

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Helsingin kaupungin omistusosuus

52 %

”Koronapandemian aiheuttama kriisi jatkuu eikä käännettä parempaan ei ole vielä näköpiirissä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat olleet edelleen alkuvuonna 2021 noin 40-50 % alle normaalitason. Talousarvio 2021 laadittiin roimasti alijäämäisenä ja oletuksella, että matkustajamäärät jäävät 35 % normaalitasosta. Matkustajamäärien odotetaan palaavaan koronatilannetta edeltävälle tasolle vasta vuonna 2024.”

HSL:n tehtävänä on suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikennekokonaisuus ja edistää sen toimintaedellytyksiä, vastata Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, vastata toimialueensa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta, hyväksyä toimialueellaan noudatettava joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä liikenteen taksat, vastata matkalippujen tarkastuksesta, päättää ja hankkia toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut sekä huolehtia muista viranomaiselle säädetyistä tehtävistä.

Avainlukuja (1 000 euroa)	2020 Toteuma	2019 Toteuma
Toimintatuotot	665 382	748 235
Toimintakulut	-719 112	-735 258
Toimintakate	-53 730	12 977
Tilikauden yli-/alijäämä	-71 056	-4 758
Toimintatuotot/toimintakulut (%)	92,5	101,8
Henkilöstökulut toimintatuotoista -%	3,5	3,1
Vuosikate/poistot (%)	-304,0	73,9
Kassavarat	79 692	80 261
Investoinnit	16 890	11 127
Oma pääoma	7 511	78 566
Pitkäaikaiset velat	44 737	108 634
Taseen loppusumma	167 857	187 200

Hallitus

Puheenjohtaja: Rautava Risto

Varapuheenjohtaja: Hertell Sirpa

Jäsenet: Aarnio Antti, Erämaja Elias, Haglund Iida, Kantola Tarja, Mithiku Hanna, Pasanen Amanda, Pasterstein Dennis

Varajäsenet: Ahsanullah Tarik, Hyrkkö Saara, Hämäläinen Sanna, Isola Samuli, Jokinen Sini, Kälviä Kari, Lindroos Kicka, Liukkonen Pasi, Merjola-Repo Nina, Ollila Riitta, Palomäki Ulla, Rantanen Tuomas,

Toimitusjohtaja: Rihtniemi Suvi 31.1.21 asti, Nykänen Mika 1.2.21 lähtien

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Koronapandemian vaikutukset näkyivät hyvin nopeana muutoksena HSL:n toiminnassa maaliskuun 2020 puolivälissä, kun matkustajamäärät seudulla vähenivät kaikissa julkisen liikenteen muodoissa reilusti alle puoleen tavanomaisesta päiväkohtaisesta tasosta. Korona romahdutti HSL:n matkustajamäärät ja lipputulot.

HSL oli arvioinut, että valtion 7. lisätalousarvion koronatuki kohdistuisi vuodelle 2020, mutta se kohdistuikin vuodelle 2021. Näin ollen HSL purki ennakkovarauksen vuoden 2020 tilinpäätöksestä, mikä tarkoitti vuoden 2020 tilinpäätöksen tuloksen heikkenemistä 50 milj. eurolla, jolloin tilikauden tulokseksi muodostui 71,1 milj. euroa alijäämäiseksi.

HSL odottaa saavansa koronatukea vuodelle 2021 edelleen noin 50 milj. euroa, mutta ennakkovarauksen poistuminen vuoden 2020 tilinpäätöksestä heikentää HSL:n rahoitusasemaa ennakoitua aiemmin. Valtion koronatuken lisäksi HSL:n toiminnan ja rahoituksen varmistamiseksi tullaan lähestymään omistajakuntia.

Vuonna 2020 joukkoliikenteessä tehtiin 252,7 milj. nousua, joka oli 144,2 milj. nousua (36,3 %) vähemmän kuin edellisellä vuonna. HSL:n julkisen liikenteen matkustajamäärät pysyivät myös loppuvuodesta huomattavasti tavanomaista matalammalla tasolla. Matkustajamäärä väheni loka-joulukuussa Helsingissä 45 prosenttia, Espoossa ja Kauniaisissa

42 prosenttia ja Vantaalla 31 prosenttia edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna.

Matkustajamäärien väheneminen näkyi suoraan lippu-tiloissa, jotka jäivät talousarviosta 148,0 milj. euroa (37,8 %). Ilman valtion ylimääräisiä tukia koronatilanteesta aiheutuneeseen rahoitusvajeeseen, HSL:n alijäämä olisi ollut 127,7 milj. euroa vuonna 2020.

Omistajaohjauksen tavoitteiden toteutuminen

1. Koronapandemian johdosta tarvittavien palautumissuunnitelmien laatiminen ja mahdollisimman tehokas täytäntöönpano yhteistyössä PKS-kaupunkien kanssa sekä vaikutusten analysointi ja läpinäkyvä raportointi jäsenkunnille.

- Palautumissuunnitelmien laatiminen ja täytäntöönpano PKS-kaupunkien kanssa sovitut linjaukset huomioon ottaen.

Tavoitteen toteutuminen

HSL:ssä perustettiin post-koronaryhmä, jonka tehtävänä on valmistella ratkaisuja asiakkaiden turvallisuuden ja luottamuksen palauttamiseksi joukkoliikenteeseen.

2. Strategisten tavoitteiden seuranta tehostettava ja vaadittavat korjaustoimet toteutettava riittävän ajoissa.

Tavoitteen toteutuminen

HSL:n näkemyksen mukaan on tärkeää, ettei vallitsevassa tilanteessa tehdä ratkaisuja, jotka ovat strategian vastaisia. HSL:n hallitus arvioi toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä tuloskortissa HSL:lle asetettujen tavoitteiden saavuttamista säännöllisesti osavuositarkastusraportoinnin yhteydessä. Akuuttia tilannetta seurataan myös kuukausittain normaalin kuukausiraportoinnin yhteydessä. PKS-raportointia ja jäsenkuntien raportointia tehdään PKS-yhteisön ja jäsenkuntien pyytämien aikataulujen ja raportointiohjeiden mukaisesti.

3. PKS-yhteisten tavoitteiden toteutumisesta, kokonaisinvestoinneista sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta raportoitava jäsenkunnille vuosittain PKS-raportoinnin yhteydessä.

Tavoitteen toteutuminen

HSL raportoi PKS-yhteisölle tavoitteiden sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta raportointiohjeiden mukaisesti.

Vuoden 2020 investointimenot olivat yhteensä 16,9 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 5,2 milj. eurolla (23,6 %). Investointimenojen alitus talousarvioon nähden johtui mm. JORE 4.0, tunnistepohjaisen maksujärjestelmän sekä muiden pienempien kehittämishankkeiden siirtymisestä osittain tuleville

vuosille. Investointeihin oli myös budjetoitu varaus (2 milj. euroa) JUKI siirtymäkauden korvauksiin, johon liittyvät kustannukset siirrettiin käyttömenoihin operointikustannuksiin. Myös toimitilojen remontointi siirtyi osittain tulevalle vuodelle.

Tavoitteet HSL:lle

4. Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta; valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin sekä niihin perustuvat toimenpide-ehdotukset.

Tavoitteen toteutuminen

Vyöhykeuudistuksen vaikutukset vuoden seurannalla on tehty. HSL ei enää seuraa vain vyöhykeuudistuksen vaikutuksia vaan seuraa sitä osana koko tariffijärjestelmän toimivuutta. Kuntaosuudet perustuvat osittain matkustustutkimuksiin, joita ei voida akuutissa koronatilanteessa tehdä. Kuntaosuudet perustuvat viimeisimpiin käytettävissä oleviin tietoihin.

5. Toiminnassa tulee huomioida koko liikennejärjestelmän toimivuus.

Tavoitteen toteutuminen

MAL-yhteistyö kuntien ja valtion kanssa varmistaa osaltaan liikennejärjestelmän toimivuutta. MAL 2023 -puiteohjelman työstäminen on käynnistetty MAL-projektiryhmässä ja maankäytön ja asumisen ryhmissä sekä HSL:n liikennejärjestelmäryhmässä. Puiteohjelma toimii työsuunnitelmana MAL 2023-työlle ja siinä määritellään, miten suunnittelua tehdään (prosessi ja vaiheet, suunnittelun aikajänne); miten suunnittelu organisoidaan ja resursoidaan; mihin suunnitelmiin, ohjelmiin ja muihin lähtökohtiin se pohjautuu; miten MAL-suunnittelu rajautuu suunnittelutasona ja mitä seudulle keskeisiä teemoja on syytä erityisesti käsitellä tulevalle kierroksella.

6. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja kehitetään yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa.

Tavoitteen toteutuminen

HSL kehittää liikkumispalveluja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomainen voi toimia. Koronatilanteessa on harkittava huolellisesti mitä kehittämishankkeita kannattaa edistää.

OpenMaaS-lipunmyyntirajapintaa on kehitetty vuonna 2020 edelleen sekä lipputuotteiden, puolesta-asioinnin että maksamisen osalta. Rajapinnassa oli vuoden lopussa tarjolla kerta, vrk- ja kausiliput eri asiakasryhmille. Rajapinnan hyödyntäjien lukumäärä (OpenMaaS-rajapintasopimusten lukumäärä) kasvoi vuoden 2020 aikana kolmesta kahdeksaan.

Molemmat IdeaLabiin valitut liikkumispalveluiden pilotit on saatu päätökseen. Potkulautapilotti päättyi jo 2019 loppuvuodesta ja ViaVan kutsukytykokeilu päättyi keväällä 2020.

Tuloskehitys ja investoinnit

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 665,4 milj. euroa, 89,6 milj. euroa (11,9 %) alle talousarvion. Toimintatuotoista 36,6 % oli lipputuloloja ja 51,9 % kuntaosuuksia. Lipputulot olivat yhteensä 243,3 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 148,0 milj. eurolla (37,8 %). Kuntaosuudet olivat yhteensä talousarvion mukaiset 345,3 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 48,0 %.

Muut toimintatuotot (kuin lipputulot ja kuntaosuudet), olivat yhteensä 76,8 milj. euroa ja ne koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,8 milj. euroa ja ilmastoperusteinen tuki 3,5 milj. euroa. Tämän lisäksi akuutista koronatilanteesta johtuvaa tukea myönnettiin HSL:lle yhteensä 59,0 milj., euroa, josta 56,6 milj. euroa kohdistui lipputulomenetyksiin ja 2,4 milj. euroa kohdistui vuosien 2021-2022 elvyttäviin kehittämishankkeisiin. Elvyttävien kehittämishankkeiden tuesta kirjattiin vuoden 2020 tulokseen 0,3 milj. euroa ja investointihankkeille 0,2 milj. euroa.

Tarkastusmaksutuloja kertyi 4,1 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 0,8 milj. euroa (16,8 %). Vuokratuloja kertyi 2,7 milj. euroa, 0,5 milj. euroa alle talousarvion. Muut tulot olivat 3,3 milj. euroa.

Toimintakuluja toteutui yhteensä 719,1 milj. euroa, mikä jäi 40,3 milj. euroa alle talousarvion (5,3 %). Toimintakuluista 688,0 milj. euroa (95,7 %) oli palvelujen ostomenoja. Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 507,1 milj. euroa, 70,5 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 33,7 milj. euroa (6,2 %), joista suurimmat säästöt bussiliikenteen operointikustannuksissa, noin 21,3 milj. euroa sekä junaliikenteessä noin 7,8 milj. euroa.

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 146,8 milj. euroa ja toteutuivat talousarvion mukaisina. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfra 1,5 milj. euroa, jonka kustannukset ylittivät talousarvion 0,6 milj. eurolla.

Muita kuin operointi- ja infrakustannuksia toteutui yhteensä 63,7 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 7,2 milj. eurolla (10,1 %).

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 32,5 milj. euroa, 4,9 milj. euroa alle talousarvion. Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 23,4 milj. euroa, 0,6 milj. euroa alle talousarvion. Vuoden lopussa HSL:n palveluksessa oli 405 henkilöä, henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli yhteensä 387 henkilötyövuotta, lähes sama kuin edellisenä vuonna (2019: 389 htv).

Suunnitelmapoistot olivat yhteensä 17,6 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 1,0 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui pääosin aikataulusiirtymästä, kun suunniteltuja investointihankkeita ei voitu edistää suunnittelussa aikataulussa.

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 71,1 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 23,2 milj. euron alijäämaiseen tulokseen. Jäsenkuntien maksamien kuntaosuuksien lisäksi, valtiolta saaduilla koronatuilla oli suuri merkitys lipputulomenetysten aiheuttaman rahoitusvajeen kattamisessa. Ilman valtion koronatuja tilikauden tulos olisi ollut lähes 128 milj. euroa alijäämäinen. Valtion koronatu- kien lisäksi HSL joutui kuitenkin supistamaan liikennepalveluita ja ottamaan 50 milj. euron lainan.

Vuoden 2020 Investointimenot olivat yhteensä 16,9 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 5,2 milj. eurolla (23,6 %). Investointimenojen alitus talousarvioon nähden johtuu mm. tunnistepohjaisen maksujärjestelmän sekä muiden pienempien kehittämishankkeiden siirtymisestä osittain tuleville vuosille.

Ympäristöasioiden hallinta

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteessä ilmanlaatuun vaikuttavien typenoksidipäästöjä ja pienhiukkaspäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä yli 90 prosenttia vuoteen 2025 mennessä vuoden 2010 tasosta. Tavoitteena on, että vuonna 2025 HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta lähes 30 prosenttia on sähköbusseja.

Sähköbussien käyttöönotto eteni vuonna 2020 tavoitteiden mukaisesti. Vuonna 2020 järjestettiin kolme liikenteen kilpailukierrosta, joiden myötä seudulle saadaan 136 kappaletta uusia täyssähköbusseja (71% kilpailutetusta liikenteestä).

HSL käytti vuonna 2020 yhteensä 2,2 milj. euroa liikennöitsijöille maksettaviin ympäristöbonuksiin. Vuodesta 2012 alkaen HSL on maksanut ympäristöbonuksia liikennöitsijöille yhteensä reilut 10 miljoonaa euroa. Ympäristöbonuksilla hyvitetään liikennöitsijöille päästöjen vähentämisestä aiheutuvia kuluja. HSL järjesti sopimusliikennöitsijöille tarjouskilpailun linja-autoliikenteen hiilidioksi- ja lähipäästöjen vähentämisestä. Maksettavat ympäristöbonukset perustuivat biodieselin, bioetanolin sekä biokaasun käyttöön. Ympäristöbonuksen kautta saatiin biodieseliä (13,9 milj. litraa), bioetanolia (60 000 litraa) sekä biokaasua (300 000 kg).

Kaupunkipyörillä ajettiin Helsingissä ja Espoossa yhteensä noin kolme miljoonaa matkaa, joista noin 2,6 miljoonaa Helsingissä ja 0,4 miljoonaa Espoossa. Koko kauden polkijoita on noin 50 000. Viime kauteen verrattuna käyttöä ja käyttäjiä on ollut noin 20 prosenttia vähemmän.

Elokuussa 2020 saatiin päätökseen Sohjoa Baltic -projekti, joissa pilotoitiin pieniä automaattibusseja Helsingin Kivikossa, Kalasatamassa ja Aurinko-lahdessa muun liikenteen seassa. Kevään ja kesän 2020 aikana HSL-alueella toteutettiin FABULOS-projektin automaattibussipilotti, jossa osittain suomalaisvalmistainen GACHA-automatibussi liikennöi kahden pienemmän testiajoneuvon kanssa Helsingin Itä-Pasilassa touko-heinäkuussa. Pilotti oli koronatilanteen vuoksi matkustajille avoin vain kesä-heinäkuussa.

Toiminnan riskit ja tulevaisuuden näkymät

Koronapandemian aiheuttama kriisi jatkuu eikä käännettä parempaan ole vielä näköpiirissä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat olleet edelleen alkuvuonna 2021 noin 40-50 % alle normaalitason. Talousarvio 2021 laadittiin roimasti alijäämäisenä ja oletuksella, että matkustajamäärät jäävät 35 % normaalitasosta. Matkustajamäärien odotetaan palaavaan koronatilannetta edeltävälle tasolle vasta vuonna 2024.

HSL maksaa joukkoliikenteen infrasta käyttökorvauksia infraan investoiville jäsenkunnille. Tilinpäätöksessä 2020 infrakorvauksia maksettiin kunnille yhteensä 146,8 milj. euroa. Infrakorvaukset säilyvät tulevina vuosina samalla tasolla, kunnes 2020-luvulla valmistuu uusia merkittäviä joukkoliikenteen infrahankkeita, jotka aiheuttavat valmistuessaan paineita joko lisätä jäsenkuntien subventiota ja/tai korottaa matkalippujen hintoja.

Voimassaolevalla TTS-kaudella vuonna 2023 kunnille maksettavat infrakorvaukset kasvavat arvion mukaan jo 200,7 milj. euroon, kun Raidejokeri ja metron jatke Kivenlahteen valmistuvat.

Lähijunaliikenteen kilpailutus ratkaistiin vuonna 2020 ja kilpailun voittanut VR aloittaa uuden sopimuksen mukaisen liikennöinnin kesällä 2021. HSL valmistautuu hankkimaan uusia junia liikenteeseensä 2020-luvulla. Hankintaa valmistellaan yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kanssa niin, että junat olisivat liikenteessä pian 2020-luvun puolenvälin jälkeen. Uutta kalustoa tarvitaan, koska junaliikenteen kysyntä kasvaa, ja esimerkiksi Espoon kaupunkirata ja Järvenpään mahdollinen HSL-jäsenyys vaativat uutta kalustoa. Lisäksi nykyiset liikenteessä olevat Flirt-junat ovat 2020-luvulla tulossa peruskorjauskäynnin. Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy hankkii kaluston ja HSL maksaa kaluston käytöstä korvauksia Junakalustoyhtiölle. Kaluston uusimisen myötä myös HSL:n kustannukset kasvavat.

Jotta uusia junia voidaan hankkia, niille tarvitaan 2020-luvun puolenvälin jälkeen myös uusia varikoita. Junien säilyttämisen lisäksi varikoita tarvitaan junien huoltamiseen. Uudet varikot kaupunkiratojen kannalta optimaalisissa paikoissa tehostaisivat junaliikennettä jo nykytilanteessa, kun esimerkiksi siirtoajoja tarvittaisiin vähemmän. Uusien junien hankkimiseksi tarvitaan 2020-luvulla yksi uusi varikko, mutta 2030-luvun puolivälissä varikoita tarvitaan vielä yksi tai kaksi lisää.

Uudenlaisia palveluita tulee tulevaisuudessa käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisaatorajoista piittaamatta. HSL kehittää liikkumispalveluja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomaisvoima voi toimia. Koronatilanteessa on harkittava huolellisesti mitä kehittämishankkeita kannattaa edistää.

Keväällä 2019 toteutetun vyöhykeuudistuksen vaikutuksia matkustukseen ja lipputulokertymään seurataan osana koko tariffijärjestelmän toimivuutta. HSL on aloittanut uudenlaisten tariffiratkaisujen visiotyön, jonka tavoitteena on tunnistepohjaiseen matkustamiseen perustuvan lippujärjestelmän rakentaminen tulevaisuudessa.