0,20
eNPS (työntekijöiden nettosuositteluindeksi) positiivinen kehittyminen SDG-tavoite 3. Terveyttä ja hyvinvointia SDG tavoite 8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua (sosiaalinen vastuullisuus)	eNPS (työntekijöiden nettosuositteluindeksi)	+26	+25	+24	+24	+24	+26



Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Henkilöstön osaamisen kehittäminen SDG-tavoite 3. Terveyttä ja hyvinvointia SDG tavoite 4: Hyvä koulutus SDG tavoite 8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua (sosiaalinen vastuullisuus)	Oppisopimuskoulutettavien määrä	87	65	30	30	30	30
Sosiaalinen työllistäminen SDG tavoite 4: Hyvä koulutus SDG tavoite 8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua	Työllistettävien määrä henkilötyövuosina			40	40	40	40

**Mercuria kauppaoppilaitos Oy****Yhtiön tavoitteet**

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Positiivinen tilikauden tulos	Nettotulos, Euroa Tulokseen vaikuttaa heikentävästi vuodesta 2027 alkaen arvonlisäveron kirjaustavan muutos. Mahdolliset valtionosuusrahoituksen leikkaukset vaikuttavat myös tulokseen. Tällä hetkellä ei ole kuitenkaan tiedossa uusia leikkauksia.	894799	500000	200000	200000	200000	200000
Toteutuneet oppivelvollisten opiskelijavuodet	Valtionosuusrahoituksen perusteena oleva oppivelvollisten opiskelijoiden määrä opiskelijavuosina, kpl	Uusi mittari	510	510	510	510	510
Rakennuksen PTS:n mukaisen vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiili-neutraalilla ja resurssivisaalla tavalla huomioiden rakennuksen tuleva käyttöikä	Toteutusaste %	100	100	100	100	100	100
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Opiskelijapalaute (amispalaute, päättökysely)	nps-indeksi	81	80	67	68	69	70

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Työelämäpalaute	Tyytyväisyys	4,5	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4
työpaikkaohjaajakysely	1-5						
Työllistyminen ja jatko-opinnot	Työllistyneiden ja jatko-opintoihin siirtyneiden osuus valmistuneista opiskelijoista %	85	80	81	82	83	84
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstön työilllis	Tyytyväisyys	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
	1-5						
Sairauspoissaolot	%	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Hyvän koulutuksen ylläpito ja kehittäminen (SDG-tavoite 4 "Hyvä koulutus")	Opiskelijapalaute, (amispalaute) tyytyväisyys koulutukseen, kokonaisarvosana 1-5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Opiskelijoiden hyvinvoinnin edistäminen (SDG-tavoite 3 "Terveyttä ja hyvinvointia")	Vuotuinen opiskelijakysely, keskiarvo osiosta ilmapiiri ja hyvinvointi 1-5	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
Sukupuolten tasa-arvon edistäminen	Vuotuinen opiskelijakysely, tasa-arvoa koskeva kysymys 1-5	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
(SDG-tavoite 5 "Sukupuolten tasa-arvo")							
Ruokahävikin vähentäminen (SDG-tavoite 12 "Vastuullista kuluttamista")	Ruokahävikki, g/myyty annos	37	36	34	32	30	30
Sosiaalisen vastuullisuuden lisääminen hankintojen kautta (SDG-tavoite 8: Ihmisten työtä ja talouskasvua sekä 10: Eriarvoisuuden vähentäminen)	Arvoltaan yli 200 000 euroa ylittävissä soveltuvissa hankinnoissa otetaan käyttöön työllistämisehto osana hankinnan laadun arviointia		Uusi tavoite. Ote- taan käyttöön hankinnoissa loppuvuoden 2026 aikana.	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa	Yli puolessa kys. hankinnoista on käytetty työllistämisehtoa

**Koy Vantaan Sote-tilat****Yhtiön tavoitteet**

Tavoite	Mittari	Toteuma 2025	Ennuste 2026	Tavoitetaso 2027	Tavoitetaso 2028	Tavoitetaso 2029	Tavoitetaso 2030
Talouteen ja tuottavuuteen liittyvät tavoitteet							
Osinkotuotto	Osingon määrä	Ei toimintaa	Ei toimintaa	2 milj. euroa	Määritellään myöhemmin	Määritellään myöhemmin	Määritellään myöhemmin
Vuokrausasteen ylläpito	Vuokrausaste	Ei toimintaa	Ei toimintaa	100%	100%	100%	100%
Toiminnallisuuteen liittyvät tavoitteet							
Yhtiökohteissa PTS laadittu huomioiden rakennuksen käyttöikä ja käyttö				toteutuu			
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Rakennuksen elinkaaren loppuajan PTS:n toteuttaminen resurssiviisaalla tavalla				toteutuu			

Kiinteistö- ja pysäköintiyhtiöt

1. Ylläpitokustannusten kehitys ei ylitä yleisen kustannustason kehitystä. (pl. K Oy Tiedepuisto: rakennukseen liittyvä ylläpito kuuluu vuokralaiselle)

Pysäköintiyhtiöiden Ratakujan Pysäköinti Oy:n ja Vantaan Pysäköintiratkaisut -konsernin lisätavoitteet:

- 1.1 Ratakujan Pysäköinti Oy:n vuokrausaste suurempi kuin 110 %:ia (sisältäen lyhytaikaisen vuokrauksen)
- 1.2 Vantaan Pysäköintiratkaisut -konsernin tulos ilman poistoja positiivinen

K Oy Tiedepuistoa koskevat varsinaisen liiketoiminnan tulostavoitteet

- 1.3. Tulos ilman poistoja positiivinen
- 1.4. Peruskorjauksissa ja investoinneissa saavutetaan vähintään kustannusarviot

2. PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla sekä rakennuksen käyttöiän huomioiminen PTS:ssä

3. Energiankäytön tehostamistoimien kartoituksessa havaittujen toimenpiteiden suorittaminen (ei elinkaaren loppuvaiheessa olevat)

- 3.1. Elinkaaren loppuvaiheessa olevien kiinteistöyhtiöiden vastuullisuustavoitteet (yhtiö valitsee itselleen sopivan tavoitteen seuraavista)

- 3.1.1 Kiinteistön uuden käyttötarkoituksen toteuttamiseen liittyvien toimenpiteiden käynnistäminen esim. kaavamuutoksen tai kiinteistökehityksen kautta
- 3.1.2 Rakennuksen elinkaaren loppuajan PTS:n toteuttaminen resurssiviisaalla tavalla

**Kiinteistö- ja pysäköintiyhtiöille asetettavat tavoitteet****Talouteen ja tuottavuuteen liittyvät tavoitteet**

Ylläpitokustannusten kehitys ei ylitä yleisen kustannustason kehitystä
Peruskorjauksissa ja investoinneissa pysytään kustannusarvioissa
Tulos ilman poistoja positiivinen
Vuokrausaste suurempi kuin 100 %:ia (sisältäen lyhytaikaisen vuokrauksen)

Toiminnallisuuteen liittyvät tavoitteet

PTS laadittu huomioiden rakennuksen käyttöikä ja käyttö. Toimenpiteissä huomioitava resurssiviisas ja hiilineutraali toteutustapa

Hiilineutraalisuuteen / vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet

Energiankäytön tehostamistoimien kartoituksen mukaiset toimenpiteet
Kiinteistön uuden käyttötarkoituksen toteuttamiseen liittyvien toimenpiteiden käynnistäminen esim. kaavamuutoksen tai kiinteistökehityksen kautta
Rakennuksen elinkaaren loppuajan PTS:n toteuttaminen resurssiviisaalla tavalla

Merkki: ☒ = tavoite asetettu / koskee yhtiötä, ☐ = ei koske tai ei valittu.

* Vantaan Pysäköintiratkaisut Oy:lle ei aseteta tavoitteita, koska yhtiön varsinainen toiminta ei ole vielä käynnistynyt ja konsernirakennetta selvitetään

Koy Tiedepuisto	Ratakuja Pysäköinti Oy	*Vantaan Pysäköintiratkaisut Oy	VanPark Oy	Ruukkukujan Autopaikat Oy	Korson Plenteollisuustalo Oy	Palasturintien Liikekiinteistö Oy	As Oy Vantaan Katarinainne	Koy Vantaan Maakotkantie 10	Hakopolun Liikekiinteistö Oy	Koy Hakucenter
☐	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
☒	☒	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☒	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒
☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐



12.08.2026



Konserniyhtiöiden hallituksen ja toimitusjohtajan työn arvioinnit 2026

VD/4073/00.01.02.01/2026

PT/RK-K/HK

Kaupunginvaltuuston 19.8.2024 hyväksymien konserniyhteisöjen omistajapoliittisten linjausten mukaan kaupunginhallituksen konsernijaosto seuraa konserniyhteisöjen hallitusten asiantuntemusta säännöllisesti toteutettavien hallitusten itsearviointien avulla.

Arviointi toteutettiin edellisen kerran vuonna 2024 Vantaa-konsernin kaikissa tytäryhtiöissä ja sen toteutti konserniohjauksen ja -valvonnan yksikkö. Suurten yhtiöiden hallitukset ovat vaihtuneet syksyllä 2025 vaalikauden vaihdoksesta johtuen.

Konserniohjaus ja -valvonta suoritti kyselyn maalis-huhtikuussa 2026 kaupungin 20 konserniyhtiöön niin, että kyselyyn vastasivat hallituksen jäsenet ja toimitusjohtaja. Kyselyn ulkopuolelle jätettiin tonttiyhtiöitä, joilla ei ole säännöllistä toimintaa. Lisäksi kyselyjen tulokset käsiteltiin kuudessa merkittävässä yhtiössä työpajassa (Vantaan Energia Oy, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy, VAV Yhtymä Oy, VTK Kiinteistöt Oy, Vivamus Kiinteistöt Oy ja Mercuria Kauppaoppilaitos Oy), jossa liikkeenjohdon toimintaan erikoistunut konsultti oli mukana purkamassa kyselytulokset, fasilitoimassa hallituksen työpajan sekä vertasi kyselyn tuloksia aiempaan ja kirjasi kehittämisaihiot. Työpajat pidettiin touko-kesäkuulla 2026. Vivamus Kiinteistöt Oy oli mukana arvioinnissa ensimmäistä kertaa.

Muut yhtiöt ovat käsitelleet tai käsittelevät hallitustyöskentelyn arvioinnin hallituksen kokouksessa. Edelliseen kyselyyn verrattuna tuloksista voi päätellä yleisesti ottaen, että tulokset ovat hieman heikentyneet suurimmassa osassa yhtiöitä aiempaan verrattuna. Tämän on ymmärrettävää, koska hallitukset ovat vaihtuneet ja uusien hallitusten työskentely on käynnistynyt syksyllä 2025. Hallitustyöskentelyn vakiintuminen ja hallituksen työtapojen kehittyminen vie aikaa. Hallitusarviointien läpikäynti yhteisessä työpajassa tukee hallitustyöskentelyn kehittymistä.

Merkittävässä yhtiöissä toimitusjohtajien saamat arviot ovat pääsääntöisesti erittäin hyviä.

Kaupunkikonsernissa toimiva kiinteistöyhtiöiden toimitusjohtaja oli vaihtunut juuri ennen kyselyn aloittamista, mikä osaltaan selittää tulosten heikentymistä näissä yhtiöissä.

Yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset on päivitetty valtaosan yhtiöistä osalta syksyn 2024 aikana. Yhtiökohtaisiin linjauksiin sisältyy kunkin yhtiön osalta hallituksen kollektiivisen osaamisen osaamisvaateet määrittävät, mihin toimialaan keskittynyttä asiantuntemusta tarvitaan kunkin yhtiön hallitukseen. Osaamisvaateet avustavat oikeiden henkilöiden löytämistä konserniyhteisöjen hallituksiin. Arviointikyselyn mukaan toimialaosamista on edelleen syytä vahvistaa. Yhtiön toimialaan liittyvän osaamisen vahvistaminen nousi esiin monissa yhtiöissä. Esimerkiksi investointeja tekevien yhtiöiden osalta nähtiin tärkeäksi vahvistaa investointien käsittelyyn ja rahoitukseen liittyvää osaamista. Myös digimuutoksen johtamiseen ja markkinointiin liittyvän osaamisen vahvistaminen nähtiin tärkeänä monissa yhtiöissä.

Arviointien pohjalta voidaan todeta, että seuraaviin asioihin tulee kiinnittää huomiota jatkossa:

- Uusien hallitusten sekä myös kiinteistöyhtiöiden uuden toimitusjohtajan sisäänajon tärkeys;
- Toimivan johdon näkemysten rakentava sparraaminen ja kaikkien hallituksen jäsenten osaamisen hyödyntäminen, yhtiöön liittyvän toimialaosamisen sekä investointeihin ja niiden rahoitukseen liittyvä osaaminen;



- Yhtiöiden strategioiden toteuttaminen muuttuvassa toimintaympäristössä;
- Konserniohjauksen ja -valvonnan yksikön ja yhtiöiden välisen yhteistyön hiominen; ja
- Markkinoinnin ja digimuutoksen johtamiseen liittyvä osaaminen.

Konsernijaoston 10.6.2024 hyväksymän Vantaan kaupungin konserniyhtiöiden hyvää hallinto- ja johtamistapaa koskevan CG-ohjeen mukaan hallituksen on arvioitava vuosittain toimintaansa ja työskentelytapojaan henkilöstön ja konsernipalveluiden palvelualueen ohjeistamalla tavalla ja kehitettävä toimintaansa arvioinnin tulosten perusteella. Arviointien tuloksia esitellään myös kaupunginhallituksen konsernijaostossa. Seuraava hallitusarviointikysely toteutetaan merkittävillä konserniyhtiöillä keväällä 2027. Kiinteistöyhtiöille on tarkoituksenmukaista teettää jatkossa arviointi joka toinen vuosi eli seuraavan kerran keväällä 2028.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) merkitä tiedoksi 20 konserniyhtiön hallitustyöskentelyn arviointien tulokset ja yhtiöiden hallitusten tekemät kehittämisnostot
- b) todeta, että arvioinneissa nousseet kehittämisaiheet otetaan huomioon, kun suunnitellaan hallitusten ja toimitusjohtajien osaamisen kehittämisen toimenpiteitä vuodelle 2026–2027 ja;
- c) todeta, että seuraava hallitusarviointikysely toteutetaan suurille yhtiöille keväällä 2027 ja kiinteistöyhtiöille keväällä 2028.

Liitteet:

- Koontidiat hallitusarvioinneista 2026, muut kuin merkittävät yhtiöt
- Koontidiat hallitusarvioinneista 2026, merkittävät yhtiöt (salassa pidettävä, Julkl 621/1999, 24 §:n 1 mom. 20 kohta)

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Konsernipalvelujohtaja Riikka Kiljander-Kiiskinen,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Konserniyhtiöiden hallitusten arviointi

Muut kuin merkittävät yhtiöt
Kevät 2026

Vantaa



Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

1. Yhtiön kokonaistilanne ja strategia	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
1.1 Hallituksella on selkeä käsitys yrityksen tarkoituksesta, tavoitteista ja strategiasta.	3,6	3,9	3,8
1.2 Yrityksen strategia mahdollistaa sen menestyksen	3,4	3,8	3,8
1.3 Koko hallitus sitoutuu yksimielisesti yhtiön strategiaan	3,6	3,9	3,9
1.4 Yrityksen vuositavoitteet ovat selkeät ja realistiset	3,6	3,9	3,8
1.5 Yhtiön kokonaistilanne on parantunut verrattuna kahteen viime vuoteen.	3,2	3,6	3,4
Yhteensä	3,5	3,8	3,8

Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

2. Hallituksen rooli, kokoonpano ja osaaminen	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
2.1 Kaikki hallituksen jäsenet panostavat ja osallistuvat aktiivisesti hallitustyöhön	3,6	3,9	3,8
2.2 Hallituksella on yhteinen ja selkeä käsitys roolistaan ja vastuustaan	3,7	4,0	3,9
2.3 Hallitus ajaa aina yhtiön etua	3,6	4,0	3,9
2.4 Hallituksen kokoonpano tukee hallituksen toimintaa yhtiön eduksi	3,7	4,0	3,9
2.5 Hallitus hyödyntää täysin osaamiseensa ja kokemukseensa sisältyvät mahdollisuudet.	3,6	3,9	3,9
Yhteensä	3,6	3,9	3,9

Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

2.6 Arvioi hallituksen osaamista liittyen eri osa-alueisiin	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
2.6.1 Yhtiön toimialaosaaminen	3,6	3,9	3,7
2.6.2 Liiketoiminta	3,5	3,7	3,7
2.6.3 Liiketalous, yritystalous ja rahoitus sekä tuotteet ja palvelut	3,5	3,7	3,7
2.6.4 Vastuullisuus, sisäinen valvonta ja riskienhallinta sekä hyvän hallintotavan osaaminen (corporate governance)	3,6	3,9	3,8
2.6.5 Johtaminen	3,6	3,9	3,8
2.6.6 Strateginen työskentely: strateginen johtaminen, suunnittelu ja seuranta sekä yrityskulttuuri ja henkilöstö	3,5	3,9	3,7
2.6.7 Digitaalisen muutoksen ymmärrys, uusi teknologia	3,3	3,6	3,7
2.6.8 Markkinointi	3,1	3,3	3,4
2.6.9 Asiakkuuksien johtaminen	3,3	3,5	3,6
Yhteensä	3,4	3,7	3,7

LIITE: Konsernijaosto 25.08.2026 / 9

Vantaa

Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

3. Hallituksen työskentely ja keskustelukulttuuri	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
3.1 Hallituksella on vuosikello/työjärjestys	3,6	3,9	3,7
3.2 Hallitus keskittyy oikeisiin asioihin	3,6	3,9	3,8
3.3 Kokousinformaatio on riittävää	3,7	3,9	3,9
3.4 Hallituksen jäsenet ovat perehtyneet riittävän hyvin etukäteen esityslistan asioihin	3,6	3,9	3,9
3.5 Hallitus pystyy määrätietoisesti viemään asioita eteenpäin	3,6	3,9	4,0
3.6 Hallituksen käymä keskustelu on avointa, luottamuksellista ja vilpitöntä?	3,7	4,0	4,0
3.7 Hallitus keskustelee todella tärkeistä kysymyksistä.	3,6	3,9	3,8
3.8 Hallituksen jäsenet ottavat toistensa mielipiteet huomioon	3,7	4,0	4,0
3.9 Kaikki hallituksen jäsenet osallistuvat keskusteluun.	3,6	3,9	3,9
Yhteensä	3,6	3,9	3,9

Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
4. Hallituksen puheenjohtajan toiminta			
4.1 Varmistaa, että yhtiölle määritellään selkeä tulevaisuudensuunta	3,5	3,8	3,8
4.2 Johtaa tehokkaasti hallituksen työskentelyä	3,6	3,9	3,8
4.3 Johtaa hallituksen kokouksia tavalla, joka mahdollistaa avoimen keskustelun, aktiivisen osallistumisen ja oikea-aikaiset päätökset.	3,6	4,0	3,9
4.4 Huolehtii tehokkaasta yhteistyöstä toimitusjohtajan ja hallituksen välillä	3,6	3,9	3,7
4.5 Pitää aktiivisesti yhteyttä toimitusjohtajaan ja omistajaan.	3,6	3,8	3,8
Yhteensä	3,6	3,9	3,8

Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
5. Yhteistyö hallituksen ja johdon välillä			
5.1 Hallituksen ja toimitusjohtajan välinen yhteistyö toimii hyvin	3,7	3,9	3,9
5.2 Hallitus tukee toimitusjohtajan työtä ja antaa tälle työrauhan	3,7	4,0	4,0
5.3 Hallitus ei ajaudu operatiivisiin asioihin ja toimitusjohtajan vastuualueelle	3,5	3,9	3,7
5.4 Hallituksen jäsenet jakavat omaa tietoaan ja kokemustaan toimitusjohtajan ja yrityksen hyödyksi.	3,7	4,0	3,8
5.5 Hallitus on onnistunut toimitusjohtajan työn ohjaamisessa hyvin	3,6	3,9	3,8
5.6 Hallitus on onnistunut valvontavastuunsa toteuttamisessa hyvin	3,7	3,9	3,8
Yhteensä	3,7	3,9	3,8

Muut arvioinneissa mukana olevat yhtiöt

7. Toimitusjohtajan työn arviointi	Keskiarvot 2026	Keskiarvot 2024	Keskiarvot 2023
7.1 Toimitusjohtaja tuntee yrityksen strategiset mahdollisuudet	3,7	3,8	3,8
7.2 Toimitusjohtaja toteuttaa yrityksen strategiaa hyvin	3,7	3,8	3,7
7.3 Toimitusjohtaja on keskittynyt oikeisiin asioihin.	3,7	3,9	3,7
7.4 Toimitusjohtaja on onnistunut suhteiden hoitamisessa yhtiön ulkoisiin sidosryhmiin.	3,6	3,8	3,7
7.5 Toimitusjohtaja on pystynyt tuottamaan yhtiön menestystä tukevia ideoita ja uusia liiketoimintamahdollisuuksia.	3,6	3,8	3,6
7.6 Yhtiöllä on mielestäni oikea toimitusjohtaja.	3,6	3,8	3,7
7.7 Toimitusjohtaja on pystynyt kehittämään organisaatiota.	3,5	3,7	3,5
7.8 Olen tyytyväinen toimitusjohtajan toimintaan hallituksen kokouksissa	3,8	3,9	3,8
Yhteensä	3,7	3,8	3,7



10 **Lausuntopyyntö Diakoniasäätiö Foibe sr hallituksen jäsenten nimeämisoikeuden poistamisesta / PT**

VD/2432/00.04.03/2026

PT/RK-K/SV

Diakoniasäätiö Foibe sr (Foibekartano) on pyytänyt Vantaan kaupunginhallituksen suostumusta sääntömuutokseen, jolla Vantaan kaupunginhallituksella oleva oikeus nimetä Foibekartanon hallitukseen jäseniä ja varajäseniä poistetaan. Tällainen muutos edellyttää kaupungin suostumusta säätiölain 6 luvun 1 §:n 3 momentin perusteella.

Sääntömuutoksen jälkeen Foibekartanon hallitus täydentäisi itse itseään.

Diakoniasäätiö Foibe sr on Vantaan seurakuntayhtymän perustama, ja se omistaa Vantaan Askolassa sijaitsevan Foibekartanon alueen kiinteistöt. Säätiön omistama Foibe Oy tuottaa asumispalveluita ikäihmisille Foibekartanolla. Vantaan kaupunginhallituksella on oikeus nimetä säätiön sääntöjen mukaan kaksi hallituksen jäsentä ja heidän varajäsentään. Vaalikelpoinen hallituksen jäseneksi ja varajäseneksi on Vantaan seurakuntayhtymään kuuluvan seurakunnan jäsen, joka ei ole säätiön palveluksessa.

Konsernijaosto on 13.6.2022 § 8 päättänyt antaa Diakonissasäätiö Foibe sr:lle tiedoksi Vantaan kaupungin kannan, että säätiöiden sääntöjä olisi tarkoituksenmukaista muuttaa siten, että Vantaan kaupungin oikeus nimetä hallituksen jäseniä siirrettäisiin Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Konsernijaoston päätöstä on perusteltu sillä, että säätiö toimii sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalla, jota koskeva järjestämisvastuu on tuolloin ollut siirtymässä vuodenvaihteessa Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Säätiöllä ei ole päätöksen mukaan sellaista asutopolitiittista tarkoitusta tai muuta kaupungin kannalta keskeistä toimintaa, jonka vuoksi nimeämisoikeuden olisi tullut säilyä hyvinvointialueuudistuksen täytäntöönpanon jälkeen kaupungilla.

Vantaan esittämää sääntömuutosta ei ole tehty. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelta on tiedusteltu säätiön lausumapyynnön jälkeen kantaa siihen olisiko tarkoituksenmukaista, että Vantaan kaupungin oikeus nimetä jäseniä säätiön hallitukseen siirrettäisiin Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Hyvinvointialue vastasi, että säätiön toimiessa hyvinvointialueen palveluntuottajana vanhuspalveluissa hyvinvointialue arvioi, ettei hallitusvastuun siirtäminen hyvinvointialueelle ole tarkoituksenmukaista, erityisesti palveluiden ostamiseen ja esteellisyteen liittyvien kysymysten vuoksi.

Säätiön toiminnassa ei ole tapahtunut vuoden 2022 jälkeen muutoksia. Kaupungilla ei ole enää sote-uudistuksen jälkeen toiminnallista tai strategista tarvetta ylläpitää hallituksen nimeämisoikeutta säätiösä. Sääntömuutos selkeyttää säätiön hallintoa. Kaupungin näkökulmasta sääntömuutokseen suostumiseksi ei ole nähtävissä estettä.

Kaupunki ei ole käyttänyt nimeämisoikeuttaan konsernijaoston vuoden 2022 päätöksen jälkeen.

Voimassa olevien sääntöjen perusteella Vantaan kaupunginhallitus voisi nimetä seuraavan kerran Foibekartanon hallitukseen kaksi jäsentä ja näille varajäsenet 1.1.2029 alkavalle toimikaudelle, mikäli kaupunki ei hyväksy säätiön esittämää muutosta. Foibekartanon sääntöjä ollaan muuttamassa myös siten, että hallituksen jäsenen toimikausi lyhenisi yhteen kalenterivuoteen. Jos hallituksen toimikauden lyhentävä sääntömuutos rekisteröidään syksyllä 2026, Vantaan kaupunginhallituksella olisi oikeus nimetä Foibekartanon hallitukseen jäsenet 1.1.2027 alkavalle toimikaudelle.



Hallintosäännön 8 luvun 4 §:n mukaan konsernijaosto mm. päättää edustajien nimeämisestä ja menettelyohjeiden antamisesta kuntayhtymien, yhteisöjen ja muiden oikeushenkilöiden yhtiökokouksiin ja muihin kokouksiin, toimituksiin ja tilaisuuksiin, joissa kaupungin etua on valvottava, ellei toisin ole määrätty, samoin kuin osakkeenomistajalle tai muulle omistajalle kuuluvan päätösvallan käyttämisestä, kun päätös tehdään yhtiökokousta tai muuta kokousta pitämättä samoin kuin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan.

Konsernijaosto 15.6.2026 § 13

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa suostumus Diakoniasäätiö Foibe sr:n sääntöjen muuttamiseen siten, että Vantaan kaupungin oikeus nimetä hallituksen jäseniä poistetaan säätiön säännöistä.

Päätös

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa suostumus Diakoniasäätiö Foibe sr:n sääntöjen muuttamiseen siten, että Vantaan kaupungin oikeus nimetä hallituksen jäseniä poistetaan säätiön säännöistä.

Liitteet:

- Lausuntopyyntö
- Esitetyt uudet säännöt

Täytäntöönpano: Konserniohjaus- ja valvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitus

Lisätiedot: Konsernilakimies Samuli Vartiainen, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



Asianajotoimisto
Oili Kela Oy

Vantaan kaupunki
Vantaan kaupunginhallitus
Asematie 7
01300 VANTAA

sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

LAUSUNTOPYYNTÖ VANTAAN KAUPUNGINHALLITUKSELLE

Vantaan kaupunginhallituksella on oikeus valita Diankoniasäätiö Foibe sr:n ("Foibekartano") hallitukseen kaksi jäsentä ja kaksi varajäsentä. Voimassa olevien sääntöjen 5 §:n 5 momentti kuuluu seuraavasti:

Vantaan seurakuntayhtymän yhteinen kirkkoneuvosto voi valita kaksi hallituksen jäsentä ja heidän varajäsentään ja Vantaan kaupunginhallitus voi valita kaksi hallituksen jäsentä ja heidän varajäsentään. Vantaan seurakuntayhtymän yhteisellä kirkkoneuvostolla ja Vantaan kaupunginhallituksella on oikeus erottaa nimeämänsä jäsen ja varajäsen kesken toimikauden ja valita jäljellä olevaksi toimikaudeksi uusi jäsen. Erottamisoikeutta ei kuitenkaan ole siltä osin, kun erottamisoikeus koskee sääntöjä muutettaessa kuluvaan toimikautta, jollei jäsen anna suostumustaan erottamisoikeudelle.

Foibekartano on muuttamassa sääntöjään. Sääntömuutoksen yhteydessä ehdotetaan, että Vantaan kaupunginhallituksella oleva Foibekartanon hallituksen jäsenten ja varajäsenten nimeämisoikeus poistetaan kokonaan. Foibekartanon hallitus täydentäisi tältä osin itse itseään.

Foibekartanon säännöissä on annettu Vantaan kaupunginhallitukselle sellainen oikeus Foibekartanon toimintaan liittyen, että määräyksen muuttaminen edellyttää Vantaan kaupunginhallituksen suostumusta (säätiölain 6 luvun 1 §:n 3 momentti).

Foibekartano pyytää, että Vantaan kaupunginhallitus antaa suostumuksensa Foibekartanon hallituksen jäsenten nimeämisoikeuden poistamiselle.

Kirjallinen suostumus pyydetään toimittamaan osoitteeseen

Diakoniasäätiö Foibe sr
Toimitusjohtaja Ulla Broms
Sairaalakatu 7
01400 Vantaa

Sääntöjen muutosta koskeva esitys on kokonaisuudessaan liitteenä 1.

Lisätietoja asiassa antaa tarvittaessa asianajaja Oili Kela, 040 350 7620,
oili.kela@oilikela.fi.

Vantaalla 30. päivänä maaliskuuta 2026

DIAKONIASÄÄTIÖ FOIBE SR

LAATI

Oili Kela
Asianajaja, varatuomari, Espoo

DIAKONIASÄÄTIÖ FOIBEN SÄÄNNÖT

1 §

Säätiön nimi on Diakoniasäätiö Foibe sr, ruotsiksi Diakonistiftelsen Foibe sr ja sen kotipaikka on Vantaan kaupunki.

Säätiö voi harjoittaa osaa toiminnastaan aputoiminimellä "Foibekartano".

2 §

Säätiön tarkoituksena on kirkon diakoniatyön periaatteiden mukaisesti toimia apua tarvitsevien henkilöiden elinolosuhteiden helpottamiseksi ja elämänlaadun parantamiseksi.

3 §

Säätiö voi toteuttaa tarkoitustaan

- a) rakentamalla, hankkimalla ja ylläpitämällä asuntoja, pienkoteja, palvelutaloja sekä laitoksia apua tarvitseville;
- b) hankkimalla, tuottamalla ja ylläpitämällä apua tarvitsevien asumiseen, henkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin, kuntoutukseen sekä mahdollisimman itsenäiseen selviytymiseen liittyviä tuki- ja palvelutoimintoja;
- c) harjoittamalla tarpeelliseksi ja ajankohtaiseksi havaittua diakoniatyötä sekä toimialaansa kuuluvaa koulutusta, tutkimus- ja julkaisutoimintaa.

Säätiö voi toteuttaa tarkoitustaan omassa toiminnassaan, kokonaan tai osittain omistamiensa yhtiöiden kautta sekä muiden yhteisöjen ja säätiöiden kanssa yhteistyössä kaikilla sen tarkoitusta välittömästi edistävillä toimintamuodoilla.

4 §

Säätiön varainhoidon on oltava suunnitelmallista. Säätiö voi harjoittaa toimintamuotojensa rahoittamiseksi kiinteistöjen hallinnointia ja vuokraustoimintaa sekä tarjota juhla- ja ravintolapalveluita.

5 §

Säätiön hallitukseen kuuluu viidestä seitsemään kalenterivuodeksi kerrallaan valittua jäsentä. Jos hallituksen jäsen eroaa, erotetaan tai menettää kelpoisuutensa kesken toimikauden, valitaan uusi jäsen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.

Vaalikelpoinen hallituksen jäseneksi on Vantaan seurakuntayhtymään kuuluvan seurakunnan jäsen, joka ei ole säätiön palveluksessa.

Vantaan seurakuntayhtymän yhteinen kirkkoneuvosto voi valita säätiön hallitukseen kaksi hallituksen jäsentä. Vantaan seurakuntayhtymän yhteisellä kirkkoneuvostolla on oikeus erottaa nimeämänsä jäsen kesken toimikauden ja valita jäljellä olevaksi toimikaudeksi uusi jäsen. Jos Vantaan seurakuntayhtymän yhteinen kirkkoneuvosto ei ole nimennyt uusia jäseniä hallitukseen ennen nimeämiensä

Hallituksen päätös 24.3.2026

jäsenten toimikauden päättymistä, säätiön hallitus voi täydentää tältä osin itse itseään.

Hallitus täydentää muilta osin itse itseään.

Säätiöllä on vaalitoimikunta, johon kuuluu hallituksen puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja toimitusjohtaja. Vaalitoimikunnan tehtävänä on valmistella hallituksen jäsenten valintaa.

6 §

Kutsu hallituksen kokoukseen lähetetään kullekin jäsenelle vähintään kuusi päivää ennen kokousta hallituksen päättämällä tavalla.

Hallituksen puheenjohtaja vastaa siitä, että hallitus kokoontuu tarvittaessa. Kokous on kutsuttava koolle, kun vähintään kaksi hallituksen jäsentä sitä kirjallisesti pyytää esittämänsä asian käsittelyä varten.

Hallitus on päätösvaltainen, kun läsnä on enemmän kuin puolet hallituksen jäsenistä.

Päätökseksi tulee ehdotus, jota kannattaa enemmän kuin puolet läsnä olevista jäsenistä, mikäli näistä säännöistä tai säätiölaista ei muuta johdu. Äänen mennessä tasan ratkaisee puheenjohtajan ääni.

Henkilövaalissa tulee valituksi enemmän kuin puolet ääniä saanut. Jos ensimmäisellä kerralla kukaan ehdokkaista ei saa yli puolta äänistä, vaali suoritetaan kahden eniten ääniä saaneen välillä. Jos äänet menevät tällöin tasan, vaali ratkaistaan arvalla.

Hallituksen kokouksista on laadittava pöytäkirja, johon merkitään tehdyt päätökset ja tapahtuneet äänestykset.

Pöytäkirjan allekirjoittavat kokouksen puheenjohtaja ja vähintään yksi kokouksessa siihen valittu hallituksen jäsen.

7 §

Säätiöllä voi olla toimitusjohtaja ja hänellä voi olla sijainen.

8 §

Säätiön nimen allekirjoittavat hallituksen puheenjohtaja tai toimitusjohtaja yksin. Hallitus voi oikeuttaa henkilön kirjoittamaan säätiön nimen yksin tai yhdessä toisen henkilön kanssa.

9 §

Hallituksen jäsenille voidaan maksaa tavanomainen kokouspalkkio ja korvaus säätiön hyväksi tehdystä muusta työstä.

10 §

Säätiön tilikausi on kalenterivuosi. Tilit ja hallituksen kertomus säätiön toiminnasta edellisenä vuonna on annettava tilintarkastajille lausunnon antamista varten huhtikuun loppuun mennessä.

Säätiöllä on oltava vähintään yksi tilintarkastaja ja yksi varatilintarkastaja. Jos tilintarkastajaksi valitaan hyväksytty tilintarkastusyhteisö, ei varatilintarkastajaa tarvitse valita.

11 §

Säätiön sääntöjä voidaan muuttaa, jos vähintään 2/3 hallituksen kaikista jäsenistä sitä kannattaa, jollei säätiölaissa säädetä suuremmasta enemmistöstä.

Säätiön purkamisesta päätetään samassa järjestyksessä.

12 §

Jos säätiö puretaan tai lakkautetaan, luovutetaan sen omaisuus Vantaan seurakuntayhtymälle käytettäväksi näiden sääntöjen 3 §:ssä mainittuun tarkoitukseen.



11 Hankintalain mukainen ilmoitus DigiOne palvelusopimuksen jatkamisesta

VD/5610/02.08.00.00/2026

PT/RK-K/ML/OL

DigiOne-yhteistyösopimuksen ja toimitussopimuksen taustaa

Kaupunginhallitus 19.10.2020 § 14 päätti hyväksyä DigiOne-yhteistyösopimuksen. Yhteistyösopimuksella Tiera Oy (jäljempänä Tiera) sekä Vantaan, Espoon, Oulun, Tampereen ja Turun kaupungit sopivat DigiOnen toteuttamisesta yhteistyössä. Myöhemmin sopimukseen ovat liittyneet Lahden ja Jyväskylän kaupungit. Espoo ja Tampere ovat poistuneet hankkeesta 2024 (yhteistyösopimuksen jäljellä olevat kuntaosapuolet eli Vantaa, Turku, Oulu, Lahti ja Jyväskylä jäljempänä Edelläkävijäkunnat).

DigiOne-hankkeessa toteutetaan oppimisen ja koulutuksen järjestelmiä yhteen kokoava valtakunnallinen digitaalinen alusta, jossa on koottuna käyttäjäystävällisesti kaikki opettajan, oppijan, rehtorin, huoltajien ja hallinnon käyttämät tiedot, järjestelmät ja palvelut. Alustan tavoitteena on kasvaa opetusalan valtakunnalliseksi digitaalseksi ekosysteemiksi, johon myös muut opetuksen järjestäjät ja alan toimijat voivat liittyä. DigiOne-alustan on ollut tarkoitus kattaa palvelut perusopetukseen ja lukiokoulutukseen. Alkuperäinen Yhteistyösopimus jakautuu hankevaiheeseen sekä jatkokehitys- ja ylläpitovaiheeseen.

Hankevaiheessa Edelläkävijäkuntien ja Tieran on tarkoitus kehittää DigiOne ekosysteemiä ja palvelualueita yhdessä ekosysteemiin kuuluvien palveluiden tuottajien kanssa siten, että jatkossa ratkaisu on käytössä useissa eri kunnissa ja että muut kunnat osaltaan osallistuvat DigiOnen jatkokehittämisen kustannuksiin. Jatkokehitys- ja ylläpitovaiheeseen siirryttäessä DigiOne luovutetaan Tieran hallinnoitavaksi ja sitä kehitetään tarkoituksena saattaa ekosysteemi mahdollisimman laajasti käytettäväksi.

Vantaan kaupunki toimii hankkeen isäntäkuntana, joten Vantaan kaupungin tehtävänä on hankevaiheen aikana hoitaa ohjausryhmän ja muiden hankkeen aikaisen hallintamallin elinten linjausten täytäntöpano siten, että hanke toteutetaan sopimuksen, hankesuunnitelman ja rahoitusehtojen mukaisesti.

Yhteistyösopimusta on sittemmin muutettu useaan otteeseen. Kaupunginhallitus 20.10.2025 (§ 7) päätti viimeisimmästä muutoksesta. Uusimpaan sopimukseen otettiin määräys siitä, että osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan palvelusopimuksen ehdoista, kun on tiedossa, miten DigiOnea tuotetaan jatkossa.

Hankintalain muutos

Hankintalain 18.6.2026 voimaantulleen muutoksen seurauksena hankintayksikön tulee irtisanoa osakeyhtiömuotoisen sidosyksikkönsä kanssa ennen lain voimaantuloa tekemänsä sopimus päättymään 30.6.2027 mennessä, jos hankintalain 15 §:n 2 momentissa säädetty 10 %:n vähimmäisomistusta koskeva edellytys sidosyksikön käytölle ei täyty.

Hankintayksikkö voi kuitenkin yleiseen etuun liittyvistä pakottavista syistä irtisanoa sopimuksen päättymään 30.6.2030 mennessä, jos sopimuksen irtisanomisesta poikkeuksellisesti koituisi kohtuuttomia seurauksia tai merkittäviä taloudellisia riskejä. Lain esitöissä mainitaan esimerkkinä sellaiset tietojärjestelmäsopimukset, jotka ovat organisaation ydintoiminnan tai lakisääteisten velvoitteiden kannalta kriittisiä. Hankintayksikön tulee tehdä Valtiokonttorille ilmoitus tällaisesta sopimuksesta viimeistään 30.9.2026. DigiOne-palvelusopimus on tietojärjestelmäsopimus, joka on kaupungin lakisääteisten velvoitteiden kannalta kriittinen. Sopimuksen irtisanomiseen liittyisi myös merkittäviä taloudellisia riskejä.



Tieran yhtiökokous päätti keväällä 2025 valtuuttaa yhtiön hallituksen valmistelemaan DigiOne-palvelun toteutuksen osalta erillISRatkaisua yhteistyössä niin sanottujen rahoittajakuntien (Vantaa, Lahti, Turku, Oulu, Jyväskylä) kanssa. ErillISRatkaisua koskevat neuvottelut ovat edelleen kesken ja DigiOnen tulevasta hallinto- ja omistusmallista käydään parhaillaan keskustelua Tieran ja muiden edelläkävijäkuntien kanssa. Mahdollisia järjestelyjä ei välttämättä ehditä toteuttaa ennen siirtymäajan päättymistä 30.6.2027.

DigiOnen tulevasta hallinto- ja omistusmallista käydään parhaillaan keskustelua Tieran ja muiden edelläkävijäkuntien kanssa. Kaupungille olennaisen palvelun turvaamiseksi Kaupungin ja Tieran välistä DigiOne-palvelusopimusta ei tällaisessa tilanteessa voitaisi irtisanoa päättymään 30.6.2027 ja kaupungin on siten tarpeen tehdä Valtiokonttorille ilmoitus DigiOne-sopimuksesta ja sen käyttämisestä vielä siirtymäajan jälkeenkin.

Hallintosäännön 13 luvun 2 §:n mukaan konsernijaosto päättää tehtäväalueellaan yli 1 000 000 euron palveluhankinnoista.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) ilmoittaa DigiOne-palvelusopimus Valtiokonttorille sopimuksena, jonka irtisanomisesta poikkeuksellisesti koituisi kohtuuttomia seurauksia tai merkittäviä taloudellisia riskejä; ja
- b) valtuuttaa konsernilakimies Otto Lehto tekemään ilmoitus.

Tarkistetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän kohdan osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Konsernipalvelut, Tietohallinto

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot: Tietohallintojohtaja Matti Lampo, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



12

Kiviainesten, betonimurskeen ja vaahtolasimurskeen hankinta/PT

VD/264/02.08.00.00/2026

PT/RK-K/TE/VH

Hankinnan kohde

Hankinnan kohteena on vaahtolasimurske ja betonimurske toimitettuna sekä kiviainekset toimitettuina ja/tai noudettuina Vantaan kaupungin katu-, vesihuolto- ja viherrakennustyömaille sekä Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:lle ja VTK Kiinteistöt Oy:lle.

Tarkemmat kiviaineksia, betonimurskeita ja vaahtolasimursketta koskevat minimivaatimukset on lueteltu tämän hankinnan tarjouspyynnön kohdassa hankinnan kohteen kriteerit.

Tilaaaja ei sitoudu tiettyihin hankintamääriin sopimusaikana.

Hankinnan jakaminen

Hankinta on jaettu 25 osa-alueeseen:

- Osa-alue 1: Kiviainekset toimitettuna alueelle Askisto-Myyrmäki
- Osa-alue 2: Kiviainekset toimitettuna alueelle Kivistö-Seutula
- Osa-alue 3: Kiviainekset toimitettuna alueelle Aviapolis
- Osa-alue 4: Kiviainekset toimitettuna alueelle Tikkurila
- Osa-alue 5: Kiviainekset toimitettuna alueelle Korso-Koivukylä
- Osa-alue 6: Kiviainekset toimitettuna alueelle Hakunila
- Osa-alue 7: Kiviainekset noudettuna alueelta Askisto-Myyrmäki
- Osa-alue 8: Kiviainekset noudettuna alueelta Kivistö-Seutula
- Osa-alue 9: Kiviainekset noudettuna alueelta Aviapolis
- Osa-alue 10: Kiviainekset noudettuna alueelta Tikkurila
- Osa-alue 11: Kiviainekset noudettuna alueelta Korso-Koivukylä
- Osa-alue 12: Kiviainekset noudettuna alueelta Hakunila
- Osa-alue 13: Vaahtolasimurske toimitettuna
- Osa-alue 14: Betonimurske toimitettuna alueelle Askisto-Myyrmäki
- Osa-alue 15: Betonimurske toimitettuna alueelle Kivistö-Seutula
- Osa-alue 16: Betonimurske toimitettuna alueelle Aviapolis
- Osa-alue 17: Betonimurske toimitettuna alueelle Tikkurila
- Osa-alue 18: Betonimurske toimitettuna alueelle Korso-Koivukylä
- Osa-alue 19: Betonimurske toimitettuna alueelle Hakunila
- Osa-alue 20: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Askisto-Myyrmäki
- Osa-alue 21: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Kivistö-Seutula
- Osa-alue 22: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Aviapolis
- Osa-alue 23: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Tikkurila
- Osa-alue 24: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Korso-Koivukylä
- Osa-alue 25: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Hakunila

Jokaiseen osa-alueeseen valitaan yksi sopimustoimittaja.

Markkinakartoitus



Markkinakartoitus toteutettiin julkaisemalla tietopyyntö ja kutsu markkinavuoropuheluihin. Kutsu julkaistiin Hilmassa. Tietopyyntöön saatiin kuusi (6) vastausta. Tietopyynnössä osallistujia pyydettiin kommentoimaan tarjouspyyntöasiakirjoja ja vastaamaan hankintayksikön esittämiin kysymyksiin.

Markkinavuoropuhelukeskustelut käytiin Microsoft Teamsin välityksellä kaikkien halukkaiden kanssa. Markkinavuoropuheluun osallistui viisi (5) tietopyyntöön vastannutta. Keskusteluissa käytiin läpi tietopyynnön vastauksia ja keskusteltiin tarjouspyynnön sisällöstä sekä sopimusluonnoksesta. Markkinavuoropuheluun osallistujat saivat vielä kommentoida tarjouspyyntömateriaaleja markkinavuoropuhelukeskusteluiden jälkeen.

Sopimuskausi

Sopimuksen kesto on neljä (4) vuotta.

Hankintamenettely

Hankintamenettelynä käytettiin avointa menettelyä. Vantaan kaupunki on julkaissut 22.5.2026 EU-hankintailmoituksen HILMA-portaalissa (www.hankintailmoitukset.fi), sekä Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosan sähköisessä TED-portaalissa. Tarjousaikaa on ollut 30.6.2026 asti.

Kysymykset ja vastaukset

Määräaikaan mennessä 15.6.2026 tarjouspyyntöön saapuneisiin kysymyksiin julkaistiin vastaukset 16.06.2026 Tarjouspalvelu.fi -portaalissa, jonne myös tarjoukset jätettiin sähköisesti.

Tarjoukset

Määräaikaan 30.6.2026 klo 16.15 mennessä tarjouksen jättivät:
(Luettelo; aakkosjärjestys)

Osa-alueeseen 1 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 2 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 3 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 4 tarjouksen jättivät:



Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 5 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 6 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 7 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 8 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 9 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 10 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 11 tarjouksen jättivät:



Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 12 tarjouksen jättivät:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut
Peab Industri Oy Swerock
Rudus Oy
Seepsula Oy

Osa-alueeseen 13 ei saatu tarjouksia

Osa-alueisiin 14–25 tarjouksen jätti Rudus Oy.

Tarjoajien soveltuvuus

Osa-alueissa 1–12 ja 14–25 kaikki tarjoajat täyttivät tarjouspyynnön soveltuvuusvaatimukset. Osa-alueeseen 13 ei saatu tarjouksia.

Tarjouksien tarjouspyynnön mukaisuus

Kaikki tarjoukset olivat tarjouspyynnön mukaisia.

Tarjousten valintaperusteet

Tarjousten vertailu suoritettiin osa-alueittain. Kullekin osa-alueelle valitaan yksi kokonaishinnaltaan edullisimman tarjouksen tehnyt toimittaja.

Osa-alueet 1–6 kiviainesten toimitusmyynti: Tarjoukset vertailtiin aluekohtaisesti keskenään. Hintavertailussa käytettiin tuotekorin hintavertailtavien tuotteiden halvinta kokonaishintaa, joka saatiin kertomalla eri lajikkeiden yksikköhinnat ilmoitetuilla hankintamäärillä ja laskemalla vertailtavien kiviaineslajikkeiden rivikohtaiset hinnat yhteen. Edullisimman kokonaishinnan antanut tarjoaja sai 80 pistettä. Muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin edullisimpaan tarjoukseen laskukaavalla: (pienin annettu arvo / tarjottu arvo) x maksimipisteet. Laadun maksimipisteet olivat 20 pistettä ja laatua arvioitiin vaihtoehtoisten kuljetusvoimien käyttöön sitoutumisen perusteella. Eniten pisteitä laadusta saanut tarjoaja sai 20 pistettä ja muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin parhaimman laadun antaneen tarjoukseen laskukaavalla: (suurin pistemäärä / tarjouksen pistemäärä) x maksimipisteet. Suurimmat kokonaispisteet saanut tarjoaja on osa-alueen voittaja.

Tarjousten vertailuperusteena osa-alueissa 7–12 oli kokonaistaloudellinen edullisuus, joka määräytyi hinnan ja etäisyyden perusteella. Hinnan osalta vertailussa huomioitiin tarjoajan ilmoittamien tuotteiden yhteenlaskettu kokonaishinta. Edullisimman kokonaishinnan antanut tarjoaja sai 70 pistettä, ja muiden tarjoajien pisteet laskettiin suhteuttamalla niiden kokonaishinta edullisimpaan tarjoukseen kaavalla (pienin annettu arvo / tarjottu arvo) x 70 pistettä. Laadun osalta vertailussa huomioitiin tarjoajan ilmoittama etäisyys. Lyhimmän etäisyyden ilmoittanut tarjoaja sai 30 pistettä, ja muiden tarjoajien pisteet laskettiin suhteuttamalla niiden etäisyys lyhimpään ilmoitettuun etäisyyteen kaavalla (pienin annettu arvo / tarjottu arvo) x 30 pistettä. Suurimmat kokonaispisteet saanut tarjoaja on osa-alueen voittaja.

Osa-alue 13, vaahtolasimurskeen toimitusmyynti: Tarjoajan tuli syöttää vaahtolasimurskeen yksikköhinnat €/m³, jokaiselle pyydetylle alueelle. Hintavertailussa käytettiin aluekohtaisten hintavertailtavien



tuotteiden halvinta yhteenlaskettua kokonaishintaa, joka saatiin kertomalla eri alueiden yksikköhinnat ilmoitetuilla hankintamäärillä ja laskemalla alueiden rivikohtaiset hinnat yhteen. Edullisimman kokonaishinnan antanut tarjoaja sai 80 pistettä. Muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin edullisimpaan tarjoukseen laskukaavalla: $(\text{pienin annettu arvo} / \text{tarjottu arvo}) \times \text{maksimipisteet}$. Laadun maksimipisteet olivat 20 pistettä ja laatua arvioitiin vaihtoehtoisten kuljetusvoimien käyttöön sitoutumisen perusteella. Eniten pisteitä laadusta saanut tarjoaja sai 20 pistettä ja muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin parhaimman laadun antaneen tarjoukseen laskukaavalla: $(\text{suurin pistemäärä} / \text{tarjouksen pistemäärä}) \times \text{maksimipisteet}$. Suurimmat kokonaispisteet saanut tarjoaja on osa-alueen voittaja.

Osa-alueet 14–25, betonimurskeen toimitusmyynti: Hintavertailussa käytettiin tuotekorin hintavertailtavien tuotteiden halvinta kokonaishintaa, joka saatiin kertomalla eri lajikkeiden yksikköhinnat ilmoitetuilla hankintamäärillä ja laskemalla vertailtavien lajikkeiden rivikohtaiset hinnat yhteen. Edullisimman kokonaishinnan antanut tarjoaja sai 80 pistettä. Muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin edullisimpaan tarjoukseen laskukaavalla: $(\text{pienin annettu arvo} / \text{tarjottu arvo}) \times \text{maksimipisteet}$. Laadun maksimipisteet olivat 20 pistettä ja laatua arvioitiin vaihtoehtoisten kuljetusvoimien käyttöön sitoutumisen perusteella. Eniten pisteitä laadusta saanut tarjoaja saa 20 pistettä ja muiden tarjoajien pisteet suhteutettiin parhaimman laadun antaneen tarjoukseen laskukaavalla: $(\text{suurin pistemäärä} / \text{tarjouksen pistemäärä}) \times \text{maksimipisteet}$. Suurimmat kokonaispisteet saanut tarjoaja on osa-alueen voittaja.

Tarjousten vertailu

Osa-alueessa 1 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 61,93884 pistettä
Peab Industri Oy Swerock: 46,48572 pistettä
Rudus Oy: 86,667 pistettä
Seepsula Oy: 92,37244 pistettä

Seepsula Oy voitti osa-alueen 1 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 1.

Osa-alueessa 2 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 71,87737 pistettä
Peab Industri Oy Swerock: 61,51808 pistettä
Rudus Oy: 78,48104 pistettä
Seepsula Oy: 100,000 pistettä.

Seepsula Oy voitti osa-alueen 2 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 2.

Osa-alueessa 3 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 79,40689 pistettä
Peab Industri Oy Swerock: 67,77438 pistettä
Rudus Oy: 84,17319 pistettä
Seepsula Oy: 100,00 pistettä.

Seepsula Oy voitti osa-alueen 3 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 3.



Osa-alueessa 4 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 64,06367 pistettä

Peab Industri Oy Swerock: 48,27455 pistettä

Rudus Oy: 86,667 pistettä

Seepsula Oy: 93,44797 pistettä.

Seepsula Oy voitti osa-alueen 4 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 4.

Osa-alueessa 5 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 87,63047 pistettä

Peab Industri Oy Swerock: 61,13134 pistettä

Rudus Oy: 81,26643 pistettä

Seepsula Oy: 100,00 pistettä.

Seepsula Oy voitti osa-alueen 5 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 5.

Osa-alueessa 6 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 82,02198 pistettä

Peab Industri Oy Swerock: 59,63534 pistettä

Rudus Oy: 81,62503 pistettä

Seepsula Oy: 100,00 pistettä.

Seepsula Oy voitti osa-alueen 6 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 6.

Osa-alueessa 7 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 73,65376 pistettä

Peab Industri Oy Swerock: 85,86589 pistettä

Rudus Oy: 95,64277 pistettä

Seepsula Oy: 87,873 pistettä.

Rudus Oy voitti osa-alueen 7 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 7.

Osa-alueessa 8 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 68,89349 pistettä

Peab Industri Oy Swerock: 86,51878 pistettä

Rudus Oy: 95,26616 pistettä

Seepsula Oy: 94,040 pistettä.

Rudus Oy voitti osa-alueen 8 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 8.

Osa-alueessa 9 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 70,44376 pistettä

Peab Industri Oy Swerock: 75,29989 pistettä



Rudus Oy: 95,64277 pistettä
Seepsula Oy: 79,163 pistettä.

Rudus Oy voitti osa-alueen 9 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 9.

Osa-alueessa 10 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 90,62276 pistettä
Peab Industri Oy Swerock: 79,91689 pistettä
Rudus Oy: 83,33377 pistettä
Seepsula Oy: 88,010 pistettä.

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut voitti osa-alueen 10 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 10.

Osa-alueessa 11 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 91,05551 pistettä
Peab Industri Oy Swerock: 80,19574 pistettä
Rudus Oy: 87,1575 pistettä
Seepsula Oy: 88,048 pistettä.

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut voitti osa-alueen 11 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 11.

Osa-alueessa 12 pisteet jakautuivat seuraavasti:

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut: 65,48351 pistettä
Peab Industri Oy Swerock: 67,74674 pistettä
Rudus Oy: 85,38937 pistettä
Seepsula Oy: 73,231 pistettä.

Rudus Oy voitti osa-alueen 12 ja valitaan siten sopimustoimittajaksi osa-alueeseen 12.

Osa-alueeseen 13 ei saatu yhtäkään tarjousta, joten vertailua ei toteutettu. Osa-alueen 13 hankinta keskeytetään.

Osa-alueisiin 14–25 tarjoukset jätti Rudus Oy. Koska tarjouksia kuhunkin osa-alueeseen saapui vain yksi, ei vertailua tehty. Rudus Oy valitaan sopimustoimittajaksi osa-alueisiin 14–25.

Tarkempi vertailu ilmenee tämän päätöksen liitteenä olevasta vertailutaulukosta.

Hankinnan ennakoitu arvo

Hankinnan ennakoitu arvo kokonaisuudessaan neljälle (4) vuodelle ilman arvonlisäveroa (Alv 0%) on 30 092 000 €.

Toimivalta



Kaupunginvaltuuston 16.12.2024 hyväksymän Vantaan kaupungin hallintosäännön (viimeisin päivitys 23.2.2026) 13 luvun 2 §:n mukaisesti kaupunginhallituksen jaostot päättävät tehtäväalueellaan yli 1 000 000 euron tavara- ja palveluhankinnoista, jollei jäljempänä toisin määrätä.

Konsernijaoston tehtäväalueena on henkilöstöpalveluiden, konsernipalveluiden, kuntademokratian sekä talouden ja strategian palvelualueet sekä viestinnän ja sisäisen tarkastuksen palveluyksiköt.

Tämä päätös on ehdollinen siihen saakka, kun ylemmällä toimielimellä on mahdollisuus käyttää kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeuttaan.

Sitova sopimus ei synny vielä hankintapäätöksen tiedoksi antamisella, vaan vasta myöhemmin tehtävällä erillisellä kirjallisella sopimuksella. EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa hankintasopimus voidaan tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun ehdokkaat tai tarjoajat ovat saaneet tai heidän katsotaan saaneen päätöksen ja muutoksenhakuosoituksen tiedoksi.

Asiakohdan salaiset materiaalit sekä tausta-aineisto on konsernijaoston jäsenten nähtävillä pyydettyäessä kaupungintalolla.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

- a) Päätetään edellä mainituin perustein valita sopimustoimittajat seuraaviin osa-alueisiin:
Osa-alueisiin 1–6) Seepsula Oy
Osa-alueeseen 7–9) Rudus Oy
Osa-alueisiin 10 ja 11) Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelu
Osa-alueeseen 12) Rudus Oy
Osa-alueeseen 14–25) Rudus Oy
- b) Päätetään keskeyttää osa-alueen 13 vaahtolasimurskeen hankinta.
- c) Päätetään valtuuttaa hankintajohtaja allekirjoittamaan hankintaa koskevat sopimukset sekä mahdolliset sopimusmuutokset

Liitteet:

- Vertailutaulukko

Täytäntöönpano: Hankintapalvelut

Muutoksenhakuohje: 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Lisätiedot: Hankintajohtaja Tiina Ekholm,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Hankinta-asiantuntija Viola Haveri
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



TARJOUSTEN VERTAILUTAUUKKO

VD/264/02.08.00.00/2026 / Kiviainesten, betonimurskeen ja vaahtolasimurskeen

Kokonaistaloudellinen edullisuus, pisteytys

Vertailuun valittuja tarjouksia yhteensä: 4

Tähän vertailunäkymään valittuja tarjouksia yhteensä: 4

Yhteiset kriteerit/tiedot		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026		Rudus Oy Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Seepsula Oy Vantaa 2026-2030		Pisteiden laskentatapa
	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Tarjoaja lataa tähän hinnaston kilpailutuksen ulkopuolisista tuotteista toimitettuna		Vantaan Kaupungille Toimitushintoja Puitesopimuksen.pdf				Toimitushinnasto.pdf		Liite_Toimitushinnasto_Seepsula_Oy.xlsx		
Tarjoaja lataa tähän hinnaston kilpailutuksen ulkopuolisista tuotteista noudettuna.		Vantaan Kaupungille Noutohintoja Puitesopimuksen.pdf				Noutohinnasto.pdf		Liite_Noutohinnasto_Seepsula_Oy.xlsx		
Tarjoajan käyttämä vaaka		Tamtron		Tamtron pyöräkuormaajavaaka.		Tamtron		Tamtron Systems Oy:n Scalex 1700 / Scalex 1001 Tyypitarkastuksen numero: FI 10.1.01 Sarjanumero: P11010-01/02/A/B		

Osa-alue 1: Kiviainekset toimitettuna alueelle Askisto-Myyrmäki		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026		Rudus Oy Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Seepsula Oy Vantaa 2026-2030		Pisteiden laskentatapa
	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Kalliomurske 0...16 mm		13,70 EUR / tonnia		12,20 EUR / tonnia		10,30 EUR / tonnia		10,08 EUR / tonnia		
Yksikköhinta		34250,00 EUR		30500,00 EUR		25750,00 EUR		25200,00 EUR		
Hankittava määrä 2500 tonnia										Osa-aluekohtainen
Kalliomurske 0...31 mm		12,40 EUR / tonnia		11,70 EUR / tonnia		9,40 EUR / tonnia		9,08 EUR / tonnia		Osa-aluekohtainen
Yksikköhinta		65720,00 EUR		62010,00 EUR		49820,00 EUR		48124,00 EUR		Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 5300 tonnia										Osa-aluekohtainen
Kalliomurske 0...55 mm										



Yksikköhinta		11,60 EUR / tonnia		11,30 EUR / tonnia		8,90 EUR / tonnia		8,58 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 8000 tonnia		92800,00 EUR		90400,00 EUR		71200,00 EUR		68640,00 EUR	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		11,20 EUR / tonnia		10,95 EUR / tonnia		8,40 EUR / tonnia		8,08 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 6200 tonnia		69440,00 EUR		67890,00 EUR		52080,00 EUR		50096,00 EUR	
Hiekoitusseveli 1...5 mm pesty TAI 1...6	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		80,00 EUR / tonnia		75,50 EUR / tonnia		34,95 EUR / tonnia		38,90 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 8000 tonnia		640000,00 EUR		604000,00 EUR		279600,00 EUR		311200,00 EUR	
Hiekoitusseveli 3...6 mm pesty	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		80,00 EUR / tonnia		65,50 EUR / tonnia		39,85 EUR / tonnia		48,90 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 6000 tonnia		480000,00 EUR		393000,00 EUR		239100,00 EUR		293400,00 EUR	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		15,40 EUR / tonnia		13,50 EUR / tonnia		11,60 EUR / tonnia		11,08 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 2000 tonnia		30800,00 EUR		27000,00 EUR		23200,00 EUR		22160,00 EUR	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00	Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000	Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	0,000	Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000	Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää									
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Toimitushinnat on ilmoitettu kiviaines		Kyllä		Kyllä		Kyllä		Kyllä	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	20,000	3,000	20,000	0,000	0,000	1,000	6,667	3,000	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000	1413010,00 EUR	41,93884	1274800,00 EUR	46,48572	740750,00 EUR	80,000	818820,00 EUR	72,37244
Osa-alueen pisteet yht.	100,000		61,93884		46,48572		86,667		92,37244

[] Sijoitus 3.

[] Sijoitus 4.

[] Sijoitus 2.

[X] Valittu
toimittajaksi

Sijoitus 1.

Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet tarjottu arvo



Osa-alue 2: Kiviainekset toimitettuna alueelle Kivistö-Seutula	
Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2500 tonnia	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 5300 tonnia	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2000 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	6,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu kiviaines	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Annettu tieto	Pisteet
14,20 EUR / tonnia	
35500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
12,40 EUR / tonnia	
65720,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
12,00 EUR / tonnia	
96000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
11,60 EUR / tonnia	
71920,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
15,80 EUR / tonnia	
31600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
3,000	20,000
300740,00 EUR	51,87737
	71,87737

[] Sijoitus 3.

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Annettu tieto	Pisteet
11,70 EUR / tonnia	
29250,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,60 EUR / tonnia	
56180,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,45 EUR / tonnia	
83600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,90 EUR / tonnia	
61380,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
11,60 EUR / tonnia	
23200,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	0,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
0,000	0,000
253610,00 EUR	61,51808
	61,51808

[] Sijoitus 4.

Rudus Oy	
Vantaan kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
10,10 EUR / tonnia	
25250,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,20 EUR / tonnia	
48760,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,70 EUR / tonnia	
69600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,20 EUR / tonnia	
50840,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
11,40 EUR / tonnia	
22800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
1,000	6,667
217250,00 EUR	71,81404
	78,48104

[] Sijoitus 2.

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Annettu tieto	Pisteet
9,28 EUR / tonnia	
23200,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,28 EUR / tonnia	
43884,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,78 EUR / tonnia	
62240,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,28 EUR / tonnia	
45136,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,28 EUR / tonnia	
20560,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
3,000	20,000
195020,00 EUR	80,000
	100,000

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Pisteiden laskentatapa	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p	
tarjottu arvo	
----- * maksimipisteet	
suurin annettu arvo	
----- * maksimipisteet	
tarjottu arvo	



Osa-alue 3: Kiviainekset toimitettuna alueelle Aviapolis	
Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2500 tonnia	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 5300 tonnia	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2000 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu kiviaines	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Annettu tieto	Pisteet
12,60 EUR / tonnia	
31500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
15,00 EUR / tonnia	
79500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,40 EUR / tonnia	
83200,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,00 EUR / tonnia	
62000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
14,20 EUR / tonnia	
28400,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
3,000	20,000
284600,00 EUR	59,40689
	79,40689

[] Sijoitus 3.

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Annettu tieto	Pisteet
11,20 EUR / tonnia	
28000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,45 EUR / tonnia	
55385,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,20 EUR / tonnia	
81600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,69 EUR / tonnia	
60078,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
12,20 EUR / tonnia	
24400,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	0,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
0,000	0,000
249463,00 EUR	67,77438
	67,77438

[] Sijoitus 4.

Rudus Oy	
Vantaan kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
9,98 EUR / tonnia	
24950,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,98 EUR / tonnia	
47594,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,58 EUR / tonnia	
68640,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,08 EUR / tonnia	
50096,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
13,43 EUR / tonnia	
26860,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
1,000	6,667
218140,00 EUR	77,50619
	84,17319

[] Sijoitus 2.

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Annettu tieto	Pisteet
9,96 EUR / tonnia	
24900,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,96 EUR / tonnia	
47488,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,46 EUR / tonnia	
67680,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,96 EUR / tonnia	
49352,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,96 EUR / tonnia	
21920,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
3,000	20,000
211340,00 EUR	80,000
	100,000

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Pisteiden laskentatapa

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo



Osa-alue 4: Kiviainekset toimitettuna alueelle Tikkurila	
Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2500 tonnia	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 5300 tonnia	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Hiekoitussepele 1...5 mm pesty TAI 1...6	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Hiekoitussepele 3...6 mm pesty	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6000 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2000 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu kiviaines	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000

Vantaan kaupunki
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki
0124610-9
Puhelin
Telefax
Email
Internet

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Annettu tieto	Pisteet
12,35 EUR / tonnia	
30875,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,95 EUR / tonnia	
58035,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,15 EUR / tonnia	
81200,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,75 EUR / tonnia	
60450,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
80,00 EUR / tonnia	
64000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
80,00 EUR / tonnia	
48000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
13,95 EUR / tonnia	
27900,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Annettu tieto	Pisteet
11,90 EUR / tonnia	
29750,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,90 EUR / tonnia	
57770,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,70 EUR / tonnia	
85600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,50 EUR / tonnia	
65100,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
75,50 EUR / tonnia	
60400,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
65,50 EUR / tonnia	
39300,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
11,50 EUR / tonnia	
23000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	0,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	

Rudus Oy	
Vantaan kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
10,60 EUR / tonnia	
26500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,70 EUR / tonnia	
51410,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,20 EUR / tonnia	
73600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,70 EUR / tonnia	
53940,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
35,60 EUR / tonnia	
28480,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
40,50 EUR / tonnia	
24300,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
13,00 EUR / tonnia	
26000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Annettu tieto	Pisteet
10,42 EUR / tonnia	
26050,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,42 EUR / tonnia	
49926,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,92 EUR / tonnia	
71360,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,42 EUR / tonnia	
52204,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
38,90 EUR / tonnia	
31120,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
48,90 EUR / tonnia	
29340,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
11,42 EUR / tonnia	
22840,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	

Pisteiden laskentatapa	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p	



Laatupisteet	20,000	3,000	20,000	0,000	0,000	1,000	6,667	3,000	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000	1378460,00 EUR	44,06367	1258220,00 EUR	48,27455	759250,00 EUR	80,000	826980,00 EUR	73,44797
Osa-alueen pisteet yht.	100,000		64,06367		48,27455		86,667		93,44797

[] Sijoitus 3.

[] Sijoitus 4.

[] Sijoitus 2.

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

Osa-alue 5: Kiviainekset toimitettuna alueelle Korso-Koivukylä	
Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2500 tonnia	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 5300 tonnia	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 1000 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu kiviaines	
Kriteerien/tietojen pisteet	0,000

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	Annettu tieto	Pisteet
	11,80 EUR / tonnia	
	29500,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	10,40 EUR / tonnia	
	55120,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	9,60 EUR / tonnia	
	76800,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	9,20 EUR / tonnia	
	57040,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	13,40 EUR / tonnia	
	13400,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
	Annettu tieto	Pisteet
	Kyllä	

Peab Industri Oy Swerock Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	Annettu tieto	Pisteet
	11,90 EUR / tonnia	
	29750,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	11,60 EUR / tonnia	
	61480,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	11,30 EUR / tonnia	
	90400,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	9,90 EUR / tonnia	
	61380,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	13,50 EUR / tonnia	
	13500,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	0,000
	Annettu tieto	Pisteet
	Kyllä	

Rudus Oy Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	Annettu tieto	Pisteet
	10,45 EUR / tonnia	
	26125,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	9,35 EUR / tonnia	
	49555,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	8,85 EUR / tonnia	
	70800,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	8,35 EUR / tonnia	
	51770,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	11,95 EUR / tonnia	
	11950,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
	Annettu tieto	Pisteet
	Kyllä	

Seepsula Oy Vantaa 2026-2030	Annettu tieto	Pisteet
	9,77 EUR / tonnia	
	24425,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	8,77 EUR / tonnia	
	46481,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	8,27 EUR / tonnia	
	66160,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	7,77 EUR / tonnia	
	48174,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	10,77 EUR / tonnia	
	10770,00 EUR	
	Annettu tieto	Pisteet
	Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
	Annettu tieto	Pisteet
	Kyllä	

Pisteiden laskentatapa

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p



Laatupisteet	20,000	3,000	20,000	0,000	0,000	1,000	6,667	3,000	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000	231860,00 EUR	67,63047	256510,00 EUR	61,13134	210200,00 EUR	74,59943	196010,00 EUR	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000		87,63047		61,13134		81,26643		100,000

[] Sijoitus 2.

[] Sijoitus 4.

[] Sijoitus 3.

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

Osa-alue 6: Kiviainekset toimitettuna alueelle Hakunila

Destia Oy,
Rata- ja kaupunkipalvelut

Peab Industri Oy Swerock
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026

Rudus Oy
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030

Seepsula Oy
Vantaa 2026-2030

Pisteiden laskentatapa

Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		13,55 EUR / tonnia		12,90 EUR / tonnia		11,10 EUR / tonnia		10,42 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 2500 tonnia		33875,00 EUR		32250,00 EUR		27750,00 EUR		26050,00 EUR	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		12,15 EUR / tonnia		11,70 EUR / tonnia		10,00 EUR / tonnia		9,42 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 5300 tonnia		64395,00 EUR		62010,00 EUR		53000,00 EUR		49926,00 EUR	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		11,35 EUR / tonnia		12,40 EUR / tonnia		9,50 EUR / tonnia		8,92 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 8000 tonnia		90800,00 EUR		99200,00 EUR		76000,00 EUR		71360,00 EUR	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		10,95 EUR / tonnia		12,20 EUR / tonnia		9,00 EUR / tonnia		8,42 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 6200 tonnia		67890,00 EUR		75640,00 EUR		55800,00 EUR		52204,00 EUR	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Yksikköhinta		15,15 EUR / tonnia		13,90 EUR / tonnia		12,60 EUR / tonnia		11,42 EUR / tonnia	
Hankittava määrä 1000 tonnia		15150,00 EUR		13900,00 EUR		12600,00 EUR		11420,00 EUR	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00	Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000	Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	0,000	Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000	Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,000
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää									
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Toimitushinnat on ilmoitettu kiviaines		Kyllä		Kyllä		Kyllä		Kyllä	
Kriteerien/tietojen pisteet	0,000								

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p



Laatupisteet	20,000	3,000	20,000	0,000	0,000	1,000	6,667	3,000	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000	272110,00	62,02198	283000,00	59,63534	225150,00	74,95803	210960,00	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000		82,02198		59,63534		81,62503		100,000

[] Sijoitus 2.

[] Sijoitus 4.

[] Sijoitus 3.

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

Osa-alue 7: Kiviainekset noudettuna alueelta Askisto-Myyrmäki

Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2500 tonnia	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 5300 tonnia	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2000 tonnia	
Edestakainen matka tilaajan	Maksimi-
Ilmoita edestakainen matka Tilaajan aluekohtaisesta osoitteesta Tarjoajan Matka on laskettu Fonectan reittiohjelmalla	30,00
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Noutohinnat on ilmoitettu kiviaines	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	30,000
Osa-alueen hinta yht.	70,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut

Annettu tieto	Pisteet
8,80 EUR / tonnia	
22000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	
39220,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,60 EUR / tonnia	
52800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,20 EUR / tonnia	
38440,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,40 EUR / tonnia	
20800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
35,66 km	13,0314
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
13,0314	13,031
173260,00 EUR	60,62276
	73,65376

Peab Industri Oy Swerock Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026

Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	
18500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,80 EUR / tonnia	
36040,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,60 EUR / tonnia	
52800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,40 EUR / tonnia	
39680,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,90 EUR / tonnia	
15800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
21,76 km	21,35569
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
21,35569	21,356
162820,00 EUR	64,50989
	85,86589

Rudus Oy Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030

Annettu tieto	Pisteet
7,70 EUR / tonnia	
19250,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,70 EUR / tonnia	
35510,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,20 EUR / tonnia	
49600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,75 EUR / tonnia	
35650,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,00 EUR / tonnia	
20000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
15,49 km	30,000
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
30,000	30,000
160010,00 EUR	65,64277
	95,64277

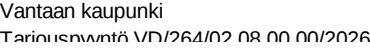
Seepsula Oy Vantaa 2026-2030

Annettu tieto	Pisteet
7,00 EUR / tonnia	
17500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,50 EUR / tonnia	
34450,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,00 EUR / tonnia	
48000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,50 EUR / tonnia	
34100,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,00 EUR / tonnia	
16000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
26,00 km	17,87307
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
17,87307	17,873
150050,00 EUR	70,000
	87,873

Pisteiden laskentatapa

Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo



[] Sijoitus 4.

[] Sijoitus 3.

[X] Valittu toimittajaksi

[] Sijoitus 2.

Sijoitus 1.

Osa-alue 8: Kiviainekset noudettuna alueelta Kivistö-Seutula		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock		Rudus Oy		Seepsula Oy		Pisteiden laskentatapa
				Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026		Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Vantaa 2026-2030		
Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta		8,80 EUR / tonnia		7,40 EUR / tonnia		7,70 EUR / tonnia		7,00 EUR / tonnia		Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 2500 tonnia		22000,00 EUR		18500,00 EUR		19250,00 EUR		17500,00 EUR		Osa-aluekohtainen
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta		7,40 EUR / tonnia		6,80 EUR / tonnia		6,70 EUR / tonnia		6,50 EUR / tonnia		Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 5300 tonnia		39220,00 EUR		36040,00 EUR		35510,00 EUR		34450,00 EUR		Osa-aluekohtainen
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta		6,60 EUR / tonnia		6,60 EUR / tonnia		6,20 EUR / tonnia		6,00 EUR / tonnia		Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 8000 tonnia		52800,00 EUR		52800,00 EUR		49600,00 EUR		48000,00 EUR		Osa-aluekohtainen
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Yksikköhinta		10,40 EUR / tonnia		7,90 EUR / tonnia		10,00 EUR / tonnia		8,00 EUR / tonnia		Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 2000 tonnia		20800,00 EUR		15800,00 EUR		20000,00 EUR		16000,00 EUR		Osa-aluekohtainen
Edestakainen matka tilaajan	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
										Osa-aluekohtainen
Ilmoita edestakainen matka Tilaajan aluekohtaisesta osoitteesta Tarjoajan	30,00	41,49 km	8,69125	17,50 km	20,60571	12,02 km	30,000	15,00 km	24,03999	pienin annettu arvo
Matka on laskettu Fonectan reittiohjelmalla		Kyllä		Kyllä		Kyllä		Kyllä		----- * maksimipisteet
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Noutohinnat on ilmoitettu kiviaines		Kyllä		Kyllä		Kyllä		Kyllä		
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000									
Laatupisteet	30,000	8,69125	8,691	20,60571	20,606	30,000	30,000	24,03999	24,040	tarjottu arvo
Osa-alueen hinta yht.	70,000	134820,00 EUR	60,20249	123140,00 EUR	65,91278	124360,00 EUR	65,26616	115950,00 EUR	70,000	----- * maksimipisteet
Osa-alueen pisteet yht.	100,000		68,89349		86,51878		95,26616		94,040	suurin annettu arvo
										pienin annettu arvo
										----- * maksimipisteet
										tarjottu arvo

[] Sijoitus 4.

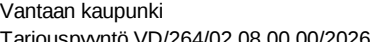
[] Sijoitus 3.

[X] Valittu toimittajaksi

[] Sijoitus 2.

Sijoitus 1.

Osa-alue 9: Kiviainekset noudettuna alueelta Aviapolis	Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalv elut	Peab Industri Oy Swerock Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	Rudus Oy Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	Seepsula Oy Vantaa 2026- 2030	Pisteiden laskentatapa
--	--	---	---	---	------------------------



Annettu tieto	Pisteet
8,80 EUR / tonnia	
22000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	
39220,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,60 EUR / tonnia	
52800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,20 EUR / tonnia	
38440,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,40 EUR / tonnia	
20800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
22,39 km	9,82134
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
9,82134	9,821
173260,00 EUR	60,62276
	70,44376

Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	
18500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,80 EUR / tonnia	
36040,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,60 EUR / tonnia	
52800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,40 EUR / tonnia	
39680,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,90 EUR / tonnia	
15800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
20,38 km	10,78999
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
10,78999	10,790
162820,00 EUR	64,50989
	75,29989

Annettu tieto	Pisteet
7,70 EUR / tonnia	
19250,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,70 EUR / tonnia	
35510,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,20 EUR / tonnia	
49600,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,75 EUR / tonnia	
35650,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,00 EUR / tonnia	
20000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,33 km	30,000
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
30,000	30,000
160010,00 EUR	65,64277
	95,64277

Annettu tieto	Pisteet
7,00 EUR / tonnia	
17500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,50 EUR / tonnia	
34450,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,00 EUR / tonnia	
48000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,50 EUR / tonnia	
34100,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,00 EUR / tonnia	
16000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
24,00 km	9,1625
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
9,1625	9,163
150050,00 EUR	70,000
	79,163

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

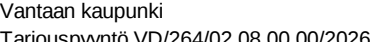
Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalv elut	
Annettu tieto	Pisteet
8,80 EUR / tonnia	
22000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	

Rudus Oy	
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
8,80 EUR / tonnia	
22000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,00 EUR / tonnia	

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Annettu tieto	Pisteet
7,00 EUR / tonnia	
17500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,50 EUR / tonnia	

Pisteiden laskentatapa

Vantaan kaupunki
PL 1100
1030 Vantaan kaupunki
124610-9
Puhelin
Telefax
Email
Internet



Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
Osa-aluekohtainen	
pienin annettu arvo	
-----	* maksimipisteet
tarjottu arvo	
tarjottu arvo	
-----	* maksimipisteet
suurin annettu arvo	
pienin annettu arvo	
-----	* maksimipisteet
tarjottu arvo	

[] Sijoitus 2.

Pisteiden laskentatapa

[illegible]

Vantaan kaupunki
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki
0124610-9
Puhelin
Telefax
Email
Internet



Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 1000 tonnia	
Edestakainen matka tilaajan	Maksimi-
Ilmoita edestakainen matka Tilaajan aluekohtaisesta osoitteesta Tarjoajan	30,00
Matka on laskettu Fonecan reittiohjelmalla	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Noutohinnat on ilmoitettu kiviaines	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	30,000
Osa-alueen hinta yht.	70,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

6,20 EUR / tonnia	
38440,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,40 EUR / tonnia	
10400,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
15,04 km	30,000
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
30,000	30,000
162860,00 EUR	61,05551
	91,05551

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

6,40 EUR / tonnia	
39680,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,90 EUR / tonnia	
7900,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
28,18 km	16,01135
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
16,01135	16,011
154920,00 EUR	64,18474
	80,19574

[] Sijoitus 4.

5,60 EUR / tonnia	
34720,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
9,50 EUR / tonnia	
9500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
23,73 km	19,0139
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
19,0139	19,014
145920,00 EUR	68,1435
	87,1575

[] Sijoitus 3.

5,50 EUR / tonnia	
34100,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,00 EUR / tonnia	
8000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
25,00 km	18,048
Kyllä	
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
18,048	18,048
142050,00 EUR	70,000
	88,048

[] Sijoitus 2.

Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet tarjottu arvo
tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet tarjottu arvo

Osa-alue 12: Kiviainekset noudettuna alueelta Hakunila	
Kalliomurske 0...16 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 2500 tonnia	
Kalliomurske 0...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 5300 tonnia	
Kalliomurske 0...55 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 8000 tonnia	
Kalliomurske 0...90 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 6200 tonnia	
Sepeli 16...31 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 1000 tonnia	

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Annettu tieto	Pisteet
8,80 EUR / tonnia	
22000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	
39220,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,60 EUR / tonnia	
52800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,20 EUR / tonnia	
38440,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
10,40 EUR / tonnia	
10400,00 EUR	

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Annettu tieto	Pisteet
7,40 EUR / tonnia	
18500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,80 EUR / tonnia	
36040,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,60 EUR / tonnia	
52800,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,40 EUR / tonnia	
39680,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,90 EUR / tonnia	
7900,00 EUR	

Rudus Oy	
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
8,80 EUR / tonnia	
22000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,00 EUR / tonnia	
42400,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,50 EUR / tonnia	
60000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
7,10 EUR / tonnia	
44020,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
11,10 EUR / tonnia	
11100,00 EUR	

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Annettu tieto	Pisteet
7,00 EUR / tonnia	
17500,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,50 EUR / tonnia	
34450,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
6,00 EUR / tonnia	
48000,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,50 EUR / tonnia	
34100,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
8,00 EUR / tonnia	
8000,00 EUR	

Pisteiden laskentatapa
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen



Edestakainen matka tilaajan	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Ilmoita edestakainen matka Tilaajan aluekohtaisesta osoitteesta Tarjoajan Matka on laskettu Fonectan reittiohjelmalla	30,00	35,03 km	4,42763	43,54 km	3,56224	5,17 km	30,000	48,00 km	3,23124
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Noutohinnat on ilmoitettu kiviaines		Kyllä		Kyllä		Kyllä		Kyllä	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	30,000	4,42763	4,428	3,56224	3,562	30,000	30,000	3,23124	3,231
Osa-alueen hinta yht.	70,000	162860,00 EUR	61,05551	154920,00 EUR	64,18474	179520,00 EUR	55,38937	142050,00 EUR	70,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000		65,48351		67,74674		85,38937		73,231

[] Sijoitus 4.

[] Sijoitus 3.

[X] Valittu toimittajaksi

[] Sijoitus 2.

Sijoitus 1.

Osa-alue 13: Vaahtolasimurske toimitettuna

Destia Oy,
Rata- ja
kaupunkipalv
elut

Peab Industri
Oy Swerock

Vantaan
kaupunki,
kiviainekset
2026

Rudus Oy

Vantaan
Kaupunki
kiviainekset ja
betonimurske
2026 - 2030

Seepsula Oy

Vantaa 2026-
2030

Pisteiden laskentatapa

Vaahtolasimurske toimitettuna alueelle	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Yksikköhinta									
Hankittava määrä 1500 m3									
Vaahtolasimurske toimitettuna alueelle	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Yksikköhinta									
Hankittava määrä 1500 m3									
Vaahtolasimurske toimitettuna alueelle	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Yksikköhinta									
Hankittava määrä 1500 m3									
Vaahtolasimurske toimitettuna alueelle	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Yksikköhinta									
Hankittava määrä 1500 m3									
Vaahtolasimurske toimitettuna alueelle	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Yksikköhinta									
Hankittava määrä 1500 m3									
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen



Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00								
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää									
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Toimitushinnat on ilmoitettu									
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	20,000								
Osa-alueen hinta yht.	80,000								
Osa-alueen pisteet yht.	100,000								

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

Osa-alue 14: Betonimurske toimitettuna alueelle Askisto-Myyrmäki		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock		Rudus Oy Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Seepsula Oy Vantaa 2026-2030		Pisteiden laskentatapa
BeM I 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Osa-aluekohtainen
Yksikköhinta						10,64 EUR / tonnia				
Hankittava määrä 700 tonnia						7448,00 EUR				
BeM II 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						4,99 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						3493,00 EUR				Osa-aluekohtainen
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Osa-aluekohtainen
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00					Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000			Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää										
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä				
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000									
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000			



Osa-alueen hinta yht.	80,000					10941,00 EUR	80,000		
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000		

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Osa-alue 15: Betonimurske toimitettuna alueelle Kivistö-Seutula		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock		Rudus Oy		Seepsula Oy		Pisteiden laskentatapa
						Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Vantaa 2026-2030		
BeM I 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						10,48 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						7336,00 EUR				Osa-aluekohtainen
BeM II 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						4,83 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						3381,00 EUR				Osa-aluekohtainen
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00					Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000			Osa-aluekohtainen
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää										Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä				
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000									
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000			tarjottu arvo
Osa-alueen hinta yht.	80,000					10717,00 EUR	80,000			----- * maksimipisteet
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000			suurin annettu arvo
										----- * maksimipisteet
										tarjottu arvo

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.



Osa-alue 16: Betonimurske toimitettuna alueelle Aviapolis	
BeM I 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
BeM II 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Rudus Oy	
Vantaan kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
10,26 EUR / tonnia	
7182,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
4,61 EUR / tonnia	
3227,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
1,000	20,000
10409,00 EUR	80,000
	100,000

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Pisteiden laskentatapa
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

Osa-alue:17 Betonimurske toimitettuna alueelle Tikkurila	
BeM I 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
BeM II 0/45 mm	Maksimi-

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Rudus Oy	
Vantaan kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
10,97 EUR / tonnia	
7679,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Pisteiden laskentatapa
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen



Yksikköhinta						5,32 EUR / tonnia			
Hankittava määrä 700 tonnia						3724,00 EUR			
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00					Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000		
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää									
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä			
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000		
Osa-alueen hinta yht.	80,000					11403,00 EUR	80,000		
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000		

[X] Valittu toimittajaksi

Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet tarjottu arvo

Osa-alue 18: Betonimurske toimitettuna alueelle Korso-Koivukylä	
BeM I 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
BeM II 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Rudus Oy	
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
11,47 EUR / tonnia	
8029,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,82 EUR / tonnia	
4074,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Pisteiden laskentatapa
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen



Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

Annettu tieto	Pisteet

Annettu tieto	Pisteet

Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
1,000	20,000
12103,00 EUR	80,000
	100,000

Annettu tieto	Pisteet

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Osa-alue 19: Betonimurske toimitettuna alueelle Hakunila	
BeM I 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
BeM II 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Rudus Oy	
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
11,36 EUR / tonnia	
7952,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,71 EUR / tonnia	
3997,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Pisteiden laskentatapa

Osa-aluekohtainen

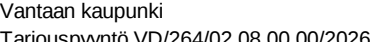
Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p



Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä			
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000		
Osa-alueen hinta yht.	80,000					11949,00 EUR	80,000		
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000		

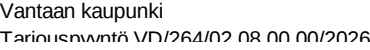
[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Osa-alue 20: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Askisto-Myyrmäki		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock		Rudus Oy		Seepsula Oy		Pisteiden laskentatapa
				Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026		Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Vantaa 2026-2030		
EEJ/BeM I 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						10,64 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						7448,00 EUR				Osa-aluekohtainen
EEJ/BeM II 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						4,99 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						3493,00 EUR				Osa-aluekohtainen
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00					Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000			Osa-aluekohtainen
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää										Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä				
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000									
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000			tarjottu arvo ----- * maksimipisteet
Osa-alueen hinta yht.	80,000					10941,00 EUR	80,000			suurin annettu arvo pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000			tarjottu arvo

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.



Pisteiden laskentatapa

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla
käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös
vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety,
biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla
käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla
käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p

tarjottu arvo ----- * maksimipisteet

suurin annettu arvo

pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet

tarjottu arvo

Pisteiden laskentatapa



Yksikköhinta						4,61 EUR / tonnia			
Hankittava määrä 700 tonnia						3227,00 EUR			
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00					Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000		
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää									
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä			
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000		
Osa-alueen hinta yht.	80,000					10409,00 EUR	80,000		
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000		

[X] Valittu toimittajaksi

Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
tarjottu arvo ----- * maksimipisteet suurin annettu arvo pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet tarjottu arvo

Osa-alue 23: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Tikkurila	
EEJ/BeM I 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
EEJ/BeM II 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Rudus Oy	
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
10,97 EUR / tonnia	
7679,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,32 EUR / tonnia	
3724,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet

Pisteiden laskentatapa
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen
Osa-aluekohtainen



Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske	
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000
Laatupisteet	20,000
Osa-alueen hinta yht.	80,000
Osa-alueen pisteet yht.	100,000

Annettu tieto	Pisteet

Annettu tieto	Pisteet

Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet
Kyllä	
1,000	20,000
11403,00 EUR	80,000
	100,000

Annettu tieto	Pisteet

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p

tarjottu arvo
----- * maksimipisteet
suurin annettu arvo
pienin annettu arvo
----- * maksimipisteet
tarjottu arvo

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Osa-alue 24: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Korso-Koivukylä	
EEJ/BeM I 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
EEJ/BeM II 0/45 mm	Maksimi-
Yksikköhinta	
Hankittava määrä 700 tonnia	
Kuljetusten toteutus	Maksimi-
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää	
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-

Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Peab Industri Oy Swerock	
Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Rudus Oy	
Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030	
Annettu tieto	Pisteet
11,47 EUR / tonnia	
8029,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
5,82 EUR / tonnia	
4074,00 EUR	
Annettu tieto	Pisteet
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000
Annettu tieto	Pisteet

Seepsula Oy	
Vantaa 2026-2030	
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Ei tarjottu	Pisteet
Annettu tieto	Pisteet

Pisteiden laskentatapa

Osa-aluekohtainen

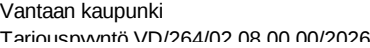
Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Osa-aluekohtainen

Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p
Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p
Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p
Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p



Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä			
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000								
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000		
Osa-alueen hinta yht.	80,000					12103,00 EUR	80,000		
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000		

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.

Osa-alue 25: Betonimurske (ei enää jätettä) toimitettuna alueelle Hakunila		Destia Oy, Rata- ja kaupunkipalvelut		Peab Industri Oy Swerock		Rudus Oy		Seepsula Oy		Pisteiden laskentatapa
				Vantaan kaupunki, kiviainekset 2026		Vantaan Kaupunki kiviainekset ja betonimurske 2026 - 2030		Vantaa 2026-2030		
EEJ/BeM I 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						11,36 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						7952,00 EUR				Osa-aluekohtainen
EEJ/BeM II 0/45 mm	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Yksikköhinta						5,71 EUR / tonnia				Osa-aluekohtainen
Hankittava määrä 700 tonnia						3997,00 EUR				Osa-aluekohtainen
Kuljetusten toteutus	Maksimi-	Ei tarjottu	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Ei tarjottu	Pisteet	
Kuljetusten toteutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu)	3,00					Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja	1,000			Osa-aluekohtainen
Hankintayksikkö varaa oikeuden pyytää										Kuljetuksista 0 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 0p Tarjoaja käyttää kuljetuksissa myös vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) toimivia ajoneuvoja 1p Kuljetuksista 10 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 2p Kuljetuksista 20 % toteutetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, vety, biokaasu) 3p
Osa-alueen yleiset kriteerit	Maksimi-	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	Annettu tieto	Pisteet	
Toimitushinnat on ilmoitettu betonimurske						Kyllä				
Yhteisten kriteerien/tietojen pisteet	0,000									
Laatupisteet	20,000					1,000	20,000			tarjottu arvo ----- * maksimipisteet
Osa-alueen hinta yht.	80,000					11949,00 EUR	80,000			suurin annettu arvo pienin annettu arvo ----- * maksimipisteet
Osa-alueen pisteet yht.	100,000						100,000			tarjottu arvo

[X] Valittu toimittajaksi

Sijoitus 1.





VD/4672/00.02.01.00/2026

PT/SE

Hallintosäännön 17 luvun 3 §:n mukaan toimitilin päättää kokouksensa ajan ja paikan. Kokous pidetään myös, kun puheenjohtaja tai tämän estyneenä ollessa varapuheenjohtaja katsoo kokouksen tarpeelliseksi tai enemmistö toimitilimen jäsenistä tekee puheenjohtajalle esityksen kokouksen pitämisestä ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Tällöin puheenjohtaja määrää kokousajan. Puheenjohtaja voi perustellusta syystä peruuttaa kokouksen.

Hallintosäännön 17 luvun 4 §:n mukaan kokouskutsu toimitetaan, mikäli mahdollista, vähintään kolme päivää ennen kokousta toimitilimen jäsenille sekä niille, joilla on läsnäolo-oikeus tai -velvollisuus toimitilimen kokouksessa. Hallintosäännön 17 luvun 10 §:n mukaan toimitilimen jäsenten ja esittelijöiden lisäksi konsernijaoston kokouksessa on läsnäolo- ja puheoikeus valtuuston puheenjohtajalla ja varapuheenjohtajilla sekä kaupunginhallituksen puheenjohtajalla ja varapuheenjohtajilla. Muiden henkilöiden läsnäolo- ja puheoikeudesta päättää asianomainen toimitilin.

Esityksen mukaan konsernijaoston kokoukset pidetään pääsääntöisesti maanantaisin sekä tiistaisin klo 13.00 kaupungintalolla. Konsernijaoston kokousaikataulun valmistelussa on otettu huomioon juhlapyhät ja koulujen sekä oppilaitosten loma-ajat siltä osin kuin ne ovat olleet saatavilla. Lisäksi valmistelussa on otettu huomioon Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen toimitilinten alustavat kokousajat vuodelle 2027.

Kokousaikataulu vuodelle 2027

- Kokous 18.1.2027 (pidetään tarvittaessa)
- Kokous 15.2.2027
- Kokous 15.3.2027
- Kokous 13.4.2027
- Kokous 17.5.2027
- Kokous 16.6.2027 (keskiviikko)
- Kokous 30.8.2027
- Kokous 28.9.2027
- Kokous 11.10.2027
- Kokous 8.11.2027
- Kokous 8.12.2027 (keskiviikko)

Hallintosäännön 8 luvun 5 §:n mukaan kaupunginhallituksen konsernijaoston iltakoulussa esitellään ja käsitellään konsernijaoston tehtäväalueen kannalta ajankohtaisia asioita. Iltakoulu voi antaa käsiteltäviin asioihin jatkovalmistelulinjauksia ja -ohjeita. Iltakoulussa läsnäolo- ja puheoikeus on kaupunginhallituksen konsernijaoston jäsenten lisäksi kaupunginvaltuuston puheenjohtajalla ja varapuheenjohtajilla. Iltakoulut on aikataulutettu maanantai- tai tiistapäiville klo 15.

Iltakoulujen aikataulu vuodelle 2027

- Iltakoulu 8.3.2027
- Iltakoulu 11.5.2027
- Iltakoulu 14.9.2027
- Iltakoulu 22.11.2027



Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, että konsernijaoston vuoden 2027 kokoukset ja iltakoulut pidetään edellä esitetyn mukaisesti.

Täytäntöönpano:	Päätösvalmistelu, kuntademokratia
Muutoksenhakuohje:	3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto
Lisätiedot:	Hallintoasiantuntija Santeri Eerola (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)



KK/SV

Kaupunkiympäristön toimialan kiinteistökehityspäällikkö on tehnyt seuraavan päätöksen:

- Koy Korson Toimistokeskuksen osakkeiden ostaminen 4.8.2026, 22/2026.

Konsernijaosto 25.8.2026

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään merkitä tiedoksi selostusosassa mainitut viranhaltijapäätökset.

Liitteet:

- Kiinteistökehityspäällikön päätös 4.8.2026 22/2026

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Konsernilakimies Samuli Vartiainen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaupunkiympäristön toimiala / Kiinteistöt ja Tilat / 4.8.2026
Kiinteistöhallinta ja asuminen
Kiinteistökehityspäällikkö Henriksson Tomi

VD/5546/02.05.03.01/2026

Koy Korson Toimistokeskuksen osakkeiden ostaminen

Vantaan kaupunki omistaa noin 77,1 prosenttia Korsossa sijaitsevasta Kiinteistö Oy Korson Toimistokeskus -nimisestä keskinäisestä kiinteistöosakeyhtiöstä. Vantaan kaupunki ostajana ja Kansaneläkelaitos (KELA) myyjänä ovat neuvotelleet kaupasta koskien Kiinteistö Oy Korson Toimistokeskuksen (y-tunnus 0800906-9) toimistohuoneistojen nrot 3, 11 ja 12 hallintaan oikeuttavia osakkeita nro 2166-5695 ja 14613-19602. Huoneistojen pinta-ala on yhtiöjärjestyksen mukaan seuraavaa; huoneisto 3 on 353 m2, huoneisto 11 on 150 m2 ja huoneisto 12 on 349 m2.

Kaupan pääehdoiksi on neuvoteltu seuraavaa:

- Osakkeiden velaton kauppahinta 255 000 €
- Omistusoikeus siirtyy ostajalle kaupanteon yhteydessä
- Hallintaoikeus osakehuoneistoon nro 3 siirtyy kaupanteon yhteydessä ja hallintaoikeus osakehuoneistoihin nro 11 ja 12 siirtyy 1.12.2026 mennessä
- Ostaja vastaa osakehuoneiston nro 3 yhtiövastikkeista ja muista maksuista kaupantekoa seuraavan kalenterikuukauden alusta lähtien, mihin saakka niistä vastaa myyjä. Osakehuoneistojen nro 11 ja 12 osalta yhtiövastikkeista ja muista maksuista vastaa ostaja 1.12.2026 alkaen, mihin saakka niistä vastaa myyjä.
- Osakekirjat luovutetaan ostajalle vapaina panttauksista ja asianmukaisesti siirrettynä kaupantekotilaisuudessa.
- Ostaja maksaa kaupasta menevän varainsiirtoveron.

Kaupan kohteena olevat osakkeet muodostavat noin 22,9 prosentin osuuden yhtiön koko osakekannasta. Kaupan jälkeen kaupungin omistusosuus on 100 %.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 6 luvun 12 § 10. kohdan mukaan kiinteistöjohtaja päättää palvelualueensa hallintaan hankittavien osakkeiden ja osuuksien ostamisesta ja merkitsemisestä sekä palvelualueen hallinnassa olevien osakkeiden ja osuuksien myymisestä ja vaihtamisesta 400 000 euroon saakka (alv 0 %). Kiinteistöjohtaja on 21.6.2023 päätöksellään 39/2023 delegoinut päätösvalan kiinteistökehityspäällikölle kohdan 10 mukaisesta palveluyksikkönsä hallintaan hankittavien osakkeiden ja osuuksien ostamisesta ja merkitsemisestä sekä palveluyksikkönsä hallinnassa olevien osakkeiden ja osuuksien myymisestä ja vaihtamisesta, kun kauppahinta on yli 250 000 ja enintään 400 000 euroa.

Päätös / Kiinteistökehityspäällikkö

Päätän

- a) ostaa Kiinteistö Oy Korson Toimistokeskus -nimisen yhtiön (y-tunnus 0800906-9) osakkeet nro 2166-5695 ja 14613-19602 esittelyosassa kuvatuin pääehdoin, ja
- b) että, lopullinen sopimus syntyy kauppakirjan allekirjoituksin.

Vantaa 4.8.2026

Henriksson Tomi
Kiinteistökehityspäällikkö

Allekirjoitettu sähköisesti asianhallintajärjestelmässä.

Täytäntöönpano

Kiinteistöhallinta ja asuminen

Kaupunkiympäristön toimiala / Kiinteistöt ja Tilat / 4.8.2026
Kiinteistöhallinta ja asuminen
Kiinteistökehityspäällikkö Henriksson Tomi

VD/5546/02.05.03.01/2026

Päätös on yleisesti nähtävänä**Aika** 5.8.2026**Paikka** Vantaan kaupungin internetsivulla paatokset.vantaa.fi**Tiedoksianto asianosaiselle** Annettu tiedoksi sähköisesti

Pvm: 4.8.2026

Vastaanottajat: Anne Piironen

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit vaatia siihen oikaisua **Kaupunkitilalautakunnalta** eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Kaupunkiympäristön toimiala / Kiinteistöt ja Tilat / 4.8.2026
Kiinteistöhallinta ja asuminen
Kiinteistökehityspäällikkö Henriksson Tomi

VD/5546/02.05.03.01/2026

MUUTOKSENHAKUOHJEET

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä:

lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen

ja/tai

tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla.

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana.

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen sähköpostilla tai sähköisen asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopuille tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena. Ilmoita siinä päätös, johon haet oikaisua, sekä mahdollinen diaarinumero. Kerro mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä myös ne mukaan oikaisuvaatimukseen. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupungin yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa

(Tarkista aukioloajat soittamalla tai osoitteesta <https://www.vantaa.fi/vantaa-info>)

Puhelin: (09) 83911 (vaihte)

Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi-vantaa.digiloikka.fi/prod/eservices/available/start/Oikaisuvaatimus-paatokselle>