

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE - KUNTAYHTYMÄ
SAMKOMMUNEN HELSINGFORSREGIONENS TRAFIK

YHTYMÄKOKOUS 26. MARRASKUUTA 2019
SAMKOMMUNSSTÄMMA 26. NOVEMBER 2019

LIITE
BILAGA

ÄÄNILUETTELO
RÖSTLÄNG

JÄSENKUNTA MEDLEMSKOMMUN	ÄÄNIOSUUS RÖSTANDEL	ÄÄNIÄ RÖSTER	VALTUUTETTU EDUSTAJA BEFULLMÄKTIGAT OMBUD
Espoo / Esbo	21,5	21,5	
Helsinki / Helsingfors	49,7	49,7	
Kauniainen / Grankulla	0,7	0,7	
Kerava / Kervo	2,8	2,8	
Kirkkonummi / Kyrkslätt	3,1	3,1	
Sipoo / Sibbo	1,6	1,6	
Siuntio / Sjundeå	0,5	0,5	
Tuusula / Tusby	3,0	3,0	
Vantaa / Vanda	17,2	17,2	
Yhteensä	100,0	100	

Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä, perussopimus § 12
Samkommunen Helsingforsregionens trafik, grundavtal § 12

HSL:n hallituksen lausunto tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2018

HSL:n hallitus 17.9.2019

HSL:n yhtymäkokous 26.11.2019

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

HSL:n hallituksen lausunto tilikauden 2018 arviointikriteereistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on 28.5.2019 § 2 merkinnyt tiedoksi vuoden 2018 arviointikertomuksen. HSL:n hallintosäännön 37 §:n mukaan tarkastuslautakunta esittää hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilin-tarkastuskertomus antavat aihetta.

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämisehdotukset perustuivat seuraaviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet,
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 – 2020,
- tilinpäätös 2018,
- tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämisehdotuksiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämissuositusten toteuttaminen,
- tarkastuslautakunnan tilikauden kattavan työsuunnitelman mukaiset arviointikohteet ja niihin perustuvat johtavien viranhaltijoiden haastattelut,
- tarkastuslautakunnan muu seuranta ja arviointi (mm. hallitustyön seuranta, media-seuranta, palautteet jäsenkunnista) tilikauden aikana,
- HSL-kuntayhtymää koskevat sisäiset ohjeistukset ja hyväksytyt toimintaperiaatteet,
- tilintarkastajan tilikauden aikainen ja tilinpäätöstä 2018 koskeva raportointi,
- asiakastytytyväisyystutkimukset ja
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset.

Arvioinnin kohteena tilikauden 2018 osalta olivat:

1. Länsimetron toiminta,
2. joukkoliikenteen suosio,
3. HSL:n tutkimukset,
4. HSL:n strategian toteutuminen vuonna 2018,
5. henkilöstö,
6. asiakastytytyväisyyskyselyjen johtopäätökset ja
7. talousarvion 2018 toteutuminen sekä talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuraukset.

Lausuntonaan tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2018 hallitus esittää syysyhtymäkokoukselle seuraavaa:

1. Arviointikohde: Länsimetron toiminta

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota HSL:n alueen jäsenkuntien liikennesuunnittelun lyhytnäköisyyteen esimerkkinä Länsimetron liian lyhyet asemalaiturit.

Tarkastuslautakunta näkee tärkeänä, että yritetään aktiivisesti parantaa länsimetron käyttöä ja sen mahdollistavia liityntämahdollisuuksia. Erityisen tärkeää on pitää huolta, että matka-ajat saataisiin mahdollisimman lyhyeksi suhteessa oman auton käyttöön.

Muiden keinojen ohella tulisi selvittää mitä mahdollisuuksia on parantaa liityntäpysäköintiä. Tarkastuslautakunta toivoo, että HSL tehostaa liityntäpysäköinnin koordinointia, jotta kaikki liityntäpysäköinnin toteuttajat saataisiin toimimaan.

Lisäksi tulisi pohtia, että pitäisikö joillakin alueilla edelleen säilyttää suoria bussiyhteyksiä metron rinnalla.

Hallituksen lausunto:

Länsimetron laiturien pituus perustuu oletukseen metron automatisoinnista, joka myöhemmin osoitautui haastavaksi. HSL kehittää omaa suunnitteluprosessiaan ja pyrkii vahvistamaan osallistumistaan muiden osapuolten valmisteluvastuulla oleviin hankkeisiin, jotta liikennöinnin ja matkustajakapasiteetin näkökulmaa voitaisiin parantaa hankkeiden valmistelun eri vaiheissa.

HSL lisäsi tarjontaa ja teki muutoksia bussireitteihin maaliskuun 2018 ja tammikuun 2019 välisenä aikana. Muutosten myötä länsimetron jatkeen vaikutusalueelle palautettiin suoria linjoja ja lisäksi liityntäyhteyksiä nopeutettiin sekä perustettiin nopea suora yhteys Espoonlahden ja Leppävaaran välille.

Länsimetron matkustajakuormia seurataan ja tarpeen mukaan varaudutaan lisäämään kapasiteettia Matinkylään. Liikennöintimallin häiriöherkkyyttä tutkitaan ensin simuloinneilla.

Suorien bussiyhteyksien lisääminen tulevaisuudessa on kiinni metron ja rantaradan junien kapasiteetista. Mikäli metron ja junien kapasiteetti ei riittäisi, tulee suoria bussiyhteyksiä jatkossa lisätä alueille, joiden kysyntä on riittävän suurta metron ja junien kysynnän vähentämiseksi. Suorien bussiyhteyksien lisäämiseen vaikuttaa kuitenkin Helsingin keskustan bussiterminaalien kapasiteetti ja liikennejärjestelyt. Helsingin kaupunki on poistamassa bussietuudet Ruoholahden ja Kampin välillä ja mahdollisesti remontoimassa Ruoholahden siltaa, joka voi katkaista nykyiset bussiyhteydet Ruoholahden ja Kampin välillä. Mikäli suorat yhteydet Espoosta Helsingin Kamppiin eivät jatkossa olisi kilpailukykyisiä, tulee etsiä vaihtoehtoisia ratkaisuja mahdollisiin junien ja metron kapasiteettiongelmiin.

Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä on toteutettu runsaasti liityntäpysäköintipaikkoja ja niiden kapasiteetti on riittänyt hyvin. Liityntäpysäköintiin edellytetään voimassa oleva lippu matkakortilla ja syksyn 2019 aikana tämän rinnalle tuodaan QR-lukijoita, jolloin myös HSL-sovelluksen käyttäjät voivat tunnistautua liityntäpysäköinnin käyttäjiksi.

Liityntäpysäköinnin suunnittelu ja koordinointi ovat olennainen osa Helsingin seudun MAL-suunnittelua. Valtion osallistuminen liityntäpysäköinti-investointeihin on ollut puutteellista, mitä pyritään parantamaan valmistelussa olevassa MAL-sopimuksessa.

2. Arviointikohde: Joukkoliikenteen suosio

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Strategian toteutumista vuonna 2018 arvioidessaan, tarkastuslautakunta huomioi, että strategisena tavoitteena ollutta joukkoliikenteen prosenttiosuutta moottoroidusta liikenteessä ei ole aivan saavutettu.

Hallituksen lausunto:

Joukkoliikenneosuus -laskennat tehdään joka syksy yhteistyössä Helsingin kaupungin Liikenteen hallinnan LIKEN ja VR:n kanssa. Laskentalinjoina ovat Helsingin niemen raja, poikittaislaskentalinjat sekä joka neljäs vuosi myös kantakaupungin raja. HSL laskee Helsingin sisäisen joukkoliikenteen. Helsingin kaupunki laskee seutuliikenteen, kaukoliikenteen, tilausliikenteen ja henkilöautoliikenteen. VR ilmoittaa junien kaukoliikenteen luvut. Bussiliikenteen laskenta tehdään HSL:ssä ja Helsingin kaupungilla manuaalisesti. Manuaaliset laskennat tehdään arkipäivisin klo 7:00-19:00 välisenä aikana. Laskentapäiviä on kaksi ja tulosten koostamisessa käytetään näiden kahden päivän keskiarvoja. Raitiovaunujen, lähijunien ja metron matkustajamäärät saadaan laskentalaitteiden kautta.

Helsingin niemen rajan aamuruuhkassa joukkoliikenteen osuus on laskenut edellisvuoteen verrattuna. Länsimetron vaikutus bussien seutuliikenteeseen on ilmeinen erityisesti niemen lännen puoleisilla pisteillä. Metron laskennoissa käytettiin syksyn 2018 tuloksia tarkastellessa junissa olevien uusien matkustajalaskentalaitteiden lukuja. Aikaisemmin metron tulos perustui vanhojen käsin tehtyjen profiililaskentojen tulosten arviointiin metron vuotuisella yleiskehityksellä. Tämä laskentatapa antaa erilaisen tuloksen kuin nyt käytössä oleva luotettava laskentatapa. Läntisen metron avauduttua vanhaa laskentatapaa ei ole enää mahdollista käyttää. Laskentatavan muutos osaltaan selittää myös metron tuloksia ja siitä aiheutuu noin yhden prosenttiyksikön lasku niemen rajan joukkoliikenteen osuuteen.

Vaikka joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä jäi alle tavoitteen, on kestävien kulkutapojen suosio kokonaisuudessaan kuitenkin kasvanut MAL-sopimuksen tavoitteiden suuntaisesti. Viimeisimmän liikkumistutkimuksen mukaan kestävien kulkutapojen suosio on noussut kolmella prosenttiyksiköllä. Syksyllä 2018 joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuus matkoista oli yhteensä 60 prosenttia kun syksyllä 2012 niiden osuus oli 57 prosenttia.

Matkojen määrä henkeä kohti kasvoi Helsingin seudulla. Liikkumistutkimuksen mukaan kävely ja pyöräily yleistyivät sekä pääkaupunkiseudun että kehyskuntien asukkaiden keskuudessa. Henkilöautolla ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä henkeä kohti ei juuri muuttunut.

3. Arviointikohde: HSL:n tutkimukset

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakanta pitää tärkeänä, että vyöhykeuudistuksen käyttöönottoa seurataan tarkasti ja reagoidaan mahdollisiin ongelmiin nopeasti.

Hallituksen vastaus:

Huhtikuussa 2019 käyttöönotetun uuden hinnoittelumallin vaikutuksia seurataan aktiivisesti mm. lipputulokertymän ja asiakastyytyväisyyden kehityksen myötä. Toistaiseksi lipputulot ovat kehitty-

neet uudella hinnoittelumallilla hyvin ja hieman talousarviossa arvioitua paremmin. Uuden hinnoittelumalliin käyttöönoton vaikutusten selvittämiseksi ja arvioinnille tulee varata riittävästi aikaa, sillä muutokset matkustajien liikkumiskäyttäytymisessä tapahtuvat osin hitaasti.

HSL toteuttaa vuosittain useita matkustusta selvittäviä tutkimuksia ja asiakaskyselyitä. Vyöhykeuudistuksen vaikutuksesta liikkumiseen tehdään vyöhykemallin jälkeentutkimus vuoden 2019 aikana. Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää kehitetään edelleen vuoden 2018 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta. Esimerkiksi liikkumistutkimusta, liityntäpysäköintitutkimusta ja matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen-jälkeen –asetelman mukaisesti.

Asiakastytyväisyystutkimusta (ASTY) ja kansainvälistä asukkaiden joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimusta (BEST) tehdään vuosittain, kuten myös joukkoliikenteen laatututkimusta (JOLA).

Lippulajitutkimuksilla (LIPTU) kerätään tietoa matkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien HSL-alijäämän määrittämistä varten. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2019 aikana.

4. Arviointikohde: HSL:n strategian toteutuminen vuonna 2018

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta toteaa, että strategiassa on viisi strategista painopistettä, joiden tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana.

Tarkastuslautakunta toteaa, että joukkoliikenteen yleisarvosanan jäämiseen tavoitteesta on varmasti vaikuttanut negatiivisesti Länsimetron toiminnan ongelmat vuoden 2018 alussa. Tavoitteena oli myös vyöhykeuudistuksen käyttöönotto vuonna 2018, mutta se siirtyi vuodelle 2019 ja jäi toteutumatta. Joukkoliikenteen luotettavuus on korkealla tasolla, mutta jäänyt hieman tavoitteistaan.

HSL:n talous on tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan kestäväällä pohjalla. Kokonaismyynti on toteutunut päässyt euromääräiseen tavoitteeseen. Kausilippujen myynnissä jäätin hieman tavoitteesta samoin joukkoliikenteen tuottavuudessa ei päästy aivan tavoitteeseen mikä toki on huolestuttavaa. Tuottavuuden tulisi olla tärkeä tekijä, koska myyntiä voidaan kasvattaa, mutta keinojen pitää olla kustannustehokkaita.

Tarkastuslautakunnan kommentti joukkoliikenteen prosentiosuuteen moottoroidusta liikenteestä on käsitelty kohdassa 2 ja osastojen väliseen yhteistyöhön liittyvä kommentti kohdassa 5.

Hallituksen vastaus:

Strategiset kärkihankkeet määritellään vuosittain hallituksen hyväksymässä tulokortissa. Vuoden 2018 tulokortin tavoitteiden toteutuminen on käsitelty hallituksessa 26.3.2019.

Länsimetron liikenteen aloitus vaikutti selvästi asiakastytyväisyyteen ja etenkin keväällä 2018 HSL sai matkustajilta aikaisempaa kriittistä arviota HSL-liikenteelle. Syksyn 2018 kyselyissä asiakastytyväisyys koheni, mutta ei täysin palautunut edellisen vuoden tasolle. Keväällä 2019 asiakastytyväisyys pysyi samalla tasolla kuin syksyllä 2018. Metron osalta tyytyväisyys nousi hieman syksystä 2018.

NPS-tutkimuksen tuoreimpien eli Q2/2019 tulosten mukaan HSL:n palvelu on asiakkaiden mielestä parantunut aiemmasta monella osa-alueella, erityisesti ajantasaisen tiedon saannissa, tiedon löytämisessä, vaihtamisen helpoudessa ja reittien palvelevuudessa.

Joukkoliikenteen luotettavuus on korkealla tasolla, vaikka jäi hieman tavoitteestaan. Bussiliikenteen luotettavuuteen vaikuttivat alkuvuoden 2018 talviset sääolosuhteet, kalustopula sekä katutyöt. Junaliikenteessä eniten häiriöitä aiheuttivat vuoden 2018 aikana ratainfra viat, kuten vaihde-, turvalaite- ja asetinlaiteviat, ratatyöt sekä erilaiset järjestelmäviat.

Länsimetron liikenteen käynnistyttyä metrosta saatiin palautetta epäsäännöllisistä vuoroväleistä ja täysistä junista. Metroliikenteen alkuvuoden häiriöiden taustalla oli useita syitä ja yksi ongelmista oli kuljettajapula. Keväällä 2018 HKL koulutti lisää kuljettajia ja kuljettajapulaa saatiin koulutuksen kautta ratkaistua.

Metron häiriönhallinnasta käynnistettiin keväällä 2018 yhteistyössä HKL:n kanssa projekti, jossa muodostettiin valmiit häiriötilanteiden toimintamallit. Metro on aiempaa alttiimpi häiriöille, koska metrolinja on pidempi ja vuoroväli tiheämpi kuin aiemmin. Muutoksen mittaluokkaa kuvaa, että kun vielä vuonna 2016 metrossa liikennöi ruuhka-aikaan 15 junaa 4 minuutin vuorovälillä niin länsimetron liikenteen alettua syksyllä 2017 metrossa liikennöi ruuhka-aikaan 36 junaa 2,5 minuutin vuorovälillä. Liikenne on pitkällä tiheästi liikennöidyllä linjalla paljon häiriöherkempää ja pelivaraa metrojunien välissä on hyvin niukasti.

Joukkoliikenteen tuottavuutta on mitattu viime vuosina joukkoliikenteen tehokkuuden mittarilla eli joukkoliikenteen täyttöasteella (matkustajakilometrit/paikkakilometrit). Mittarin arvo heikkenee, kun tarjontaa on kysyntää enemmän. Seuraavaa Toiminta- ja taloussuunnitelmaa vuosille 2020-2022 laadittaessa kiinnitetään huomiota tuottavuuden ja kustannustehokkuuden monipuolisempaan tarkasteluun erilaisten mittareiden avulla.

5. Arviointikohde: Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Strategian toteutumista vuonna 2018 arvioidessaan, tarkastuslautakunta huomioi, että aktiivisen yhteistyössä osastojen välillä on edelleen kehitettävää, mikä näkyy vieläkin henkilöstökyselyn tuloksissa. Tämä vaikeuttaa osastojen yhteisten projektien läpiviemistä, mihin tarkastuslautakunta on aikaisemminkin kiinnittänyt huomiota ja toivoo, että asiaan edelleen panostetaan HSL:ssä.

Tarkastuslautakunnan arvion mukaan tulospalkkausta on kehitetty tarkastuslautakunnan näkemysten mukaisesti. HSL on järjestänyt henkilöstön mahdollisuuden vaikuttaa tulokortin kehitykseen. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että järjestelmää kehitetään edelleen niin, että työntekijä pystyisi omalla työpanoksellaan myös vaikuttamaan tulospalkan suuruuteen niin, että työntekijän etu ja HSL:n etu olisivat samansuuntaiset.

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, että matkalippujen tarkastuksesta puuttuu henkilökuntaa. Matkalippujentarkastajien avoinna olevat paikat tulisi saada täytetyksi ja selvittää, miten matkalippujen tarkastustyö saataisiin houkuttelevammaksi.

Hallituksen vastaus:

Osastojen väliseen aktiivisen yhteistyön kehittämiseen panostetaan jatkuvasti.

Tulospalkkiojärjestelmä on ollut voimassa vuodesta 2012 (hallituksen päätös 17.4.2012). Tulokortteja ja niiden tavoiteasetantaa on kehitetty ja kehitetään edelleen vuosittain.

Matkalippujentarkastajien rekrytointikursseja järjestetään säännöllisesti muutaman vuoden välein ja viimeisin rekrytointikurssi on alkanut syyskuussa 2019.

6. Arviointikohde: Asiakastyytyväisyyskyselyjen johtopäätökset

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta näkee, että asiakastyytyväisyys on erittäin tärkeä tekijä ja vaikuttaa ennen kaikkea joukkoliikenteen käytön suosioon. Tulisi analysoida tarkasti mitkä tekijät ovat vaikuttaneet tulosten laskuun ja pyrkiä parantamaan näitä ja sitä kautta asiakastyytyväisyyteen.

Viime vuoden arviointikertomuksessa otettiin kantaa siihen, ettei kyselyitä tehty muille kuin joukkoliikennevälineitä käyttäville. Tarkastuslautakunta toivoo, että kyselyjä tehtäisiin enemmän myös niille, jotka eivät tällä hetkellä käytä joukkoliikennettä. Olisi tärkeä löytää keinoja joukkoliikenteen suosion lisäämiselle.

Hallituksen vastaus:

Asiakastyytyväisyyttä kehitetään jatkuvasti erilaisten kyselyiden ja palautteiden perusteella.

HSL on osa kansainvälistä Benchmarking in European Service of Public Transport (BEST) -verkostoa, jonka ensisijainen päämäärä on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja suosiota Euroopan kaupunkiseuduilla. Verkostoon kuuluu HSL:n lisäksi SL (Tukholma), Ruter (Oslo), Movia (Kööpenhamina), MRDH (Rotterdam/Haag), TPG (Geneve), Skyss (Bergen) ja AtB (Trondheim).

BEST-jäsenkaupungit toteuttavat vuosittain samansisältöisen kyselytutkimuksen alueensa asukkailla. Tutkimuksessa kysytään asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteen eri osa-alueisiin, kuten tarjontaan tai tiedonsaantiin. HSL-alue on sijoittunut kaupunkien välisessä kokonaistyytyväisyyden tulovertailussa toiseksi Geneven jälkeen jo neljä vuotta peräkkäin.

Kyselyn lisäksi BEST-verkosto kokoaa jäsenorganisaatioiden asiantuntijoita jokavuotiseen seminaariin sekä noin neljä kertaa vuodessa eri kaupungeissa järjestettäviin työpajoihin, joissa jaetaan kokemuksia ja tietoa tietyistä aihepiiristä.

HSL on osallistunut myös Liikenneviraston vetämään kyselyyn "kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään", jossa on kysytty toiminta-alueen asukkaiden mielipiteitä liikennejärjestelmästä ja joukkoliikenteen toimivuudesta.

7. Arviointikohde: Talousarvion 2018 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta pitää hyvänä lipputulojen kehitystä, mutta edelleen haasteena on investointimenojen tarkkuus. Tarkastuslautakunta kuitenkin pitää hyvänä, että hallitus on vastineessaan tarkastuslautakunnan vuoden 2017 arviointikertomukseen käynnistänyt toimia parantaakseen projektien hallintaa.

Tarkastuslautakunta pitää outona, että talousarvioita on tehty tietoisesti voimakkaasti alijäämäisiksi. Tilinpäätöksen tulos on todellisuudessa ollut ylijäämäinen.

Huolestuttavana kehityksenä tarkastuslautakunta näkee asukaskohtaisten kuntaosuuksien kääntyneen nousuun. Tämä on pääasiassa johtunut Länsimetron aiheuttamista infrakustannuksista.

Tarkastuslautakunta huomauttaa, että sijoitusten tuotto on ollut negatiivinen vuonna 2018.

Tarkastuslautakunta kehottaa hallitusta pohtimaan jäsenkuntien kanssa, mikä olisi tuottavampi tapa käsitellä ylijäämiä. Tarkastuslautakunta haluaa HSL:n rohkaisevan jäsenkuntia ylijäämien kohdentamiseen esimerkiksi liityntäpysäköintiin. Vaihtoehtoisesti HSL voisi käyttää ylijäämiä lisäämään joukkoliikenteen suosiota. On tärkeää edelleen kysyä jäsenkunnilta lausuntoa ylijäämien käyttöön.

Tarkastuslautakunta toteaa, että liputta matkustavien määrä on ollut kasvussa. Tarkastuslautakunta katsoo, että lipuntarkastuksia tulee lisätä avorahastuslinjoilla. Yhtenä keinona voisi olla selvittää kulkuporttien käyttöönottoa metro- ja juna-asemilla. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että varmistetaan ettei valelipuilla pääse matkustamaan.

Hallituksen vastaus:

Investointiprojektien suunnittelua ja hallintaa on jatkuvasti kehitetty ja uusien työskentelytapojen jalkautusta käytäntöön on jatkettu. Taloustietoutta on lisätty sisäisillä koulutuksilla. Investointimenojen tarkempaan budjetointiin on kiinnitetty huomiota myös vuoden 2019 tulokorttitavoitteiden asennassa.

Talousarviossa esitettävä alijäämä on jäsenkunnille palautettavaksi suunniteltua ylijäämää. Kun tuloslaskelmassa esitettävät laskutettavat kuntaosuustulot ovat palautettavan ylijäämän verran pienempiä, syntyy alijäämää (TA-vuoden tulot eivät kata TA-vuoden menoja). Ideaalitulanteessa, jos talousarvio olisi toteutunut tilinpäätöksissä täsmällisesti ja jäsenkunnilla ei olisi kertyneitä yli- tai alijäämiä, olisi tulosesitys seuraavan vuoden talousarvion tuloslaskelmassa nolla eli tuloilla katettaisiin menot.

HSL:n viime vuosiin on ajoittunut historiallisestikin merkittäviä joukkoliikenteen uudistuksia HSL-alueella. Kehärata ja metron jatke länteen ovat valmistuneet. Lippu- ja informaatiojärjestelmä ja vyöhykehinnointi-uudistus on saatu valmiiksi. Joukkoliikenteen infrahankkeiden aikatauluihin ei ole voitu HSL:n toimin juurikaan vaikuttaa, mutta kaikki edellä mainitut hankkeet ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat HSL:n talousarvion toteutumiseen.

Huolestuttavana kehityksenä tarkastuslautakunta näkee asukaskohtaisten kuntaosuuksien kääntyneen nousuun. Tämä on pääasiassa johtunut länsimetron aiheuttamista infrakustannuksista. HSL:n kuntaosuuksiin vuonna 2018 kohdistetut kokonaiskustannukset kasvoivat 61 milj. eurolla edelliseen vuoteen 2017 verrattuna (10 %). Kuten tarkastuslautakunta toteaa, kustannusten kasvusta suurin osa, 53 milj. euroa, johtui länsimetron valmistumisen aiheuttamista infrakustannusten käyttökorkorvauksista, joita HSL infrasopimusten mukaisesti maksaa jäsenkunnille. Kun kokonaiskustannukset nousevat suhteessa enemmän kuin tulot, nousevat kuntaosuudet myös asukaskohtaisesti laskettuna.

Kuntien kokonaistalouden kannalta positiivinen asia on se, että kun HSL:n kuntaosuudet nousevat infran käyttökorvausten kasvun myötä, saavat jäsenkunnat myös tuloa HSL:n maksamina infran käyttökorvauksina. Tämä tulo näkyy kuntien tuloksessa tuottoina.

Vaikka HSL:ään on kertynyt jäsenkunnille ylijäämiä, eivät HSL:n kassavarat kuitenkaan riitä kattamaan kuin noin puolentoista kuukauden toiminnan kustannuksia. Vuonna 2018 HSL:n rahoituslaskelman tunnusluvuilla verrattuna kassan riittävyys päivinä oli 42 päivää. Jos minkäänlaista puskuria toiminnan rahoitukselle ei kassassa olisi, joutuisi HSL rahoittamaan toimintaansa ulkopuolisella lainarahalla, jonka kustannukset vyöryisivät edelleen kuntaosuuksiin ja lippujen hintoihin.

HSL sijoittaa ylimääräisiä kassavaroja HSL:n hallituksen päättämien sijoitusehtojen mukaisesti riskejä välttämällä ja maksuliiketeileiltä perittäviä negatiivisia talletuskorkoja välttääkseen. Tilinpä-

töshetkellä ylimääräisiä kassavaroja oli sijoitettuna kahden eri rahoituslaitoksen neljään eri rahastoon ja yhden rahoituslaitoksen määräaikaiselle talletustilille yhteensä 70 milj. euroa.

Tuottoja sijoitusrahastoista realisoitui vuoden 2018 aikana hallintopalkkioiden palautuksina hieman enemmän kuin yhden rahaston purusta realisoitui tappioita. Tilinpäätökseen kirjattiin hyvän tilinpäätöstarvan mukaisesti rahastojen arvo tilinpäätöshetkellä. Vuodenvaihteessa tilanne rahoitusmarkkinoilla oli epävarma ja tästä johtuen rahastojen arvo oli tilinpäätöshetkellä sijoitusarvoa alhaisempi, jonka vuoksi ennakoidusta arvonalennuksesta kirjattiin rahoituskuluja tilinpäätösvuodelle. Todellinen tappiot tai tuotto realisoituu siinä vaiheessa, kun rahastoja lunastetaan.

Kokonaisuutena rahoitustuotot ja kulut jäivät tilikaudella 2018 hieman plussalle, kun ilman kassavarojen sijoituksia HSL olisi joutunut maksamaan negatiivisia talletuskorkoja arvion mukaan vähintään noin 0,2 milj. euroa.

HSL kysyy vuosittain alustavan TTS:n lausuntopyyntöä yhteydessä jäsenkuntien kantaa kertyneiden ylijäämien palauttamisesta (tai alijäämien takaisin maksusta). Jäsenkuntien linjauksia yli- ja alijäämien käytössä noudatetaan. Haasteena ylijäämien käyttämisestä palautusten sijaan yhteisiin menokohteisiin, esimerkiksi liityntäpysäköintiin tai muuhun kehittämiseen on mm. se, että ylijäämiä ei kerry kaikille jäsenkunnille tasaisesti. Jäsenkunnalla, jolla olisi tarve investoida liityntäpysäköintiin, ei välttämättä ole siihen HSL-ylijäämiä käytettävissä.

HSL tarkasti viime vuonna 3,3 miljoonaa matkustajaa ja heistä 2,9 prosenttia kulki ilman asianmukaista matkalippua. Liputtomien osuus laski hieman vuodesta 2017, jolloin heitä oli 3,1 prosenttia tarkastetuista matkustajista. HSL jatkaa näkyvää ja tehokasta tarkastustoimintaa, sillä se ehkäisee liputtomuuden kasvua ja edistää matkalipputulosten kertymistä. Tarkastuksia suunnataan etenkin raideliikenteeseen sekä aamujen ja iltapäivien työmatkaliikenteeseen.

Asemia ei ole suunniteltu kulkuporteilla suljettaviksi ja niiden rakentaminen jälkikäteen ei ole järkevää eikä kustannustehokasta. Portillisille asemille tarvittaisiin jatkuvasti myös henkilökuntaa paikalle valvomaan porttien toimivuutta ja avaamaan portteja tarvittaessa esimerkiksi liikuntaesteisille. Kulkuporttien käyttäminen ei kokonaan estä liputta matkustamista. HSL:n näkemyksen mukaan kulkuportit eivät myöskään edistä erinomaisen asiakaskokemuksen tavoitteita ja sujuvaa liikumista.

**Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2018
Helsingin Seudun Liikenne-kuntayhtymän
yhtymäkokoukselle**



SISÄLLYSLUETTELO

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2018	2
2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista	2
3. Arviointikriteerit tilikaudella 2018.....	5
Strategian seuranta ja toteutuminen	6
Henkilöstö	9
Talousarvion 2018 toteutuminen	11
Asiakastytyväisyys	14
Länsimetron toiminta 2018.....	15
Esitys yhtymäkokoukselle	17

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2018 Helsingin Seudun Liikenne – kuntayhtymän yhtymäkokoukselle

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2018

Yhtymäkokouksen toimikaudeksi 2017-2020 valitseman tarkastuslautakunnan kokoonpano oli tilikaudella 2018 seuraava: puheenjohtaja Ilkka Malmivaara (varajäsen Miia Lindell), varapuheenjohtaja Eini Aho (Tony Hagerlund), jäsen Petteri Auvinen (Eija Paananen), jäsen Hannele Luukkainen (Perttu Hillman) ja jäsen Vesa Virri (Sari Näre). Tarkastuslautakunnan sihteerinä toimi JHTT Janne Majoinen BDO Auditor Oy:stä.

Tarkastuslautakunta kokoontui vuoden aikana 13 kertaa. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi JHTT, KHT Tiina Lind BDO OY:stä

Tarkastuslautakunta on laatinut toukokuussa tilikauden 2018 kattavan alustavan arviointisuunnitelman, joka täsmentyi vuoden kuluessa. Arviointisuunnitelmaan perustuen tarkastuslautakunta on haastatellut HSL:n johtavia viranhaltijoita, kuullut tilintarkastajaa ja arvioinut HSL:n toiminnan tavoitteiden toteutumista, tehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vaikuttavuutta. Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikauden 2018 osalta olivat:

- Länsimetron toiminta
- Joukkoliikenteen suosio
- HSL:n tutkimukset
- HSL:n strategian toteutuminen vuonna 2018
- Henkilöstö
- Asiakastytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
- Talousarvion 2018 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta

2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista

Tarkastuslautakunta on koonnut alla olevaan yhteenvetoon keskeisimmät tilikauteen 2018 kohdistuvaan arviointityöhön liittyvät havainnot ja esitykset.

Liikenne- ja informaatiojärjestelmät 2014 hanke

HSL:n uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä alkoi jo vuonna 2006 ja otettiin käyttöön vuonna 2019, vuosia alkuperäisestä aikataulustaan myöhässä. Lippujen hinnoittelussa oli tavoitteena siirtyä viimeisessä arviossa uuteen vyöhykehinnoittelumalliin kesällä 2018, mutta tämä tavoite siirtyi huhtikuulle 2019. Järjestelmä uudistuksen loppuunsaattaminen ja matkakorttien vaihtaminen olivat edellytys toteutettavalle vyöhykejärjestelmän käyttöönotolle. Mallin käyttöönotto on laahannut ja on johtanut siihen, että talousarviot ja investoinnit eivät ole toteutuneet odotetusti. Tämä on sitonut paljon HSL:n resursseja ja lisännyt hankkeen aiheuttamia ylimääräisiä kustannuksia. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että huolimatta lippu- ja informaatiojärjestelmän myöhästymisestä mallin käyttöönottoa seurataan tarkasti ja reagoidaan mahdollisiin ongelmiin nopeasti.

Strategian toteutuminen vuonna 2018

Kuntayhtymän strategiassa on viisi strategista painopistettä, joiden tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana. Kuntayhtymän vuodelle 2018 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista mittavista indikaattoreista toteutui 44 % (8 kpl / 18 indikaattorista).

Joukkoliikenteen yleisarvosana oli 83,1 %, kun tavoite oli 87,5 %. Tähän varmasti on vaikuttanut negatiivisesti Länsimetron toiminnan ongelmat vuoden 2018 alussa. Tavoitteena oli vyöhykeuudistuksen käyttöönotto vuonna 2018, mutta se siirtyi vuodelle 2019 ja jäi toteutumatta. Joukkoliikenteen luotettavuus on korkealla tasolla, mutta jäänyt hieman tavoitteestaan.

Strategisena tavoitteena ollutta joukkoliikenteen prosenttiosuutta moottoroidusta liikenteessä ei ole aivan saavutettu.

Ennakoinnin ja uudistamisen osalta tavoite on raportoitu, että on saavutettu. Lähtökohtana on ollut, että HSL hyödyntää monipuolisesti erilaista tietoa ja analysoi sitä ja hyödyntää uusia mahdollisuuksia.

Aktiivisen yhteistyössä osastojen välillä on edelleen kehitettävää, mikä näkyy vieläkin henkilöstökyselyn tuloksissa. Tavoitteena olleeseen 3,4 ei ole päästy vaan on jääty 3,08 arvoon. Tämä vaikeuttaa osastojen yhteisten projektien läpiviemistä, mihin tarkastuslautakunta on aikaisemmin kiinnittänyt huomiota ja toivoo, että asiaan edelleen panostetaan HSL:ssä.

HSL:n talous on tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan kestäväällä pohjalla. Kokonaisymyynti on toteutunut pääsyt euromääräiseen tavoitteeseen. Kausilippujen myynnissä jäätin hieman tavoitteesta samoin joukkoliikenteen tuottavuudessa ei päästy aivan tavoitteeseen mikä toki on huolestuttavaa. Tuottavuuden tulisi olla tärkeä tekijä, koska myyntiä voidaan kasvattaa, mutta keinojen pitää olla kustannustehokkaita.

Henkilöstö

Osastojen välinen yhteistyön heikkous tuloskortin toteuman mukaan on huolestuttavaa. Tulospalkkausta on kehitetty tarkastuslautakunnan näkemysten mukaisesti. HSL on järjestänyt henkilöstön mahdollisuuden vaikuttaa tuloskortin kehitykseen. Tarkastuslautakunta pitää hyvänä, että tulospalkkaus on uudistettu, jolloin sen vaikutusten toivotaan olevan tehokkaampia kuin aikaisemmin. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että järjestelmää kehitetään edelleen niin, että työntekijä pystyisi omalla työpanoksellaan myös vaikuttamaan tulospalkan suuruuteen niin, että työntekijän etu ja HSL:n etu olisivat samansuuntaiset.

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, että matkalippujen tarkastuksesta puuttuu henkilökuntaa. Matkalippujentarkastajien avoinna olevat paikat tulisi saada täytetyksi ja selvittää, miten matkalippujen tarkastustyö saataisiin houkuttelevammaksi.

Talousarvion 2018 toteutuminen

Tarkastuslautakunta pitää hyvänä lipputulosten kehitystä, mutta edelleen haasteena on investointimenojen tarkkuus. Vuonna 2018 investoinnit toteutuivat 35,1 % ennakoitua pienempinä, mikä tarkoittaa, ettei yli kolmannesta suunnitelluista hankkeista saatu edelleenkään toteutettua suun-

nitellusti. Tarkastuslautakunta kuitenkin pitää hyvänä, että hallitus on vastineessaan tarkastuslautakunnan vuoden 2017 arviointikertomukseen käynnistänyt toimia parantaakseen projektien hallintaa. Tarkastuslautakunta pitää outona, että talousarvioita on tehty tietoisesti voimakkaasti alijäämäisiksi. Tilinpäätöksen tulos on todellisuudessa ollut ylijäämäinen.

Vuonna 2018 tulos oli 20,3 milj. euroa parempi kuin talousarviossa, mikä oli osaltaan hyvä. Tuosta summasta noin 8 milj. euroa johtui investointien toteutumattomuudesta. Huolestuttavana kehityksenä tarkastuslautakunta näkee asukaskohtaisten kuntaosuuksien kääntyneen nousuun. Tämä on pääasiassa johtunut Länsimetron aiheuttamista infrakustannuksista.

Tarkastuslautakunta huomauttaa, että sijoitusten tuotto on ollut negatiivinen vuonna 2018. Tarkastuslautakunta kehottaa hallitusta pohtimaan jäsenkuntien kanssa, mikä olisi tuottavampi tapa käsitellä ylijäämiä. Ylijäämien sijoitukset ovat noin 70 milj. euroa. Tarkastuslautakunta haluaa HSL:n rohkaisevan jäsenkuntia ylijäämien kohdentamiseen esimerkiksi liityntäpysäköintiin. Vaihtoehtoisesti HSL voisi käyttää ylijäämiä lisäämään joukkoliikenteen suosiota. On tärkeää edelleen kysyä jäsenkunnilta lausuntoa ylijäämien käyttöön.

Tarkastuslautakunta toteaa, että liputta matkustavien määrä on ollut kasvussa. Tällä hetkellä liputta matkustaa noin 3 % matkustajista. Avorahastuslinjoilla metrossa, raitiovaunuissa, junissa ja bussilinjoilla 550 (5%) 560 (6,5%) liputta matkustaminen on suurempaa. Tarkastuslautakunta katsoo, että lipuntarkastuksia tulee lisätä avorahastuslinjoilla. Yhtenä keinona voisi olla selvittää kulkuporttien käyttöönottoa metro- ja juna-asevilla. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että varmistetaan ettei valelipuilla pääse matkustamaan.

Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunta näkee, että asiakastyytyväisyys on erittäin tärkeä tekijä ja vaikuttaa ennen kaikkea joukkoliikenteen käytön suosioon. Tulisi analysoida tarkasti mitkä tekijät ovat vaikuttaneet tulosten laskuun ja pyrkiä parantamaan näitä ja sitä kautta asiakastyytyväisyyteen. Vuoden alussa tyytyväisyys laski Espoossa, mutta parani kun käyttäjät tottuivat metron käyttöön ja kun suoria bussilinjoja palautettiin.

Viime vuoden arviointikertomuksessa otettiin kantaa siihen, ettei kyselyitä tehty muille kuin joukkoliikennevälineitä käyttäville. Tarkastuslautakunta toivoo, että kyselyjä tehtäisiin enemmän myös niille, jotka eivät tällä hetkellä käytä joukkoliikennettä. Olisi tärkeä löytää keinoja joukkoliikenteen suosion lisäämiselle.

Länsimetron toiminta

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota HSL:n alueen jäsenkuntien liikennesuunnittelun lyhytnäköisyyteen esimerkkinä Länsimetron liian lyhyet asemalaiturit. Jälkikäteisten muutostöiden tekeminen tulee monin verroin kalliimmaksi.

Tarkastuslautakunta näkee tärkeänä, että yritetään aktiivisesti parantaa länsimetron käyttöä ja sen mahdollistavia liityntämahdollisuuksia. Erityisen tärkeää on pitää huolta, että matka-ajat saataisiin mahdollisimman lyhyeksi suhteessa oman auton käyttöön. Muiden keinojen ohella tulisi selvittää mitä mahdollisuuksia on parantaa liityntäpysäköintiä. HSL:llä on koordinoituvastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä. Tarkastuslautakunta toivoo, että HSL tehostaa koordinointia, jotta kaikki liityntäpysäköinnin toteuttajat saataisiin toimimaan. Lisäksi tulisi pohtia, että pitäisikö joillakin alueilla edelleen säilyttää suoria bussiyhteyksiä metron rinnalla.

3. Arviointikriteerit tilikaudella 2018

Kuntalain 121 ja 125 §:ssä on määritelty tarkastuslautakunnan ja tilintarkastajien tehtävistä, vastuista, tietojensaantioikeudesta ja raportoinnista. HSL:n hallintosäännön 29 §:ssä säädetään tarkastuslautakunnan kokouksista ja 30 §:ssä on annettu tarkastuslautakunnan tehtäviksi:

1. Seurattava tilintarkastajan tarkastussuunnitelman toteumista sekä muutoin seurattava tilintarkastajan tehtävien suorittamista ja tehtävä tarpeen mukaan esityksiä tilintarkastuksen kehittämiseksi,
2. huolehdittava siitä, että tilintarkastusta varten on tarpeelliset voimavarat, jotka mahdollistavat tilintarkastuksen suorittamisen hyvän tilintarkastustavan edellyttämässä laajuudessa, sekä
3. tehtävä aloitteita ja esityksiä tarkastuslautakunnan, tilintarkastajan ja sisäisen valvonnan tehtävien yhteensovittamisesta mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kuntalain 84 §:ssä säädetyn mukaisesti tarkastuslautakunnalle tuli uusi tehtävä voimaan 1.6.2017 valvoa sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja saattaa ilmoitukset yhtymäkokoukselle tiedoksi. Hallituksen puheenjohtaja Risto Rautava ei pyynnöistä huolimatta täydentänyt sidonnaisuusilmoitustaan.

HSL:n hallintosäännön § 31 mukaan: tarkastuslautakunta valvoo kuntalaissa tarkoitetun sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja huolehtii sidonnaisuusrekisterin julkisten tietojen julkaisemisesta kuntayhtymän verkkosivuilla. Tarkastuslautakunta on sidonnaisuusrekisterin rekisterinpitäjä. Tarkastuslautakunnan on saatettava sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi hallitukselle ja yhtymäkokoukselle.

Kuntalain 84 §:n mukaan kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan on tehtävä sidonnaisuusilmoitus johtotehtävistään sekä luottamustoimistaan elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä, merkittävästä varallisuudestaan sekä muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- ja virkatehtävien hoitamisessa. HSL:n tarkastuslautakunta on käsitellyt ja hyväksynyt HSL:n luottamushenkilöiden ja toimitusjohtajan sidonnaisuuksista tehdyt ilmoitukset ja sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

Hallintosäännön § 35 mukaan tarkastuslautakunta antaa yhtymäkokoukselle vähintään kaksi viikkoa ennen tilintarkastuskertomuksen käsittelyä arviointikertomuksessa arvionsa yhtymäkokouksen asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisesta edellisellä vuonna. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa arvionsa myös tilintarkastuskertomuksessa tehdyistä muistutuksista sekä asianomaisten niistä antamista selityksistä ja hallituksen lausunnosta. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

HSL:n hallintosäännön 34 §:ssä säädetään tilintarkastajan ilmoituksista:

Tilintarkastuskertomuksessa on kuntalain 125 §:ssä mainitun lisäksi esitettävä lausunto 123 §:n 1 momentin mukaisista asioista. Kertomuksessa esitetään myös muut tilintarkastajan tarpeelliseksi katsomat asiat.

Tilintarkastaja ilmoittaa havaitsemistaan olennaisista epäkohdista viipymättä hallitukselle annettavassa tilintarkastuspöytäkirjassa. Tilintarkastuspöytäkirja annetaan tiedoksi tarkastuslautakunnalle.

Tilintarkastaja ilmoittaa tarkastussuunnitelman toteutumisesta ja tarkastushavainnoistaan tarkastuslautakunnalle sen määräämällä tavalla.

Kuntayhtymälle asetetut, strategiasta johdetut, sitovat taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet ovat lainsäädännön perusteella arvioinnin ensisijaisena lähtökohtana. Taloudellisesti sitovat tavoitteet ovat yhtymäkokouksen vahvistamassa talousarviossa 2018, joka on osa talous- ja toimintasuunnitelmaa 2018 - 2020. Toiminnallisten tavoitteiden ja niiden toteutumista kuvaavien mittarien asettaminen ja aktiivinen seuranta ovat taloudellisten tavoitteiden lisäksi kuntayhtymän toiminnan operatiivisen johtamisen tärkein väline. Hyvin järjestetty sisäinen valvonta ja riskienhallinta tukevat sekä operatiivista että strategista johtamista ja ovat siksi kuntayhtymän strategian toteutumisen ohella tarkastuslautakunnan jatkuvia arviointikohteita.

Tämä arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämissuhteet perustuvat alla oleviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 - 2020
- Tilinpäätös 2018
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämissuhteisiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämissuhteiden toteuttaminen
- Tarkastuslautakunnan tilikauden kattavan työsuunnitelman mukaiset arviointikohteet ja niihin perustuvat johtavien viranhaltijoiden haastattelut
- Tarkastuslautakunnan muu seuranta ja arviointi (mm. hallitustyön seuranta, mediaseuranta, palautteet jäsenkunnista) tilikauden aikana
- HSL-kuntayhtymää koskevat sisäiset ohjeistukset ja hyväksytyt toimintaperiaatteet
- Tilintarkastajan tilikauden aikainen ja tilinpäätöstä 2018 koskeva raportointi
- Asiakastyytyväisyystutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on päätöksessään 29.5.2018 § 5 käsitellyt tarkastuslautakunnan arviointikertomusta ja kehottanut hallituksen antamaan selvityksen vuoden 2018 aikana toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen toimenpiteiden johdosta on ryhdytty. Hallitus on antanut 11.9.2018 (§ 103) pitämässään kokouksessa kirjallisen selvityksen arviointikertomuksen 2017 havainnoista. Yhteenvetona tarkastuslautakunta toteaa, että edellisessä vuoden 2017 arviointikertomuksessa esitettyjen havaintojen ja kehittämissuhteiden käsittely hallituksessa on ollut asianmukaista.

Tarkastuslautakunnan näkemykset ja kehittämissuhteet on merkitty tekstissä lihavoidulla kulloinkin käsiteltävän aihekokonaisuuden yhteydessä.

Strategian seuranta ja toteutuminen

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymän strategia hyväksytään hallituskausittain. HSL:n hallitus päätti joulukuussa 2017 hyväksyä omalta osaltaan HSL:n toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategiatyön tavoitteena oli luoda uudistettu, innostava ja konkreettinen HSL:n strategia, joka vastaa toimintaympäristön ja asiakastarpeiden muutoksiin ja joka menee aidosti arkeen. Samalla toiminta- ja henkilöstöstrategia integroitiin vahvemmin suunnitteluun, toimintaan, johtamiseen ja seurantaan. Strategiauudistuksen myötä HSL:n visuaalinen ilme ja brändi päivitettiin vuoden 2018 aikana ja perussopimuksen mukaisesti HSL:n yhtymäkokous hyväksyi lopullisesti uuden strategian kokouksessaan 27.11.2018.

Kuntayhtymän strategiassa on viisi strategista painopistettä, joiden tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana. Kuntayhtymän vuodelle 2018 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumisista mittaavista indikaattoreista toteutui 44 % (8 kpl / 18 indikaattorista).

Tavoite		Tavoite-taso (min.)	Tavoite-taso (max.)	Toteuma
Erinomainen asiakaskokemus				
Olemme olemassa asiakkaittamme varten. Palvelumme on korkealaatuaista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Painopiste ohjaa kaikkea toimintaamme suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Sisältää esim. helppouden, turvallisuuden, selkeyden, informaation, hinnoittelun, lipupjärjestelmän, sujuvat vaihdot, palvelutason jne. Emme tyydy hyvään vaan tavoittelemme erinomaista.	1. Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (ASTY, arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)	87,5 %	90,5 %	83,1 %
	2. Asiakastytyväisyyden kehittyminen (osa-alueet: NPS-luku, HSL arvostusindeksi ja asiakastytyväisyys)	28/48/58	35/52/61	17,3/49/49
	3. Uusien vyöhykkeiden käyttöönoton onnistuminen (arviotekijät: asiakkaiden tietoisuus ja tyytyväisyys, lipun ostamisen helppous, käyttöönoton tekninen onnistuminen)	70,0 %	100,0 %	0 %
	4. Joukkoliikenteen luotettavuus (ajettujen vuorojen osuus kaikista aikataulutetusta vuoroista matkustajamäärällä painotettuna)	99,65 %	99,72 %	99,39 %

HSL-alueen kokonaismatkustajamäärä kasvoi vuoteen 2017 verrattuna 3,3 %. Vuonna 2018 metron matkustajamäärä nousi kaikkien aikojen korkeimmalle tasolle metron läntisen osuuden liikennöinnin ensimmäisen kokonaisen vuoden myötä. Seutubussiliikenteessä oli vastaavan kokoinen lasku suorien linjojen vähenemisen myötä, mutta Espoon sisäisten linjojen matkustajamäärä lähes kaksinkertaistui. Helsingin sisäisessä bussiliikenteessä oli myös laskua metron korvattua Lauttasaaren suoria linjoja. Raitiovaunu- ja lähijunaliikenteessä oli hieman kasvua.

Tavoite		Tavoite-taso (min.)	Tavoite-taso (max.)	Toteuma
Tehokas runkoverkko				
Tehokkaat runkoverkot ja toimiva kaupunkiliikenne tukevat tiiviin ja vetovoimaisen Helsingin seudun kehittämistä. Edistämme liikenteen kokonaistoimivuutta, kustannustehokkuutta ja päästöttömyyttä.	1. Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä			
	• Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa	76,0 %	78,0 %	75,9 %
	• Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)	21,0 %	23,0 %	20,7 %
	2. Kokonaismatkustajamäärä (nousut) vuositasolla (miljoonaa kpl)	385,0	400,0	387,1
	3. MAL 2019-suunnitelman valmistelun toteutuminen (valmistelu puiteohjelman mukaisesti, luonnoksesta on yhteinen näkemys ja se on lähetetty lausuntokierrokselle)	70,0 %	100,0 %	90,0 %

Ennakoinnin ja uudistumisen tavoitteiden saavuttamista mitattiin matkustusdatan käytettävyyden toimenpiteiden toteutumisella ja bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuuden keittymisellä.

HSL pystyi edelleen vähentämään bussiliikenteen päästöjen kokonaismäärää. Keinoina päästöjen vähentämiseen vuonna 2018 olivat vanhan dieselkaluston uusiminen vähäpäästöisillä euro 6 päästötason dieselbusseilla, sekä sähköbussien suoritteiden sekä biopolttoaineiden osuuksien kasvu.

Matkustajamäärien lasku bussiliikenteessä ja länsimetron käyttöönoton yhteydessä aloitettu metron syöttöliikenne Espoossa pienensivät matkustajakilometrejä. Tämän seurauksena seuratuissa päästöluvuissa ei saavutettu haluttua maksimitasoa.

Tavoite		Tavoite-taso (min.)	Tavoite-taso (max.)	Toteuma
Ennakointi ja uudistuminen				
Perustamme toimintamme ja kehityksemme monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Huomioimme uuden teknologian mahdollisuudet. Olemme avoimia ja ketteriä, kokeilemme. Emme jumiuudu eiliseen tai tähän päivään vaan katsomme aina huomiseen ja ylihuomiseen. Uudistumme yksilö- ja organisaatiotasolla.	1. Matkustusdatan käytettävyys joukkoliikenteen suunnittelussa (LIJ-data 5/18, sovelluksen paikannusdata 6/18, beacondata 12/18); onnistuminen	0-1/3	3/3	2/3
	2. Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haitta-arvojen kautta (snt/matk-km)	0,435	0,380	0,408

Aktiivisen yhteistyön tavoitteiden saavuttamista mitattiin henkilöstökyselyn tuloksilla ja MaaS IdeaLab –kilpailun ohjelman toteutumisella.

HSL:ssä toteutetaan vuosittain henkilön työtyytyväisyyttä mittaava henkilöstökysely. Vuoden 2018 tulosten perusteella yhteistyö lähityökavereiden kanssa sujuu ja yhteishenki on hyvää. Myös esi- miestyö ja omaan työhön liittyvät asiat koetaan keskimäärin hyväksi. Lähes 70 % työntekijöistä on innostunut omasta työstään. Innostuksen tunnetta vahvistaa se, jos työntekijä kokee olevansa arvostettu työryhmässään ja hänellä on tunne omien voimavarojen riittävydestä työn hoitamiseen. Myös kokemus mahdollisuudesta kehittyä työssä vahvistaa innostusta.

Yhteistyön mittareiksi valittujen arvojen osalta arvio osastojen välisestä yhteistyöstä jäi alle tavoite- tason. Osaamisen kehittämisindeksi ylitti tavoitetason hienoisesti.

Kestävän talouden tavoitteen saavuttamista mitattiin kokonaisyhteistyön kehittämisellä, säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien (kausilippua käyttävien) asiakkaiden osuudella ja joukkoliikenteen täyttöasteen kehittämisellä.

Tavoite		Tavoite-taso (min.)	Tavoite-taso (max.)	Toteuma
Aktiivinen yhteistyö				
Olemme aktiivinen ja merkittävä liiketeen toimija Suomessa. Toimimme yhteistyössä monien eri tahojen kanssa parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi. Olemme vastuullinen, luotettava ja avoin kumppani seutuyhteistyössä (MAL) ja palveluntuottajien kanssa sekä yhteiskunnassa laajemmin. Osallistumme aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalveluiden kehittämiseen.	1. Henkilöstökysely / Osastojen välinen yhteistyö -indeksi sekä Osaamisen kehittäminen -indeksi	3,40/3,90	3,50/4,00	3,08/3,93
	2. Maas Idea Lab: toteutuminen ohjelman mukaisesti	70,0 %	100,0 %	100,0 %

Tavoite		Tavoite- taso (min.)	Tavoite- taso (max.)	Toteuma
Kestävä talous				
Varmistamme, että joukkoliikenteen rahoitus on ennakoitavaa ja pitkäjänteistä. Palveluidemme houkutteleva ja kilpailukykyinen hinnoittelu varmistaa myyntitulojen kasvun. Toimintamme on kustannustehokasta ja läpinäkyvää.	1. Kokonaisymyynti (lipputulot + muut myyntituotot, ei tarkastusmaksuja), milj. euroa	367	380	374
	2. Kausilippumyynnin kehittyminen (osuus potentiaalista markkinasta)	25,0 %	30,0 %	24,0 %
	3. Joukkoliikenteen tuottavuus: Joukkoliikenteen täyttöaste, painotettu keskiarvo koko alueelta. KOS-liikenne (käyttöoikeussopimus) mukana mittarissa.	20,5 %	21,5 %	17,8 %

Tarkastuslautakunnan arvio:

Kuntayhtymän strategiassa on viisi strategista painopistettä, joiden tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana. Kuntayhtymän vuodelle 2018 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista mittaavista indikaattoreista toteutui 44 % (8 kpl / 18 indikaattorista).

Joukkoliikenteen yleisarvosana oli 83,1 %, kun tavoite oli 87,5 %. Tähän varmasti on vaikuttanut negatiivisesti Länsimetron toiminnan ongelmat vuoden 2018 alussa. Tavoitteena oli vyöhykeuudistuksen käyttöönotto vuonna 2018, mutta se siirtyi vuodelle 2019 ja jäi toteutumatta. Joukkoliikenteen luotettavuus on korkealla tasolla, mutta jäänyt hieman tavoitteestaan.

Strategisena tavoitteena ollut joukkoliikenteen prosenttiosuutta moottoroidusta liikenteessä ei ole aivan saavutettu.

Ennakoinnin ja uudistamisen osalta tavoite on raportoitu, että on saavutettu. Lähtökohtana on ollut, että HSL hyödyntää monipuolisesti erilaista tietoa ja analysoi sitä ja hyödyntää uusia mahdollisuuksia.

Aktiivisen yhteistyössä osastojen välillä on edelleen kehitettävää, mikä näkyy vieläkin henkilöstökyselyn tuloksissa. Tavoitteena olleeseen 3,4 ei ole päästy vaan on jääty 3,08 arvoon. Tämä vaikeuttaa osastojen yhteisten projektien läpiviemistä, mihin tarkastuslautakunta on aikaisemmin kiinnittänyt huomiota ja toivoo, että asiaan edelleen panostetaan HSL:ssä.

HSL:n talous on tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan kestävällä pohjalla. Kokonaisymyynti on toteutunut päässyt euromääräiseen tavoitteeseen. Kausilippujen myynnissä jäätin hieman tavoitteesta samoin joukkoliikenteen tuottavuudessa ei päästy aivan tavoitteeseen mikä toki on huolestuttavaa. Tuottavuuden tulisi olla tärkeä tekijä, koska myyntiä voidaan kasvattaa, mutta keinojen pitää olla kustannustehokkaita.

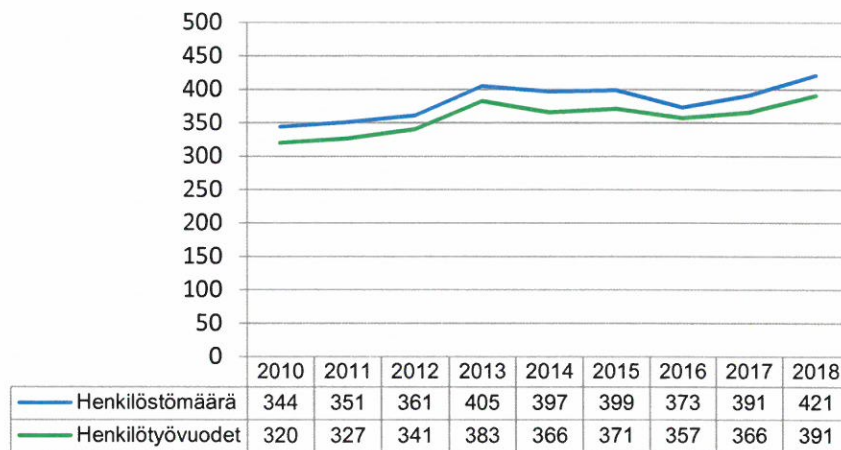
Henkilöstö

HSL:n palveluksessa oli vuoden lopussa 421 työntekijää (30 työntekijää enemmän kuin edellisen vuoden lopussa). Henkilöstöstä vakituisia oli 89 % ja määräaikaista 11 %. Vakinaisten määrä kasvoi edellisestä vuodesta 24 henkilöllä ja määräaikaisten kuudella henkilöllä. Henkilöstöstä miehiä oli 42 % ja naisia 58 %, henkilöstön keski-ikä oli 42,6 vuotta. Vuoden 2018 henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 391 henkilötyövuotta (25 htv/6,8 % enemmän kuin edellisenä vuonna).

HSL:ään rekrytointiin 38 uutta työntekijää vakituisen palvelusuhteeseen (edellisenä vuotena 28 työntekijää). Uusia työntekijöitä rekrytoitiin pääasiallisesti asiantuntija- ja asiakaspalvelutehtäviin. Suurin osa uusista asiantuntijoista vahvistaa Teknologiaratkaisut –osaston digitaalisten palveluiden

kehittämiseen tarvittavaa osaamista. Määräaikaisten työntekijöiden tarve on suurin asiakaspalveluissa, jossa sesonkivaihtelut määrittävät henkilöstötarvetta. HSL:n työtehtävärakenne on muuttunut vuosien saatossa enemmän asiantuntijatyötä painottavaksi. HSL:n aloittaessa toimintansa työtehtävistä 36 % oli asiantuntijatyötä, kun vuoden 2019 alkaessa asiantuntijatyön osuus on jo noin 43 %.

Henkilöstön keskimääräinen palvelusaika oli 8,7 vuotta (edellisenä vuotena 8,4 vuotta). Lähtövaihtuvuus oli 4,3 %, edellisenä vuotena lähtövaihtuvuus oli 4,8 % (lähtövaihtuvuus kertoo irtisanoutuneiden määrän suhteessa vakituisen henkilöstön määrään, se ei sisällä eläkkeelle jääneitä).



Kuvio 2. Henkilöstömäärän kehitys 2010-2018

HSL:ssä on käytössä tuloskorttiin perustuva tulospalkkiojärjestelmä ja kertapalkitseminen. Kertapalkitseminen on esimiehen työkalu, jonka tavoitteena on luoda halutun laista toimintakulttuuria, vahvistaa oikeansuuntaista työtapaa sekä osoittaa arvostusta arjessa. Toimintavuoden aikana satsattiin henkilöstön osaamisen kehittämiseen sekä toiminnan kehittämiseen. Talon ulkopuolelta hankittavaan koulutukseen käytettiin 442 367 €, keskimäärin 1051 € työntekijää kohti. Kustannukset kasvoivat jonkin verran edellisen vuoden tasoon nähden (2017: 329 380 €, 842 €/tt).

Henkilöstökyselyn tuloksista selvisi, että 86 % henkilöstöstä koki, että heidän osaamisensa on riittävä omaan tehtäväänsä. 68 % henkilöstöstä koki, että heillä on hyvät mahdollisuudet kehittyä työssään. 14 henkilölle tarjoutui mahdollisuus kehittää osaamistaan vaihtamalla tehtäviä talon sisällä.

Henkilöstön työtyytyväisyyttä mitataan vuosittain toteutettavalla henkilöstökyselyllä. Vuonna 2018 68 % henkilöstöstä oli innostunut työstään. Innostusta lisäsi mm. kokemus siitä, että työntekijää arvostettiin omassa työryhmässä.

Mittari (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	2018	2017
Yhteistyö	4,04	4,04
Johtaminen ja esimiestyö	3,89	3,96
Oma työ	3,80	3,85
Asiakaslähtöisyys	3,73	3,63
Työnantajan arviointi	3,71	3,77
Organisaation toimivuus: oma työyksikkö	3,71	3,75
Organisaation toimivuus: HSL	3,10	3,16

Kokonaisarvosana	3,75	3,78
------------------	------	------

Tarkastuslautakunnan arvio.

Osastojen välinen yhteistyön heikkous tuloskortin toteuman mukaan on huolestuttavaa. Tulospalkkausta on kehitetty tarkastuslautakunnan näkemysten mukaisesti. HSL on järjestänyt henkilöstön mahdollisuuden vaikuttaa tuloskortin kehitykseen. Tarkastuslautakunta pitää hyvänä, että tulospalkkaus on uudistettu, jolloin sen vaikutusten toivotaan olevan tehokkaampia kuin aikaisemmin. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että järjestelmää kehitetään edelleen niin, että työntekijä pystyisi omalla työpanoksellaan myös vaikuttamaan tulospalkan suuruuteen niin, että työntekijän etu ja HSL:n etu olisivat samansuuntaiset.

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, että matkalippujen tarkastuksesta puuttuu henkilökuntaa. Matkalippujentarkastajien avoinna olevat paikat tulisi saada täytetyksi ja selvittää, miten matkalippujen tarkastustyö saataisiin houkuttelevammaksi.

Talousarvion 2018 toteutuminen

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 1,9 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 21,2 milj. euron alijäämään. Yleisen taloustilanteen hyvä kehitys, kustannustason alhaisuus, hyvin kehittyneet lipputulot ja säästöt operointikustannuksista, saattoivat tuloksen talousarviossa arvioitua paremmaksi.

Toimintatuotot kasvoivat 10,8 % ja toimintakulut 9,3 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 19,7 milj. euroa, 10,6 milj. euroa suurempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 54,6 % voitiin kattaa muilla toimintatuotoilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia (jäsenkuntien subventiota).

Vuosikate oli 19,7 milj. euroa, 10,8 milj. euroa edellistä vuotta suurempi. Vuosikate osoittaa tulorahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulorahoituksen riittävyyttä. Tulorahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate riitti kattamaan HSL:n poistoja, jotka olivat yhteensä 17,8 milj. euroa.

Hyväksyessään 21.11.2017 HSL:n vuoden 2018 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä.

Yhtymäkokous käsitteli 27.11.2018 talousarviomuutoksena joukkoliikenteen infrakorvauksiin vuoden aikana tehdyn 0,3 milj. euron oikaisun, mutta samalla päätettiin, että sitovia määrärahoja ei alkuperäisestä talousarviosta muutettu. Talousarviomuutos käsiteltiin HSL:n luottamuselimissä, koska HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu, että kuntien HSL:ltä laskuttama infrakorvaus perustuu HSL:n talousarvioon. Espoon ilmoitettua, että se korjaa laskuttamaansa korvaussummaa, käsiteltiin korjaus talousarvionmuutoksena. Sitovat menoarviot eli toimintakulut ja investointimenot yhteensä eivät ylittyneet ja niihin ei siten esitetty talousarviomuutoksia.

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA	TP	Ero TP/TA	
	2018	2018	€	%
Kuntaosuudet yhteensä	341 107 000	341 107 000	0	0,0 %
Toimintakulut yhteensä	722 946 000	708 353 710	-14 592 290	-2,0 %
Investointimenot yhteensä	22 853 000	14 838 444	-8 014 556	-35,1 %

Kuntaosuudet toteutuivat muutetun talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät -14,6 milj. euroa (-2,0 %) alle talousarvion ja investointimenot -8,0 milj. euroa (-35,1 %) alle talousarvion.

Tuloslaskelman tunnusluvut ovat kehittyneet seuraavasti:

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	102,8 %	101,4 %	104,6 %	105,0 %	102,2 %	102,9 %	102,3 %	101,1 %	102,0 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaos.	54,6 %	57,9 %	56,7 %	54,6 %	52,4 %	51,8 %	52,0 %	52,4 %	53,6 %
Vuosikate/Poistot, %	110,6 %	77,9 %	310,0 %	351,8 %	161,5 %	276,9 %	233,1 %	134,0 %	206,6 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	260 €	225 €	242 €	246 €	242 €	246 €	238 €	225 €	212 €

Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Omavaraisuusaste, %	51,8 %	49,8 %	52,5 %	47,0 %	40,3 %	36,4 %	31,8 %	24,0 %	29,1 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	10,7 %	12,4 %	11,8 %	12,5 %	12,0 %	12,9 %	12,5 %	15,5 %	11,8 %
Kertynyt ylijäämä, €	69 980 918,97	68 099 001,00	64 625 338,95	50 358 009,08	29 218 573,33	24 267 848,80	13 830 190,24	6 563 607,58	4 964 139,01
Kertynyt ylijäämä, €/asukas	53 €	54 €	52 €	41 €	24 €	21 €	12 €	6 €	5 €
Lainakanta 31.12., €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Vuoden 2018 toimintatuotot ylittivät talousarvion 6,4 milj. eurolla (0,9 %). Ylitys johtui pääosin lipputulojen talousarviossa arvioitua paremmasta kehityksestä. Lipputulot ylittivät talousarvion 5,6 milj. eurolla (1,5 %). Erityisen hyvin kehittyivät PKS-seutuliiikenteestä kerätyt seutulipputulot, jotka ylittivät talousarvion 4,5 milj. eurolla (3,2 %). Lipputuloista lähes puolet (45 %) kerätään Helsingin sisäisistä lipuista, jotka jäivät hieman talousarviosta alittaen talousarvion 1,1 milj. eurolla (-0,6 %). Vuoden 2018 kuluessa HSL:n mobiilisovellus on kerännyt helppoudellaan ja kätevyydellään huomattavaa suosiota uutena lipunmyyntikanavana asiakkaiden keskuudessa. Sovelluksen kautta tapahtuva kertalippumyynti on kasvanut merkittävästi ja se on lisännyt koko kertalippumyynnin määrää. Helsingin sisäisten lipputulojen kehitykseen vaikutti erityisesti kertalippujen hinnanalennus, kun mobiilikertalipun hinta alennettiin vuoden alussa arvolippujen hintatasoon.

Yhtymäkokous hyväksyi 27.11.2018 talousarvioon tehdyn muutoksen toimintakuluihin, jolloin kuntien laskuttamiin joukkoliikenteen infrakorvauksiin tehtiin 0,3 milj. euron tarkistus. Toimintakulut jäivät muutetusta talousarviosta 14,3 milj. euroa (-2,0 %). Talousarvion alitus johtui pääosin liikennöitsijöille maksettavista operointikustannuksista, jotka jäivät 12,3 milj. euroa (-2,4 %) alle talousarvion. Metro- ja bussiliikenteen operointikustannuksiin tehtiin talousarviota laadittaessa ylimääräisiä varauksia, joilla varauduttiin länsimetron aloituksen mahdollisiin poikkeus- ja häiriötilanteisiin. Näitä varauksia ei tarvinnut täysimääräisinä käyttää. Lisäksi edelleen alhaisena jatkunut korkotaso toi säästöjä kalustosta maksettaviin pääomakorvauksiin erityisesti junaliikenteessä. Muut palvelujen ostot jäivät talousarviosta 2,2 milj. eurolla (-5,7 %). Muissa ulkopuolisten palvelujen ostoissa

säästöä syntyi pääosin laitehuoltokustannuksista (2,0 milj. euroa), joka johtui lippu- ja informaatiojärjestelmän laitetakuiden siirtymisestä, jolloin laitehuolloista ei vielä jouduttu maksamaan suunnittelussa määrin.

Rahoitustuotot ja kulut jäivät positiiviseksi, ollen 0,1 milj. euroa, kun talousarviossa varauduttiin hieman alle 0,1 milj. euron nettokustannuksiin. Rahoituslaitosten periessä negatiivisia talletuskorjoja maksuliiketeileiltä, HSL on sijoittanut ylimääräisiä kassavaroja hajauttaen ne eri rahastoihin ja yhdelle määräaikaistalletustilille. Ulkopuolista rahoitusta ei ole tarvittu tilikauden aikana ja HSL on tilinpäätöksessä velaton.

Vuosikatteen muodostui 19,7 milj. euroa kun muutetussa talousarviossa varauduttiin 1,1 milj. euron alijäämäväiseen vuosikatteeseen. Suunnitelman mukaiset poistot olivat 17,8 milj. euroa ja ne alitivat talousarvion 2,3 milj. eurolla. Alitus johtui erilaisten järjestelmäinvestointien siirtyneistä valmistumisaikatauluista. Tilikauden tulos jäi 1,9 milj. euroa ylijäämäiseksi, kun alkuperäisessä talousarviossa varauduttiin 21,2 milj. euron alijäämäväiseen tulokseen. Tilikauden ylijäämä kirjataan edellisten vuosien yli-/alijäämätilille. Kertyneet kumulatiiviset ylijäämät ovat tilikauden lopussa 73,8 milj. euroa, jonka käytöstä päättävät kuntayhtymän jäsenkunnat.

HSL:n omavaraisuusaste tilikauden lopussa oli 51,8 %. Jäsenkuntien keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostui 47,5 %. Subventioaste kertoo sen, miten suuri osuus HSL:n kustannuksista katetaan jäsenkuntien maksamilla kuntaosuuksilla. Loput kustannuksista katetaan asiakkailta perittävillä matkalipputuloilla ja muilla tuloilla. HSL ei tavoittele toiminnallaan voittoa.

Investointien toteuma 2018:

Vuoden 2018 Investointimenot ovat yhteensä 14,8 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion -8,0 milj. eurolla (-35,1 %).

HSL:n investoinnit liittyvät pääosin lippu- ja informaatiojärjestelmäuudistuksen loppuunsaattamiseen ja erilaisten digitaalisten palveluiden kehittämiseen. Uusiin investointeihin sijoitettiin tilikaudella yhteensä 14,8 milj. euroa. Erilaisia digitaalisia kuluttajapalveluita kehitettiin 3,0 milj. eurolla.

Investointimenoista 7,7 milj. euroa liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) -hankkeeseen liittyviin hankintoihin. Lippu- ja informaatiojärjestelmänhanke (LIJ) saatiin päätökseen vuoden 2018 kesäkuussa. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, asiakassovellusten ja lähiverkon kehittämiseen käytettiin 7,1 milj. euroa. Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin siirtyvistä hankkeista.

Hankeryhmät	TP2017	TA2018	TP2018	Muutos TP2018/TA2018	
	€	€	€	€	%
Asiakkuus ja myynti	2 021 844	6 220 000	2 107 442	-4 112 558	-66,1 %
Digitaalisten kuluttajapalvelu. kehittäminen	1 217 522	4 320 000	2 987 981	-1 332 019	-30,8 %
Hallinto- ja Strategiapalvelut	336 049	790 000	848 400	58 400	7,4 %
Joukkoliikenne	669 460	4 448 000	916 940	-3 531 060	-79,4 %
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	55 715	360 000		-360 000	-100,0 %
LIJ	16 665 935	6 000 000	7 678 199	1 678 199	28,0 %
Teknologiaratkaisut	241 953	715 000	292 123	-422 877	-59,1 %
Muut osakkeet ja osuudet	23 918	0	7 359	7 359	0,0 %
Investointimenot yhteensä	21 232 396	22 853 000	14 838 444	-8 014 556	-35,1 %

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta pitää hyvänä lipputulojen kehitystä, mutta edelleen haasteena on investointimenojen tarkkuus. Vuonna 2018 investoinnit toteutuivat 35,1 % ennakoitua pienempinä, mikä tarkoittaa, ettei yli kolmannelta suunnitelluista hankkeista saatu edelleenkään toteutettua suunnitellusti. Tarkastuslautakunta kuitenkin pitää hyvänä, että hallitus on vastineessaan tarkastuslautakunnan vuoden 2017 arviointikertomukseen käynnistänyt toimia parantaakseen projektien hallintaa. Tarkastuslautakunta pitää outona, että talousarvioita on tehty tietoisesti voimakkaasti alijäämäisiksi. Tilinpäätöksen tulos on todellisuudessa ollut ylijäämäinen.

Vuonna 2018 tulos oli 20,3 milj. euroa parempi kuin talousarviossa, mikä oli osaltaan hyvä. Tuosta summasta noin 8 milj. euroa johtui investointien toteutumattomuudesta. Huolestuttavana kehityksenä tarkastuslautakunta näkee asukaskohtaisten kuntaosuuksien kääntyneen nousuun. Tämä on pääasiassa johtunut Länsimetron aiheuttamista infrakustannuksista.

Tarkastuslautakunta huomauttaa, että sijoitusten tuotto on ollut negatiivinen vuonna 2018. Tarkastuslautakunta kehottaa hallitusta pohtimaan jäsenkuntien kanssa, mikä olisi tuottavampi tapa käsitellä ylijäämiä. Ylijäämien sijoitukset ovat noin 70 milj. euroa. Tarkastuslautakunta haluaa HSL:n rohkaisevan jäsenkuntia ylijäämien kohdentamiseen esimerkiksi liityntäpysäköintiin. Vaihtoehtoisesti HSL voisi käyttää ylijäämiä lisäämään joukkoliikenteen suosiota. On tärkeää edelleen kysyä jäsenkunnilta lausuntoa ylijäämien käyttöön.

Tarkastuslautakunta toteaa, että liputta matkustavien määrä on ollut kasvussa. Tällä hetkellä liputta matkustaa noin 3 % matkustajista. Avorahastuslinjoilla metrossa, raitiovaunuissa, junissa ja bussilinjoilla 550 (5%) 560 (6,5%) liputta matkustaminen on suurempaa. Tarkastuslautakunta katsoo, että lipuntarkastuksia tulee lisätä avorahastuslinjoilla. Yhtenä keinona voisi olla selvittää kulkuporttien käyttöönottoa metro- ja juna-asemilla. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että varmistetaan ettei valelipuilla pääse matkustamaan.

Asiakastyytyväisyys

Asiakastyytyväisyys jäi tavoitteestaan. HSL-joukkoliikenteen yleisarvosana laski vuonna 2018. Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen matkustajista 83,1 % oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen. Arvio oli huonompi kuin edellisellä vuonna, jolloin 88,1 % matkustajista tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen. Tavoitteena oli, että matkustajista vähintään 88 % olisi tyytyväisiä joukkoliikenteen palveluihin. Etenkin vuoden kevätpuolella matkustajat antoivat aikaisempaa huonompia arvioita HSL-liikenteelle. Länsimetron liikennöinnin aloitus vaikutti selvästi asiakastyytyväisyyteen. Keväällä tyytyväisyys laski erityisen voimakkaasti metroliikenteessä, kuten myös Espoon sisäisessä bussiliikenteessä, jossa länsimetron myötä siirryttiin liityntäliikenteeseen suorien Kampin liikennöivien linjojen sijaan. Syksyllä 2018 matkustajien tyytyväisyys kohentui mutta ei palautunut edellisen vuoden tasolle.

HSL tekee neljä kertaa vuodessa omaa NPS-mittausta eli kysymystä, kuinka todennäköisesti vastaaja suosittelee HSL:n palveluita ystävälle tai kollegalle. Asiakastyytyväisyyttä arvioidaan myös Taloustutkimuksen arvostuskyselyllä. Viime vuoden 2018 NPS-lukujen keskiarvo oli 17,30 ("tydyttävä"). Maaliskuussa 2018 NPS-luku oli tasolla "tydyttävä". Syynä alhaiseen lukuun oli Länsimetron saama negatiivinen julkisuus. Espoolaisten kriittisten osuus kasvoi merkittävästi (22% -> 37%). Lisäksi muutokseen vaikutti vastaajakunnan erilaisuus edellisestä vuodesta: otantaa oli tuolloin kasvatettu ja muutettu, sekä kysymyksiä lisätty, mikä pudotti vastausprosenttia merkittävästi. Kesäkuussa NPS-luku palasi tasolle "hyvä". Tuolloin 41% vastanneista oli jo kokeillut uutta HSL-sovellusta, mikä saattoi vaikuttaa luvun nousuun. Syyskuussa luku laski jälleen tyydyttävälle tasolle,

Länsimetron oltua taas paljon otsikoissa asty-tutkimuksen tulosten julkistamisen jälkeen. Joulukuussa nousiin tasolle ”hyvä”, suorat bussilinjat olivat vaikuttaneet myönteisesti etenkin espoolaisten matkustuskokemukseen ja espoolaisten kriittisten osuus oli laskenut tasolle 25%.

Vuoden 2018 brändityön tuloksia mitattiin tammikuussa 2019 Taloustutkimuksen kyselytutkimuksella. Tutkimukseen vastasivat asiakkaat ja sidosryhmiemme edustajat. HSL:n kokonaisimago on tutkimuksen mukaan alkuvuonna 2019 melko positiivinen, mutta painotukset arvioissa vaihtelevat vastaajaryhmän mukaan. Selkeitä imagollisia vahvuuksia on, että HSL on vastaajien mielestä hyödyllinen ja hyvällä asialla. Parannettavaa löytyy siinä, että palvelumme mielletään asiakaslähtöiseksi.

Myös joukkoliikenteen luotettavuus jäi alle tavoitellun tason ja aikataulun mukaan ajettuja lähtöjä oli keskimäärin 99,4 % aikataulutetuista lähdöistä. Tavoitteemme oli, että vähintään 99,7 % aikataulutetuista lähdöistä olisi ajettu aikataulussaan. Liikenteen luotettavuutta heikensi kalustopula, katu-työt ja sääolosuhteet. Myös kuljettajapulasta kärsittiin erityisesti metro- ja raitiovaunuliikenteessä, mikä on kuitenkin loppuvuotta kohden korjaantunut. Asiakkaiden tyytyväisyys metroliiikenteen täsmällisyyteen nousi syksyllä merkittävästi keväästä 2018. Syksyllä kolme neljästä matkustajasta oli sitä mieltä, että metro liikennöi täsmällisesti, kun keväällä tätä mieltä oli vain kaksi kolmesta. Metron läntisellä osuudella matkustajat olivat syksyllä kevättä huomattavasti tyytyväisempiä matkanteon sujuvuuteen, liikennevälineen vaihtamiseen sekä opasteiden toimivuuteen.

Uusi vyöhykehinnottelumalli oli tarkoitus ottaa käyttöön kesällä 2018, mutta uuden hinnoittelumallin käyttöönotto siirtyi vuodelle 2019. Uudistus mahdollistaa lähialueen palvelujen käytön kuntarajoista riippumatta. Vyöhykehinnottelun etuina asiakkaalle ovat reilu hinta (hinnoittelun perustuminen matkan pituuteen Helsingin keskustasta), kuntarajoista eroon pääseminen (kuntarajojen merkityksen pieneneminen julkisessa liikenteessä, lähialueen palvelujen käytön parempi saatavuus kuntarajoista huolimatta), selkeys (vyöhykkeiden, lipputuotteiden sekä näiden nimien selkeys: ABCD) sekä hinnoittelun vastaavuus liikkujien tarpeisiin (mahdollisimman monen matkustajan tarpeisiin vastaaminen).

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta näkee, että asiakastyytyväisyys on erittäin tärkeä tekijä ja vaikuttaa ennen kaikkea joukkoliikenteen käytön suosioon. Tulisi analysoida tarkasti mitkä tekijät ovat vaikuttaneet tulosten laskuun ja pyrkiä parantamaan näitä ja sitä kautta asiakastyytyväisyyteen. Vuoden alussa tyytyväisyys laski Espoossa, mutta parani kun käyttäjät tottuivat metron käyttöön ja kun suorita bussilinjoja palautettiin.

Viime vuoden arviointikertomuksessa otettiin kantaa siihen, ettei kyselyitä tehty muille kuin joukkoliikennevälineitä käyttäville. Tarkastuslautakunta toivoo, että kyselyjä tehtäisiin enemmän myös niille, jotka eivät tällä hetkellä käytä joukkoliikennettä. Olisi tärkeä löytää keinoja joukkoliikenteen suosion lisäämiselle.

Länsimetron toiminta 2018

Länsimetron liikenteen käynnistyttyä metroliiikenteen luotettavuus ei ollut vuonna 2018 aina toivottulla tasolla. Metrosta saatiin palautetta epäsäännöllisistä vuoroväleistä ja täysistä junista. Kuljettajapula ja kaluston vikaantuminen aiheuttivat ongelmia alkuvuonna. Metron häiriönhallinnasta käynnistettiin keväällä 2018 projekti, jossa muodostettiin valmiit häiriötilanteiden toimintamallit. Toimintamallit jalkautetaan 2019 kevään aikana. Myös Kivenlahden jatkeen osalta suunniteltiin erilaisia liikennöintimalleja, joista osa edellyttää muutoksia infraan.

Länsimetron liityntäliikenteen käynnistyessä HSL sai paljon palautetta pidentyneistä matka-ajoista erityisesti Helsingin Kamppiin. Matka-aikojen kasvu johtuu metron bussilinjaa hitaammasta linjauksesta ja matkaan tulleesta vaihdosta. HSL on tehnyt muutoksia tarjontaan alueille, joissa matka-ajan on arvioitu kasvaneen eniten. Palautetta saatiin myös Tapiolan vaihtoyhteyksistä bussien ja metron välillä. Tapiolan bussiterminaalin valmistuminen lyhentää vaihtotapahtumaa merkittävästi ja samalla joukkoliikenteen houkuttelevuus kasvaa Tapiolan alueella. Suunnitelmien mukaan terminaalien avautuu matkustajakäyttöön maaliskuussa 2019.

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota HSL:n alueen jäsenkuntien liikennesuunnittelun lyhytnäköisyyteen esimerkkinä Länsimetron liian lyhyet asemalaiturit. Jälkikäteisten muutostöiden tekeminen tulee monin verroin kalliimmaksi.

Tarkastuslautakunta näkee tärkeänä, että yritetään aktiivisesti parantaa länsimetron käyttöä ja sen mahdollistavia liityntämahdollisuuksia. Erityisen tärkeää on pitää huolta, että matka-ajat saataisiin mahdollisimman lyhyeksi suhteessa oman auton käyttöön. Muiden keinojen ohella tulisi selvittää mitä mahdollisuuksia on parantaa liityntäpysäköintiä. HSL:llä on koordinoituvastuu liityntäpysäköinnin järjestämisestä. Tarkastuslautakunta toivoo, että HSL tehostaa koordinointia, jotta kaikki liityntäpysäköinnin toteuttajat saataisiin toimimaan. Lisäksi tulisi pohtia, että pitäisikö joillakin alueilla edelleen säilyttää suoria bussiyhteyksiä metron rinnalla.

Esitys yhtymäkokoukselle

Tarkastuslautakunta yhtyy tilintarkastajan lausuntoon ja esittää yhtymäkokoukselle, että vuoden 2018 tilinpäätös hyväksytään ja HSL:n kuntayhtymän taloutta ja hallintoa hoitaneille toimielinten jäsenille ja tehtäväalueiden jäsenille ja tehtäväalueiden johtaville viranhaltijoille myönnetään vastuu-
vapaus tilikaudelta 1.1.-31.12.2018.

Helsingissä 29.4.2019

Ilkka Malmivaara

Eini Aho

Petteri Auvinen

puheenjohtaja

varapuheenjohtaja

jäsen

Hannele Luukkainen

Vesa Virri

jäsen

jäsen

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Talousarvio vuodelle 2020
Taloussuunnitelma vuosille 2021-2022

HSL:n hallitus 29.10.2019

VISIO 2030:

Kestävällä liikkumisella sujuva arki
ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



Tarjoamme houkuttelevan ja tehokkaan
joukkoliikenteen sekä kehitämme yhteistyössä
toimivaa liikkumisen kokonaisuutta.

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja
Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Sisällysluettelo

1	Esipuhe.....	2
1.1	HSL:n tarina.....	4
2	Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2020-2022	6
2.1	Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet.....	6
2.2	Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa.....	8
2.3	Kasvatamme kestäväen liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestäväen liikennepolitiikkaan	10
2.4	Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä.....	12
2.5	Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.....	13
2.6	Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä	15
2.7	Toimintamme laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista.....	17
3	Yleisperustelut.....	18
3.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	18
3.2	Organisaatorakenne ja henkilöstö	20
3.3	Sisäinen valvonta ja riskienhallinta	21
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	22
4.1	Talousarvion sitovuus.....	22
4.2	Toimintatulot	22
4.2.1	Lipputulot.....	23
4.2.2	Kuntaosuudet	24
4.2.3	Muut tulot.....	25
4.3	Toimintamenot	26
4.3.1	Palvelujen ostomenot.....	27
4.3.2	Henkilöstömenot.....	31
4.3.3	Muut toimintamenot.....	32
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut.....	32
5	Investoinnit ja poistot	34

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma

Liite 2: Rahoituslaskelma

Liite 3: Investointiosa

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Liite 5: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

1 Esipuhe

HSL – jo 10 vuotta Helsingin seutua kehittämässä

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä aloitti toimintansa 1.1.2010. HSL:stä on kehittynyt kuluneena kymmenenä toimintavuotena merkittävä Helsingin seudun liikennepoliittinen toimija. Tätä tehtävää olemme toteuttaneet etenkin maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelmilla, joita olemme laatineet yhdessä seudun kuntien ja valtion kanssa. Oma osuutemme suunnitelmassa on ollut liikenne. Näiden pitkäjänteisten suunnitelmien tavoitteena on tehdä Helsingin seudusta elinvoimainen, vähäpäästöinen, houkutteleva ja hyvinvoiva.

HSL:n tilaaman liikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet yhtäjaksoisesti toimintamme alusta lähtien. Vuonna 2010 joukkoliikenteen nousuja tehtiin alueellamme vajaat 327 miljoonaa ja vuonna 2018 jo lähes 390 miljoonaa eli yli miljoona päivässä. Kasvu on osaltaan tarkoittanut sitä, että lipputulokerätyt ja kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain, joten olemme voineet lisätä joukkoliikenteen tarjontaa. Kun HSL aloitti toimintansa, tarjosimme liikennettä noin 10 miljardia paikkakilometriä vuodessa. Vuonna 2018 paikkakilometrejä kirjattiin lähes 14 miljardia.

Kansainvälisessä BEST-tutkimuksessa verrataan useiden Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteen palveluihin. HSL-alue on ollut kyselyssä vuosi vuoden perään vähintään kolmen kärjessä ja useammankin kerran myös ykkösenä. Myös omissa asiakastyytyväisyyskyselyisämme palvelumme ovat saaneet yleensä hyviä arvosanoja. Lähes 90 prosenttia vastaajista on ollut niihin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä.

Vuonna 2012 tapahtui historiallinen käänne, kun joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus suhteessa henkilöautoiluun kääntyi nousuun pääkaupunkiseudun kunnissa. Tätä ennen se oli laskenut 1960-luvulta lähtien. Vuoden 2018 liikkumistutkimus kertoi nousun jatkuneen. Suunta on oikea, mutta toivomme vauhdin olevan nopeampi.

Keväällä 2019 toteutimme suuren hinnoittelu-uudistuksen, kun Helsingin seudun liikenteen vyöhykepohjainen tariffi otettiin käyttöön. Seuraamme tarkasti uudistuksen vaikutuksia ja vastaanottoa. Erityisesti seuraamme asiakkaiden mielipiteitä ja uudistuksen vaikutusta matkustukseen. Kesällä ja syksyllä 2019 toteutamme laajan, lähes 900 000 vastaanottajalle lähetettävän kyselyn, jolla selvitämme asiakkaiden mielipiteitä vyöhykeuudistuksesta. Vyöhykeuudistuksen arvioidaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla ja vastaavasti ajoneuvomatkojen arvioidaan vähenevän. Talousarvioesityksessämme varaudumme TTS-kaudella vyöhykeuudistuksen myötä tapahtuvaan matkustuksen muutokseen ja tarvittaessa lisäliikenteen tilaamiseen.

Meitä odottaa lähivuosina monta suurta hanketta, muun muassa lähijunaliikenteen kilpailuttaminen, bussien runkoverkoston laajentaminen, metron jatko Matinkylästä länteen sekä poikittainen pikaraitioyhteys Raide-Jokeri Helsingistä Espooseen. Runkoverkosto edellyttää hyvin toimivaa liityntälinjastoa, jonka suunnittelussa asiakkaiden kuunteleminen on entistä keskeisempää.

Digitaaliset palvelut kehittyvät jatkuvasti, ja meidän on osattava vastata asiakkaittemme uusiin odotuksiin niin lipunmyynnissä kuin muussa asiakaspalvelussa. Joukkoliikennettä mullistavat tulevaisuudessa mm. robottibussit ja erilaiset sähköisillä alustoilla toimivat kutsuliikenteen palvelut.

HSL haluaa varmistaa seudun asukkaille sujuvan arjen ja tehdä tästä alueesta maailman toimivimman kaupunkiseudun. Nostamme entistäkin selvemmin asiakkaamme ja hänen tarpeensa kaiken tekemämme keskiöön. Samalla teemme aktiivista yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa. Haluamme olla vastuullinen, luotettava ja avoin yhteistyökumppani, joka osallistuu aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalveluiden kehittämiseen.

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

1.1 HSL:n tarina

Perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n strategia toimii lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa ja se ohjaa muutoinkin vahvasti HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. Strategian linjauksia ja tavoitteita toteutetaan toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä talousarviossa. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Strategiaa toteutetaan myös organisaation kehitysprojekteissa sekä vuosittain laadittavissa HSL- ja osastotasoisissa tulostavoitteissa.

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seurantaa. Hallitukselle raportoidaan kolmesti vuodessa osavuosisikatsausten yhteydessä toiminta- ja taloussuunnitelman toteutumisesta (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteessa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin vuositason toteutumisesta.



Kuvio 1: HSL:n strategia 2018-2021

Strategiassa arvoiksemme on tunnistettu neljä tärkeää asiaa: **yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti**. Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat tekemistä strategian suuntaisesti eteenpäin. Arvot ovat työssämme koko ajan läsnä, ne määrittävät käyttäytymistämme, valintoja ja päätöksentekoa arjen työtilanteissa. Tavoitteena on tukea sitä, että yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti tekeminen on jokaiselle työntekijälle luonteva tapa toimia.

Strategiassa on viisi painopistettä: **erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja kestävä talous**, joiden sisältöä ja merkitystä on kuvattu alla.

1. Erinomainen asiakaskokemus

Olemme olemassa asiakkaitamme varten. Palvelumme on korkealaatuista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Painopiste ohjaa kaikkea toimintaamme suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Erinomainen asiakaskokemus sisältää hyödyllisyyden, helppouden, luotettavuuden, yksinkertaisuuden, yhdessä tekemisen sekä kokemuksen siitä, että HSL palvelee tässä hetkessä ja toimii hyvällä asialla.

2. Tehokas runkoverkko

Tehokkaat runkoverkot ja toimiva kaupunkiliikenne tukevat tiiviin ja vetovoimaisen Helsingin seudun kehittämistä. Edistämme liikenteen kokonaistoimivuutta, kustannustehokkuutta ja päästöttömyyttä.

3. Ennakointi ja uudistuminen

Perustamme toimintamme ja kehityksemme monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Huomioimme uuden teknologian mahdollisuudet. Olemme avoimia ja ketteriä, kokeilemme. Emme jumiudu eiliseen tai tähän päivään vaan katsomme aina huomiseen ja ylihuomiseen. Uudistumme yksilö- ja organisaatiotasolla.

4. Aktiivinen yhteistyö

Olemme aktiivinen ja merkittävä liiketeen toimija Suomessa. Toimimme yhteistyössä monien eri tahojen kanssa parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi. Olemme vastuullinen, luotettava ja avoin kumppani seutuyhteistyössä (MAL) ja palveluntuottajien kanssa sekä yhteiskunnassa laajemmin. Osallistumme aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalveluiden kehittämiseen.

5. Kestävä talous

Varmistamme, että joukkoliikenteen rahoitus on ennakoitavaa ja pitkäjänteistä. Palveluidemme houkutteleva ja kilpailukykyinen hinnoittelu varmistaa myyntitulojen kasvun. Toimintamme on kustannustehokasta ja läpinäkyvää.

Me olemme HSL

Helsingin seutu on nyt 1,5 miljoonan asukkaan metropolialue, joka kasvaa ja tiivistyy. Rakennamme yhdessä viihtisää ja hyvinvoivaa kaupunkiseutua, jossa liikkumista tukee vahva joukkoliikenteen runkoverkko. HSL-liikenteessä tehdään yli miljoona matkaa päivässä. Kävely ja pyöräily täydentävät palveluitamme.

Luomme tuleville sukupolville puhdasta elinympäristöä. Joukkoliikenne on osa yhteisöllistä elämäntapaa. Tarjoamme mahdollisuuden kokea rikasta kaupunkielämää sekä säilyttää elävä yhteys ympäröivään luontoon. HSL on kestävä valinta, joka mahdollistaa liikkumisen helposti ja edullisesti. Turvallisessa kaupunkiympäristössämme mahdollisimman moni voi liikkua itsenäisesti. Sujuva arki luodaan yhdessä. Pienilläkin teoilla on merkitystä, kun niitä tehdään miljoona kertaa päivässä.

Tulevaisuuden liikkuminen ja maksaminen on helppoa ja luotettavaa. Kehitämme palveluita yhdessä asiakkaidemme kanssa tietoja ja teknologiaa hyödyntäen. Aktiivisella yhteistyöllä varmistamme seutumme menestyksen ja kestävä talouden.

Ennakoimme tulevaisuuden liikkumistapoja jatkuvasti uudistumalla ja oppimalla. Tavoittelemme aina erinomaista asiakaskokemusta. Lähde mukaan matkalle luomaan maailman toimivinta kaupunkiseutua!

2 Keskeiset strategiset tavoitteet TTS-kaudella 2020-2022

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2020-2022 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen marraskuussa 2018 hyväksymään strategiaan, hyväksytyihin liikennöintisuunnitelmiin, vuoden 2018 tilinpäätöstietoihin, saatavilla oleviin toteumatietoihin vuodelta 2019 sekä alustavaan toiminta- ja taloussuunnitelmaan, josta jäsenkuntien antamat lausunnot käsiteltiin HSL:n hallituksessa lokakuussa 2019.

Keskeisiä TTS-kauden tavoitteitamme ovat:

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,
2. selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
3. kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan,
4. olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä,
5. keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin sekä
6. olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä.

Vuonna 2020 laadimme toimenpideohjelman asiakaskokemuksen kehittämiseksi. Osana toimenpideohjelmaa määrittelemme asiakaskokemuksen kannalta joukkoliikennepalvelun tärkeimmät osa-alueet sekä laadimme näille kehittämistoimenpiteet vuosille 2020-2022.

2.1 Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet

Strategiamme mukaan asiakkaidemme matkustaminen perustuu joukkoliikenteen runkoverkon ja sujuvien liityntäyhteyksien toimivuuteen. Joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat raide- ja bussi-liikenteen runkoyhteydet, jossa liityntäliikenne toimii syöttöyhteytenä runkoyhteyksille. Runkoverkkoyhteydet kuljettavat suuria matkustajamääriä nopeasti keskeisillä yhteysväleillä ja kytkevät Helsingin seudun eri osat toisiinsa. Muut joukkoliikennemuodot täydentävät runkoverkkoa ja tarjoavat runkoverkon ulkopuolelta yhteyksiä runkoverkon piiriin. Joukkoliikenteen runkoverkon verkostomainen rakenne korostaa joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja liikenteen solmupisteiden merkitystä. Solmupisteiden kehittäminen on joukkoliikenteen kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjun luotettavuuden ja palvelutason parantamista.

Laadukas linjastosuunnittelu varmistaa liityntäyhteyksien sujuvuuden

TTS-kaudella haasteita tuovat rakennustyöt useilla keskeisillä solmupisteillä, kuten Leppävaarassa, Herttoniemessä ja Itäkeskuksessa. Rakennustöiden vuoksi kymmenien tuhansien matkustajien päivittäiset matkat voivat vaikeutua, joten on tärkeää, että väliaikaiset ratkaisut toteutetaan laadukkaina ja samalla varmistetaan, että liikenteelle ei tule turhia häiriöitä tai viiveitä, jolloin matkustajille tarjottavan palvelu laatu ei heikkene ja voidaan välttyä ylimääräisiltä liikennöintikustannuksilta.

Linjastosuunnittelussa pyrimme luomaan mahdollisimman houkuttelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen linjaston. Tavoitteemme on varmistaa, että verkoston liityntäyhteydet ovat sujuvia. Keskeistä on lisätä seudun tehokkuutta ja kilpailukykyä hyödyntämällä nykyrakenne täysimääräisesti sekä panostamalla joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sen palvelutasoon. Toimenpiteet tukevat maankäytön kehittämistä MAL 2019 –suunnitelman mukaisilla ensisijaisilla maankäytön kehittämissuunnitelmoilla. Runkoverkkoa kehitetään määrätietoisesti ja pääkaupunkiseudulle on suunnitteilla lukuisia runkolinjoja.

TTS-kaudelle 2020-2022 suunnitellut tärkeimmät muutokset joukkoliikenteen palvelutasossa on kuvattu tarkemmin liitteessä 4.

Liikennesuunnittelussa kehitetään asiakasvuorovaikusta

Kehitämme jatkuvasti liikennesuunnittelun asiakasvuorovaikutusprosesseja. Uusina asioina linjastosuunnitelmissa olemme ottaneet käyttöön asiakastyöpajat ja lisäämme niiden käyttöä jatkossa. Prosessiin kuuluvat mm. blogit ja liikkumiskyselyt sekä asukasillat. Palautteiden louhintaa varten on tehty pilotteja, jotta saamme paremman kokonaiskuvan suunnitelmien mahdollisista ongelmista.

Lähijunaliikenteen kilpailutus ratkaistaan keväällä 2020

Kilpailutettu lähijunaliikenne käynnistyy TTS-kaudella. HSL:n lähijunaliikenteen tarjouspyyntö julkaistiin syyskuussa 2019. Tämän jälkeen tarjoajilla on noin puoli vuotta aikaa valmistella tarjouksensa ja tarjousten jättämisen määräaika on helmikuussa 2020. Tarjoukset arvioidaan keväällä 2020 niin, että päätös voittaneesta operaattorista voidaan tehdä HSL:n hallituksessa keväällä 2020. Tämän jälkeen alkaa muutoksenhaku-aika sekä siirtymäaika, jonka aikana kilpailun voittanut operaattori käynnistää toimintansa. Kilpailutettu liikenne alkaa juhannuksena 2021. Uusi lähijunaliikenteen sopimus tukee HSL:n strategian toteuttamista ja ohjaa nykyistä enemmän operaattorin toimintaa. LVM:n päätös keskeyttää taajamajunaliikenteen kilpailutuksen valmistelu tuo uuden riskitekijän lähijunaliikenteen kilpailutukselle. LVM:n päätöksen yhteydessä lakkautettiin markkinoiden avaamista valmistelleet työryhmät. HSL:n kilpailu saatiin valmisteltua riittävän pitkälle, jotta kilpailu voidaan järjestää, mutta toimintaympäristö on päätöksen johdosta muuttunut merkittävästi.

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
Kehitämme joukkoliikenteen suunnitteluprosessien asiakasvuorovaikutusta	Asiakasvuorovaikutusprosessien kehittyminen. Asiakkaiden osallistuminen suunnitteluprosessiin kaikissa linjastosuunnitelmahankkeissa ja asiakastyöpajoihin osallistuneiden asiakkaiden määrä kasvaa. Saatu asiakaspalautte ja sen vaikutus.	2,81	3,00
	NPS-kysymyksen "HSL kuuntelee minua ja huomioi tarpeeni" asiakasarvosana kasvaa vuosittain ja on TA-kaudella vähintään 3,00.		
Sujuvoitamme liikenteen liityntäyhteyksiä ja vaihtoja	Asiakastytyväisyys liityntäyhteyksiin ja vaihtojen toimivuuteen	3,65	3,75
	NPS-kysymyksen "Joukkoliikennevälineen vaihtaminen sujuu hyvin" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,75.		
Parannamme runko- ja syöttölinjojen palvelutasoa	Asiakastytyväisyys joukkoliikenteen palvelutasoon	3,58	3,65
	NPS-kysymyksen "Reiitit palvelevat minua hyvin" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,65. Runkolinjojen nousijamäärät kasvavat merkittävästi ja runkolinjojen täyttöaste (matk.km/paikkakm) kasvaa.		

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta ja kehitämme sen seuranta	Joukkoliikenteen aikataulunmukaisuus: tavoitteemme on, että keskimäärin 99,80 % aikataulutetuista lähdöistä ajetaan aikataulun mukaan.	99,70 %	99,80 %
	Asiakastytyväisyys poikkeusjärjestelyistä tiedottamiseen paranee.	3,31	3,40
	NPS-kysymyksen "Saan poikkeustilanteissa minua palvelevaa tietoa" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,40.		
	HSL-alueen joukkoliikenteen asiakastytyväisyys kehittyi parempaan suuntaan. Tavoitteemme on, että 84,1 % asiakkaita ovat tyytyväisiä joukkoliikenteeseen.	83,1 %	84,1 %
	Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (ASTY, arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)		

2.2 Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa

Lippujen hinnoittelu

Seuraamme tarkasti huhtikuussa 2019 voimaantulleen vyöhykeuudistuksen vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön ja matkustuskäyttäytymiseen. Lippujen myynti on nopeasti siirtymässä matkakorttimyynnistä digitaalisiin myyntikanaviin. Vyöhykeuudistuksen vaikutusten arvioinnin pohjalta suunnittelemme mahdollisesti tarvittavat tariffin kehittämistarpeet. Asiakkaan näkökulmasta kehitys on kohti yhä helpompaa, sujuvampaa ja yksinkertaisempaa ostamista ja maksamista. Tämä takaa myös asiakaskokemuksen paranemisen. Jatkamme matkustamisen hinnoittelun selkeyttämistä, ja tuotevalikoimia yhdenmukaistetaan eri kanavissa. Lisäksi kehitämme yrityksille suunnattuja lipputuotteita ja myyntikanavia.

Lippujen ostaminen ja maksamisen kehittäminen

Suunnitelmakauden yhtenä painopistealueena on maksamisen kehittäminen. Lipunmyynti kasvaa uusien helppojen myyntikanavien, mobiililipun ja lähimaksamisen ansiosta. Lähimaksaminen on ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista matkustamista. Tavoitteenamme on pilotoida lähimaksua vuonna 2020 ja laajentaa lähimaksu kaikkiin liikennemuotoihin seuraavina vuosina.

Tunnistepohjaisuus mahdollistaa uudenlaiset lipputuotteet ja ominaisuudet. Tunnistepohjaisuuden myötä olemassa olevista kanavista ja tulevista maksukanavista (HSL-sovellus, HSL-kortti, lähimaksu) voidaan siirtyä usean eri taustajärjestelmän ratkaisusta yhteen myyntijärjestelmään, mikä tarjoaa kustannustehokkuutta ja nopeuttaa palveluiden kehittämistä.

Tavoitteemme on helpottaa ja edistää asiointia ja ostamista itsepalvelukanavissa. Digitaalisissa myyntikanavissa on lisäksi mahdollista palvella asiakasta juuri silloin, kun tarve vaatii. Tuomme HSL-sovellukseen uusia lipputuotteita sekä eri asiakasryhmiä palvelevia maksutapoja. Lisäksi sovelluksessa tarjotaan asiakkaalle juuri hänen tilanteeseensa sopivaa informaatiota Reittioppaan tai tiedotteiden avulla. Investoimme TTS-kaudella sovelluksen kehittämiseen noin viisi miljoonaa euroa, joka sisältää uusien lipputuotteiden ja maksutapojen tuomisen sovellukseen sekä taustajärjestelmän toiminnallisuuden kehittämisen. HSL-kortin lataaminen HSL.fi:n kautta mahdollistaa arvon ja kauden ostamisen paikasta ja kellonajasta riippumatta. HSL-kortin lataaminen verkkopalvelussa lanseerataan vuonna 2019 ja nettipalvelun jatkokehitykseen TTS-kaudella varataan noin miljoona euroa.

Suurin maksamiseen ja ostamiseen liittyvä tulevien vuosien hanke on lähimaksamisen tuominen liikennevälineisiin. Hanke on tämän hetken arvion mukaan täysimittaisesti käyttöön otettu vuoden 2022 kuluessa. Lähimaksamisen käyttöönottoon investoimme TTS-kaudella yhteensä noin neljä miljoonaa euroa, mikä sisältää laitteet ja ohjelmistokehityksen. Lähimaksaminen liikennevälineissä tarjoaa turisteille sekä harvemmin joukkoliikennettä käyttäville matkustajille helpon tavan hankkia matkustusoi-keutta. Lisäksi lähimaksaminen mahdollistaa kalliin ja liikennettä hidastavan kuljettajamyynnin päättämisen linja-autoissa.

Maksamisen kehittämisellä on merkittäviä positiivisia vaikutuksia myynti- ja maksukustannusten pienemiseen. Jälleenmyyjille maksettavien myyntipalkkioiden arvioidaan vuonna 2020 laskevan lähes viidellä miljoonalla eurolla vuoteen 2019 verrattuna.

Matkaketjun kokonaisvaltainen hallinta

Haluamme tarjota hyvää palvelua asiakkaille matkaketjun kaikissa vaiheissa. Tarjoamme tulevaisuudessa asiakkaille nykyistä parempia palveluita matkojen ennakoivaan suunnitteluun. Ostamisen helppouden lisäksi matkustajainformaation kehittämisessä kiinnitämme huomiota ennen matkaa, matkan aikana ja häiriötilanteissa tapahtuvaan reaaliaikaiseen ja yksilöityyn tiedottamiseen. Matkakortinlukijoiden ja digitaalisten palveluiden käytön on oltava helppoa, liikennevälineiden vaihtojen sujuvaa ja terminaali-alueiden sekä muiden vaihtopaikkojen asiakkaiden tarpeita palvelevia ja turvallisia.

Oikeanlaisen palvelun tarjoaminen asiakkaille edellyttää asiakkaan tilanteen ja tarpeiden tunnistamista. Toteutamme reaaliaikaisia palveluita, mm. asiakaspalautteen antamiseen ja sen analysointiin.

Seuraamme myös asiakastytyvyyttä säännöllisesti. Asiakastytyvyytutkimusta (ASTY) ja kansainvälistä asukkaiden joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimusta (BEST) tehdään vuosittain kuten myös joukkoliikenteen laatututkimusta (JOLA). HSL on BEST-tutkimuksen puheenjohtaja 2019–2020. TTS-kaudella muutamme asiakastytyvyytutkimuksen tutkimusmenetelmän digitaalseksi HSL:n sovelluksen kautta HSL:n tutkimuspaneelille suunnatuksi kyselyksi. Tutkimuspaneelin teknisiä edellytyksiä valmistellaan tutkimusalanprojektissa, jonka avulla voidaan toteuttaa muitakin digitaalisia tutkimuksia HSL sovelluksen kautta.

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
Selkeytämme lip-pujen tuotevali-koimaa ja hin-noittelua	Asiakastytyväisyys ostamisen helppouteen säilyy hyvällä tasolla.	4,40	4,50
	NPS-kysymyksen "Matkalipun ostaminen on minulle helppoa" asiakasarvio säilyy hyvällä tasolla ja on TA-kaudella vähintään 4,50.		
	Lipunmyynnin kehittyminen. Lipputulot kehittyvät vähintään talousarvion mukaisesti, €	386,7 M€	403,1 M€
Kehitämme HSL-sovellusta, ja muita itsepalve-lukanavia	Asiakastytyväisyys digitaalisiin palvelukanaviin kasvaa.	3,05	3,30
	NPS-kysymyksen "HSL etsii aktiivisesti uusia tapoja palvella minua paremmin" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,30.		
	HSL:n digitaalisten myyntikanavien käyttäjämäärät kasvavat nettilatauksen käyttöönoton myötä TA-kaudella 800 000 käyttäjään.	490 000	800 000
	Digitaalisten myyntikanavien myynnin %-osuus kokonaismyynnistä kasvaa 40 %:iin TA-kaudella.	30,0 %	40,0 %

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
Toteutamme tunnistepohjaisuu-teen perustuvan lähimaksupilotin	Lähimaksamisen käyttöönoton toteutuminen aikataulun mukaan. Tavoitteena lähimaksupilotin aloitus vuoden 2020 aikana.		
Kehitämme reaaliaikaista ja per-sonoitua matkus-tajainformaatiota sekä häiriötiedot-tamista	Asiakastytyväisyys matkustajainformaation saatavuuteen kasvaa. ASTY-kysymyksen "Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla" arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista TA-kaudella on vähintään 81,0 %. HSL-sovelluksen ja Reittioppaan kehitystoimet toteutetaan suunnitelmien mukaisesti	80,3 %	81,0 %

2.3 Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikenne- politiikkaan

Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtämellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtämellä liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. Hyväksytyssä MAL 2019 -suunnitelmassa on osoitettu keinot valtakunnallisen tavoitteen mukaiseen liikenteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähennykseen Helsingin seudulla 50 %:lla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Voimme omilla toimenpiteillämme ohjata Helsingin seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ovat jo sinällään ilmastoteko.

MAL 2019 -suunnitelma koostuu liikenteen osalta monipuolisesta toimenpidejoukosta. Näistä tehokkaimmin päästöjä vähentävät sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän kasvattaminen, tiemaksujärjestelmän käyttöön ottaminen, raskaan liikenteen teknologian investointituki, maankäytön tiivistäminen keskeisille paikoille sekä bussiliikenteen hiilineutraalisuus. Lisäksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan nippu pienempiä mutta tärkeitä keinoja, joista suuri osa toteutuu kuntien ja valtion toimenpitein.

Kestävä liikennepolitiikka

Vaikutamme Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisessä monin tavoin. HSL:n rooli on keskeinen MAL 2019 -suunnitelman toteutuksen edistämässä ja MAL-sopimuksen 2020-2023 aikaansaamisessa ja seurannassa. MAL 2019 -suunnitelman vuoden 2020 yhtenä jatkotoimesta on suunnitella ja arvioida yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa seudulle toteuttamiskelpoinen tiemaksujärjestelmä. Tiemaksujen mahdollisesta käyttöön ottamisesta tehdään selvitysten ja arviointien sekä valtion vastuulla olevan lainsäädännön laatimisen jälkeen päätös erikseen. Jatkamme kaikkien MAL 2019 -suunnitelmassa tunnistettujen päästövähennyskeinojen edistämistä, toteutusvastuiden tarkentamista ja niiden vaikutusten tarkempaa tunnistamista vuosien 2020-2022 aikana. Vuonna 2020 valmistamme seuraavan MAL-suunnitelmakauden MAL 2023 puiteohjelman hyväksyttäväksi ja käynnistämme sekä valmistamme yhteistyössä kuntien ja valtion toimijoiden kanssa MAL 2023 suunnitelman vuonna 2021-2022.

Valvomme Helsingin seudun etua pyrkimällä vaikuttamaan valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja sisältöön. Valmistamme uutta MAL-suunnittelukierrosta ja siinä yhteydessä käymme eri sidosryhmien kanssa lähtökeskusteluja sekä laadimme uuden puiteohjelman suunnittelun siinä tarvittavien selvitysten pohjaksi. Seuraamme MAL-suunnitelman ja -sopimuksen toteutumista ja vaikutamme lausuntojen ja muiden vuorovaikutuskäytäntöjen kautta seudun maankäytön

suunnitteluun maakunnan liiton ja kuntien kaavoissa. Myös maankäyttö- ja rakennuslain uudistusta seuraamme aktiivisesti. Kehitämme omaa vuorovaikutusta ja viestintäämme MAL-asioista ja aktivoimme monikanavaisuutta tavoittamaan eri kohderyhmiä.

HSL-liikenteen päästöt

Tavoitteemme on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä. HSL voi omilla toimenpiteillään ohjata seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Linjoja kilpailutettaessa kasvava määrä kalustosta tulee olemaan sähköbussuja ja samalla dieselkalustolle asetetaan entistä tiukempia ympäristövaatimuksia. Jo voimassa olevissa sopimuksissa vauhditetaan tähteistä ja jätteistä valmistettuihin biopolttoaineisiin siirtymistä ympäristöbonuksen avulla.

Vuonna 2025 sähköbussuja on määrä olla lähes kolmekymmentä prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta. Liikenteen kilpailutuksien myötä TTS-kaudella 2020-2022 liikenteessä tulee aloittamaan n. 230 täyssähköbussia. Sähköbussien onnistunut käyttöönotto edellyttää myös kunnilta ja latauspalvelun tuottajilta kykyä toteuttaa isojen liikenteen aloitusten edellyttämä latausinfrastruktuuri ja sen hallinta poikkeusjärjestelyissä. Sähköbussit tukevat erinomaisesti strategista tavoitettamme lisätä vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. Riskejä sähköbussijärjestelmän laajentamisessa on tunnistettu mm. bussien saatavuuden, kustannusten ja infran rakentamisen osalta. Riskejä pyritään välttämään aktiivisella yhteistyöllä kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa.

Tavoitteemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmillä ympäristöbonusjärjestelmillä saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset (esim. EU:n uusi Clean Vehicle Directive). Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suoraan kintaan, jolloin suoraan hankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi päästöjä alentavista uusien sähköbussien kalustoinvestoinneista.

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä:	Bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa edistämme päästöneutraalisuutta ja tiukennamme dieselkaluston ympäristövaatimuksia hankintasopimuksissa.		
	Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haitta-arvojen kautta (snt/matk-km) lasketut arvot laskevat TA-kaudella.	0,408	0,380
	Kehitämme ja kasvatamme ympäristöbonusjärjestelmää. Ympäristöbonusjärjestelmään käytetään TA-kaudella 3 milj. euroa. Kasvatamme sähköbussien määrää HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta vuosittain siten, että Helsingin seudulla kulkee 400 sähköbussia vuonna 2025.	2,0 M€	3,0 M€
Vaikutamme Helsingin seudun kestäväan kehitykseen.	MAL-sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen sovittu mukaisesti.		
	Toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnitteluun ja arviointiin yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa.		
	Kehitämme kestäväan liikkumisen viestintää ja vuorovaikutusta monikanavaisesti. Kestäväan liikkumisen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) kulkutapaosuus kaikista matkoista Helsingin seudulla kasvaa (tutkimus tehdään muutaman vuoden välein, edellinen tutkimus 2018: 62 %).		

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
	Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL-alueella. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista kasvaa <ul style="list-style-type: none"> Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk) 	76,0 % 21,0 %	77,0 % 21,5 %
	HSL:n kokonaisnousumäärä (nousut) kasvaa noin 2 % nykytasosta TA-kaudella.	396,0 milj. nousua	404,0 milj. nousua

2.4 Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä

Joukkoliikenteen ekosysteemillä tarkoitetaan niiden toimijoiden kokonaisuutta, jotka varmistavat joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisen. Uusien hankkeiden ja liikenteen tarjonnan kehittymisen myötä tulee varmistaa, että ekosysteemi vastaa muuttuvaa markkinatilannetta. Samaan aikaan markkinoiden avaaminen asettaa paineita nykyisen toimintaympäristön muokkaamiselle, jotta liikennettä voidaan järjestää kilpailuneutraalilla tavalla.

Joukkoliikenteen ekosysteemin tarkoituksena on kehittää joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja toimintaympäristöä vastaamaan muuttuvia tarpeita. Tavoitteena on järjestää toimintaympäristö ja taustajärjestelmät niin, että mahdollistetaan toisaalta liikenteen seudullinen kehittäminen ja uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat. Tulevana TTS-kautena on ratkaistava useita merkittäviä vastuukysymyksiä. Toimintaympäristöön tarvitaan myös uusia toimijoita, jotka vastaavat kaluston elinkaaren hallinnasta ja varikkotoimintojen kilpailuneutraalista ja tehokkaasta järjestämisestä markkinoille.

HSL:n roolina on luoda raamit ja tavoitteet joukkoliikenteen ekosysteemin kehittämiseksi ja edistää osaltaan uusien toimijoiden muodostamista.

Uusien varikoiden rakentaminen

Varikot ovat yksi joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksistä. Ilman varikoita kalustoa ei voida huoltaa, eikä liikennettä ajaa. Erityisesti raideliikenteen varikot ovat kriittisiä, koska niiden täytyy sijaita ratojen varsilla ja liikenteen kannaltaärkeissä paikoissa. Raideliikenteen varikoille on vaikeaa löytää sopivia paikkoja rakennetussa ympäristössä. Varikoiden kulkuyhteyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota raideliikenteessä, jotta varikkosiirroilla ei käytetä tarpeettomasti ratakapasiteettia. Esimerkiksi Pisara-rataa koskevassa selvityksessä todetaan, että ilman lähijunaliikenteen uusia varikoita pääradan ja rantaradan varteen Pissararata ei vapauta suunnitellusti kapasiteettia Helsingin ratapihalta, koska Ilmalan varikolta liikennöitäessä liikenne täytyisi aloittaa ja lopettaa ratapihan kautta. Matkustajamäärien kasvaessa HSL-liikenteeseen tarvitaan joka tapauksessa uutta kalustoa raideliikenteeseen. Kalustohankinta ei ole mahdollista ilman varikoita, joilla kalustoa voidaan huoltaa.

Joukkoliikenteen varikoihin liittyvät kysymykset ovat tulevalla TTS-kaudella keskeisiä edistettäviä asioita. Esimerkiksi lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää investointeja kalustoon ja uusia junia ei mahduta huoltamaan Ilmalan varikolla. Tavoitteena onkin saada kaavavaraukset uusille lähijunaliikenteen varikoille ja käynnistää varikoiden tarkempi suunnittelu mahdollisimman pian, jotta uudet varikot voisivat olla käytössä 2020-luvun puolivälissä. Raide-Jokeri on tarkoitus operoida omalta varikoltaan Roihupellosta, mutta lähivuosina on tavoitteena ratkaista myös muiden pikaraitiotiehankkeiden varik-

kotoimintojen järjestäminen. Jokaista pientä kohdetta ei kannata operoida kokonaan omalta varikoltaan, koska se ei ole kustannustehokasta, joten tavoitteena on luoda seudullinen malli varikkotoimintojen järjestämiseen. Metron osalta täytyy ratkaista Sammalvuoren ajoyhteyden haasteet, jotta liikenteen kehittäminen Tapiolan länsipuolella on tulevaisuudessa mahdollista. Bussiliikenteessä tavoitteena on lisätä sähköbussien osuutta, mikä edellyttää myös investointeja latausinfraan. Bussiliikenteen varikkokokonaisuutta on tarpeen suunnitella pitkäjänteisesti osana kilpailutettavien sopimuskohteiden valmistelua.

HSL ei omista eikä ylläpidä varikoita, mutta niiden kustannukset sisältyvät tyypillisesti liikennöintisopimuksiin. Pyrimme yhteistyössä jäsenkuntien kanssa luomaan toimintaympäristön edellytykset uusien varikoiden rakentamiselle ja ottamaan entistä keskeisemmän aseman varikoiden rakentamisen, hankkeiden ja liikenteen hankinnan kokonaisuuden koordinoinnissa. Jäsenkuntien tulee talousarvioissaan ja investointisuunnitelmissaan varautua varikoiden ja sähköbussien latausinfraan rakentamiseen.

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri
Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.	Varikoiden rakentamisen eteneminen suunnitelmien mukaisesti. Olemme mukana käynnistämässä varikoiden tarkemman suunnittelun, jotta uudet varikot voisivat olla käytössä 2020-luvun puolivälissä.
Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen.	Sähköbussien latausinfraan kehittyminen suunnitelmien mukaisesti, jotta Helsingin seudulla kulkisi 400 sähköbussia vuonna 2025.

2.5 Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin

Palveluidemme ja tuotteidemme kehittäminen ja päätöksenteko perustuvat monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Yhdistämällä ajantasainen ja kattava tieto ketteriin toimintamalleihin, kykenemme reagoimaan muutuvaan maailmaan ja asiakkaiden tarpeisiin tehokkaasti.

Tutkimustoiminta luo suuntaa toiminnan kehittämiseksi

Aloitamme vuonna 2020 matkustajatilastoinnin uudistetulla järjestelmällä entistä tarkemman tilastollisen käsittelyn ja helppokäyttöisemmän raportoinnin osalta Matlas-projektin valmistuttua. Nousijamäärätiedot viedään HSL:n tietovarastoon, josta liikennesuunnittelijat voivat hyödyntää tietoja yli kaikkien liikennemuotojen, ajallisesti ja paikallisesti haluamallaan tavalla rajattuna. Tiedot saatetaan samalla aiempaa yhtenäisemmällä ja helppokäyttöisemmällä tavalla sidosryhmiemme ja jäsenkuntiemme käyttöön.

Kehitämme matkustajalaskentalaiteiden ylläpidon prosessia, jotta saavutamme nykyistä korkeammat mittausasteet. Määrittelemme TTS-kaudella tapahtuviin bussiliikenteen kilpailutuksiin matkustajalaskennan vaatimukset. Lisäksi luomme toimintamallit HSL:n mobiilisovelluksesta saatavien matkaketjujen tietojen hyödyntämiseen HSL:n toiminnassa. Näin on mahdollista saada aiempaa tarkempaa tietoa joukkoliikenteessä käytetyistä reiteistä ja vaihtopaikoista. Hyödynnämme myös muista lähteistä, esim. matkapuhelinverkoista, kertyviä tietoaaineistoja.

Vuoden 2020 liikennejärjestelmätutkimusten työt painottuvat 2018 ja 2019 tehtyjen liikkumis- ja liityntäpysäköintitutkimusten ja aineistojen jalostukseen, analysointiin ja raportointiin. Liikkumistutkimusta, liityntäpysäköintitutkimusta ja matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välitöiden liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Ennen–jälkeen tutkimuksissa tarkasteltavia hankkeita ovat kehärata, länsimetro ja vyöhykemalli 2019. Lisäksi tarkastellaan runkobussilinjoja 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti. TTS-kauden lopulla tutkitaan liikkumista satamiin ja lentokentälle.

Teemme syksyllä 2020 lippulajitutkimuksen metrossa, lähijunissa ja uusilla runkolinjoilla 500 ja 510. Jos matkalipuntarkastajien resurssit riittävät, tutkitaan mahdollisesti myös runkolinja 560. Vyöhykeuudistuksen jälkeen on suuri kysyntä saada tietoa, mutta tarkastajalaitteen tilanne ei mahdollista tutkimuksia vielä kevätkaudella. Uuden tarkastajalaitteen käyttöön saanti ja tutkimusohjelmiston valmistuminen siihen viimeistään kesällä ovat edellytykset tutkimusten onnistumiselle. Vuonna 2021 tutkimme ainakin raitiovaunut sekä mahdollisesti myös runkolinjat 550 ja 560.

Joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimuksessa (ASTY) otetaan TTS-kaudella käyttöön digitaalinen tutkimusmenetelmä. Tätä varten rakennetaan digitaalinen tutkimusalusta, jonka toimivuus edellyttää myös HSL-sovelluksen kehitystä, toimivaa viestijärjestelmää ja yhtenäistä asiakastiedon hallintointia, jotta voimme kontrolloida järjestelmän avulla rekrytoitavaa tutkimuspaneelia.

Kansainvälisessä väestötantaan perustuvassa asiakastytyväisyystutkimuksessa eli BEST-tutkimuksessa HSL on puheenjohtaja vuodet 2019–20. Tuomme tutkimuksen tuloksia ja sen yhteydessä kerätyjä kansainvälisiä tunnuslukuja aiempaa helpommin saataville.

Joukkoliikenteen kaluston laatututkimusta (JOLA) jatketaan TTS-kaudella. Sen kytkentää liikennöitsijöiden kannusteisiin kehitetään.

Selvitämme Siuntion ja Tuusulan HSL-jäsenyyden vaikutukset bussiliikenteeseen HSL:n suunnitteleman linjaston käyttöönoton jälkeen. Mobiililippujen yleistymisen lisäksi painetta myös suljetun rahastuksen bussien tutkimiseen ja lähimaksumahdollisuuden yhteydessä on tulossa myös mobiililippujen validointi, jota kautta saisimme lisää dataa. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa arvioimme tarvittaessa.

TTS-kaudella teemme ainakin kerran henkilöautojen matkanopeustutkimus ja päivitetään MAL-barometri. Uusimme Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimuksen (KOTU) TTS-kaudella junaliikenteen kilpailutetun operaattorin aloitettua toimintansa. Vakiinnutamme TTS-kaudella käyttöön myös muita joukkoliikenteen markkinaosuuden (moottoroidusta liikenteestä) arviointimenetelmiä.

Yhteisten tietomallien kehittäminen

Päätösten pohjaksi tarvitaan dataa helpommin ja nopeammin. TTS-kaudella parannamme datan laatua purkamalla päällekkäisyyksiä ja saattamalla datan muotoa yhteneväksi. Esimerkiksi eri liikennevälineiden liikennedata tallennetaan yhteisellä tietomallilla. Tällöin eri aineistot ovat yhdistettävissä ja koneoppimista voidaan hyödyntää tehokkaammin. Pyrimme automatisoimaan manuaalisia ja työläitä prosesseja mm. tekoälyn ja robotiikan avulla. Kokonaisarkkitehtuuryössä kehitämme ydintiedon hallintaa ja järjestelmien kuvaustapoja, joita tuodaan järjestelmäkehityksen käyttöön TTS-kaudella.

Panostamme datan helpompaan saatavuuteen. Keskitetyllä tietovarastolla (HSL DW) pyrimme parantamaan työnteossa ja päätöksenteossa tarvittavien tietojen saatavuutta. Tunnistamme toimintaympäristön muutoksen aiheuttamat riskit datan saatavuudelle ja vaikutamme proaktiivisesti datan saatavuuteen. Panostamme tulevana vuosina myös rajapintatekniologioiden kehittämiseen järjestelmäarkkitehtuurin selkeyttämiseksi ja tiedon saatavuuden parantamiseksi. Samalla rajapintojen kehityksen hallittavuutta parannetaan.

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.	Bussien matkustajalaitteet on uudistettu TTS-kaudella ja bussien liikennevälineiden liikennedatan saatavuus varmistettu.
Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen.	Valmiit toimintamallit matkaketjutiedon hyödyntämiseen on luotu TTS-kaudella.
Rakennamme digitaalisen tutkimusalustan.	Joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimuksessa (ASTY) otetaan TTS-kaudella käyttöön digitaalinen tutkimusmenetelmä. Digitaalinen tutkimusalusta on valmis TTS-kaudella.
Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset.	Tutkimusten aikataulujen pitävyyden ja tulosten analysointi aikataulussa.

2.6 Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä

Globaalit trendit, kuten liikkumisen murros, digitalisaatio ja toimintojen palveluistuminen muuttavat ihmisten käyttäytymistä ja liikkumista myös Helsingin seudulla. Muuttuvassa ja kehittyvässä liikkumisen toimintaympäristössä haluamme olla aktiivinen ja innovatiivinen toimija sekä haluttu yhteistyökumppani.

Uuden liikennepalvelulain tavoitteena on tarjota kansalaisille parempia liikennepalveluita sekä lisätä valinnanvapautta liikennemarkkinoilla. Se myös pyrkii edistämään liikenteen palvelujen digitalisointia ja tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä. Tiedon avaamisella on uudistuksessa keskeinen rooli: se mahdollistaa muun muassa uudenlaisten, eri liikennevälineistä koottujen, sujuvien matkaketjujen tarjoamisen kuluttajille.

Liikennepalveluiden kehittäminen yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa

Kehitämme aktiivisesti palveluitamme mm. HSL-sovelluksessa. Lisäksi toimimme aktiivisena yhteistyökumppanina esim. uusien liikkumis- ja muiden palveluiden tarjoajien sekä MaaS-operaattoreiden kanssa. Konkreettisia esimerkkejä uusista liikennepalveluista ovat mm. kaupunkipyörät, automaattiajoneuvokokeilut, IdeaLab-kilpailun yhteistyömuodot (potkulaudat ja kutsuliikenne) sekä lippuyhteistyö eri toimijoiden kanssa. Toiminnan tavoitteemme on uusien asiakaslähtöisten palveluiden syntyminen ja kehittäminen.

Järjestimme vuonna 2018 avoimen HSL IdeaLab -tarjouskilpailun kestävän liikkumisen palveluiden ja niitä tukevien palveluiden syntymiseksi HSL-alueella ("HSL IdeaLab Contest for New Mobility Services"). Kilpailulla haimme HSL:n palvelutarjontaa täydentäviä tai uudistavia palveluita, jotka vastaavat kehittyviin asiakastarpeisiin taloudellisesti kestäväällä tavalla. IdeaLabin avulla halusimme testata yhteistyön muotoja ja kerryttää ymmärrystä mm. siitä, mikä on HSL:n rooli muuttuvassa toimintaympäristössä sekä mitä palveluita kannattaa itse tuottaa, mitä jättää kaupallisille toimijoille ja mitä tarjota asiakkaille yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

Investoimme IdeaLab-projektin aikana pilotoitaviin kahteen liikkumispalveluun 1 milj. euroa vuosina 2019-2020. Samocat Sharing Oy:n kanssa on käynnistetty asemapohjainen potkulautapalvelu Vuosaarissa. ViaVanin kanssa toteutettava kutsuliikepilotti on käynnistynyt Espoossa syksyllä 2019. Piloteissa on tavoitteena selvittää mm. asiakaskäyttäytymistä ja matkaketjujen toteutumista sekä etenkin kutsuliikennepilotissa on demand –palvelun roolia HSL:n runkolinjastossa. Pilottihankkeiden arvioinnin ja johtopäätökset teemme alkuvuodesta 2020. Tavoitteemme on, että vuoden jälkeen pilotit voivat jatkaa ja laajentaa toimintaansa kannattavina palveluina.

Testaamme myös innovaatiolinjakilpailun seurauksena erilaisia sähköisen liikenteen ratkaisuja normaalissa bussiliikenteessä 2020-2022. Testialustana toimii viisi HSL:n sähköbussia.

TTS-kaudella 2020-2022 uusia liikennepalveluita kehitetään kertyvien kokemusten perusteella osana HSL:n toimintaa.

Uudet palvelut ja HSL:n rooli

Tarjoamme eri toimijoiden hyödynnettäväksi liikennepalvelulain mukaisen avoimen lipunmyyntirajapinnan (ns. OpenMaaS). Myyntirajapinta mahdollistaa kolmansille osapuolille HSL:n kertalippujen ja henkilökohtaisten alennuslippujen hyödyntämisen osana omia palveluitaan.

Olemme jo pitkään olleet edelläkävijä matkustusinformaatiota koskevan avoimen datan tarjoajana (mm. Reittiopas). Pyrimme varmistamaan kattavan matkustustiedon keräämisen ja hyödyntämisen myös tulevaisuudessa.

Selvitämme aktiivisesti liikennealan sekä viranomais- että yksityisten toimijoiden kanssa mahdollisuuksia lisätä yhteistyötä kansallisen Reittioppaan, liikenteen datan ja rajapintojen palvelutuotannossa. TTS-kaudella tavoitellut uudet yhteistyömuodot parantavat kansallista liikenneinformaation saatavuutta, tukevat uusien liikenteen palveluiden kehittymistä ja matkaketjujen syntymistä. Yhteistyömuotoina voivat olla useamman tahon sopimuksellinen yhteistyö tai yhtiötetty palvelutuotanto.

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri	Ennuste 2019	Tavoite-taso 2020
Kehitämme yhteistyömuotoja kaupallisten toimijoiden kanssa.	Palvelutarjoaman kehittyminen ja uusien yhteistyömuotojen syntyminen. HSL on valinnut etenemismallin MaaS-palveluiden markkinassa ja toimii sen mukaisesti.		
Ylläpidämme ja kehitämme avoimia lipunmyyntirajapintoja sekä tarjoamme matkustusinformaatiota monipuolisemmin avoimesti hyödynnettäväksi.	Rajapintojen hyödyntäjien määrä kasvaa TA-kaudella Rajapinnan kautta myytyjen lippujen osuus kasvaa TA-kaudella 2 %:iin.	1 1 % koko- nais- myyn- nistä	5 2 %

2.7 Toimintamme laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista

Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista (osaaminen, tehokkuus, seuranta ja kehittäminen). Toiminta- ja taloussuunnitelmaan sisältyvien varsinaisten strategisten tavoitteiden lisäksi on tärkeää, että HSL:n oman toiminnan tehokkuus varmistaa osaltaan toimintamme laatua. Sujuvilla prosesseilla tuemme tavoitteiden saavuttamista. Kehittämisen näkökulma varmistaa uudistuminen yksilö- ja organisaatiotasolla. Raportoinnin proaktiivinen kehittäminen ja ajantasaisuus varmistavat luotettavaan tietoon perustuvan päätöksenteon.

Toiminnan kehittämisen tavoitteeksi on asetettu toiminnan laadun varmistaminen ja sille seuraavat keskeiset toimenpiteet ja onnistumisen mittarit:

Keskeiset toimenpiteet ja arviointikriteerit tavoitteen saavuttamiseksi:

Toimenpide	Mittari/arviointikriteeri
Kehitämme tuotavuusmäärittelyä ja -laskennan läpinäkyvyyttä.	Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava (ed. vuoden verrattuna). Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %. Nousun hinta laskee vuoden 2019 tasosta tai pysyy samana TA-kaudella (operointikustannukset/nousu). Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta: valtuustokaudella 2017-2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin.
Tuemme uudistamista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä.	Osaamisen kehittyminen. HSL:n strategiset kyvykkyydet ohjaavat osaamisen kehittämisen toimenpiteitä. HSL:n kiinnostavuus työpaikkana, avointen paikkojen hakijoiden määrän kehittyminen. Henkilöstötyytyväisyys, henkilöstökyselyn tulosmittarin kokonaisarvio nousee vuoden 2019 tasosta TA-kaudella.
Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.	Raportoinnin kehittyminen ja ajantasainen raportointi. <ul style="list-style-type: none"> HSL:n hallitukselle raportoidaan kuukausittain talouden kehityksestä. HSL:n taloudesta ja toiminnasta raportoidaan HSL:n hallitukselle kolme kertaa vuodessa osavuosisikatsauksissa. Jäsenkunnille raportoidaan säännöllisesti jäsenkuntien ilmoittamien konserni-/yhteisöraportointiaikataulujen mukaisesti.

3 Yleisperustelut

3.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Helsingin seudulla asuu noin 1,5 miljoonaa ihmistä, josta pääkaupunkiseudun kehyskuntien osuus on noin 0,3 miljoonaa henkeä. Reilu viidesosa koko maan väestöstä asuu pääkaupunkiseudulla. Valta-kunnallisen väestönkasvun hidastumisesta huolimatta koko seudun ja pääkaupunkiseudun kasvu on ollut nykyistä tasoa suurempaa viimeksi vain 1960-luvulla. MAL 2019-suunnitelman lähtökohtana on, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on jo kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

Taloukasvun ennustetaan hidastuvan selvästi nousukauden jälkeen, mutta kotimainen kysyntä ylläpitää kasvua tulevina vuosina. Valtiovarainministeriö arvioi syksyn 2019 katsauksessaan, että Suomen talouden kasvu hidastuu noin prosentin vuosikasvuun tulevina vuosina. Keskipitkällä aikavälillä 2020-2023 taloukasvu jää alle yhden prosentin.

VM:n arvion mukaan taloukasvun hidastuminen ja nimellispalkkojen nousu heikentävät työllisyyden kasvua. Työttömyysasteen aleneminen yhdessä työvoiman kohtaanto-ongelmien kanssa on kiihdyttänyt ansiotason nousua, mikä osaltaan parantaa kotitalouksien ostovoimaa, mutta lisää yritysten kustannuksia. Ansiotason kasvua vauhdittaa hetkellisesti myös julkisen sektorin lomarahojen palautuminen vuonna 2020. Ansiotason nousun odotetaan vähitellen heijastuvan laajemmin hintoihin ja kulutus-kysyntä kasvaa tasaisesti.

Joukkoliikenteen kustannustaso lähti kahden peräkkäisen laskuvuoden 2015-2016 jälkeen uudelleen nousuun vuonna 2017 ja vuonna 2018 kustannustaso nousi keskimäärin 1,4 prosenttia edellisvuodesta. Talousarviossa vuodelle 2019 joukkoliikenteen kustannustason ennakoitiin nousevan keskimäärin jo 2,9 prosenttia, mutta syksyn osavuositarkastuksen mukaan kustannustason nousu jää noin 1,6 prosenttiin. Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2020-2022 on laadittu oletuksella, että kustannustaso nousee maltillisesti nykytason mukaisena ja joukkoliikenteen kustannukset on arvioitu keskimääräiseen 1,5 prosentin kustannustason nousuun perustuen.

HSL:n toimintamenoista 45 % on bussiliikenteestä maksettavia operointikustannuksia. Merkittävin tekijä bussiliikenteen kustannusrakenteessa ovat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset, joiden paino yhteensä on lähes 50 %. On mahdollista, että hyvän taloustilanteen johdosta palkkakustannukset tulevat nousemaan viime vuosien tasoa enemmän. Myös energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus liikennöitsijöille maksettavien korvausten hintakehitykseen. Kysynnän kasvun lisäksi monet muut epävarmuustekijät maailmantaloudessa vaikuttavat raakaöljyn ja öljytuotteiden hintaan. Polttoaineiden hintaan vaikuttavat myös Suomen veropoliittikan toimet.

Juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa yleinen korkotason kehitys. Korkoympäristö on muuttunut kuluvan vuoden aikana perusteellisesti, kun Euroopan keskuspankki ja Yhdysvaltain keskuspankki ovat jälleen alkaneet keventää rahapolitiikkaa ja markkinakorot ovat painuneet nollan alapuolelle. Korkotason odotetaan lähiaikoina nousevan vain maltillisesti.

Talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös HSL:n ja jäsenkuntien talouteen. Julkisen talouden odotetaan vahvistuvan ja tasapainottuvan vuosikymmenen vaihteessa, mutta julkinen talous alkaa kuitenkin

jälleen heikentyä 2020-luvun alkuvuosina, kun sopeutustoimet päättyvät ja talouskasvu hidastuu. Talouskasvu ei riitä kattamaan väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia julkisia menoja. Kuntien taloustilanne voi tulevaisuudessa vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen.

Lähteet: HSL, Helsingin seudun suunnat - Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 3/2019 (17.9.2019), Valtiovarainministeriön taloudellinen katsaus syksy 2019 (7.10.2019).

Joukkoliikenteessä tehtävien nousujen odotetaan kasvavan

Joukkoliikenteessä tehtyjen nousujen kasvu jatkoi vuonna 2018 edelleen yli kolmen prosentin vuosivauhtia ja HSL:n liikenteessä tehtiin yhteensä yli 387 miljoonaa nousua eli yli miljoona nousua vuorokaudessa. Vuoden 2019 nousujen kehitys on jatkanut positiivisella polulla ja vuosienaste vuodelle 2019 ennakoiti noin 396,0 miljoonaa nousua, noin 2,3 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Toiminta- ja taloussuunnitelman 2020-2022 lipunmyyntituloarviot laaditti noin 1,5 prosentin matkustajamäärän kasvuennusteella. Lipunmyynnin odotetaan kasvavan myös uusien helppojen myyntikavien mobiililipun, matkakortin nettilatauksen ja lähimaksamisen ansiosta.

Vyöhykeuudistuksen odotetaan osaltaan lisäävän matkustusta erityisesti B-vyöhykkeellä. HSL tekee syys-marraskuussa 2019 pääkaupunkiseudun kunnissa liikkumistutkimuksen, jossa selvitetään, onko vyöhykkeiden käyttöönotto vaikuttanut kulkutapojen käyttöön ja asuinpaikan valintaan ja onko kuntarajan ylittäviä matkoja tehty enemmän. Tuloksia verrataan syksyn 2018 liikkumistutkimuksen tuloksiin. Tulokset valmistuvat seuraavan toiminta- ja taloussuunnitelman valmisteluun mennessä. Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia seurataan myös muilla tutkimuksilla esim. asiakastyytyväisyyskyselyllä.

Maakuntauudistus ja HSL:n asema

Maakunta- ja sote-uudistus siirtyi edelliseltä hallitukselta Antti Rinteen muodostaman hallituksen työohjelmaan. Sen mukaisesti Suomeen perustettaneen 18 maakuntaa, jotka vastaavat mm. sote-palveluiden järjestämisestä. Pääkaupunkiseudun osalta ryhdyttäneen selvittämään erillisratkaisun mahdollisuutta. Maakunnat saavat vastuulleen myös pelastustoimen ja ensihoidon järjestämisen. Jos nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, ei niiden perusteella näyttäisi tulevan HSL:n tehtäviin muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluu yhdeksän jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa. HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan alueella. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

Järvenpään kaupunginvaltuusto päätti 21.10.2019, että kaupunki liittyy Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän jäseneksi 1.1.2022 lähtien. Tämä toiminta- ja taloussuunnitelma ei sisällä vielä Järvenpään liittymisen kustannus- ja tulovaikutuksia HSL:n talouteen, vaan ne otetaan huomioon seuraavan toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelussa.

3.2 Organisaatorakenne ja henkilöstö

HSL:n johtamisperiaatteet määritellään perussopimuksessa ja hallintosäännössä. Perussopimuksen 8 §:n mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyin strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat. Strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet, joiden toteutumista seurataan vuosittain. Yhtymäkokouksen hyväksymässä hallintosäännössä täsmennetään johtamisrakenteita ja toimivaltaa organisaatiossa.



Kuva 2: HSL:n organisaatiokaavio

HSL:ssä oli vuoden 2019 alkaessa 421 työntekijää. Henkilöstöstä vakituisia oli 89 % ja määräaikaista 11 %. Määräaikaista työntekijöitä tarvitaan erityisesti kausiluontoisesti operatiivisten tutkimusten kenttätöissä ja asiakaspalvelussa.

TTS-kaudella tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Henkilöstömäärässä ei suunnittelukaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Henkilöstökustannukset kasvavat 4,6 % vuoden 2019 ennusteeseen nähden. Muutoksessa on otettu huomioon arvioitu kunta-alan palkkojen yleiskorotus sekä määräaikaisen, kilpailukyky sopimukseen perustuvan lomarahojen vähentämisen päättyminen. Tarvittava työpanos TTS-kaudella on vuositasolla noin 388 htv.

Talon ulkopuolelta ostettavilla palveluilla täydennämme omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää. Omana työnä tehtyä työtä voidaan ulkoistaa, jos se ei ole HSL:n strategian mukaista tekemistä tai jos ulkoistaminen on toiminnan sujumisen ja tehokkuuden kannalta järkevää.

Tavoitteemme on olla kiinnostava työpaikka, joka tarjoaa kehittymismahdollisuuksia ja näköalapaikkoja. Oppimista ja osaamisen kehittymistä vahvistamalla tuemme yksilön ja koko organisaation uudistumista. HSL:n ulkoista työnantajakuvaamme rakennamme tavoitteellisesti. Erityisesti vahvistamme HSL:n roolia digiajan ja kestävä kehityksen tekijöiden työpaikkana.

Kehitämme asiakaspalvelun toimintamallia lähitulevaisuudessa asiakaskokemuksen ja palvelutason parantamiseksi ja samalla tavoittelemme asiakaspalvelutyön mielekkyyttä. Asiakkaiden odotukset HSL:n palveluita kohtaan muuttuvat nopeasti samoin kuin esimerkiksi tavat, joilla he lippunsa hankkivat. HSL:n oma asiakaspalvelu keskitetään vuoden 2020 aikana Helsingin keskustaan.

Tuomme uuden oppimisen ja osaamisen kehittämisen jokaisen työntekijän ja esimiehen arjen työkaluksi. Kehitämme osaamista työssä ja yhdessä työkavereiden, asiakkaiden ja verkostojen kanssa.

Vahvistamme osaamista asiakasyymmärryksessä ja tiedon hyödyntämisessä, digitaalisten palvelujen kehittämisessä, hinnoittelussa, projektiosaamisessa, ostopalvelujen ohjaamisessa ja verkostojen johtamisessa sekä joukkoliikenteen ohjaus- ja taustajärjestelmiin ja sähköiseen liikenteeseen liittyvissä asioissa. Varmistamme strategisen osaamisen suunnittelemalla sitä varten omat toimenpiteet.

Korkeakouluyhteistyötä tiivistämme tarjoamalla harjoittelu- ja opinnäytetyömahdollisuuksia. Asiantuntijuuden kasvua tuemme osaamisen kehittämisspolkujen avulla. Kannustamme henkilöstöämme ottamaan omaehtoisesta opiskelusta vastuuta työelämän perusvalmiuksien ylläpitämisestä.

3.3 Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta liittyvät olennaisesti toisiinsa ja kuuluvat HSL:n hyvään johtamis- ja hallintojärjestelmään. Sisäiseen valvontaan sisältyvät menettelyt ja toimintatavat, joiden avulla merkittävä osa käytännön riskienhallinnasta toteutetaan. HSL:n hallintosäännön 30 §:n mukaisesti kuntayhtymän hallinnon ja talouden valvonta järjestetään niin, että ulkoinen ja sisäinen valvonta yhdessä muodostavat kattavan valvontajärjestelmän. Sisäinen valvonta on osa johtamista ja sisäisen valvonnan järjestämisestä vastaa hallitus. Sisäinen tarkastus on näkyvä osa sisäistä valvontaa. HSL:ssä sisäisen tarkastuksen palvelut ostetaan ulkoiselta palveluntarjoajalta.

Riskienarviointiprosessin tarkoitus on ylläpitää sisäisen valvontajärjestelmän ajantasaisuutta. Siinä analysoidaan toimintaan ja toimintaympäristöön kohdistuvien muutosten vaikutusta kuntayhtymään sekä sen riskeihin ja luodaan hallintakeinot muuttuviin olosuhteisiin sopeutumiseksi. Hyvin toimiva sisäinen valvonta ja riskienhallinta lisäävät toiminnan sekä varainkäytön läpinäkyvyyttä ja siten ylläpitävät kuntayhtymän palveluiden sekä niiden rahoituksen hyväksyttävyyttä.

Riskienhallinta on HSL:ssä yhdistetty turvallisuusasioihin ja niitä koordinoidaan saman tahon toimesta. Riskienhallinnassa pyritään rakenteellisesti samaan järjestelyyn kuin vastaavissa poikkihallinnollisissa toimissa, kuten tietosuojassa ja tietoturvassa. Riskienhallinnan avulla kyetään tunnistamaan ja hyödyntämään myös uusia mahdollisuuksia. Riskienhallinta on jatkuva prosessi, jota sovelletaan läpi koko organisaation ja joka kattaa kaikki kuntayhtymän toiminnot. Riskienhallinta on jatkuvaa ja systemaattista, ja se toteutuu osana toimintaprosesseihin sisällytettyjä käytäntöjä. Riskienhallinta on kiinteä osa johtamista, toiminnan ja talouden suunnittelua, toiminnan ohjausta, laadunhallintaa, tavoiteasetantaa sekä päätöksentekoa.

Hallintosäännön 38 §:n mukaan hallitus vastaa riskien hallinnan järjestämisestä siten, että kuntayhtymän toiminnan olennaiset riskit tunnistetaan ja kuvataan, riskin toteutumisen vaikutukset, toteutumisen todennäköisyys ja mahdollisuudet hallita riskiä arvioidaan. Lisäksi hallitus vahvistaa riskienhallintaa koskevat ohjeet. HSL:n hallitus hyväksyi toukokuussa 2019 kuntayhtymälle päivitetyn riskienhallintapolitiikan, joka astui voimaan 1.6.2019 alkaen. HSL:n riskienhallinnan hallintamallissa määritellään sisäiset vastuut ja toimenpiteet riskienhallinnassa. Riskienhallintapolitiikan perusteella toimitusjohtaja antaa tarkempia ohjeita riskienhallinnan toteuttamisesta.

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

Kuntalain 110 §:n mukaan vuoden loppuun mennessä on hyväksyttävä seuraavaksi kalenterivuodeksi talousarvio ottaen huomioon talouden vastuut ja velvoitteet. Talousarvion hyväksymisen yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Talousarviovuosi on taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi. Talousarvio ja -suunnitelma on laadittava siten, että ne toteuttavat strategiaa ja edellytykset tehtävien hoitamiseen turvataan. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään myös toiminnan ja talouden tavoitteet.

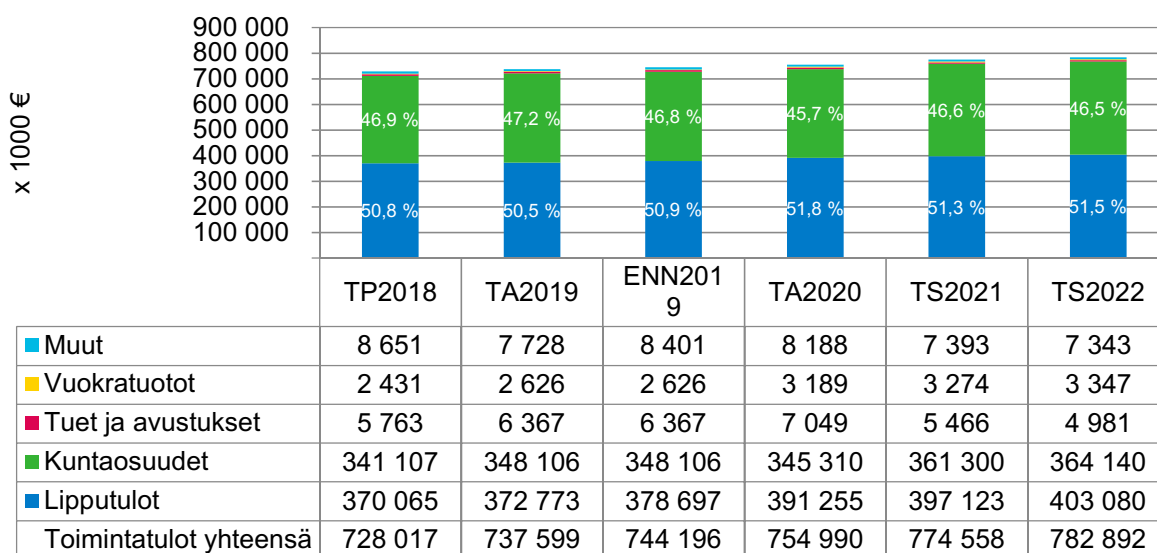
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat erät

	TA2019	TA2020	ERO TA2020/TA2019	
Toimintamenot	754 505 000 €	759 400 000 €	4 895 000 €	0,6 %
Investointimenot	13 690 000 €	22 104 000 €	8 414 000 €	61,5 %
Kuntaosuudet	348 106 000 €	345 310 000 €	-2 796 000 €	-0,8 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2020 ovat yhteensä 755,0 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 4,5 milj. euroa (0,6 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 774,6 milj. euroa vuonna 2021 ja 782,9 milj. euroa vuonna 2022.



Kuvio 1. Toimintatulot 2018-2022

4.2.1 Lipputulot

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otettiin käyttöön huhtikuun lopulla 2019. Lipputulojen talousarvio ja taloussuunnitelmat 2020-2022 perustuvat vuoden 2019 talousarvioon ja touko-elokuun vyöhyketariffin mukaisen toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloennusteeseen vuodelle 2019. Vuodelle 2020 on huomioitu esitetyt hinnannuutokset, hintajousto ja myynnin kasvutavoite. Kokonaisuudessaan vuodelle 2020 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 391,3 milj. euroa. Vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna lipputulot kasvavat 1,2 %. Lipputulot muodostavat 51,8 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2020. Lipputulojen arvioidaan olevan 397,1 milj. euroa vuonna 2021 ja 403,1 milj. euroa vuonna 2022.

Tariffijärjestelmään tullaan tekemään joitakin uusia tuotteita ja ominaisuuksia. Esimerkiksi säästötilauksena hankittavan vuosilipun on arvioitu tuovan 5,2 milj. euron lipputulolisäyksen vuonna 2020.

AB vyöhykkeen liput

AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 256,8 milj. euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 66 %.

BC vyöhykkeen liput

BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 37,5 milj. euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 10 %.

D vyöhykkeen liput

D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 3,1 milj. euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 1 %.

ABC vyöhykkeen liput

ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 68,8 milj. euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 18 %.

CD vyöhykkeen liput

CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 2,7 milj. euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 1 %.

BCD vyöhykkeen liput

BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 3,2 milj. euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 1 %.

ABCD vyöhykkeen liput

ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 19,1 milj. euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on noin 5 %.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2020 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hintojenmuutoksia lukuun ottamatta vyöhykettä CD. Näiden lippujen myynti on vähäistä. Vyöhy-

ketariffiin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös. Omakustannuslaskelmien perusteita tullaan tarkastamaan kevään 2020 aikana.

Yhteenveto lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista vyöhyketariffissa 2020/2019 (ilman alv)

AB	0,0 %
BC	0,0 %
ABC	-8,8 %
CD	-22,6 %
BCD	-19,8 %
D	0,0 %
ABCD	-10,7%
Keskimäärin	-2,4 %

4.2.2 Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputulolla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2020 yhteensä 345,3 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 48,2 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-%) *Tarkemmat kuvaukset kuntaosuuslaskennasta löytyvät liitteestä 5.*

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 lippulajituskimukseen ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

Taulukko 2. Kuntaosuudet ilman edellisten vuosien ylijäämävähennystä kunnittain 2018-2022.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018	197,7	82,3	0,7	47,1	1,2	5,4	2,8	1,8	0,2	339,2
2019 ENN	200,7	90,6	0,9	47,0	2,4	5,8	2,8	1,7	0,4	352,1
2020 TA	205,0	98,3	1,0	49,6	2,6	6,2	2,8	2,8	0,4	368,6
2021 TS	218,4	99,8	1,1	50,4	2,6	6,2	2,9	2,9	0,4	384,5
2022 TS	222,1	99,4	1,0	50,2	2,6	6,0	2,9	2,9	0,3	387,4

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

HSL:n tilinpäätöksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen ylijäämä, huomioiden talousarviossa 2019 suunniteltu ylijäämän käyttö, on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) eränä. HSL laskuttaa kuntaosuudet talousarvion mukaisina, eikä talousarvion ja toteuman välistä erotusta (yli-/alijäämää) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa.

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2018 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2019 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 69,7 milj. euroa. Ylijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2020–2022. Ennusteessa ei jäsenkunnilla ollut kertyneitä alijäämiä.

Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä	Käyttöennuste	Yli-/alijäämäennuste	Jaettuna TTS-vuosille		
	31.12.2018	2019	31.12.2019	2020	2021	2022
Helsinki	37,682	0,454	38,136	12,712	12,712	12,712
Espoo	7,095	7,977	15,072	5,024	5,024	5,024
Kauniainen	0,677	-0,154	0,522	0,174	0,174	0,174
Vantaa	18,514	-9,844	8,670	2,890	2,890	2,890
Kerava	4,238	-0,448	3,790	1,263	1,263	1,263
Kirkkonummi	3,703	-2,751	0,952	0,317	0,317	0,317
Sipoo	0,294	0,081	0,375	0,125	0,125	0,125
Tuusula	1,219	0,913	2,132	0,711	0,711	0,711
Siuntio	0,337	-0,242	0,096	0,032	0,032	0,032
Yhteensä	73,759	-4,013	69,746	23,249	23,249	23,249

4.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2020 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2021 0,8 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,5 milj. euroon vuonna 2022. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista perittävien maksujen pienevän.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2019 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,3 milj. euroa vuonna 2020, joista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 5,6 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotiila- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä yhteensä noin 0,8 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 3,2 milj. euroa ja muita tuloja 1,5 milj. euroa vuonna 2020. VR:ltä perittäviä tarkastustoiminnan korvauksia ei ole budjetoitu vuosille 2021-2022, koska junaliikenteen kilpailutuksen myötä myös tarkastustoiminnan sopimus tulee muuttumaan.

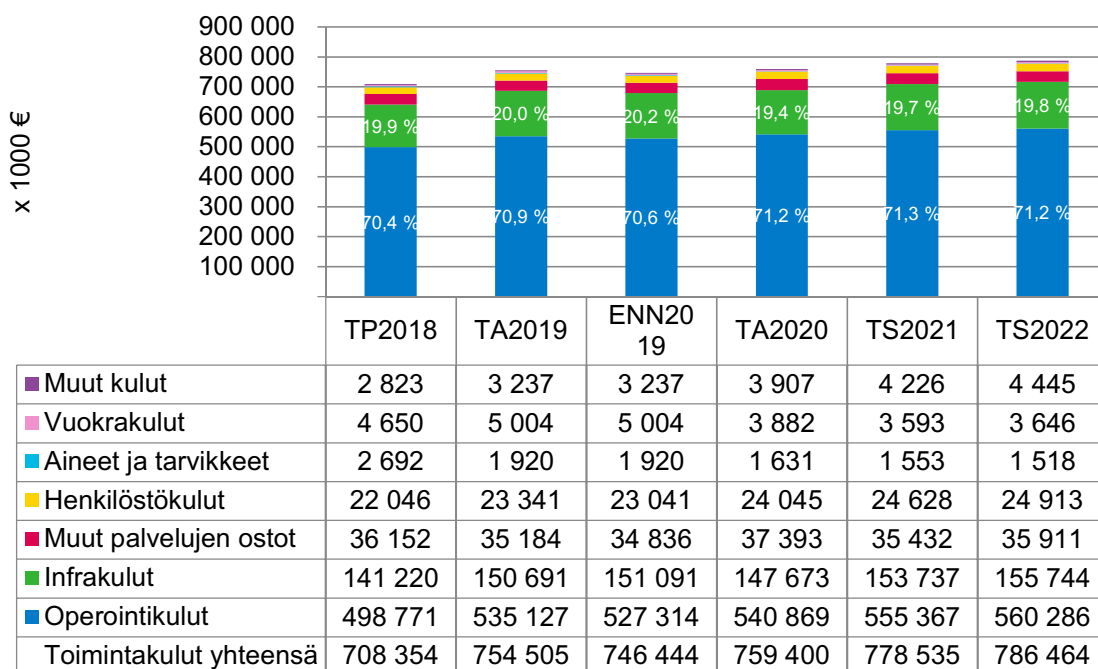
Tuet ja avustukset

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2020–2022. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle on pienentynyt HSL:n toiminnan alkuvuosista reilulla 20 prosentilla, vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 2,2 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät arvioidun 1,5 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2020 ovat yhteensä 759,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2019 ennusteesta 23,4 milj. euroa (3,2 %). Vuonna 2021 toimintamenojen arvioidaan olevan 778,5 milj. euroa ja 786,5 milj. euroa vuonna 2022.



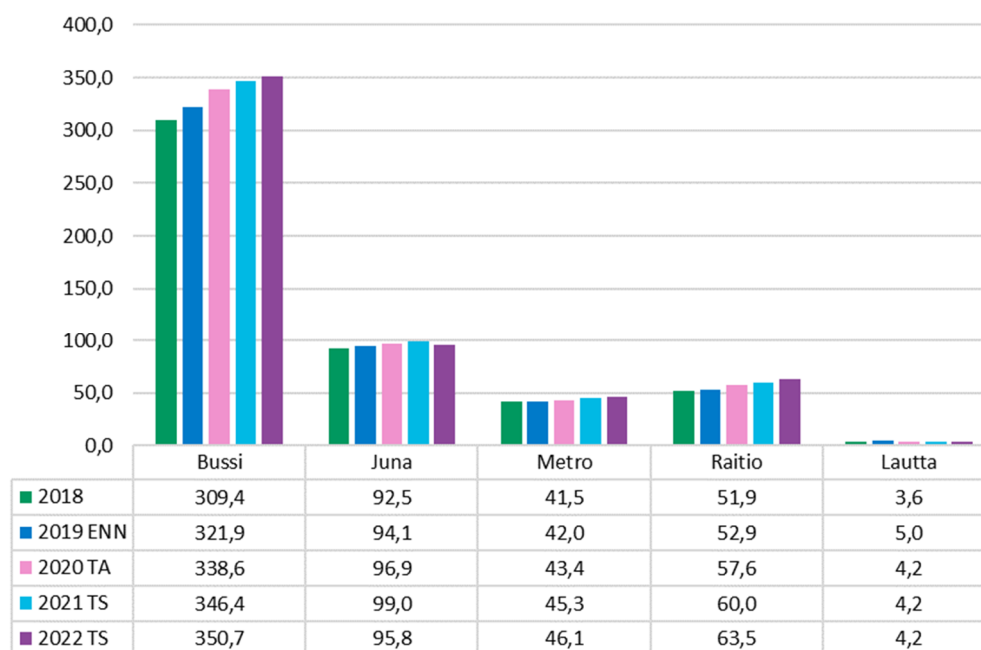
Kuvio 2. Toimintamenot 2018-2022

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2020 ovat yhteensä 725,9 milj. euroa, 95,6 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2021 yhteensä 744,5 milj. euroa ja 751,9 milj. euroa vuonna 2022.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2020 yhteensä 540,9 milj. euroa, joka on 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,5 % edellisvuoden tasosta.



Kuvio 3. Operointikustannukset 2018-2022 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 338,6 milj. euroa vuonna 2020. Kustannustason nousuksi on arvioitu 1,4 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 3,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 346,4 milj. euroa ja 350,7 milj. euroa vuonna 2022. Molemmat vuodet vuoden 2020 hintatasossa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2020 sisältää varauksia lisäliikenteen järjestämiselle vyöhykemallin aiheuttamien matkustajamäärien kasvun takia (1,3 M€), Raide-Jokerin poikkeusjärjestelyn vuoksi (4,5 M€), muiden työmaiden ja liityntälinjojen järjestämiseksi (1,0 M€) ja muiden poikkeustilanteiden hoitamiseksi (1,3 M€). *Tarkemmat kuvaukset poikkeusjärjestelyistä on esitetty liitteessä 4.*

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 43,4 milj. euroa vuonna 2020. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 2,4 %. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 45,3 milj. euroa ja 46,1 milj. euroa vuonna 2022. Ennusteessa varaudutaan Matinkylästä liikennöivän metroliikenteen vuorovälin lisäämiseen ruuhka-aikoina. Ennusteissa on varauduttu lisäksi siihen, että HSL korvaa Sammalvuoren varikon ylläpitokustannukset syksystä 2020 alkaen. Vuosina 2021-2022 kustannukset nousevat myös vanhan metrolinjan peruskorjausten myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2020 olevan 57,6 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 2,1 %. Kustannuksiksi arvioidaan 60,5 milj. euroa vuonna 2021 ja 63,5 milj. euroa vuonna 2022. Vuonna 2020 kustannukset nousevat uusien Artic-vaunujen siirtyessä vähitellen pois takuunalaisesta hinnoittelusta.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2020 olevan 4,2 milj. euroa. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,0 %. Vuonna 2019 operointikustannuksissa varauduttiin laajamittaisiin telakointikustannuksiin. Tästä syystä operointikustannuksien arvioidaan laskevan tulevina vuosina 2021 ja 2022 4,2 milj. euron tasoon.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2020 yhteensä 96,9 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Junaliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,2 %. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuotaja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2021 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 99,0 milj. euroa sekä 95,8 milj. euroa vuonna 2022. Suunnitelmakaudella varaudutaan edelleen vastaamaan mm. vyöhykehinnon myötä kasvavaan kysyntään tihentämällä joidenkin junien vuorovälejä iltaisin ja viikonloppuisin sekä yksittäisillä kalustolisäyksillä ruuhka-aikoihin tai niiden laidoilla. Palvelutasomuutosten kustannusvaikutusten arvioidaan olevan n. 0,3 milj. euroa vuonna 2020 ja n. 0,4 milj. euroa vuosina 2021 ja 2022.

Suunnitelmavuosien 2021-2022 osalta kustannuksiin sisältyy suurta epävarmuutta HSL:n ja VR:n neuvotteleman HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen päättyessä kesäkuussa 2021, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy uuteen kilpailutettavaan sopimukseen. Junaliikenteen operointikustannuksiin on sisällytetty varausta uuden sopimuksen siirtymäkauden lisäkustannuksia varten 2,8 milj. euroa vuodelle 2020, 4,6 milj. euroa vuodelle 2021 ja 2,6 milj. euroa vuodelle 2022.

Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Joukkoliikenteen infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalitulat, liityntäpysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

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 oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijiäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

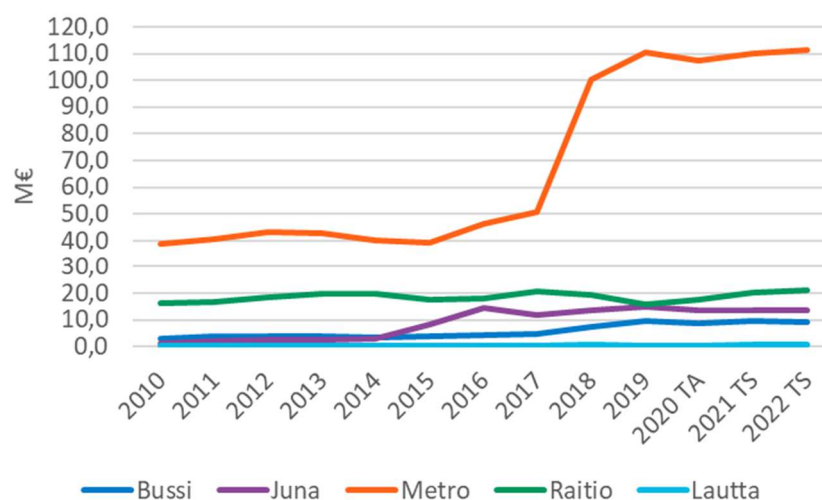
Vuonna 2020 kuntien laskuttavia infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 146,8 milj. euroa. Kuntien inframenot ovat seuraavat:

- Helsingiltä 76,3 milj. euroa
- Espoolta 57,8 milj. euroa
- Vantaalta 12,7 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,03 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espooseen sijoitettavan sähköbussien latausinfran, jonka kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti. Palvelun nettokustannukseksi arvioidaan 0,9 milj. euroa. Kilpailutetun ostopalvelun laskutuksen arvioidaan alkavan vuoden vaihteessa 2019/2020.

Infrakustannukset ovat vuonna 2020 3,1 milj. euroa (2,1 %) pienemmät kuin vuonna 2019, mikä johtuu Helsingin ja Espoon takautuvista tarkennuksista Länsimetron infran laskutukseen. Vuoden 2021 ja 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat pääasiassa raitioliikenteen infrapalveluiden takia.

Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2020 aikaisemmilta vuosilta kertyneen ylijäämän vuoksi. Kauniaisilla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntiollla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa. Kirkkonummen infran hallinto- ja ylläpitokustannusten talousarviota vuodelle 2020 ei ollut saatavilla, joten HSL:n talousarviossa infrapalvelut sisältävät vain infran pääomakustannukset.



Kuvio 4. Infrakustannukset 2010-2022 liikennemuodoittain

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 % vuotuisen rakennusaikainen korko.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan olleet Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infrasopimuksen mukaisesti Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulosten kasvusta kohdistetaan Vantaalle vuosittain suoraan 3,0 milj. euroa.

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat 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 rahoitusosuusien kasvattamiseen. Alla olevassa taulukossa 4 on esitetty arviot valmistuvien hankkeiden vaikutuksista lipun hintoihin. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu (arvioitu korotustarve 11-12 %).

Raide-Jokeri on vaikutusarvioissa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

Taulukko 4: Arviot valmistuvien uusien infrahankkeiden vaikutuksista lipunhintoihin.

Hanke	Investointi M€	Valtion osuus M€ / %	Kuntien osuus, M€		Infrakustannus 1. vuosi Yht. (ml. hallinto + kp), M€	Vaikutus lippujen hintoihin keskimäärin
			Helsinki	Espoo		
Raide-Jokeri	406,4	84	224,0	98,4	15,8	4,1 %
Espoon kaupunkirata Kauklahteen	275,0	50 %		130,7	5,96	2,0 %
Kruunusillat, joukkoliik. osuus	259,0	0 %	259,0		12,90	2,8 %
Länsimetron jatke Kivenlahteen	1 159,0	21 %		949,4	36,3	n. 11 - 12 %

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 37,4 milj. euroa vuonna 2020. Muihin palvelujen ostoon käytetään 35,4 milj. euroa vuonna 2021 ja 35,9 milj. euroa vuonna 2022.

IT-kustannukset sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Suurimmat yksittäiset IT-kustannuserät ovat LIJ-järjestelmän ohjelmistojen ja jatkuvien palveluiden ylläpito sekä kapasiteettipalvelut, joihin käytetään yhteensä noin 7,5 milj. euroa.

Jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan laskevan noin 4,8 milj. eurolla vuodesta 2019 vuoteen 2020, kun uudet kilpailutetut myyntisopimukset tulevat voimaan. Myös uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön laajemmassa mittakaavassa, kun matkakortin nettilataus saadaan käyttöön vuoden 2020 alussa.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2020 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 8,4 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 2,0 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin sekä junaliikenteen kilpailutuksessa tarvittavan ulkopuolisen asiantuntijapalvelun hankintoihin. MAL-jatkotöihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin palveluihin käytetään 1,8 milj. euroa. Lippu- ja informaatiojärjestelmän ylläpidon ulkoistuksiin käytetään noin 1,0 milj. euroa ja erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 1,4 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 2,2 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,9 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Laitteiden huoltopalvelut kasvavat 2,5 milj. euroon, kun lippu- ja informaatiojärjestelmän laitetakuut päättyvät.

Vartiointipalveluihin käytetään 0,9 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,3 milj. euroa vuonna 2020. Tämä ryhmä sisältää mm. toimitiloihin liittyvät palvelut ja henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

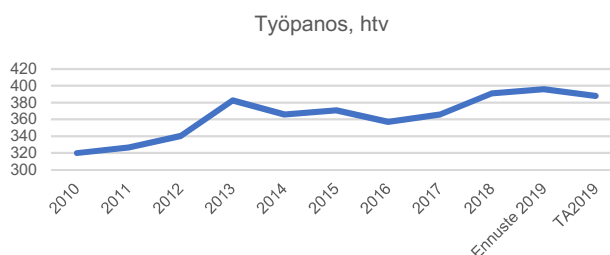
Taulukko 5: Muut palveluostot 2018-2022.

x 1 000 €	TP2018	TA2019	ENN2019	TA2020	Ero TA2020/ENN2019		TS2021	TS2022
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	14 114	13 523	14 955	16 213	1 258	8,4 %	15 711	16 518
Lipunmyyntipalkkiot	7 191	5 800	6 396	1 560	-4 836	-75,6 %	1 500	1 500
Asiantuntijapalvelut	5 507	6 595	5 598	8 441	2 842	50,8 %	7 074	6 459
Laitteiden huoltopalvelut	2 247	2 390	1 891	2 471	579	30,6 %	3 229	3 495
Ilmoitukset ja markkinointi	2 696	2 255	2 641	3 869	1 228	46,5 %	3 070	3 070
Painatukset	708	736	1 286	683	-603	-46,9 %	683	683
Vartiointipalvelut	638	780	580	863	282	48,7 %	927	942
Muut palvelut	3 051	3 106	2 765	3 294	529	19,1 %	3 238	3 245
Muiden palveluiden ostot yhteensä	36 152	35 184	36 114	37 393	1 280	3,5 %	35 432	35 911

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2020, joka on 3,2 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1,1 milj. eurolla (4,6 %). Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 19,7 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,3 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Henkilöstömäärässä ei suunnittelukaudella tapahdu merkittäviä muutoksia, tarvittava työpanos TTS-kaudella on vuositasolla noin 388 htv. Henkilöstömenoissa on otettu huomioon arvioitu kunta-alan palkkojen yleiskorotus sekä määräaikaisen, kilpailukykysovimukseen perustuvan lomarahojen vähentämisen päättyminen.



Kuvio 5. Henkilötyövuosien kehitys 2010-2019

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2020 varattu 1,6 milj. euroa. Vuoden 2021 varaus on 1,6 milj. euroa ja 2022 varaus 1,5 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matkakorttien ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto-hankinnat ym. tarvikkehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2020 ovat 3,9 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbuseista maksettavia leasing-vuokria 0,4 milj. euroa ja kuljettajien sosiaaliloista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa. Vuoden 2021 varaus on 3,5 milj. euroa ja vuoden 2022 varaus 3,6 milj. euroa. HSL:n asiakaspalveluiden yhtenäistämisen oletetaan laskevan hieman vuokrakustannuksia vuonna 2021 vuoteen 2020 verrattuna.

Muut menot vuonna 2020 ovat 3,9 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain noin 2,0 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, jotka ovat TTS-vuosina vähitellen kasvava erä, kun matkalipun myyntiä siirtyy HSL:n omiin myyntikanaviin, joiden maksuvälinekustannukset (mm. korttimaksamisen kustannus) näkyvät kasvavina menoina. Vuodelle 2021 muihin menoihin varataan yhteensä 4,2 milj. euroa ja vuodelle 2022 4,4 milj. euroa.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2020 4,4 milj. euroa alijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton, eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2020. Toiminta- ja taloussuunnitelman rahoituslaskelmaosuudessa on esitetty, että uusien investointien rahoittamiseksi kuntayhtymä tarvitsee pitkäaikaista talousarviolainaa suunnitelmavuosina 2021-2022. Jotta kassatilanne säilyy hallittuna ja kassan riittävyyden tunnusluku kattaa noin kuukauden toiminnan kustannukset, on vuonna 2021 arvioitu tarvittavan talousarviolainaa 23 milj. euroa ja 20 milj. euroa vuonna 2022. Talousarvion rahoituskulut eivät kuitenkaan sisällä vuosien 2021-2022 talousarviolainan kuluja, vaan ne tarkennetaan seuraavan toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä.

Ylimääräisen kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2020 arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa ja säilyvän samalla tasolla vuosina 2021-2022.

Jäsenkunnille maksettavat korkokustannukset

Jäsenkunnille on HSL:n yhtymäkokouksen päätöksen perusteella maksettu korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä (ja laskutettu korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä). Koron laskentaperusteena on ollut tilinpäätösvuoden ensimmäisen ja viimeisen päivän kuntakohtaisen kumulatiivisen yli/alijäämän keskiarvo. Korkona käytetään tilinpäätösvuoden ensimmäisen päivän vuoden euribor-korkoa. Koron määräytymispäivä on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäinen pankkipäivä ja maksupäivä tilinpäätösvuotta seuraavan vuoden kesäkuun 30. päivä.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien keväällä 2019 hyväksymien omistajaohjauksen tavoitteiden mukaan myös jäsenkuntien peruspääomaosuuksille tulee maksaa korkoa vuosina 2019-2021. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022 sisältää varauksen jäsenkunnille maksettaville koroille.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 4,6 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 18,6 milj. euroa.

Tilikauden 2020 alijäämäksi arvioidaan 23,2 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkunnilta laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä. Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 22,1 milj. euroa vuonna 2020, 22,9 milj. euroa vuonna 2021 ja 19,3 milj. euroa vuonna 2022.

Taulukko 6: Investoinnit 2018-2022

	TP2018	TA 2019	TA 2020	TS 2021	TS 2022
Investoinnit yht. €	14 838 444	13 690 000	22 104 000	22 906 000	19 338 000

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui kesäkuussa 2018. Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2020-2022 vielä noin 6,2 milj. euroa.

Tunnistepohjaisen maksamisen kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 6,3 milj. euroa. Tästä 4,4 milj. euroa on suunniteltu käytettävän lähimaksulaitteisiin. Liikennevälineiden kytkin- ja tietoliikennetarkaisuihin 4,0 milj. euroa. Matkustajalaskennan kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä noin 3,1 milj. euroa.

Reittiopasta ja Digitransit ohjelmistoja uudistetaan yhteensä 1,5 milj. eurolla. Liikennöintisovellusten kehittämiseen DevOps –mallilla on varattu 2,0 milj. euroa, HSL.fi –palvelun kehittämiseen 3,5 milj. euroa ja HSL-sovelluksen kehittämiseen noin 5,1 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. OpenMaas -myyntirajapintaan on varattu noin 1,3 milj. euroa.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 31,3 milj. euroa, josta 3,0 milj. euroa Joukkoliikennerekisterin (JORE) kehittämiseen, 0,6 milj. euroa sähköbussihankintoihin ja 5,3 milj. euroa kiinteistön osakkeiden lisähankintaan ja toimitilojen kunnostamiseen.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 18,6 milj. euroa vuonna 2020, 19,1 milj. euroa vuonna 2021 ja 19,5 milj. euroa vuonna 2022. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen LIJ-järjestelmän kehittämiseen. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyt poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Liite 1: Tuloslaskelma

Tuloslaskelma 2018–2022

x 1 000 €	TP	TA	ENN. 2)	TA	ERO TA2020/ENN2019		TS	ERO TS2021/TA2020		TS	ERO TS2022/TS2021	
	2018	2019	2019	2020	€	%	2021	€	%	2022	€	%
Toimintatuotot	728 017	737 599	750 493	754 990	4 497	0,6 %	774 558	19 567	2,6 %	782 892	8 335	1,1 %
Myyntituotot	370 825	373 373	387 484	391 759	4 275	1,1 %	397 573	5 815	1,5 %	403 480	5 907	1,5 %
AB vyöhykkeen lipputulot			166 061	256 832	90 772	54,7 %	260 685	3 852	1,5 %	264 595	3 910	1,5 %
ABC vyöhykkeen lipputulot			49 453	68 792	19 339	39,1 %	69 824	1 032	1,5 %	70 871	1 047	1,5 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot			13 849	19 050	5 201	37,6 %	19 336	286	1,5 %	19 626	290	1,5 %
BC vyöhykkeen lipputulot			24 554	37 480	12 926	52,6 %	38 043	562	1,5 %	38 613	571	1,5 %
BCD vyöhykkeen lipputulot			2 535	3 245	710	28,0 %	3 293	49	1,5 %	3 343	49	1,5 %
CD vyöhykkeen lipputulot			2 143	2 739	597	27,8 %	2 780	41	1,5 %	2 822	42	1,5 %
D vyöhykkeen lipputulot			1 997	3 116	1 119	56,0 %	3 162	47	1,5 %	3 210	47	1,5 %
Seutuliikenteen lipputulot	144 504	372 773	48 301		-48 301	-100,0 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	4 824		1 700		-1 700	-100,0 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	19 955		6 874		-6 874	-100,0 %						
Helsingin sisäiset lipputulot	167 455		56 801		-56 801	-100,0 %						
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	18 233		6 786		-6 786	-100,0 %						
Vantaan sisäiset lipputulot	12 886		4 746		-4 746	-100,0 %						
Keravan , Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot	1 353		604		-604	-100,0 %						
Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot	855		315		-315	-100,0 %						
Lipputulot yhteensä	370 065	372 773	386 718	391 255	4 536	1,2 %	397 123	5 869	1,5 %	403 080	5 957	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	760	600	765	504	-261	-34,1 %	450	-54	-10,7 %	400	-50	-11,1 %
Korvaukset kunnilta	341 107	348 106	348 106	345 310	-2 796	-0,8 %	361 300	15 990	4,6 %	364 140	2 840	0,8 %
Muut myyntitulot	999	918	970	840	-130	-13,4 %		-840	-100,0 %			
Tuet ja avustukset	5 763	6 367	5 372	7 049	1 677	31,2 %	5 466	-1 583	-22,5 %	4 981	-485	-8,9 %
Vuokratuotot	2 431	2 626	2 587	3 189	602	23,3 %	3 274	86	2,7 %	3 347	73	2,2 %
Muut toimintatuotot	6 892	6 210	5 975	6 844	869	14,5 %	6 943	100	1,5 %	6 943		0,0 %

Liite 1: Tuloslaskelma

x 1 000 €	TP	TA	ENN. 2)	TA	ERO TA2020/ENN2019		TS	ERO TS2021/TA2020		TS	ERO TS2022/TS2021	
	2018	2019	2019	2020	€	%	2021	€	%	2022	€	%
Toimintakulut	-708 354	-754 505	-735 985	-759 400	-23 415	3,2 %	-778 535	-19 135	2,5 %	-786 464	-7 929	1,0 %
Henkilöstökulut	-22 046	-23 341	-22 992	-24 045	-1 053	4,6 %	-24 628	-582	2,4 %	-24 913	-286	1,2 %
Palvelujen ostot	-676 143	-721 002	-703 449	-725 935	-22 486	3,2 %	-744 535	-18 601	2,6 %	-751 941	-7 406	1,0 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-309 363	-334 959	-321 858	-338 633	-16 774	5,2 %	-346 401	-7 768	2,3 %	-350 731	-4 330	1,3 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-92 465	-95 199	-94 100	-96 895	-2 795	3,0 %	-99 035	-2 140	2,2 %	-95 791	3 244	-3,3 %
Metroluikenteen operointikustannukset	-41 474	-44 003	-42 032	-43 383	-1 351	3,2 %	-45 323	-1 940	4,5 %	-46 115	-793	1,7 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-51 914	-55 966	-52 891	-57 556	-4 664	8,8 %	-60 458	-2 903	5,0 %	-63 498	-3 040	5,0 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 556	-5 000	-5 000	-4 150	850	-17,0 %	-4 150		0,0 %	-4 150		0,0 %
IdeaLabin operointikustannukset			-686	-252	434	-63,2 %						
Liikenteen operointikustannukset yht.	-498 771	-535 127	-516 568	-540 869	-24 301	4,7 %	-555 367	-14 498	2,7 %	-560 286	-4 919	0,9 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 278	-9 136	-9 212	-8 673	539	-5,8 %	-9 439	-766	8,8 %	-9 303	136	-1,4 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 560	-15 033	-15 033	-13 552	1 481	-9,9 %	-13 530	22	-0,2 %	-13 397	133	-1,0 %
Metroluikenteen infrapalvelut	-100 456	-110 241	-110 241	-107 497	2 745	-2,5 %	-109 852	-2 355	2,2 %	-111 229	-1 377	1,3 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-19 415	-15 880	-15 880	-17 519	-1 639	10,3 %	-20 362	-2 842	16,2 %	-21 274	-912	4,5 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-512	-401	-401	-432	-31	7,7 %	-555	-123	28,5 %	-541	13	-2,4 %
Infrapalvelut yhteensä	-141 220	-150 691	-150 767	-147 673	3 095	-2,1 %	-153 737	-6 064	4,1 %	-155 744	-2 008	1,3 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-36 152	-35 184	-36 114	-37 393	-1 280	3,5 %	-35 432	1 962	-5,2 %	-35 911	-479	1,4 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 692	-1 920	-1 644	-1 631	13	-0,8 %	-1 553	78	-4,8 %	-1 518	35	-2,2 %
Vuokrakulut	-4 650	-5 004	-4 353	-3 882	471	-10,8 %	-3 593	289	-7,4 %	-3 646	-53	1,5 %
Muut kulut	-2 823	-3 237	-3 548	-3 907	-359	10,1 %	-4 226	-318	8,2 %	-4 445	-220	5,2 %
Toimintakate	19 663	-16 906	14 508	-4 410	-18 918	-130,4 %	-3 977	433	-9,8 %	-3 571	406	-10,2 %
Rahoitustuotot ja -kulut	27	-100	31	-220	-252	-801,8 %	-220		0,0 %	-220		0,0 %
Vuosikate	19 691	-17 006	14 539	-4 630	-19 170	-131,8 %	-4 197	433	-9,3 %	-3 792	406	-9,7 %
Poistot	-17 809	-18 844	-18 553	-18 619	-66	0,4 %	-19 052	-433	2,3 %	-19 457	-405	2,1 %
Tilikauden tulos	1 882	-35 850	-4 013	-23 249	-19 236	479,3 %	-23 249		0,0 %	-23 249		
Tilikauden yli-/alijäämä	1 882	-35 850	-4 013	-23 249	-19 236	479,3 %	-23 249		0,0 %	-23 249		

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	102,8 %	97,8 %	102,0 %	99,4 %			99,5 %			99,5 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000€	386 910	389 493	402 388	409 680			413 257			418 752		
- ilman kuntaosuuksia, %	54,6 %	51,6 %	54,7 %	53,9 %			53,1 %			53,2 %		
Toimintakate, %	2,7 %	-2,3 %	1,9 %	-0,6 %			-0,5 %			-0,5 %		
Vuosikate, %	2,7 %	-2,3 %	1,9 %	-0,6 %			-0,5 %			-0,5 %		
Vuosikate / Poistot, %	110,6 %	-90,2 %	78,4 %	-24,9 %			-22,0 %			-19,5 %		

Liite 2: Rahoituslaskelma

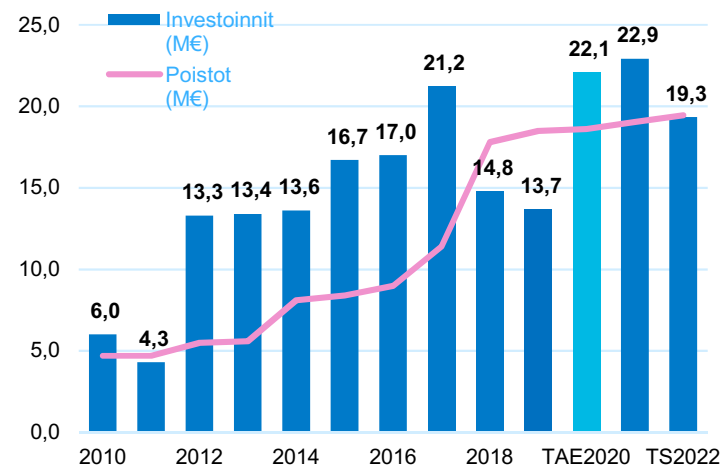
Rahoituslaskelma 2018-2022

1 000 €	TP2018	TA2019	ENN2019	TA2020	TS2021	TS2022
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	19 691	-17 006	-2 247	-4 630	-4 197	-3 792
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-14 838	-13 690	-13 690	-22 104	-22 906	-19 338
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	4 852	-30 696	-15 937	-26 734	-27 103	-23 130
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys					23 000	20 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset	335					
Muut maksuvalmiuden muutokset	-9 405	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	-4 553	-25 696	-10 937	-21 734	897	1 870
Rahavarat 31.12	81 610	55 914	70 673	48 939	49 836	51 706
Rahavarat 1.1	86 163	81 610	81 610	70 673	48 939	49 836
Investointien tulorahoitus %	132,7 %	-124,2 %	-16,4 %	-20,9 %	-18,3 %	-19,6 %
Kassan riittävyys, pv	42,1	27,1	34,6	23,5	23,4	24,0

Liite 3: Suunnitellut investointihankkeet

Suunnitellut investointihankkeet vuosina 2020-2022

INVESTOINTIOSA, €		Poistoaika (tasapoisto)	TA2020	TS2021	TS2022
Aineettomat hyödykkeet					
	Laajat IT-järjestelmät	5 vuotta	10 659 100	12 180 000	11 087 000
	Muut IT-ohjelmistot	3 vuotta	2 661 000	1 871 000	1 101 000
	Muut pitkävaikutteiset menot	5 vuotta	2 350 000	3 000 000	0
Aineelliset hyödykkeet					
	Matkalippujärjestelmän kiinteät laitteet	8 vuotta	708 900	5 100 000	7 100 000
	Liikenneinformaatiolaitteet	5 vuotta	505 000	505 000	0
	Muut koneet ja kalusto	5 vuotta	1 220 000	250 000	50 000
Osakkeet ja osuudet		ei poistoa	4 000 000		
YHTEENSÄ			22 104 000	22 906 000	19 338 000



Investointien ja poistojen kehitys 2010-2022

Liite 3: Suunnitellut investointihankkeet

TTS-kauden suurimmat investoinnit hankkeittain:

Investointihanke	TA2020	TS2021	TA2022	TTS-kausi yhteensä	Kuvaus
Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	3 688 000	1 300 000	1 250 000	6 238 000	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmistojen kehitys.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 700 000	1 700 000	1 700 000	5 100 000	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	2 000 000	3 000 000		5 000 000	Kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvausten maksupostit
Lähimaksulaitteet	0	1 200 000	3 200 000	4 400 000	Lähimaksuominaisuuden ja QR-koodilukijan hankinnat. QR-koodilukija lisätään mobiililipun validointia varten.
Kytkin- ja tietoliikennetarkastus liikennevälineisiin	0	2 000 000	2 000 000	4 000 000	Nykyinen kytkin- ja tietoliikennetarkastus ei ole riittävä. Hankkeessa uudistetaan verkko ja yhteydet ajoneuvoissa, joilla mahdollistetaan matkustajalaskennan sekä lähimaksulaitteiden tarpeet.
KOY:n osakkeiden lisäys	4 000 000			4 000 000	Varaus KOY:n osakkeiden lisäykseen.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980 000	980 000	1 500 000	3 460 000	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
Matkustajalaskennan tavat	0	1 500 000	1 500 000	3 000 000	Laskentalaitteiden hankinta.
JOE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100 000	1 100 000	450 000	2 650 000	Joukkoliikennerekisterin kokonaisuudistus
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	650 000	650 000	650 000	1 950 000	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän (BULLTI2), Transitlog- ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatioajapintojen kehittäminen. Lisäksi TransitData sekä karttapalveluiden kehitys
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	700 000	700 000	500 000	1 900 000	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy kanssa.
Reittipias 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	500 000	500 000	500 000	1 500 000	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
Myyntirajapinta MaaS	520 000	390 000	390 000	1 300 000	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-operaattoreille.
Integraatoratkaisun kehittäminen	396 000	396 000	396 000	1 188 000	Integraatioalustan toiminnallisuutta kehitetään edelleen volyymin lisääntyessä ja tarpeiden tiukentuessa.
HSL kortti	350 000	250 000	230 000	830 000	Matkakortin nettilatauspalvelun kehittäminen.
Toimitilojen remontointi	1 170 000	90 000	50 000	1 310 000	Kiinteistön kunnossapitoraportin mukaiset toimenpiteet ja asiakaspalvelutilojen remontti.
Sähköiset näytöt – TFT	300 000	300 000	0	600 000	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
Sähköbussien osto	400 000	160 000		560 000	Sähköbussien lunastus. Yhteensä 3 sähköbussia (2019), 5 sähköbussia (2020) ja 2 sähköbussia (2021) leasingsovimusten päättyessä.
D365 Customer Engagement (MS CRM)	250 000	250 000	50 000	550 000	Jatkokehitetään HSL:n asiakashallinnan (CRM) ratkaisua lisäämällä uusia toiminnallisuuksia kuten viestipalvelu, tunnistepohjaisuus ja asiakasportaali.
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu (+Matkustajadata DW)	200 000	150 000	150 000	500 000	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Yhtenäinen Asiakashallinta	250 000	200 000	50 000	500 000	Yhtenäinen asiakashallinnan projektilla luodaan kyvykkyyttä asiakastietojen hallinnan kautta vastata liiketoiminnan tarpeisiin ja varmistaa lakien toiminnalle asettamien vaatimusten toteutuminen
TS-kauden uudet projektit		4 000 000	4 000 000	8 000 000	Varaus tuleviin projekteihin, jotka tarkentuvat TTS-kaudella.
Muut hankkeet	2 950 000	2 090 000	772 000	5 812 000	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvon TTS-kaudella alle 0,5 M€.
Investointihankkeet yhteensä	22 104 000	22 906 000	19 338 000	64 348 000	

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

METROLIIKENNE

Metroliiikenteen osalta varaudutaan jatkamaan toinen Tapiolaan päättyvistä vuoroista Matinkylään ruuhka-aikana. TTS-kaudella suunnitellaan myös Länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelma, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleistä.

Muutokset vuonna 2020

Parannetaan metroliiikenteen täsmällisyyttä sunnuntaisin lisäämällä kiertoa yksi juna päiväaikaan. Lisätään hieman tarjontaa varhain aamulla arkisin ja lauantaisin sekä lauantai-aamupäivinä ja jatketaan metroliiikennettä Matinkylästä Vuosaareen yhdellä vuorolla iltaisin. Muutos toteutettiin jo syksyllä 2019.

Kustannusmuutos:
+ 95 000 € vuositasolla

Varaudutaan tihentämään metroliiikennettä arki- ja lauantai-iltaisin n. klo 20-21 sekä aikaistamaan sunnuntai-aamujen liikenteen aloitusta n. 20 minuutilla.

Kustannusmuutos:
+ 85 000 € vuonna 2020 ja 220 000 € vuositasolla

Arki- ja lauantai-iltaisin tihennetyn metroliiikenteen myötä varaudutaan tihentämään myös bussien osalta metron liityntäliikennettä n. klo 20-21.

Kustannusmuutos:
+ 135 000 € vuonna 2020 ja 350 000 € vuositasolla

Varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnottelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla osa Tapiolaan päättyvistä lähdoista Matinkylään ruuhka-aikoina.

Kustannusmuutos:
+ 300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Varaudutaan lisäämään metroliiikenteen tarjontaa arjen ruuhka-aikojen laidoilla jatkamalla aamuruuhkan liikennettä idästä 15 minuuttia nykyistä pitempään ja aloittamalla iltaruuhkan liikenne lännestä 15 min nykyistä aiemmin.

Kustannusmuutos:
+ 32 000 € vuonna 2021 ja + 70 000 € vuositasolla

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

LÄHIJUNALIIKENNE

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan vastaamaan kasvavaan kysyntään tihentämällä A-junan talviliikenteen vuoroväli syksystä 2020 alkaen 20 minuuttiin lauantaisin klo 10-19. Myös arkisin liikennöidään 20 minuutin vuorovälillä klo 19 asti.

Kustannusmuutos:

+ 25 000 € vuonna 2020

+ 65 000 € vuositasolla

Tihennetään kehäradan junien talviliikenteen vuoroväliä syksystä 2020 alkaen sunnuntaisin 10 minuuttiin I-junilla klo 10-19 ja P-junilla klo 11-21. Lisäksi kehäradan junilla ja K-junilla aloitetaan 15 minuutin vuorovälillä liikennöiminen sunnuntaisin noin klo 8.30 alkaen.

Kustannusmuutos:

+ 70 000 € vuonna 2020

+ 195 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Parannetaan palvelutasoa tihentämällä A-junan talviliikenteen vuoroväli syksystä 2021 alkaen 10 minuuttiin arkipäivisin klo 9-15.

Kustannusmuutos:

+ 140 000 € vuonna 2021

+ 270 000 € vuositasolla

Varaudutaan vastaamaan kasvavaan kysyntään ja parannetaan palvelutasoa tihentämällä A-junan talviliikenteen vuoroväli syksystä 2021 alkaen 20 minuuttiin sunnuntaisin klo 11-19. Lisäksi A-junien liikennöinti aloitetaan sunnuntaisin jo noin klo 9 alkaen, jolloin yksittäisiä aamupäivän L-junia voidaan muuttaa U-juniksi.

Kustannusmuutos:

+ 25 000 € vuonna 2021

+ 50 000 € vuositasolla

Kesäliikenteessä ajetaan alustavien suunnitelmien mukaan kesästä 2021 alkaen harvennetuilla vuoroväleillä seuraavasti:

A-junat arkisin (klo 6-19) 20 min vuorovälillä

A-junat la-su (klo 10-19) 30 min vuorovälillä

I-junat la-su (klo 10-19) 15 min vuorovälillä

P-junat la-su (klo 10-21) 15 min vuorovälillä

K-junat la-su (klo 10-19) 15 min vuorovälillä

Riittävän kapasiteetin varmistamiseksi liikennöidään A-junat ruuhka-aikaan, kehäradan I- ja P-junat lauantaisin ja sunnuntaisin sekä tarvittaessa K-junat lauantaisin päiväliikenteessä kahdella junayksiköllä.

Kesäliikenteen osalta suunnitelmat ja kustannusvaikutukset tarkentuvat myöhemmin vuoden 2021 talousarvion ja liikennöintisuunnitelman 2021-2022 laatimisen yhteydessä.

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Muutokset vuonna 2022

Varaudutaan vastaamaan kasvavaan kysyntään lisäämällä yksittäisiin kehäradan juniin tai K-juniin kolmannet junayksiköt talviliikenteessä syksystä 2022 alusta alkaen.

Kustannusmuutos:

+ 20 000 € vuonna 2022

+ 45 000 € vuositasolla

RAITIOLIIKENNE

Raitioliikennepalvelu varaudutaan ulottamaan Eiranrantaan ja Ilmalaan vuonna 2021 valmistuvien raitajatkaiden käyttöönoton myötä. Lisäksi linjasto täydentyy TTS-kaudella vaiheittain Jätkäsaassa ja Pasilassa käyttöönotettavien uusien rataosuuksien myötä. Merkittävää on myös Hämeentien peruskorjauksen valmistuminen vuoden 2020 syysliikenteen alkuun mennessä ja sen myötä raitiolinjaston palautuminen normaaliksi.

Muutokset vuonna 2020

Hämeentien perusparannus

Linjat 1 ja 8 palaavat normaaliरेiteilleen Hämeentien perusparannuksen siirtyessä seuraavaan vaiheeseen. Hämeentietä kulkevat raitiolinjat 6, 6T ja 7 liikennöivät Sörnäisiin poikkeusreittejä Kallion läpi Hämeentien sijasta. Poikkeusreitit ovat voimassa syysliikenteen 2020 alkuun asti.

Kustannusmuutokset:

+ 60 000 (linja 6/T) ja 100 000 € (linja 7) vuonna 2020.

Linjat 2 ja 7 erilleen Pasilassa

Linjojen 2 ja 7 reitit muuttuvat Pasilassa kesäliikenteen alussa ja linjat erotetaan vaunukierroltaan toisistaan. Linjan 7 päätepysäkki siirtyy Pasilan asemalla Ratapihantien puolelle. Linja 2 kiertää Pasilan sillalta Itä-Pasilan rataosuuden vastapäivään. Linjan 2 pohjoinen päätepysäkki on Pasilan sillan joukkoliikenneterminaalissa lännen suuntaan.

Kustannusmuutokset:

+ 90 000 vuonna 2020 ja + 160 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto

Varaudutaan Hernesaaren raitioliikenteen 1. vaiheen liikenteen aloittamiseen osuudella Hietalahti - Eiranranta. Muutos koskee linjaa 6.

Kustannusmuutokset:

+200 000 € vuonna 2021 ja +580 000 € vuositasolla.

Linjan 6T lakkauttaminen

Linja 6T lakkautetaan Hernesaaren 1. vaiheen raitioliikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:

-120 000 € vuonna 2021 ja -340 000 € vuositasolla.

Atlantinkadun raitiotien valmistuminen

Varaudutaan linjan 9 reitin jatkamiseen Saukonpaadesta Länsiterminaalille T2:lle valmistuvaa Atlantinkadun rataa pitkin.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 9 +140 000 vuonna 2021 ja +360 000 € vuositasolla

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Ilmalan raitiotie

Varaudutaan Ilmalan raitiotien käyttöönottoon. Muutos koskee linjaa 9, jonka reitti pitenee Pasilan asemalta Ilmalantorille.

Kustannusmuutokset:

+390 000 € vuonna 2021 ja +1 100 000 € vuosittain

Poikkeusreitit

Vuodelle 2021 alkavaksi on aikataulutettu laajoja raitioliikenteen poikkeusreittejä aiheuttavia katuverkon perusparannustöitä. Näitä ovat Runeberginkatu välillä Töölöntori - Mannerheimintie, Caloniuksenkatu sekä Helsinginkatu välillä Sturenkatu – Fleminginkatu. Työmaiden aiheuttamat poikkeusreitit, niiden laajuus sekä kustannukset selviävät jatkosuunnittelussa. Kustannusarvioita tarkennetaan keväällä 2020 tehtävässä Toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2021-2023.

Muutokset vuonna 2022

Pasilan ratamuutokset ja linjan 7 jatke Meilahden sairaalle

Varaudutaan jatkamaan linjaa 7 Pasilan asemalta Meilahden sairaalalle rakennettavan kääntöpaikan myötä. Jatkeen edellytyksenä on Pasilaan rakentuvat uudet rataosuudet Ratamestarinkadulla, Asemapäällikönkadulla ja Pasilankadulla. Muutokset koskee linjoja 2, 7 ja 9.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 2 - 90 000 € vuonna 2022 ja -250 000 € vuosittain

Linjalla 7 +270 000 € vuonna 2022 ja +800 000 € vuosittain

Linjalla 9 -20 000 € vuonna 2022 ja -50 000 € vuosittain

Jätkäsaaren linjaston täydentyminen

Varaudutaan ottamaan Bunkkerin edustan kääntöpaikka käyttöön. Linja 8 jatketaan Saukonpaadesta Atlantinkadun rataa pitkin Länsiterminaalille ja edelleen Bunkkerin edustalle. Myös linja 9 jatketaan Länsiterminaalilta T2:lta uudelle kääntöpaikalle.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 8 + 270 000 € vuonna 2022 ja + 680 000 € vuosittain

Linjalla 9 +170 000 € vuonna 2022 ja +420 000 € vuosittain

LAUTTALIIKENNE

Ei suunniteltuja muutoksia.

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

BUSSILIIKENNE

Bussiliikenteen osalta merkittävimmät kustannusvaikutukset kohdistuvat varautumiseen hankkeista ja työmaista johtuviin poikkeusjärjestelyihin. Raide-Jokerin rakennustöiden suurimmat vaikutukset kohdistuvat linjaan 550, mutta paikallisten rakennustöiden vaikutukset voivat säteillä laajasti muuhun linjastoon.

Talousarviossa varaudutaan myös vyöhykeuudistuksen myötä tapahtuvaan matkustuksen muutoksiin ja lisäliikenteen tilaamiseen tarvittaessa.

HANKKEIDEN JA TYÖMAIDEN AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET SEKÄ LISÄLIIKENTEN JÄRJESTÄMINEN

Muutokset vuonna 2020

Vyöhykemallin aiheuttamiin muutoksiin varautuminen

Varaudutaan lisäämään liikennettä vyöhykemallin aiheuttamien matkustajamäärien kasvun vuoksi erityisesti säteittäisille sekä poikittaisille seutulinjolle.

Seutu, poikittaisliikenne + 300 000 €

Seutu, Espoon suunta + 500 000 €

Seutu, Vantaan suunta + 500 000 €

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäinen liikenne: +1 600 000 €

Espoon sisäinen liikenne: +175 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +1 875 000 €

Seutu, Espoon suunta: +550 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +330 000 €

Yhteensä: +4 530 000 €

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen ja raitiotien rakentamisesta Laajasalossa.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 190 000 € vuonna 2020 ja + 300 000 € vuositasolla

Varauvat lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliiikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustusesopimusten vuosibudjettia.

Raitioliikenne: +25 000 €

Metroliikenne: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Muutokset vuonna 2021

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2021:

Helsingin sisäinen liikenne: +2 000 000 €

Espoon sisäinen liikenne: +200 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +2 700 000 €

Seutu, Espoon suunta: +400 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +350 000 €

Yhteensä: +5 650 000 €

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliiin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B. Kustannuslaskelmassa on huomioitu, että Turuntien väliaikaiseen terminaaliiin tulee sähköbussien latausasema ja linjat 203, 214, 215 ja 227 ladataan siellä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+8 ap / arki, +5 ap / la ja +3 ap / su

Espoon sisäinen +1 810 000€ / vuodessa

Itäkeskuksen terminaalien rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaaliiin liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 93, 93K, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-843).

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€

Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen ja raitiotien rakentamisesta Laajasalossa.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuositasolla

Metron siltatyömaiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan korvaamaan osa metroluikenteestä busseilla n. viikon ajan kesällä 2021 metrosiltojen korjauksen aikana.

- 230 000 € metron liikennöintikorvaukset

+ 770 000€ korvaava bussiliikenne idän suuntaan

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliiikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

Raitioliikenne: +25 000 €

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Metroliikenne: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Muutokset vuonna 2022**Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt**

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2022:

Helsingin sisäinen liikenne: +2 100 000 €

Espoon sisäinen liikenne: +200 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +2 000 000 €

Seutu, Espoon suunta: +1 050 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +800 000 €

Yhteensä: +6 150 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaisten järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B. Kustannuslaskelmassa on huomioitu, että Turuntien väliaikaiseen terminaaliin tulee sähköbussien latausasema ja linjat 203, 214, 215 ja 227 ladataan siellä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+8 ap / arki, +5 ap / la ja +3 ap / su

Espoon sisäinen +1 810 000€ / vuodessa

Itäkeskuksen terminaalien rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaaliin liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 93, 93K, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-843).

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen ja raitiotien rakentamisesta Laajasalossa.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen rakentamisesta Herttoniemessä.

Työmaan bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 800 000 € vuonna 2022 ja + 1 200 000 € vuositasolla

Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 1 000 000 € vuonna 2022 ja + 1 500 000 € vuositasolla

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliiikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

Raitioliikenne: +25 000 €

Metroliikenne: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Linjat 50 Sompasaari-Pasila-Pajamäki ja 59 Sompasaari-Pasila-Maunula

Linjojen 50 ja 59 päätepysäkki siirretään Sompasaareen alkuvuodesta 2020, kun alueen katuverkko ja tilapäinen kääntöpaikka on bussiliikenteen edellyttämässä kunnossa.

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Kustannusvaikutus: linjojen reitti pitenee 0,5 km suuntaansa ja ma-pe yksi ruuhka-auto muuttuu ajoajan pitenemisen takia kokopäiväautoksi.
+90 000 € vuositasona

Linja 88 Herttoniemi – Kaitalahti

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannassa tihentämällä ruuhka-ajan vuoroväliä 1.1.2020 alkaen.

+ 2 ap / arki
+ 175 000 € vuonna 2020 ja vuositasona

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila

Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2020 alkaen yksi auto sekä lauantai- että sunnuntailiikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Lisäksi lauantai-ajassa vuorovälin tihentämistä ajankohta aikaisuu noin puolella tunnilla.

+ 1 ap / la
+ 1 ap / su
+ 20 000€ vuonna 2020 ja 40 000 € vuositasona

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Arabia–Kumpula–Pasila–Meilahti

Linjan 506 arjen keskipäivän vuoroväli tihennetään 20 minuutista 15 minuuttiin vuoden 2020 alussa. Muutoksella parannetaan Metropolia ammattikorkeakoulun uuden Myllypuron kampuksen yhteyksiä. Lisäksi muutoksella mahdollistetaan linjojen 57, 78 ja 506 parempi tahdistus Viikin alueella sekä linjojen 69 ja 506 tahdistaminen osuudella Koskelantie–Nordenskiöldinkatu.

+ 90 000 € vuonna 2020 ja vuositasona

Muutokset vuonna 2021

Linja 79 Herttoniemi – Puistola

Varaudutaan lisäämään tarjontaa linjalla hiljaiseen aikaan ja yhtenäistämään vuorovälejä muun linjaston kanssa.

+ 21 000 € vuonna 2021 ja 55 000 € vuositasona

Linjat 84, 87 ja 88 Herttoniemi – Gunillankallio/Haakoninlahti/Kaitalahti

Varaudutaan lisäämään tarjontaa vastaamaan Kruunuvuorenrannan kasvaviin asukasmääriin perustamalla linja 87 Herttoniemi – Haakoninlahti. Linjojen 84 ja 88 vuorovälejä muutetaan samalla aikataulujen tasavälisyyden parantamiseksi.

+ 185 000 € vuonna 2021 ja 460 000 € vuositasona

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila

Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2020 alkaen yksi auto arkiliikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 50 000€ vuonna 2021 ja 99 000 € vuositasona

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma

Varaudutaan Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisiin linjastomuutoksiin syksystä 2021 alkaen.

Helsingin sisäinen liikenne: - 440 000 € vuonna 2021 ja - 1 100 000 € vuositasolla

Poikittaiset seutulinjat: + 1 040 000 € vuonna 2021 ja + 2 600 000 € vuositasolla

Espoon suunnan seutulinjat: - 200 000 € vuonna 2021 ja - 500 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Kruunuvuorenrannan alueen kasvu

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki

+ 80 000 € vuonna 2022 ja + 175 000 € vuositasolla

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2020****Kauklahti-Saunalahti alueen kasvu**

Varaudutaan uuden linjan perustamiseen Kauklahti-Saunalahti –alueelle asukasmäärän kasvun vuoksi.

Kustannusvaikutus 620 000 € vuonna 2020 ja 1 600 000 € vuositasolla

Linja 437 Martinlaakso – Perusmäki

Varaudutaan syysliikenteestä alkaen arkipäivien ruuhka-aikoina liikennöivän linjan 437 liikennöintiajan laajentamiseen maanantaista lauantaihin klo 6-21 väliselle ajalle. Muutoksella parannetaan Perusmäen ja Niipperin uusien asuinalueiden palvelutaso sekä niiden yhteydet Kehäradalle. Muutoksen toteutuksesta päätetään myöhemmin matkustajamäärien perusteella.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / lauantai

+64 000 € vuonna 2020 ja +166 000 € vuositasolla

Linjat 531/B Tiistilä - Matinkylä(M) - Olari /– Espoon keskus – Jorvi ja 542 Soukka – Espoonlahti – Espoon keskus – Jorvi

Varaudutaan lisäämään talvikauden sunnuntailiikenteeseen vuoden 2020 syysliikenteestä alkaen yksi autopäivä kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset

+ 1 ap / sunnuntai

+14 000 € vuonna 2020 ja +30 000 € vuositasolla

Linja 553 Hakunila–Malmi–Maunula–Leppävaara

Kasvaneiden ajoaikojen takia lisätään talvikauden arkiliikenteeseen yksi ruuhka-auto sekä viikonloppuliikenteeseen tunteja syksystä 2019 alkaen. Kesän sunnuntailiikenteeseen lisätään yksi auto, kuten talviliikenteeseen on tehty jo aiemmin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset

+ 1 ap / talviarki

+ 1 ap / kesäsunnuntai

+ 75 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2021**Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti****Linja 118B Tapiola-Suurpelto**

Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskukseen vuoden 2021 alussa, kun Kuuriniitty-Suurpelto –joukkoliikennedyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikennedyhteyden kautta.

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki / la / su

+580 000 € vuonna 2021 ja +580 000 € vuositasolla

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila

Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila

Harvennetaan linjojen 134 ja 136 arjen ruuhka-aikojen vuoroväliä 10 minuutista 15 minuuttiin molemmilla linjoilla linjojen 118 ja 118B reittimuutoksesta johtuvan kysynnän vähenemisen myötä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-380 000 € vuonna 2021 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara-Kauniainen-Espoon keskus-Tuomarila

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa esitetty pisto Kuurinniityn linjalle 224 poistuu, kun Suurpellon ja Kuurinniityn välinen joukkoliikenneyhteys valmistuu ja linja 118 siirtyy kulkemaan uutta katuosuutta pitkin. Linja 118 tarjoavat palvelun Kuurinniityn ja Espoon keskuksen välille.

Kustannusmuutokset:

-140 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti

Linjan 111 reitti siirretään poikkeusreitille Djupsundsbackenin alueen rakennustöiden alkaessa ja Hylkeenpyytäjätien yhteyden katketessa. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

+300 000 € vuonna 2022 ja +300 000 € vuositasolla

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2020****Ruskeasannan alueen seutuliikenteen palvelutason parannus**

Varaudutaan Ruskeasannan aluetta palvelevien seutulinjoiden palvelutason parantamiseen viikonloppuliikenteessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 2 ap / lauantai ja sunnuntai

+ 85 000 € vuonna 2020 ja + 217 000 € vuositasolla

Linja 562 Mellunmäki – Tikkurila – Aviapolis

Tihennetään linjan 562 sunnuntailiikenteen vuoroväliä 15 minuutista 10 minuuttiin kehäradan sunnuntailiikenteen vuorovälin tihentymisen myötä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+4 ap / sunnuntai

+ 160 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021**Lahdenväylän suunnan linjasto**

Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista (linjat 711, 721 ja 731) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alusta 2021. Muutos on sidoksissa Ojangan uuden bussivarikon valmistumiseen. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen yöliikennettä. Linjastomuutoksen yhteydessä lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennöintisuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella. Muutos on kustannusneutraali.

Mikäli linjoja 711, 721 ja 731 ei voida päättää Kalasatamaan alueen rakentumisen keskeneräisyyden vuoksi, jatketaan linjoja väliaikaisesti Hakaniemeen ja/tai Rautatientorille terminaalikapasiteetin reuna- ehtojen perusteella. Tässä tapauksessa liikennöinnin vuosikustannus kasvaa 300 000 – 550 000 € päätepysäkistä riippuen. Mahdollista kustannuslisäystä ei ole huomioitu toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2021 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajojohde Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / la, +1 ap / kesäarki

+47 000 € vuonna 2021 ja +145 000 € vuositasolla

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

Linja 39N Asema-aukio - Töölö - Munkkiniemi - Konala - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2021 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 4.3.2014 § 34) mukaisesti, kun ajojyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutosta

+11 000 € vuonna 2021 ja +28 000 € vuositasolla

Linja 570 Mellunkylä – Tikkurila – Lentokenttä

Linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja siirretään linjan päätepysäkki Aviapoliksesta lentokentälle.

Varaudutaan tihentämään vuoroväliä ruuhka-aikoina 10 minuutista 8 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+5 ap / arki, +1 ap / la ja +1 ap / su

+ 310 000 € vuonna 2021 ja +800 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sektorin palvelutason parantaminen

Varaudutaan kehittämään Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien bussiliikenteen tarjontaa sekä poikittaisia yhteyksiä ja liityntäliikennettä juna-asemille. Muutoksilla reagoidaan kehittyvän maankäytön sekä vyöhykeuudistuksen synnyttämään kysynnän kasvuun.

+ 4 ap / arki, + 3 ap / la-su

+ 500 000 € vuonna 2022 ja + 1 400 000 € vuositasolla

Kivistön alueen rakentuminen

Varaudutaan Kivistön alueen asukasmäärän kasvuun lisäämällä alueen liikennöintiin yksi auto arkena ja viikonloppuna.

+ 1 ap / arki, la, su

+ 130 000€ vuonna 2022 ja +330 000€ vuositasolla

Aviapolis-alueen rakentuminen

Varaudutaan Aviapolis-alueen sekä Tuusulanväylän sektorin palvelutason parantamiseen maankäytön kehittyessä.

+2 ap / ma-su

+ 200 000€ vuonna 2022 ja +600 000€ vuositasolla

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2020****Linja 972 Korso - Alikeraava - Kerava**

Parannetaan Alikeraavan työpaikka-alueen palvelutasoa tihentämällä linjan 972 vuoroväli ruuhka-ajoina ja päiväliikenteessä 30 minuuttiin.

1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Varaudutaan maankäytön kehittymiseen sekä matkustajamäärien kasvuun yhdellä lisäautolla ruuhka-ajan liikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Varaudutaan maankäytön kehittymiseen sekä matkustajamäärien kasvuun yhdellä lisäautolla ruuhka-ajan liikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan parantamaan ruuhka-ajan ulkopuolista palvelutasoa vuoden 2020 syysliikenteen alusta.

Kustannusmuutos:

+ 30 000 € vuonna 2020 ja 75 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2020**

Linjojen 785 ja 985 reitit pidennetään syysliikenteen 2019 alusta alkaen liikennöintisuunnitelmasta 2019-2020 ja TTS 2019:sta poiketen Nikkilän kartanon alueelle, jonne toteutetaan uusi kääntöpaikka.

Kustannusvaikutus:
+155 000 € vuositasona

Linjoja 785-788 liikennöidään TTS 2019:sta poiketen edelleen myös lauantaisin ja sunnuntaisin, jolloin Nikkilästä säilyy liityntälinjan 985 ohella myös vaihdoton yhteys Helsinkiin viikonloppuisin kahden tunnin vuorovälillä.

Liikenne järjestetään joko linjalla 785K Rautatientori-Nikkilä tai linjoilla 787K Rautatientori-Nikkilä-Pornainen ja 788K Rautatientori-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo. Toimivalta linjojen jatkojen mahdollisesta säilymisestä Nikkilästä Pornaisiin ja Porvooseen on Uudenmaan ELY-keskuksella, joka myös vastaa jatko-osuuksien liikennöintikustannuksista.

Kustannusvaikutus (HSL:n osuus Rautatientori-Nikkilä):
+110 000 € vuositasona

Linjan 842 (Itäkeskus-Söderkulla-Eriksnäs) muutetaan kulkemaan Uudelta Porvoontieltä Eriksnäsielle uutta Työpaikkakatua pitkin. Reittimuutoksen jälkeen linja palvelee paremmin uutta työpaikka-aluetta.

Sipoonlahden koulun Opintien toimipiste poistuu käytöstä, jolloin syysliikenteen 2020 alusta alkaen linjan 994 pisto Opintien terminaaliin voidaan lakkauttaa ja linja 992 (Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä) alkaa tehdä piston Miilin terminaalin kautta Opintien terminaalin sijaan.

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Muutokset vuonna 2021

Varaudutaan perustamaan syysliikenteen 2021 alusta alkaen uusi linja Söderkullan Miilin terminaalista Taasjärvelle, joka liikennöi arkisin ruuhka-aikaan tunnin vuorovälillä. Taasjärven linja voidaan vaihtoehtoisesti yhdistää linjojen 993 ja 995 kanssa.

Liikenteen aloittaminen edellyttää, että tarvittavat katujen ja pysäkkien parannustoimenpiteet Tasbyn tiellä on toteutettu.

Kustannusmuutokset:
+50 000 € vuonna 2021 ja +100 000 € vuositasona.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2020**

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2020****Rykmentinpuiston ja Paijalan joukkoliikennetarjonta**

Perustetaan Rykmentinpuiston uutta asuinalueita palvelemaan kesäliikennekauden alusta uusi linja välille Paijala - Hyrylä - Rykmentinpuisto - Kerava. Linja parantaa samalla Paijalan alueen joukkoliikennetarjontaa, jossa nykyinen tarjonta jää alle palvelutasomäärityksen. Linjaa liikennöidään joka päivä 60 minuutin vuorovälillä, niin että yhdessä linjan 971 kanssa Rykmentinpuistossa on ruuhka-aikoina 30 min vuoroväli.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-su

+160 000 € vuonna 2020 ja +370 000 € vuositasolla

Tuusulan sisäisten linjojen päiväliikenteen kehittäminen

Varaudutaan Tuusulan sisäisten linjojen 964, 965 ja 966 liikennöintiäaikojen laajentamiseen myös päiväliikenteeseen syysliikenteestä alkaen. Selvitetään myös Riihikalliota palvelevan linjan 961B päiväjän liikenteen parantamista. Muutoksella parannetaan kunnan sisäisiä asiointiyhteyksiä.

Kustannusmuutokset:

1 ap / ma-su

+40 000 € vuonna 2020 ja +100 000 € vuositasolla

Tuusulan bussiliikenteen palvelutason parantaminen

Varaudutaan kunnan lausunnon mukaisesti parantamaan bussiliikenteen palvelutasoa sekä kunnan sisäisen liikenteen, että seutuliikenteen osalta.

+ 150 000€ vuonna 2020 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2021**Linja 641 Tikkurila - Leinelä - Hyrylä - Kerava**

Varaudutaan tihentämään linjan 641 lauantailiikenteen vuoroväli 20 minuuttiin elokuusta alkaen osana Vantaan Lahdenväylän linjastosuunnitelman käyttöönottoa. Vuorovälin tihennys mahdollistaa linjan tahdistamisen Vantaan sisäisen linjan 631 kanssa ja on osa Lahdenväylän linjastouudistuksen kokonaisuutta. Muutos parantaa liityntäyhteyksiä Tuusulasta Kehäradalle ja Keravan asemalle.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 24 000 € vuonna 2021 ja +60 000 € vuositasolla

Linjat 964 Hyrylä - Rusutjärvi, 965 Hyrylä - Jokela ja 966 Terrisuo - Vanhakylä - Jokela

Varaudutaan Tuusulan sisäisen liikenteen kehittämiseen lisäämällä yksi auto pääosin koululaisia ja pohjois-Tuusulaa palvelevien linjojen liikennöintikokonaisuuteen. Muutoksella parannetaan kunnan

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset

sisäisiä yhteyksiä sekä oppilaiden mahdollisuuksia kulkea koulumatkat joukkoliikenteellä koulukuljetusten sijaan. Myös Jokelan alueen syöttöliikenteen kehittämistä tutkitaan. Liikennöinnin tarkempi määrittely tehdään yhdessä kunnan kanssa.

1 ap / arki

+80 000 € vuonna 2021 ja +175 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Linja 967 Jokela - Linjamäki - Kellokoski

Varaudutaan linjan liikennöintiaikojen laajentamiseen arkisin myös päivä- ja iltaliikenteeseen nykyisen sopimuskauden päättyessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+15 000 € vuonna 2022 ja +40 000 € vuositasolla

Kuntaosuudet 2020

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ilman ymp.bonusta	301,103	110,252	2,260	88,620	10,279	11,693	4,894	7,230	0,899	537,229
- Ympäristöbonus	1,685	0,775	0,010	0,503	0,009	0,011	0,003	0,003	0,000	3,000
Yhteensä	302,787	111,027	2,271	89,123	10,288	11,704	4,897	7,233	0,899	540,229
%-jakautuma	56,0 %	20,6 %	0,4 %	16,5 %	1,9 %	2,2 %	0,9 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-7,244	-2,057	-0,048	-1,816	-0,169	-0,273	-0,088	-0,149	-0,011	-11,856
Henkilöstökulut	15,235	4,136	0,096	3,423	0,312	0,450	0,145	0,227	0,021	24,045
Palvelujen ostot	24,870	6,354	0,148	4,757	0,420	0,472	0,156	0,189	0,028	37,393
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1,082	0,277	0,006	0,209	0,019	0,021	0,007	0,009	0,001	1,631
Muut toimintakulut	4,202	1,168	0,027	1,002	0,092	0,142	0,046	0,075	0,006	6,762
Rahoitustuotot ja -kulut	0,148	0,037	0,001	0,027	0,002	0,003	0,001	0,001	0,000	0,220
Poistot	11,890	3,438	0,072	2,533	0,186	0,226	0,083	0,085	0,012	18,525
Yhteensä	50,183	13,354	0,303	10,134	0,863	1,040	0,350	0,438	0,057	76,721
%-jakautuma	65,4 %	17,4 %	0,4 %	13,2 %	1,1 %	1,4 %	0,5 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	76,951	52,252	0,357	14,657	0,806	1,920	0,333	0,310	0,086	147,673
%-jakautuma	52,1 %	35,4 %	0,2 %	9,9 %	0,5 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	429,921	176,633	2,931	113,915	11,957	14,665	5,579	7,981	1,042	764,623
%-jakautuma	56,2 %	23,1 %	0,4 %	14,9 %	1,6 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	222,590	77,331	1,875	63,502	9,241	8,365	2,683	5,030	0,637	391,255
%-jakautuma	56,9 %	19,8 %	0,5 %	16,2 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	207,331	99,303	1,055	50,413	2,715	6,299	2,896	2,951	0,405	373,368
%-jakautuma	55,5 %	26,6 %	0,3 %	13,5 %	0,7 %	1,7 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
- ed. vuosien yli-/alijäämä	12,712	5,024	0,174	2,890	1,263	0,317	0,125	0,711	0,032	23,249
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,379	1,041	0,035	0,837	0,133	0,144	0,076	0,142	0,023	4,810
Yhteensä	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059
%-jakautuma	53,8 %	21,6 %	0,7 %	13,3 %	5,0 %	1,6 %	0,7 %	3,0 %	0,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	192,240	93,237	0,846	46,685	1,319	5,838	2,695	2,099	0,350	345,310
%-jakautuma	55,7 %	27,0 %	0,2 %	13,5 %	0,4 %	1,7 %	0,8 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	44,7 %	52,8 %	28,9 %	41,0 %	11,0 %	39,8 %	48,3 %	26,3 %	33,6 %	45,2 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 TA ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	373,369
2019 TA	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
Erotus	-9,988	-2,675	0,051	-2,552	-0,334	0,033	-0,022	-0,001	0,111	-15,378

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TA ja 2019 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059
2019 TA	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TA	192,240	93,237	0,846	46,685	1,319	5,838	2,695	2,099	0,350	345,310
2019 TA	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
Erotus	-8,902	-5,326	0,148	9,546	-0,588	2,838	-0,142	-0,560	0,189	-2,796

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TA	204,952	98,262	1,020	49,576	2,582	6,155	2,820	2,809	0,382	368,558
Subventio% kunnittain	47,7 %	55,6 %	34,8 %	43,5 %	21,6 %	42,0 %	50,5 %	35,2 %	36,7 %	48,2 %

Kuntaosuudet 2021

A. Kustannukset kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- Ilman ymp.bonusta	310,818	114,229	2,328	90,060	10,437	11,836	4,953	7,341	0,898	552,900
- Ympäristöbonus	1,683	0,784	0,010	0,496	0,009	0,011	0,003	0,003	0,000	3,000
Yhteensä	312,501	115,013	2,339	90,555	10,446	11,846	4,956	7,344	0,899	555,900
%-jakautuma	56,2 %	20,7 %	0,4 %	16,3 %	1,9 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,797	-1,903	-0,044	-1,658	-0,153	-0,241	-0,077	-0,130	-0,010	-11,014
Henkilöstökulut	15,664	4,228	0,098	3,480	0,316	0,449	0,145	0,226	0,021	24,628
Palvelujen ostot	23,573	6,019	0,140	4,504	0,398	0,446	0,147	0,179	0,026	35,432
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1,031	0,264	0,006	0,198	0,018	0,020	0,007	0,008	0,001	1,553
Muut toimintakulut	4,465	1,226	0,029	1,038	0,095	0,142	0,046	0,074	0,006	7,122
Rahoitustuotot ja -kulut	0,148	0,037	0,001	0,027	0,002	0,003	0,001	0,001	0,000	0,220
Poistot	12,146	3,503	0,074	2,580	0,190	0,231	0,084	0,087	0,012	18,906
Yhteensä	50,230	13,374	0,303	10,170	0,866	1,049	0,352	0,444	0,057	76,846
%-jakautuma	65,4 %	17,4 %	0,4 %	13,2 %	1,1 %	1,4 %	0,5 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	83,964	50,985	0,366	14,899	0,847	1,906	0,357	0,327	0,087	153,737
%-jakautuma	54,6 %	33,2 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	446,696	179,371	3,008	115,624	12,159	14,801	5,665	8,116	1,042	786,483
%-jakautuma	56,8 %	22,8 %	0,4 %	14,7 %	1,5 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	225,944	78,504	1,904	64,425	9,380	8,491	2,724	5,105	0,646	397,123
%-jakautuma	56,9 %	19,8 %	0,5 %	16,2 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	220,752	100,868	1,104	51,199	2,779	6,310	2,941	3,010	0,396	389,359
%-jakautuma	56,7 %	25,9 %	0,3 %	13,1 %	0,7 %	1,6 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	12,712	5,024	0,174	2,890	1,263	0,317	0,125	0,711	0,032	23,249
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,379	1,041	0,035	0,837	0,133	0,144	0,076	0,142	0,023	4,810
Yhteensä	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059
%-jakautuma	53,8 %	21,6 %	0,7 %	13,3 %	5,0 %	1,6 %	0,7 %	3,0 %	0,2 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	205,661	94,803	0,895	47,472	1,382	5,849	2,740	2,157	0,341	361,300
%-jakautuma	56,9 %	26,2 %	0,2 %	13,1 %	0,4 %	1,6 %	0,8 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	46,0 %	52,9 %	29,8 %	41,1 %	11,4 %	39,5 %	48,4 %	26,6 %	32,7 %	45,9 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 TA ja 2020 TAE, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	220,751	100,868	1,103	51,200	2,779	6,311	2,941	3,010	0,396	389,359
2019 TA	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
Erotus	3,431	-1,109	0,099	-1,764	-0,271	0,045	0,022	0,058	0,102	0,612

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TA ja 2020 TAE

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059
2019 TA	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	205,661	94,803	0,895	47,472	1,382	5,849	2,740	2,157	0,341	361,300
2019 TA	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
Erotus	4,519	-3,761	0,197	10,333	-0,525	2,849	-0,097	-0,501	0,180	13,194

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	218,373	99,827	1,069	50,362	2,646	6,166	2,865	2,868	0,373	384,549
Subventio% kunnittain	48,9 %	55,7 %	35,6 %	43,6 %	21,8 %	41,7 %	50,6 %	35,3 %	35,8 %	48,9 %

Kuntaosuudet 2022

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- Ilman ymp.bonusta	314,624	114,713	2,309	90,571	10,493	11,739	4,998	7,464	0,880	557,791
- Ympäristöbonus	1,679	0,781	0,010	0,503	0,009	0,011	0,003	0,003	0,000	3,000
Yhteensä	316,304	115,493	2,319	91,074	10,503	11,750	5,001	7,467	0,881	560,791
%-jakautuma	56,4 %	20,6 %	0,4 %	16,2 %	1,9 %	2,1 %	0,9 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,482	-1,826	-0,042	-1,602	-0,148	-0,237	-0,076	-0,129	-0,010	-10,552
Henkilöstökulut	15,848	4,278	0,099	3,519	0,319	0,454	0,146	0,228	0,021	24,913
Palvelujen ostot	23,896	6,100	0,142	4,563	0,403	0,451	0,149	0,180	0,027	35,911
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1,008	0,258	0,006	0,194	0,017	0,019	0,006	0,008	0,001	1,518
Muut toimintakulut	4,671	1,281	0,030	1,080	0,099	0,147	0,047	0,077	0,007	7,438
Rahoitustuotot ja -kulut	0,148	0,037	0,001	0,027	0,002	0,003	0,001	0,001	0,000	0,220
Poistot	12,407	3,569	0,075	2,629	0,194	0,235	0,086	0,089	0,012	19,295
Yhteensä	51,495	13,697	0,311	10,410	0,887	1,072	0,360	0,454	0,058	78,744
%-jakautuma	65,4 %	17,4 %	0,4 %	13,2 %	1,1 %	1,4 %	0,5 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	86,011	50,953	0,369	14,869	0,854	1,907	0,364	0,331	0,087	155,744
%-jakautuma	55,2 %	32,7 %	0,2 %	9,5 %	0,5 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	453,810	180,143	2,999	116,352	12,244	14,729	5,725	8,251	1,026	795,280
%-jakautuma	57,1 %	22,7 %	0,4 %	14,6 %	1,5 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	229,348	79,694	1,932	65,362	9,522	8,619	2,765	5,182	0,656	403,080
%-jakautuma	56,9 %	19,8 %	0,5 %	16,2 %	2,4 %	2,1 %	0,7 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	224,462	100,449	1,066	50,991	2,722	6,110	2,960	3,069	0,370	392,199
%-jakautuma	57,2 %	25,6 %	0,3 %	13,0 %	0,7 %	1,6 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059
%-jakautuma	53,8 %	21,6 %	0,7 %	13,3 %	5,0 %	1,6 %	0,7 %	3,0 %	0,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	209,371	94,384	0,857	47,264	1,326	5,649	2,759	2,216	0,315	364,141
%-jakautuma	57,5 %	25,9 %	0,2 %	13,0 %	0,4 %	1,6 %	0,8 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	46,1 %	52,4 %	28,6 %	40,6 %	10,8 %	38,4 %	48,2 %	26,9 %	30,7 %	45,8 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 TA ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	224,461	100,450	1,067	50,991	2,721	6,110	2,960	3,070	0,369	392,199
2019 TA	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
Erotus	7,141	-1,527	0,063	-1,973	-0,329	-0,156	0,041	0,118	0,075	3,452

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TA ja 2019 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059
2019 TA	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	209,371	94,384	0,857	47,264	1,326	5,649	2,759	2,216	0,315	364,141
2019 TA	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
Erotus	8,229	-4,180	0,159	10,125	-0,581	2,649	-0,078	-0,442	0,154	16,034

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	222,083	99,408	1,031	50,154	2,589	5,966	2,884	2,927	0,347	387,389
Subventio% kunnittain	48,9 %	55,2 %	34,4 %	43,1 %	21,1 %	40,5 %	50,4 %	35,5 %	33,8 %	48,7 %

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

- operointikuluihin (liikennöintikorvaukset)
- tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms. kuluihin
- infrakuluihin

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset linjat, Espoon ja Kauniaisten sisäiset linjat, Vantaan sisäiset linjat, Keravan sisäiset linjat, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Kerava, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuositason 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 kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista 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 on uuden sopimuksen myötä jaettu kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5. VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannukset kohdistetaan nousujen perusteella junalinjoittain. Uuden junakaluston käyttöönoton myötä pääomakustannukset nousevat merkittävästi ja pelkästään matkustajakilometreihin perustuva kuntajako kohdistaisi 3. vyöhykkeen kunnille kohtuuttoman suuret kustannukset. Tarvittavan kalustomäärän kannalta ratkaisevaa on maksimikuormitus eli nousujen määrä, ei matkojen pituus.

Metroliiikenne

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 lippulajitukimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitukimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen raitiovaunuliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan raitiovaunuliikenteen kulut kunnille.

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositason 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-organisaation eri toimintojen nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja (liikennöintikorvauksia).

Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun, viestinnän ja markkinoinnin, lippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidon, hallinnon yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LJJ-järjestelmän 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 käytettyjen kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuusten 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.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen 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 jää sellaisenaan voimaan.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien 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 arvoseutulipputulosten suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.