

Alustava
Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025

Talousarvioehdotus vuodelle 2023
Taloussuunnitelmaehdotukset vuosille 2024-2025

HSL:n hallitus 14.6.2022

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

Lisätietoja: Mika Nykänen, toimitusjohtaja
 Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja
 Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
 etunimi.sukunimi(at)hsl.fi

Sisällysluettelo

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
1.1	Lausuntopyyntö jäsenkunnille	3
1.2	Kuntayhtymän strategia	4
2	Yleisperustelut	6
2.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	6
2.2	Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa	8
2.3	HSL-alue ja perustehtävä	9
2.4	Organisaatorakenne ja toimintamalli	10
3	Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2023-2025	12
3.1	Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen	12
3.1.1	Kasvu asiakasymmärryksellä	12
3.1.2	Sujuvat matkaketjut	14
3.1.3	Tieto ja osaaminen	16
3.2	Hinnoittelumalli 2024	17
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	19
4.1	Talousarvion sitovuus	19
4.2	Toimintatulot	19
4.2.1	Lipputulot	20
4.2.2	Kuntaosuudet	21
4.2.3	Muut tulot	22
4.3	Toimintamenot	23
4.3.1	Palvelujen ostomenot	23
4.3.2	Henkilöstömenot	27
4.3.3	Muut toimintamenot	28
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut	28
5	Investoinnit ja poistot	30

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2023-2025

Liite 2: Rahoituslaskelma 2023-2025

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 5: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2025

Liite 6: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

Liite 7: Hinnoittelumallien vaikutukset (erillinen liite)

1 Toimitusjohtajan esipuhe

HSL:n uusi strategia hyväksyttiin yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Hyvässä yhteistyössä koko henkilöstön ja hallituksen kanssa valmisteltu strategia määrittelee meille selkeän suunnan. Visio-
namme on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Alku-
vuonna olemme aloittaneet markkinoilla loitonneiden strategiatavoitteiden tavoittelun sekä uudistaneet
organisaatorakenteemme ja toimintamallimme. Näillä toimenpiteillä haluamme varmistaa edellytykset
saavuttaa vuodelle 2025 asetetut poikkeuksellisen kunnianhimoiset strategiset tavoitteet, jotka liittyvät
talouden tervehdyttämiseen, asiakkaiden paluuseen joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentämiseen.

Koronapandemia iski raskaasti hyvällä kasvu-uralla olleeseen joukkoliikenteen käyttöön. Palautumi-
nen joukkoliikenteen pariin on alkanut vähitellen kevään aikana, mutta matkustajamäärän ennustetaan
jäävän koko vuonna neljänneksen pienemmäksi kuin ennen pandemiaa. Lisäksi meneillään on liikku-
misen systeeminen muutos, joka on HSL-alueella suuri ja poikkeava muusta Suomesta. Joukkoliiken-
teen matkustajamäärien arvioidaan teknisen ennusteen perusteella jäävän vuonna 2025 strategian
tavoitteesta ja alittavan ennätysvuoden 2019 määrät yhdeksällä prosentilla. Valmistuilla olevan tuotta-
vuusohjelman toimenpiteillä ja oman liiketoiminnan parantamisella pyrimme kuitenkin määrätietoisesti
400 miljoonan nousun tavoitteeseen vuonna 2025. Tavoitteen saavuttaminen vaatii kovaa työtä ja roh-
keutta uudistua kaikilta osapuolilta.

Suunnitelmakautta leimaa kaupunkien päätöksistä johtuvien infra- ja operointikustannusten nopea
nousu. Merkittävimmät ovat Länsimetron jatkeen ja Raide-Jokerin käyttöönotto sekä kaupunkiraitiotien
laajennukset Helsingissä. Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n in-
frakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Nämä HSL:lle käytän-
nössä kiinteät kustannukset eivät kaikissa tapauksissa lisää asiakkaita tai lipputuloja. Valmistuvat suu-
ret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja tai kasvattaa kuntien rahoitusosuutta, mikäli
palvelutaso halutaan säilyttää. Joukkoliikenneinfrastruktura maksettavat korvaukset kasvavat reilulla 40 pro-
sentilla strategiakauden loppuun mennessä. Infrakorvaukset nousevat 210 milj. euroon kun vuonna
2022 infrakorvauksia maksetaan 147 milj. euroa. Samaan aikaan myös liikennöinnistä maksettavat
operointikustannukset kasvavat 597 milj. euroon eli kasvua on noin 60 milj. euroa verrattuna vuoden
2022 ennusteeseen. Pelkästään infra- ja operointikustannukset kasvattavat HSL:n kustannuksia vuo-
teen 2025 mennessä yhteensä reilut 120 milj. euroa verrattuna kuluvan vuoden kustannuksiin.

Joukkoliikenne edistää osaltaan alueen kestävä kehitystä. Se on itsesään kestävä liikkumismuoto, ja
tavoitteenamme on vuonna 2035 päästötön joukkoliikenne. Sähköbussien määrän kasvu ja biodieselin
lisääntyvä käyttö vievät kohti strategiamme vuoden 2025 päästövähennystavoitetta. Kestävien kulku-
muotojen edistäminen on keskeistä myös hinnoittelumalleja arvioitaessa.

Poikkeukselliset ajat jatkuvat, kun kuluva vuosi leimaa pandemian vaikutusten lisäksi Ukrainan sota
ja siitä johtuva korkea polttoaineiden ja sähkön hinta. Yhteensä näiden hinnankorotusten ennustetaan
lisäävän tänä vuonna kustannuksia 25 miljoonaa euroa. Vielä 2022 merkittävä taloutemme tasapainot-
taja ovat valtion koronatuella ja avustukset, joilla kompensoidaan matkustajamääristä aiheutuvaa lippu-
tulomenetystä. Syksyllä valmistuvassa tuottavuusohjelmassa keskitytään tarkastelemaan ja selvittä-
mään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiakaudella ha-
luttu tasapaino kuntaosuuden tason ja muun tulorahoituksen välillä. Tuottavuusohjelman tavoitteena
on tunnistaa keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia
uudistuksia toteuttamalla.

Kaikki toiminta HSL:ssä tähtää strategisten tavoitteiden saavuttamiseen vuonna 2025. Hyvien palvelujen, asiakkailta saatavien lipputulojen ja kuntaosuuksien toimivan tasapainon ytimessä on liiketoiminnan tuloksellisuuden parantaminen. Se onnistuu vain hyvällä yhteistyöllä henkilöstömme, jäsenkuntien, muiden viranomaisten, kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa. Haluankin kiittää kaikkia tahoja tähänastisesta yhteistyöstä. Vain yhdessä voimme onnistua.

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

1.1 Lausuntopyyntö jäsenkunnille

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi ja hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnonle jäsenkunnille perussopimuksen mukaan viimeistään 15. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvion kanssa. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman, tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee perussopimuksen mukaan antaa lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta.

Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toteutetaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmea vuotta varten laadittavasta taloussuunnitelmasta. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Lisäksi toiminnan suunnittelussa otetaan huomioon kuntayhtymän vastuulle säädetty tehtävät.

Lausuntopyyntö 2023-2025

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2023-2025 sekä kannanottoa erityisesti seuraavista asioista:

1. Toimintasuunnitelma

- HSL:n keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella suhteessa strategiaan
- Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoihin

2. Taloussuunnitelma

- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin
- Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella

3. Hinnoittelun kehittäminen

- Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehdoista

1.2 Kuntayhtymän strategia

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Visionamme on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Johdamme seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuksiamme hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. Mahdollistamme sujuvan liikunnan koko seudulla. Toimimme alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta emme toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisemme ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. Rakenname lisää voimaa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Arvot ohjaavat valintojamme, kun pyrimme kohti kunnianhimoisia tavoitteitamme. Uuden strategian mukaiset arvomme ovat:

- **Olemme luottamuksen arvoisia:** Luotamme toisiimme ja meihin voi luottaa. Pidämme antamamme lupaukset ja toimimme vastuullisesti niin taloudellisesti, ekologisesti kuin sosiaalisesti. Toimintamme on johdonmukaista ja avointa.
- **Uudistamme rohkeasti:** Uudistamme ja uudistumme asiakastarpeita kuunnellen. Kehitämme osaamistamme ja asiakasymmärrystämme. Kokeilemme rohkeasti vaihtoehtoisia toimintatapoja ja meillä on lupa oppia myös virheistämme.
- **Onnistumme yhdessä:** Haluamme onnistua yhdessä. Olemme sitoutuneita yhteisiin tavoitteisiimme ja vastaamme niiden saavuttamisesta yhdessä ja yksilöinä. Kuuntelemme, kommunikoimme ja jaamme tietoa aktiivisesti.



Kuva 1: HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun

Meillä on neljä strategista tavoitetta, joissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

2 Yleisperustelut

2.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Yleinen talouskehitys

Suomen BKT:n arvioidaan kasvavan 1,5 % vuonna 2022, BKT kasvaa 1,7 % vuonna 2023 ja 1,5 % vuonna 2024. Reaktiona Venäjän hyökkäykselle Ukrainaan länsimaat ovat asettaneet talouspakotteita Venäjälle, minkä seurauksena Suomen talouskasvu hidastuu. Kuluttajahintojen nousun seurauksena BKT:n kasvu hidastuu, kun kotitalouksien ostovoima heikkenee ja yksityisen kulutuksen kasvu hidastuu. Valtiovarainministeriö olettaa ennusteessaan, että nyt olemassa olevat Venäjään kohdistuvat pakotteet jäävät voimaan puolin ja toisin. Keskeistä talouden kannalta on, että raaka-aineiden ja energian saatavuus Venäjältä Eurooppaan häiriintyy, mutta ei keskeydy.

Koronakriisin helpotettua Suomen julkisen talouden rahoitusasema on kohentunut ripeästi suotuisan taloustilanteen vetämänä. Julkinen talous vahvistuu lyhyellä aikavälillä, mutta alkaa myöhemmin heiketä. Taloudellinen aktiivisuus hidastuu ja pandemian torjumisen jälkeiset varautumis- ja tukitoimet heikentävät julkista taloutta. Väliaikaiseksi ennustettu inflaatio on kevään 2022 kiihtynyt ja häiriöt talouden tarjontapuolella nostavat hintapaineita entisestään. Markkinat odottavat Euroopan keskuspankilta koronnostoja. Toukokuussa korkomarkkinoilla reaalikorot ovat nousseet, mutta nimelliset korot ovat laskeneet selvästi pidemmän aikavälin inflaatio-odotusten laskiessa. Keskuspankit taiteilevat nyt yhä nopeana jatkuvan inflaation ja kohoavien taantumariskien välillä.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan nostaa monien valmiiksi kalliiden raaka-aineiden hintoja, mikä heijastuu laajasti yritysten kustannuksiin ja yhä enemmän myös kuluttajahintoihin. Suomessa inflaation kiihtyminen on toistaiseksi perustunut pitkälti energiaan eli ennen kaikkea bensiinin ja sähkön hintojen nousuun. HSL:n talouteen vaikuttavat erityisesti bussiliikenteen käyttämän dieselin hinnannousu sekä korkea sähkön hinta. Henkilöautoilun muuttuvat kustannukset ovat nousseet melko tasaisesti BKT:n tahdissa. Erityisesti sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030-2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua samoin kuin liikenteen verotulojen laskua. Joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa ja matkustajamäärät ja lipputulot ovat vasta hitaasti palautumassa koronan aiheuttaman romahduksen jälkeen.

Venäjän hyökkäys on muuttanut perustavanlaatuisesti myös Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. On todennäköistä, että kyber- ja informaatio-operaatiot lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan. Venäjän eristäminen läntisestä maailmasta muuttaa Suomen geotaloudellista asemaa. Kilpailu kansainvälisistä osaajista ja investoinneista voi vaikeutua, mikä saattaa pitkällä aikavälillä heikentää myös Helsingin seudun vetovoimatekijöitä.

Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä

Helsingin seudulla asuu runsaat 1,5 miljoonaa ihmistä. Koronavirusepidemian käynnistyttyä vuonna 2020 väestönkasvu hidastui pääkaupunkiseudulla ja nopeutui kehyskunnissa. Vuodesta 2020 vuoteen 2021 kehysalueen väestö kasvoi 1,1 % ja pääkaupunkiseudun väestö 0,7 %. Helsingin seudulla väestö kasvoi 0,8 %.

Helsingin seudun väestö ikääntyy. 65 vuotta täyttäneiden osuus on kasvanut seudulla jaksolla 2000–2021 11 %:sta 17 %:iin. Ikärakenne on muuttunut maltillisemmin pääkaupunkiseudulla kuin kehyskunnissa, todennäköisesti mm. maahanmuuton vuoksi. Vieraskielisten asukkaiden osuus Helsingin seudun väestöstä kasvaa. Vuonna 2021 17 % seudun väestöstä oli vieraskielisiä. Pääkaupunkiseudulla vieraskielisten osuus oli 19 % ja kehyskunnissa 8 %. Suurimman vieraskielisten ryhmän muodostavat venäjänkieliset. Seuraavaksi suurimmat kieliryhmät ovat viro, arabia ja somali.

Työllisiä on n. 800 000 ja työttömiä noin 83 000. Työllisten osuus on kasvoi vuonna 2021 4,7 %. Työllisyysaste on Helsingin seudulla korkeammalla kuin kertaakaan 30 vuoteen. Yritykset tarvitsevat erityisesti maisteri- ja ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita työntekijöitä. Uudellamaalla yritysten toimintaa rajoittaa pula osaavasta työvoimasta sekä raaka-aineiden ja komponenttien hintojen nousu, toimitusvaikeudet ja kohonneet kuljetuskustannukset. Koronan vaikutukset painavat edelleen Helsingin seudun tuotantoa.

Lähitulevaisuudessa on syytä ottaa huomioon erityisesti seudun muuttoliikkeen suuntautuminen toisin kuin ennen pandemiaa sekä Helsingin seudun kilpailukykyyn ylläpitäminen.

MAL-työssä on selvitetty koronan vaikutuksia muuttoliikkeeseen. Sen mukaan Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun muuttovoitot ovat vaihtuneet pandemian aikana muuttotappioiksi. Muuttotappiot ovat olleet erityisen suuria vuonna 2021, mutta Helsingin kaupunki kärsi tappioita jo vuonna 2020. Helsingin sekä muun pääkaupunkiseudun heikkenemistä selittää ensisijaisesti merkittävästi lisääntyneet läh tömuutot. Helsingissä tulomuuttojen määrä ei ole juuri muuttunut aiemmasta, mutta muulla pääkaupunkiseudulla tulomuuttojen määrä on kasvanut, vähentäen muuttotappioita. Kuuma-kuntien muuttovoitot ovat kasvaneet pandemia-aikana merkittävästi. Taustalla vaikuttaa etenkin tulomuuttojen määrän kasvu. Toisaalta Kuuma-kunnista on myös muutettu tavallisempaa enemmän pandemia-aikana.

MAL 2023:n osana tehty Helsingin seudun kilpailukyky –selvityksessä Helsingin seutua verrattiin viiteen muuhun Itämeren alueen kaupunkiseutuun. Vertailun tuloksena Tukholman seutu oli kilpailukykyisin ja sen kintereillä Oslon ja Kööpenhamina-Malmön kaupunkiseudut. Helsingin kaupunkiseutu oli neljäntenä selkeästi kolmen kärkeä jäljessä. Helsingin seudun vahvuudet suhteessa verrokkeihin liittyvät teknologiateollisuus- ja startup-vetoiseen innovatiivisuuteen, tasa-arvoon sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon.

Helsingin seutu on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkeikaupunkiseutuja paremmin. Petrattavaa Helsingin kaupunkiseudulla on erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä ja niihin oleellisesti liittyvässä nettomaahanmuutossa. Helsingin seutu on vertailluista alueista ainoa, missä asukaskohtainen bruttokansantuote on laskenut 2010-luvulla. Lisäksi alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehitysmenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokien hännänhuippu.

Kestäväan kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on myös selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

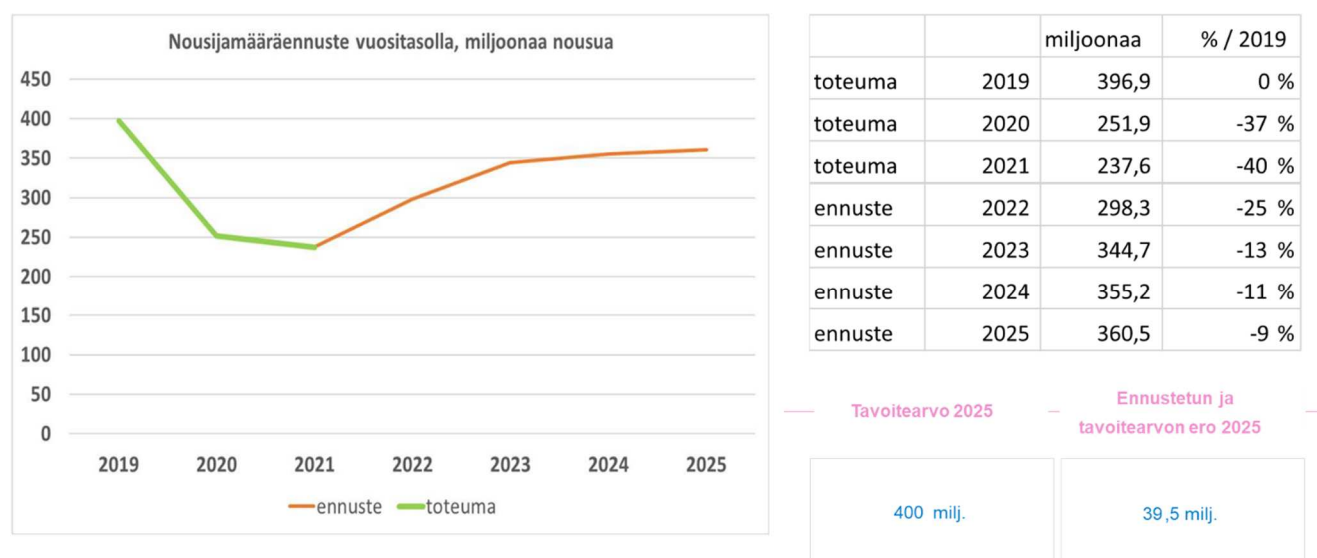
Lähteet: Covid 19- pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, Kuntarahoituksen, Eduskunnan ja valtiovarainministeriön ajankohtaiskatsaukset, MAL 2023 kilpailukyky selvitys, COVID-19 pandemian vaikutukset muuttoliikkeeseen, tilastotarkastelu.

2.2 Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa

HSL:ssä on valmisteltu kevään aikana **tuottavuusohjelmaa**, joka valmistuu syksyllä 2022. Tuottavuusohjelmassa keskitytään tarkastelemaan ja selvittämään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiakaudella haluttu tasapaino kuntaosuuksien keskimääräisen tason ja muun tulorahoituksen välillä.

Tuottavuusohjelman tavoitteena on tunnistaa keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia uudistuksia toteuttamalla. Tuottavuuden kehittämällä ei haeta automaattisesti kustannusten karsimista tai palvelutason heikennyksiä. Tuottavuutta voidaan parantaa myös panostuksilla tärkeiksi havaittuihin hankkeisiin tai kohteisiin. Tuottavuuden parantamisella haetaan laajemmin esimerkiksi priorisointia, tuottavuutta parantavia toimenpiteitä nykyisillä resursseilla ja myös kokonaan uusia avauksia. Tuottavuusohjelmassa jo alustavasti tunnistettuja toimenpiteitä on sisällytetty TTS-vuosien talouslaskelmiin.

Joukkoliikenteen matkustajamäärien arvioidaan jäävän vuonna 2025 strategian tavoitteesta ja alittavan vuoden 2019 määrät yhdeksällä prosentilla. Alustavan TTS-esityksen taloussuunnitelman tavoitteisiin pyritään pääsemään tuottavuusohjelmassa määritellyillä toimenpiteillä, joilla strategian tavoitteet pyritään saavuttamaan strategiakauden loppuun mennessä.



Kuva 2: Nousijamääräennuste

TTS-kaudelle asetettu **lipputulotavoite edellyttää lippujen hintoihin tehtäviä korotuksia, alennusryhmien ja vapaan matkustusoikeuden tarkastelua jo vuonna 2023.** Pidemmällä tähtäimellä uuden hinnoittelumallin yhtenä tavoitteena on löytää strategian lipputulotavoitetta tukeva, parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja samalla asiakkaillemme suotuisa hinnoittelumalli. Muita uusia tulolähteitä etsitään esimerkiksi mainostuloista, mutta merkittäviä tuloksia saadaan vasta TTS-kauden loppulla.

Liikenteessä on tehty säästötoimenpiteitä koko korona-ajan ja jo päätettyjä toimenpiteitä jatketaan TTS-kaudella järjestelmämuutosten rinnalla. Pelkkä lisäsäästöjen tekeminen ei kuitenkaan auta matkustajia palaamaan liikenteeseen, vaan säästöt saattavat palvelutason heikentyessä liikaa johtaa jopa lipputulojen menettämiseen ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Tasapainoinen

talous on yksi keskeisimmistä strategiakauden tavoitteista, ja Yhtymäkokous on myös edellyttänyt etsimään toimenpiteitä, joilla päästään lähemmäs kuntakohtaista tasapainoa. Tuottavuusohjelman laatimisen yhteydessä onkin tunnistettu tarve vahvaan asiakas- ja markkinaymmärrykseen perustuville alueellisille linjastotarkasteluille ja linjaston optimoinnille.

Linjastotarkastelut on tarkoitus aloittaa syksyn 2022 aikana ja mahdolliset tarjonnan muutokset voidaan ottaa käyttöön vaiheittain strategiakauden aikana. Linjastotarkastelujen yhteydessä tarkastellaan kriittisesti myös nykyisiä palvelutasoluokituksia, joita muutetaan tarvittaessa markkinaymmärryksen perusteella. Asiakastarpeet ja joukkoliikenteen markkinatilanne voivat vaihdella paljonkin alueittain ja myös isommat muutokset nykyisiin palvelutasoluokkiin ovat mahdollisia palvelutason optimoimiseksi. Strategiset tavoitteet ohjaavat linjastotarkastelujen tavoiteasetantaa ja tavoitteena onkin tuottaa mahdollisimman hyvin asiakastarvetta vastaavaa, kustannustehokasta joukkoliikennepalvelua. HSL:n linjastosuunnittelun osallisuuden periaatteet muodostavat lähtökohdat asukkaiden, sidosryhmien ja omistajakuntien kanssa tehtävälle yhteissuunnittelulle.

Jäsenkuntien subventiotaso pyritään saamaan mahdollisimman nopeasti vastaamaan omistajien tahotilaa ja strategiatavoitetta asettuen keskimäärin 50-55 %:iin. TTS-suunnitelmassa TTS-kauden loppulla 2025 subventio on keskimäärin 54 %.

PKS-omistajaohjauksen tavoitteena oleva **kuntakohtaisen subvention toteutuminen 50 %:in tasossa on mahdotonta kuntakohtaisesti toteuttaa.** Kuntakohtaiseen subventiotasoon vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen palvelutaso ko. kunnassa, joukkoliikenteen käyttö (lipputulot) sekä investoinnit joukkoliikenneinfraan, joiden kustannukset laskutetaan HSL:ltä käyttökorvauksina ja jotka edelleen rasittavat kuntaosuuksia ja luovat painetta lipun hintojen korotuksille. Esimerkiksi Länsimetron 2-vaiheen ja Raidejokerin valmistuessa, HSL:ltä laskutettavat infran käyttökorvaukset kasvavat merkittävästi kasvattaen HSL:n toimintakuluja, joista edelleen noin puolet katetaan lipputulolla ja toinen puoli kuntaosuuksina.

2.3 HSL-alue ja perustehtävä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään 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 ja Siuntion alueella.

Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä mahdollisten uusien jäsenkuntien liittymisten kustannuksia TTS-kaudella.

HSL:n perustehtäviä ovat:

- Vastata Helsingin seudun liikenne-järjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).
- Suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.
- Hankkia bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut.
- Hyväksyä joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.
- Vastata joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta.

- Järjestää lippujen myynnin ja vastata matkalippujen tarkastuksesta.

2.4 Organisaatorakenne ja toimintamalli

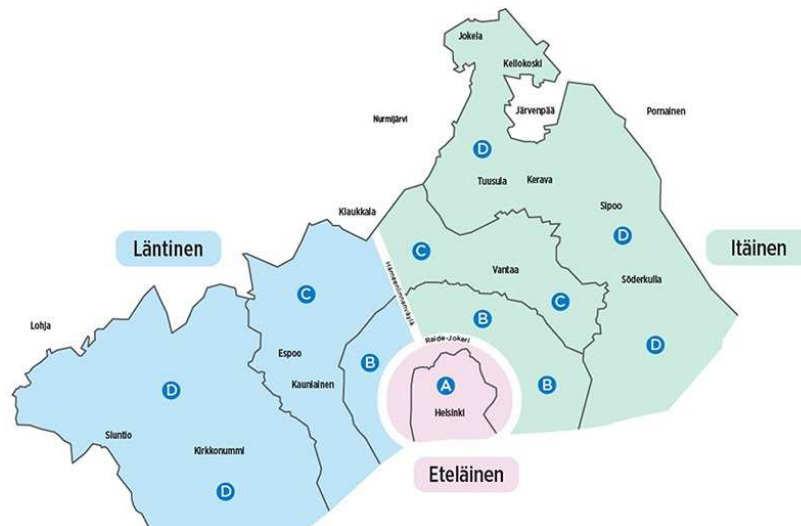
Perusopimuksen mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyin strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat. Strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet, joiden toteutumista seurataan vuosittain.

Osana uutta strategiaa olemme uudistaneet myös toimintamalliamme ja organisaatorakennetta. HSL:n hallitus vahvisti uuden organisaatorakenteen mukaiset tulosalueet helmikuussa 2022 ja toimitusjohtaja päätti tulosalueiden yksikkörakenteista maaliskuussa 2022. Uusi organisaatorakenne tuli voimaan 1.4.2022. Tavoitteenamme on varmistaa, että toimintamalli ja organisaatio tukevat strategian tavoitteiden toteutumista.



Kuva 3: HSL:n organisaatiokaavio

Strategian päivityksen yhteydessä uusimme **toimintamallimme**, jonka keskeisimpiä tavoitteita on päästä lähemmäs markkinoita ja asiakkaita sekä kerätä nykyistä tarkempaa ja parempaa dataa kysynnän ja tarjonnan suunnitteluun. Uudessa tavassa toimia on **tavoitteena ymmärtää paremmin eri alueiden erilaisia liikkumistarpeita ja kohdentaa tarjontaa kyseiseen markkinaan nykyistä paremmin**. Toinen tavoite on pystyä **seuraamaan palvelutarjonnan, linjastojen ja linjojen kustannustehokkuutta ja tunnistaa linjastojen välisiä kannattavuuseroja ja kytkeä mukaan pidemmän aikavälin kustannusnäkömää**. Kolmantena tavoitteena on **kohdentaa myynti- ja markkinointitoimenpiteet nykyistä tarkemmin markkina-alueille ja mitata niiden vaikutuksia ko. alueiden matkustuksessa**.



Kuva 4: Markkina-alueet (etelä, itä, länsi)

HSL:ssä oli vuoden 2022 alkaessa 402 työntekijää. Vakituksessa palvelussuhteessa oli 92 % henkilöstöstä. Määräaikaista henkilöstöä työskenteli erityisesti asiakaspalvelussa ja asiakastutkimusten kenttätyössä, joissa työn määrä vaihtelee. **Tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti.** Henkilöstömäärässä ei suunnitelmakaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Talon ulkopuolelta ostettavilla palveluilla täydennämme omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää. Omana työnä tehtyä työtä voidaan ulkoistaa, jos se on toiminnan sujumisen ja tehokkuuden kannalta järkevää.

3 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2023-2025

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2023-2025 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin ja skenaarioihin.

Tekemisemme keskiössä on hyvän palvelutason säilyttäminen ja sitä kautta matkustajien houkuttelevuus ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, joka puolestaan parantaa taloutta kasvaneina lipputuloina. Tavoittelemme ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä, emme liikenteen supistamista

Tavoite	Mittari
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	Joukkoliikenteen Co2 päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousijamäärä 400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometrikustannus pl. infra 0,25 € /km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä 400 M€, kuntaosuus 50-55 %

Kuva 5: Keskeiset strategiset tavoitteet

3.1 Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen

Olenaisena osana strategiaamme on tunnistettu ne kriittiset menestystekijät, joiden avulla varmistamme strategian tavoitteiden saavuttamisen. Kuhunkin menestystekijään liittyy suoraan strategisten tavoitteiden saavuttamiseen liittyviä toimenpiteitä sekä osaamisen ja organisaation kyvykkyyden määrätietoista kasvattamista koko strategiakauden ajan. Menestystekijöissä on osittain sisäkkäisiä elementtejä ja ne tukevat toisiaan. Kehittämistoimet ovat kiinteä osa HSL:n toimintaa ja sen parantamista. Menestystekijöiden kehittymistä seurataan tarkemmilla mittareilla osana strategiakokonaisuutta.

3.1.1 Kasvu asiakasymmärryksellä

Kasvatamme tyytyväisten ja uskollisten asiakkaidemme määrää houkuttelevilla ja asiakastarpeisiin kohdennetuilla palveluilla.

Liikkumisen tarpeet ovat muuttuneet ja muuttuvat yhä. Työnteko ja liikkuminen ovat murroksessa ja pandemia on vaikeuttanut muutosten ennakoimista. Asiakasymmärryksen merkitys vahvistuu entisestään, kun pyrimme lisäämään myyntiä ja joukkoliikenteen käyttöä.

Näemme asiakastarpeisiin kohdennetut ja houkuttelevat palvelut edellytyksenä asiakasmäärien ja lipputulojen kasvulle. Tuomme asiakaskokemuksen ja asiakkuuksien johtamisen erottamattomaksi osaksi kaikkea toimintaamme. Asiakasymmärryksen kasvattaminen lisää tuloja ja parantaa kustannustehokkuutta.

Rakennamme systemaattista lähestymistapaa asiakkuuksien johtamiseen

Asiakkuuksien johtaminen ja hallinta tulee olemaan uuden HSL-markkinointikyvykkyyden osakokonaisuus. HSL-markkinointikyvykkyys rakentuu uuden HSL organisaation myötä vastaamaan sekä strategian kasvutavoitteisiin, että yleisemmin digitalisaation mukanaan tuomiin vaatimuksiin ja mahdollisuuksiin markkinoinnille ja myynnille. Markkinointikyvykkyyttä vahvistetaan vuonna 2022. Monikanavavies-tintäratkaisun kehitys saatetaan loppuun vuoden 2022 aikana, mikä mahdollistaa HSL:lle kohdennettumman, personoidumman ja joustavamman kyvykkyyden kommunikoida eri asiakasryhmille. Asiakkuuksien hoitomallien määrittely aloitetaan markkinointistrategian luonnin yhteydessä 2022 ja näiden käyttöönotto tapahtuu ja mahdollistuu viimeistään tilipohjaiseen maksujärjestelmään siirryttäessä vuonna 2023 ja sen myötä paremmin kerääntyvän laadukkaamman asiakasdatan myötä.

Tarjoamme entistä kohdennetumpaa palvelua ja hinnoittelua hyödyntämällä keräämämme tietoa

Asiakasdata ja sen pohjalta muodostettu asiakas- ja markkinaymmärrys on oleellinen komponentti alueellisen liikennepalvelun suunnittelussa. Liikennetarjontaa tullaan optimoimaan ja kohdentamaan vahvemmin markkinaymmärryksen perusteella. Alueellisten liiketoimintayksikköjen tarvitsema asiakas- ja markkinaymmärrys syntyy monialaisesti analytiikan, tutkimuksen, asiakaskokemuksen ja liiketoiminnan kehityksen asiantuntijoiden yhteistyössä. Hinnoittelussa asiakasymmärrys varmistaa, että tehdyt muutokset hinnoitteluun saavat haluttua asiakaskokemusta aikaiseksi niin, että muodostuva asiakasarvo tukee HSL:n liiketoimintatavoitteita.

Kohdistamme myyntiä asiakkaisiin, joilla potentiaalia lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja lipputuloja

Myyntin kohdentamisen edellytys on asiakas- ja markkinaymmärrys sekä kyvykkyys vaadittaviin myynnin toimenpiteisiin. Myynnin kohdentamista ja kasvattamista tehdään sekä HSL:n omin voimin, että kumppaneiden avulla. HSL Sovelluksen liiketoimintaomistajan vastuulla on sovellusmyynnin sekä HSL.fi lippukaupan myynnin kasvattaminen tavoitteiden mukaisesti. Ulkoisten kumppaneiden avulla haetaan digitaalisen myynnin kokonaiskasvua.

Lisämyynnin ja uusasiakkuuden potentiaalin tunnistaminen vaatii syvällistä alueellista ja näillä alueilla asuvien ihmisten liikkumistarpeiden ymmärrystä. Asiakaspotentiaalin selvittäminen ja sen muutosten seuraamisen prosessi tulee olemaan alueellisten markkinayksiköiden, analytiikka ja tutkimukset -yksikön sekä Liiketoiminnan kehitys -yksikön tärkeimpiä tehtäviä. Yritysmyyntistä haemme kasvua poistamalla sisäisiä myynnin esteitä ja lisäämällä sekä myynnin kyvykkyyttä, että resursseja. Yrityskumppanuuksien avulla on mahdollista saavuttaa meille aiemmin ulottumattomissa olleita asiakkaita. Yritys- ja kumppanikentästä tuleva kasvu painottuu strategiakauden loppupuolelle.

Kehitämme hinnoitteluratkaisuja vastaamaan asiakkaiden tarpeita

Käynnissä oleva lipputilihankkeen merkittävä suunnittelua ohjaava tekijä on ollut määrällisen ja laadullisen datan pohjalta tuotettu asiakasymmärrys. Samat markkina- ja asiakasymmärryksen hankkimisen ja käytön periaatteet ovat käytössä myös lipputilihankkeen valmistuttua. Kun sen ytimessä oleva tili-pohjainen maksamisen järjestelmä on kaikkiansa käytössä vuonna 2023, on asiakas- ja liiketoimintalähtöisten lipputuotteiden ja hinnoitteluratkaisujen kehittäminen nykyistä huomattavasti nopeampaa,

tehokkaampaa ja ketterämpää. Asiakastarpeiden ja erityisesti liikkumisen tarpeiden muutosten seuraaminen tapahtuu systemaattisella seurannalla. Tämän kriittisyys on konkretisoitunut Korona -epidemian aikana, jolloin Koronan synnyttämä etätyö ja monipaikkaisen työn malli on muuttanut ihmisten liikkumisen tarpeita. Muuttunut työnteko ja muuttunut liikkuminen otetaan huomioon myös uusien lipputuotteita suunniteltaessa jo 2022 ja 2023 aikana.

[Kehitämme edelleen digitaalisia myynti- ja palvelukanavia](#)

Digitaalisten myyntikanavien edelleen kehittäminen tapahtuu vahvistamalla HSL-sovelluksen liiketoimintaa myyntitavoitteisiin pääsemiseksi. Lipputilihankkeen uusien lukijalaitteiden mahdollistama lähimaksu helpottaa tiettyjen asiakasryhmien, kuten turistien lipunostamista ja toisaalta se madaltaa kynnystä joukkoliikenteen kokeiluun uusien ja harvoin joukkoliikennettä käyttävien asiakkaiden osalta. Kumppaneilta ostettava kasvumarkkinoinnin toimenpiteet tulevat omalta osalta lisäämään digitaalisten myyntikanavien myyntiä.

[3.1.2 Sujuvat matkaketjut](#)

Varmistamme yhdessä yhteistyökumppaneidemme kanssa asiakkaillemme saumattoman ja kestävästi liikkumisen.

Liikkumisen ja matkaketjujen sujuvuudella on yhä tärkeämpi rooli hyvän asiakaskokemuksen sekä joukkoliikenteen kilpailukykyyn määrittäjänä. Saumattomuuden lisäksi matkaketjujen on oltava myös kestäviä. Panostamme liikkumisen kestävyteen mm. joukkoliikenteen sähköistämällä.

Tavoitteenamme on lisätä asiakkaiden tyytyväisyyttä liikkumisen sujuvuuteen. Matkaketjut onnistuvat eri toimijoiden yhteistyön avulla. Saumattomat matkaketjut lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä sekä lipputulaja. Yhteistyö kumppaneiden kanssa tarjoaa mahdollisuuksia taloudelliseen tehokkuuteen.

Kehitääksemme sujuvia matkaketjuja meidän on tunnettava asiakastarpeet tarkasti. Joukkoliikennematkan sisältävän matkaketjun valinta voi olla kiinni moninaisista ja hyvinkin pienistä tekijöistä. Asiakasymmärryksen pohjalta tunnistamme nämä tekijät ja etsimme ratkaisuja monipuolisilla toimenpiteillä. Tarvittaessa kehitämme asiakastutkimuksia saadaksemme tarkempaa tietoa erityyppisten matkaketjujen matkavastuksista.

[Panostamme ekosysteemijohtamiseen ja rakennamme aktiivisesti kumppanuuksia](#)

Rakennamme kumppanuuksia systemaattisesti ja madallamme lipunostamisen kynnystä tuomalla lipun osaksi kumppaneidemme tuotteita tai palveluita esimerkiksi hakemalla kumppaneita tapahtuma- ja majoitusalan toimijoista.

Luomme mahdollisuudet integroituun seudulliseen kaupunkipyöräjärjestelmään, joka palvelee liityntäliikennettä entistä paremmin, lyhentää matka-aikoja, lisää saavutettavuutta ja on jatkossa koko alueen kattava järjestelmä. Tuotamme muihin joukkoliikennekokonaisuuteen integroidun seudullisen kaupunkipyöräpalvelun, yhteistyössä halukkaiden alueen kuntien kanssa. Palvelu tulee toimimaan entistä paremmin osana muuta joukkoliikennettä, käyttöliittymiä ja maksujärjestelmää, näin palvelun käytön aloittamisesta ja käyttämisestä tehdään entistä houkuttelevampaa ja vaivattomampaa. Tavoitteena on kehittää koko aluetta palveleva yhteiskäyttöisten pyörien järjestelmä, jonka käytöstä tulee luonnollinen osa matkaketjua yhä useammalle seudulla liikkuvalla.

Kehitämme matkatiedon laatua ja tuemme ekosysteemissä kokeiluja

Parannamme matkatiedon laatua ja edistämme sen avoimuutta ja jatkokäyttöä. Tavoitteemme on lisätä matkaketjujen saumattomuutta sekä liikkumisen kokonaisratkaisun houkuttelevuutta. Osana sujuvia matkaketjuja esitämme tulevaisuudessa useita eri liikkumismuotoja Reittiopas-palveluissa. Tarjoamme samalla alustan myös muille liikkumisen toimijoille tarjota asiakkaillemme lisäarvoa tuottavia liikkumistapoja.

Toimimme osana liikkumispalveluiden ekosysteemiä ja kerromme matkaketjujen kehitystyöstä aktiivisesti asiakkaille ja kumppaneille.

Toteutamme uusiin liikkumismuotoihin liittyen kokeiluja, joiden perusteella kehitämme taloudellisesti kestäviä toimintamalleja. Teemme matkaketjujen osalta yhteistyötä eri liikkumistoimijoiden kanssa. Otamme huomioon myös erityisryhmien vaatimukset sujuvien matkaketjujen osalta; tarjoamme enemmän matkustajainformaatiota matkaketjujen esteettömyydestä niin digitaalisissa palveluissa kuin myös fyysisessä ympäristössä.

Vähennämme joukkoliikenteen matkaketjujen päästöjä

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteen ilmanlaatuun vaikuttavia lähipäästöjä (NO_x, PM), sekä hiilidioksidipäästöjä (CO₂) yli 90 % vuodesta 2010 vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteena on päästötön joukkoliikenne vuonna 2035.

Sähköbussit tukevat HSL:n strategista tavoitetta lisätä vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. HSL:n tavoitteena on kasvattaa voimakkaasti sähköbussien määrää. Vuoden 2022 lopussa sähköbusseja on yli 300 sähköbussia liikenteessä. Sähköbussit ovat tällä hetkellä erittäin kilpailukykyisiä dieselbusseihin nähden ja odotettavissa on, että sähköbussien määrä kasvaa voimakkaasti markkinaehtoisesti. Vuonna 2025 sähköbusseja on arviolta 650 – 850 kpl, mikä vastaa noin 50% - 65% HSL-alueen bussikalustosta.

HSL:llä on käytössä ympäristöbonusmalli, jolla voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti hyvittää HSL:n sopimusliikennöitsijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä. Esimerkiksi vuoden 2022 aikana HSL:n bussiliikenteessä tullaan käyttämään 8,4 miljoonaa litraa 100% biodieselä.

Sähköbussien määrän voimakkaan kasvun sekä biodieselin käytön suhteellisen lisääntymisen myötä vuoden 2025 päästövähennystavoitteeseen (CO₂) pääseminen on mahdollista, mutta edellyttää samanaikaisesti sähköbussien määrän lisääntymistä odotusten mukaisesti sekä biodieselin käytön suhteellista lisääntymistä ympäristöbonuksen avulla. Pienetkin negatiiviset muutokset oletettuun kehityskulkuun voivat myöhästyttää päästötavoitteen saavuttamista.

Pyrimme vaikuttamaan sidosryhmiin toimivan joukkoliikenneinfrastruktuurin ja sen liityntäyhteyksien varmistamiseksi kestäväillä kulkutavoilla

Joukkoliikenteen nopeuttamistoimet tie- ja katuverkolla vaikuttavat suoraan bussiliikenteemme kustannustehokkuuteen ja vahvistamme tienpitäjän ja omistajakuntien yhteistyön vaikuttavuutta.

Kävelyn sekä pyörä- ja autoliitynnän parantamiseksi vahvistamme yhteistä näkemystä ja edunvalvontaa seudun ja valtion MAL-yhteistyössä. Päivitämme liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman syksyllä

2022, jonka kautta lisätään kuntien ja valtion sitoutumista liityntäpysäköinnin määrän ja laadun parantamiseen. Parannamme liityntäpysäköinnistä tarjottavaa tietoa ja kytkemme seudullisen liityntäpysäköinnin paremmin osaksi valtakunnallisten matkaketjujen informaatiota.

Kestävän liikkumisen infratoimien osalta etsimme yhteistyömahdollisuuksia myös yksityisten toimijoiden kanssa. Keskeisissä solmupaikoissa teemme yhteistyötä kaupallisten toimijoiden kanssa ja kartoitamme myös mahdollisuuksia yhteisrahoitteisiin toimenpiteisiin.

Vahvistamme maankäytön yhteistyötä ja kehitämme menettelytapoja yhdessä kuntien kanssa tukien sekä kuntien omia että HSL:n strategisia tavoitteita kestävästä liikennejärjestelmästä ja matkaketuista.

3.1.3 Tieto ja osaaminen

Hyödynnämme oikea-aikaista, laadukasta tietoa ja korkeaa asiantuntemustamme asiakasarvomme ja tuottavuutemme vahvistamiseksi. Mm. henkilöstön osaamisen kehittäminen ja organisaation kyvykkyyden kehittäminen mm. toimintamallin ja muutoksen toteuttaminen.

Tiedolla johtamisen ja analytiikan merkitys toiminnan suunnittelussa on noussut keskeiseksi kilpailutekijäksi. Kehitämme kyvykkyttämme tiedon tuottamiseen ja hyödyntämiseen. Tuotamme analytiikan avulla arvoa asiakkaillemme ja muille sidosryhmillemme.

Liikennejärjestelmän laaja-alainen kehittäminen osana muuttuvaa yhteiskuntaa sekä asiakastarpeiden ja kaupunkikehityksen yhteensovittaminen vaativat monipuolista tietoa ja osaamista. Kustannustehokkuuden ja tuottavuuden parantaminen on mahdollista hyödyntämällä dataa, automaatiota ja tekoälyä osana joukkoliikenteen kehittämistä.

Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää korkeaa osaamistasoa strategisesti kriittisessä osaamisessa. Tavoitteenamme on olla alamme paras asiantuntija.

Määritämme datahallintaprosessin

Analytiikka ja aineistolähtöinen tieto rakentuu tavoitteiden ympärille. Määritämme millainen tieto on strategisen ja operatiivisen päätöksenteon ja ohjauksen/kehittämisen kannalta kaikkein merkityksellisintä. Liiketoimintatavoitteet sisältävän päivittyvän tilannekuvan avulla mahdollistetaan systemaattinen ja läpinäkyvä menettely arjessakin priorisointia käyttävälle liiketoiminnalle. Keskitymme lisäarvoa tuottavaan tietoon.

Vahvistamme kyvykkyttämme tarvittavan tiedon hankkimiseksi ja analysoimiseksi

Kyvykkyyttä on jäsentää eri tietojen keskinäiset riippuvuudet, erityisesti liiketoiminnan kontekstissa sekä eri tyyppiset datat (laadullista tai määrällistä). Merkityksellisimpien tietojen osalta varmistetaan, että data on saatavilla ja käytettävissä, iteratiivisesti ja modulaarisesti rakentaen, pala kerrallaan. Kehitämme monialaisessa yhteistyössä osaamistamme tiedon analysoinnissa ja yhdistelyssä, erityisesti liiketoimintamerkityksiä palvelleen.

Markkina-alueittain voimme yhdistellä monipuolista asiakas- ja liikkumistietoa liikennetarjonnan tietoihin ja kehitämme itsepalveluanalytiikkaa arjen oman työn tiedolla johtamista varten. Kyvykkyyttä ra-

kennetaan myös tuomalla tuloskorttimittareista näkymät markkina-alueitasolle sekä rakentamalla mittarit eri toiminnoille, esimerkiksi markkinoinnille ja asiakaspalvelulle. Tiedon osuvuuden ja lisäarvon parantamista edistetään iteratiivisesti ja kohti reaaliaikaisempaa tietoa.

Myös strategisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusarviointimenetelmiä kehitetään ottamaan entistä paremmin huomioon monipuolisia tietoja sekä tulevaisuuden epävarmuutta.

Hyödynnämme tietoa liikennekapasiteetin tarkemmaksi ja dynaamisemmaksi kohdentamiseksi

Liikennöintisopimuksissa haemme optimaalisen tasapainon kustannusten ja mukautettavuuden välillä. Tavoitteena on liikennekapasiteetin dynaamisempi sovittaminen asiakkaiden muuttuviin liikkumistarpeisiin ja optimointi suhteessa asiakkaan palveluostokäyttäytymiseen.

Kehitämme organisaation läpileikkaavia prosesseja tuottavuuden ja lisäarvon parantamiseksi

Kehitämme jatkuvasti vuonna 2022 laadittuja ydinprosesseja arvoon fokusoiden ja hukkaa välttämällä. Lisäämme tulostavoitteellisuuden kulttuuria. Jalkautamme ajatustavan, että resurssit ovat rajallisia. Käytämme panos-tuotos –tietoa tehdessä valintoja arjessa.

Oleennaista on kyky toistettavalla tavalla tavoitelähtöisesti priorisoida sekä operatiivista arkea että kehittämistoimintaa. Näin huomioidaan priorisoitavan kohteen vaikutteet tavoitteisiin ja myös muihin priorisoitaviin kohteisiin.

Tunnistamme strategian toteutumisen kannalta kriittisen osaamisen ja kehitämme asiantuntijoidemme osaamista erityisesti siinä

Varmistamme, että strategista osaamista hyödynnetään laajasti HSL:n toiminnassa. Varmistamme strategian toteuttamista tunnistamalla tavoitteisiin liittyvän tärkeän osaamisen ja sen kehittämisen keinot. Tartumme tehokkaasti osaamistarpeisiin ja hyödynnämme monipuolisesti osaamismuotoilua, reflektointia, työkiertoa ja uusia kehittymisen keinoja. Opimme yhdessä jakamalla osaamista ja tekemällä yhteistyötä. Tuemme kehittymistä esihenkilötyöllä ja palkitsemisella.

Käytämme rekrytointia aktiivisesti osaamisen kehittämiseen. Viemme rekrytointiprosessia ja rekrytoinnin työkaluja eteenpäin hyödyntämällä eri kanavista saatavaa hakijakokemusta ja muuta tietoa. Markkinoimme HSL:ää työpaikkana, jossa ”Onnistumme yhdessä”.

3.2 Hinnoittelumalli 2024

Osana lipputilihanketta HSL on tutkinut vaihtoehtoisia tapoja hinnoitella joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteena on ollut selvittää, löytyykö nykyistä vyöhykemallia parempi ratkaisu, joka voitaisiin ottaa käyttöön viimeistään vuoden 2024 alussa. Työssä on tarkasteltu sekä maailmalla käytössä jo olevia, että kehitteillä olevia eri tyyppisiä hinnoittelumalleja, joista konseptoitiin HSL:n tarpeisiin soveltuvia ratkaisuluonnoksia asiantuntija-, asiakas- ja sidosryhmäarviointeja varten. Näitä olivat erilaiset vyöhykkeisiin perustuvat, mukaan lukien omavyöhyke- ja tasahinnoittelumallit, sekä joukkoliikenteen käyttöön, esim. toteutuneisiin kilometreihin, perustuvat mallit. Samassa yhteydessä tehdyn kansainvälisen vertailuanalyysin perusteella todettiin, että HSL:n nykyinen vyöhykemalli on jo sinällään varsin edistyksellinen ja toimiva, myös kansainvälisellä mittapuulla arvioiden.

Lopullisiin vaikutusten arviointiin päätettiin ottaa nykyisiin vyöhykerajoihin perustustuvat kolme erilaista mallivariaatiota sekä tasahinnoittelu. Näihin päädyttiin käyttöönoton aikaikkuna, saatavilla olevat teknologiset ratkaisut, liiketoimintapotentiaali, HSL:n liikenneinfrastruktuuri, nykyiset lippu- ja matkustus-käytännöt sekä asiakaskokemus huomioiden. Jatkotarkasteluissa tavoitteena on ollut löytää vuoden 2024 lipputulotavoite huomioiden parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävää ja samalla asiakkaillemme suotuisa hinnoittelumalli. Tarkastelut on toteutettu liikkumisen ja lipputulojen osalta Helmet-liikennemallianalyysin ja asiakaskokemuksen osalta sekä laadullisin, että määrällisin asiakas- ja sidosryhmä-analyysin.

Sekä laajan asiakasosallistamisen että liikennemallitarkastelujen perusteella parhaiten kestäviä kulkumuotoja tukevaksi ja HSL:n strategisia tavoitteita edistäväksi osoittautui tasahinnoittelu. Tasahinnoittelu edistää parhaiten kestäviä kulkumuotoja ja vähentää eniten autokilometrejä ja päästöjä seudulla. Suurin osa asiakkaista kaikissa kunnissa kokee tasahinnoittelun selkeäksi, helppokäyttöiseksi ja oikeudenmukaiseksi malliksi, jossa rajaton matkustusoikeus tarjoaa nykyistä paremman palvelun. Tasahinnoittelu tarjoaa eri vaihtoehtoista myös parhaat edellytykset sekä kuluttaja- että yritysmarkkinoiden liiketoiminnan kehittämiseen ja sen päälle rakennettavaan tulevaan palvelukehitykseen, esim. aikaperusteiseen hinnoitteluun.

Tasahinnoittelu helpottaa ja yksinkertaistaa lipunostoa merkittävästi verrattuna nykyiseen vyöhykemalliin. Lipun ostamisen yhteydessä ei tarvitse valita matkustusvyöhykettä, jolloin käyttökokemus on hyvin yksinkertainen. Yritys- ja organisaatioasiakkaat ovat myös toivoneet laajasti tasahinnoittelun käyttöönottoa, joka yksinkertaistaa paljon työsuhte-edun hallinnointia, kun työnantajan ei tarvitse ylläpitää järjestelmissään työntekijän matkatietoja asuin- ja työpaikan välillä. Juuri yksinkertaisuutensa ja helppoutensa vuoksi tasahinnoittelu mahdollistaa harvoin joukkoliikenteellä matkustavien kohderyhmässä joukkoliikenteen lisääntyvää käyttöä. Tasahinnoittelu vähentää Helsingissä kuntasubvention tarvetta merkittävästi mutta lisää sitä suhteellisesti eniten kehyskunnissa.

Muissa tutkituissa malleissa selvitettiin eri vyöhykerajojen yhdistämistä, esim. rajan poistamista B:n ja C:n väliltä tai C:n ja D:n väliltä. Lisäksi tutkittiin nykyisten vyöhykkeiden säilyttämistä, mutta pitkien matkojen hintatasojen merkittävää alentamista suhteessa kahden vyöhykkeen matkoihin. Tulosten perusteella kestävien matkojen kulkumuotojen edistäminen onnistuu hintasuhteita muuttamalla myös ilman, että asiakkaiden täytyy opetella uudenlainen vyöhykemalli. Kuitenkaan tasahinnoittelun yksinkertaisuutta ja sen helppoudesta koituvia hyötyjä ei nykymallilla tai sen eri variaatioilla saavuteta kuluttajamarkkinoilla eikä yritysmarkkinoilla. Nykymalli uusilla hintasuhteilla vähentää myös subvention tarvetta Helsingissä ja lisää sitä kehyskunnissa, mutta hintatasoja säätämällä subvention kasvua voidaan maltillistaa kehyskunnissa.

Pyydämme kunnilta lausuntoa tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumalleista. HSL:n hallitus päättää hinnoittelusta syksyllä 2022.

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.

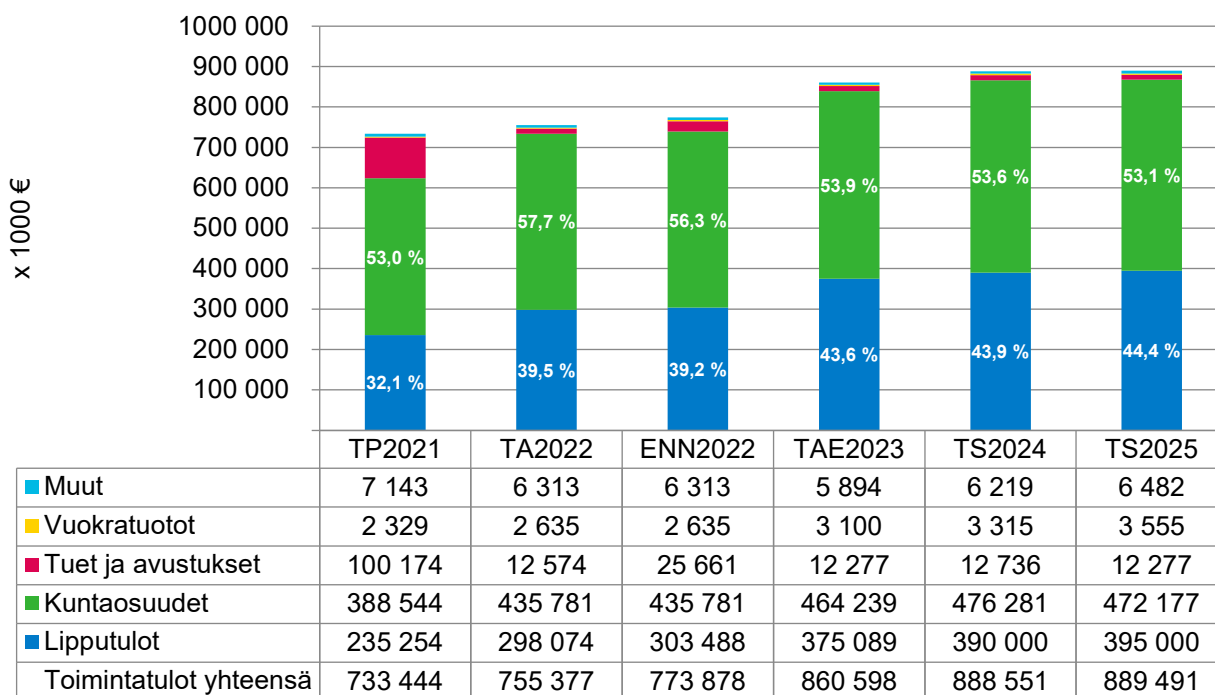
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat erät

	TA2022	TAE2023	ERO TAE2023/TA2022	
Toimintamenot	731 000 000 €	850 000 000 €	119 000 000	16,3 %
Investointimenot	26 669 000 €	17 440 000 €	-9 229 000	-34,6 %
Kuntaosuudet	435 781 000 €	464 239 000 €	28 458 000	6,5 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat yhteensä 860,6 milj. euroa. Kasvua vuoden 2022 ennusteeseen verrattuna on 86,7 milj. euroa (11,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 888,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 889,5 milj. euroa vuonna 2025.



Kuva 6. Toimintatulot 2021-2025

4.2.1 Lipputulot

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus laskee vuonna 2023 -13% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2024 matkustajamäärät ovat -11 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jäädään vielä -9 % vuoden 2019 tasosta.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2023 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 375,1 milj. euroa. Vuoden 2023 lipputulotavoite on kunnianhimoinen ja se on vain 2,1 % alle vuoden 2019 toteuman. Lipputulot muodostavat 43,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2023. Lipputulojen arvioidaan olevan 390,0 milj. euroa vuonna 2024 ja 395,0 milj. euroa vuonna 2025.

Lipputuloarvio vuonna 2023 on 71,6 milj. euroa kuluvan vuoden ennustetta suurempi ja edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2022, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen lippujen hinnoista vuodelle 2023.

Edelleen jatkuvasta pandemiasta aiheutuneen liikkumisen muutoksen sekä yllä mainittujen hintatarkasteluun liittyvien ehtojen vuoksi HSL alueen joukkoliikenteen käyttöön ja lippujen hankintaan vaikuttavat muutokset lähitulevaisuudessa saattavat johtaa siihen, että lipputulokertymä voi poiketa huomattavastikin arvioidusta.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2022

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 252,0 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 67 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 54,5 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 15 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 17,7 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 39,8 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 11 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,6 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,8 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,7 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

4.2.2 Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat lipputulojen, operointikustannusten, joukkoliikenneinfran ja muiden kustannusten eristä.

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.

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2023 yhteensä 464,2 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 54,7 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 54,7). HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon. Alustava TTS-suunnitelma on laadittu siten, että strategiakauden tavoitteeseen päästään jo talousarviovuonna 2023.

Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2020-2025

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4,0	6,9	3,0	3,0	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022 ENN	234,6	115,8	1,5	61,7	4,0	6,4	3,5	4,3	0,3	432,2
2023 TAE	238,8	150,1	1,6	59,3	3,3	6,5	3,7	4,2	0,7	468,2
2024 TS	248,3	151,8	1,8	59,8	3,4	6,4	3,6	4,2	0,9	480,2
2025 TS	246,0	150,3	1,8	59,4	3,5	6,4	3,6	4,2	0,9	476,1

Kuntakohtaisen yli-/alijäämien käyttö

HSL:n viimeisimmän osavuosikatsauksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämäennuste on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). 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.

Suunnitelmavuosien 2023-2025 kuntaosuuksissa on hyvitetäviä/laskutettavia kumulatiivisia yli-/alijäämiä, tilinpäätöksen 2021 kertymä huomioituna vuoden 2022 ennusteen mukaisella arvioidulla kertyvällä ylijäämällä, yhteensä 11,9 milj. euroa. Ylijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2023–2025 ja vähentää laskutettavaa kuntaosuutta vuosittain 4,0 milj. eurolla.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ali- ja ylijäämäkertymät (miinusmerkkinen luku laskutettavaa alijäämää)

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2021	Käyttöennuste 2022	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2022	Jaettuna TS-vuosille		
				2023	2024	2025
Helsinki	7,999	-10,125	-2,126	-0,709	-0,709	-0,709
Espoo	-1,071	4,907	3,836	1,279	1,279	1,279
Kauniainen	0,066	-0,059	0,007	0,002	0,002	0,002

	Kumulat. yli-/alijäämä	Käyttöennuste	Yli-/alijäämäennuste	Jaettuna TS-vuosille		
Vantaa	-3,433	7,509	4,076	1,359	1,359	1,359
Kerava	1,350	0,872	2,222	0,741	0,741	0,741
Kirkkonummi	2,724	1,029	3,753	1,251	1,251	1,251
Sipoo	-0,276	0,078	-0,198	-0,066	-0,066	-0,066
Tuusula	0,962	-0,689	0,274	0,091	0,091	0,091
Siuntio	0,031	0,022	0,053	0,018	0,018	0,018
Yhteensä	8,353	3,544	11,898	3,966	3,966	3,966

4.2.3 Muut tulot

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuoden 2023 tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuosina 2023-2025. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,5 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

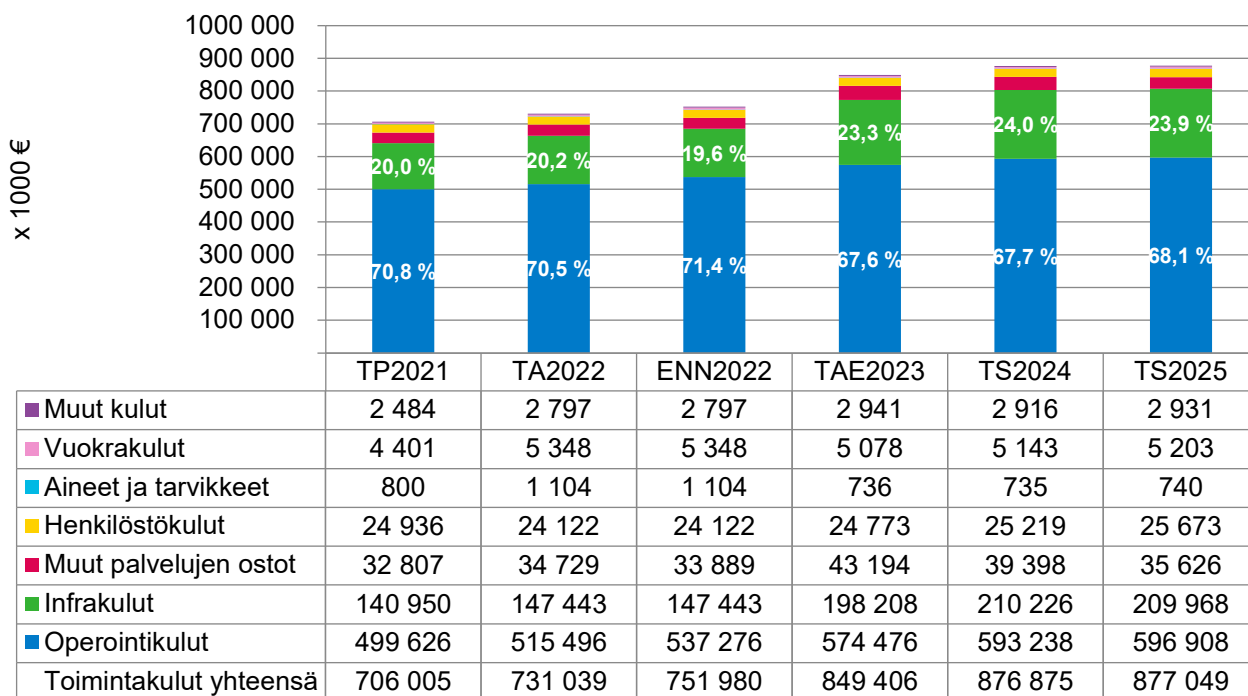
Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 11,9 milj. euroa vuosina 2023–2025. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion tuissa ei ole huomioitu TTS-kaudella mahdollisesti saatavaa lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa tai palvelutason ylläpitämiseen. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,4 milj. euroa vuonna 2023, 0,8 milj. euroa vuonna 2024 ja 0,3 milj. euroa vuonna 2025.

Vuokratuloja arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista ja taukotiloista sekä toimitilojen ulosvuokrauksesta 3,1 milj. euroa vuonna 2023.

Muut tulot, 1,9 milj. euroa vuonna 2023, syntyvät erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2023 ovat yhteensä 849,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2022 ennusteesta 97,4 milj. euroa (13,0 %). Vuonna 2024 toimintamenojen arvioidaan olevan 876,9 milj. euroa ja 877,0 milj. euroa vuonna 2025.



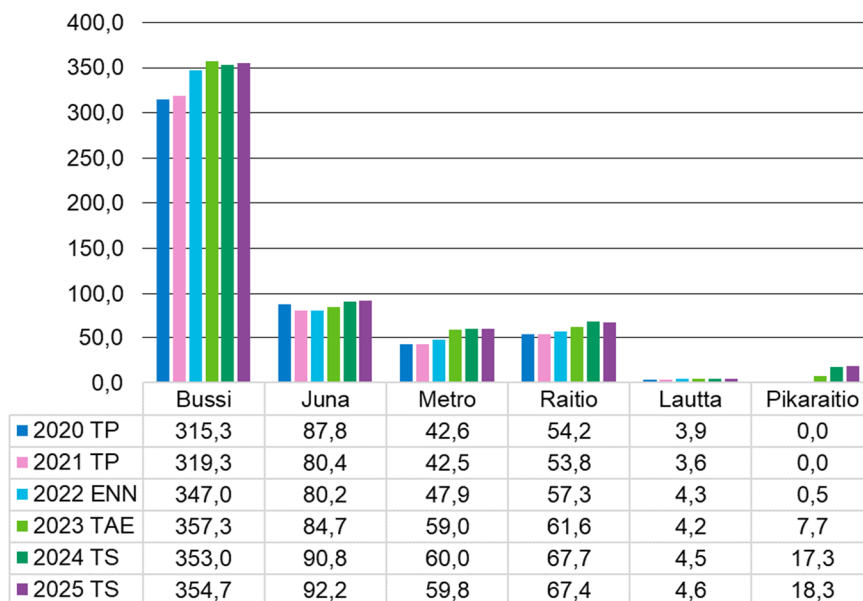
Kuva 7. Toimintamenot 2021-2025

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 815,9 milj. euroa vuonna 2023, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2024 yhteensä 842,9 milj. euroa ja 842,5 milj. euroa vuonna 2025.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2023 yhteensä 574,5 milj. euroa, joka on 67,6 % HSL:n toimintamenoista.



Kuva 8. Operointikustannukset 2020-2025 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 357,3 milj. euroa vuonna 2023. Kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen. Kustannustason kasvun arvioidaan olevan maltillisempaa loppuvuonna 2022, mutta koko vuoden vaikutuksen arvioidaan olevan 9,3 % ja edelleen vuonna 2023 noin 3 %. Kustannustasoon kasvuun vaikuttaa pääasiassa polttoaineiden hintojen nousu. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonuksen. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,1 milj. euroa ja Ojangan bussivarikon vuokrakustannuksia 1,2 milj. euroa. Vuonna 2024 kustannuksiksi arvioidaan 353,0 milj. euroa ja 354,7 milj. euroa vuonna 2025. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2022 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi 7,1 milj. euroa. Lisäksi korvauksiin sisältyy uusia luotettavuuskorvauksia ja korvauksia liikennöitsijöille maksettavasta matkustajalaskennasta yhteensä 2,7 milj. euroa.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 59,0 milj. euroa vuonna 2023. Metroliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2022 12,8 % ja vuonna 2023 4,1 %. Kustannustason kasvuun vaikuttaa pääasiassa käyttöenergian hinta. Vuonna 2024 kustannuksiksi arvioidaan 60,0 milj. euroa ja 59,8 milj. euroa vuonna 2025. Suunnitelmakauden ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa uuden Sammalvuoren varikon ylläpito- ja pääomakustannukset. Suunnitelmakaudella kaluston pääomakorvaukset kasvavat uusien M300-junien ja peruskorjaushankkeiden myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2023 olevan 61,6 milj. euroa. Raitioliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2022 noin 5,3 % ja vuonna 2023 3,7 %. Kustannuksiksi arvioidaan 67,7 milj. euroa vuonna 2024 ja 67,4 milj. euroa vuonna 2025. Vuoden 2024 aikana varaudutaan vanhojen varikoiden lisäksi korvaamaan jatkossa uuden Ruskeasuon varikon vuokrat.

Pikaraitioliikenne: Suunnitelmakaudella varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen aloittamiseen. Vuonna 2023 varaudutaan maksamaan liikenteen käynnistyskorvauksia ja vuokria uudesta Roihupelton varikosta.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2023 olevan 4,2 milj. euroa, vuonna 2024 4,5 milj. euroa ja vuonna 2025 4,6 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2023 yhteensä 84,7 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,8 milj. euroa. Vuonna 2024 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 90,8 milj. euroa sekä 92,2 milj. euroa vuonna 2025.

Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Erillisissä sopimuksissa sovittuun joukkoliikenteen infraan ei lueta operointikalustoa, varikkoinfraa, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infraa, kuljettajien sosiaalituloja, liityntäpysäköinnin infra, liiketiloja eikä mainospaikkoja.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään 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.

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.

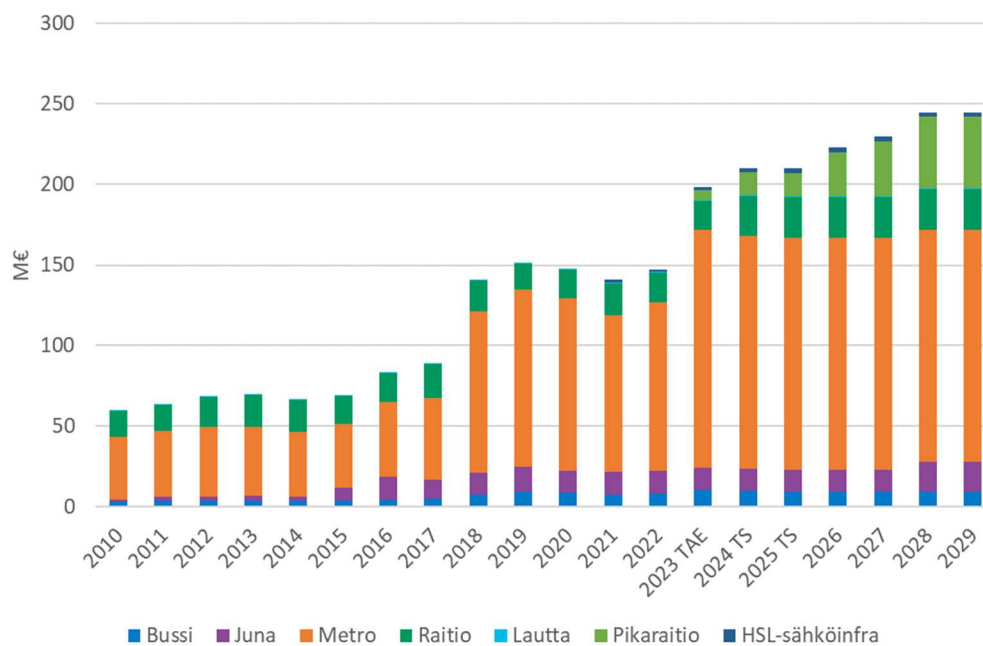
Vuonna 2023 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 196,2 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsingiltä 86,3 milj. euroa
- Espoolta 97,2 milj. euroa
- Vantaalta 12,3 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,4 milj. euroa.

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfraan 1,7 milj. euroa ja Helsinkiin sijoitettavan latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 0,5 milj. euroa. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkimien kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jli-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2022, kun vanhan infran pääoman viimeiset pääomaosuudet poistettiin vuonna 2019. Kauniaisilla, Sipoolta, Tuusulalla ja Siuntiolta ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2023 50,8 milj. euroa (34,4 %) suuremmat kuin vuonna 2022. Suunnitelmakautena kustannukset kasvavat Länsimetron laajentumisen ja pikaraitiolinja 550 käyttöönoton myötä. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.



Kuva 9. Infrakustannukset 2010-2029 liikennemuodoittain. Vuodet 2026-2029 sisältävät Kruunusiltojen, Vantaan ja Vihdintien pikaraitioteiden ja Espoon kaupunkiradan ennakkotietojen perusteella lasketut vaikutukset.

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 infra-sopimuksen mukaisesti Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistetaan Vantaalle vuosittain suoraan 3,0 milj. euroa.

Pikaraitiolinja 550 on kuntaosuuslaskelmassa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 43,2 milj. euroa vuonna 2023. Muihin palvelujen ostoon käytetään 39,4 milj. euroa vuonna 2024 ja 35,6 milj. euroa vuonna 2025.

IT-käyttöpalveluiden kustannukset (26,0 milj. euroa vuonna 2023) 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 14,3 milj. euroa. IT-käyttöpalveluiden kustannusten ennakoitaan laskevan TTS-kaudella kun LMJ:n kanssa yhteistyössä tehtävä lipputilihanke valmistuu ja lippujärjestelmää uusitaan.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2023 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 5,4 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 0,9 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin. Asiakaskokemuksen ja palvelumuotoilun kehittämiseen varataan 0,5 milj. euroa. MAL-jatkotoihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen ja tutkimiseen liittyviin palveluihin käytetään 0,5 milj. euroa. Erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatöihin yhteensä noin 1,4 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 2,5 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,0 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut. Varaukseen sisältyy myös koronatilannetta elvyttävien markkinointi- ja viestintätoimien toteuttaminen.

Vartiointipalveluihin käytetään 1,3 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 6,5 milj. euroa vuonna 2023. Tämä ryhmä sisältää mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 4: Muut palveluostot 2021-2025

x 1 000 €	TP2021	TA2022	ENN2022	TAE2023	Ero TAE2023/ENN2022		TS2024	TS2025
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	18 700	19 111	19 111	25 989	6 878	36,0 %	22 585	18 928
Asiantuntijapalvelut	3 870	5 517	4 517	5 386	869	19,2 %	4 788	4 644
Laitteiden huoltopalvelut	2 860	2 460	2 460	3 336	875	35,6 %	3 599	3 664
Ilmoitukset ja markkinointi	3 601	3 044	3 044	3 564	520	17,1 %	3 564	3 564
Painatukset	520	581	581	482	-99	-17,0 %	502	502
Vartiointipalvelut	532	1 161	1 161	1 305	144	12,4 %	1 311	1 313
Muut palvelut	2 724	2 855	3 015	3 132	117	3,9 %	3 050	3 012
Muiden palveluiden ostot yhteensä	32 807	34 729	33 889	43 194	9 305	27,5 %	39 398	35 626

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,8 milj. euroa vuonna 2023, joka on 2,9 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 20,0 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,8 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 408 henkilön työpanokseen ja kunta-alan palkkojen arvioituun yleiskorotukseen 2022-2023. Henkilöstömäärä ei merkittävästi kasva, mutta vuonna 2022 järjestetään

uusi matkalippujen tarkastajien kurssi, josta saadaan täydennystä matkalippujen tarkastuksen resursseihin. Osa uusista tarkastajista tulee olemaan korvausrekrytointeja. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen. Sekä tulospalkkiojärjestelmä että kannustinjärjestelmä perustuvat periaatteelle, että palkitseminen tulee normaalin tekemisen ylittävästä suorituksesta, eikä sitä varten tehdä erillistä varausta talousarvioon.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2023 varattu 0,7 milj. euroa. Vuoden 2024 ja 2025 varaus on myös 0,7 milj. euroa molempina vuosina. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- hankinnat ym. tarvikkehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2023 ovat 5,1 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa. HSL:n vuokramenot kasvavat suunnitelmakaudella Ojangan bussivarikon käyttöönoton myötä. Vuonna 2024 vuokramenojen arvioidaan olevan 5,1 milj. euroa ja vuonna 2025 5,2 milj. euroa..

Muut menot vuosina 2023-2025 ovat 2,9 milj. euroa vuosittain. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 1,5 milj. euroa vuosina 2023-2025. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, joiden arvioidaan olevan TTS-kaudella 1,0 milj. euron luokkaa vuosittain.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2023 11,2 milj. euroa ylijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa.

Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Uuden lainan nostotarve arvioidaan uudestaan syksyllä lopulliseen TTS-suunnitelmaan. Mikäli talous kehittyä alustavan talousarvion mukaisena, uutta talousarviolainaa ei tarvitse nostaa vuosina 2023-2025.

Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta, mikäli ylimääräisiä kassavaroja TTS-kaudella on jäljellä.

Rahoituksen nettomenojen arvioidaan olevan 0,1-0,2 milj. euroa vuosina 2023-2025.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

Jäsenkunnille on HSL:n yhtymäkokouksen päätöksen perusteella maksettu korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä (tai laskutettu korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä). Koron laskentaperusteena on ollut ti-

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 tilinpäätösvootta seuraavan vuoden kesäkuun 30. päivä.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien hyväksymien omistajaohjauksen tavoitteiden mukaan kuntayhtymän talousarviovalmistelussa otetaan vuodesta 2022 alkaen huomioon peruspääomalle maksettava 1,5 %:n korvaus.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 11,2 milj. euroa ylijäämäinen, ja se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 15,1 milj. euroa vuonna 2023.

Tilikauden 2023 alijäämäksi arvioidaan 4,0 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkuntien laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 17,4 milj. euroa vuonna 2023, 10,4 milj. euroa vuonna 2024 ja 9,0 milj. euroa vuonna 2025. Vuoden 2023 investoinneissa painottuvat uusien lukijalaitteiden hankinta, joka mahdollistaa mm. lähimaksamisen kehittämisen sekä lipputilihankkeen kehittäminen.

Uusien lukijalaitteiden ja reitittimien hankintaan on varattu yhteensä 3,5 milj. euroa. Lippujärjestelmän uusimiseen eli lipputilihankkeeseen on budjetoitu yhteensä 3,5 milj. euroa. Euromäärältään merkittävään hanke TTS-kaudella (2023-2025) on HSL-sovellus, jonka kehittämiseen panostetaan suunnitelmakaudella yhteensä 5,1 milj. euroa. Liikenteen operoinnin sopimusseurantaa kehitetään 4,1 milj. eurolla.

Taulukko 5: Investoinnit 2022-2025

x 1 000 € Investointihanke	Ennuste 1/2022	TAE2023	TS2024	TS2025
Lukijalaitteet	2 875	2 096		
Lipputilihanke		2 014	1 514	
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 700	1 700	1 700	1 700
LIJ lippu- ja myyntijärjestelmän kehittäminen	1 900	1 500	250	
Reitittimet	1 284	1 434		
Sopimusseuranta	1 077	1 392	1 332	1 332
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 000	1 000	400	400
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu (+Matkustajadata DW)	840	840	800	800
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)		744	750	768
HSL.fi -palvelu ja kaupunkipyörät	710	730	730	730
Sähköiset näytöt – TFT	410	630	450	300
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi		500	400	300
Matkustajalaskentalaitteet	200			1 200
Muut hankkeet ¹⁾	4 194	2 860	2 068	1 474
YHTEENSÄ	16 190	17 440	10 394	9 004

¹⁾ Yksittäiset alle 0,5 M€:n investoinnit.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 15,1 milj. euroa vuonna 2023, 15,5 milj. euroa vuonna 2024 ja 16,3 milj. euroa vuonna 2025. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat lippu- ja informaatiojärjestelmien hankkeiden osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

LIITE 1:
Tuloslaskelma 2023–2025

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	TAE	ERO TAE2023/ENN2022		TS	ERO TS2024/TAE2023		TS	ERO TS2025/TS2024	
	2021	2022	1/2022 ¹⁾	2023	€	%	2024	€	%	2025	€	%
Toimintatuotot	733 444	755 377	773 878	860 598	86 720	11,2 %	888 551	27 953	3,2 %	889 491	940	0,1 %
Myyntituotot	235 607	298 374	303 788	375 289	71 501	23,5 %	390 200	14 911	4,0 %	395 200	5 000	1,3 %
Lipputulot yhteensä	235 254	298 074	303 488	375 089	71 601	23,6 %	390 000	14 911	4,0 %	395 000	5 000	1,3 %
Muut myyntituotot yhteensä	353	300	300	200	-100	-33,3 %	200		0,0 %	200		0,0 %
Korvaukset kunnilta	388 544	435 781	435 781	464 239	28 458	6,5 %	476 281	12 042	2,6 %	472 177	-4 104	-0,9 %
Muut myyntitulot	2 915	2 037	2 037	1 694	-343	-16,9 %	1 769	76	4,5 %	1 782	12	
Tuet ja avustukset	100 174	12 574	25 661	12 277	-13 384	-52,2 %	12 736	459	3,7 %	12 277	-459	-3,6 %
Vuokratuotot	2 329	2 635	2 635	3 100	465	17,7 %	3 315	215	6,9 %	3 555	240	7,2 %
Muut toimintatuotot	3 875	3 976	3 976	4 000	24	0,6 %	4 250	250	6,3 %	4 500	250	5,9 %
Toimintakulut	-706 005	-730 499	-751 980	-849 406	-97 426	13,0 %	-876 875	-27 469	3,2 %	-877 049	-175	0,0 %
Henkilöstökulut	-24 936	-24 122	-24 122	-24 773	-651	2,7 %	-25 219	-446	1,8 %	-25 673	-454	1,8 %
Palvelujen ostot	-673 383	-697 128	-718 609	-815 878	-97 269	13,5 %	-842 862	-26 984	3,3 %	-842 502	360	0,0 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-319 329	-326 819	-347 041	-357 283	-10 242	3,0 %	-353 012	4 272	-1,2 %	-354 681	-1 670	0,5 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-80 352	-80 696	-80 231	-84 679	-4 449	5,5 %	-90 798	-6 119	7,2 %	-92 181	-1 383	1,5 %
Metrolinjakannun operointikustannukset	-42 524	-46 284	-47 915	-59 019	-11 104	23,2 %	-60 025	-1 006	1,7 %	-59 798	227	-0,4 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-53 782	-56 888	-57 266	-61 595	-4 330	7,6 %	-67 676	-6 080	9,9 %	-67 431	244	-0,4 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 640	-4 270	-4 284	-4 150	134	-3,1 %	-4 450	-300	7,2 %	-4 550	-100	2,2 %
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset		-540	-540	-7 749	-7 209	1335,1 %	-17 278	-9 529	123,0 %	-18 267	-989	5,7 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-499 626	-514 956	-537 276	-574 476	-37 199	6,9 %	-593 238	-18 762	3,3 %	-596 908	-3 671	0,6 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 155	-7 913	-7 913	-10 272	-2 359	29,8 %	-9 650	621	-6,0 %	-9 375	276	-2,9 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 225	-14 265	-14 265	-13 688	577	-4,0 %	-13 605	83	-0,6 %	-13 412	194	-1,4 %
Metrolinjakannun infrapalvelut	-97 482	-105 073	-105 073	-147 723	-42 650	40,6 %	-145 236	2 486	-1,7 %	-144 293	943	-0,6 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-19 724	-18 142	-18 142	-18 144	-2	0,0 %	-24 151	-6 007	33,1 %	-25 240	-1 090	4,5 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-652	-378	-378	-744	-366	96,9 %	-638	106	-14,3 %	-625	14	-2,1 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut				-5 782	-5 782		-14 526	-8 744	151,2 %	-14 304	222	-1,5 %
Muut infrapalvelut	-1 712	-1 672	-1 672	-1 856	-183	10,9 %	-2 420	-564	30,4 %	-2 720	-300	12,4 %
Infrapalvelut yhteensä	-140 950	-147 443	-147 443	-198 208	-50 765	34,4 %	-210 226	-12 019	6,1 %	-209 968	259	-0,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 807	-34 729	-33 889	-43 194	-9 305	27,5 %	-39 398	3 796	-8,8 %	-35 626	3 772	-9,6 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-800	-1 104	-1 104	-736	368	-33,3 %	-735	2	-0,2 %	-740	-5	0,7 %
Vuokratulot	-4 401	-5 348	-5 348	-5 078	269	-5,0 %	-5 143	-65	1,3 %	-5 203	-60	1,2 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2023–2025

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	TAE	ERO TAE2023/ENN2022		TS	ERO TS2024/TAE2023		TS	ERO TS2025/TS2024	
	2021	2022	1/2022 ¹⁾	2023	€	%	2024	€	%	2025	€	%
Muut kulut	-2 484	-2 797	-2 797	-2 941	-143	5,1 %	-2 916	25	-0,8 %	-2 931	-15	0,5 %
Toimintakate	27 439	24 878	21 898	11 192	-10 706	-48,9 %	11 676	485	4,3 %	12 441	765	6,6 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-8	-70	-70	-40	30	-43,1 %	-100	-60	150,0 %	-150	-50	50,0 %
Vuosikate	27 431	24 808	21 828	11 152	-10 676	-48,9 %	11 576	425	3,8 %	12 291	715	6,2 %
Poistot	-17 023	-17 605	-18 283	-15 118	3 166	-17,3 %	-15 542	-425	2,8 %	-16 257	-715	4,6 %
Tilikauden yli-/alijäämä	10 408	7 203	3 544	-3 966	-7 510	-211,9 %	-3 966		0,0 %	-3 966		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	103,9 %	103,4 %	102,9 %	101,3 %		101,3 %		101,4 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	344 900	319 596	338 097	396 359		412 270		417 314
- ilman kuntaosuuksia, %	48,9 %	43,8 %	45,0 %	46,7 %		47,0 %		47,6 %
Toimintakate, %	3,7 %	3,3 %	2,8 %	1,3 %		1,3 %		1,4 %
Vuosikate, %	3,7 %	3,3 %	2,8 %	1,3 %		1,3 %		1,4 %
Vuosikate / Poistot, %	161,1 %	140,9 %	119,4 %	73,8 %		74,5 %		75,6 %

¹⁾ Ennuste 2022: Osavuositarkastus 1/2022

LIITE 2:**Rahoituslaskelma 2023-2025**

1 000 €	2021	TA2022	ENN2022	TAE2023	TS2024	TS2025
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	27 431	24 268	21 828	11 152	11 576	12 291
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-11 741	-26 669	-16 190	-17 440	-10 394	-9 004
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 284					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-85					
Toiminnan ja investointien rahavirta	16 889	-2 401	5 638	-6 288	1 182	3 287
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		-5 000				
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-5 263		-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-17 280					
Rahavarojen muutos	-5 654	-7 401	375	-11 551	-4 081	-1 976
Rahavarat 31.12	74 037	54 193	74 412	62 861	58 780	56 804
Rahavarat 1.1	79 692	61 594	74 037	74 412	62 861	58 780
Investointien tulorahoitus %	262,3 %	91,0 %	134,8 %	63,9 %	111,4 %	136,5 %
Kassan riittävyys, pv	38,3	27,1	36,1	27,0	24,5	23,6

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

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

Muutokset vuonna 2023

Metroliikenne

Kivenlahden metroliikenne aloitetaan Länsimetron vaiheen 2 valmistuttua.

Puolet metrovuoroista liikennöidään Kivenlahteen ja puolet Tapiolaan päivä- ja ruuhka-ajan liikenteessä. Metrolinjojen ruuhka-ajan vuoroväli on 5 minuuttia, jolloin vuoroväli Tapiolan ja Itäkeskuksen välillä on 2,5 minuuttia.

Iltaisin noin klo 20.30–23.30 sekä viikonloppuaamuisin ajetaan kaikki lähdöt Kivenlahteen asti. Metrolinjojen vuoroväli on tällöin 15 minuuttia, jolloin Kivenlahden ja Itäkeskuksen välisen osuuden vuoroväliksi tulee 7,5 minuuttia.

Kustannusvaikutus vuonna 2023 ja vuositasolla n. 2,3 M€.

Lähijunaliikenne

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan vuonna 2023 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä jatketaan vuonna 2023 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia aikaisemmin käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Melkinlaiturin kääntöpaikan käyttöönotto

Varaudutaan linjan 8 jatkeeseen Jätkäsaarella osuudella Saukonpaasi – Melkinlaituri.

Kustannusmuutokset: +150 000 € vuonna 2023 ja +370 000 € vuosittain.

Rosina Heikelin puiston käyttöönotto

Varaudutaan jatkamaan linja 7 Pasilasta Meilahden uudelle kääntöpaikalle. Kustannusarviossa on vertailukohtana tilanne, jossa linjan 7 pohjoinen päätepysäkki on Pasilan asemalla.

Kustannusmuutokset: +400 000 € vuonna 2023 ja +1 000 000 € vuosittain.

Linja 9N aloittaa liikenteen

Korvataan linja 23N uudella linjalla 9N perjantai- ja lauantaiöisin.

Kustannusmuutokset: +45 000 € vuonna 2023 ja +115 000 € vuosittain.

Asemapäällikönkadun molempisuuntaistaminen

Pasilassa otetaan käyttöön uusi rataosuus Asemapäällikönkadulla. Itä-Pasilassa linjat 7 ja 9 siirtyvät kulkemaan molempiin suuntiin Asemapäällikönkatua pitkin. Linjat eivät enää kierrä Messukeskuksen kautta. Linjan 2 päätepysäkki siirtyy Messukeskukselle.

Linjan 9 kustannusmuutokset -20 000 € vuonna 2023 ja -50 000 € vuosittain.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Varautuminen pikaraitiolinjan 550 käyttöönottoon

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen varaudutaan liikenteen käynnistämiseen liittyviin toimenpiteisiin.

Kustannusmuutokset: +2 285 000 € vuonna 2023.

Poikkeusreitit

Vuonna 2023 Pasilan ratatyöt sekä Mannerheimintien alkavaksi suunniteltu peruskorjaus aiheuttavat laajoja raitioliikennekatkoja ja poikkeusreittejä.

Bussiliikenne

Länsimetron vaiheen 2 valmistuminen

Toteutetaan Länsimetron jatkeen uuden liityntälinjastosuunnitelman mukaiset muutokset bussiliikenteeseen.

Linjastosuunnitelmalla on merkittäviä vaikutuksia liityntäyhteyksiin Etelä-Espoon läntisimmän joukkoliikenteen solmukohdan siirtyessä Matinkylästä Espoonlahteen. Suunnitelmalla on vaikutuksia myös Kirkkonummen sisäiseen liikenteeseen ja etenkin Espoon ja Kirkkonummen väliseen seutuliiikenteeseen.

Kustannusvaikutus vuositasolla on noin - 2 400 000 €.

Linjastosuunnitelman käyttöönotto tapahtuu vaiheittain. Metroliikenteen käynnistyessä muutetaan suurin osa linjastosta linjastosuunnitelman mukaiseksi. Osa suunnitelmassa esitetystä muutoksista tapahtuu 8/2023 alkaen runkolinjojen 520 ja 530 perustamisen yhteydessä.

Tapiola - Leppävaara -linjastosuunnitelma

Varaudutaan toteuttamaan Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukaiset bussiliikenteen muutokset 8/23 alkaen. Muutoksilla ei ole merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Pikaraitiolinjan 550 käyttöönotto

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen käynnistykseen syyskuudella 2023, jolloin nykyinen runkobussilinjan 550 lakkautetaan.

Bussiliikenteen kustannusvaikutus: -3 470 000 € syksyllä 2023 ja -8 100 000 € vuositasolla.

Linjan 23N lakkauttaminen

Korvataan bussilinjan 23N liikenne raitiolinjan 9N yöliikenteellä

Bussiliikenteen kustannusvaikutus: -44 000 € vuonna 2023 ja -113 000 € vuositasolla.

Linja 69 Kamppi – Pasila – Käpylä – Malmi – Jakomäki

Varaudutaan Malmin lentokentän ympäristön asukasmäärän kasvuun tihentämällä lisäämällä hieman tarjontaa linjalle 69 arkisin ruuhka-aikoina sekä viikonloppuillaisin.

Kustannusvaikutus n. 47 000 € vuonna 2023 ja noin 103 000 € vuositasolla.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Linja 77 Rautatientori – Sepänmäki – Alppikylä – Jakomäki

Varaudutaan Malmin lentokentän ympäristön asukasmäärän kasvuun tihentämällä linjan 77 vuorovälit arkisin ruuhka-aikoina, lauantain alkuillassa sekä sunnuntain päiväliikenteessä koronapandemiaa edeltäneelle tasolle.

Kustannusvaikutus n. 62 000 € vuonna 2023 ja noin 144 000 € vuositasolla.

Sipoon saaristoyhteydet

Varaudutaan lisäämään Sipoon kesäliikenteeseen yksi auto sekä hieman kilometri- ja tuntisuoritteita, jotta voidaan palvella yhteyksiä Gumbostrandista ja Spjutsundista lähteville saaristolautoille.

Kustannusvaikutus n. 18 000 euroa vuonna 2023 ja vuositasolla.

Länsimetron jatkeen asemien ympäristöt

Varaudutaan Länsimetron jatkeen asemien ympäristöjen rakentamisen aikaisiin hidastuksiin liittyntälinjastossa.

Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannus

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen maaliskuusta 2023 alkaen.

Kustannusvaikutukset vuonna 2023 yhteensä n. 611 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 211 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 179 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 220 000 €

Herttoniemen metroaseman perusparannustyö

Varaudutaan Herttoniemen metroaseman perusparannustyön aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 500 000 € vuonna 2023.

Linnanrakentajantien ja Laajasalon katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 600 000 € vuonna 2023.

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen Koirasaarentietä kulkevaan bussiliikenteeseen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 300 000 € vuonna 2023.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025****Itäkeskuksen bussiterminaalin remontti**

Varaudutaan Itäkeskuksen bussiterminaalin remontin tilapäisjärjestelyjen aiheuttamiin kustannuksiin 10/2023 alkaen.

Kustannusvaikutus n. 280 000 € vuonna 2023.

Espoon kaupunkirata

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kustannusvaikutus yhteensä n. 800 000 € vuonna 2023.

Kulosaaren sillan korjaus

Varaudutaan Kulosaaren sillan korjauksen aiheuttamiin viivästyksiin bussiliikenteessä.

Kustannusvaikutus yhteensä 400 000 € vuonna 2023.

Junatien sillan uudet järjestelyt

Varaudutaan Junatien sillan järjestelyjen rakentamisen aiheuttamiin viivästyksiin bussiliikenteessä.

Kustannusvaikutus yhteensä 300 000 € vuonna 2023.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Muutokset vuonna 2024

Metroliikenne

Metroliikenne ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

Järvenpään HSL-jäsenyyden tähtäin on siirtynyt vuoteen 2024. Järvenpään kaupunginvaltuusto päätti lokakuussa 2019, että kaupunki liittyy HSL-jäseneksi 1.1.2022 lähtien. Päätökseen sisältyi ehto, että HSL:n perussopimukseen liitytään, mikäli jäsenyys tuo merkittävän parannuksen Järvenpään ja Helsingin välillä liikennöiviin junavuoroihin. Järvenpää on ilmoittanut tekevänsä jäsenyydestä aikanaan uudelleentarkastelun tähtäimessä vuosi 2024, jolloin myös Järvenpään sisäisen bussiliikenteen nykyinen sopimus on päättymässä.

HSL:n tavoitteena on, että ruuhka-aikojen ulkopuolella päivälliikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuoroväliä tihennetään siten, että junilla olisi syysliikenteen alusta 2024 alkaen noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälin sijaan, mikäli Järvenpää liittyy jäseneksi. Ruuhka-aikoina Järvenpään junaliikenteen vuoroväli on ruuhkasuuntaan jo ennestään keskimäärin 15 minuuttia. Järvenpään perustarjonta muodostuu liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteestä, johon kuuluvat VR:n liikennöimät Riihimäen suunnan D- ja R-junat, joita tarvittavin osin täydennettäisiin HSL:n tilaamalla junaliikenteellä Järvenpäähän.

Kustannusvaikutus, mikäli Järvenpää liittyy HSL:ään:
+400 000 € vuonna 2024 ja +1 000 000 € vuosittain.

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä jatketaan vuonna 2024 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia aikaisemmin käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Kalasadaman raitiotie

Varaudutaan Kalasadaman raitiotien liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä.

Kustannusmuutokset: +1 070 000 € vuonna 2024 ja +2 730 000 € vuosittain.

Pikaraitiolinjan 550 matkustajaliikenne

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 matkustajaliikenteeseen.

Kustannusmuutokset: +6 670 000 € vuonna 2024 ja +7 145 000 € vuosittain.

Poikkeusreitit

Mannerheimintien peruskorjaus jatkuu vuonna 2024 ja aiheuttanee laajoja poikkeusreittitarpeita raitioliikenteelle. Poikkeusreittien laajuus sekä kustannukset selviävät suunnittelun tarkentuessa lähempänä toteutusta.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Bussiliikenne

Linja 977 Kerava - Kytömaa

Perustetaan uusi linja täydentämään linjan 977 palvelua Keravan Kytömaan ja Kivisillan uusilla alueilla

Kustannusvaikutus + 150 000 € vuonna 2024 ja + 330 000 € vuositasolla.

Linja 70 Kamppi – Töölö – Viikki – Pukinmäki – Malmi ja linja 71 Rautatientori – Arabia – Viikmäki – Pihlajamäki – Malmi

Varaudutaan siirtämään linjojen 70 ja 71 päätepysäkit muualle Malmin alueella Ala-Malmin Pikkalan-kadun terminaalin poistuessa bussiliikenteen käytöstä Malmin uuden sote-keskuksen rakennustöiden alkaessa.

Päätepysäkit pyritään sijoittamaan esimerkiksi Pikitehtaankortteleiden alueelle paikkaan, jossa ne palvelevat samalla Malmin alueen tiivistyvää maankäyttöä, jolloin linjastoon ei ole tarpeen tehdä muita lisäyksiä kasvavan kysynnän palvelemiseksi.

Kustannusvaikutus n. 293 000 € vuonna 2024 ja noin 508 000 € vuositasolla.

Lahdenväylän seutulinjat 711 Hakaniemi - Tikkurila, 721 Hakaniemi - Koivukylä, 731 Hakaniemi - Kulomäki

Varaudutaan siirtämään liikenne Hakaniemestä Kalasatamaan uuden terminaalialueen valmistuessa Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti.

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Linja 111 Otaniemi – Matinkylä - Hyljelahti

Varaudutaan Meritien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Meritien ollessa suljettuna Hyljelahtea palveleva bussilinja joutuu kiertämään Hyljetien kautta nykyistä selvästi hitaampaa reittiä.

Kustannusvaikutus noin 300 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannustyö

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus v. 2024 yhteensä n. 804 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 278 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 236 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 290 000 €

Herttoniemen metroaseman perusparannus

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025**

Varaudutaan Herttoniemen metroaseman perusparannustyön aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 500 000 € vuonna 2024.

Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 600 000 € vuonna 2024.

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen Koirasaarentietä kulkevaan bussiliikenteeseen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 300 000 € vuonna 2024.

Itäkeskuksen terminaalin remontti

Varaudutaan Itäkeskuksen bussiterminaalin remontin tilapäisjärjestelyjen aiheuttamiin kustannuksiin.

Kustannusvaikutus n. 900 000 € vuonna 2024.

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustyöt Leppävaarassa

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi tammikuusta 2024 alkaen.

Kustannusvaikutukset vuonna 2024 yhteensä noin 830 000 €

- Espoon sisäinen +540 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne +290 000 €

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kustannusvaikutus yhteensä n. 1 500 000 € vuonna 2024.

Vantaan raitiotien rakennustyöt

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen kevästä 2024 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 400 000 €

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Kalasadama – Pasila raitiolinjan rakentaminen

Varaudutaan Kalasadama – Pasila raitiolinjan rakentamisen aiheuttamiin viivästyksiin

Kustannusvaikutus vuonna 2024 100 000 €.

Aleksis Kiven Kadun remontti

Varaudutaan Aleksis Kiven Kadun rakentamisen aikaisten järjestelyjen aiheuttamiin viivästyksiin

Kustannusvaikutus vuonna 2024 300 000 €.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Muutokset vuonna 2025

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Poikkeusreitit

Mannerheimintien peruskorjaus jatkuu vielä vuonna 2025 ja aiheuttaa edelleen poikkeusreittitarpeita raitioliikenteelle. Poikkeusreittien laajuus sekä kustannukset selviävät suunnittelun tarkentuessa lähempänä toteutusta. Lisäksi Pitkäsillan remontti on suunniteltu alkavaksi maaliskuussa ja päättyväksi vuoden lopussa, tämä on otettu huomioon vuosisuoritteita suunnitellessa.

Bussiliikenne

Linja 52 Kuninkaantammi – Kannelmäki – Huopalahti as. – Munkkivuori – Otaniemi

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuvalle päätepysäkille.

Kustannusvaikutus n. 122 000 € vuonna 2025 ja noin 318 000 € vuositasolla.

Linja 87 Herttoniemi (M) - Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle.

Kustannusvaikutus n. 115 000 € vuonna 2025 ja noin 309 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannus

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus v. 2024 yhteensä n. 804 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat n. 278 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 236 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 290 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2025 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 506 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 304 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 202 000 €

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025****Herttoniemen metroaseman perusparannus**

Varaudutaan Herttoniemen metroaseman perusparannustyön aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 500 000 € vuonna 2025.

Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien ympäristön katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 600 000 € vuonna 2025.

Itäkeskuksen bussiterminaalin remontti

Varaudutaan Itäkeskuksen bussiterminaalin remontin tilapäisjärjestelyjen aiheuttamiin kustannuksiin.

Kustannusvaikutus n. 900 000 € vuonna 2025.

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustyöt Leppävaarassa

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi.

Kustannusvaikutukset vuonna 2025 yhteensä noin 830 000 €

- Espoon sisäinen +540 000 €
- Seutu, poikittaisliikenne +290 000 €

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kustannusvaikutus yhteensä n. 1 500 000 € vuonna 2025.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 600 000 €

- Vantaan sisäiset linjat n. 350 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 250 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotieyhteyden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan ympäristössä.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 684 000 €.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

- Helsingin sisäiset linjat n. 500 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 184 000 €

Kuntaosuudet 2023

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	325,6	116,3	2,4	94,7	10,1	10,5	5,5	7,1	1,1	573,5
Ympäristöbonus	1,0	0,6	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Yhteensä	326,6	117,0	2,4	95,0	10,2	10,5	5,5	7,1	1,1	575,5
%-jakautuma	56,7 %	20,3 %	0,4 %	16,5 %	1,8 %	1,8 %	1,0 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,0	-1,4	0,0	-1,2	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-8,2
Henkilöstökulut	15,4	4,4	0,1	3,5	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	24,8
Palvelujen ostot	27,4	8,2	0,2	5,8	0,5	0,5	0,2	0,3	0,0	43,2
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	3,7	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	6,0
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poistot	9,4	2,9	0,1	2,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	15,0
Yhteensä	51,4	15,3	0,4	11,2	1,1	1,1	0,4	0,6	0,1	81,6
%-jakautuma	63,0 %	18,8 %	0,5 %	13,7 %	1,3 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	91,3	87,2	0,5	15,2	0,9	2,1	0,4	0,4	0,1	198,1
%-jakautuma	46,1 %	44,0 %	0,3 %	7,7 %	0,4 %	1,1 %	0,2 %	0,2 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	469,3	219,4	3,3	121,4	12,1	13,7	6,3	8,2	1,4	855,2
%-jakautuma	54,9 %	25,7 %	0,4 %	14,2 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	224,8	66,7	1,6	60,0	8,4	6,9	2,5	3,6	0,6	375,1
%-jakautuma	59,9 %	17,8 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	244,6	152,8	1,7	61,4	3,6	6,8	3,9	4,6	0,8	480,1
%-jakautuma	50,9 %	31,8 %	0,4 %	12,8 %	0,8 %	1,4 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,7	1,3	0,0	1,4	0,7	1,3	-0,1	0,1	0,0	4,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapa	3,5	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Yhteensä	5,1	3,9	0,1	3,5	1,1	1,6	0,1	0,4	0,1	15,9
%-jakautuma	32,1 %	24,6 %	0,6 %	21,8 %	6,7 %	10,1 %	0,8 %	2,8 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	239,458	148,858	1,632	57,943	2,569	5,200	3,736	4,118	0,725	464,239
%-jakautuma	51,6 %	32,1 %	0,4 %	12,5 %	0,6 %	1,1 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	51,0 %	67,8 %	48,8 %	47,7 %	21,3 %	37,9 %	58,9 %	50,5 %	53,4 %	54,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2023 TAE ja 2022 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	244,558	152,757	1,726	61,410	3,637	6,806	3,866	4,560	0,798	480,118
2022 TA	230,060	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,030
Erotus	14,498	31,676	0,150	-5,605	-1,263	-1,221	0,138	0,364	0,351	39,088

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2023 TAE ja 2022 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	5,099	3,899	0,094	3,467	1,069	1,607	0,129	0,441	0,073	15,878
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	239,458	148,858	1,632	57,943	2,569	5,200	3,736	4,118	0,725	464,239
2022 TA	224,500	120,744	1,482	69,159	4,888	7,464	3,601	3,590	0,353	435,780
Erotus	14,958	28,114	0,151	-11,216	-2,319	-2,265	0,135	0,528	0,372	28,458

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	238,750	150,137	1,635	59,301	3,309	6,451	3,670	4,209	0,743	468,205
Subventio% kunnittain	50,9 %	68,4 %	48,8 %	48,8 %	27,4 %	47,0 %	57,9 %	51,6 %	54,7 %	54,7 %

Kuntaosuudet 2024

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	337,3	120,1	2,6	97,3	10,5	10,8	5,6	7,2	1,3	592,8
Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	338,1	120,6	2,6	97,5	10,6	10,8	5,6	7,3	1,3	594,3
%-jakautuma	56,9 %	20,3 %	0,4 %	16,4 %	1,8 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,5	-1,5	0,0	-1,3	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-9,0
Henkilöstökulut	15,8	4,5	0,1	3,6	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	25,2
Palvelujen ostot	25,0	7,4	0,2	5,3	0,5	0,5	0,2	0,3	0,0	39,4
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	3,8	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	6,0
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Poistot	9,7	3,0	0,1	2,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	15,4
Yhteensä	49,2	14,6	0,4	10,6	1,0	1,0	0,4	0,6	0,1	77,9
%-jakautuma	63,1 %	18,7 %	0,5 %	13,7 %	1,3 %	1,3 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	100,6	88,6	0,6	16,1	0,9	2,1	0,4	0,5	0,1	209,9
%-jakautuma	47,9 %	42,2 %	0,3 %	7,7 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	487,9	223,8	3,6	124,2	12,5	14,0	6,4	8,3	1,6	882,2
%-jakautuma	55,3 %	25,4 %	0,4 %	14,1 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	233,7	69,4	1,7	62,3	8,8	7,2	2,6	3,7	0,6	390,0
%-jakautuma	59,9 %	17,8 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	254,1	154,4	1,9	61,9	3,7	6,8	3,8	4,5	1,0	492,2
%-jakautuma	51,6 %	31,4 %	0,4 %	12,6 %	0,8 %	1,4 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,7	1,3	0,0	1,4	0,7	1,3	-0,1	0,1	0,0	4,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapa	3,5	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Yhteensä	5,1	3,9	0,1	3,5	1,1	1,6	0,1	0,4	0,1	15,9
%-jakautuma	32,1 %	24,6 %	0,6 %	21,8 %	6,7 %	10,1 %	0,8 %	2,8 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	249,029	150,518	1,781	58,442	2,634	5,175	3,702	4,097	0,904	476,282
%-jakautuma	52,3 %	31,6 %	0,4 %	12,3 %	0,6 %	1,1 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	51,0 %	67,3 %	50,0 %	47,0 %	21,1 %	37,0 %	57,8 %	49,5 %	58,0 %	54,0 %

Vertailu kuntaosuudet 2024 TS ja 2022 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	254,128	154,416	1,876	61,909	3,703	6,782	3,831	4,539	0,976	492,160
2022 TA	230,060	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,030
Erotus	24,068	33,335	0,300	-5,106	-1,197	-1,245	0,103	0,343	0,529	51,130

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2024 TS ja 2022 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	5,099	3,899	0,094	3,467	1,069	1,607	0,129	0,441	0,073	15,878
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	249,029	150,518	1,781	58,442	2,634	5,175	3,702	4,097	0,904	476,282
2022 TA	224,500	120,744	1,482	69,159	4,888	7,464	3,601	3,590	0,353	435,780
Erotus	24,529	29,774	0,300	-10,717	-2,254	-2,289	0,101	0,507	0,551	40,501

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	248,320	151,796	1,784	59,801	3,375	6,426	3,636	4,188	0,922	480,248
Subventio% kunnittain	50,9 %	67,8 %	50,1 %	48,1 %	27,0 %	46,0 %	56,8 %	50,6 %	59,1 %	54,4 %

Kuntaosuudet 2025

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	338,6	120,2	2,6	98,1	10,8	10,9	5,6	7,3	1,4	595,4
Ympäristöbonus	1,3	0,8	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	2,6
Yhteensä	339,8	121,1	2,6	98,5	10,8	10,9	5,6	7,3	1,4	598,0
%-jakautuma	56,8 %	20,2 %	0,4 %	16,5 %	1,8 %	1,8 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,4	-1,5	0,0	-1,3	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-8,8
Henkilöstökulut	16,0	4,6	0,1	3,6	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	25,7
Palvelujen ostot	22,6	6,7	0,2	4,8	0,5	0,4	0,2	0,2	0,0	35,6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Muut toimintakulut	3,8	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	6,1
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Poistot	10,1	3,1	0,1	2,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	16,2
Yhteensä	47,6	14,2	0,4	10,4	1,0	1,0	0,4	0,6	0,1	75,6
%-jakautuma	63,0 %	18,7 %	0,5 %	13,7 %	1,3 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	101,0	88,0	0,6	15,8	0,9	2,1	0,4	0,5	0,1	209,5
%-jakautuma	48,2 %	42,0 %	0,3 %	7,5 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	488,5	223,2	3,6	124,6	12,7	14,0	6,4	8,4	1,6	883,1
%-jakautuma	55,3 %	25,3 %	0,4 %	14,1 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	236,7	70,3	1,7	63,1	8,9	7,3	2,6	3,8	0,6	395,0
%-jakautuma	59,9 %	17,8 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,8 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	251,8	153,0	1,9	61,5	3,8	6,7	3,8	4,6	1,0	488,1
%-jakautuma	51,6 %	31,3 %	0,4 %	12,6 %	0,8 %	1,4 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,7	1,3	0,0	1,4	0,7	1,3	-0,1	0,1	0,0	4,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapa	3,5	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Yhteensä	5,1	3,9	0,1	3,5	1,1	1,6	0,1	0,4	0,1	15,9
%-jakautuma	32,1 %	24,6 %	0,6 %	21,8 %	6,7 %	10,1 %	0,8 %	2,8 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	246,668	149,063	1,772	58,066	2,743	5,122	3,700	4,133	0,910	472,178
%-jakautuma	52,2 %	31,6 %	0,4 %	12,3 %	0,6 %	1,1 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	50,5 %	66,8 %	49,6 %	46,6 %	21,6 %	36,5 %	57,5 %	49,4 %	57,9 %	53,5 %

Vertailu kuntaosuudet 2025 TS ja 2022 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	251,768	152,962	1,866	61,533	3,812	6,728	3,829	4,575	0,983	488,056
2022 TA	230,060	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,030
Erotus	21,708	31,881	0,290	-5,482	-1,088	-1,299	0,101	0,379	0,536	47,026

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2025 TS ja 2022 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	5,099	3,899	0,094	3,467	1,069	1,607	0,129	0,441	0,073	15,878
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	246,668	149,063	1,772	58,066	2,743	5,122	3,700	4,133	0,910	472,178
2022 TA	224,500	120,744	1,482	69,159	4,888	7,464	3,601	3,590	0,353	435,780
Erotus	22,169	28,319	0,290	-11,093	-2,145	-2,342	0,099	0,543	0,557	36,398

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	245,960	150,342	1,774	59,425	3,484	6,373	3,634	4,224	0,928	476,144
Subventio% kunnittain	50,3 %	67,3 %	49,7 %	47,7 %	27,4 %	45,5 %	56,5 %	50,5 %	59,0 %	53,9 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille perussopimuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut kohdistetaan palvelujen käytön mukaisesti ja lipputulot kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella.

JOUKKOLIIKENTEEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

- operointikuluihin (liikennöintikorvaukset)
- tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms. kuluihin (ns. yleiskustannukset)
- 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, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkätietojen 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 lippulajitukimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitukimuksista saatavien nousujen ja keskimatkätietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikustannukset jaetaan HSL:n tilaaman liikenteen korvauksiin ja VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannuksiin. Junaliikenteen kustannukset kohdistetaan junayksikkökilometrien perusteella HSL:n tilaamalle junaliikenteelle junalinjoittain. Lippuyhteistyön kustannukset kohdistetaan nousujen perusteella VR:n lähiliikenteen junille. Junakalustoyhtiön vuokrat sisällytetään HSL:n tilaamaan junaliikenteen operointikustannuksiin.

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5.

Metroliiikenne

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 keskimatkätietojen perusteella.

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

Raitiovaunuliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitukimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometriä perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitukimuksesta 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 matkustajakilometriä perusteella.

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

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositaso 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 yksiköiden nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja.

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 LIJ-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 matkustajakilometriä laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.
- 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 -sillojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputulosta vuositain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki ja ilmastoperusteinen rahoitus ovat kohdistettu kuntien asukasluvun perusteella.

Suorite seuranta 2010-2025 (yhteenveto)

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ENN	2023 TAE	2024 TS	2025 TS
Lipputulot M€	243,5	252,8	269,7	277,9	287,3	307,0	331,4	357,7	370,1	383,1	243,3	235,3	303,5	375,1	390,0	395,0
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,58	711,96	760,7	855,2	882,2	883,1
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	507,4	499,76	538,5	575,5	594,3	598,0
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	148,34	141,00	147,4	198,1	209,9	209,5
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	68,85	71,20	74,8	81,6	77,9	75,6
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	238	298	345	355	360
Linjakilometrit (milj.)	105	106	107	107	111	114	114	116	113	118	116	114	114	117	116	115
Paikkakilometrit (milj.) *	9 530	9 818	9 737	10 014	10 710	11 332	11 619	14 309	15 688	16 061	15 442	15 492	15 677	16 299	16 358	16 290
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 530	8 075	16256	16800	17073	17030
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1567	1966,2	2222,0	2237,9	2258,4
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,33 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,29 €	2,40 €	2,06 €	1,91 €	1,89 €	1,87 €
Kokonaiskustannukset pl. infra € / matk.km	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,22 €	0,21 €	0,21 €	0,21 €	0,23 €	0,22 €	0,35 €	0,36 €	0,31 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / matk.km	0,21 €	0,22 €	0,23 €	0,23 €	0,24 €	0,24 €	0,24 €	0,25 €	0,29 €	0,28 €	0,43 €	0,45 €	0,39 €	0,38 €	0,39 €	0,39 €
Operointikustannukset € / nousut	1,17 €	1,21 €	1,27 €	1,28 €	1,31 €	1,31 €	1,30 €	1,34 €	1,29 €	1,30 €	2,01 €	2,10 €	1,81 €	1,67 €	1,67 €	1,66 €
Operointikustannukset € / linja-km	3,65 €	3,83 €	4,08 €	4,20 €	4,19 €	4,12 €	4,17 €	4,32 €	4,41 €	4,36 €	4,38 €	4,37 €	4,73 €	4,93 €	5,13 €	5,18 €
Operointikustannukset € / paikka-km	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €
Operointikustannukset € / istuin-km	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,04 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	53 %	57 %	55 %	54 %	54 %

Lyhenne tai muu termi	Selite
ASTY	HSL:n joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimus.
BEST	Benchmarking European Service of public Transport. BEST:ssä tutkitaan yhtenäisellä menetelmällä Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Tutkimukseen sisältyvät kaupungit: Bergen, Geneve, Kööpenhamina, Oslo, Tukholma ja Helsinki.
DW	Data Warehouse, tietovarasto.
ENN2022	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2022 = Vuoden 2022 ennuste (osavuosikatsaus 1/2022, joka on laadittu huhtikuun tiedoilla).
IdeaLab	Liikkumispalveluiden ohjelma, jossa syntyviä ideoita HSL pilotoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa (päättynyt 2020).
HSL-alue	Alue, jonka HSL:n yhdeksän jäsenkuntaa muodostavat.
JL (jl)	Joukkoliikenne
JOLA	Joukkoliikenteen laatututkimus.
Keskimatka	Lippulajitutkimuksissa matkustajilta kysytään ko. matkallaan kulloinkin tutkittavalla linjalla kulkuneuvon nousupaikkaa ja määränpäättä sekä asuinkuntaa. Näitä tietoja käyttämällä lasketaan kuntakohtaiset keskimatkat.
KOTU	Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimus.
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen palveluna. Palvelukokonaisuus, jossa liikku- mistarpeet on paketoitu kokonaisuuksiksi ja käyttäjä päättää millaisia osia hän haluaa pakettiin ostaa.
MAL	MAL = Maankäyttö, asuminen ja liikenne. MAL-verkosto on valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkosto. Verkoston toiminta perustuu valtion ja suurten kaupunkiseutujen kaupunkipolitiikkaan, seudullisen strategisen suunnittelun edistämiseen ja jäsenseutujen vertaisoppimiseen.
MAL 2019	MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään 2019–2050. Suunnitelma on tiekartta siihen, miten seudun liikenteen päästöt saadaan laskuun, asukkaiden arjesta tehdään sujuvaa, ihmiset voivat löytää kodin kohtuullisella hinnalla, hyvien liikenneyhteyksien varresta ja työpaikoille on helppo kulkea.
Matkustuskilometri	Matkustajakilometrit saadaan kertomalla nousut keskimatkatiedoilla.
Matkustajamäärä	Joukkoliikenteen matkustajamäärät tilastoidaan nousuina*).
Nousu*)	Matkustajan yksittäinen nousu liikennevälineeseen. Bussiliikenteen osalta tietoja käytetyistä lippulajeista saadaan LIJ-järjestelmästä ja mutta avorahastuksen osalta tiedot kerätään lippulajitutkimuksissa (raitio- ja junaliikenteessä myös matkustajalaskentalaitteista).
NPS	Asiakasuskollisuutta mittaava mittari (Net Promoter Score), jossa selvitetään kuinka todennäköisesti asiakas suosittelee yritystä.
OpenMaas	Avoin lipunmyynnin rajapinta kaikkien liikennepalveluista kiinnostuneiden toimijoiden käyttöön.
PKS	Pääkaupunkiseutu, johon lasketaan kuuluvaksi Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit.
TA2022 /TAE2023	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2022 = vuoden 2022 talousarvio. TAE2023=Talousarvioennuste (alustava).
TS2024, TS2025	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2024 = vuoden 2024 taloussuunnitelma.
TP2021	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2021 = vuoden 2021 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle toimintavuodelle. Ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi.
VAKAVA-projekti	Lähijunakaluston ja varikoiden hankinnan valmisteluprojekti.

Kts. erillinen materiaali hinnoittelumallien vaikutuksista.