

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Helsingin kaupungin omistusosuus

52 %

"Epävarmuuden jatkuminen haastaa HSL:n taloutta ja joukkoliikenteen kehitystä. Ei ole varmuutta onko seudun kunnilla heikentyneessä taloustilanteessa varaa joukkoliikennepalveluiden lisätukeen. Tämä luo uhan joko matkustajilta perittävien hintojen merkittäviin korotuksiin tai palvelutason heikennyksiin tai mitä todennäköisemmin molempiin.

Koronapandemia muuttaa matkustamista pysyvästi. Käännettä entiseen ei ole toistaiseksi näköpiirissä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat olleet edelleen tammikuussa 2022 noin 40 % alle vuoden 2019 tason."

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)	2021 Toteuma	2020 Toteuma
Toimintatuotot	733 444	665 382
Toimintakulut	-706 005	-719 112
Toimintakate	-27 439	-53 730
Tilikauden yli-/alijäämä	10 408	-71 056
Toimintatuotot/toimintakulut (%)	103,9	92,5
Henkilöstökulut toimintatuotoista -%	3,4	3,5
Vuosikate/poistot (%)	161,0	-304,0
Kassavarat	57 149	79 692
Investoinnit	11 741	16 890
Oma pääoma	17 919	7 511
Pitkäaikaiset velat	110 603	44 737
Taseen loppusumma	167 996	167 857

Hallitus

Puheenjohtaja: Pajula Matias

Varapuheenjohtaja: Sauri Pekka

Jäsenet: Brax Saara, Halava Heli, Kauppila Elina, Kauppinen Sirpa, Laiho Mia, Liukkonen Pasi, Månsson Björn, Outinen Maria, Pitkänen Tuulia, Rissanen Laura, Rokkanen Sakari, Rydman Sampsa

Varajäsenet: Hämäläinen Sanna, Karhu Jessica, Salmi Lilli, Birjulin Yuri, Haaja Ilpo, Savuoja Tuure, Oila Kimmo, Makkonen Teija, af Hällström Nina, Myller Pertti, Nieminen Pekka, Jokinen Juho, Passi Kauko, Angelvo-Riipinen Reetta

Toimitusjohtaja: Nykänen Mika

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Matkustajamäärissä ja lipputuloissa jäätin edelleen reilusti alle vuoden 2019 tason. Koronaviruspandemian vaikutukset näkyivät hyvin nopeana muutoksena HSL:n toiminnassa maaliskuun 2020 puolivälissä, kun matkustajamäärät seudun joukkoliikenteessä romahtivat merkittävästi alle entisen tason. Vuonna 2021 joukkoliikenteessä tehtiin 235,8 milj. matkaa, joka oli 161 milj. matkaa ja 41 % vähemmän kuin vuonna 2019. HSL:n julkisen liikenteen matkustajamäärät pysyivät myös vuoden viimeisellä neljänneksellä loka-joulukuussa 2021 huomattavasti tavanomaista matalammalla tasolla ollen 32 % alle vuoden 2019 tason. Talousarviossa on arvioitu, että matkustajamäärät jäisivät vuoden 2019 tasosta 35 % eli toteuma oli talousarviota kuusi prosenttiyksikköä heikompi.

Matkustajamäärien väheneminen näkyi suoraan lipputuloissa, jotka jäivät talousarviosta 19,8 milj. euroa (7,8 %). HSL:n alijäämä olisi ollut 76,3 milj. euroa ilman valtion ylimääräistä tukea koronatilanteesta aiheutuneisiin lipputulomeneuksiin.

Valtion koronatuot paikkasivat rahoitusvajetta. HSL sai valtiolta tukea vuonna 2021 koronatilanteen aiheuttamiin lipputulomenetyksiin yhteensä 86,7 milj. euroa. Valtion lisätalousarviosta saaduista koronatuesta huolimatta palveluita jouduttiin edellisvuoden tapaan sopeuttamaan: bussiliikenteessä jatkettiin aiemmin tehtyjä säästötoimenpiteitä ja talviliikennekauden alkaessa otettiin käyttöön myös uusia säästötoimenpiteitä.

HSL:n tilaamassa raideliikenteessä jatkettiin myös sopeutus-toimia. Raideliikenteen suunnittelun peruseriaatteena on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Palvelutason supistukset on pyritty pitämään hyvin maltillisina ja riittävä matkustusvälyys on varmistettu. Joukkoliikenneverkoston palvelutaso HSL-alueella säilyi koko vuoden edelleen hyvänä.

HSL:n hallitus hyväksyi omalta osaltaan uuden HSL:n strategian vuosille 2022–2025 joulukuun kokouksessaan ja yhtymäkokous tammikuussa 2022. Uusi strategia painottuu vahvasti talouden tervehtyttämiseen. Myös data ja sen hyödyntäminen toiminnan suunnittelussa ja johtamisessa ovat merkittävässä roolissa strategiakaudella. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa HSL:n roolia kuntien ilmastotavoitteiden tukemisessa, kestävä liikumisen lisäämisessä sekä liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Omistajaohjauksen tavoitteiden toteutuminen

Yhteiset tavoitteet kuntayhtymille

1. Jäsenkuntien talouden tasapainotustarpeiden huomioon ottaminen kuntayhtymän taloudenpidossa ja -suunnittelussa niin, että kuntayhtymät tekevät omat konkreettiset ja mitattavissa olevat toimenpiteensä talouden tasapainottamiseksi

Tavoitteen toteutuminen

Katso tavoite 4.

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

Tavoitteen toteutuminen

Katso tavoite 4. HSL:n strategiauudistuksen rinnalla on suunniteltu myös johtamisjärjestelmän ja toimintamallin uudistusta. 1.4.2022 aloittaa HSL:n organisaatiossa uusi strategia-ohjaus -yksikkö, jossa resursointi keskitetään erityisesti strategian jatkuvaan seurantaan.

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

Tavoitteen toteutuminen

PKS-yhteisten tavoitteiden toteutumisesta raportoidaan PKS-raportoinnin yhteydessä.

Tavoitteet HSL:lle

4. Läpinäkyvä tuottavuusmäärittely ja -laskenta tuottavuuden kehityksen seuraamiseksi

Tavoitteen toteutuminen

HSL:n strategia uudistettiin vuonna 2021. Strategiatyössä on määritelty keskeiset strategisten tavoitteiden saavuttamista arvioivat mittarit. Mittaristoa on kehitetty ja hyödynnetty TTS-valmistelussa. Vuonna on 2022 jatketaan tuottavuusmäärittelyä laadittavassa tuottavuusohjelmassa.

5. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pitkän aikavälin kasvua edistetään koko HSL:n alueella

Tavoitteen toteutuminen

Tavoitetta saavutettu koronavaikutusten johdosta vuoden 2021 aikana. Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvua edistetään vallitsevassa tilanteessa kaikin mahdollisin keinoin. Esimerkiksi vuonna 2021 toteutettiin syksyllä matkalippujen alennuskampanja. Muuttuvia asiakastarpeita seurataan jatkossakin tarkasti ja palvelua pyritään kohdistamaan tarpeen mukaan.

6. Toiminnassa huomioidaan koko liikennejärjestelmän toimivuus

Tavoitteen toteutuminen

MAL-yhteistyö kuntien ja valtion kanssa varmistaa osaltaan liikennejärjestelmän toimivuutta. MAL 2019 suunnitelmassa ja voimassa olevassa MAL-sopimuksessa 2020–2031 ensimmäiselle 4-vuotiskaudelle sovittuja toimenpiteitä on toteutettu siltä osin, kun ne ovat HSL:n vastuulla.

7. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja kehitetään yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa

Tavoitteen toteutuminen

HSL kehittää liikkumispalveluja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomainen voi toimia. Koronatilanteen jatkuessa on harkittava huolellisesti mitä kehittämishankkeita kannattaa edistää. OpenMaaS-lipunmyyntirajapintaa on kehitetty edelleen vuonna 2021 sekä lipputuotteiden, puolesta-asioinnin että maksamisen osalta. OpenMaas-rajapintaa käyttää tällä hetkellä 11 sopimuskumppania.

Tuloskehitys ja investoinnit

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 733,4 milj. euroa, 70,1 milj. euroa (10,6 %) yli talousarvion (TA 663,4 milj. euroa). Toimintatuotoista 32,1 % on lipputuloloja ja 53,0 % kuntaosuuksia. Lipputulot olivat yhteensä 235,3 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 19,8 milj. eurolla (7,8 %). Lipputulot putosivat 147,8 milj. eurolla (38,6 %) verrattuna vuoteen 2019. Syy pudotukseen oli maaliskuussa 2020 alkanut koronapandemia ja siitä seuranneet liikkumisrajoitukset sekä etätöiden merkittävä

lisääntyminen. Tammi-helmikuun lipputulot noudattelivat talousarvion mukaista matkustajamäärien ennustetta, mutta maaliskuusta alkaen ero talousarvioon nähden alkoi kertymään kuukausittain, vaikka myynti kasvoikin läpi vuoden. Toimintakuluja toteutui yhteensä 706,0 milj. euroa, mikä jäi 18,6 milj. euroa alle talousarvion (2,6 %). Toimintakuluista 673,4 milj. euroa (95,4 %) oli palvelujen ostomenoja.

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 10,4 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 79,1 milj. euron alijäämään. Merkittävin syy talousarviota parempaan tulokseen johtui lipputulomenetyksiä korvaavat koronatuet, joita ei ollut talousarviossa huomioitu. Lipputulomenetyksiin saatiin koronatukia tilikaudella yhteensä 86,7 milj. euroa.

Toimintatuotot kasvoivat 10,2 % ja toimintakulut laskivat 1,8 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 27,4 milj. euroa, 81,2 milj. euroa parempi kuin edellisenä vuotena.

Vuoden 2021 Investointimenot olivat yhteensä 11,7 milj. euroa, mikä alitti talousarvion 5,6 milj. eurolla (32,4 %). Investointimenojen alitus talousarvioon nähden johtui mm. tunnistepohjaisen maksujärjestelmän ja lähimaksulaitteiden sekä muiden pienempien kehittämishankkeiden siirtymisestä osittain tuleville vuosille. Investointeihin oli myös budjetoitu varaus (1,7 milj. euroa) junaliikenteen siirtymäkauden korvauksiin, johon liittyvät kustannukset siirrettiin käyttömenoihin opeointikustannuksiin.

Ympäristöasioiden hallinta

Sähköbussuja on tarjottu viimeisimmillä kilpailukierroksilla huomattavasti vaatimuksia enemmän, joten sähköbussivoite (30 % vuonna 2025) saavutetaan jo vuonna 2023. Sähköbussuja oli vuoden 2021 lopussa liikenteessä 174 kpl (13 %). Vuonna 2022 tehtyjen sopimusten myötä määrä kasvaa 305 bussiin (23 %) ja vuonna 2023 jo 392 bussiin (30 %). Kesän 2021 aikana otettiin käyttöön neljä uutta pikalataus-asemaa päätepysäkeillä sekä kymmeniä varikkolatureita.

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteessä CO₂-päästöjä 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Vuoden 2021 jälkeen on onnistuttu vähentämään lähipäästöjä Nox 86 % ja PM 89 % sekä hiilidioksidipäästöjä 53 % vuoteen 2010 verrattuna.

Ympäristöbonuskilpailun avulla hyvitetiin liikennöitsijöille voimassa olevien sopimusveloitteiden lisäksi toteutettavista toimenpiteistä, joilla alennettiin päästöjä. HSL bussiliikenteeseen saatiin vuoden 2021 helmikuusta vuoden 2022 tammikuuhun saakka biodieseliä 12,2 milj. litraa, sekä bioetanolia 27 000 litraa.

HSL käytti vuonna 2021 yhteensä 1,5 milj. euroa liikennöitsijöille maksettaviin ympäristöbonuksiin. Vuodesta 2012 alkaen HSL on maksanut ympäristöbonuksia liikennöitsijöille yhteensä noin 11,5 miljoonaa euroa. Ympäristöbonuksilla hyvitetään liikennöitsijöille päästöjen vähentämisestä aiheutuvia kuluja.

Toiminnan riskit ja tulevaisuuden näkymät

Matkustajamäärien palautuminen koronaa edeltävälle kehityspolulle, lipputulojen kehitys, kustannusten kasvu ja inflaatoriski luovat haasteita HSL:n toiminnan tulevaan kehitykseen. Talouden näkymissä on riskitekijöitä, jotka voivat pitkittää talouselämän piristymistä ja koronasta toipumista. Vaikka pandemiatilanne näyttäisi helpottavan, luo maailmanpolitiikan kiristynyt tilanne uusia uhkakuvia talouden kehitykselle. Inflaatoriski on kasvanut merkittävästi ja energian hinnan nousu näkyy suoraan HSL:n liikennöintikustannuksissa.

Epävarmuuden jatkuminen haastaa HSL:n taloutta ja joukkoliikenteen kehitystä. Ei ole varmuutta onko seudun kunnilla heikentyneessä taloustilanteessa varaa joukkoliikennepalveluiden lisätukeen. Tämä luo uhan joko matkustajilta perittävien hintojen merkittäviin korotuksiin tai palvelutason heikennyksiin tai mitä todennäköisemmin molempiin.

Koronapandemia muuttaa matkustamista pysyvästi. Käännettä entiseen ei ole toistaiseksi näköpiirissä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat olleet edelleen tammikuussa 2022 noin 40 % alle vuoden 2019 tason.

Epävarmassa tilanteessa matkustamisen kehittymistä on arvioitu HSL:n Muuttuvan liikkumisen työssä (Muulit) eri tekijöiden perusteella. Työssä on arvioitu mm. tautitilanteen kehittymistä, rokotteen vaikutusta, yleistä taloustilannetta ja työllisyyttä, etätyötä ja muita liikkumisen muutoksia. Matkustamisen muutoksen vaikutuksia lipputuotteiden kehittämiseen selvitetään uuden tariffiratkaisun konseptointityössä, johon kuuluu olennaisena osana tarkastella sitä, miten uudenlaiset liput vaikuttavat lipputuloihin ja kulkumuoto-osuuksiin. Tärkeimpiä kehitystarpeita tulevaisuudessa varmasti onkin se, että voidaan tukea etätyön myötä yleistyvää, epäsäännöllistä matkustamista joukkoliikenteellä.

Tulevat suuret joukkoliikenneinfrahankeet kasvattavat HSL:n kustannuksia. Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luo mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankeet kuitenkin lisäävät merkittävästi myös HSL:n kustannuksia, joiden kasvu aiheuttaa lipun hintojen ja kuntien maksuosuuksien korotuspaineita. Myös infrakustannuksista iso osa katetaan lipputulojen kautta, kun tavoitteena on jäsenkuntien 50 %:in subventio.

Samaan aikaan, kun lipputulot ovat romahtaneet, kasvavat joukkoliikennejärjestelmän kustannukset uusien raidehankkeiden myötä. Lähivuosina valmistuvat esim. Länsimetron jatke Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Kruunusillat, Kalasatama-Pasila-raitiotie jne. Nämä hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen.

HSL maksaa erilliseen sopimukseen perustuen joukkoliikenteen infrasta käyttökorvauksia infraan investoiville jäsenkunnille. Tilinpäätöksessä 2021 infrakorvauksia maksettiin kunnille yhteensä 139,2 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. Meneillään olevalla TTS-kaudella vuonna 2024 kunnille maksettavat infrakorvaukset kasvavat arvion mukaan jo reiluun 210 milj. euroon, kun Raidejokeri ja metron jatke Kivenlahteen valmistuvat.

Junaliikenteen kalusto- ja varikkoratkaisut edellyttävät investointeja ja HSL valmistautuu hankkimaan uusia junia liikenteeseensä 2020-luvulla. Hankintaa valmistellaan yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kanssa, mutta HSL:n hallitus päätti koronatilanteen vuoksi lykätä toistaiseksi kalustohankintaa alkuperäisestä aikataulusta. Jotta uusia junia voidaan hankkia, niille tarvitaan 2020-luvulla 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.

MaaS, digitalisaatio ja puolesta-asiointi muuttavat lipunmyyntiä. Uudenlaisia palveluita tulee tulevaisuudessa käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisaatorajoista piittämättä. HSL kehittää liikkumispalveluja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomainen voi toimia.

Sähköbussiliikenne kasvaa voimakkaasti ja HSL:n tavoitteena on, että liikenteessä operoi jo 400 sähköbussia vuonna 2025. Sähköbusseja onkin saatu kilpailutuksissa liikenteeseen tavoitteitakin nopeammin ja näyttää siltä, että HSL:n tavoite täyttyy jo lähivuosina. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen Sähköbussien laajentamisen osalta suurimmaksi riskiksi on osoittautunut latausasemien toteutus. Tarpeen toteutuksesta toteutukseen voi kulua useampi vuosi.