

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Talousarvio vuodelle 2020
Taloussuunnitelma vuosille 2021-2022

HSL:n hallitus 14.6.2019

VISIO 2030:

Kestävällä liikkumisella sujuva arki
ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



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

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

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

Sisällysluettelo

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | HSL - jo 10 vuotta Helsingin seutua kehittämässä | 2 |
| 1.1 | Strategia 2018-2021..... | 3 |
| 1.2 | Lausuntopyyntö jäsenkunnille | 5 |
| 2 | Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2020-2022 | 6 |
| 2.1 | Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet..... | 8 |
| 2.2 | Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa..... | 9 |
| 2.3 | Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan | 11 |
| 2.4 | Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä..... | 13 |
| 2.5 | Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin..... | 14 |
| 2.6 | Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä | 16 |
| 3 | Yleisperustelut..... | 18 |
| 3.1 | Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö..... | 18 |
| 3.2 | Organisaatorakenne ja henkilöstö | 20 |
| 3.3 | Sisäinen valvonta ja riskienhallinta | 21 |
| 4 | Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa | 23 |
| 4.1 | Talousarvion sitovuus..... | 23 |
| 4.2 | Toimintatulot | 23 |
| 4.2.1 | Lipputulot..... | 24 |
| 4.2.2 | Kuntaosuudet | 25 |
| 4.2.3 | Muut tulot..... | 26 |
| 4.3 | Toimintamenot | 27 |
| 4.3.1 | Palvelujen ostomenot..... | 27 |
| 4.3.2 | Henkilöstömenot | 32 |
| 4.3.3 | Muut toimintamenot..... | 32 |
| 4.4 | Rahoitustuotot ja -kulut..... | 33 |
| 5 | Investoinnit ja poistot | 34 |

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2018-2022

Liite 2: Rahoituslaskelma 2018-2022

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 5: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 HSL - jo 10 vuotta Helsingin seutua kehittämässä

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

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

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

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

Keväällä 2019 toteutimme suuren hinnoittelu-uudistuksen, kun Helsingin seudun liikenteen vyöhykepohjainen tariffi otettiin käyttöön. Seuraamme tarkasti uudistuksen vaikutuksia ja vastaanottoa. Erityisesti seuraamme asiakkaiden mielipiteitä ja uudistuksen vaikutusta matkustukseen. Syksyllä 2019 saamme tuloksia laajasta, liki 900 000 vastaanottajalle lähetettävästä kyselystä, jolla selvitämme asiakkaiden mielipiteitä vyöhykeuudistuksen onnistumisesta. Vyöhykeuudistuksen arvioidaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla ja vastaavasti ajoneuvomatkojen arvioidaan vähenevän. Talousarvioesityksessämme varaudumme TTS-kaudella vyöhykeuudistuksen myötä tapahtuvaan matkustuksen muutoksen ja tarvittaessa lisäliikenteen tilaamiseen.

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

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

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

1.1 Strategia 2018-2021

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

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



Kuva 1: HSL:n strategia 2018-2021

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

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

1. Erinomainen asiakaskokemus

Olemme olemassa asiakkaitamme varten. Palvelumme on korkealaatuista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Painopiste ohjaa kaikkea toimintaamme suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Erinomainen asiakaskokemus sisältää esim. helppouden, turvallisuuden, selkeyden, informaation, hinnoittelun, lippujärjestelmän, sujuvat vaihdot, palvelutason jne. Emme tyydy hyvään vaan tavoittelemme erinomaista.

2. Tehokas runkoverkko

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

3. Ennakointi ja uudistuminen

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

4. Aktiivinen yhteistyö

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

5. Kestävä talous

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

Me olemme HSL

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

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

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

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

1.2 Lausuntopyyntö jäsenkunnille

Perussopimuksen mukaisesti HSL:llä on taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnolle jäsenkunnille perussopimuksen mukaan viimeistään 15. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvion kanssa. Taloussuunnitelma sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee antaa lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta. Hyväksytty talousarvio ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille joulukuun 15. päivään mennessä.

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

Perussopimuksen mukaisesti HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa 31.8.2019 mennessä:

- **HSL:n strategiasuunnitelmasta,**
- **liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,**
- **kuntaosuuksien tasosta,**
- **lipputulotavoitteista TTS-kaudella,**
- **tarkastusmaksun korottamisesta,**
- **kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä suunnitelmakaudella 2020-2022.**

2 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2020-2022

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2020-2022 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtiömököksen marraskuussa 2018 hyväksymään strategiaan.

Keskeisiä TTS-kauden tavoitteitamme ovat:

1. joukkoliikenteen kehittäminen asiakkaiden liikkumistarpeet huomioiden,
2. hinnoittelun selkeyttäminen ja palveluiden sujuvoittaminen,
3. kestävä liikumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestävään liikennepoliittikkaan vaikuttaminen,
4. toimivan joukkoliikenteen ekosysteemin luominen,
5. matkustustiedon kerääminen ja hyödyntäminen sekä
6. aktiivinen toiminta liikennepalvelukentässä.

Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista (osaaminen, tehokkuus, seuranta ja kehittäminen).

Keskeiset tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan, joka laaditaan syksyllä jäsenkuntien lausuntojen valmistuttua.

| Tavoite | Keskeiset toimenpiteet | Mittarit |
|---|---|---|
| 1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet | Kehitämme joukkoliikenteen suunnitteluprosessien asiakasvuorovaikutusta. | <ul style="list-style-type: none"> • Asiakasvuorovaikutusprosessien kehittyminen • Saatu palaute ja sen vaikutus |
| | Sujuvoitamme liikenteen liityntäyhteyksiä ja vaihtoja. | <ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys |
| | Parannamme runko- ja syöttölinjojen palvelutasoa. | <ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • Runkolinjojen matkustajamäärät ja käyttöaste |
| | Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta ja kehitämme sen seuranta. | <ul style="list-style-type: none"> • Ajamattomien vuorojen osuus • Joukkoliikenteen aikataulunmukaisuus |
| 2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa | Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua. | <ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • Lipunmyynnin kehittyminen |
| | Kehitämme HSL-sovellusta ja muita itsepalvelukanavia. | <ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • HSL:n digitaalisten myyntikanavien käyttäjämäärät • Digitaalisten myyntikanavien myynnin %-osuus kokonaisymynnistä |
| | Toteutamme tunnistepohjaisuuden perustuvan lähimaksupilotin. | <ul style="list-style-type: none"> • Lähimaksamisen käyttöönoton toteutuminen aikataulun mukaan. |
| | Kehitämme reaaliaikaista ja personoitua matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista. | <ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • HSL-sovelluksen ja Reittioppaan kehitystoimet |
| 3. Kasvatamme kestävä liikumisen kulkutapaosuutta ja vaikuttamme kestävään liikennepoliittikkaan | <p>Vaikutamme Helsingin seudun kestävään kehitykseen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liityntäpysäköintipaikkojen, pyöräparkkien ja kaupunkipyöräverkon laajentamiseen vaikuttaminen yms. • Toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa. | <ul style="list-style-type: none"> • MAL-sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen • Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottorisoidusta liikenteestä |

| Tavoite | Keskeiset toimenpiteet | Mittarit |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Kestävän liikkumisen viestinnän ja vuorovaikutuksen kehittäminen monikanavaisesti. | <ul style="list-style-type: none"> Kestävän liikkumisen (joukko-liikenne, kävely, pyöräily) kulutapaosuus kaikesta liikenteestä HSL:n kokonaismatkustajamäärä |
| | <p>Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä.</p> <ul style="list-style-type: none"> Päästöneutraalisuuden edistäminen bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Dieselkaluston ympäristövaatimusten tiukentaminen hankintasopimuksissa. Ympäristöbonusjärjestelmän kehittäminen ja kasvattaminen. Sähköbussien määrän kasvattaminen HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta. | <ul style="list-style-type: none"> Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta |
| 4. Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä | Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa. | <ul style="list-style-type: none"> Varikoiden rakentamisen eteneminen |
| | Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen. | <ul style="list-style-type: none"> Sähköbussien latausinfraan kehittyminen |
| 5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin | Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa. | <ul style="list-style-type: none"> Laskentalaitteiden määrä ja toimivuus Liikennevälineiden liikennedatan saatavuus |
| | Uusimme bussien matkustajalaskentalaitteet. | |
| | Luomme uudet toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen. | <ul style="list-style-type: none"> Valmiit toimintamallit matkaketjutiedon hyödyntämiseen |
| | Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset. | <ul style="list-style-type: none"> Tutkimusten aikataulujen pitävyys ja tulosten analysointi aikataulussa |
| 6. Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä | Kehitämme yhteistyömuotoja kaupallisten toimijoiden kanssa. | <ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen) |
| | Ylläpidämme ja kehitämme avoimia lipunmyyntirajapintoja sekä tarjoamme matkustusinformaatiota monipuolisemmin avoimesti hyödynnettäväksi. | <ul style="list-style-type: none"> Rajapintojen hyödyntäjien määrä Syntyneet uudet palvelut Rajapinnan kautta myydyt liput |

Toiminta- ja taloussuunnitelmaan sisältyvien varsinaisten strategisten tavoitteiden lisäksi on tärkeää, että HSL:n oman toiminnan kehittämiseen kiinnitetään huomiota. HSL:n sisäisen toiminnan tehokkuus varmistaa osaltaan toimintamme laatua. Sujuvilla prosesseilla tuemme tavoitteiden saavuttamista. Kehittämisen näkökulma varmistaa uudistuminen yksilö- ja organisaatiotasolla. Raportoinnin proaktiivinen kehittäminen ja ajantasaisuus varmistavat luotettavaan tietoon perustuvan päätöksenteon.

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

| Varmistamme sisäisen toimintamme laadun (osaaminen, tehokkuus, seuranta, kehittäminen) | |
|---|---|
| Keskeiset toimenpiteet | Mittarit |
| <p>Hoidamme HSL:n perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti.</p> <p>Kehitämme tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan läpinäkyvyyttä.</p> | <p>Tuottavuuden kehittyminen, esim.:</p> <ul style="list-style-type: none"> HSL:n toimintamenot Hallinnon ja tukitoimintojen osuus toimintamenoista Henkilöstömenojen osuus toimintamenoista Lipunmyyntitulot suhteessa liikennöinti-kustannuksiin. Nousun hinta (operointikustannukset): €/nousu. |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Kuntaosuuksien osuus kokonaiskustannuksista. |
| Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä. | <ul style="list-style-type: none"> • Osaamisen kehittyminen • Henkilöstötyytyväisyys • HSL:n kiinnostavuus työpaikkana |
| Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon. | <ul style="list-style-type: none"> • Raportoinnin kehittyminen ja ajantasainen raportointi |

2.1 Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet

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

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

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

TTS-kauden merkittävimpiä muutoksia joukkoliikenteen palvelutasossa ovat:

- Kilpailutettu lähijunaliikenne käynnistyy TTS-kaudella. HSL:n lähijunaliikenteen tarjouspyyntö on tarkoitus julkaista kesällä 2019. Tämän jälkeen tarjoajilla on noin puoli vuotta aikaa valmistella tarjouksensa ja tarjosten jättämisen määräaika on jouluna 2019. Tarjoukset arvioidaan keväällä 2020 niin, että päätös voittaneesta operaattorista voidaan tehdä HSL:n hallituksessa keväällä 2020. Tämän jälkeen alkaa muutoksenhaku-aika sekä siirtymäaika, jonka aikana kilpailun voittanut operaattori käynnistää toimintansa. Kilpailutettu liikenne alkaa juhannuksena 2021. Uusi lähijunaliikenteen sopimus tukee HSL:n strategian toteuttamista ja ohjaa nykyistä enemmän operaattorin toimintaa.
- Metroliikenteen osalta varaudutaan jatkamaan toinen Tapiolaan päättyvistä vuoroista Matinkylään ruuhka-aikana syysliikennekauden alussa 2020. TTS-kaudella suunnitellaan myös Länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelma, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleillä.

- Raitiliikenteessä merkittävin muutos koskee Hämeentien peruskorjausta. Hämeentien peruskorjattu rata otetaan käyttöön kesällä 2020 ja sen myötä linjasto palautuu normaaliksi.
- Bussiliikenteen osalta merkittävimmät kustannusvaikutukset kohdistuvat varautumiseen hankkeista ja työmaista johtuviin poikkeusjärjestelyihin. Raide-Jokerin rakennustöiden suurimmat vaikutukset kohdistuvat linjaan 550, mutta paikallisten rakennustöiden vaikutukset voivat säteillä laajasti muuhun linjastoon.
- Talousarviossa varaudutaan myös vyöhykeuudistuksen myötä tapahtuvaan matkustuksen muutoksiin ja lisäliikenteen tilaamiseen tarvittaessa.

Yksityiskohtaiset TTS-kaudelle 2020-2022 suunnitellut muutokset palvelutasossa on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Kehitämme joukkoliikenteen suunnitteluprosessien asiakasvuorovaikutusta.**
- **Sujuvoitamme liikenteen liityntäyhteyksiä ja vaihtoja.**
- **Parannamme runko- ja syöttölinjojen palvelutasoa.**
- **Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta ja kehitämme sen seuranta.**

2.2 Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa

Olemme olemassa asiakkaitamme varten. Strategian tavoitteiden mukaisesti palvelumme on korkealaatuista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Erinomaisen asiakaskokemuksen tavoitteet ohjaavat kaikkea HSL:n toimintaa suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Erinomainen asiakaskokemus sisältää esimerkiksi palveluiden käytön helppouden, turvallisuuden, selkeyden, informaation, hinnoittelun, lippujärjestelmän, sujuvat vaihdot, palvelutason jne. Emme tyydy vain hyvään, vaan pyrimme erinomaiseen asiakaskokemukseen.

Lippujen hinnoittelu

Seuraamme tarkasti huhtikuussa 2019 voimaantulleen vyöhykeuudistuksen vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön ja matkustuskäyttämiseen. Lippujen myynti on nopeasti siirtymässä matkakorttimyynnistä digitaalisiin myyntikanaviin. Vyöhykeuudistuksen vaikutusten arvioinnin pohjalta suunnittelemme mahdollisesti tarvittavat tariffin kehittämistarpeet. Alustavan talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohdana kuitenkin on, että lippujen hintoihin ei esitetä suuria muutoksia vuodelle 2020.

Jatkamme matkustamisen hinnoittelun selkeyttämistä. Lähimaksaminen on ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista matkustamista. Tunnistepohjaisuus mahdollistaa uusien matkustusoikeuden tuotteistamisen tapojen tutkimisen. Tunnistepohjaisuuteen perustuvaa lähimaksua pilotoidaan vuonna 2020. Ensivaiheessa nykyistä lippuvalikoimaa uudistetaan käyttäjälähtöisesti hyödyntämään tunnistepohjaisuuden mahdollisuuksia ja toteuttamaan lipputulotavoitteita.

Joustavan hinnoittelun kehittämisen tarkoituksena on tehdä joukkoliikenteen käytöstä yhä houkuttelevampaa ja lisätä sen käyttäjämääriä. Kehitämme hinnoittelua helpommin ymmärrettäväksi ja yksinkertaisemmaksi. Lipunmyynnin kasvaa myös uusien helppojen myyntikanavien, mobiililipun ja lähimaksamisen ansiosta. Yhdenmukaistamme ja selkeytämme HSL:n lippujen tuotevalikoimia eri kanavissa. Lisäksi arvioimme erityisesti yrityksille suunnattuja lipputuotteita ja myyntikanavia.

Asiakkaan näkökulmasta kehitys on yhä helpompaan, sujuvampaan ja yksinkertaisempaan suuntaan. Tämä takaa myös asiakaskokemuksen paranemisen.

Tunnistepohjaisuuden myötä olemassa olevista kanavista (HSL-sovellus ja HSL-kortti) voidaan tarvittaessa siirtyä yhteiseen myyntijärjestelmien taustajärjestelmään. Keskeistä on pystyä kehittämään tunnustepohjaisuus-kanavaan asiakkaita houkuttelevia matkustusoikeuden myynnin ja käytön ratkaisuja.

Lippujen ostaminen ja maksamisen kehittäminen

Suunnitelmakauden yhtenä painopistealueena on maksamisen kehittäminen. Maksamisen kehittäminen pitää sisällään mm. HSL-sovelluksen monipuolisen kehittämisen, lähimaksamisen mahdollistamisen liikennevälineissä sekä HSL-kortin lataamisen verkkopalvelun välityksellä. Maksamisen kehittämällä saavutetaan useita hyötyjä niin myynnin, talouden kuin asiakaskokemuksenkin näkökulmasta. Sujuvalla ja helpolla ostamisella pyritään varmistamaan, että matkustusoikeuden hankkiminen on asiakkaalle mahdollisimman vaivaton toimenpide. Digitaalisissa myyntikanavissa on lisäksi mahdollista palvella asiakasta juuri silloin, kun tarve vaatii. HSL-sovelluksessa asiakkaalle pyritään myös tarjoamaan juuri hänen tilanteeseensa sopivaa informaatiota esim. Reittioppaan tai tiedotteiden avulla.

Tavoitteemme on helpottaa ja edistää asiointia ja ostamista etenkin itsepalvelukanavissa. Pyrimme kasvattamaan suosituksen ja palkitun HSL-sovelluksen käyttäjämäärää sekä erityisesti panostamaan aktiivisten sovelluskäyttäjien määrän lisäämiseen. Tuomme strategian mukaisesti sovellukseen uusia lipputuotteita sekä eri asiakasryhmiä palvelevia maksutapoja. HSL-sovelluksen kehittämiseen investoimme TTS-kaudella noin neljä miljoonaa euroa, joka sisältää uusien lipputuotteiden ja maksutapojen tuomisen sovellukseen sekä taustajärjestelmän toiminnallisuuden kehittämisen. HSL-kortin (matkakortti) lataaminen verkkopalvelun kautta mahdollistaa arvon ja kauden ostamisen paikasta ja kellonajasta riippumatta. HSL-kortin lataaminen verkkopalvelussa lanseerataan syksyllä 2019 ja nettipalvelun jatkokehitykseen TTS-kaudella varataan noin miljoona euroa.

Suurin maksamiseen ja ostamiseen liittyvä tulevien vuosien hanke on lähimaksamisen tuominen liikennevälineisiin. Tämä mahdollistaa matkustusoikeuden hankkimisen liikennevälineessä itsepalveluna omaa maksukorttia käyttäen. Hanke on toteutukseltaan vaativa ja on nykyisen arvioin mukaan täysimittaisesti käyttöönotettu vuoden 2022 kuluessa. Lähimaksamisen käyttöönottoon investoimme TTS-kaudella yhteensä viisi miljoonaa euroa, mikä sisältää laitteet ja ohjelmistokehityksen.

Uusien digitaalisten maksuratkaisujen myötä pyrimme saavuttamaan myös uusia asiakasryhmiä, joita olemassa olevat kanavat eivät ole palvelleet. Erityisesti lähimaksaminen liikennevälineissä tarjoaa mm. turisteille sekä harvemmin joukkoliikennettä käyttäville matkustajille erinomaisen tavan hankkia matkustusoikeutta sen tarkemmin lippuvalikoimaa tai hinnastoa tuntematta. Maksamisen kehittämällä on myös merkittäviä positiivisia vaikutuksia myynti- ja maksukustannuksiin. Uusien maksuratkai-

sujuen saataville tuomisessa onkin yhtenä keskeisenä tekijänä kustannusten pienentäminen. Jällelmyyjille maksettavien myyntipalkkioiden arvioidaan vuonna 2020 laskevan lähes viidellä miljoonalla eurolla vuoteen 2019 verrattuna.

Matkaketjun kokonaisvaltainen hallinta

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

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

Seuraamme myös asiakastyytyväisyyttä säännöllisesti. Asiakastyytyväisyystutkimusta (ASTY) ja BEST eli kansainvälistä asukkaiden joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimusta tehdään vuosittain kuten myös joukkoliikenteen laatu- ja palvelututkimusta (JOLA). HSL on BEST-tutkimuksen puheenjohtaja 2019–2020. TTS-kaudella muutamme asiakastyytyväisyystutkimuksen tutkimusmenetelmän digitaaliseksi HSL:n sovelluksen kautta HSL:n tutkimuspaneelille suunnatuksi kyselyksi. Tutkimuspaneelin teknisiä edellytyksiä valmistellaan tutkimus- ja palveluprojektissa, jonka avulla voidaan toteuttaa muitakin digitaalisia tutkimuksia HSL sovelluksen kautta.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua.**
- **Kehitämme HSL-sovellusta ja muita itsepalvelukanavia.**
- **Toteutamme tunnistepohjaisuuteen perustuvan lähimaksupilotin.**
- **Kehitämme reaaliaikaista ja personoitua matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista.**

2.3 Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan

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

MAL 2019 -suunnitelma koostuu liikenteen osalta monipuolisesta toimenpidejoukosta. Näistä tehokkaimmin päästöjä vähentävät sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän kasvattaminen, tiemaksujärjestelmän käyttöön ottaminen, raskaan liikenteen teknologian investointituki, maankäytön tiivistäminen

keskeisille paikoille sekä bussiliikenteen hiilineutraalisuus. Lisäksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan nippu pienempiä mutta tärkeitä keinoja, joista suuri osa toteutuu kuntien ja valtion toimenpitein.

Vuonna 2019 toteutetun vyöhykeuudistuksen arvioidaan kaikkiaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla noin 1 % ja ajoneuvomatkojen arvioidaan vastaavasti vähenevän 0,5 %. Luomme tämän todentamiseksi systemaattista seurantaa ja arviointitapaa.

Kestävä liikennepolitiikka

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

Valvomme Helsingin seudun etua pyrkimällä vaikuttamaan valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja sisältöön. Valmistelemme uutta MAL-suunnittelukierrosta ja siinä yhteydessä käymme eri sidosryhmien kanssa lähtökeskusteluja sekä laadimme uuden puiteohjelman suunnittelun siinä tarvittavien selvitysten pohjaksi. Seuraamme MAL-suunnitelman ja -sopimuksen toteutumista ja vaikutamme lausuntojen ja muiden vuorovaikutuskäytäntöjen kautta seudun maankäytön suunnitteluun maakunnan liiton ja kuntien kaavoissa. Myös maankäyttö- ja rakennuslain uudistusta seuraamme aktiivisesti. Kehitämme omaa vuorovaikutusta ja viestintäämme MAL-asioista ja aktivoimme monikanavaisuutta tavoittamaan eri kohderyhmiä.

HSL-liikenteen päästöt

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

Vuonna 2025 sähköbussseja on määrä olla lähes kolmekymmentä prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta. Sähköbussit tukevat erinomaisesti strategista tavoitettamme lisätä vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. Kalustoinvestoinneilla eli täyssähköbussien hankinnalla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt lasketaan vuotuisen ajosuoritteen mukaisesti ja ne korvataan tarjouskassa ko. linja-autolle määritellyn liikenneintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan.

Tavoittemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmilla ympäristöbonus kierroksilla saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset (esim. EU:n uusi Clean

Vehicle Directive). Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suorahankintaan, jolloin suorahankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi päästöjä alentavista uusien sähköbussien kalustoinvestoinneista.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Vaikutamme Helsingin seudun kestäväan kehitykseen.**
 - **Liityntäpysäköintipaikkojen, pyöräparkkien ja kaupunkipyöräverkon laajentamiseen vaikuttaminen yms.**
 - **Toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa.**
 - **Kestävän liikkumisen viestinnän ja vuorovaikutuksen kehittäminen monikanavaisesti.**
- **Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä.**
 - **Päästöneutraalisuuden edistäminen bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa.**
 - **Dieselkaluston ympäristövaatimusten tiukentaminen hankintasopimuksissa.**
 - **Ympäristöbonusjärjestelmän kehittäminen ja kasvattaminen.**
 - **Sähköbussien määrän kasvattaminen HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta.**

2.4 Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä

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

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

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

Uusien varikoiden rakentaminen

Varikot ovat yksi joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksistä. Ilman varikoita kalustoa ei voida huoltaa, eikä liikennettä ajaa. Erityisesti raideliikenteen varikot ovat kriittisiä, koska niiden täytyy sijaita ratojen varsilla ja liikenteen kannalta järkevissä paikoissa. Raideliikenteen varikoille on vaikeaa löytää sopivia paikkoja rakennetussa ympäristössä. Varikoiden kulkuyhteyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota raideliikenteessä, jotta varikkosiirroilla ei käytetä tarpeettomasti ratakapasiteettia. Esimerkiksi keväällä valmistuneessa Pisara-selvityksessä todetaan, että ilman lähijunaliikenteen uusia varikoita pääradan ja rantaradan varteen Pisararata ei vapauta suunnitellusti kapasiteettia Helsingin ratapihalta, koska Ilmalan varikolta liikennöitäessä liikenne täytyisi aloittaa ja lopettaa ratapihan kautta.

Joukkoliikenteen varikoihin liittyvät kysymykset ovat seuraavalla TTS-kaudella keskeisiä edistettäviä asioita. Esimerkiksi lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää investointeja kalustoon ja suurta määrää uusia junia ei mahdu huoltamaan Ilmalan varikolla. Tavoitteena onkin saada kaavavaraukset uusille lähijunaliikenteen varikoille ja käynnistää varikoiden tarkempi suunnittelu mahdollisimman pian, jotta uudet varikot voisivat olla käytössä 2020-luvun puolivälissä. Raide-Jokeri on tarkoitus operoida omalta varikoltaan Roihupellosta, mutta lähivuosina on tavoitteena ratkaista myös muiden pikaraitiotiehankkeiden varikkotoimintojen järjestäminen. Jokaista pientä kohdetta ei kannata operoida kokonaan omalta varikoltaan, koska se ei ole kustannustehokasta, joten tavoitteena on luoda seudullinen malli varikkotoimintojen järjestämiseen. Metron osalta täytyy ratkaista Sammalvuoren ajoyhteyden haasteet, jotta liikenteen kehittäminen Tapiolan länsipuolella on tulevaisuudessa mahdollista. Bussiliikenteessä tavoitteena on lisätä sähköbussien osuutta, mikä edellyttää myös investointeja latausinfraan. Bussiliikenteen varikkokokonaisuutta on tarpeen suunnitella pitkäjänteisesti osana kilpailutettavien sovimuskohteiden valmistelua.

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

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.**
- **Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen.**

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

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

Tutkimustoiminta luo suuntaa toiminnan kehittämiselle

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

Kehitämme matkustajalaskentalaitteiden ylläpidon prosessia, jotta saavutamme nykyistä korkeammat mittausasteet. Hankimme TTS-kaudella uudenlaiset matkustajalaskentalaitteet kaikkiin busseihin. Työ on käynnistetty vuoden 2019 tulokortin kärkitavoitteena. Matkustajalaskentalaiteisiin ja laskennan kehittämiseen investoidaan TTS-kaudella yhteensä noin 10 miljoonaa euroa. Lisäksi luomme toimintamallit HSL:n mobiilisovelluksesta saatavien matkaketju- ym. tietojen hyödyntämiseen HSL:n toiminnassa.

Vuoden 2020 liikennejärjestelmätutkimusten työt painottuvat 2018 ja 2019 tehtyjen liikkumis- ja liityntäpysäköintitutkimusten ja aineistojen jalostukseen, analysointiin ja raportointiin. Liikkumistutkimusta, liityntäpysäköintitutkimusta ja matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välitömiä liikennevaikutusten arviointiin ennen-jälkeen-asetelman mukaisesti. Ennen-jälkeen tutkimuksissa tarkasteltavia hankkeita ovat vyöhykemalli 2019 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti.

Teemme syksyllä 2020 lippulajitutkimuksen junissa tai/ja metrossa. Lisäksi vyöhykeuudistuksen jälkeen on suuri kysyntä saada tietoa ja siksi on myös poikkeuksellisesti harkittava osan tutkimuksista tekemistä jo kevätkaudella 2020 uusilla runkolinjoilla 500 ja 510 sekä mahdollisesti myös 550 ja 560.

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

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

Yhteisten tietomallien kehittäminen

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

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

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.**
- **Uusimme bussien matkustajalaskentalaitteet.**
- **Luomme uudet toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen.**
- **Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset.**

2.6 Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä

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

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

Liikennepalveluiden kehittäminen yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa

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

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

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

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

TTS-kaudella 2020-2022 emme esitä uutta erityistä projektia tai määrärahaa uusien liikkumispalveluiden kehittämiseen, mutta uusia liikennepalveluita kehitetään kertyvien kokemusten perusteella osana HSL:n toimintaa.

Uudet palvelut ja HSL:n rooli

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

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

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

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Kehitämme yhteistyömuotoja kaupallisten toimijoiden kanssa.**
- **Ylläpidämme ja kehitämme avoimia lipunmyyntirajapintoja sekä tarjoamme matkustusinformaatiota monipuolisemmin avoimesti hyödynnettäväksi.**

3 Yleisperustelut

3.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

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

Talouskasvun ennustetaan hidastuvan selvästi nousukauden jälkeen. Valtiovarainministeriö arvioi ke-vään 2019 katsauksessaan, että Suomen talouden kasvu hidastuu puolentoista prosentin vuosikasvuun tulevana vuosina. Keskipitkällä aikavälillä 2020-2023 talouskasvu jää alle yhden prosentin. Ta-louskasvun hidastuminen ja nimellispalkkojen nousu alkavat asteittain heikentää työvoiman kysynnän kasvua vuosina 2020–2021. Työttömyysasteen aleneminen kiihdyttää ansiotason nousua, mikä osal-taan parantaa kotitalouksien ostovoimaa, mutta lisää yritysten kustannuksia. Inflaatiopaineiden odote-taan kokonaisuutena kasvavan hitaasti ennustejaksolla. Ansiotason kasvua kiihdyttää tilapäisesti julki-sen sektorin lomarahojen palautuminen vuonna 2020. Ansiotason nousun odotetaan vähitellen heijas-tuvan laajemmin hintoihin ja kulutuskysyntä kasvaa tasaisesti.

Joukkoliikenteen kustannustaso lähti kahden peräkkäisen laskuvuoden 2015-2016 jälkeen uudelleen nousuun vuonna 2017 ja vuonna 2018 kustannustaso nousi keskimäärin 1,4 prosenttia edellisvuo-desta. Talousarviossa vuodelle 2019 joukkoliikenteen kustannustason ennakoitiin nousevan keski-määrin jo 2,9 prosenttia, mutta ensimmäisen kevään osavuositarkastuksen mukaan näyttäisi siltä, että kustannustason nousu jäisi noin 1,5 prosenttiin. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2020-2022 on laadittu oletuksella, että kustannustaso nousee maltillisesti nykytason mukaisena ja joukkoli-iikenteen kustannukset on arvioitu keskimääräiseen 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen.

HSL:n toimintamenoista 45 % on bussiliikenteestä maksettavia operointikustannuksia. Merkittävin tekijä bussiliikenteen kustannusrakenteessa ovat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset, joi-den paino yhteensä on lähes 50 %. On mahdollista, että hyvän taloustilanteen johdosta palkkakustan-nukset tulevat nousemaan aikaisempaa enemmän, kun AKT:n sopimuskausi päättyy 31.1.2021 (irtisa-nottavissa 31.1.2020).

Myös energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus liikennejärjestäjille maksettavien korvausten hintakehitykseen. Talouskasvu lisäsi öljytuotteiden kysyntää ja raakaöljyn hinta oli melko voimak-kaassa kasvussa alkuvuodesta 2018 laskien taas loppuvuotta kohden. Kysynnän kasvun lisäksi monet muut epävarmuustekijät maailmantaloudessa vaikuttavat raakaöljyn ja öljytuotteiden hintaan. Raakaöl-jyn voimakas hinnanalasku viime vuoden lopulla johtui erityisesti tuotannon voimakkaasta kasvusta Yh-dysvalloissa, mutta hinta on uudelleen noussut tämän vuoden kuluessa. Lähivuosina hinnan nousu jatkuu maltillisena. Muiden teollisuuden raaka-aineiden hinnat ovat nousseet nopeasti alkuvuonna, ja hintojen odotetaan edelleen nousevan jonkin verran. Polttoaineiden hintaan vaikuttavat myös Suo-men veropolitiikan toimet.

Juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suu-ruuteen vaikuttaa yleinen korkotason kehitys. Lyhyiden markkinakorkojen odotetaan nousevan euro-alueella maltillisesti, kun korkoja nostavat odotukset rahapolitiikan asteittaisesta normalisoitumisesta.

Inflaationäkymät ovat kuitenkin vaisuja. Valtionlainojen korot ovat laskeneet Yhdysvalloissa ja euroalueella.

Talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös HSL:n ja jäsenkuntien talouteen. Julkisen talouden odotetaan vahvistuvan ja tasapainottuvan vuosikymmenen vaihteessa, mutta julkinen talous alkaa kuitenkin jälleen heikentyä 2020-luvun alkuvuosina, kun sopeutustoimet päättyvät ja talouskasvu hidastuu. Talouskasvu ei riitä kattamaan väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia julkisia menoja. Kuntien taloustilanne voi tulevaisuudessa vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen.

Lähteet: HSL, Helsingin seudun suunnat - Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 1/2019, Valtiovarainministeriön taloudellinen katsaus kevät 2019 (4.4.2019).

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan

Matkustajamäärien kasvu jatkoi vuonna 2018 edelleen yli kolmen prosentin vuosivauhtia ja HSL:n liikenteessä tehtiin yhteensä yli 387 miljoonaa matkaa eli yli miljoona matkaa vuorokaudessa. Alkuvuonna 2019 matkustajamäärien kehitys on jatkanut positiivisella polulla ja matkustajamäärät ovat kasvaneet huhtikuun lopussa lähes kahdella prosentilla edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Vuosiennuste vuodelle 2019 ennakoii noin 1,3 prosentin matkustajamäärän kasvua. Raitioliikenteen runsaiden tietöiden ennakoitaan verottavan kokonaismatkustajamääriä raitioliikenteessä vuonna 2019 ja osa raitioliikenteen matkustajista siirtynee käyttämään kävelyä tai pyöräilyä. Pyöräilyn ja kävelyn suosio kasvaa lyhyillä matkoilla ja se vie matkustajia perinteisestä joukkoliikenteestä muiden kestävien liikkumispalveluiden pariin. Pyöräilyn ja kävelyn suosioon vaikuttaa myös säätila ja lämmin sää suosii näitä kulkumuotoja.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022 on laadittu noin 1,5 prosentin matkustajamäärän kasvunesteella. Lipunmyynnin odotetaan erityisesti kasvavan uusien helppojen myyntikanavien mobiililipun, matkakortin nettilatauksen ja lähimaksamisen ansiosta.

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

Maakuntauudistus ja HSL:n asema

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

HSL:n toimialueen laajentuminen

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

HSL ja Järvenpään kaupungin tilaama Järvenpään mahdollisen HSL-jäsenyyden vaikutuksia koskeva selvitys on valmistunut ja Järvenpään kaupunginhallitus käsittelee raporttia kesäkuussa 2019. Mikäli Järvenpää päättää liittyä HSL:n jäseneksi, on aikaisin mahdollinen ajankohta jäsenyydelle tammikuu 2021.

3.2 Organisaatorakenne ja henkilöstö

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



Kuva 2: HSL:n organisaatiokaavio

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

TTS-kaudella tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Henkilöstömäärässä ei suunnittelukaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Henkilöstökustannukset kasvavat noin 4 % vuoden 2019 ennusteeseen nähden. Muutoksessa on otettu huomioon arvioitu kunta-alan palkkojen yleiskorotus sekä määräaikaisen, kilpailukyky sopimukseen perustuvan lomarahojen vähentämisen päättyminen. Vuodelle 2019 tehtävät rekrytoinnit (matkalippujen tarkastus ja

asiakasratkaisujen kehittämiseen liittyvät asiantuntijatehtävät) vaikuttavat täysimääräisesti vuonna 2020.

Kehitämme asiakaspalvelun toimintamallia lähitulevaisuudessa asiakaskokemuksen ja palvelutason parantamiseksi ja samalla tavoittelemme asiakaspalvelutyön mielekkyyttä. Asiakkaiden odotukset HSL:n palveluita kohtaan muuttuvat nopeasti samoin kuin esimerkiksi tavat, joilla he lippunsa hankkivat. Tavoitteena on, että kaikki HSL:n asiakaspalvelijat löytyvät vuoden vaihteessa 2020 saman katon alta Helsingin keskustasta.

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

Tavoitteemme on myös, että HSL on kiinnostava työpaikka, joka tarjoaa kehittymismahdollisuuksia ja näköalapaikkoja. Oppimista ja osaamisen kehittämistä vahvistamalla tuemme yksilön ja koko organisaation uudistumista. HSL:n ulkoista työnantajakuvaa rakennamme tavoitteellisesti. Erityisesti vahvistamme HSL:n roolia digiajan ja kestäväen kehityksen tekijöiden työpaikkana.

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

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

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

3.3 Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

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

Riskien kartoitus ja arviointi ylläpitävät sisäisen valvontajärjestelmän ajantasaisuutta. Riskienhallinta arvioi toiminnassa ja toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten vaikutusta kuntayhtymään ja sen riskeihin sekä auttaa sopeuttamaan riskienhallintatoimenpiteet muuttuneisiin olosuhteisiin. Hyvin toimiva sisäinen valvonta ja riskienhallinta lisäävät toiminnan sekä varainkäytön julkista luotettavuutta ja siten ylläpitävät kuntayhtymän palveluiden sekä niiden rahoituksen hyväksyttävyyttä.

Hallintosäännön 38 §:n mukaan hallitus vastaa riskien hallinnan järjestämisestä siten, että kuntayhtymän toiminnan olennaiset riskit tunnistetaan ja kuvataan, riskin toteutumisen vaikutukset, toteutumisen todennäköisyys ja mahdollisuudet hallita riskiä arvioidaan. Lisäksi hallitus vahvistaa riskienhallintaa koskevat ohjeet. HSL:n hallitus hyväksyi 7.5.2019 kuntayhtymälle päivitetyn riskienhallintapolitiikan, joka astui voimaan 1.6.2019 alkaen. HSL:n riskienhallinnan hallintamallissa määritellään sisäiset vastuut ja toimenpiteet riskienhallinnassa. Riskienhallintapolitiikan perusteella toimitusjohtaja antaa tarkempia ohjeita riskienhallinnan toteuttamisesta.

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

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

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

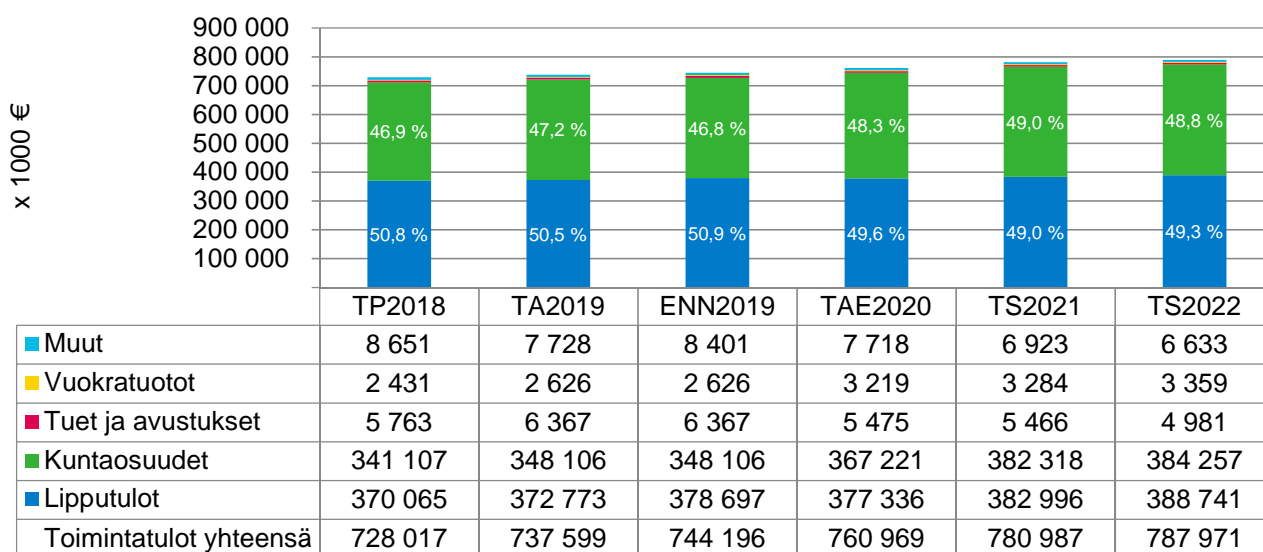
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat erät

| | TA2019 | TAE2020 | ERO TAE2020/TA2020 | |
|------------------|---------------|---------------|--------------------|--------|
| Toimintamenot | 754 505 000 € | 753 400 000 € | -1 105 000 € | -0,1 % |
| Investointimenot | 13 690 000 € | 22 237 000 € | 8 547 000 € | 62,4 % |
| Kuntaosuudet | 348 106 000 € | 367 221 000 € | 19 115 000 € | 5,5 % |

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2020 ovat yhteensä 761,0 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 16,8 milj. euroa (2,3 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 781,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 788,0 milj. euroa vuonna 2022.



Kuvio 1. Toimintatulot 2018-2022

4.2.1 Lipputulot

HSL siirtyi vyöhykemalliin 27.4.2019. Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden vanhan tariffin mukaisen toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloennusteeseen vuodelle 2019. Vuodelle 2020 ei esitetä merkittäviä hinnanmuutoksia. Joitakin uuden tariffin mukaisia lippulajeja ja ominaisuuksia kuten säästötilausvuosilippu tullaan toteuttamaan asteittain. Siirtymät nykytariffista vyöhyketariffin mukaisiin lippuihin on vielä toistaiseksi arvioitu tehtyjen konsulttiselvitysten perusteella, koska vyöhyketariffin mukaisista lipputuloista on vielä tässä vaiheessa hyvin vähän tietoa.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2020 arvioidaan kertyvän vyöhyketariffin mukaisia lipputuloja yhteensä 377,3 M€. Vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna lipputulot ovat lähes samalla tasolla (laskevat 0,4 %). Lipputulot muodostavat 49,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2020. Lipputulojen arvioidaan olevan 383,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 388,7 milj. euroa vuonna 2022.

Syksyllä lopulliseen TTS-esitykseen tehtävässä lipputuloarviossa on käytössä enemmän tietoa vyöhykejärjestelmän mukaisesta lipputulokertymästä, joten nyt tehdyt arviot tuotoista saattavat muuttua enemmän, kuin mihin vakiintuneessa tariffitilanteessa on totuttu.

AB vyöhykkeen liput

AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 259,7 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 69 %.

BC vyöhykkeen liput

BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 37,0 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.

D vyöhykkeen liput

D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 3,0 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

ABC vyöhykkeen liput

ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 53,4 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 14 %.

CD vyöhykkeen liput

CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 2,5 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

BCD vyöhykkeen liput

BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 8,4 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2 %.

ABCD vyöhykkeen liput

ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 13,5 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2020 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hintojenkorotuksia, jos korotuksiin on tarvetta. Näiden lippujen myynti on vähäistä. Vyöhyketariffiin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

4.2.2 Kuntaosuudet

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

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2020 yhteensä 367,2 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 49,8 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 49,8). *Tarkemmat kuvaukset kuntaosuuslaskennasta löytyvät liitteestä 4.*

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 liikennemudoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajituskimukseen ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

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

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | K:nummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|----------|----------|-------|------------|--------|--------|---------|-------|---------|---------|----------|
| 2018 | 197,7 | 82,3 | 0,7 | 47,1 | 1,2 | 5,4 | 2,8 | 1,8 | 0,2 | 339,2 |
| 2019 TA | 214,9 | 100,9 | 1,0 | 52,1 | 2,9 | 6,1 | 2,8 | 2,8 | 0,3 | 384,0 |
| 2020 TAE | 209,0 | 101,0 | 0,8 | 53,2 | 3,9 | 5,9 | 3,3 | 2,3 | 0,4 | 379,9 |
| 2021 TS | 222,4 | 102,0 | 0,8 | 53,8 | 4,0 | 5,9 | 3,4 | 2,4 | 0,4 | 395,0 |
| 2022 TS | 226,1 | 99,9 | 0,8 | 54,3 | 4,0 | 5,6 | 3,4 | 2,4 | 0,3 | 396,9 |

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

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

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2018 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2019 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 37,9 milj. euroa. Ylijäämä on talous-suunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2020–2022. Ennusteessa ei jäsenkunnilla ollut kertyneitä alijäämiä.

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

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ylijäämäkertymät

| M€ | Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2018 | Käyttöarvio TA2019 | Yli-/alijäämäennuste 31.12.2019 | Jaettuna TTS-vuosille | | |
|-----------------|--------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| | | | | 2020 | 2021 | 2022 |
| Helsinki | 37,682 | 13,798 | 23,884 | 7,961304 | 7,961 | 7,961 |
| Espoo | 7,095 | 2,381 | 4,714 | 1,571480 | 1,571 | 1,571 |
| Kauniainen | 0,677 | 0,271 | 0,406 | 0,135243 | 0,135 | 0,135 |
| Vantaa | 18,514 | 15,000 | 3,514 | 1,171282 | 1,171 | 1,171 |
| Kerava | 4,238 | 1,011 | 3,227 | 1,075606 | 1,076 | 1,076 |
| Kirkkonummi | 3,703 | 3,122 | 0,581 | 0,193710 | 0,194 | 0,194 |
| Sipoo | 0,294 | 0,008 | 0,287 | 0,095587 | 0,096 | 0,096 |
| Tuusula | 1,219 | 0,151 | 1,068 | 0,356104 | 0,356 | 0,356 |
| Siuntio | 0,337 | 0,110 | 0,228 | 0,075922 | 0,076 | 0,076 |
| Yhteensä | 73,759 | 35,850 | 37,909 | 12,636238 | 12,636 | 12,636 |

4.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2020 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2019 0,7 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,5 milj. euroon vuonna 2020. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista perittävien maksujen pienevän.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2019 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2020 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

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

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 5,2 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotiila- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

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

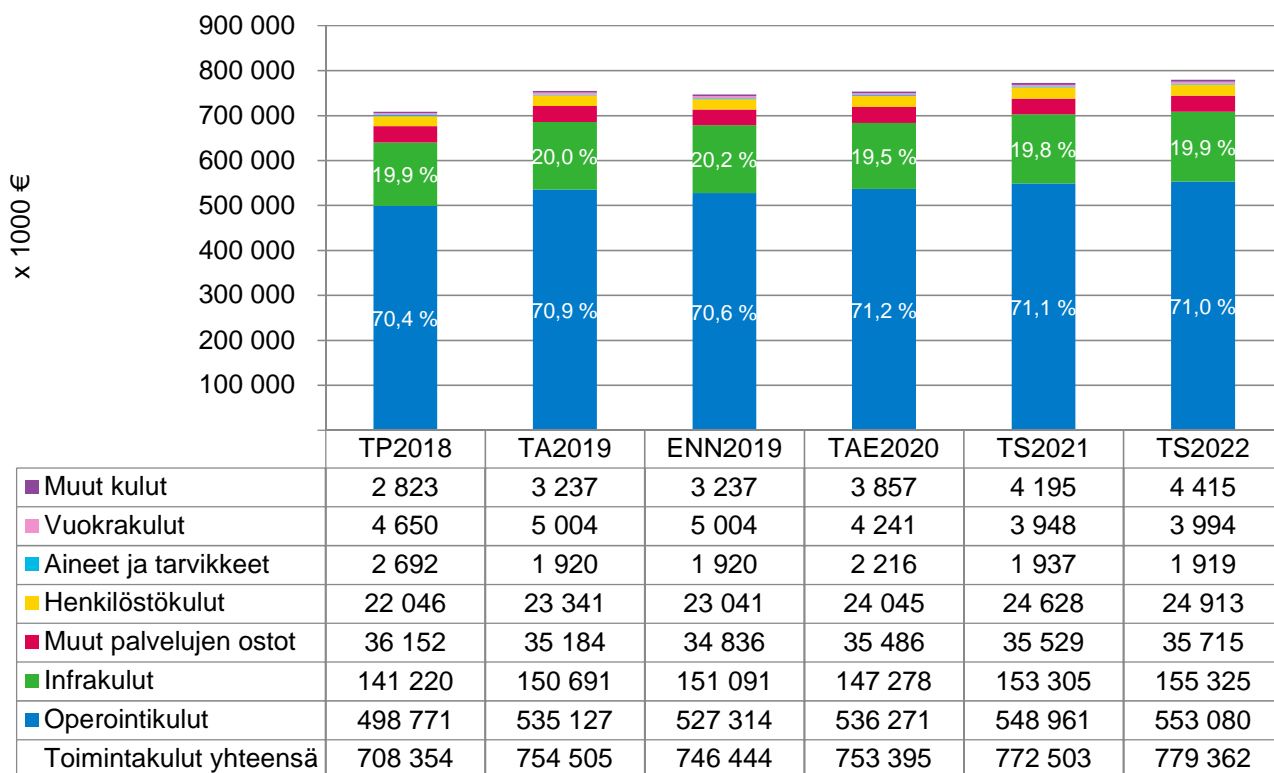
Tuet ja avustukset

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

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,7 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät arvioidun 0,6 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2020 ovat yhteensä 753,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2019 ennusteesta 7,0 milj. euroa (0,9 %). Vuonna 2021 toimintamenojen arvioidaan olevan 772,5 milj. euroa ja 779,4 milj. euroa vuonna 2022.



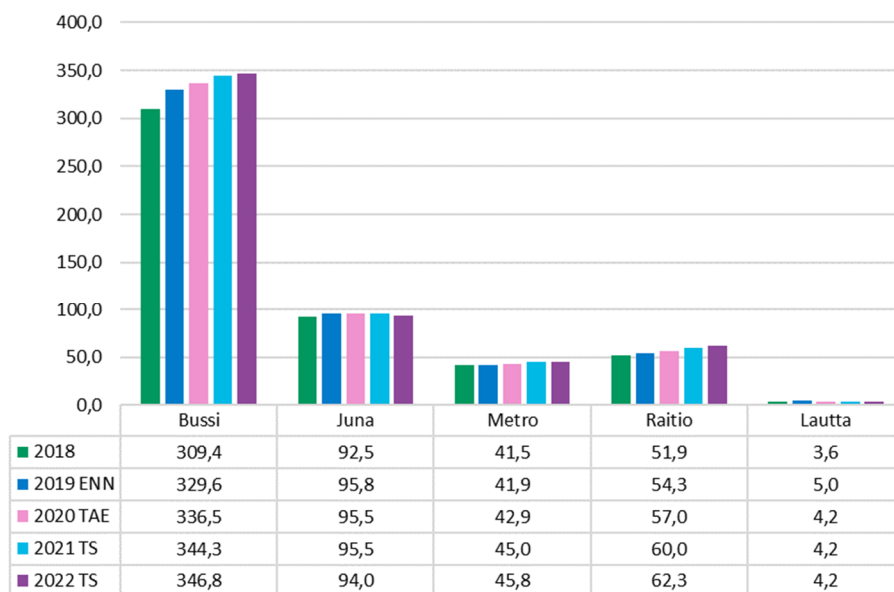
Kuvio 2. Toimintamenot 2018-2022

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2020 ovat yhteensä 719,0 milj. euroa, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2021 yhteensä 737,8 milj. euroa ja 744,1 milj. euroa vuonna 2022.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2020 yhteensä 536,3 milj. euroa, joka on 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.



Kuvio 3. Operointikustannukset 2018-2022 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 336,5 milj. euroa vuonna 2020. Kustannustason nousuksi on arvioitu 1,5 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 3,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,7 milj. euroa. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 344,3 milj. euroa ja 346,8 milj. euroa vuonna 2022. Molemmat vuodet vuoden 2020 hintatasossa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2020 sisältää varauksia lisäliikenteen järjestämiseksi vyöhykemallin aiheuttamien matkustajamäärien kasvun takia (1,3 M€), Raide-Jokerin poikkeusjärjestelyn vuoksi (4,5 M€), muiden työmaiden ja liityntälinjojen järjestämiseksi (1,0 M€) ja muiden poikkeustilanteiden hoitamiseksi (1,3 M€). *Tarkemmat kuvaukset poikkeusjärjestelyistä on esitetty liitteessä 3.*

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,9 milj. euroa vuonna 2020. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,1 %. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 45,0 milj. euroa ja 45,8 milj. euroa vuonna 2022. Ennusteessa varaudutaan Matinkylästä liikennöivän metroliikenteen vuorovälin lisäämiseen ruuhka-aikoina. Ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa Sammalvuoren varikon ylläpitokustannukset syksystä 2020 alkaen. Vuosina 2021-2022 kustannukset nousevat myös vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2020 olevan 57,0 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,4 %. Kustannuksiksi arvioidaan 60,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 62,3 milj. euroa vuonna 2022. Vuonna 2020 kustannukset nousevat uusien Artic-vaunujen siirtyessä vähitellen pois takuunalaisen hinnoittelusta.

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

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2020 yhteensä 95,5 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Junaliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,2 %. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuluja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2021 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 95,5 milj. euroa sekä 94,0 milj. euroa vuonna 2022. Suunnitelmakaudella varaudutaan edelleen vastaamaan mm. vyöhykehinnon myötä kasvavaan kysyntään tihentämällä joidenkin junien vuorovälejä iltaisin ja viikonloppuisin sekä yksittäisillä kalustolisäyksillä ruuhka-aikoihin tai niiden laidoilla. Palvelutasomuutosten kustannusvaikutusten arvioidaan olevan n. 0,3 milj. euroa vuonna 2020 ja n. 0,4 milj. euroa vuosina 2021 ja 2022.

Suunnitelmavuosien 2021-2022 osalta kustannuksiin sisältyy suurta epävarmuutta HSL:n ja VR:n neuvotteleman HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen päättyessä kesäkuussa 2021, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy uuteen kilpailutettavaan sopimukseen.

Infrakustannukset

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

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

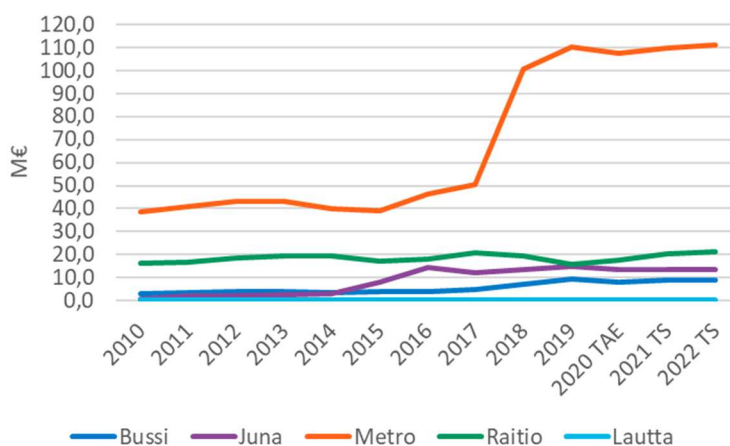
Vuonna 2020 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 147,3 milj. euroa. Kuntien inframenot ovat seuraavat:

- Helsingiltä 76,3 milj. euroa
- Espoolta 57,8 milj. euroa
- Vantaalta 12,7 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa (TA2019 luku)

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espooseen sijoitettavan sähköbussien latausinfran, jonka kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti. Kustannus on 0,4 milj. euroa. Kilpailutetun ostopalvelun laskutuksen arvioidaan alkavan syksyllä 2019.

Infrakustannukset ovat vuonna 2020 3,8 milj. euroa (2,5 %) pienemmät kuin vuonna 2019, mikä johtuu Helsingin ja Espoon takautuvista tarkennuksista länsimetron infran laskutukseen. Vuoden 2021 ja 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat takaisin vakiintuneelle tasolle.

Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2020 aikaisemmilta vuosilta kertyneen ylijäämän vuoksi. Kauniaisilla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntiolalla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa. Kirkkonummen infralaskutuksen talousarviota vuodelle 2020 ei ollut saatavilla, joten HSL:n talousarviossa infrapalvelut on arvioitu vuoden 2019 mukaisina.



Kuvio 4. Infrakustannukset 2010-2022 liikennemuodoittain

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuisen rakennusaikainen korko.

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

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Alla olevassa taulukossa 4 on esitetty arviot valmistuvien hankkeiden vaikutuksista lipun hintoihin. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu korotustarve 11-12 %).

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

Taulukko 4: Arviot valmistuvien uusien infrahankkeiden vaikutuksista lipunhintoihin.

| Hanke | Investointi, M€ | Valtion osuus M€ / % | Kuntien osuus, M€ | | Infrakustan- nus 1. vuosi Yht. (ml. hal- linto+kp), M€ | Vaikutus lip- pujen hintoi- hin keskimäärin |
|-------------------------------------|--------------------|----------------------------|----------------------|-------|---|--|
| | Yhteensä | | Helsinki | Espoo | | |
| Raide-Jokeri | 406,4 | 84 | 224,0 | 98,4 | 15,8 | 4,1 % |
| Espoon kaupunkirata Kauklahteen | 275,0 | 50 % | | 130,7 | 5,96 | 2,0 % |
| Kruunusillat, joukkoliik. osuus | 259,0 | 0 % | 259,0 | | 12,90 | 2,8 % |
| Länsimetron jatke Kiven- lahteen | 1 159,0 | 21 % | | 949,4 | 36,3 | n. 11 - 12 % |

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennejärjestelmien liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 35,4 milj. euroa vuonna 2020. Muihin palvelujen ostoon käytetään 35,5 milj. euroa vuonna 2021 ja 35,7 milj. euroa vuonna 2022.

IT-kustannukset sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Suurimmat yksittäiset IT-kustannuserät ovat LIJ-järjestelmän ohjelmistojen ja jatkuvien palveluiden ylläpito sekä kapasiteettipalvelut, joihin käytetään yhteensä noin 7,1 milj. euroa.

Jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan laskevan noin 4,9 milj. eurolla vuodesta 2019 vuoteen 2020, kun uudet kilpailutetut myyntisopimukset tulevat voimaan. Myös uusia lipunmyyntin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön laajemmassa mittakaavassa, kun matkakortin nettilataus saadaan käyttöön syksyllä 2019.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2020 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 8,9 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 2,3 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin sekä junaliikenteen kilpailutuksessa tarvittavan ulkopuolisen asiantuntijapalvelun hankintoihin. MAL-jatkotoihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin palveluihin käytetään 1,8 milj. euroa. Lippu- ja informaatiojärjestelmän ylläpidon ulkoistuksiin käytetään noin 1,0 milj. euroa ja erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 1,4 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 2,4 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,8 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Laitteiden huoltopalvelut kasvavat 2,9 milj. euroon, kun lippu- ja informaatiojärjestelmän laitetakuut päättyvät.

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

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,5 milj. euroa vuonna 2020. Tämä ryhmä sisältää mm. staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 5: Muut palveluostot 2018-2022.

| x 1 000 € | TP2018 | TA2019 | ENN2019 | TAE2020 | Ero TAE2020/ENN2019 | | TS2021 | TS2022 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|--------------|---------------|---------------|
| IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut | 14 114 | 13 523 | 13 523 | 14 316 | 793 | 5,9 % | 14 356 | 14 885 |
| Lipunmyyntipalkkiot | 7 191 | 5 800 | 6 100 | 1 200 | -4 900 | -80,3 % | 1 500 | 1 500 |
| Asiantuntijapalvelut | 5 507 | 6 595 | 6 295 | 8 913 | 2 618 | 41,6 % | 8 562 | 7 932 |
| Laitteiden huoltopalvelut | 1 614 | 1 790 | 1 790 | 2 938 | 1 148 | 64,2 % | 3 002 | 3 268 |
| Ilmoitukset ja markkinointi | 2 696 | 2 255 | 2 255 | 3 069 | 814 | 36,1 % | 3 070 | 3 070 |
| Painatukset | 708 | 736 | 736 | 683 | -53 | -7,2 % | 683 | 683 |
| Vartiointipalvelut | 638 | 780 | 780 | 914 | 134 | 17,1 % | 927 | 942 |
| Muut palvelut | 3 684 | 3 706 | 3 358 | 3 453 | 95 | 2,8 % | 3 430 | 3 436 |
| Muiden palveluiden ostot yhteensä | 36 152 | 35 184 | 34 836 | 35 486 | 650 | 1,9 % | 35 529 | 35 715 |

4.3.2 Henkilöstömenot

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

Henkilöstömenojen kasvu johtuu siitä, että HSL:ään ennakoidaan rekrytoitavan noin 20 työntekijää uusiin tehtäviin vuoden 2019 aikana. Nämä rekrytoinnit (matkalippujen tarkastus ja asiakasratkaisujen kehittämiseen liittyvät asiantuntijatehtävät) vaikuttavat täysimääräisesti vuonna 2020. Matkalippujen tarkastajien seuraava tarkastajakurssi järjestetään syksyllä 2019 ja tarkastajien avoimiin virkoihin palataan kurssilta 14 uutta tarkastajaa. Lisäksi kunta-alan määräaikainen, kilpailukykyopimukseen perustuva lomarahojen alentaminen päättyy vuonna 2019.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2020 varattu 2,2 milj. euroa. Vuoden 2021 ja 2022 varaus on 1,9 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matkakorttien ja kertakorttipohjien hankinnat, kalustohankinnat ym. tarvikkehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2020 ovat 4,2 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 0,7 milj. euroa ja kuljettajien sosiaaliloista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa. Vuoden 2021 varaus on 3,9 milj. euroa ja vuoden 2022 varaus 4,0 milj. euroa. HSL:n asiakaspalveluiden yhtenäistämisen oletetaan laskevan hieman vuokrakustannuksia vuonna 2021 vuoteen 2020 verrattuna.

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

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2020 7,6 milj. euroa ylijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton, eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2019. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022 ei sisällä myöskään pitkäaikaisen talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli lainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. Talousarviossa on varauduttu tarvittaessa lyhytaikaisen luottolimiitin käyttöön 10 milj. eurolla.

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

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2020 arvioidaan olevan 0,4 milj. euroa ja säilyvän samalla tasolla vuosina 2021-2022.

Jäsenkunnille maksettavat korkokustannukset

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

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

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 7,2 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 19,8 milj. euroa.

Tilikauden 2020 alijäämäksi arvioidaan 12,6 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkunnilta laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä. Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 22,2 milj. euroa vuonna 2020, 18,6 milj. euroa vuonna 2021 ja 16,0 milj. euroa vuonna 2022.

Taulukko 6: Investoinnit 2018-2022

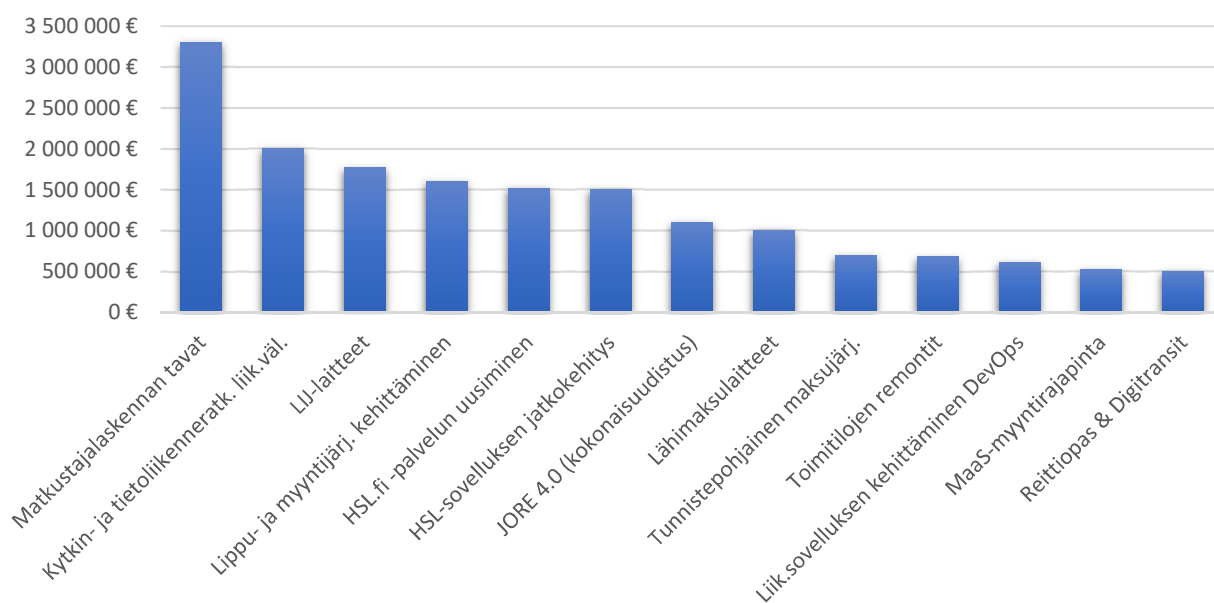
| | TP2018 | TA 2019 | TAE 2020 | TS 2021 | TS 2022 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Investoinnit yht. € | 14 838 444 | 13 690 000 | 22 237 000 | 18 605 000 | 15 965 000 |

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui kesäkuussa 2018. Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2020-2022 vielä noin 4,2 milj. euroa.

Tunnistepohjaisen maksamisen kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 7,3 milj. euroa. Tästä 5,4 milj. euroa on suunniteltu käytettävän lähimaksulaitteisiin. Matkustajalaskennan kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä noin 10,5 milj. euroa.

Reittipasta uudistetaan yhteensä 1,5 milj. eurolla. HSL.fi -palvelun kehittämiseen on varattu 3,7 milj. euroa ja HSL-sovelluksen kehittämiseen noin 3,5 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. Yrityspalveluiden digitalisointiin on varattu noin 1,2 milj. euroa ja OpenMaas -myyntirajapintaan noin 1,3 milj. euroa.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 23,6 milj. euroa, josta joukkoliikenteen suunnittelu- ja infojärjestelmiin sekä infolaitteisiin noin 10,5 milj. euroa, HSL:n muihin järjestelmiin noin 1,6 milj. euroa sekä 1,3 milj. euroa kiinteistön ja toimitilojen kunnostamiseen.

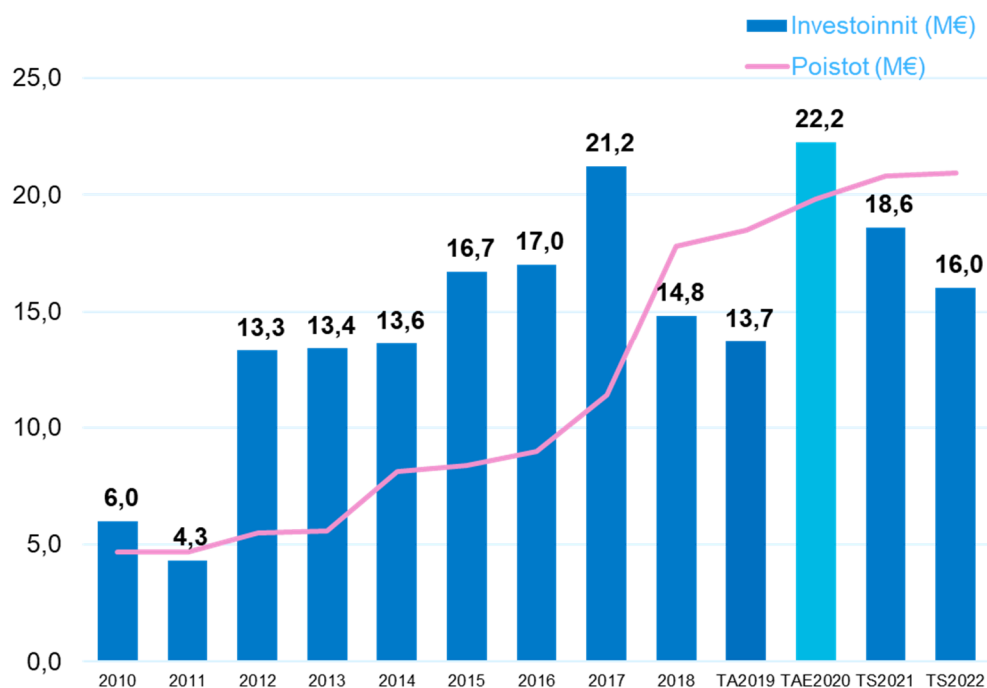


Kuvio 5: Merkittävimmät yksittäiset investointihankkeet vuonna 2020.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 19,8 milj. euroa vuonna 2020, 20,8 milj. euroa vuonna 2021 ja 20,9 milj. euroa vuonna 2022. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen LIJ-järjestelmän kehittämiseen. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

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



Kuvio 6: Investointien ja poistojen kehitys 2010-2022

Liite 1: Tuloslaskelma 2018–2022

| x 1 000 € | TP | TA | ENN. ¹⁾ | TAE | ERO TAE2020/ENN2019 | | TS | ERO TS2021/TAE2020 | | TS | ERO TS2022/TS2021 | |
|--|-----------------|-----------------|--------------------|-----------------|------------------------|----------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|
| | 2018 | 2019 | 2019 | 2020 | € | % | 2021 | € | % | 2022 | € | % |
| Toimintatuotot | 728 017 | 737 599 | 744 196 | 760 969 | 16 773 | 2,3 % | 780 987 | 20 018 | 2,6 % | 787 971 | 6 984 | 0,9 % |
| Myyntituotot | 370 825 | 373 373 | 379 397 | 377 840 | -1 557 | -0,4 % | 383 446 | 5 606 | 1,5 % | 389 141 | 5 695 | 1,5 % |
| AB vyöhykkeen lipputulot | | | 169 408 | 259 654 | 90 246 | 53,3 % | 263 549 | 3 895 | 1,5 % | 267 502 | 3 953 | 1,5 % |
| ABC vyöhykkeen lipputulot | | | 36 130 | 53 361 | 17 231 | 47,7 % | 54 162 | 800 | 1,5 % | 54 974 | 812 | 1,5 % |
| ABCD vyöhykkeen lipputulot | | | 9 314 | 13 470 | 4 156 | 44,6 % | 13 672 | 202 | 1,5 % | 13 877 | 205 | 1,5 % |
| BC vyöhykkeen lipputulot | | | 24 140 | 36 991 | 12 850 | 53,2 % | 37 545 | 555 | 1,5 % | 38 109 | 563 | 1,5 % |
| BCD vyöhykkeen lipputulot | | | 5 755 | 8 442 | 2 686 | 46,7 % | 8 568 | 127 | 1,5 % | 8 697 | 129 | 1,5 % |
| CD vyöhykkeen lipputulot | | | 1 651 | 2 471 | 820 | 49,6 % | 2 508 | 37 | 1,5 % | 2 545 | 38 | 1,5 % |
| D vyöhykkeen lipputulot | | | 1 961 | 2 948 | 987 | 50,3 % | 2 992 | 44 | 1,5 % | 3 037 | 45 | 1,5 % |
| Seutuliikenteen lipputulot | 144 504 | 372 773 | 50 313 | | -50 313 | -100,0 % | | | | | | |
| Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2) | 4 824 | | 1 730 | | -1 730 | -100,0 % | | | | | | |
| Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3) | 19 955 | | 6 968 | | -6 968 | -100,0 % | | | | | | |
| Helsingin sisäiset lipputulot | 167 455 | | 58 591 | | -58 591 | -100,0 % | | | | | | |
| Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot | 18 233 | | 6 962 | | -6 962 | -100,0 % | | | | | | |
| Vantaan sisäiset lipputulot | 12 886 | | 4 852 | | -4 852 | -100,0 % | | | | | | |
| Keravan , Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot | 1 353 | | 598 | | -598 | -100,0 % | | | | | | |
| Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot | 855 | | 324 | | -324 | -100,0 % | | | | | | |
| Lipputulot yhteensä | 370 065 | 372 773 | 378 697 | 377 336 | -1 361 | -0,4 % | 382 996 | 5 660 | 1,5 % | 388 741 | 5 745 | 1,5 % |
| Muut myyntituotot yhteensä | 760 | 600 | 700 | 504 | -196 | -28,0 % | 450 | -54 | -10,7 % | 400 | -50 | -11,1 % |
| Korvaukset kunnilta | 341 107 | 348 106 | 348 106 | 367 221 | 19 115 | 5,5 % | 382 318 | 15 097 | 4,1 % | 384 257 | 1 940 | 0,5 % |
| Muut myyntitulot | 999 | 918 | 1 001 | 840 | -161 | -16,1 % | | -840 | -100,0 % | | | |
| Tuet ja avustukset | 5 763 | 6 367 | 6 367 | 5 475 | -892 | -14,0 % | 5 466 | -9 | -0,2 % | 4 981 | -485 | -8,9 % |
| Vuokratuotot | 2 431 | 2 626 | 2 626 | 3 219 | 594 | 22,6 % | 3 284 | 65 | 2,0 % | 3 359 | 75 | 2,3 % |
| Muut toimintatuotot | 6 892 | 6 210 | 6 700 | 6 374 | -326 | -4,9 % | 6 473 | 100 | 1,6 % | 6 233 | -240 | -3,7 % |
| Toimintakulut | -708 354 | -754 505 | -746 444 | -753 395 | -6 951 | 0,9 % | -772 503 | -19 108 | 2,5 % | -779 362 | -6 859 | 0,9 % |
| Henkilöstökulut | -22 046 | -23 341 | -23 041 | -24 045 | -1 005 | 4,4 % | -24 628 | -582 | 2,4 % | -24 913 | -286 | 1,2 % |

| x 1 000 € | TP | TA | ENN. ¹⁾ | TAE | ERO TAE2020/ENN2019 | | TS | ERO TS2021/TAE2020 | | TS | ERO TS2022/TS2021 | |
|--|-----------------|-----------------|--------------------|-----------------|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|----------------|-----------------|----------------------|---------------|
| | 2018 | 2019 | 2019 | 2020 | € | % | 2021 | € | % | 2022 | € | % |
| Palvelujen ostot | -676 143 | -721 002 | -713 241 | -719 035 | -5 794 | 0,8 % | -737 795 | -18 760 | 2,6 % | -744 120 | -6 325 | 0,9 % |
| Bussiliikenteen operointikustannukset | -309 363 | -334 959 | -329 613 | -336 516 | -6 903 | 2,1 % | -344 284 | -7 768 | 2,3 % | -346 804 | -2 520 | 0,7 % |
| Junaliikenteen operointikustannukset | -92 465 | -95 199 | -95 751 | -95 459 | 292 | -0,3 % | -95 543 | -84 | 0,1 % | -94 034 | 1 509 | -1,6 % |
| Metroluikenteen operointikustannukset | -41 474 | -44 003 | -41 900 | -42 861 | -961 | 2,3 % | -44 964 | -2 103 | 4,9 % | -45 757 | -793 | 1,8 % |
| Raitioliikenteen operointikustannukset | -51 914 | -55 966 | -54 300 | -57 035 | -2 735 | 5,0 % | -60 020 | -2 985 | 5,2 % | -62 335 | -2 315 | 3,9 % |
| Lauttaliikenteen operointikustannukset | -3 556 | -5 000 | -5 000 | -4 150 | 850 | -17,0 % | -4 150 | | 0,0 % | -4 150 | | 0,0 % |
| IdeaLabin operointikustannukset | | | -750 | -250 | 500 | -66,7 % | | | | | | |
| Liikenteen operointikustannukset yhteensä | -498 771 | -535 127 | -527 314 | -536 271 | -8 957 | 1,7 % | -548 961 | -12 690 | 2,4 % | -553 080 | -4 119 | 0,8 % |
| Bussiliikenteen infrapalvelut | -7 278 | -9 136 | -9 536 | -8 151 | 1 385 | -14,5 % | -8 919 | -768 | 9,4 % | -8 786 | 133 | -1,5 % |
| Junaliikenteen infrapalvelut | -13 560 | -15 033 | -15 033 | -13 680 | 1 353 | -9,0 % | -13 618 | 62 | -0,5 % | -13 494 | 124 | -0,9 % |
| Metroluikenteen infrapalvelut | -100 456 | -110 241 | -110 241 | -107 497 | 2 745 | -2,5 % | -109 852 | -2 355 | 2,2 % | -111 229 | -1 377 | 1,3 % |
| Raitioliikenteen infrapalvelut | -19 415 | -15 880 | -15 880 | -17 519 | -1 639 | 10,3 % | -20 362 | -2 842 | 16,2 % | -21 274 | -912 | 4,5 % |
| Lauttaliikenteen infrapalvelut | -512 | -401 | -401 | -432 | -31 | 7,7 % | -555 | -123 | 28,5 % | -541 | 13 | -2,4 % |
| Infrapalvelut yhteensä | -141 220 | -150 691 | -151 091 | -147 278 | 3 813 | -2,5 % | -153 305 | -6 027 | 4,1 % | -155 325 | -2 020 | 1,3 % |
| Muut palvelujen ostot yhteensä | -36 152 | -35 184 | -34 836 | -35 486 | -650 | 1,9 % | -35 529 | -43 | 0,1 % | -35 715 | -186 | 0,5 % |
| Aineet, tarvikkeet ja tavarat | -2 692 | -1 920 | -1 920 | -2 216 | -296 | 15,4 % | -1 937 | 279 | -12,6 % | -1 919 | 18 | -0,9 % |
| Vuokratulot | -4 650 | -5 004 | -5 004 | -4 241 | 763 | -15,3 % | -3 948 | 293 | -6,9 % | -3 994 | -46 | 1,2 % |
| Muut kulut | -2 823 | -3 237 | -3 237 | -3 857 | -620 | 19,1 % | -4 195 | -338 | 8,8 % | -4 415 | -220 | 5,2 % |
| Toimintakate | 19 663 | -16 906 | -2 247 | 7 574 | 9 822 | -437,0 % | 8 484 | 909 | 12,0 % | 8 609 | 126 | 1,5 % |
| Rahoitustuotot ja -kulut | 27 | -100 | | -370 | -370 | | -320 | 50 | -13,5 % | -320 | | 0,0 % |
| Vuosikate | 19 691 | -17 006 | -2 247 | 7 204 | 9 451 | -420,5 % | 8 163 | 960 | 13,3 % | 8 289 | 126 | 1,5 % |
| Poistot | -17 809 | -18 844 | -18 553 | -19 840 | -1 287 | 6,9 % | -20 800 | -960 | 4,8 % | -20 925 | -126 | 0,6 % |
| Tilikauden tulos | 1 882 | -35 850 | -20 800 | -12 636 | 8 164 | -39,3 % | -12 636 | -1 | 0,0 % | -12 636 | | 0,0 % |
| Tilikauden yli-/alijäämä | 1 882 | -35 850 | -20 800 | -12 636 | 8 164 | -39,3 % | -12 636 | -1 | 0,0 % | -12 636 | | 0,0 % |
| Tuloslaskelman tunnusluvut | | | | | | | | | | | | |
| Toimintatuotot / Toimintakulut, % | 102,8 % | 97,8 % | 99,7 % | 101,0 % | | | 101,1 % | | | 101,1 % | | |
| Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 € | 386 910 | 389 493 | 396 090 | 393 748 | | | 398 669 | | | 403 714 | | |
| - ilman kuntaosuuksia, % | 54,6 % | 51,6 % | 53,1 % | 52,3 % | | | 51,6 % | | | 51,8 % | | |
| Toimintakate, % | 2,7 % | -2,3 % | -0,3 % | 1,0 % | | | 1,1 % | | | 1,1 % | | |
| Vuosikate, % | 2,7 % | -2,3 % | -0,3 % | 0,9 % | | | 1,0 % | | | 1,1 % | | |
| Vuosikate / Poistot, % | 110,6 % | -90,2 % | -12,1 % | 36,3 % | | | 39,2 % | | | 39,6 % | | |

Liite 2: Rahoituslaskelma 2018-2022

| 1 000 € | TP2018 | TA2019 | ENN2019 | TAE2020 | TS2021 | TS2022 |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Toiminnan rahavirta | | | | | | |
| Vuosikate | 19 691 | -17 006 | -2 247 | 7 204 | 8 163 | 8 289 |
| Satunnaiset erät | | | | | | |
| Tulorahoituksen korjauserät | | | | | | |
| Investointien rahavirta | | | | | | |
| Investointimenot | -14 838 | -13 690 | -13 690 | -22 237 | -18 605 | -15 965 |
| Rahoitusosuudet investointimenoihin | | | | | | |
| Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot | | | | | | |
| Toiminnan ja investointien rahavirta | 4 852 | -30 696 | -15 937 | -15 033 | -10 442 | -7 676 |
| Rahoituksen rahavirta | | | | | | |
| Lainakannan muutokset | | | | | | |
| Pitkäaikaisten lainojen lisäys | | | | | | |
| Pitkäaikaisten lainojen vähennys | | | | | | |
| Lyhytaikaisten lainojen muutos | | | | | | |
| Oman pääoman muutokset | 335 | | | | | |
| Muut maksuvalmiuden muutokset | -9 405 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 |
| Rahavarojen muutos | -4 553 | -25 696 | -10 937 | -10 033 | -5 442 | -2 676 |
| Rahavarat 31.12 | 81 610 | 55 914 | 70 673 | 60 640 | 55 198 | 52 522 |
| Rahavarat 1.1 | 86 163 | 81 610 | 81 610 | 70 673 | 60 640 | 55 198 |
| Investointien tulorahoitus % | 132,7 % | -124,2 % | -16,4 % | 32,4 % | 43,9 % | 51,9 % |
| Kassan riittävyys, pv | 42,1 | 27,1 | 34,6 | 29,4 | 26,1 | 24,6 |

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

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

METROLIIKENNE**Muutokset vuonna 2020**

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

Kustannusmuutos:
+ 95 000 € vuositasolla

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

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

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

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

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

Kustannusmuutos:
+ 300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

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

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

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

LÄHIJUNALIIKENNE

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnoinnin myötä kasvavaan kysyntään lisäämällä rantaradalla kolmannet Sm5 -yksiköt U-juniin yhteensä neljälle kierrokselle ruuhka-aikaan ja toiset Sm5 -yksiköt A-juniin yhteensä kolmelle kierrokselle iltapäiväruuhkaan.

Kustannusmuutos:
+ 175 000 € vuositasolla

Varaudutaan vastaamaan kasvavaan kysyntään tihentämällä A-junan vuoroväli syysliikenteen alusta 2020 alkaen 20 minuuttiin lauantaisin klo 10-19. Myös arkisin liikennöitäisiin 20 minuutin vuorovälillä klo 19 asti.

Kustannusmuutos:
+ 25 000 € vuonna 2020
+ 65 000 € vuositasolla

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

Kustannusmuutos:
+ 70 000 € vuonna 2020
+ 195 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

RAITIOLIIKENNE

Muutokset vuonna 2020

Hämeentien perusparannus

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

Kustannusmuutokset:

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

Muutokset vuonna 2021

Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto

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

Kustannusmuutokset:

+200 000 € vuonna 2020 ja +560 000 € vuositasolla.

Linjan 6T lakkauttaminen

Linja 6T lakkautetaan Hernesaaren 1. vaiheen raitioliikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:

-120 000 € vuonna 2020 ja -285 000 € vuositasolla.

Atlantinkadun raitiotien valmistuminen

Varaudutaan linjan 9 reitin jatkamiseen Saukonpaadesta Länsiterminaali T2:lle valmistuvaa Atlantinkadun rataa pitkin. Muutoksen jälkeen Länsiterminaalia palvelevat raitiolinjat 7 ja 9.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 9 +110 000 vuonna 2021 ja +290 000 € vuositasolla

Ilmalan raitiotie

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

Kustannusmuutokset:

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

Linjojen 2 ja 7 muutokset

Linjaa 7 jatketaan elokuussa Pasilan asemalta Meilahden sairaalalle uuden Rosina Heikelin puistoon rakennettavan kääntöpaikan myötä. Linjan 7 pidennyksen yhteydessä linja 2 jatketaan Pasilan asemalta Messukeskukselle.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 2 + 30 000 € vuonna 2020 ja +80 000 € vuosittain

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

Linjalla 7 +270 000 € vuonna 2020 ja +650 000 € vuosittain

Poikkeusreitit

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

Muutokset vuonna 2022**Jätkäsaaren linjaston täydentyminen**

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

Kustannusmuutokset:

Linjalla 8 + 270 000 € vuonna 2020 ja + 660 000 € vuosittain

Linjalla 9 +170 000 € vuonna 2020 ja +420 000 € vuosittain

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

LAUTTALIIKENNE

Ei suunniteltuja muutoksia.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

BUSSILIIKENNE

HANKKEIDEN JA TYÖMAIDEN AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET SEKÄ LISÄLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN

Muutokset vuonna 2020

Vyöhykemallin aiheuttamiin muutoksiin varautuminen

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

Seutu, poikittaisliikenne + 300 000 €

Seutu, Espoon suunta + 500 000 €

Seutu, Vantaan suunta + 500 000 €

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäinen liikenne: +1 600 000 €

Espoon sisäinen liikenne: +175 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +1 875 000 €

Seutu, Espoon suunta: +550 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +330 000 €

Yhteensä: +4 530 000 €

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Varaumat lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliiikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

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

Raitioliiikenne: +25 000 €

Metroliikenne: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Muutokset vuonna 2021

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2021:

Helsingin sisäinen liikenne: +2 000 000 €

Espoon sisäinen liikenne: +200 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +2 700 000 €

Seutu, Espoon suunta: +400 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +350 000 €

Yhteensä: +5 650 000 €

Leppävaaran terminaalin rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

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

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+8 ap / arki, +5 ap / la ja +3 ap / su
Espoon sisäinen +1 810 000€ / vuodessa

Itäkeskuksen terminaalin rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:
Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€
Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuositasolla

Metron siltatyömaiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

- 230 000 € metron liikennöintikorvaukset
+ 770 000€ korvaava bussiliikenne idän suuntaan

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliiikenne +500 000 €
Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €
Espoon sisäinen liikenne +150 000 €
Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €
Keravan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €
Tuusulan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €
Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.
Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.
Raitioliiikenne: +25 000 €
Metroliikenne: +70 000 €
Junaliiikenne: +20 000 €

Muutokset vuonna 2022

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2022:

Helsingin sisäinen liikenne: +2 100 000 €

Espoon sisäinen liikenne: +200 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +2 000 000 €

Seutu, Espoon suunta: +1 050 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +800 000 €

Yhteensä: +6 150 000 €

Leppävaaran terminaalin rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

Espoon sisäinen +1 810 000€ / vuodessa

Itäkeskuksen terminaalin rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€

Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen rakentamisesta Herttoniemessä.

Työmaan bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

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

Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

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

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

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

Raitioliikenne: +25 000 €

Metrolinjat: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

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

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

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

+90 000 € vuositasolla

Linja 88 Herttoniemi – Kaitalahti

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

+ 2 ap / arki

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

+ 175 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

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

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

+ 1 ap / la

+ 1 ap / su

+ 20 000€ vuonna 2020 ja 40 000 € vuositasolla

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

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

+ 90 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Linja 79 Herttoniemi – Puistola

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

+ 21 000 € vuonna 2021 ja 55 000 € vuositasolla

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

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

+ 185 000 € vuonna 2021 ja 460 000 € vuositasolla

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

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

+ 50 000€ vuonna 2021 ja 99 000 € vuositasolla

Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma

Varaudutaan Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisiin linjastomuutoksiin syksystä 2021 alkaen.

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

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

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

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Muutokset vuonna 2022

Kruunuvuorenrannan alueen kasvu

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki

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

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Kauklahti-Saunalahti alueen kasvu

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

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

Linja 437 Martinlaakso – Perusmäki

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / lauantai

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset

+ 1 ap / sunnuntai

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

Linja 553 Hakunila–Malmi–Maunula–Leppävaara

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset

+ 1 ap / talviarki

+ 1 ap / kesäsunnuntai

+ 75 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti

Linja 118B Tapiola-Suurpelto

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

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki / la / su

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

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila**Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila**

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

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

Linja 224 Leppävaara-Kauniainen-Espoon keskus-Tuomarila

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

Kustannusmuutokset:

-140 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2022**Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti**

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

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

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Ruskeasannan alueen seutuliikenteen palvelutason parannus

Varaudutaan Ruskeasannan aluetta palvelevien seutulinjoiden palvelutason parantamiseen viikonloppuliikenteessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 2 ap / lauantai ja sunnuntai

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

Linja 562 Mellunmäki – Tikkurila – Aviapolis

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+4 ap / sunnuntai

+ 160 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Lahdenväylän suunnan linjasto

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

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

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / la, +1 ap / kesäarki

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

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
ei autopäivämuutosta
+11 000 € vuonna 2021 ja +28 000 € vuositasolla

Linja 570 Mellunkylä – Tikkurila – Lentokenttä

Linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja siirretään linjan päätepysäkki Aviapoliksesta lentokentälle. Varaudutaan tihentämään vuoroväliä ruuhka-aikoina 10 minuutista 8 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+5 ap / arki, +1 ap / la ja +1 ap / su
+ 310 000 € vuonna 2021 ja +800 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sektorin palvelutason parantaminen

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

+ 4 ap / arki, + 3 ap / la-su
+ 500 000 € vuonna 2022 ja + 1 400 000 € vuositasolla

Kivistön alueen rakentuminen

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

+ 1 ap / arki, la, su
+ 130 000€ vuonna 2022 ja +330 000€ vuositasolla

Aviapolis-alueen rakentuminen

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

+2 ap / ma-su
+ 200 000€ vuonna 2022 ja +600 000€ vuositasolla

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Linja 972 Korso - Alikerava - Kerava

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

1 ap / arki
+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
1 ap / arki
+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
1 ap / arki
+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

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

Kustannusmuutos:

+ 30 000 € vuonna 2020 ja 75 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

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

Kustannusvaikutus:
+155 000 € vuositasolla

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

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

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

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

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

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Muutokset vuonna 2021

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

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

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

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022**

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Rykmentinpuiston ja Paijalan joukkoliikennetarjonta

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-su

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

Tuusulan sisäisten linjojen päiväliikenteen kehittäminen

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

Kustannusmuutokset:

1 ap / ma-su

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

Muutokset vuonna 2021

Linja 641 Tikkurila - Leinelä - Hyrylä - Kerava

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

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

Varaudutaan Tuusulan sisäisen liikenteen kehittämiseen lisäämällä yksi auto pääosin koululaisia ja pohjois-Tuusulaa palvelevien linjojen liikennöintikokonaisuuteen. Muutoksella parannetaan kunnan sisäisiä yhteyksiä sekä oppilaiden mahdollisuuksia kulkea koulumatkat joukkoliikenteellä koulukuljetusten sijaan. Myös Jokelan alueen syöttöliikenteen kehittämistä tutkitaan. Liikennöinnin tarkempi määrittely tehdään yhdessä kunnan kanssa.

1 ap / arki

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

Muutokset vuonna 2022

Linja 967 Jokela - Linjamäki - Kellokoski

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+15 000 € vuonna 2022 ja +

Kuntaosuudet 2020 (punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2020)

| A. Kustannukset kunnittain | | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
| Operointikustannukset | | | | | | | | | | |
| - Ilman ymp.bonusta | 295,963 | 114,104 | 2,365 | 87,395 | 10,105 | 11,973 | 5,044 | 6,481 | 0,999 | 534,430 |
| - Ympäristöbonus | 1,660 | 0,812 | 0,012 | 0,492 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 297,624 | 114,916 | 2,377 | 87,887 | 10,112 | 11,983 | 5,047 | 6,484 | 0,999 | 537,430 |
| %jakautuma | 55,4 % | 21,4 % | 0,4 % | 16,4 % | 1,9 % | 2,2 % | 0,9 % | 1,2 % | 0,2 % | 100,0 % |
| Muut kustannukset | | | | | | | | | | |
| Muut toimintatuotot ja avustukset | -6,841 | -2,009 | -0,047 | -1,725 | -0,173 | -0,277 | -0,090 | -0,159 | -0,012 | -11,332 |
| Henkilöstökulut | 15,131 | 4,228 | 0,098 | 3,385 | 0,325 | 0,464 | 0,151 | 0,240 | 0,022 | 24,045 |
| Palvelujen ostot | 23,418 | 6,178 | 0,143 | 4,510 | 0,406 | 0,465 | 0,154 | 0,184 | 0,027 | 35,486 |
| Aineet, tarvikkeet ja tavarat | 1,464 | 0,386 | 0,009 | 0,281 | 0,025 | 0,029 | 0,010 | 0,011 | 0,002 | 2,216 |
| Muut toimintakulut | 4,191 | 1,199 | 0,028 | 0,994 | 0,098 | 0,148 | 0,048 | 0,081 | 0,007 | 6,793 |
| Rahoitustuotot ja -kulut | 0,247 | 0,064 | 0,001 | 0,046 | 0,004 | 0,004 | 0,001 | 0,002 | 0,000 | 0,370 |
| Poistot | 12,625 | 3,719 | 0,080 | 2,653 | 0,200 | 0,248 | 0,091 | 0,088 | 0,013 | 19,716 |
| Yhteensä | 50,235 | 13,766 | 0,312 | 10,145 | 0,885 | 1,080 | 0,365 | 0,447 | 0,059 | 77,294 |
| %jakautuma | 65,0 % | 17,8 % | 0,4 % | 13,1 % | 1,1 % | 1,4 % | 0,5 % | 0,6 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Infrakustannukset | | | | | | | | | | |
| | 77,906 | 50,548 | 0,345 | 15,072 | 0,822 | 1,884 | 0,313 | 0,303 | 0,085 | 147,278 |
| Yhteensä | 77,906 | 50,548 | 0,345 | 15,072 | 0,822 | 1,884 | 0,313 | 0,303 | 0,085 | 147,278 |
| %jakautuma | 52,9 % | 34,3 % | 0,2 % | 10,2 % | 0,6 % | 1,3 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Kustannukset yhteensä | | | | | | | | | | |
| | 424,104 | 178,418 | 3,022 | 112,612 | 11,812 | 14,937 | 5,723 | 7,231 | 1,143 | 759,003 |
| - Ympäristöbonus | 1,660 | 0,812 | 0,012 | 0,492 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 425,765 | 179,230 | 3,034 | 113,104 | 11,819 | 14,947 | 5,726 | 7,234 | 1,144 | 762,003 |
| %jakautuma | 55,9 % | 23,5 % | 0,4 % | 14,8 % | 1,6 % | 2,0 % | 0,8 % | 0,9 % | 0,2 % | 100,0 % |
| B. Lipputulot kunnittain | | | | | | | | | | |
| | 214,429 | 77,169 | 2,199 | 59,101 | 7,748 | 8,886 | 2,301 | 4,766 | 0,736 | 377,336 |
| Yhteensä | 214,429 | 77,169 | 2,199 | 59,101 | 7,748 | 8,886 | 2,301 | 4,766 | 0,736 | 377,336 |
| %jakautuma | 56,8 % | 20,5 % | 0,6 % | 15,7 % | 2,1 % | 2,4 % | 0,6 % | 1,3 % | 0,2 % | 100,0 % |
| C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia | | | | | | | | | | |
| | 209,675 | 101,249 | 0,823 | 53,511 | 4,064 | 6,051 | 3,422 | 2,465 | 0,407 | 381,667 |
| - Ympäristöbonus | 1,660 | 0,812 | 0,012 | 0,492 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 211,335 | 102,061 | 0,835 | 54,003 | 4,071 | 6,062 | 3,425 | 2,468 | 0,408 | 384,667 |
| %jakautuma | 54,9 % | 26,5 % | 0,2 % | 14,0 % | 1,1 % | 1,6 % | 0,9 % | 0,6 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset | | | | | | | | | | |
| | 7,961 | 1,571 | 0,135 | 1,171 | 1,076 | 0,194 | 0,096 | 0,356 | 0,076 | 12,636 |
| - ed. vuosien yli-/alijäämä | 2,379 | 1,041 | 0,035 | 0,837 | 0,133 | 0,144 | 0,076 | 0,142 | 0,023 | 4,810 |
| - suurten kaupunkiseut. tuki | 10,340 | 2,612 | 0,170 | 2,008 | 1,209 | 0,338 | 0,172 | 0,498 | 0,099 | 17,446 |
| Yhteensä | 21,680 | 5,224 | 0,340 | 4,016 | 2,424 | 0,676 | 0,344 | 1,304 | 0,202 | 34,932 |
| %jakautuma | 59,3 % | 15,0 % | 1,0 % | 11,5 % | 6,9 % | 1,9 % | 1,0 % | 2,9 % | 0,6 % | 100,0 % |
| D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen | | | | | | | | | | |
| - Yhteensä | 200,995 | 99,449 | 0,665 | 51,995 | 2,862 | 5,724 | 3,253 | 1,970 | 0,309 | 367,221 |
| Yhteensä | 200,995 | 99,449 | 0,665 | 51,995 | 2,862 | 5,724 | 3,253 | 1,970 | 0,309 | 367,221 |
| %jakautuma | 54,7 % | 27,1 % | 0,2 % | 14,2 % | 0,8 % | 1,6 % | 0,9 % | 0,5 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Subventio% kunnittain | | | | | | | | | | |
| - Yhteensä | 47,2 % | 55,5 % | 21,9 % | 46,0 % | 24,2 % | 38,3 % | 56,8 % | 27,2 % | 27,0 % | 48,2 % |

Vertailu kuntaosuudet 2020 TAE ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|---------------|-------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 2020 TAE | 211,3 | 102,1 | 0,8 | 54,0 | 4,1 | 6,1 | 3,4 | 2,5 | 0,4 | 384,7 |
| 2019 TA | 217,3 | 102,0 | 1,0 | 53,0 | 3,0 | 6,3 | 2,9 | 3,0 | 0,3 | 388,7 |
| Erotus | -6,0 | 0,1 | -0,2 | 1,0 | 1,0 | -0,2 | 0,5 | -0,5 | 0,1 | -4,1 |

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TAE ja 2019 TA

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|----------|----------|-------|------------|--------|--------|-------------|-------|---------|---------|----------|
| 2020 TAE | 10,3 | 2,6 | 0,2 | 2,0 | 1,2 | 0,3 | 0,2 | 0,5 | 0,1 | 17,4 |
| 2019 TA | 16,2 | 3,4 | 0,3 | 15,8 | 1,1 | 3,3 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 40,6 |

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|---------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 2020 TAE | 201,0 | 99,4 | 0,7 | 52,0 | 2,9 | 5,7 | 3,3 | 2,0 | 0,3 | 367,2 |
| 2019 TA | 201,1 | 98,6 | 0,7 | 37,1 | 1,9 | 3,0 | 2,8 | 2,7 | 0,2 | 348,1 |
| Erotus | -0,1 | 0,9 | 0,0 | 14,9 | 1,0 | 2,7 | 0,4 | -0,7 | 0,1 | 19,1 |

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2020 TAE | 208,956 | 101,020 | 0,800 | 53,166 | 3,938 | 5,918 | 3,349 | 2,326 | 0,385 | 379,857 |
| Subventio% kunnittain | 49,1 % | 56,4 % | 26,4 % | 47,0 % | 33,3 % | 39,6 % | 58,5 % | 32,1 % | 33,7 % | 49,8 % |

Kuntaosuudet 2021

| A. Kustannukset kunnittain | | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
| Operointikustannukset | | | | | | | | | | |
| - Ilman ymp.bonusta | 303,793 | 117,440 | 2,406 | 88,262 | 10,202 | 12,064 | 5,102 | 6,558 | 1,002 | 546,829 |
| - Ympäristöbonus | 1,656 | 0,821 | 0,012 | 0,486 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 305,449 | 118,262 | 2,418 | 88,748 | 10,209 | 12,075 | 5,105 | 6,561 | 1,003 | 549,829 |
| %jakautuma | 55,6 % | 21,5 % | 0,4 % | 16,1 % | 1,9 % | 2,2 % | 0,9 % | 1,2 % | 0,2 % | 100,0 % |
| Muut kustannukset | | | | | | | | | | |
| Muut toimintatuotot ja avustukset | -6,461 | -1,874 | -0,044 | -1,583 | -0,157 | -0,246 | -0,079 | -0,139 | -0,011 | -10,594 |
| Henkilöstökulut | 15,549 | 4,327 | 0,100 | 3,445 | 0,330 | 0,465 | 0,151 | 0,239 | 0,022 | 24,628 |
| Palvelujen ostot | 23,470 | 6,184 | 0,143 | 4,506 | 0,405 | 0,461 | 0,152 | 0,181 | 0,027 | 35,529 |
| Aineet, tarvikkeet ja tavarat | 1,280 | 0,337 | 0,008 | 0,245 | 0,022 | 0,025 | 0,008 | 0,010 | 0,001 | 1,937 |
| Muut toimintakulut | 4,460 | 1,263 | 0,029 | 1,032 | 0,100 | 0,149 | 0,048 | 0,080 | 0,007 | 7,169 |
| Rahotustuotot ja -kulut | 0,213 | 0,056 | 0,001 | 0,040 | 0,004 | 0,004 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,320 |
| Poistot | 13,238 | 3,879 | 0,083 | 2,767 | 0,210 | 0,259 | 0,094 | 0,092 | 0,014 | 20,636 |
| Yhteensä | 51,749 | 14,172 | 0,321 | 10,452 | 0,913 | 1,116 | 0,376 | 0,464 | 0,061 | 79,625 |
| %jakautuma | 65,0 % | 17,8 % | 0,4 % | 13,1 % | 1,1 % | 1,4 % | 0,5 % | 0,6 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Infrakustannukset | | | | | | | | | | |
| | 85,245 | 48,898 | 0,353 | 15,362 | 0,866 | 1,835 | 0,340 | 0,321 | 0,086 | 153,305 |
| Yhteensä | 85,245 | 48,898 | 0,353 | 15,362 | 0,866 | 1,835 | 0,340 | 0,321 | 0,086 | 153,305 |
| %jakautuma | 55,6 % | 31,9 % | 0,2 % | 10,0 % | 0,6 % | 1,2 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Kustannukset yhteensä | | | | | | | | | | |
| | 440,787 | 180,510 | 3,080 | 114,075 | 11,981 | 15,015 | 5,818 | 7,343 | 1,149 | 779,759 |
| - Ympäristöbonus | 1,656 | 0,821 | 0,012 | 0,486 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 442,444 | 181,331 | 3,092 | 114,561 | 11,988 | 15,026 | 5,821 | 7,346 | 1,150 | 782,759 |
| %jakautuma | 56,5 % | 23,2 % | 0,4 % | 14,6 % | 1,5 % | 1,9 % | 0,7 % | 0,9 % | 0,1 % | 100,0 % |
| B. Lipputulot kunnittain | | | | | | | | | | |
| | 217,661 | 78,339 | 2,233 | 59,958 | 7,865 | 9,019 | 2,336 | 4,838 | 0,747 | 382,996 |
| Yhteensä | 217,661 | 78,339 | 2,233 | 59,958 | 7,865 | 9,019 | 2,336 | 4,838 | 0,747 | 382,996 |
| %jakautuma | 56,8 % | 20,5 % | 0,6 % | 15,7 % | 2,1 % | 2,4 % | 0,6 % | 1,3 % | 0,2 % | 100,0 % |
| C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia | | | | | | | | | | |
| | 223,126 | 102,171 | 0,847 | 54,117 | 4,116 | 5,996 | 3,483 | 2,505 | 0,402 | 396,764 |
| - Ympäristöbonus | 1,656 | 0,821 | 0,012 | 0,486 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 224,782 | 102,992 | 0,859 | 54,603 | 4,123 | 6,007 | 3,486 | 2,508 | 0,403 | 399,764 |
| %jakautuma | 56,2 % | 25,8 % | 0,2 % | 13,7 % | 1,0 % | 1,5 % | 0,9 % | 0,6 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset | | | | | | | | | | |
| | 7,961 | 1,571 | 0,135 | 1,171 | 1,076 | 0,194 | 0,096 | 0,356 | 0,076 | 12,636 |
| - ed. vuosien yli-/alijäämä | 2,379 | 1,041 | 0,035 | 0,837 | 0,133 | 0,144 | 0,076 | 0,142 | 0,023 | 4,810 |
| - suurten kaupunkiseut. tuki | 10,340 | 2,612 | 0,170 | 2,008 | 1,209 | 0,338 | 0,172 | 0,498 | 0,099 | 17,446 |
| Yhteensä | 22,301 | 5,224 | 0,340 | 4,016 | 2,395 | 0,676 | 0,364 | 1,004 | 0,198 | 34,928 |
| %jakautuma | 59,3 % | 15,0 % | 1,0 % | 11,5 % | 6,9 % | 1,9 % | 1,0 % | 2,9 % | 0,6 % | 100,0 % |
| D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen | | | | | | | | | | |
| - Yhteensä | 214,422 | 100,380 | 0,689 | 52,595 | 2,914 | 5,669 | 3,314 | 2,010 | 0,304 | 382,318 |
| Yhteensä | 214,422 | 100,380 | 0,689 | 52,595 | 2,914 | 5,669 | 3,314 | 2,010 | 0,304 | 382,318 |
| %jakautuma | 56,1 % | 26,3 % | 0,2 % | 13,8 % | 0,8 % | 1,5 % | 0,9 % | 0,5 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Subventio% kunnittain | | | | | | | | | | |
| - Yhteensä | 48,5 % | 55,4 % | 22,3 % | 45,9 % | 24,3 % | 37,7 % | 56,9 % | 27,4 % | 26,5 % | 48,8 % |

Vertailu kuntaosuudet 2021 TS ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|---------------|------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 2021 TS | 224,8 | 103,0 | 0,9 | 54,6 | 4,1 | 6,0 | 3,5 | 2,5 | 0,4 | 399,8 |
| 2019 TA | 217,3 | 102,0 | 1,0 | 53,0 | 3,0 | 6,3 | 2,9 | 3,0 | 0,3 | 388,7 |
| Erotus | 7,5 | 1,0 | -0,1 | 1,6 | 1,1 | -0,3 | 0,6 | -0,4 | 0,1 | 11,0 |

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 TS ja 2019 TA

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|---------|----------|-------|------------|--------|--------|-------------|-------|---------|---------|----------|
| 2021 TS | 10,3 | 2,6 | 0,2 | 2,0 | 1,2 | 0,3 | 0,2 | 0,5 | 0,1 | 17,4 |
| 2019 TA | 16,2 | 3,4 | 0,3 | 15,8 | 1,1 | 3,3 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 40,6 |

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|---------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 2021 TS | 214,4 | 100,4 | 0,7 | 52,6 | 2,9 | 5,7 | 3,3 | 2,0 | 0,3 | 382,3 |
| 2019 TA | 201,1 | 98,6 | 0,7 | 37,1 | 1,9 | 3,0 | 2,8 | 2,7 | 0,2 | 348,1 |
| Erotus | 13,3 | 1,8 | 0,0 | 15,5 | 1,0 | 2,7 | 0,5 | -0,6 | 0,1 | 34,2 |

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2021 TS | 222,403 | 101,951 | 0,824 | 53,766 | 3,990 | 5,863 | 3,410 | 2,366 | 0,380 | 394,954 |
| Subventio% kunnittain | 50,3 % | 56,2 % | 26,7 % | 46,9 % | 33,3 % | 39,0 % | 58,6 % | 32,2 % | 33,1 % | 50,5 % |

Kuntaosuudet 2022

| A. Kustannukset kunnittain | | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
| Operointikustannukset | | | | | | | | | | |
| - Ilman ymp.bonusta | 307,561 | 116,471 | 2,382 | 89,476 | 10,348 | 11,921 | 5,150 | 6,657 | 0,936 | 550,902 |
| - Ympäristöbonus | 1,661 | 0,807 | 0,012 | 0,496 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 309,222 | 117,279 | 2,394 | 89,971 | 10,355 | 11,932 | 5,153 | 6,660 | 0,937 | 553,902 |
| %-jakautuma | 55,8 % | 21,2 % | 0,4 % | 16,2 % | 1,9 % | 2,2 % | 0,9 % | 1,2 % | 0,2 % | 100,0 % |
| Muut kustannukset | | | | | | | | | | |
| Muut toimintatuotot ja avustukset | -5,990 | -1,753 | -0,041 | -1,498 | -0,150 | -0,239 | -0,077 | -0,137 | -0,010 | -9,893 |
| Henkilöstökulut | 15,732 | 4,378 | 0,101 | 3,483 | 0,333 | 0,470 | 0,153 | 0,242 | 0,022 | 24,913 |
| Palvelujen ostot | 23,596 | 6,217 | 0,144 | 4,528 | 0,407 | 0,463 | 0,153 | 0,181 | 0,027 | 35,715 |
| Aineet, tarvikkeet ja tavarat | 1,268 | 0,334 | 0,008 | 0,243 | 0,022 | 0,025 | 0,008 | 0,010 | 0,001 | 1,919 |
| Muut toimintakulut | 4,660 | 1,318 | 0,031 | 1,073 | 0,104 | 0,154 | 0,050 | 0,082 | 0,007 | 7,479 |
| Rahotustuotot ja -kulut | 0,213 | 0,056 | 0,001 | 0,040 | 0,004 | 0,004 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,320 |
| Poistot | 13,323 | 3,901 | 0,084 | 2,783 | 0,211 | 0,260 | 0,095 | 0,093 | 0,014 | 20,763 |
| Yhteensä | 52,802 | 14,450 | 0,328 | 10,653 | 0,931 | 1,136 | 0,383 | 0,472 | 0,062 | 81,217 |
| %-jakautuma | 65,0 % | 17,8 % | 0,4 % | 13,1 % | 1,1 % | 1,4 % | 0,5 % | 0,6 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Infrakustannukset | | | | | | | | | | |
| | 87,425 | 48,727 | 0,355 | 15,345 | 0,875 | 1,836 | 0,349 | 0,326 | 0,086 | 155,325 |
| Yhteensä | 87,425 | 48,727 | 0,355 | 15,345 | 0,875 | 1,836 | 0,349 | 0,326 | 0,086 | 155,325 |
| %-jakautuma | 56,3 % | 31,4 % | 0,2 % | 9,9 % | 0,6 % | 1,2 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Kustannukset yhteensä | | | | | | | | | | |
| | 447,788 | 179,648 | 3,065 | 115,474 | 12,153 | 14,894 | 5,882 | 7,456 | 1,085 | 787,444 |
| - Ympäristöbonus | 1,661 | 0,807 | 0,012 | 0,496 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 449,449 | 180,456 | 3,076 | 115,969 | 12,161 | 14,904 | 5,885 | 7,458 | 1,085 | 790,444 |
| %-jakautuma | 56,9 % | 22,8 % | 0,4 % | 14,7 % | 1,5 % | 1,9 % | 0,7 % | 0,9 % | 0,1 % | 100,0 % |
| B. Lipputulot kunnittain | | | | | | | | | | |
| | 220,942 | 79,526 | 2,266 | 60,828 | 7,984 | 9,155 | 2,371 | 4,911 | 0,758 | 388,741 |
| Yhteensä | 220,942 | 79,526 | 2,266 | 60,828 | 7,984 | 9,155 | 2,371 | 4,911 | 0,758 | 388,741 |
| %-jakautuma | 56,8 % | 20,5 % | 0,6 % | 15,6 % | 2,1 % | 2,4 % | 0,6 % | 1,3 % | 0,2 % | 100,0 % |
| C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia | | | | | | | | | | |
| | 226,846 | 100,122 | 0,798 | 54,646 | 4,170 | 5,738 | 3,512 | 2,544 | 0,327 | 398,703 |
| - Ympäristöbonus | 1,661 | 0,807 | 0,012 | 0,496 | 0,007 | 0,011 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 3,000 |
| Yhteensä | 228,507 | 100,929 | 0,810 | 55,141 | 4,177 | 5,749 | 3,515 | 2,547 | 0,328 | 401,703 |
| %-jakautuma | 56,9 % | 25,1 % | 0,2 % | 13,7 % | 1,0 % | 1,4 % | 0,9 % | 0,6 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset | | | | | | | | | | |
| | 7,961 | 1,571 | 0,135 | 1,171 | 1,076 | 0,194 | 0,096 | 0,356 | 0,076 | 12,636 |
| - ed. vuosien yli-/alijäämä | 2,379 | 1,041 | 0,035 | 0,837 | 0,133 | 0,144 | 0,076 | 0,142 | 0,023 | 4,810 |
| - suurten kaupunkiseut. tuki | 10,340 | 2,612 | 0,170 | 2,008 | 1,209 | 0,338 | 0,172 | 0,498 | 0,099 | 17,446 |
| Yhteensä | 20,680 | 5,224 | 0,340 | 4,013 | 2,424 | 0,676 | 0,344 | 1,096 | 0,198 | 34,902 |
| %-jakautuma | 59,3 % | 15,0 % | 1,0 % | 11,5 % | 6,9 % | 1,9 % | 1,0 % | 2,9 % | 0,6 % | 100,0 % |
| D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen | | | | | | | | | | |
| - Yhteensä | 218,167 | 98,317 | 0,640 | 53,133 | 2,968 | 5,411 | 3,343 | 2,049 | 0,229 | 384,257 |
| Yhteensä | 218,167 | 98,317 | 0,640 | 53,133 | 2,968 | 5,411 | 3,343 | 2,049 | 0,229 | 384,257 |
| %-jakautuma | 56,8 % | 25,6 % | 0,2 % | 13,8 % | 0,8 % | 1,4 % | 0,9 % | 0,5 % | 0,1 % | 100,0 % |
| Subventio% kunnittain | | | | | | | | | | |
| - Yhteensä | 48,5 % | 54,5 % | 20,8 % | 45,8 % | 24,4 % | 36,3 % | 56,8 % | 27,5 % | 21,1 % | 48,6 % |

Vertailu kuntaosuudet 2022 TS ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|----------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 2022 TS | 228,5 | 100,9 | 0,8 | 55,1 | 4,2 | 5,7 | 3,5 | 2,5 | 0,3 | 401,7 |
| 2019 TA | 217,3 | 102,0 | 1,0 | 53,0 | 3,0 | 6,3 | 2,9 | 3,0 | 0,3 | 388,7 |
| Erotus | 11,2 | -1,0 | -0,2 | 2,2 | 1,1 | -0,5 | 0,6 | -0,4 | 0,0 | 13,0 |

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2022 TS ja 2019 TA

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|---------|----------|-------|------------|--------|--------|-------------|-------|---------|---------|----------|
| 2022 TS | 10,3 | 2,6 | 0,2 | 2,0 | 1,2 | 0,3 | 0,2 | 0,5 | 0,1 | 17,4 |
| 2019 TA | 16,2 | 3,4 | 0,3 | 15,8 | 1,1 | 3,3 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 40,6 |

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 2022 TS | 218,2 | 98,3 | 0,6 | 53,1 | 3,0 | 5,4 | 3,3 | 2,0 | 0,2 | 384,3 |
| 2019 TA | 201,1 | 98,6 | 0,7 | 37,1 | 1,9 | 3,0 | 2,8 | 2,7 | 0,2 | 348,1 |
| Erotus | 17,0 | -0,2 | -0,1 | 16,0 | 1,1 | 2,4 | 0,5 | -0,6 | 0,1 | 36,2 |

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

| | Helsinki | Espoo | Kauniainen | Vantaa | Kerava | Kirkkonummi | Sipoo | Tuusula | Siuntio | Yhteensä |
|-----------------------|----------|--------|------------|--------|--------|-------------|--------|---------|---------|----------|
| 2022 TS | 226,128 | 99,888 | 0,775 | 54,304 | 4,044 | 5,605 | 3,439 | 2,405 | 0,305 | 396,893 |
| Subventio% kunnittain | 50,3 % | 55,4 % | 25,2 % | 46,8 % | 33,3 % | 37,6 % | 58,4 % | 32,2 % | 28,1 % | 50,2 % |

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuositason nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut on uuden sopimuksen myötä jaettu kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5. VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannukset kohdistetaan nousujen perusteella junalinjoittain. Uuden junakaluston käyttöönoton myötä pääomakustannukset nousevat merkittävästi ja pelkästään matkustajakilometreihin perustuva kuntajako kohdistaisi 3. vyöhykkeen kunnille kohtuuttoman suuret kustannukset. Tarvittavan kalustomäärän kannalta ratkaisevaa on maksimikuormitus eli nousujen määrä, ei matkojen pituus.

Metroliiikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositason nousuja, jotka on kohdistettu kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

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

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL-organisaation eri toimintojen nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja (liikennöintikorvauksia).

Suunnittelu, hallinto yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston ja matkalippujen tarkastajayksikön 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 matkustajakilometrien laskennassa käytettyjen 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 -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

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

| Lyhenne tai muu termi | Selite |
|-----------------------|---|
| ASTY | HSL:n joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimus. |
| 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. |
| ENN2019 | Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2019 = Vuoden 2019 ennuste (osavuosikatsaus 1/2019, joka on laadittu huhtikuun tiedoilla). |
| HKL | Helsingin kaupungin liikennelaitos. |
| HSL | Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, jonka yhdeksän jäsenkuntaa ovat: Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Siipoo, Siuntio ja Tuusula. |
| IdeaLab | Liikkumispalveluiden ohjelma, jossa syntyviä ideoita HSL pilotoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa. |
| JL (jl) | Joukkoliikenne |
| JOLA | Joukkoliikenteen laatututkimus. |
| JUKI | Lähijunaliikenteen kilpailutus –projekti. |
| 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 liikkumistarpeet 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 jäseneseutujen 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. |
| 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. |

| Lyhenne tai muu termi | Selite |
|------------------------------|--|
| OpenMaas | Avoin lipunmyynnin rajapinta kaikkien liikennepalveluista kiinnostuneiden toimijoiden käyttöön. |
| PKS | Pääkaupunkiseutu, johon lasketaan kuuluvaksi Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit. |
| TA2019 | Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2019 = vuoden 2019 talousarvio. |
| TAE2020 | Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2020 = vuoden 2020 talousarvioehdotus. |
| TS2021 | Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2021 = vuoden 2021 taloussuunnitelma. |
| TP2018 | Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2018 = vuoden 2018 tilinpäätös. |
| TTS | Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle toimintavuodelle. |