

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023

Talousarvioehdotus vuodelle 2021
Taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2022-2023

HSL:n hallitus 16.6.2020

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: Suvi Rihetniemi, toimitusjohtaja
Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja
Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Sisällysluettelo

1	Matkalla kohti parempaa tulevaisuutta	2
1.1	Kuntayhtymän strategia	4
1.2	Lausuntopyyntö jäsenkunnille	6
2	Yleisperustelut	8
2.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö.....	8
2.2	Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa	9
2.3	Vaihtoehtoiset skenaariot matkustuksen kehittymisessä.....	10
2.4	HSL-alue laajenee	11
2.5	Organisaatorakenne ja henkilöstö	11
3	Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2021-2023	13
3.1	Tavoite 1: Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet	14
3.2	Tavoite 2: Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa	16
3.3	Tavoite 3: Kasvatamme kestäväen liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan.....	19
3.4	Tavoite 4: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä.....	22
3.5	Tavoite 5: Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin	24
3.6	Varmistamme sisäisen toimintamme laadun	26
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	28
4.1	Talousarvion sitovuus.....	28
4.2	Toimintatulot	28
4.3	Toimintamenot	33
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut.....	38
5	Investoinnit ja poistot	40

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2019-2023

Liite 2: Rahoituslaskelma 2019-2023

Liite 3: Investointihankkeet 2021-2023

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Liite 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Liite 6: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023

Liite 7: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 8: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 Matkalla kohti parempaa tulevaisuutta

Helsingin seudun joukkoliikenteen suosio ja matkustajamäärät ovat olleet pitkään kasvu-uralla. Tämän vuoden keväällä Suomeenkin levinnyt koronaviruspandemia on kuitenkin laittanut koko yhteiskunnan uuden tilanteen eteen – niin myös HSL:n. Pandemian aikana HSL on varmistanut yhteiskunnan kriittisten toimintojen jatkuvuuden. HSL:n joukkoliikenteen avulla työntekijät ovat päässeet työpaikoilleen huolehtimaan ihmisten hyvinvoinnista, sosiaali- ja terveystalouksista, pelastustoimesta, vähittäiskaupasta jne. Joukkoliikenne on tukenut myös elinkeinoelämän ja teollisuuden toiminnan jatkumista.

Maaliskuussa HSL:n matkustajamäärät romahtivat parissa-kolmessa päivässä -70%. Kesäkuun alkupuolella on matkustamisesta nähtävissä varovaisia elpymisen merkkejä, mutta kukaan ei tässä vaiheessa voi luotettavasti ennustaa, miten tilanne kehittyy. Ensimmäisessä osavuosikatsauksessaan (1-4/2020) HSL ennustaa, että matkustajamäärät putoavat -35% koko vuoden tasolla ja lipputulot jäävät -120 milj. euroa talousarviosta. Ennuste sisältää poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Kuluvan vuoden syksyn tilanne vaikuttaa tänä vuonna kertyvän alijäämän ja nostettavan talousarviolainan suuruuteen.

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa tilanteessa on erittäin vaikeaa. Niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on lähes mahdotonta. Sen vuoksi nyt kuntiin lausunnoille lähetettävä toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2021-2023 kuvaa kolme erilaista ennustetta vuoden 2021 Helsingin seudun joukkoliikennenäkömistä. Kaikissa ennusteissa on lähdetty siitä, että käynnissä olevan pandemian vaikutukset näkyvät myös vuonna 2021. Matkustusmääriä voivat vähentää esim. terveysviranomaisten suositukset, työllisyyden vähentyminen, etätyön lisääntyminen tai muu ihmisten matkustuskäyttäytymisen muutos.

Koronaviruspandemian kesto on luonnollisesti merkittävin epävarmuustekijä. Pandemian takia mahdollisesti asetettavat uudet liikkumis- ja kokoontumisrajoitukset romahduttavat nopeasti HSL:n matkustajamäärän ja lipputulot. Sen sijaan joukkoliikenteen tasoa romahduttamatta liikenteen ostopalveluista ei ole mahdollista merkittävästi säästää.

Normaali arki ja työ joukkoliikenteen kehittämiseksi on kuitenkin myös poikkeusolojen aikana jatkunut. Edessä olevalla TTS-kaudella saadaan päätökseen useita suuria hankkeita. Lähijunaliikenteen kilpailutus oli suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä. Kilpailutus on saatu päätökseen ja lähijunaliikenne siirtyy uuteen sopimukseen kesäkuussa 2021. Poikittainen pikaraitiotieyhteys Raide-Jokeri Helsingistä Espooseen valmistuu TTS-kauden viimeisenä vuotena 2023, samoin kuin länsimetron jatko Matinkylästä länteen. Joukkoliikenteen toimintaympäristön varmistavat kalusto- ja varikkokysymykset tulevat ratkaistavaksi yhteistyössä kuntien kanssa. Runkoverkosto edellyttää myös hyvin toimivaa liityntälinjastoa, jonka suunnittelussa asiakkaiden kuunteleminen on entistä tärkeämpää.

Digitaaliset palvelut kehittyvät jatkuvasti ja haluamme olla liikenteen murroksen globaali edelläkävijä. Matkakortin nettilataaminen tuli mahdolliseksi kesäkuussa 2020 ja myynti siirtyi entistäkin vahvemmin digitaalisiin kanaviin. Meidän on kehitettävä palveluitamme ja osaamistamme niin lipunmyynnissä kuin muussa asiakaspalvelussa.

Teemme osaltamme kaikkemme jäsenkaupunkien ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ja paremman tulevaisuuden saavuttamiseksi. Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtämellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtämellä mm. liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. Voimme omilla toimenpiteillämme bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa ohjata Helsingin seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi.

TTS-kaudella käynnistämme myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL2023 -suunnittelun ja kehitämme yhteistyötä MAL 2019 työn jälkiarvioinnissa saadun palautteen perusteella. Lisäämme myös vuorovaikutusmahdollisuuksia monikanavaisesti MAL-suunnittelun eri vaiheissa ja tarjoamme eri sidosryhmille yhä parempia mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun.

Näihin tavoitteisiin emme yksin kykene. Erityisesti tulevien vuosien haasteellisina aikoina jäsenkuntien vahva sitoutuminen yhteisiin tavoitteisiimme ja hyvin toimiva yhteistyö on yhä tärkeämpää. Tässä vaiheessa haluan kiittää jäsenkuntiamme ja sidosryhmiämme joukkoliikenteen tuesta. Parhaat matkat tehdään yhdessä jatkossakin!

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

1.1 Kuntayhtymän strategia

Kuntayhtymän 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 seurantaan. 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 sekä kestävä talous**, joiden sisältöä ja merkitystä on kuvattu alla.

1. Erinomainen asiakaskokemus

Olemme olemassa asiakkaitamme varten. Palvelumme on korkealaatuista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Painopiste ohjaa kaikkea toimintaamme suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Erinomainen asiakaskokemus sisältää 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 kehittymiseen.

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 kestävän 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 kuntayhtymällä on taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi ja hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtiömäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnonle 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.

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

Perussopimuksen mukaisesti HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa:

- HSL:n strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipputulotavoitteista TTS-kaudella,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- kuntakohtaisen ali-/ylijiäämän käytöstä suunnitelmakaudella.

Lausuntopyyntö 2021-2023

HSL pyytää jäsenkunnilta 31.8.2020 mennessä lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2021-2023 sekä kannanottoa erityisesti seuraaviin kysymyksiin.

1. **Koronapandemian ja sen seurausten aiheuttamien lipputulojen menetykset tuovat haasteita HSL:n ja sen jäsenkuntien taloudelle tulevina TTS-vuosina. Pyydämme kannanottoanne seuraaviin keinoihin kestäväen talouden varmistamiseksi:**
 - Miten suhtaudutte siihen, että lipputulomenetykset katetaan väliaikaisesti pääosin korotetuilla kuntaosuuksilla ja subventiotasolla? Mikä on kuntanne näkökulmasta hyväksyttävä kuntaosuuden taso (euromääräisesti tai keskimääräinen subventiotaso HSL-tasolla)?
 - Kannatatteko ajatusta, että vuodelta 2020 todennäköisesti kertyvä alijäämä katetaan kuntalain mukaisesti seuraavan kolmen TTS-vuoden aikana?
 - Miten suhtaudutte matkalippujen hintojen korotuksiin?
 - Mikä on näkemyksenne liikenteen palvelutason muutoksiin yleisesti ottaen ja oman kuntanne alueella?
 - Mitä muita keinoja näette mahdolliseksi kestäväen talouden varmistamiseksi?

2. Alustavassa TTS-suunnitelmassa on HSL:lle määritelty kuusi (5+1) keskeistä toiminnallista tavoitetta. Pyydämme näkemystänne tavoitteista sekä niiden saavuttamiseksi asetetuista toimenpiteistä ja niiden seurannasta.
3. Alustavassa TTS-suunnitelmassa ehdotetaan tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 eurosta 100 euroon. Pyydämme näkemystänne asiasta.

2 Yleisperustelut

2.1 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 jo pääkaupunkiseudulla. MAL2019 -suunnitelman lähtökohtana on ollut, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on jo kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa. Väestönkasvu ja muuttoliike keskittyy tulevaisuudessa yhä enemmän vetovoimaisille keskusalueille. Kehityksen takana on nähtävissä viime vuosien globaali kaupungistumiskehitys: kasvavat kaupunkiseudut vetävät ihmisiä puoleensa opiskelemaan, työmarkkinoille ja palveluiden pariin. Tähän kehitykseen koronapandemian ei ennusteta merkittävästi vaikuttavan.

Valtiovarainministeriö ennustaa kevään 2020 katsauksessa, että Suomen talous supistuu tänä vuonna 5,5 %. Koronaviruspandemia ja sen leviämisen estämiseksi tehdyt toimet ovat aiheuttaneet ennennäkemättömän suuren ja nopean muutoksen maailman taloudessa. Pandemia on sekoittanut ihmisten arjen, ajanut yrityksiä vaikeuksiin ja vieneet pohjan talouden ennusteilta kaikkialla maailmassa.

Talouden kehityksen ennustaminen ensi vuodelle sisältää tässä vaiheessa vielä merkittävän suurta epävarmuutta. Erityisesti ensi vuodesta tulee taloudellisesti erittäin haasteellinen. Vaikka talous lähtisi kehittymään kasvu-uralle, on työttömyys korkeammalla tasolla kuin ennen koronaviruspandemiaa. Julkisen talouden kustannuspaineet ovat korkealla, velkaantuminen kasvaa ja julkisen talouden tasapainottaminen tulee viemään vuosia. Lisäksi tulevaisuudessa tulee katettavaksi väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia uusia julkisia menoja.

Taloustaantumien syvyyteen vaikuttaa poikkeustilanteen pituuden ohella se, miten nopeasti talous palautuu entisilleen vai palautuuko se lainkaan. Eri talousennusteissa on käytetty talouden elpymisen ennusteissa V-, U-, W- tai peräti L-muotoista käyrää. Tulevaan kehitykseen vaikuttaa paitsi kuluttajien ja yritysten toiminta rajoitustoimien päättyessä, myös hallitusten ja keskuspankkien päätökset ja mahdolliset elvytystoimet. Jos talouden kasvu palautuu rajoitustoimien onnistuneen purkamisen jälkeen nopeasti entiselleen, muistuttaa talouskehitys kuluvana vuonna V-kirjainta ja ennustemallit ennustavat Suomessa ensi vuoden talouskasvulle noin 5-7 prosentin vauhtia. Jos viruksen uusien aaltojen vuoksi talouden sulkeminen kestäisi lähes koko vuoden 2020 ajan, jäisi talouskasvu lama-ajan kehitystä vastaavalle tasolle muistuttaen L-kirjainta. Todennäköisesti elpyminen koronaviruspandemian aiheuttamasta taantumasta toteutuu kuitenkin mallilla, joka jää näiden edellä kuvattujen V ja L-mallin vaihtoehtojen väliin.

HSL:n toimintamenoista reilu 70 % on joukkoliikenteen hoidosta bussiliikennöitsijöille, HKL:lle ja VR:lle maksettavia operointikustannuksia. Merkittäviä tekijöitä kustannusrakenteessa ovat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset sekä polttoaineiden ja energian hinta. Juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa yleinen korkotaso, jonka odotetaan TTS-kaudella jatkavan viime vuosien maltillista kehitystä. Vuonna 2019 joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna keskimäärin 1,3 prosenttia edellisvuodesta. Talousarviossa vuodelle 2020 joukkoliikenteen kustannustason ennakoitiin nousevan keskimäärin 1,5 prosenttia, mutta koronaviruspandemian aiheuttaman taantumien seurauksena polttoaineiden hinnat ovat laskeutuneet kevään aikana reippaasti ja kun kalustokorvauksiin vaikuttava korkotaso on säilynyt alhaisena ja palkkaratkaisut ovat olleet maltilliset, näyttää siltä, että kustannustason nousu jää alle talousarviossa

arvioidun. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2021-2023 on laadittu siten, että vuonna 2021 varaudutaan AKT:n sopimuksen päättyessä kuljetusalan palkankorotuksiin ja siihen, että polttoainekustannukset kohoavat hiljalleen vuoden 2019 tasolle.

Lähteet: HSL, Helsingin seudun suunnat - Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 20.3.2020 1/2020, Valtiovarainministeriö VM taloudellinen katsaus kevät 2020 20.4.2020, Kuntaliiton pääekonomistin katsaus 11.5.2020.

2.2 Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa

HSL:n talous on kärsinyt suuresti koronaviruspandemia aiheuttamasta matkustuksen vähenemisestä ja lipputulopohjan romahduksesta. Vuodelta 2020 kertyvää alijäämää ja lainanottoa joudutaan rahoittamaan pitkään tulevaisuudessa. Talouden yleinen kehitys vaikuttaa paljon myös jäsenkuntien talouteen sekä tuleviin painotuksiin ja investointeihin. Ilman valtion lisätukea HSL-alueen joukkoliikenteelle koronaviruspandemian aiheuttaman rahoitusaukon kattaminen tuo paineita nostaa reippaasti jäsenkuntien maksuosuuksia TTS-kaudella ja/tai korottaa matkalippujen hintoja ja/tai karsia joukkoliikenteen palvelutasoa. Erityisesti palveluiden kehittäminen voi kärsiä, jos kehittämishankkeita joudutaan karsimaan, kun keskitytään perustoimintojen ylläpitämiseen.

Keskeisiä linjauksia tulevien vuosien suunnittelussa ovat olleet ilmastonmuutoksen torjunnan välttämättömyys, joukkoliikenteen käyttäjämäärän lisääminen ja tyytyväiset asiakkaat sekä yhdessä eteneminen kohti seudun parempaa tulevaisuutta. Matkustajien turvallisuus ja riittävä matkustusväljyys tulee varmistaa jatkossa, jotta matkustajat voivat turvallisin mielin palata joukkoliikenteen käyttäjiksi. Yksi lähiaikojen päätavoitteitamme on saada nopeasti palautettua asiakkaidemme luottamus, elvyttää matkustus ja normalisoida joukkoliikenteen käyttö.

Toimiva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne työmatka- ja asiointiliikkumisena tukee tulevaisuudessakin ihmisten hyvinvointia, elinkeinoelämän toipumista ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.



Kuva 2: Keskeisiä linjauksiamme alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2021-2023 laadinnassa

Vuoden 2021 talousarviovalmistelu lähtee poikkeuksellisesti kolmesta eri skenaariosta, jossa lipputulojen arvioidaan jäävän 10, 20 tai 30 prosenttia vuoden 2019 tasosta. Näiden vaihtoehtoisten skenaarioiden taustatekijöistä on kerrottu lisää seuraavassa kappaleessa.

2.3 Vaihtoehtoiset skenaariot matkustuksen kehittämisessä

Matkustajamäärien kasvu jatkoi vuonna 2019 lähes kolmen prosentin vuosivauhtia ja HSL:n liikenteessä tehtiin yhteensä yli 397 miljoonaa matkaa eli reilusti yli miljoona matkaa vuorokaudessa. Helmi-kuun lopulla 2020 matkustajamäärissä oltiin reilun prosentin kasvuvauhdissa, mutta maaliskuun puolivälissä alkaneet rajoitustoimet vaikuttivat nopeasti ja rajusti joukkoliikenteen käyttöön. Vuositasolla matkustajamäärät ovat huhtikuun jälkeen jääneet noin 25 % edellisen vuoden vastaavasta ajanjaksoista. HSL on liikenteellään kuitenkin varmistanut yhteiskunnan kriittiset toiminnot myös rajoitustoitimien aikana.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelmaesitys vuosille 2021-2023 on laadittu talousarviovuoden 2021 osalta kolmella erilaisella skenaariolla matkustuksen kehittymisen osalta. Skenaarioiden laadinnassa vertailutasoksi on otettu HSL joukkoliikenteen matkustajamäärä vuonna 2019 eli 397 milj. nousua.

Vuodelle 2021 on laadittu kolme erilaista skenaariota matkustajamäärien kehityksestä: matkustajamäärät laskevat 10 prosenttia, matkustajamäärät laskevat 20 prosenttia tai matkustajamäärät laskevat 30 prosenttia vertailuvuoden tasosta. Suunnitelmavuosina 2022-2023 oletetaan matkustajamäärien palaavan entiseen tasoonsa.

Vuoden 2021 skenaarioiden laadinnassa on tarkasteltu tärkeimpiä tekijöitä, jotka voivat vähentää joukkoliikennematkustusta sekä painotettu näitä tekijöitä eri tavoin:

- Lomautusten ja työttömyyden sekä etätyön lisääntyminen koronaepidemiaa edeltäneeseen tilanteeseen verrattuna,
- HSL:n asiakkaille suunnatun koronakyselyn tulokset, huolestuneiden osuus vastaajista (11% vastanneista),
- Siirtymä muihin kulkutapoihin (henkilöauto, pyöräily, kävely) tai matkojen tekemättä jättäminen,
- HSL joukkoliikenteen tarjonnan muutokset (linjakilometrien vähenemä noin 4 %),
- Mahdolliset yhteiskunnan liikkumista, kokoontumista tms. koskevat rajoitukset epidemian edelleen kestäessä (erityisesti skenaariossa -30%).

Skenaario 1: ”Paluu lähes ennalleen, etätyö ja muut kulkutavat korvanneet hieman joukkoliikennematkustusta” (n. 360 milj. nousua, -10%): Skenaariossa -10 % ollaan hieman aiempaa enemmän etätyössä tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään hieman. Joukkoliikenteeseen uskalletaan kuitenkin palata. Matkustustarjonnan väheneminen on suorassa suhteessa matkustuksen vähenemiseen. Skenaario 1 vastaa noin vuoden 2015 tasoa ennen isoja järjestelmämuutoksia (kehärata ja länsimetro liityntälinjastoineen).

Skenaario 2: ”Koronakriisin johdosta ihmisten etätyö- ja liikkumiskäyttäytyminen on muuttunut selvästi” (n. 320 milj. nousua, -20%): Skenaariossa -20 % ollaan selvästi aiempaa enemmän etätyössä tai työmatkat jäävät tekemättä työttömyyden tai lomautusten vuoksi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin (pyöräily, henkilöautot) on niin ikään tapahtunut. Turvallisuutensa puolesta huolestuneista vain puolet palaa joukkoliikenteeseen. Matkustustarjonnan väheneminen vaikuttaa suhteellisesti jonkin verran. Skenaario 2 vastaa joukkoliikenteen käytöltä noin vuoden 2008 tasoa (ennen kehärataa, länsimetroa ja useita runkolinjoja).

Skenaario 3: ”Epidemia ja rajoitukset jatkuvat, liikkumisen määrä ja kulkutavat ovat muuttuneet merkittävästi” (n. 280 milj. nousua, -30%): Skenaariossa -30 % koronaepidemia jatkuu erilaisine yhteiskunnan rajoituksineen. Etätyössä ollaan merkittävästi aiempaa enemmän ja työttömyys tai lomautukset ovat vähentäneet työmatkustamista merkittävästi. Siirtymää yksilöllisiin kulkutapoihin on niin ikään tapahtunut paljon. Turvallisuutensa puolesta huolestuneet eivät palaa joukkoliikenteen käyttäjiksi. Myös matkustustarjonnan väheneminen vaikuttaa hieman. Skenaariossa matkustajamäärät palaavat 1990-luvulle.

Skenaarioita tarkennetaan syksyllä 2020 ja silloin huomioidaan kesän 2020 aikana tapahtunut kehitys, kuten matkustuksen palautuminen epidemiavaiheen/vaiheiden jälkeen ja kulkumuotojen väliset erot matkustusmuutoksissa.

2.4 HSL-alue laajenee

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

Järvenpään kaupunginvaltuusto päätti lokakuussa 2019, että kaupunki liittyy Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän jäseneksi 1.1.2022 lähtien. Alustava TTS-esitys sisältää arvon Järvenpään liittymisen kustannuksista ja kuntaosuudesta vuosina 2022-2023.

2.5 Organisaatorakenne ja henkilöstö

HSL:n johtamisperiaatteet määritellään perussopimuksessa ja hallintosäännössä. Perussopimuksen 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. Yhtymäkouksen hyväksymässä hallintosäännössä täsmennetään johtamisrakenteita ja toimivaltaa organisaatiossa.



Kuva 3: HSL:n organisaatiokaavio

HSL:ssä oli vuoden 2020 alkaessa 421 työntekijää. Henkilöstöstä vakituisia oli 90 % ja määräaikaista 10%. Vuoden 2020 arvioidut henkilöstökustannukset ovat 23,2 milj. euroa.

Tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Henkilöstömäärässä ei suunnitelmakaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Henkilöstökustannukset kasvavat noin 1,8 % vuoden 2020 talousarvioon nähden. Muutoksessa on otettu huomioon kunta-alan palkkojen yleiskorotukset vuosina 2020 ja 2021.

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 myös kehittymismahdollisuuksia. Oppimista ja osaamisen kehittymistä vahvistamalla tuemme samalla yksilön ja koko organisaation uudistumista. HSL:n työnantajakuva rakennamme tavoitteellisesti. Vahvistamme HSL:n roolia kestävä kehityksen tekijöiden työpaikkana teemalla ”Kannatamme joukkoliikennettä”.

3 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2021-2023

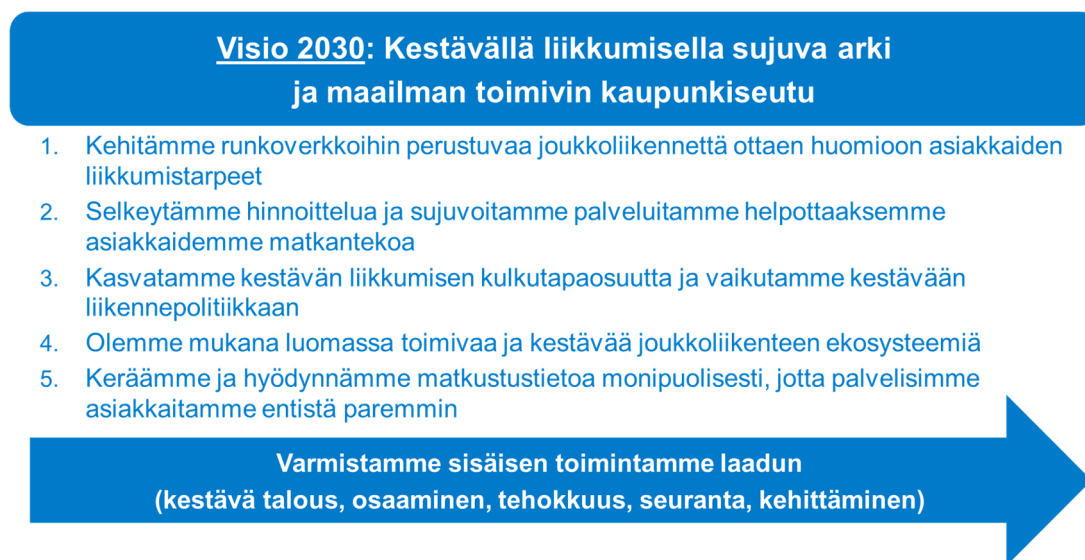
Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2021-2023 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtiömäkokouksen hyväksymään strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin (ks. kuva 2).

Keskeisiä TTS-kauden tavoitteitamme ovat:

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikku- mistarpeet,
2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
3. Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävästä liikennepolitiikkaan,
4. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä ja
5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin.

Kuudes, sisäisen toiminnan tavoite ”Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen” tukee varsinaisten toiminnallisten tavoitteidemme saavuttamista ja keskittyy kestävästä talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen.

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



Kuva 4: TTS-kauden keskeiset tavoitteet

3.1 Tavoite 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 busoliikenteen 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.

Kehitämme käytänteitä asiakkaiden osallistamiseksi linjastosuunnitteluprosessissa

Linjastosuunnitteluprojektien asiakkaiden osallistamisen, kuuntelun ja vaikuttamisen käytäntöjä kehitetään vuonna 2020. TTS-kaudella linjastosuunnitteluprosessin kehittäminen jatkuu datan hyödyntämisestä ja sidosryhmäyhteistyötä kehittämällä. Sekä määrällistä että laadullista dataa pyritään hankkimaan ja analysoimaan entistäkin tehokkaammin suunnitteluratkaisujen tueksi. Pyrimme aktiivisesti kehittämään myös joukkoliikennesuunnittelun sidosryhmäyhteistyötä ja yhteisiä asiaskokemustavoitteita.

Kehitämme datan avulla vaihtojen toimivuutta ja solmupaikkojen toimintamalleja

Hyödynnämme HSL-sovelluksen kautta kerättävää matkaketjutietoa vaihtojen toimivuuden arvioimiseksi. Lisäksi hyödynnämme ajoneuvoista kerättävää paikannustietoa joukkoliikenteen sujuvuuden analysoimiseksi. Teemme myös vaihtopaikkakohtaisia tarkempia tutkimuksia. Toteutamme metro- ja juna-asemien osalta asemakohtaisia kehittämisprojekteja, joiden avulla pyrimme nopeuttamaan asematoimintoja ja sitä kautta tehostamaan käytettävää ratakapasiteettia ja parantamaan häiriösietoisuutta.

Liityntäyhteyksien ja vaihtojen sujuvoittamiseksi kehitämme edelleen yhdessä sidosryhmien kanssa joukkoliikenteen solmupaikkojen parantamisen toimintamalleja ja kustannustehokkaimpia toimenpiteitä. Osallistumme uusien solmupaikkahankkeiden suunnitteluun, jotta joukkoliikenteen matkustajien ja liikennöitsijöiden tarpeet tulevat huomioitua hankkeen kokonaisratkaisuuissa.

Hyödynnämme paikannustietoa pullonkaulojen tunnistamisessa

Otamme käyttöön menetelmän joukkoliikenteen sujuvuuden pullonkaulojen tunnistamiseksi paikannustiedon avulla. Tietoa voidaan hyödyntää mm. palvelun kehittämiseen, liikenneverkon kehityskohtien priorisointiin, liikennevaloetuuksien parempaan kohdentamiseen sekä jälkiarvioinnin tukena. Yhdistämällä matkustajamäärätietoa sujuvuustietoihin pystymme arvioimaan erilaisten hankkeiden hyötyjä ja kustannuksia paremmin ja voimme priorisoida parhaimman kustannustehokkuuden hankkeita.

Kehitämme liikenteen toimivuuden seuraamiseksi tunnuslukuja, joiden avulla pystymme havaitsemaan ongelmia nykyistä nopeammin. Pyrimme parantamaan maanalaisten ja katettujen tilojen paikannukseen liittyviä ongelmia.

Jatkamme raitioliikenteen kehittämisohjelman jalkauttamista yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

Keskitymme joukkoliikenteen luotettavuuden osalta toimenpiteisiin, joilla on paras kustannustehokkuus. Pyrimme paketoimaan yksittäiset toimenpiteet hankkeiksi, jolloin niiden edistäminen on hallitumpaa ja selkeämpää. Esimerkiksi tulevien runkolinjojen toteutussuunnitelmissa määritellään joukkoliikenteen luotettavuuden toimenpiteitä yhdellä kertaa koko runkolinjan linjaosuudelle.

Täsmennämme runkolinjojen palvelulupausta

Edistämme vuonna 2020 tehtävää runkolinjojen palvelukuvaksen määrittelyä, jonka tarkoituksena on täsmentää runkolinjan palvelulupaus. Palvelukuvauksen määrittelyn yhteydessä määritellään myös runkolinjojen suunnitteluohje, joka toimii jatkossa runkolinjahankkeiden lähtöaineistona. Edistämme olemassa olevien runkolinjojen osuuksien päivittämistä suunnitteluohjeen mukaiseksi, siltä osin, kun se on kustannustehokasta.

Yksityiskohtaiset joukkoliikenteen palvelutasomuutokset TTS-kaudella 2021-2023 on kuvattu tarkemmin liitteissä 4-6.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Kehitämme joukkoliikenteen linjastosuunnitteluprosessia yhdessä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa	<ul style="list-style-type: none"> Osallistumisen tavat ja kehittyminen Saatu palaute ja sen vaikutus
Sujuvoitamme liityntäyhteyksiä ja vaihtoja	<ul style="list-style-type: none"> Vaihtopaikkojen toimivuusindeksi määritelty Vaihtopaikkojen laadullisen tarkastelun kehittäminen Vaihtopaikkojen tarkastelujen määrä / kehittämishankkeisiin osallistuminen Asiakastyytyväisyys
Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta ja kehitämme sen seuranta	<ul style="list-style-type: none"> HSL-alueen joukkoliikenteen luotettavuus (esim. toteutuneet lähtömäärät, vuorovälit ja matka-ajat verrattuna suunniteltuihin) Joukkoliikenteestä kerättävän datan, kuten pysäkkikohtaisen ja HFP-datan, kattavuus (puutteellisten tai kokonaan puuttuvien havaintojen osuus) Sujuvuus-indeksin määrittely HFP-datan pohjalta (linjoittain / katuosuuksittain)
Kehitämme runkoverkoston periaatteita ja viestintää	<ul style="list-style-type: none"> Palvelukuvauksen ja -lupauksen laatiminen runkolinjoille Jäsenkuntien kanssa yhteistyössä laadittu bussirunkolinjojen suunnitteluohjeen valmistuminen Linjasto 2030 -työssä tunnistetuista runkolinjoista toteutussuunnitelman laadintaan ja/tai toteutukseen edenneiden linjojen määrä Asiakastyytyväisyys runkolinjoihin

3.2 Tavoite 2: Selkeyttämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa

Keväällä 2020 HSL:n hallitus päätti uuden tariffin visiotyön käynnistämisestä sekä teki päätökset lippu- tuotteiden harmonisoinnista kaikissa kanavissa ja uuden tilipohjaisen taustajärjestelmän hankinnasta. Tilipohjaiseen järjestelmään siirtyminen mahdollistaa lipputuotteistuksen merkittävän uudistamisen, kun lippu siirtyy fyysiseltä HSL-kortilta taustajärjestelmään. Tuotteistuksen ja hinnoittelun selkeyttämiselle avautuu täysin uusia mahdollisuuksia.

Uudistamisen osalta olemme aloittamassa visiotyötä, jossa luodaan uuden lippu- ja maksujärjestelmän tavoitetila. Uuden tariffin suunnittelu tapahtuu asiakaslähtöisiä määrällisiä ja laadullisia menetelmiä hyödyntäen sekä jatkuvasti hallitusta ja omistajakuntia osallistaen. Päätökset uudet tariffista tehdään tämänhetkisen arvion mukaan syksyllä 2021 ja uudet tuotteet otetaan käyttöön, kun uusi tilipohjainen järjestelmä on saatu käyttöön eri myyntikanaviin.

Muutos 70+ asiakasryhmän alennusoikeuteen

70+ asiakasryhmään kuuluvat ovat nyt oikeutettuja 50 prosentin alennukseen klo 9-14 aikana ostettuihin kerta-, arvo- ja lisävyöhykelippuihin. Alennus vähentää HSL:n lipputuloja noin 8,6 milj. euroa vuositasolla. Suosiosta huolimatta negatiivista palautetta on tullut lipun alennuksen voimassaolon osalta. Kohderyhmän toiveena on alennus, joka olisi voimassa koko ajan, jolloin joukkoliikenteellä kulkemista voisi suunnitella ajankohdasta riippumatta. Rajoittamaton alennusoikeus kerta-, arvo- ja lisävyöhykelipun osalta toisi arviolta 17 milj. euron lipputulomenetyksen asiakasryhmän liikkumiskäyttäytymiseen perustuen.

Vallitsevan taloustilanteen näkökulmasta kestävämpi ja toimivampi ratkaisu olisi siirtää 70+ alennusoikeus kausilipun yhteyteen opiskelija-alennusprosenttia (-45 %) noudattaen, jolloin lipun käyttö ei olisi sidottu enää tiettyyn ajankohtaan. Ratkaisu toisi aluksi lisälipputuloja vuodessa 1,4 milj. euroa nykytilanteeseen verrattuna. Vaikutus mahdollisesti tasaantuu tulevina vuosina, koska asiakasryhmän osuus kasvaa jatkuvasti HSL alueella. Kausilipun yhteyteen tuotu alennus olisi HSL:n strategian mukainen ratkaisu, jolla edistetään kestävien liikkumistapojen kulkumuoto-osuutta. Tavoitteena on sitouttaa HSL-kuntalaisia joukkoliikenteen käyttäjiksi nimenomaan kausilippuasiakkuuden kautta. Kausilippuasiakkaat käyttävät tutkitusti joukkoliikennettä eniten kaikissa liikkumistarpeissaan.

Muutos lastenvaunuja kuljettavien matkalippukäytäntöön

Lastenvaunujen kanssa kulkevat saavat nykyisten HSL:n matkaehtojen mukaisesti matkustaa makсутta kaikissa HSL:n joukkoliikennevälineissä. Tämä linjaus on laadittu aikana, jolloin matkalippu leimattiin liikennevälineen etuosassa olevalla leimauslaitteelta tai ostettiin käteisellä kuljettajalta. Perusteena maksuttomuuteen olivat turvallisuustekijät, kun lastenvaunujen kanssa kulkevan oli käytännössä mahdotonta maksaa matkaansa jättämättä lasta vartioimatta liikennevälineen keskitilaan.

Matkalippu on nykyisin mahdollista ostaa HSL-kortin lisäksi myös HSL-sovelluksella. Automaatti- ja muu myyntipaikkaverkosto ennakkoon ostettavan lipun saatavuuden osalta on laaja ja joukkoliikenteessä avorahastuksen osuutta on kasvatettu merkittävästi mm. lopettamalla kuljettajarahastus raitiovaunuissa ja sittemmin runkolinjoilla liikennöivissä busseissa. Lukijalaitteet sijaitsevat nyt runkolinjoihin kuulumattomia busseja lukuun ottamatta joukkoliikennevälineissä siinä tilassa, johon lastenvaunuilla

noustaan. Kausilippuja käyttävän ei tarvitse myöskään leimata lippuaan avorahastuksessa. Turvallisuustekijät eivät näin ollen enää puolla lastenvaunujen kanssa kulkevien ilmaista matkustusoikeutta kuin osittain. Nykyinen käytäntö aiheuttaa arviolta 3 milj. euron lipputulomenetyksen vuositasolla.

Vaihtoehtoinen ratkaisu olisi, että lastenvaunujen kanssa kulkevan on hankittava matkalippu, poikkeuksena tilanteet, joissa on turvallisuusriski. Mikäli lipun ostaminen ei ole mahdollista, tarkastustilanteessa ei perittäisi tarkastusmaksua. Käytäntö olisi yksiselitteinen matkustusoikeuden osoittamisen ja lipuntarkastustilanteen näkökulmista sekä yhdenmukainen ja yhdenvertainen rollaattorin kanssa kulkevien matkustajien osalta.

Kehitämme suunnitelmallisesti digitaalisia myyntikanavia ja maksutapoja

HSL-sovellusta kehitetään tulevalla TTS-kaudella monipuolisesti. Vuonna 2021 tuodaan sovellukseen mahdollisuus yhdistää kaupunkipyöräkausi ja lipputuote. Maksamisen osalta kehitetään uusia maksutapoja. Tämänhetkisen tiedon mukaan vuonna 2022 on tarkoitus tuoda sovellukseen tilimaksaminen ja muuttaa sovelluksen rooli vastaamaan tunnistepohjaista järjestelmää.

Matkakortin nettilataus lanseerattiin kesällä 2020. Vuonna 2021 palvelua on tarkoitus kehittää edelleen. Palveluun on suunniteltu mm. jatkuvaa tilausta, kaupunkipyöräkauden ja lipputuotteen yhdistelmää, uusia maksutapoja, opiskelijaoikeuden sähköistä tarkistusta ja mahdollisesti eläkeläisetuuden sähköistä tarkistusta. TTS-kaudella pohditaan myös OpenMaaS-rajapinnan roolia ja toteutusta tunnistepohjaisessa järjestelmässä.

Tilipohjaisen lippujärjestelmätaustan käyttöönottoa valmistellaan yhteistyössä LMJ:n kanssa

HSL toteuttaa tilipohjaisen lippujärjestelmän avoimen lähdekoodin yhteistyönä norjalaisen joukkoliikenteelle lippu- ja maksujärjestelmiä toimittavan Enturin kanssa ja suomalaisen TVV LMJ Oy:n kanssa. Järjestelmä valmistuu ja otetaan tuotantoon TTS-kaudella. Taustan kehitys saa lisämäärittelyjä tariffin visiotyön pohjalta vuoden 2021 aikana. Työssä määritellään lippu- ja maksujärjestelmän tavoitetila ja käytännön toteutuksessa eteneminen erityisesti lippujen, tariffin ja tarvittavan laiteinfrastruktuurin sekä nykyisten taustajärjestelmien alasajon aikataulutuksen osalta.

Kehitämme matkustajainformaatiota ja häiriötiedottamista

TTS-kauden aikana otetaan käyttöön kohdennettu häiriö- ja muutostiedotus sovellusilmoitusten avulla. Vuonna 2020 hankittavan monikanavaviestintäratkaisun avulla sisältöä voidaan kohdentaa nykyistä paremmin käyttäjien henkilökohtaisten valintojen perusteella HSL-sovelluksessa. Jatkossa HSL:n häiriöviestinnästä vastaavat voivat nopeasti muokata kohdennettuja ilmoituksia matkustajille ja ennakoon tiedetyissä muutoksissa sovellusilmoitus voidaan ajastaa esimerkiksi muutosta edeltävään iltaan. Reaaliaikadataa hyödyntäen tuodaan Reittioppaaseen ominaisuudet, joilla voidaan seurata kartalla lähialueen kaikkia liikennevälineitä ja joilla palvelu informoi muutoksista käyttäjän reittiehdotuksien toteutumisessa.

Kilpailutetun junaliikenteen alkaessa kesäkuussa 2021 HSL tuottaa junayksiköiden sisällä olevilla näytöillä näytettävän matkustajainformaation VR:n sijasta. HSL vastaa kuulutusten äänittämisestä sekä matkustajainformaatiotietokannasta. Informaatio HSL:n junaliikenteessä paranee nykyisestä varsinkin äkillisissä tilanteissa. Runkolinjojen lisääntyessä TTS-kauden aikana myös HSL-alueen runkolinjapysäkkien määrä kasvaa nykyisestä parista sadasta pysäkestä kolminkertaiseksi. Tämä on haaste runkolinjojen matkustajainformaatiolle etenkin kestävän talouden suhteen. Uudet runkolinjat kulkevat

aiempien linjojen sijaan säteittäisillä sisääntuloväylillä, joissa muut liikenne ja liikennehäiriöt ovat yleisiä. Tällöin reaaliaikaisen matkustajainformaation merkitys korostuu. Muutokseen vastataan hankkimalla pysäkinäyttöjä, joissa on mahdollista näyttää useampaa linjaa kerrallaan, ja jotka näyttävät nykyistä joustavammin häiriötiedotusta. Myös uusia ratkaisuja runkolinjojen pysäkki-informaation osalta tutkitaan kustannustehokkaasti.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Selkeytämme vaikutusarviointiin perustuen lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • Lipunmyynnin kehittyminen
Kehitämme suunnitelmallisesti digitaalisia myyntikanavia ja maksutapoja	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • HSL:n digitaalisten myyntikanavien käyttäjämäärät • Digitaalisten myyntikanavien myynnin %-osuus kokonaisymyynnistä
Valmistelemme tilipohjaisen lippujärjestelmätaustan käyttöönottoa yhteistyössä LMJ:n kanssa	<ul style="list-style-type: none"> • Hankkeen eteneminen suunnitellusti.
Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys • HSL-sovelluksen ja Reittioppaan kehitystoimet

3.3 Tavoite 3: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan

HSL on aktiivinen ja seudun yhdessä sovittuja tavoitteita edistävä toimija, joka kokoaa kuntien ja valtion sekä muiden viranomaisten asiantuntijat suunnittelemaan seudun maankäyttöä, liikennettä ja asu- mista strategisesti pitkällä aikavälillä. Toimimme yhteistyössä myös alan yliopistojen ja tutkijoiden sekä konsulttien kanssa kehittäen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja siihen liittyvän vaikutusten arvioinnin työmenetelmiä ollen edelläkävijä koko Suomen mittakaavassa. Osallistumme alan kotimaisiin ja kansainvälisiin seminaareihin ja koulutustilaisuuksiin tuoden esille niissä HSL:n osaamista ja hyviä esimerkkejä ja tuomme vastavuoroisesti opit muiden toimijoiden hyvistä esimerkeistä oman työmme kehittämiseen.

Terävöitämme uusasiakashankintaa

Kuluttajamyynnin puolella uusasiakashankintaa pyritään terävöittämään tunnistamalla potentiaalisia asiakasryhmiä ja segmenttejä, joissa joukkoliikenteen käyttöä on mahdollista kasvattaa. Tunnistetuille asiakassegmenteille suunnitellaan ja kohdistetaan myynnillisiä ja markkinoinnillisia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on lisätä mielenkiintoa joukkoliikennettä kohtaan sekä sitä kautta kasvattaa matkustamista joukkoliikenteellä yksityisautoilun sijasta. Tulemme hyödyntämään entistä enemmän moderneja digitaalisia työkaluja, joiden avulla toimenpiteiden kohdistaminen oikeille kohderyhmille on tehokkaampaa kuin perinteisen markkinoinnin menetelmin.

Työnantajille suunnattujen palveluiden digitalisointi on yksi keskeinen työnantajatutkimuksissa esille noussut tarve. Digitaalisen työmatkapalvelun käyttöä on pilotoitu onnistuneesti yhdessä yritysten kanssa. Työmatkapalvelussa työpaikat voivat tilata ja hallinnoida työntekijöidensä matkalippuja. Palvelu on tarkoitus ottaa tuotantokäyttöön syksyllä 2020. Työmatkapalvelua ja siihen liittyviä myynnin prosesseja ja toimintatapoja kehitetään TTS-kaudella monipuolisesti.

Osallistumme ilmastotalkoisiin

Hyväksytyssä MAL 2019 -sopimuksessa on osoitettu keinoja valtakunnallisen tavoitteen mukaiseen liikenteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähennykseen Helsingin seudulla 50 %:lla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Hillitsemme ilmastomuutosta lyhyellä tähtäimellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtäimellä mm. liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. 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 sisältää liikenteen osalta monipuolisia toimenpiteitä. 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 2025 sähköbussuja on määrä olla lähes kolmekymmentä prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta. Sähköbussit tukevat erinomaisesti strategista tavoitettamme lisätä vähäpäästöi-

sen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. Kalustoinvestoinneilla eli täyssähköbussien hankinnalla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt lasketaan vuotuisen ajosuoritteen mukaisesti ja ne korvataan tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan.

Tavoitteemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmilla ympäristöbonuskierröksillä saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset (esim. EU:n Clean Vehicle Directive). Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suoraan hankintaan, jolloin suoraan hankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi päästöjä alentavista uusien sähköbussien kalustoinvestoinneista. Ympäristöbonus on varattu 3,0 milj. euroa suunnitelmakaudella vuosittain.

Kehitämme yhteistyötä MAL-suunnittelussa

Kehitämme yhteistyötä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelussa MAL 2019 työn jälkiarvioinnissa saadun palautteen perusteella ja seuraavan MAL 2023 kierroksen puiteohjelmassa määritellyllä tavalla. Lisäämme vuorovaikutusmahdollisuuksia monikanavaisesti MAL-suunnittelun eri vaiheissa, kiteytämme suunnitelman keskeisen sisällön myös maallikoille ymmärrettävällä tavalla ja tarjoamme eri sidosryhmille mahdollisuuden osallistua suunnitteluun sen eri työvaiheissa. Hyödynnämme uusia kokoustapoja, tarjoamme mahdollisuuden osallistua järjestämiimme kokouksiin myös etäyhteyksin ja järjestämme ajankohtaisista teemoista webinaareja.

Toimimme verkostoissa ja digitaalisen murroksen edelläkävijänä

HSL haluaa olla liikenteen murroksen globaali edelläkävijä. Helsingin seudun tapa järjestää liikkuminen halutaan standardiksi, johon toimivaa kaupunkiliikennettä verrataan kaikkialla maailmassa. Tavoite vuodelle 2023 on, että HSL tunnetaan eteenpäin katsovana, näkemyksellisenä ja ketteräliikkeenä toimijana.

HSL mahdollistaa jouhevan ja kestävästi liikuttamisen nopeasti kasvavalla Helsingin seudulla ja sen ympäristössä. Houkutteleva ja tehokas joukkoliikenne ehkäisee teiden ruuhkautumista, jolloin myös yksityisautoilu, taksi- ja rahtiliikenne sujuvat vaivattomasti. HSL on keskeinen osa urbaanin liikenteen fyysistä ja digitaalista infrastruktuuria ja varmistaa, että joukkoliikenne palvelee kaikkia metropolialueen osia. Samalla HSL tarjoaa avoimet rajapinnat reitti- ja liikennetiedolle sekä lippukaupalle. Matkaketjujen kehittyminen mahdollistaa jo lähitulevaisuudessa entistä helpomman tavan hankkia matkaliput yhdestä paikasta, ovelta ovelle.

On Helsingin seudun asukkaiden, metropolialueen kuin markkinoidenkin etu, että MaaS-markkinoilla on mahdollisimman paljon kilpailua. Samalla on tärkeää, että verovaroin subventoitujen matkalippujen hinnat määritellään vastaisuudessakin markkinoiden sijaan HSL-kuntien toimesta. Näin joukkoliikenne säilyy edullisena ja houkuttelevana muuallakin kuin Helsingin kantakaupungissa. Kestävien liikkumismuotojen tulee olla erilaisten MaaS- ja matkaketjupalveluiden selkäranka. HSL jatkaa liikennepalvelulain mukaisen lipunmyyntirajapinnan kehittämistä siten, että lipputuotteet ovat monipuolisesti tarjolla ja yhdistettävissä helposti muiden toimijoiden mobiilisovelluksiin.

HSL tekee aktiivista yhteistyötä Helsingin seudun kuntien, valtion viranomaisten, elinkeinoelämän ja järjestöjen kanssa kestävästi liikkumisen edistämiseksi esimerkiksi Käpse-ryhmän (kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) ja Liipy-ryhmän (liityntäpysäköinnin kehittäminen) kautta. Olemme liittyneet myös mukaan suomalaisten työmatkaliikkumisen kehittämistä varten perustettuun Fiksusti töihin -foorumiin.

Traficomien johdolla toimivassa foorumissa ovat HSL:n lisäksi mukana liikenne- ja viestintäministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, STTK, SAK, Palvelualueen ammattiliitto PAM, Teknologiateollisuus, Sitra, Jyväskylän ja Lahden kaupungit, Suomen kasvukäytävä, UKK-instituutti, Aalto-yliopisto, Motiva, Liikenneturva ja Työterveyslaitos.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
<i>Kehitämme uusasiakashankintaa ja kasvatamme yritysmyyntiä</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Lipputulosten kasvu • Yritysmyyntin osuus myyntituloista
<i>Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen • Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä • Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta
<i>Vaikutamme Helsingin seudun kestävään kehitykseen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • MAL-sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen • MAL2023 suunnittelutyön käynnistäminen • Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuus • HSL:n kokonaismatkustajamäärä
<i>Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen) • Avoimen myyntirajapinnan hyödyntäjien määrä

3.4 Tavoite 4: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä 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. 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.

Haluamme luoda yhteistyössä mallin kilpailuneutraliteetille toimintaympäristölle

Kalusto ja varikot muodostavat joukkoliikenteen toimintaympäristön, jonka tarkoituksenmukainen organisointi on kriittistä kaikissa liikennemuodoissa markkinoiden ja liikennetarjonnan kehittämisen kannalta. Junavarikoita ei ole Suomessa rakennettu vuosikymmeniin ja toimija varikoiden rakentamiselle ja kehittämiselle puuttuu. Kunnat vastaavat kaavoituksesta, Väylä valtion rataverkosta ja HSL yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa kaluston hankkimisesta. Junavarikon kaavoituksen osalta on tunnistettu kuntien yhteisen sopimisen tarve, mutta myös varikon toteuttajataho tulee päättää, jotta varikon valmistelua voidaan viedä eteenpäin. HSL:n junakalustohankinnan käynnistäminen edellyttää alkuun yhtä uutta kunnossapitovarikkoa, jonka kaavoitus tulee käynnistää mahdollisimman pian. Myöhemmin tulevaisuudessa tarvitaan kolme lähijunaliikenteen varikkoa, jotta voidaan vapauttaa ratakapasiteettia kuormitetulta Helsinki-Pasila-väliltä.

Lähijunaliikenteen kilpailutuksen kokemusten perusteella avoin ja neutraali toimintaympäristö on edellytys liikenteen kilpailutukselle ja houkuttelevan markkinan syntymiselle. Kaupunkiraideliikenteen osalta mahdollistetaan erilaisia hankintatapoja edistämällä varikoiden ja kaluston kilpailuneutraalia organisointia ja omistuspohjaa. Tätä varten tulee yhdessä kuntien kanssa luoda malli kilpailuneutraalille toimintaympäristölle kaupunkiraideliikenteessä. Tavoitteena on seudullinen malli, joka tukee kaupunkiraideliikenteen jatkuvaa kehittämistä.

Bussiliikenteen nykyiset varikot ovat pääosin iäkkäitä, ja varsinkin pääkaupunkiseudulla kaupunkibussiliikenteeseen soveltuvia varikkoja on vähän. Sähkö lisääntyvänä käyttövoimana edellyttää hyvät sähkön syöttömahdollisuudet varikoille, ja vanhoille varikoille sähkön saanti on usein haasteellista ainakin liittymän kustannusten takia. Tarvittavien varikkojen määrät ja sijainnit on tunnistettava, ja suunnittelu- vaiheessa on huomioitava tulevaisuuden tarpeet esim. sähköbussien latausmahdollisuuksien varmistamiseksi.

Vantaalla Ojangan varikko toteutetaan kaupungin rakennusprojektina, jossa HSL on ollut mukana alusta saakka. HSL on sitoutunut varikon vuokravastuuseen ja edellyttää bussiliikenteen kilpailutuksessa liikennöitsijän vuokraamaan varikko käyttöönsä.

Määrittelemme ja hankimme tarvittavan uuden junakaluston

HSL on käynnistänyt lähijunakaluston ja varikon hankinnan esivalmistelun (VAKAVA-projekti). Varsinaisen hankinnan käynnistäminen edellyttää, että uuden junavarikon paikka ja toteuttajataho ovat selvillä. HSL määrittelee yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa hankittavan uuden junakaluston ominaisuudet ja tarvittavan kalustomäärän. HSL selvittää myös junakaluston hankintatapaa. Junahankinnan optioidella on tarkoitus varautua tuleviin raideliikennehankkeisiin ja mahdolliseen HSL-alueen laajenemiseen. Uuden junakulunvalvonnan myötä, arviolta 2030-luvun puolivälissä on mahdollista tihentää vuorovälejä myös kaupunkiradoilla ja vastata Helsingin seudun kasvaviin liikkumistarpeisiin. Uudet junat määritellään HSL-liikenteeseen sopiviksi ja uusilla junilla on tarkoitus liikennöidä uudelta varikolta.

Sähköbussien latausinfra rakentaminen varmistetaan yhteistyöllä

Puhtaan liikenteen lisäämistä edistävä kaluston EU-direktiivi edellyttää sähköbussien määrän merkittävää lisäämistä julkisesti kilpailutetussa liikenteessä. HSL seuraa päättyviä liikennöintisopimuksiaan, ja arvioi kilpailutettaviksi tulevat kohteet, joille sähköbussit soveltuvat ja puhtaan kaluston EU-direktiivin vaatimukset saadaan täytettyä.

HSL on vuosina 2018 (Espoo) sekä 2020 (Helsinki, Vantaa) kilpailuttanut sähköbussien latauspalvelun. Palvelusopimusten myötä HSL:llä on mahdollisuus varmistaa tulevien liikennöintisopimusten sähköbussien käytön aikaisen latauksen, mikäli valitulla liikennöintimallilla on kyseinen tarve.

HSL seuraa aktiivisesti sähköbussien akustojen ja latausteknologian kehittymistä. Samalla arvioidaan tarvittavat latauspisteet liikenneverkossa. Kaupunkien kanssa suunnitellaan ja toteutetaan tarvittavat latausmahdollisuudet samassa aikataulussa liikennöinnin kilpailutusten ja sopimusliikenteen alkamisen kanssa.

<i>Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella</i>	<i>Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari</i>
<i>Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Varikoiden rakentamisen eteneminen</i>
<i>Määrittelemme ja hankimme tarvittavan uuden junakaluston</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>VAKAVA-projektin toimenpiteiden eteneminen.</i>
<i>Varmistamme sähköbussien latausinfra rakentamisen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Tarvittavien HSL:n edesauttamien latauspisteiden aikataulussa toteutuminen.</i> <i>HSL:n palvelusopimuksen kautta toteutuneiden latausasemien luotettavuus.</i>

3.5 Tavoite 5: Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelimme 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.

Otamme käyttöön uuden matkustajalaskennan tilastointijärjestelmän

Viimeistelemme matkustajalaskennan kehittämistoimenpiteet vuoden 2020 aikana ja otamme uuden tilastointijärjestelmän käyttöön tammikuun 2021 tilastoista alkaen. Tiedot voidaan sitten esittää nykyistä yhdenmukaisemmin ja ne ovat käyttäjille nykyistä helpommin selailtavissa ja hyödynnettävissä yhteisessä tietovarastossa.

Laajennamme matkaketjutiedon hyödyntämistä

Ratkaisemme matkaketjutiedon säilytykseen ja jalostukseen liittyvät kysymykset vuoden 2020 aikana. Laajennamme tiedon hyödyntämistä matkaketjunsäilytykseen HSL:n käyttöön luovuttavien asiakkaiden määrän vähitellen kasvaessa nykyisestä (kevät 2020) noin 150 käyttäjästä.

Hyödynnämme entistä paremmin liikkumistutkimuksen tietoaineistoa ja uusien tutkimustyökalujen mahdollisuuksia parantaa liikennejärjestelmäsuunnittelun faktapohjaa.

Otamme asiakastutkimuksissa käyttöön digitaalisen tutkimusalustan

Valmistelemme digitaalisen tutkimusalustan ja siihen oleellisesti liittyvät prosessit siten, että digitaalisen asiakastyytyväisyystutkimuksen rinnakkain ajo nykyisen tutkimusmenetelmän kanssa voi alkaa kesän 2021 jälkeen. TTS-kauden lopulla siirrytään kokonaan digitaaliseen tutkimukseen.

Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset

Toteutamme jatkuvasti käynnissä olevat joukkoliikenteen tutkimukset: asiakastyytyväisyystutkimus, joukkoliikenteen kaluston laatututkimus ja BEST-tutkimus laadukkaasti. Lippulajitutkimuksia toteutetaan syksyllä 2021 ainakin raitiovaunuissa sekä mahdollisesti myös runkolinjoilla 550 ja 560. Vuonna 2022 tutkimme lähijunat ja metron.

Osallistumme valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen (HLT) vuonna 2021 seudullisella lisäotannalla. Valmistelemme liikennejärjestelmätutkimuksia tarpeen mukaan, mm. liityntäpysäköintitutkimus ja matkustajaliikenteen erityiskohteet (Lentoasema, matkustajasatamat) syksyllä 2022. TTS-kauden lopulla valmistelemme ennen-jälkeen -tutkimuksia Raidejokeria ja Kivenlahden metroa varten.

Toteutamme MAL 2023 suunnitelman puiteohjelmassa määritellyt selvitykset ja tutkimukset, jotka muodostavat pohjaa MAL 2023 suunnitelmalle. Vuoden 2021 aikana toteutetaan mm. MAL-barometri eli laaja kysely Helsingin seudun asukkaille maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvistä arvosuksista ja toiveista.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa	<ul style="list-style-type: none"> Laskentalaitteiden määrä ja toimivuus Liikennevälineiden liikennedatan saatavuus
Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen	<ul style="list-style-type: none"> Valmiit toimintamallit matkaketjutiedon hyödyntämiseen
Hyödynnämme asiakastutkimuksissa digitaalista tutkimusalustaa	<ul style="list-style-type: none"> Digitaalisten tutkimusmenetelmien hyödyntäminen
Hyödynnämme tehokkaasti LIJ-järjestelmän keräämää tietoa liikenteen laadun kehittämiseksi ja mm. sanktioiden ja bonus-ten käsittelyn tueksi	<ul style="list-style-type: none"> LIJ-tiedon hyödynnettävyys
Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset.	<ul style="list-style-type: none"> Tutkimusten aikataulujen pitävyys ja tulosten analysointi aikataulussa

3.6 Varmistamme sisäisen toimintamme laadun

Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista (kestävä talous, osaaminen, tehokkuus, seuranta ja kehittäminen). Toiminta- ja taloussuunnitelmaan sisältyvien varsinnaisten strategisten tavoitteiden lisäksi on tärkeää, että HSL:n oman toiminnan tehokkuus varmistaa osaltaan toimintamme laatua.

Sujuvilla prosesseilla tuemme strategian tavoitteiden saavuttamista. Kehittämisen näkökulma varmistaa uudistuminen yksilö- ja organisaatiotasolla. Raportoinnin proaktiivinen kehittäminen ja ajantasaisuus varmistavat luotettavaan tietoon perustuvan päätöksenteon.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Varmistamme kestävän talouden pohjan ja talouden tasapainon TTS-kauden aikana	<ul style="list-style-type: none"> Talouden tasapainottomuustoimenpiteet
Toimimme tehokkaasti olennaiseen keskitysten ja kasvatamme taloudellisen ajattelun tietoisuutta organisaatiossa	<p>Tuottavuuden kehittyminen, esim.:</p> <ul style="list-style-type: none"> HSL:n toimintameno Hallinnon ja tukitoimintojen osuus toimintamenoista Henkilöstömenojen osuus toimintamenoista Lipunmyyntitulot suhteessa liikennöintikustannuksiin. Nousun hinta (operointikustannukset): €/nousu. Kuntaosuuksien osuus kokonaiskustannuksista.
Toimintamme perustuu asiakaslähtöiseen palvelukehitysmalliin	<ul style="list-style-type: none"> Asiakaslähtöisen palvelukehitysmallin jalkautus
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

Varmistamme talouden tasapainon TTS-kaudella

Kestävän talouden pohjan vahvistaminen ja talouden tasapainottaminen on toimintamme rahoituspohjan vakauttamiseksi yksi TTS-kauden tärkeimmistä toimita. Vuodelta 2020 syntyvää alijäämää joudutaan rahoittamaan pitkään tulevana vuosina. Alustavan TTS-suunnitelman laatiminen kevään 2020 epävarmassa tilanteessa on ollut haastavaa, kun matkustajamäärien ja lipputulosten kehityksen ennustaminen tulevalle vuodelle on epävarmaa. Talouden tasapainottomuustoimien pohjustamiseksi odotamme jäsenkuntien lausunnoista saatavaa kuntien näkökulmaa kappaleessa 1.2 esitettyihin kysymyksiin mahdollisista keinoista kestävän talouden varmistamiseksi. Syksyn lopullista TTS-esitystä valmistellaan jäsenkuntien lausuntojen, syksyn talouskehityksen ja päivitettävien ennusteiden pohjalta.

Vuoden 2020 yhtenä toimintamme kehittämisen kehityskärkenä on toimintamme vaikuttavuuden ja tuottavuuden arvioinnin ja sen pohjalta tapahtuvan priorisoinnin kehittäminen. Tämä työ luo osaltaan pohjan tulevien vuosien toiminnan kehittämiseen. Otamme käyttöön useita HSL:n toimintaan parhaiten soveltuvia tuottavuuden kehittymistä seuraavia mittareita, joita säännöllisesti seuraamalla voimme reagoida tarkoituksen mukaisilla keinoilla tehokkuuden ja tuottavuuden kehitystavoitteisiin myös tulevaisuudessa.

Perustamme toimintamme asiakaslähtöiseen palvelukehitysmalliin

Asiakaslähtöisellä palvelukehitysmallilla tarkoitetaan asiakasrajapinnan palveluille käytettävää kehitysprosessia, jota ohjaa arvon muodostus. Arvon muodostumisen kokonaisuus sisältää asiakkaan palve-

lusta kokeman arvon, eli asiakasarvon ja HSL:lle muodostuvan arvon, eli liiketoiminta-arvon. Asiakaslähtöisen palvelukehitysmallin pääasiallinen tehtävä on optimoida asiakkaalle ja HSL:lle muodostuvan arvon suhdetta. Arvon muodostamisen näkökulmina käytetään asiakasarvoa, liiketoiminta-arvoa, yhteiskunnallista vaikuttavuutta sekä teknistä toteuttavuutta.

Asiakaslähtöisen palvelukehitysmallin käyttöönoton edellytyksenä on osaamisen kehittäminen. Osaaminen tarkoittaa palvelumuotoilu- ja muotoiluajatteluun nojaavia työkaluja ja metodiikkaa, uusien palveluiden konseptointiosaamista sekä liiketoiminta-arvon määrittelyyn liittyvää osaamista kuten liiketoimintalaskelmien ja –mallien tekemistä sekä kustannus- ja tuottoanalyysyjä. Asiakaskokemuksen kehittämissuunnitelmassa 2020-2023 on koottuna asiakaskokemukseen vaikuttavat asiakokonaisuudet sekä laadittu näille toimenpidesuunnitelmat.

Tuomme uuden oppimisen ja osaamisen kehittämisen jokaisen arkeen

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

Kehitämme asiakaspalvelun toimintamallia asiakaskokemuksen ja palvelutason parantamiseksi. Asiakkaiden odotukset HSL:n palveluita kohtaan muuttuvat nopeasti samoin kuin esimerkiksi tavat, joilla he lippunsa hankkivat. Samalla kehitämme asiakaspalvelutyön mielekkyyttä siten, että asiakasneuvontatyö on jatkossa yhä enemmän kaikissa eri palvelukanavissa tehtävää asiakaspalvelun moniosaajan työtä.

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 suunnittelemalla sitä varten omat toimenpiteet.

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

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.

Kuntiin lausunnoille lähetettävä toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2021-2023 sisältää vuoden 2021 osalta kolme erilaista skenaarioita matkustajamäärien ja lipputulojen kehityksestä (kts. kappale 2.3). Tämän vuoksi myös kuntaosuuksista esitetään vuodelle 2021 kolme eri skenaariota, joissa kuntaosuuden määrä vaihtelee sen mukaa millä skenaariolla lipputulot on esitetty tuloslaskelmassa. Lipputulokertymän normalisoitumista jouduttaneen odottamaan ainakin 2020 syksyyn, jos ei pidempäänkin. Tästä syystä kuntaosuudet joudutaan ilmoittamaan kolmen eri laskennallisen skenaarion perusteella.

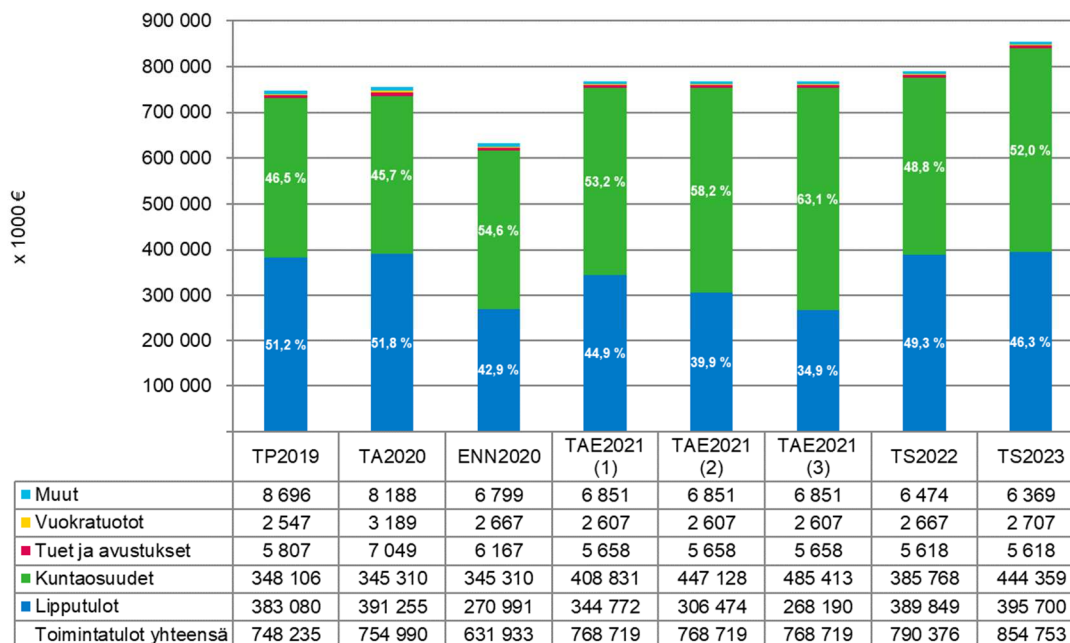
HUOM. Valtion toimivaltaisille viranomaisille lisätalousarviossa kesäkuussa 2020 esitettyä yhteensä 100 milj. euron ylimääräistä valtion tukea ei ole vielä voitu ottaa huomioon laskelmissa. Tuki jaetaan luultavimmin Traficomien hakemusmenettelyn kautta myöhemmin kesällä/syksyllä 2020 ja tuen jakautumisesta toimivaltaisten viranomaisten kesken ei ole vielä alustavaa TTS-esitystä laadittaessa tietoja.

Taulukko 1: Sitovat erät

	TA2020	TAE2021	ERO TAE2021/TA2020	
Toimintamenot	759 400 000 €	735 956 000 €	-24 425 000 €	-3,2 %
Investointimenot	22 104 000 €	18 052 000 €	-4 052 000 €	-18,3 %
Kuntaosuudet	345 310 000 €	408 831 000 € - 485 413 000 €	63 521 000 € - 140 10300 €	18,4 % - 40,6 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2021 ovat yhteensä 768,7 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 136,8 milj. euroa (21,6 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 790,4 milj. euroa vuonna 2022 ja 854,8 milj. euroa vuonna 2023.



Kuva 5. Toimintatulot 2019-2023

4.2.1 Lipputulot

Lipputulot arvioidaan perustuvan kahden kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputulouennusteeseen vuodelle 2020. Vuodelle 2021 ei esitetä hinnamuutoksia.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2021 arvioidaan kertyvän vyöhyketariffin mukaisia lipputulot yhteensä 268,2 – 344,8 M€. Vuoden 2019 toteutuman verrattuna lipputulot ovat siis -10 % ja -30% välillä. Lipputulot muodostavat 35 - 45 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2021. Lipputulot arvioidaan olevan 389,8 milj. euroa vuonna 2022 ja 395,7 milj. euroa vuonna 2023.

AB vyöhykkeen liput

AB vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan vuonna 2021 180,3 – 232,4 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 67 %.

BC vyöhykkeen liput

BC vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan vuonna 2021 26,0 – 33,3 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.

D vyöhykkeen liput

D vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan vuonna 2021 2,4 – 3,1 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

ABC vyöhykkeen liput

ABC vyöhykkeen lipputulot arvioidaan olevan vuonna 2021 41,2 – 52,4 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 15 %.

CD vyöhykkeen liput

CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 2,1 – 2,7 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

BCD vyöhykkeen liput

BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 2,3 – 2,9 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

ABCD vyöhykkeen liput

ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 13,9 - 18,0 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5 %.

Vaihtoehdot lipun hintojen korotuksille

Talousarviossa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotusesityksiä. Lipputuloja olisi mahdollista lisätä hintoja korottamalla eri matkustusennusteissa 8,8 milj. – 22,2 milj. euroa. Taulussa 2 on esitetty 5 %:n ja 10 %:n laskennallisten hintojen korotuksien tuomat mahdolliset lipputulolisäykset.

Taulukko 2. Vaihtoehdot lipun hintojen korotuksille

	Skenaario 1 (-10 %)	Skenaario 2 (-20 %)	Skenaario 3 (-30 %)
Lipputulot M€			
Ei korotusta	344,8	306,5	268,2
Korotus 5 %	356,1	316,5	277,0
Korotus 10 %	367,0	326,2	285,4
	Lipputulojen kasvu M€		
Korotus 5 %	11,3	10,0	8,8
Korotus 10 %	22,2	19,7	17,3

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 2021 yhteensä 408,8 – 485,4 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 53,0 % - 63,3 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 53-63). *Tarkemmat kuvaukset kuntaosuuksilaskennasta löytyvät liitteestä 7.*

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajitukimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

Taulukko 3. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2019-2023.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TP	197,9	94,2	0,9	49,8	2,7	6,3	3,0	2,5	0,3	357,7
2020 TA	207,3	99,3	1,1	50,4	2,7	6,3	2,9	3,0	0,4	373,4
2020 ENN	249,9	123,1	1,7	68,0	4,2	8,4	3,7	3,8	0,6	463,4
2021 TAE	215,2- 260,6	104,4- 118,7	1,2-1,6	60-71,6	3,6-5,5	6,8-8,3	3,5- 4,1	3,7-4,6	0,4-0,6	398,9- 475,5
2022 TS	206,5	101,0	0,9	51,5	2,0	5,7	3,4	2,2	0,3	2,2
2023 TS	220,4	140,0	1,2	55,3	2,1	7,1	3,5	2,2	0,4	0,0

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

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

Kuntaosuuksissa on laskutettavia kumulatiivisia alijäämiä, tilinpäätöksen 2019 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2020 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 44,2 milj. euroa. Alijäämä on talous-suunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2021–2023. Vuoden 2020 ennusteessa arvioitiin, että vain Keravalla jää vielä käytettävää ylijäämää vuodelta 2020.

Taulukko 4. Kuntakohtaiset ali- ja ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä	Käyttöarvio	Käyttöennuste	Yli-/alijäämäennuste	Jaettuna TTS-vuosille		
	31.12.2019	TA2020	2019	31.12.2020	2021	2022	2023
Helsinki	43,299	12,712	55,303	-12,004	-4,001	-4,001	-4,001
Espoo	12,454	5,024	28,809	-16,355	-5,452	-5,452	-5,452
Kauniainen	0,529	0,174	0,775	-0,246	-0,082	-0,082	-0,082
Vantaa	6,672	2,890	20,466	-13,794	-4,598	-4,598	-4,598
Kerava	3,585	1,263	2,785	0,800	0,267	0,267	0,267
Kirkko-nummi	0,517	0,317	2,379	-1,862	-0,621	-0,621	-0,621
Sipoo	0,167	0,125	0,902	-0,736	-0,245	-0,245	-0,245
Tuusula	1,562	0,711	1,592	-0,029	-0,010	-0,010	-0,010
Siuntio	0,215	0,032	0,229	-0,014	-0,005	-0,005	-0,005
Yhteensä	69,001	23,249	113,241	-44,240	-14,747	-14,747	-14,747

4.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2021 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2021 0,5 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,4 milj. euroon vuonna 2022 ja 0,3 milj. euroon vuonna 2023. 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 2020 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2021 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,0 milj. euroa vuosina 2021-2023, joista kirjataan luotto-tappiota/-varauksia yhteensä hieman alle 2,0 milj. euroa vuonna 2021. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 4,0 milj. euroa vuonna 2021, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotila- ja sähköbussivuokrista sekä muista palvelumaksuista.

Vuokratuloja liikennöitsijöiltä arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 2,6 milj. euroa ja muita tuloja 1,4 milj. euroa vuonna 2021.

Tuet ja avustukset

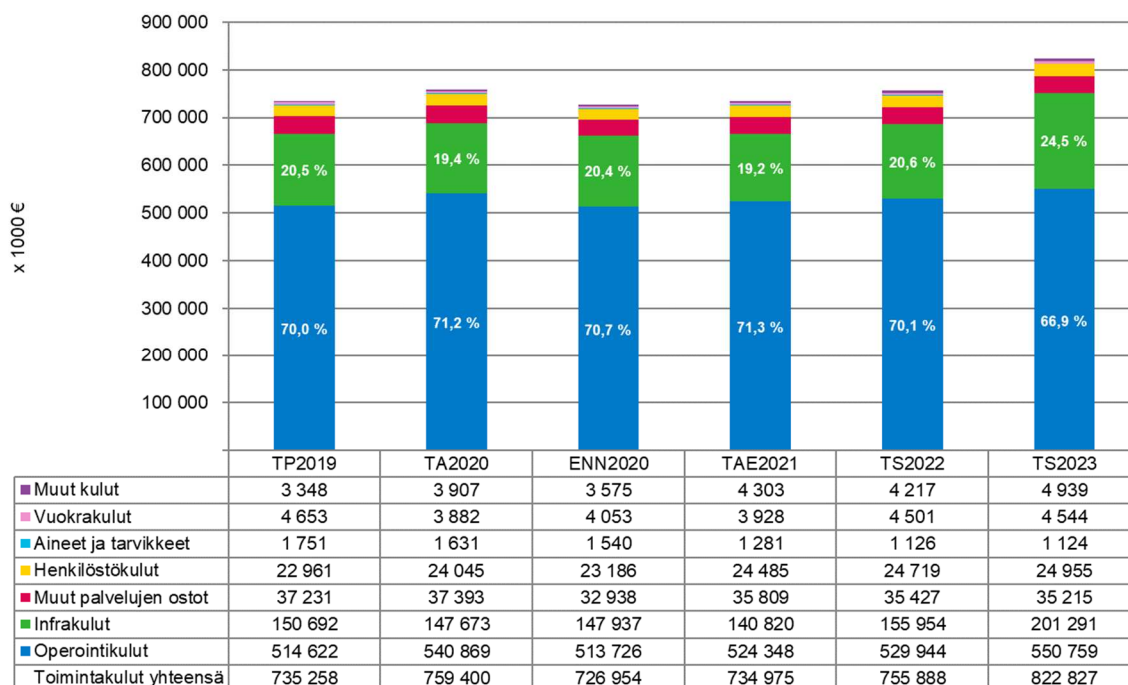
Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2021–2023. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle on pienentynyt HSL:n toiminnan alkuvuosista reilulla 20 prosentilla, vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Valtion kesäkuussa 2020 lisätalousarviossa budjetoima yhteensä 100 milj. euron lisätuki joukkoliikenteelle kohdistetaan vuodelle 2020. Tukisumma jaetaan Suomen toimivaltaisten viranomaisten kesken ja alustavaa TTS-suunnitelmaa laadittaessa HSL:n osuus tuesta ei ole vielä selvillä.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,9 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät arvioidun 0,5 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2021 ovat yhteensä 735,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2020 ennusteesta 8,0 milj. euroa (1,1 %). Vuonna 2022 toimintamenojen arvioidaan olevan 755,9 milj. euroa ja 822,8 milj. euroa vuonna 2023.



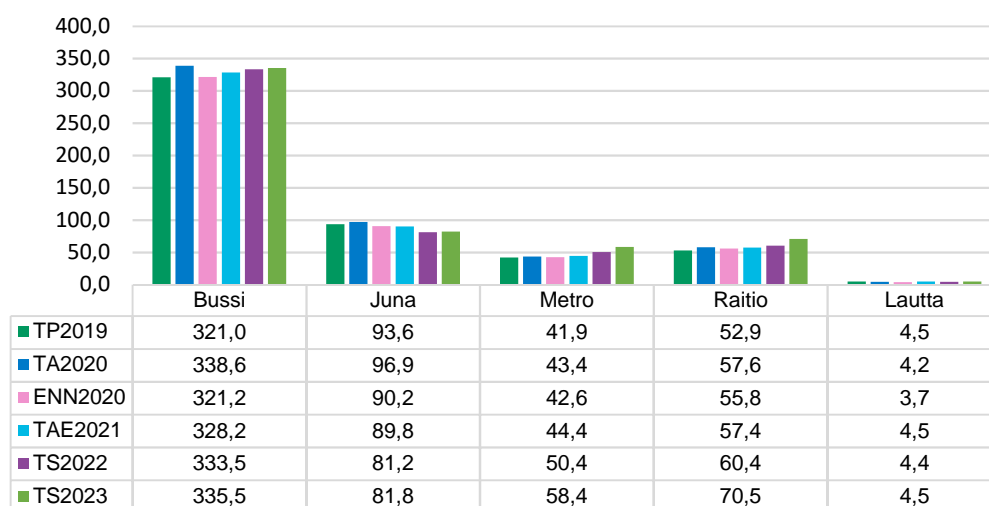
Kuva 6. Toimintamenot 2019-2023

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 701,0 milj. euroa vuonna 2021, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2022 yhteensä 721,3 milj. euroa ja 787,3 milj. euroa vuonna 2023.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2021 yhteensä 524,3 milj. euroa, joka on 71,3 % HSL:n toimintamenoista.



Kuva 7. Operointikustannukset 2019-2023 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 328,2 milj. euroa vuonna 2020. Kustannustason nousuksi on arvioitu 1,9 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 3,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,2 milj. euroa ja elokuusta 2021 alkaen Ojangan bussivarikon vuokrakustannuksia 0,4 milj. euroa. Vuonna 2022 kustannuksiksi arvioidaan 333,5 milj. euroa ja 335,5 milj. euroa vuonna 2023. Molemmat vuodet vuoden 2021 hintatasossa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2021 sisältää varauksia Raide-Jokerin poikkeusjärjestelyn vuoksi (2,7 milj. euroa), muiden työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi (2,6 milj. euroa) ja muiden poikkeustilanteiden hoitamiseksi (1,2 milj. euroa). *Tarkemmat kuvaukset poikkeusjärjestelystä on esitetty liitteissä 4-6.*

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 44,4 milj. euroa vuonna 2021. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,7 %. Vuonna 2022 kustannuksiksi arvioidaan 50,4 milj. euroa ja 58,4 milj. euroa vuonna 2023. Ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa Sammalvuoren varikon ylläpitokustannukset syksystä 2020 alkaen. Vuosina 2021-2023 kustannukset nousevat myös vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä. Vuonna 2023 varaudutaan metroverkon laajentumiseen Kivenlahteen.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2021 olevan 57,4 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 2,0 %. Kustannuksiksi arvioidaan 60,4 milj. euroa vuonna 2022 ja 70,5 milj. euroa vuonna 2023. Suunnittelukaudella 2011-2023 kustannukset nousevat uusien Articvaunujen siirtyessä vähitellen pois takuunalaisen hinnoittelusta. Vuonna 2023 varaudutaan Raide-Jokerin liikennöinnin aloittamiseen.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2021 olevan 4,5 milj. euroa, vuonna 2022 4,4 milj. euroa ja vuonna 2023 4,5 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2021 yhteensä 89,8 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokralukuja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2022 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 81,2 milj. euroa sekä 81,8 milj. euroa vuonna 2023.

HSL:n ja VR:n neuvottelema HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimus päättyy kesäkuussa 2021, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy uuteen sopimukseen. Suunnitelmavuosille tästä syntyy lähes kymmenen miljoonan euron säästö vuodessa verrattuna siirtymäkauden sopimuksen mukaisiin kustannuseriin.

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.

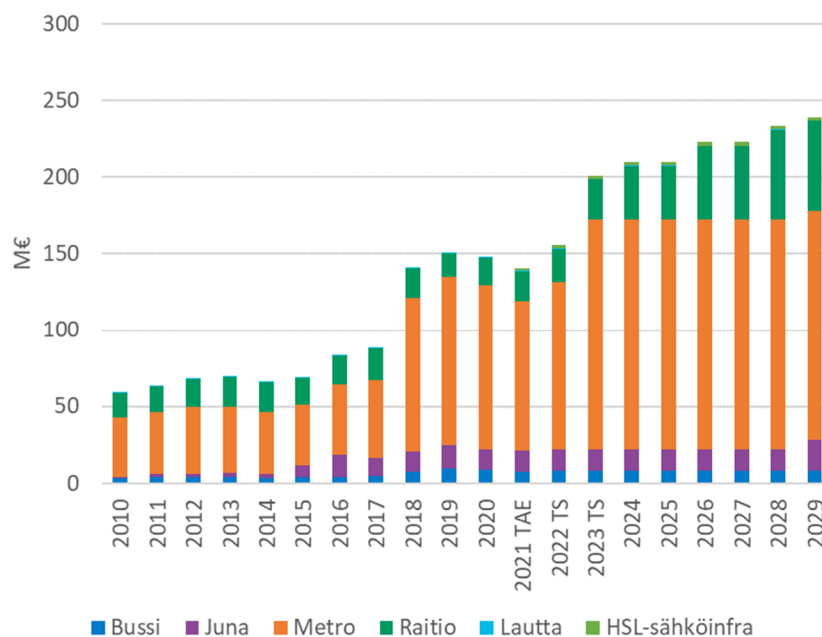
Vuonna 2021 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 140,8 milj. euroa. Kuntien inframenot ovat seuraavat:

- Helsingiltä 76,1 milj. euroa
- Espoolta 50,2 milj. euroa
- Vantaalta 12,7 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfra 1,2 milj. euroa. Helsinkiin ja Vantaalle on suunnitteleman sijoitettavan uutta latausinfra alkaen elokuusta 2021 kokonaiskustannuksiltaan 0,4 milj. euroa. HSL:n hankkimien kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jli-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Infrakustannukset ovat vuonna 2021 7,1 milj. euroa (4,8 %) pienemmät kuin vuonna 2020, mikä johtuu pääasiassa Helsingin ja Espoon takautuvista tarkennuksista Länsimetron infran laskutukseen. Vuoden 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat takaisin vakiintuneelle tasolle. Vuonna 2023 infrakorvaukset kasvavat 41,0 milj. euroa Länsimetron laajentumisen ja 4,3 milj. euroa Raide-Jokerin käyttöönottoon myötä.

Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2021, kun vanhan infran pääoman viimeiset pääomaosuudet poistettiin vuonna 2019. Kauniaisilla, Sipoolta, Tuusulalla ja Siuntiollla ei ole infrasopimusten mukaisista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.



Kuva 8. Infrakustannukset 2010-2029 liikennemuodoittain. Vuodet 2024-2029 sisältävät Kruunusiltojen, Vantaan pikaraitiotien ja Espoon kaupunkiradan ennakkotietojen perusteella lasketut vaikutukset.

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

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

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun Länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu korotustarve 9 % vuonna 2023) ja Raide-Jokerin otetaan käyttöön (arvioitu korotustarve 1,5 % tarve 2023). Länsimetron jatkeen HSL:n infrakustannuksien arvioidaan kasvavan noin 49 milj. euroa vuonna 2023. Raide-Jokerin infrakustannuksien arvioidaan olevan käyttöönottovuonna noin 4 milj. euroa. Yllä mainittuja laskennallisia lippujen hintojen korotuksia ei ole huomioitu kuntaosuuslaskelmassa eikä HSL:n tuloslaskelmassa.

Raide-Jokeri on vuoden 2023 kuntaosuuslaskelmassa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohdaksi ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 35,8 milj. euroa vuonna 2021. Muihin palvelujen ostoon käytetään 35,4 milj. euroa vuonna 2022 ja 35,2 milj. euroa vuonna 2023.

IT-kustannukset (16,8 milj. euroa vuonna 2021) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Suurimmat yksittäiset IT-kustannuserät ovat LJ-järjestelmän ohjelmistojen ja jatkuvien palveluiden ylläpito sekä kapasiteettipalvelut, joihin käytetään yhteensä noin 7,9 milj. euroa.

Jälleenmyyjille maksettavia lipunmyyntipalkkioita arvioidaan kertyvän noin 1,5 milj. euroa vuonna 2021, ja 1,0 milj. euroa vuosina 2022 ja 2023.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2021 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 7,0 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 1,8 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin sekä junaliikenteen kilpailutuksessa tarvittavan ulkopuolisen asiantuntijapalvelun hankintoihin. MAL-jatkotöihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin palveluihin käytetään 1,7 milj. euroa. Erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 1,0 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 2,5 milj. euroa.

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

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

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 5,8 milj. euroa vuonna 2021. Tämä ryhmä sisältää mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 5: Muut palveluostot 2019-2023

x 1 000 €	TP2019	TA2020	ENN2020	TAE2021	Ero		TS2022	TS2023
					TAE2021/ENN2020	%		
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	15 195	16 213	16 012	16 789	777	4,9 %	16 911	17 022
Lipunmyyntipalkkiot	6 340	1 560	1 330	1 500	170	12,8 %	1 000	1 000
Asiantuntijapalvelut	5 861	8 441	6 412	6 985	573	8,9 %	6 926	6 624
Laitteiden huoltopalvelut	2 122	2 251	2 225	2 382	157	7,1 %	2 371	2 380
Ilmoitukset ja markkinointi	2 825	3 869	2 657	3 061	404	15,2 %	3 349	3 349
Painatukset	1 055	683	572	697	125	21,9 %	467	427
Vartiointipalvelut	584	863	757	907	151	19,9 %	919	931
Muut palvelut	3 249	3 514	2 974	3 488	514	17,3 %	3 484	3 482
Muiden palveluiden ostot yhteensä	37 231	37 393	32 938	35 809	2 871	8,7 %	35 427	35 215

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,5 milj. euroa vuonna 2021, joka on 3,3 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 20,1 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,4 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2021 varattu 1,3 milj. euroa. Vuoden 2022 ja 2023 varaus on 1,1 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 2021 ovat 3,9 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokratustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 0,1 milj. euroa ja kuljettajien sosiaaliloista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa. HSL:n vuokramenot kasvavat vuosilla 2022 ja 2023 kun Ojangon bussivarikon vuokrat budjetoidaan HSL:n kustannuksiin. Vuosien 2022-2023 varaus on 4,5 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2021 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 2022-2023 muihin menoihin varataan yhteensä 4,5 milj. euroa.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2021 33,7 milj. euroa ylijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023 sisältää vuonna 2020 osavuositarkastuksessa arvioidun 100 milj. euron pitkäaikaisen talousarviolainan kustannuksia takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Mikäli talous kehittyi keväällä 2020 osavuositarkastuksen mukaisena, lainaa ei tarvittane nostaa lisää vuonna 2021.

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

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2021 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa ja vuonna 2022-2023 0,2 milj. euroa.

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 2021-2023 sisältää varauksen jäsenkunnille maksettaville koroille.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 33,6 milj. euroa ylijäämäinen, joka riittää kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 18,9 milj. euroa vuonna 2021.

Tilikauden 2020 ylijäämäksi arvioidaan 14,7 milj. euroa ja sillä katetaan edellisvuodelta kertynyttä alijäämää.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 18,1 milj. euroa vuonna 2021, 17,5 milj. euroa vuonna 2022 ja 11,8 milj. euroa vuonna 2023.

Taulukko 6: Investoinnit 2019-2023

	TP2019	TA 2020	TAE 2021	TS 2022	TS 2023
Investoinnit yht. €	11 126 849	22 104 000	18 052 000	17 497 000	11 824 000

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui kesäkuussa 2018. Lippu- ja informaatijärjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2021-2023 vielä noin 8,3 milj. euroa.

Kytkin- ja tietoliikennetarkaisu liikennevälineisiin -hankkeessa uudistetaan verkko ja yhteydet ajoneuvoissa, joilla mahdollistetaan tulevaisuuden matkustajalaskennan sekä lähimaksulaitteiden tarpeet. Tähän hankkeeseen on varattu yhteensä 6,0 milj. euroa suunnitelmakaudella

Tunnistepohjaisen maksamisen kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 2,1 milj. euroa ja 4,4 milj. euroa on suunniteltu käytettävän lähimaksulaitteisiin.

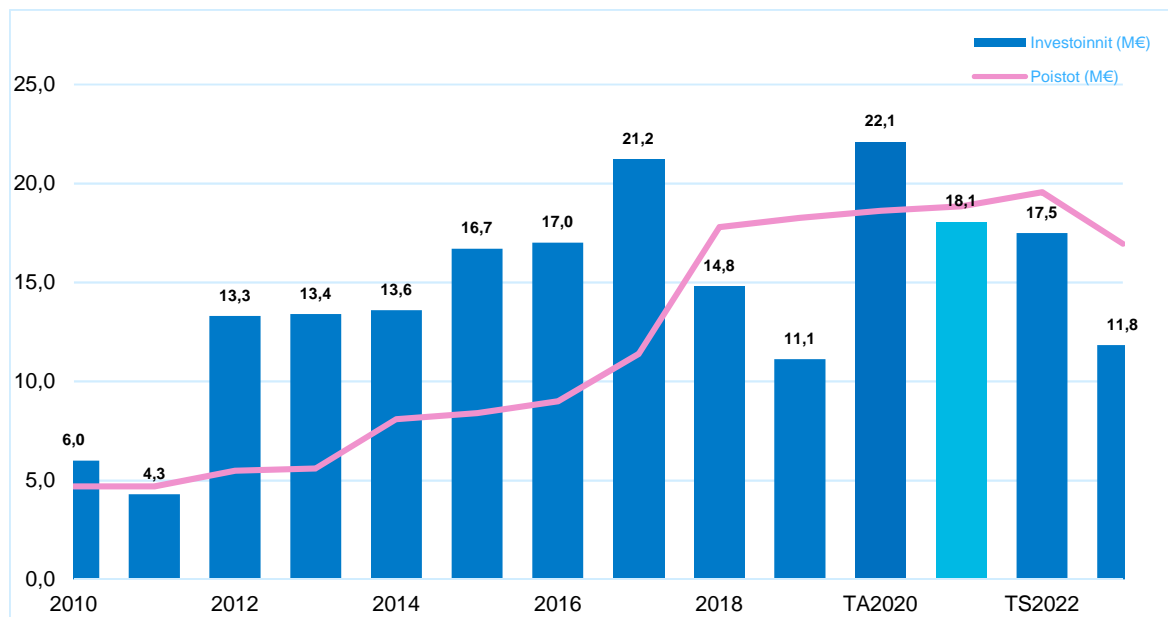
Reittiopasta uudistetaan yhteensä 1,5 milj. eurolla. HSL.fi –palvelun kehittämiseen on varattu 3,0 milj. euroa ja HSL-sovelluksen jatkokehittämiseen noin 4,5 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. Yrityspalveluiden digitalisointiin on varattu noin 0,9 milj. euroa ja OpenMaas -lipunmyyntirajapintaan noin 1,4 milj. euroa. Joren kokonaisuudistukseen on suunniteltu käytettävän 2,6 milj. euroa koko suunnitelmakaudella.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 12,7 milj. euroa, josta joukkoliikenteen suunnittelu- ja infojärjestelmiin sekä infolaitteisiin noin 5,6 milj. euroa, HSL:n muihin järjestelmiin noin 5,8 milj. euroa sekä 1,3 milj. euroa kiinteistön ja toimitilojen kunnostamiseen.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 18,9 milj. euroa vuonna 2021, 19,6 milj. euroa vuonna 2022 ja 17,0 milj. euroa vuonna 2023. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen LIJ-järjestelmän kehittämiseen. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

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



Kuva 9: Investointien ja poistojen kehitys 2010-2023

LIITE 1:
Tuloslaskelma 2019–2023

	TP	TA	ENN. ¹⁾	TAE	ERO TAE2021 (1)/ENN2020		TAE	ERO TAE2021 (2)/ENN2020		TAE	ERO TAE2021 (3)/ENN2020		TS	ERO TS2022/TAE2021		TS	ERO TS2023/TS2022	
	x 1 000 €	2019	2020	2020	2021 (1.)	€	%	2021 (2.)	€	%	2021 (3.)	€	%	2022	€	%	2023	€
Toimintatuotot	748 235	754 990	631 933	768 719	136 785	21,6 %	768 719	136 785	21,6 %	768 719	136 786	21,6 %	790 376	21 658	2,8 %	854 753	64 376	8,1 %
Myyntituotot	383 881	391 759	271 502	345 276	73 774	27,2 %	306 979	35 476	13,1 %	268 694	-2 808	-1,0 %	390 249	44 973	13,0 %	396 000	5 751	1,5 %
Lipputulot yhteensä	383 080	391 255	270 991	344 772	73 781	27,2 %	306 475	35 484	13,1 %	268 190	-2 801	-1,0 %	389 849	45 077	13,1 %	395 700	5 851	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	802	504	512	504	-8	-1,5 %	504	-8	-1,5 %	504	-8	-1,5 %	400	-104	-20,6 %	300	-100	-25,0 %
Korvaukset kunnilta	348 106	345 310	345 310	408 831	63 521	18,4 %	447 128	101 818	29,5 %	485 413	140 103	40,6 %	385 768	-23 062	-5,6 %	444 359	58 590	15,2 %
Muut myyntitulot	1 203	840	835	305	-530	-63,5 %	305	-530	-63,5 %	305	-530	-63,5 %	305	0,0 %	305	305	0,0 %	
Vuokratuotot	2 547	3 189	2 667	2 607	-60	-2,2 %	2 607	-60	-2,2 %	2 607	-60	-2,2 %	2 667	60	2,3 %	2 707	40	1,5 %
Muut toimintatuotot	6 691	6 844	5 452	6 042	590	10,8 %	6 042	590	10,8 %	6 042	590	10,8 %	5 769	-273	-4,5 %	5 764	-5	-0,1 %
Toimintakulut	-735 258	-759 400	-726 954	-734 975	-8 021	1,1 %	-734 975	-8 021	1,1 %	-734 975	-8 021	1,1 %	-755 888	-20 913	2,8 %	-822 827	-66 939	8,9 %
Henkilöstökulut	-22 961	-24 045	-23 186	-24 485	-1 300	5,6 %	-24 485	-1 300	5,6 %	-24 485	-1 300	5,6 %	-24 719	-234	1,0 %	-24 955	-236	1,0 %
Palvelujen ostot	-702 545	-725 935	-694 600	-700 978	-6 377	0,9 %	-700 978	-6 377	0,9 %	-700 978	-6 377	0,9 %	-721 324	-20 347	2,9 %	-787 265	-65 941	9,1 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-320 958	-338 633	-321 185	-328 247	-7 062	2,2 %	-328 247	-7 062	2,2 %	-328 247	-7 062	2,2 %	-333 521	-5 274	1,6 %	-335 518	-1 997	0,6 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-93 591	-96 895	-90 202	-89 798	404	-0,4 %	-89 798	404	-0,4 %	-89 798	404	-0,4 %	-81 213	8 585	-9,6 %	-81 820	-607	0,7 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-41 913	-43 383	-42 615	-44 405	-1 790	4,2 %	-44 405	-1 790	4,2 %	-44 405	-1 790	4,2 %	-50 402	-5 997	13,5 %	-58 418	-8 016	15,9 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-52 911	-57 556	-55 807	-57 397	-1 590	2,8 %	-57 397	-1 590	2,8 %	-57 397	-1 590	2,8 %	-60 444	-3 047	5,3 %	-70 530	-10 086	16,7 %
Lautaliikenteen operointikustannukset	-4 500	-4 150	-3 694	-4 501	-807	21,8 %	-4 501	-807	21,8 %	-4 501	-807	21,8 %	-4 364	137	-3,0 %	-4 473	-109	2,5 %
IdeaLabin operointikustannukset	-749	-252	-223	223	-100,0 %	223	-100,0 %	223	-100,0 %	223	-100,0 %	223	-100,0 %	223	-100,0 %	223	-100,0 %	
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-514 622	-540 869	-513 726	-524 348	-10 622	2,1 %	-524 348	-10 622	2,1 %	-524 348	-10 622	2,1 %	-529 944	-5 596	1,1 %	-550 759	-20 815	3,9 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-9 147	-8 673	-7 761	-7 156	605	-7,8 %	-7 156	605	-7,8 %	-7 156	605	-7,8 %	-8 243	-1 088	15,2 %	-8 370	-127	1,5 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-15 023	-13 552	-13 552	-14 225	-673	5,0 %	-14 225	-673	5,0 %	-14 225	-673	5,0 %	-14 034	190	-1,3 %	-13 862	173	-1,2 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-110 241	-107 497	-107 497	-97 482	10 015	-9,3 %	-97 482	10 015	-9,3 %	-97 482	10 015	-9,3 %	-109 652	-12 170	12,5 %	-150 034	-40 382	36,8 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-15 880	-17 519	-17 519	-19 724	-2 205	12,6 %	-19 724	-2 205	12,6 %	-19 724	-2 205	12,6 %	-21 308	-1 583	8,0 %	-26 572	-5 265	24,7 %
Lautaliikenteen infrapalvelut	-401	-432	-432	-652	-221	51,1 %	-652	-221	51,1 %	-652	-221	51,1 %	-566	86	-13,2 %	-303	264	-46,5 %
Muut infrapalvelut			-1 176	-1 582	-406	34,5 %	-1 582	-406	34,5 %	-1 582	-406	34,5 %	-2 150	-568	35,9 %	-2 150	0,0 %	
Infrapalvelut yhteensä	-150 692	-147 673	-147 937	-140 820	7 116	-4,8 %	-140 820	7 116	-4,8 %	-140 820	7 116	-4,8 %	-155 954	-15 133	10,7 %	-201 291	-45 338	29,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-37 231	-37 393	-32 938	-35 809	-2 871	8,7 %	-35 809	-2 871	8,7 %	-35 809	-2 871	8,7 %	-35 427	382	-1,1 %	-35 215	212	-0,6 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 751	-1 631	-1 540	-1 281	259	-16,8 %	-1 281	259	-16,8 %	-1 281	259	-16,8 %	-1 126	155	-12,1 %	-1 124	3	-0,2 %
Vuokratulot	-4 653	-3 882	-4 053	-3 928	125	-3,1 %	-3 928	125	-3,1 %	-3 928	125	-3,1 %	-4 501	-573	14,6 %	-4 544	-43	1,0 %
Muut kulut	-3 348	-3 907	-3 575	-4 303	-728	20,4 %	-4 303	-728	20,4 %	-4 303	-728	20,4 %	-4 217	86	-2,0 %	-4 939	-722	17,1 %
Toimintakate	12 977	-4 410	-95 021	33 744	128 765	-135,5 %	33 744	128 764	-135,5 %	33 744	128 765	-135,5 %	34 489	745	2,2 %	31 926	-2 563	-7,4 %
Rahoitustuotot ja -kulut	522	-220	-242	-142	100	-41,2 %	-142	100	-41,2 %	-142	100	-41,2 %	-182	-40	28,2 %	-222	-40	22,0 %
Vuosikate	13 500	-4 630	-95 262	33 602	128 864	-135,3 %	33 602	128 864	-135,3 %	33 602	128 865	-135,3 %	34 307	705	2,1 %	31 704	-2 603	-7,6 %
Poistot	-18 258	-18 619	-17 980	-18 855	-875	4,9 %	-18 855	-875	4,9 %	-18 855	-875	4,9 %	-19 560	-705	3,7 %	-16 957	2 603	-13,3 %
Tiilikauden yli-/alijäämä	-4 758	-23 249	-113 242	14 747	127 989	-113,0 %	14 747	127 989	-113,0 %	14 747	127 989	-113,0 %	14 747	0,0 %	0,0 %	14 747	0,0 %	
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	101,8 %	99,4 %	86,9 %	104,6 %			104,6 %			104,6 %			104,6 %			103,9 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	400 129	409 680	286 623	359 888			321 591			283 306			404 608			410 394		
- ilman kuntaosuuksia, %	54,4 %	53,9 %	39,4 %	49,0 %			43,8 %			38,5 %			53,5 %			49,9 %		
Toimintakate, %	1,7 %	-0,6 %	-15,0 %	4,4 %			4,4 %			4,4 %			4,4 %			3,7 %		
Vuosikate, %	1,8 %	-0,6 %	-15,1 %	4,4 %			4,4 %			4,4 %			4,3 %			3,7 %		
Vuosikate / Poistot, %	73,9 %	-24,9 %	-529,8 %	178,2 %			178,2 %			178,2 %			175,4 %			187,0 %		

LIITE 2:

Rahoituslaskelma 2019-2023

1 000 €	TP2019	TA2020	ENN2020	TAE2021	TS2022	TS2023
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	13 500	-4 630	-95 262	33 602	34 307	31 704
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-11 127	-22 104	-21 413	-18 052	-17 497	-11 824
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	2 373	-26 734	-116 675	15 550	16 810	19 880
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys			100 000			
Pitkäaikaisten lainojen vähennys				-10 000	-10 000	-10 000
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-3 722	5 000	5 000			
Rahavarojen muutos	-1 350	-21 734	-11 675	5 550	6 810	9 880
Rahavarat 31.12	80 261	58 527	68 585	74 135	80 945	90 824
Rahavarat 1.1	81 610	80 261	80 261	68 585	74 135	80 945
Investointien tulorahoitus %	121,3 %	-20,9 %	-444,9 %	186,1 %	196,1 %	268,1 %
Kassan riittävyys, pv	39,8	28,1	34,5	36,8	39,1	40,3

LIITE 3:

Investointihankkeet TTS-kaudella 2021-2023

Investointihankkeet x 1 000 €	TAE2021	TS2022	TS2023	TTS-Kausi yhteensä	Kuvaus
LJ Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	3 730	2 530	2 030	8 290	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet.
Kytkin- ja tietoliikenne ratkaisu liikennevälineisiin	2 000	2 000	2 000	6 000	Hankkeessa uudistetaan verkko ja yhteydet ajoneuvoissa, joilla mahdollistetaan matkustajalaskennan sekä lähimaksulaitteiden tarpeet.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 500	1 500	1 500	4 500	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys
Lähimaksulaitteet	1 200	3 200		4 400	Varaus lähimaksuominaisuuden ja QR-koodilukijan hankintoihin. QR-koodilukija lisätään mobiilipun validointia varten.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980	1 500	500	2 980	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100	1 100	400	2 600	Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	700	700	700	2 100	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ) kanssa.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	1 743			1 743	Kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvausten maksupositit
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	500	500	500	1 500	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta	435	450	465	1 350	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-operaattoreille.
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu	450	450	450	1 350	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Opastinsilta 6 toimitilat	1 200	50		1 250	Toimitilojen/kiinteistön remontointivaraus.
Sähköiset näytöt – TFT	300	300	300	900	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	342	300	250	892	Yritysportaali, jonka kautta voidaan hallita yritysmatkalippujen edunsaajia, ostoja sekä laskutusta
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	330	260	260	850	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatiorajapintojen kehittäminen.
HSL kortti	250	230	230	710	Matkakortin nettilatauspalvelun kehittäminen.
Robotiikan hyödyntäminen HSL:n prosesseissa	30	300	300	630	Tutkitaan robotiikan hyödyntämisen mahdollisuuksia asiakaspalvelun ja talouden prosesseissa.
Tutkimusalusta	200	200	200	600	Järjestelmä, jolle HSL voi siirtää matkustajille, operaattoreille ja muille kumppaneille suunnattuja tutkimuksia.
Järjestelmien pienkehittäminen	180	180	180	540	Varautuminen Järjestelmien pienkehittämiseen mahdollistaa pienten investointien toteuttamisen dynaamisesti ja ketterästi
Matkustajalaskentalaitteet	400	100		500	Varautuminen uusien runkolinjojen laitehankintaan. Uudet runkolinjat 10 bussia/linja.
Raide-Jokerin pysäkinäytöt			500	500	Jokaiselle pysäkillä katokseen näytöt sekä lisäksi joillekin pysäkeille erillinen tolppänäyttö
Muut hankkeet	482	1 647	1 059	3 188	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvo TTS-kaudella alle 0,5 M€
Investointihankkeet yhteensä	18 052	17 497	11 824	47 373	

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

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

Muutokset vuonna 2021

Metroliiikenne

Metroliiikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi käyttöönotettuja sopeutustoimia, joiden periaatteista HSL:n hallitus on päättänyt 29.4.2020 / §81. Nämä sopeutustoimet, eli tarjonnan supistukset, kohdistuvat ruuhka-ajan ulkopuolelle varhaiseen aamuun sekä iltoihin.

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia, joiden periaatteista HSL:n hallitus on päättänyt 14.4.2020 / §54. Junaliikenteen suunnittelun peruseriaatteena on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin TTS:ssä vuosille 2020-2022 sekä Liikennöintisuunnitelmassa vuosille 2020-2021 esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Tarjonnan supistukset kohdistuvat pääsääntöisesti ruuhka-ajan ulkopuolelle. Suunnitteluohjeesta poiketen myös ruuhka-aikojen ulkopuolella sallitaan ruuhkautumisen lisääntyminen junissa.

Aiemmin vuodelle 2021 suunniteltuja lisäyksiä, joita ei toteuteta:

- A-junan talviliikenteen vuorovälin tihentäminen syksystä 2021 alkaen 10 minuuttiin ma-pe klo 9-15. Päiväliikenteen vuoroväli on edelleen 20 minuuttia.
- A-junan talviliikenteen vuorovälin tihentäminen syksystä 2021 alkaen 20 minuuttiin sunnuntaisin klo 11-19. Sunnuntailiikenteen vuoroväli on edelleen 30 minuuttia.
- L-junien yöliikenteen vuorovälin tihentäminen syksystä 2021 alkaen viikonloppuisin 30 minuuttiin klo 01-04. Yöliikenteen vuoroväli on edelleen 60 minuuttia.

Kustannusvaikutukset:

A-junat ma-pe -101 000 € vuonna 2021 ja -218 000 € vuositasolla

A-junat sunnuntaisin -10 000 € vuonna 2021 ja -21 000 € vuositasolla

L-junien yöliikenne ma-pe -25 000 € vuonna 2021 ja -52 000 € vuositasolla

Kesäliikenteessä ajetaan kesästä 2021 alkaen lisäksi harvennetuilla vuoroväleillä seuraavasti:

- A-junat ma-pe (klo 6-9.30 ja 14.30-18.30) 20 min vuorovälillä
- I-junat lauantaisin (klo 10-18) 15 min vuorovälillä
- P-junat lauantaisin (klo 10-19) 15 min vuorovälillä
- K-junat lauantaisin (klo 10-18) 15 min vuorovälillä

Riittävän kapasiteetin varmistamiseksi liikennöidään ruuhka-ajan A-junat sekä I-, P ja K-junat lauantaisin kahdella junayksiköllä.

Kesäliikenteen supistusten kustannusvaikutus:

A-junat ma-pe -38 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

I-, P- ja K-junat lauantaisin -37 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Kesällä 2021 myös K-junat liikennöidään ma-pe läpi päivän 20 minuutin vuorovälillä. Liikennettä on harvennettava Keravan uuden asetinlaitteen käyttöönottoon liittyvien töiden takia, joista aiheutuu kaupunkiradan junille työn aikana yksiraiteisuutta Korson ja Keravan välillä. K-junien 15 minuutin vuoroväliin liikenteen aikana, eli iltaisin klo 18 jälkeen sekä lauantaisin ja sunnuntaisin läpi päivän, joka toinen K-juna ajetaan vain osuudella Helsinki-Hiekkaharju.

Riittävän kapasiteetin varmistamiseksi liikennöidään K-junat kahdella junayksiköllä myös ma-pe päiväliikenteessä.

K-junien kesäliikenteen harvennuksen kustannusvaikutus on noin -250 000 € verrattuna normaaliin liikenteeseen, jossa liikennöitäisiin ma-pe 10 minuutin vuorovälillä läpi päivän ja yhden yksikön junilla keskellä päivää.

A-junan liikennöintiä pidennetään puolella tunnilla noin klo 23 asti. Muutos liittyy Karjaan lähijunaliikenteen päättymiseen kesäliikenteen alusta 2021 alkaen, jolloin nykyinen L-juna Helsingistä noin klo 23 Karjaalle muuttuu Siuntioon päättyväksi X-junaksi, joka ei pysähdy kaikilla Helsingin ja Leppävaaran välisillä välisemilla. Muutos myös vähentää tarvetta liikennöidä yksittäisiä L-junia kahdella junayksiköllä viikonloppuisin ja yhtenäistää rantaradan suunnan tarjontaa suhteessa muihin ratasuuntiin.

Kustannusmuutos:

+ 9 000 € vuonna 2021 ja + 16 000 € vuositasolla

Varaudutaan pidentämään yksittäisiä E- ja U-junia ruuhka-aikaan kolmen junayksikön pituisiksi, mikäli matkustajamäärät sitä edellyttävät.

Kustannusmuutos:

+ 13 000 € vuonna 2021 ja + 28 000 € vuositasolla

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi käyttöönotettuja sopeutustoimia, joiden periaatteista HSL:n hallitus on päättänyt 29.4.2020 / §81. Nämä sopeutustoimet, eli tarjonnan supistukset, kohdistuvat ruuhka-ajan ulkopuolelle iltaan.

Raitioliikenteessä ei olla valmistauduttu tarjonnan lisäyksiin lähivuosina, mutta useat valmistuvat uudet rataosuudet tuovat kustannuksia tulevana vuosina. Alla kirjatuisissa linjakohtaisissa kustannusmuutoksissa on otettu huomioon 2020 syysliikenteestä alkaen tehdyt supistukset.

Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto

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

Kustannusmuutokset:

+175 000 € vuonna 2021 ja +418 000 € vuositasolla.

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021****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 +175 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

Linjan 6T lakkauttaminen

Linja 6T lakkautetaan Atlantinkadun raitiotien liikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:

-345 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla.

Poikkeusreitit

Vuodelle 2021 alkavaksi on aikataulutettu laajoja raitioliikenteen poikkeusreittejä aiheuttavia katuverkon perusparannustöitä. Näitä ovat Runeberginkatu välillä Töölöntori - Mannerheimintie, Caloniuksenkatu sekä Helsinginkatu välillä Sturenkatu – Fleminginkatu. Työmaiden aiheuttamat poikkeusreitit, niiden laajuus sekä kustannukset selviävät jatkosuunnittelussa. Kustannuksia ei ole voitu ottaa huomioon tässä talousarviossa, sillä poikkeusjärjestelyjen laajuudet eivät ole vielä tiedossa.

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Bussiliikenne

Sopeuttamistoimet koronaepidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi

Bussiliikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi käyttöönotettuja sopeutustoimia, joiden periaatteista HSL:n hallitus on päättänyt 5.5.2020 / §89.

Tehtyjen sopeuttamistoimien kokonaisvaikutus bussiliikenteen operointikustannuksiin on noin -4%. Kustannussäästöt jakautuvat jäsenkunnille eri tasoisine, mutta niitä on pyritty toteuttamaan jokaisen kunnan liikennöinnin osalta.

Säästötoimenpiteitä on kohdennettu kaikkeen liikenteeseen. Säästöjä on pyritty kohdistamaan vähäisen kysynnän ajankohtiin, mutta myös ruuhka-ajan liikennöintiä on vähennetty niillä linjoilla, joilla se on ollut matkustajakapasiteetin puolesta mahdollista. Joitain linjoja ja reittivariantteja on myös lakkautettu kokonaan.

Seuraavia liikennöintisuunnitelmassa 2020-2021 mainittuja liikenteen lisäyksiä ei ole toteutettu:

- Linjan 88 vuorotarjonnan tihentäminen Kruunuvuorenrannassa
- Linjojen 92, 94, 94A, 95, 97(V) ja 98 viikonloppuliikenteen palvelutasoparannus
- Kauklahti-Saunalahti alueen lisätarjonnan järjestäminen
- Linjan 437 Martinlaakso-Perusmäki palvelutason parantaminen
- Linjojen 531 ja 542 sunnuntailiikenteen palvelutason parannus
- Linjan 173Z ruuhka-ajan ulkopuolisen palvelutason parannus
- Linjan 562 sunnuntailiikenteen vuorovälin tihennys
- Linjan 972 vuorovälin tihentäminen ruuhka-aikoina
- Linjan 643K viikonloppuliikenteen aloittaminen Vantaan Ruskeasannan ja Etelä-Tuusulan palvelutason parantamiseksi

Seuraavia Lauttasaaren linjastosuunnitelmassa ja Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa mainittuja lisäyksiä ei ole toteutettu:

- Linjaa 22K Katajaharju-Vattuniemi ei ole perustettu
- Runkolinjan 200 sunnuntailiikenteen vuoroväliä ei ole tihennetty 10 minuuttiin, vuoroväli on sunnuntaisin 15min

Edellä mainittuja palvelutasoparannuksia ei ole budjetoitu toteutettavaksi myöskään TTS2021-2023 suunnittelukaudella, Kruunuvuorenrannan palvelutasoparannuksia lukuun ottamatta.

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

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 tällä hetkellä tiedossa olevaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin noin 5 minuutin vuoroväillä. Poikkeusreitit vaikuttavat runkolinjan kysyntään, 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

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2021:

Helsingin sisäisen liikenne: +731 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +1 600 000 €

Seutu, Espoon suunta: +107 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +296 000 €

Yhteensä: +2 734 000 €

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 + 896 000€ vuonna 2021, + 1 120 000€ vuositasolla

Seutu, poikittaisliikenne +273 000€ vuonna 2021, + 340 000€ vuositasolla

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen terminaalin ja vesieritystyömaan rakentamisen aiheuttamat viivästykset

Varaudutaan bussiliikenteen viivästyksiin terminaalialueella rakentamisen aiheuttamista järjestelyistä johtuen.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 200 000 € vuositasolla

Metron siltatyömaiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

- 175 000 € metron liikennöintikorvaukset

+ 770 000€ korvaava bussiliikenne idän suuntaan

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon 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 €

Helsingin sisäiset linjat

Linja 69

Syksystä 2021 alkaen varaudutaan lisäämään linjalle 69 yksi ruuhka-auto Malmin lentokentän ympäristön kasvavien asuinalueiden tuoman lisäkysynnän takia.

+ 38 000 € vuonna 2021 ja 84 000 € vuositasolla

Linjat 90 ja 96

Syksystä 2020 alkaen linjojen iltaliikenne ma-su noin kello 21 alkaen harvenee 20 minuutista 30 minuuttiin.

- 75 000€ vuositasolla

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

Kaikkien linjojen iltaliikenne harvenee noin klo 21 alkaen ma-su 20 minuutista 30 minuuttiin 8/2020 alkaen. Lisäksi linjan 94A ruuhka-ajan vuoroväli harvenee 10 minuutista 15 minuuttiin 8/2020 alkaen.

- 2 ap/arki

- 190 000€ vuositasolla

Linjat 603, 701 ja 702

Uuden liikennöintisopimuksen alkaessa vähennetään Koillis- ja Pohjois-Helsingin lähibussien liikennettä siten, että kullakin linjalla ajetaan arkisin päiväsaikaan yhdellä autolla 3–4 lähtöä suuntaansa.

- 150 000 € vuonna 2021 ja 390 000 € vuositasolla

Linjat 811 ja 812

Linjan 811 osalta liikennöidään säästösyistä ja vähäisten matkustajamäärien vuoksi pelkkää B-varianttia 8/2020 alkaen. Linjan 812 osalta siirrytään pelkän B-variantin liikennöintiin 3/2021 alkaen Myllypuron monipuolisen palvelukeskuksen siirtyessä Herttoniemen väistötiloista takaisin Myllypuroon.

- 2 ap /arki 3/2021 alkaen

- 200 000€ vuositasolla

LIITE 4:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021****Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma ja Haagan linjastosuunnitelma**

Toteutetaan HSL:n hallituksen hyväksymien Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman (§ 48, 16.4.2019) ja Haagan linjastosuunnitelman (§ 134, 17.12.2019) mukaiset linjastomuutokset syksystä 2021 alkaen.

Kokonaisuutena muutos on kustannusneutraali jakautuen linjaryhmittäin seuraavasti:

- Helsingin sisäinen liikenne: - 1 milj. € vuonna 2021 ja - 2,6 milj. € vuositasolla
- Poikittaiset seutulinjat: + 1,2 milj. € vuonna 2021 ja + 3,1 milj. € vuositasolla
- Espoon suunnan seutulinjat: - 200 000 € vuonna 2021 ja - 500 000 € vuositasolla

Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne**Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti****Linja 118B Tapiola-Suurpelto**

Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskuksen vuoden 2021 syysliikenteen alussa, kun Kuurinniitty-Suurpelto –joukkoliikenneyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikenneyhteyden kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki / la / su

+230 000 € 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

-150 000€ 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:

-50 000 € vuonna 2021 ja -140 000 € vuositasolla

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne**Lahdenväylän linjastosuunnitelma**

Toteutetaan HSL:n hallituksen hyväksymän Lahdenväylän linjastosuunnitelman (13.2.2018) mukaiset linjastomuutokset syksystä 2021 alkaen. Suunnitelman mukaisesti perustetaan myös uusi runkolinja 570 nykyisen linjan 562 tilalle ja jatketaan linjan pääte pysäkki Lentoasemalle.

Muutos on kustannusneutraali.

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021****Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne**

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kirkkonummen sisäiset linjat ja Kirkkonummen suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Sipoon sisäiset linjat ja Sipoon suunnan seutuliikenne

Varaudutaan perustamaan syysliikenteen 2021 alusta uuden liikennöintisopimuksen myötä uusi linja Itäkeskuksesta Taasjärvelle. Linja perustetaan vastaamaan Taasjärven kasvavan asuinalueen tarpeita. Linja liikennöi tunnin vuorovälillä. Uusi linja muodostaa yhdessä linjojen 841 ja 842 (lauantaisin myös 843) kanssa 20 minuutin vuorovälin ma-la Söderkullan ja Itäkeskuksen välille.

Jatketaan linjat 993 ja 995 Taasjärvelle koulumatkayhteyksien takia.

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

Kustannusmuutokset:

1 ap / arki ja lauantai

+140 000 € vuonna 2021 ja +300 000 € vuositasolla.

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Muutokset vuonna 2022

Metroliikenne

Metroliiikenteessä jatketaan vuonna 2022 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönottettuja sopeutustoimia.

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan vuonna 2022 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönottettuja sopeutustoimia.

Aiemmin vuodelle 2022 suunniteltuja lisäyksiä, joita ei toteuteta:

- o Kolmansien junayksiköiden lisääminen talviliikenteessä syksystä 2022 alusta alkaen yksittäisiin I-, P- tai K-juniin. Junat ajetaan ruuhka-aikaan edelleen kahdella yksiköllä.

Kustannusvaikutus:

-12 000 € vuonna 2022 ja -25 000 € vuositasolla

Kesäliikenteessä ajetaan myös edelleen A-junat ma-pe ruuhka-aikaan 20 minuutin vuorovälillä sekä I-, P- ja K-junat lauantaisin 15 minuutin vuoroväleillä. K-junien kesäliikenteen vuoroväli ma-pe palauteaan kuitenkin 10 minuutin vuorovälille.

Järvenpään kaupungista on tulossa HSL:n jäsenkunta 1.1.2022 alkaen. Päätökseen sisältyy ehto, että HSL:n perussopimukseen liitytään, mikäli jäsenyys tuo merkittävän parannuksen Järvenpään ja Helsingin välisen junaliikenteen tarjontaan. HSL:n tavoitteena on, että ruuhka-aikojen ulkopuolella päiväliiikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuoroväliä tihennetään siten, että junilla olisi syysliikenteen alusta 2022 alkaen noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin vuorovälän sijaan, mikäli Järvenpää liittyy jäseneksi. Ruuhka-aikoina Järvenpään junaliikenteen vuoroväli on ruuhkasuuntaan jo ennestään keskimäärin 15 minuuttia. Järvenpään perustarjonta muodostuu liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteestä, johon kuuluvat VR:n liikennöimät Riihimäen suunnan D- ja R-junat, joita tarvittavin osin täydennettäisiin HSL:n tilaamalla junaliikenteellä Järvenpäähän.

Kustannusvaikutus:

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

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä jatketaan vuonna 2022 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönottettuja sopeutustoimia.

Ilmalan raitiotie ja Jätkäsaaren linjaston täydentyminen

Varaudutaan Ilmalan raitiotien käyttöönottoon. Muutos koskee linjaa 9, jonka reitti pitenee Pasilan asemalta Ilmalantorille. Samalla linja 9 jatketaan Länsiterminaali T2:lta uudelle kääntöpaikalle Bunkkerin edustalle.

Kustannusmuutokset:

+460 000 € vuonna 2022 ja +1 100 000 € vuosittain

LIITE 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Jätkäsaaren linjaston täydentyminen linja 8

Bunkkerin edustan kääntöpaikka otetaan käyttöön. Linja 8 jatketaan Saukonpaadesta Atlantinkadun rataa pitkin Länsiterminaalille ja Bunkkerin edustalle.

Kustannusmuutokset:

+ 255 000 € vuonna 2022 ja + 590 000 € 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 päätepysäkki siirtyy Pasilan asemalta Messukeskukselle.

Kustannusmuutokset:

+490 000 € vuonna 2022 ja +1 110 000 € vuosittain

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Bussiliikenne

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreiteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun tällä hetkellä tiedossa olevaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin noin 5 minuutin vuorovälillä. Poikkeusreitit vaikuttavat runkolinjan kysyntään, 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 rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2022:

Helsingin sisäisen liikenne: +760 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +1 950 000 €

Seutu, Espoon suunta: +70 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +280 000 €

Yhteensä: +3 060 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreiteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan väliaikainen

LIITE 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

bussiterminaali siirretään junaradan pohjoispuolelle läkkitorille. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 113, 202, 502 ja 543.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+3 ap / arki, la ja su

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

Itäkeskuksen terminaalien rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaalien 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 Koirasaarentien katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:
+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:
+ 700 000 € vuonna 2022

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 €

LIITE 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Helsingin sisäiset linjat

Linja 75 Rautatientori – Jakomäki – Puistolan asema

Linja 77 Rautatientori – Tattariharju – Jakomäki

Palautetaan linjoille 75 ja 77 syksyllä 2020 koronaepidemian aiheuttamien sopeuttamistoimien takia karsittua liikennettä Malmin lentoaseman ympäristön asuinrakentamisen takia.

+ 63 000 € vuonna 2022 ja 138 000 € vuositasolla

Linja 79 Herttoniemi – Puistola

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

+ 21 000 € vuonna 2021 ja 55 000 € vuositasolla

Kruunuvuorenrannan alueen kasvu

Varaudutaan lisäämään bussiliikenteen tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki

+ 300 000 € vuonna 2022

Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne

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

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman käyttöönotto

Toteutetaan HSL:n hallituksen hyväksymän Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman (§ 35, 24.3.2020) mukaiset linjastomuutokset syksystä 2022 alkaen.

Suunnitelman mukaisesti perustetaan samalla uudet runkolinjat 300, 400, 520, 530. Runkolinjojen perustaminen ja linjastosuunnitelman käyttöönotto edellyttää Vantaan Luhtitien jatkeen sekä Espoon Lintulaaksontien jatkeen valmistumista elokuuhun 2022 mennessä.

Kustannukset jakautuvat linjaryhmittäin seuraavasti:

Vantaan suunnan seutuliikenne +680 000 vuonna 2022 ja +1 700 000€ vuositasolla

Espoon suunnan seutuliikenne -1 400 000€ vuonna 2022 ja -3 500 000€ vuositasolla

Poikittainen seutuliikenne +4 000 000€ vuonna 2022 ja 10 000 000€ vuositasolla

Espoon sisäinen liikenne -1 840 000€ vuonna 2022 ja -4 600 000€ vuositasolla

**LIITE 5:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022****Kivistön alueen rakentuminen**

Varaudutaan Kivistön alueen asukasmäärän kasvuun ja Kivistön linjastosuunnitelman mukaisen liikenteen käyttöönottoon lisäämällä alueen liikennöintiin yksi auto arkena ja viikonloppuna.

+ 1 ap / arki, la, su
+ 130 000€ vuonna 2022 ja +340 000€ 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

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2022 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki, la, su
+108 000 € vuonna 2022 ja +280 000 € vuositasolla

Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Sipoon sisäiset linjat ja Sipoon suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kirkkonummen sisäiset linjat ja Kirkkonummen suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

LIITE 6: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023

Muutokset vuonna 2023

Metroliikenne

Metroliiikenteessä jatketaan vuonna 2023 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Metron jatke Kivenlahteen

Varaudutaan metroverkon Kivenlahden jatkeen avautumiseen vuoden 2023 aikana, Matinkylään päättyvät vuorot jatketaan Kivenlahteen.

Kustannusmuutokset:
+ 2 500 000 € vuonna 2023

Lähijunaliikenne

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan vuonna 2023 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Raitioliikenne

Raitioliiikenteessä jatketaan vuonna 2023 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Melkinlaiturin kääntöpaikan käyttöönotto

Varaudutaan linjan 7 jatkeeseen Jätkäsaarella osuudella Länsiterminaali – Melkinlaituri.

Kustannusmuutokset:
+145 000 € vuonna 2023 ja +350 000 € vuosittain

Hernesaaren raitiotien 2. vaiheen käyttöönotto

Varaudutaan Hernesaaren raitioliiikenteen 2. vaiheen liikenteen aloittamiseen osuudella Eiranranta - Hernesaari. Muutos koskee linjaa 6.

Kustannusmuutokset:
+200 000 € vuonna 2023 ja +475 000 € vuosittain

Varautuminen Raide-Jokerin käyttöönottoon

Varaudutaan Raide-Jokerin käyttöönottoon liittyviin toimenpiteisiin.

Kustannusmuutokset: tarkentuu suunnittelun edetessä.

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 6: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023

Bussiliikenne

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun tällä hetkellä tiedossa olevaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtainen kustannus runkolinjalle 550 palvelutason säilyttämiseksi. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin suunnilleen samalla vuorovälillä kuin ennen rakentamisen aloittamista. Vuoden 2023 poikkeusreitit Maaherrantiellä ja Otaniemessä saattavat vaikuttaa runkolinjan kysyntään, 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 rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2023:

Seutu, poikittaisliikenne: +780 000 €

Yhteensä: +780 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan väliaikainen bussiterminaalit siirretään junaradan pohjoispuolelle läkkitorille. Rakentamisen aikaisten järjestelyjen vaikutukset seuraaviin linjoihin: 113, 202, 502 ja 543.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / arki, la ja su

Espoon sisäinen +540 000 €

Seutu, poikittaisliikenne +290 000 €

Itäkeskuksen terminaalien rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaalien 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€

LIITE 6:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023****Laajasalon Koirasaarentien katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt**

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuonna 2023

Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 800 000 € vuonna 2023

Linnanrakentajankadun katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen viivästyksiin Linnanrakentajankadun työmaiden aiheuttamien järjestelyjen vuoksi.

Työmaan bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 800 000 € vuonna 2023

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 €

Metroliiikenne: +70 000 €

Junaliiikenne: +20 000 €

Helsingin sisäiset linjat**Kruunuvuorenrannan alueen kasvu**

Varaudutaan lisäämään bussiliikenteen tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki

+ 300 000 € vuonna 2023

**LIITE 6:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023****Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne****Metron jatke Kivenlahteen – vaikutukset bussiliikenteeseen**

Varaudutaan metroverkon Kivenlahden jatkeen avautumiseen vuoden 2023 alusta. Kivenlahden metron valmistuminen vaikuttaa olennaisesti länsimetron vaikutusalueen bussilinjastoon. Metron valmistuttua alueella otetaan käyttöön päivitetty liityntälinjastosuunnitelma. Linjastosuunnitelma valmistuu vuoden 2020 aikana, jonka jälkeen myös kustannusvaikutukset täsmentyvät.

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Sipoon sisäiset linjat ja Sipoon suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kirkkonummen sisäiset linjat ja Kirkkonummen suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kuntaosuudet 2021, skenaario 1 (punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2021)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- Ilman ymp.bonusta	290,7	106,9	2,2	88,4	10,2	11,1	5,3	6,8	0,8	522,378
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	292,2	107,6	2,2	89,1	10,2	11,1	5,3	6,8	0,8	525,378
%jakautuma	55,6 %	20,5 %	0,4 %	17,0 %	1,9 %	2,1 %	1,0 %	1,3 %	0,2 %	0,000
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,1	-1,8	0,0	-1,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-10,001
Henkilöstökulut	15,2	4,3	0,1	3,6	0,4	0,5	0,2	0,2	0,0	24,485
Palvelujen ostot	23,2	6,3	0,2	4,8	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	35,809
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,8	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,258
Muut toimintakulut	4,3	1,2	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,052
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,142
Poistot	11,7	3,6	0,1	2,7	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	18,722
Yhteensä	49,3	13,9	0,3	10,8	1,0	1,2	0,4	0,5	0,1	77,467
%jakautuma	63,7 %	17,9 %	0,4 %	13,9 %	1,3 %	1,5 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,000
Infrakustannukset										
	76,2	46,5	0,3	14,5	0,9	1,7	0,3	0,4	0,1	140,820
Yhteensä	76,2	46,5	0,3	14,5	0,9	1,7	0,3	0,4	0,1	140,820
%jakautuma	54,1 %	33,0 %	0,2 %	10,3 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	0,000
Kustannukset yhteensä										
	416,2	167,2	2,9	113,7	12,1	13,9	6,0	7,7	1,0	740,666
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	417,7	168,0	2,9	114,4	12,1	13,9	6,0	7,7	1,0	743,666
%jakautuma	56,2 %	22,6 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	1,9 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	0,000
B. Lipputulot kunnittain										
	202,5	63,6	1,7	54,4	8,5	7,2	2,5	4,0	0,5	344,772
Yhteensä	202,5	63,6	1,7	54,4	8,5	7,2	2,5	4,0	0,5	344,772
%jakautuma	58,7 %	18,4 %	0,5 %	15,8 %	2,5 %	2,1 %	0,7 %	1,2 %	0,2 %	0,000
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	213,7	103,6	1,2	59,3	3,5	6,8	3,5	3,7	0,4	395,894
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	215,2	104,4	1,2	60,0	3,6	6,8	3,5	3,7	0,4	398,894
%jakautuma	53,9 %	26,2 %	0,3 %	15,1 %	0,9 %	1,7 %	0,9 %	0,9 %	0,1 %	0,000
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	-4,0	-5,5	-0,1	-4,6	0,3	-0,6	-0,2	0,0	0,0	-14,747
- ed. vuosien yli-/alijäämä	2,4	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,810
- suurten kaupunkiseut. tuki	-1,6	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	-9,937
Yhteensä	-1,6	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	-9,937
%jakautuma	16,5 %	44,3 %	0,5 %	37,8 %	-4,0 %	4,8 %	1,7 %	-1,3 %	-0,2 %	0,000
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	216,8	108,8	1,3	63,8	3,2	7,2	3,7	3,6	0,4	408,831
- Yhteensä	216,836	108,796	1,284	63,798	3,151	7,249	3,696	3,594	0,427	408,831
%jakautuma	53,0 %	26,6 %	0,3 %	15,6 %	0,8 %	1,8 %	0,9 %	0,9 %	0,1 %	0,000
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	51,9 %	64,8 %	44,3 %	55,8 %	26,1 %	52,0 %	61,4 %	46,6 %	44,0 %	0,000

Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -10 %)	215,200	104,393	1,236	60,045	3,552	6,772	3,528	3,723	0,444	398,893
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	373,369
Erotus	7,868	5,091	0,181	9,633	0,836	0,473	0,631	0,772	0,039	25,524

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -10 %)	-1,635	-4,404	-0,047	-3,752	0,400	-0,478	-0,168	0,130	0,017	-9,937
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -10 %)	216,836	108,796	1,284	63,798	3,151	7,249	3,696	3,594	0,427	408,831
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	345,310
Erotus	24,594	15,559	0,438	17,113	1,831	1,411	1,000	1,496	0,077	63,520

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -10 %)	212,834	103,344	1,202	59,200	3,418	6,628	3,451	3,584	0,422	394,084
Subventio% kunnittain	51,0 %	61,5 %	41,5 %	51,7 %	28,3 %	47,6 %	57,4 %	46,5 %	43,5 %	53 %

Kuntaosuudet 2021, skenaario 2 (punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2021)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- Ilman ymp.bonusta	290,7	106,9	2,2	88,4	10,2	11,1	5,3	6,8	0,8	522,378
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	292,2	107,6	2,2	89,1	10,2	11,1	5,3	6,8	0,8	525,378
%jakautuma	55,6 %	20,5 %	0,4 %	17,0 %	1,9 %	2,1 %	1,0 %	1,3 %	0,2 %	0,000
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,1	-1,8	0,0	-1,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-10,001
Henkilöstökulut	15,2	4,3	0,1	3,6	0,4	0,5	0,2	0,2	0,0	24,485
Palvelujen ostot	23,2	6,3	0,2	4,8	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	35,809
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,8	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,258
Muut toimintakulut	4,3	1,2	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,052
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,142
Poistot	11,7	3,6	0,1	2,7	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	18,722
Yhteensä	49,3	13,9	0,3	10,8	1,0	1,2	0,4	0,5	0,1	77,467
%jakautuma	63,7 %	17,9 %	0,4 %	13,9 %	1,3 %	1,5 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,000
Infrakustannukset										
	76,2	46,5	0,3	14,5	0,9	1,7	0,3	0,4	0,1	140,820
Yhteensä	76,2	46,5	0,3	14,5	0,9	1,7	0,3	0,4	0,1	140,820
%jakautuma	54,1 %	33,0 %	0,2 %	10,3 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	0,000
Kustannukset yhteensä										
	416,2	167,2	2,9	113,7	12,1	13,9	6,0	7,7	1,0	740,666
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	417,7	168,0	2,9	114,4	12,1	13,9	6,0	7,7	1,0	743,666
%jakautuma	56,2 %	22,6 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	1,9 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	0,000
B. Lipputulot kunnittain										
	179,8	56,5	1,5	48,6	7,6	6,4	2,2	3,5	0,5	306,474
Yhteensä	179,8	56,5	1,5	48,6	7,6	6,4	2,2	3,5	0,5	306,474
%jakautuma	58,7 %	18,4 %	0,5 %	15,9 %	2,5 %	2,1 %	0,7 %	1,2 %	0,2 %	0,000
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	236,4	110,8	1,4	65,1	4,5	7,5	3,8	4,2	0,5	434,192
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	237,9	111,5	1,4	65,8	4,5	7,6	3,8	4,2	0,5	437,192
%jakautuma	54,4 %	25,5 %	0,3 %	15,1 %	1,0 %	1,7 %	0,9 %	1,0 %	0,1 %	0,000
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	-4,0	-5,5	-0,1	-4,6	0,3	-0,6	-0,2	0,0	0,0	-14,747
- ed. vuosien yli-/alijäämä	-4,0	-5,5	-0,1	-4,6	0,3	-0,6	-0,2	0,0	0,0	-14,747
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,4	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,810
Yhteensä	-1,6	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	-9,937
%jakautuma	16,5 %	44,3 %	0,5 %	37,8 %	-4,0 %	4,8 %	1,7 %	-1,3 %	-0,2 %	0,000
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
- Yhteensä	239,5	115,9	1,5	69,6	4,1	8,0	4,0	4,0	0,5	447,128
Yhteensä	239,521	115,928	1,470	69,583	4,112	8,036	3,958	4,038	0,482	447,128
%jakautuma	53,6 %	25,9 %	0,3 %	15,6 %	0,9 %	1,8 %	0,9 %	0,9 %	0,1 %	0,000
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	57,3 %	69,0 %	50,7 %	60,8 %	34,1 %	57,7 %	65,8 %	52,4 %	49,7 %	0,000

Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -20 %)	237,885	111,525	1,423	65,830	4,512	7,559	3,790	4,167	0,499	437,190
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	373,369
Erotus	30,553	12,223	0,368	15,418	1,796	1,260	0,893	1,216	0,094	63,821

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -20 %)	-1,635	-4,404	-0,047	-3,752	0,400	-0,478	-0,168	0,130	0,017	-9,937
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -20 %)	239,521	115,928	1,470	69,583	4,112	8,036	3,958	4,038	0,482	447,128
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	345,310
Erotus	47,280	22,691	0,624	22,898	2,792	2,199	1,262	1,940	0,132	101,818

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -20 %)	235,519	110,476	1,388	64,985	4,379	7,416	3,713	4,029	0,478	432,382
Subventio% kunnittain	56,4 %	65,8 %	47,9 %	56,8 %	36,3 %	53,2 %	61,7 %	52,3 %	49,2 %	58 %

Kuntaosuudet 2021, skenaario 3 (punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2021)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- Ilman ymp.bonusta	290,7	106,9	2,2	88,4	10,2	11,1	5,3	6,8	0,8	522,378
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	292,2	107,6	2,2	89,1	10,2	11,1	5,3	6,8	0,8	525,378
%-jakautuma	55,6 %	20,5 %	0,4 %	17,0 %	1,9 %	2,1 %	1,0 %	1,3 %	0,2 %	0,000
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,1	-1,8	0,0	-1,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-10,001
Henkilöstökulut	15,2	4,3	0,1	3,6	0,4	0,5	0,2	0,2	0,0	24,485
Palvelujen ostot	23,2	6,3	0,2	4,8	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	35,809
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,8	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,258
Muut toimintakulut	4,3	1,2	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	7,052
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,142
Poistot	11,7	3,6	0,1	2,7	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	18,722
Yhteensä	49,3	13,9	0,3	10,8	1,0	1,2	0,4	0,5	0,1	77,467
%-jakautuma	63,7 %	17,9 %	0,4 %	13,9 %	1,3 %	1,5 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,000
Infrakustannukset										
	76,2	46,5	0,3	14,5	0,9	1,7	0,3	0,4	0,1	140,820
Yhteensä	76,2	46,5	0,3	14,5	0,9	1,7	0,3	0,4	0,1	140,820
%-jakautuma	54,1 %	33,0 %	0,2 %	10,3 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	0,000
Kustannukset yhteensä										
	416,2	167,2	2,9	113,7	12,1	13,9	6,0	7,7	1,0	740,666
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	417,7	168,0	2,9	114,4	12,1	13,9	6,0	7,7	1,0	743,666
%-jakautuma	56,2 %	22,6 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	1,9 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	0,000
B. Lipputulot kunnittain										
	157,1	49,3	1,3	42,8	6,6	5,6	2,0	3,1	0,4	268,190
Yhteensä	157,1	49,3	1,3	42,8	6,6	5,6	2,0	3,1	0,4	268,190
%-jakautuma	58,6 %	18,4 %	0,5 %	16,0 %	2,5 %	2,1 %	0,7 %	1,2 %	0,2 %	0,000
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	259,1	117,9	1,6	70,9	5,5	8,3	4,0	4,6	0,6	472,476
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,000
Yhteensä	260,6	118,7	1,6	71,6	5,5	8,3	4,1	4,6	0,6	475,476
%-jakautuma	54,8 %	25,0 %	0,3 %	15,1 %	1,2 %	1,8 %	0,9 %	1,0 %	0,1 %	0,000
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
- ed. vuosien yli-/alijäämä	-4,0	-5,5	-0,1	-4,6	0,3	-0,6	-0,2	0,0	0,0	-14,747
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,4	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,810
Yhteensä	-1,6	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	-9,937
%-jakautuma	16,5 %	44,3 %	0,5 %	37,8 %	-4,0 %	4,8 %	1,7 %	-1,3 %	-0,2 %	0,000
D. Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
- Yhteensä	262,2	123,1	1,7	75,4	5,1	8,8	4,2	4,5	0,5	485,413
Yhteensä	262,198	123,058	1,657	75,365	5,072	8,823	4,220	4,482	0,538	485,413
%-jakautuma	54,0 %	25,4 %	0,3 %	15,5 %	1,0 %	1,8 %	0,9 %	0,9 %	0,1 %	0,000
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	62,8 %	73,3 %	57,1 %	65,9 %	42,0 %	63,3 %	70,1 %	58,2 %	55,4 %	0,000

Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -30 %)	260,563	118,654	1,609	71,613	5,473	8,346	4,052	4,611	0,555	475,476
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	373,369
Erotus	53,231	19,352	0,554	21,201	2,757	2,047	1,155	1,660	0,150	102,107

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -30 %)	-1,635	-4,404	-0,047	-3,752	0,400	-0,478	-0,168	0,130	0,017	-9,937
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059

Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -30 %)	262,198	123,058	1,657	75,365	5,072	8,823	4,220	4,482	0,538	485,413
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	345,310
Erotus	69,957	29,821	0,811	28,681	3,753	2,986	1,524	2,384	0,187	140,102

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TAE (Lipputulot -30 %)	258,197	117,606	1,575	70,767	5,339	8,203	3,974	4,472	0,533	470,666
Subventio% kunnittain	61,8 %	70,0 %	54,3 %	61,8 %	44,2 %	58,9 %	66,1 %	58,0 %	54,9 %	63 %

Kuntaosuudet 2022

A. Kustannukset kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Operointikustannukset											
- Ilman ymp.bonusta	295,8	105,1	2,1	85,9	9,6	10,5	5,4	5,7	0,7	7,7	528,5
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Yhteensä	297,3	105,8	2,1	86,6	9,6	10,5	5,4	5,7	0,7	7,7	531,5
%-jakautuma	55,9 %	19,9 %	0,4 %	16,3 %	1,8 %	2,0 %	1,0 %	1,1 %	0,1 %	1,5 %	100,0 %
Muut kustannukset											
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,8	-1,7	0,0	-1,5	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-9,6
Henkilöstökulut	15,4	4,3	0,1	3,6	0,4	0,5	0,2	0,2	0,0	0,0	24,7
Palvelujen ostot	22,5	6,1	0,1	4,7	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	0,6	35,4
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,7	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Muut toimintakulut	4,3	1,2	0,0	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	7,0
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Poistot	12,2	3,7	0,1	2,8	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	0,0	19,4
Yhteensä	49,4	13,9	0,3	10,8	1,0	1,2	0,4	0,5	0,1	0,6	78,2
%-jakautuma	63,1 %	17,8 %	0,4 %	13,8 %	1,3 %	1,5 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,8 %	100,0 %
Infrakustannukset											
	84,9	52,0	0,4	14,3	0,9	1,9	0,3	0,4	0,1	0,7	156,0
Yhteensä	84,9	52,0	0,4	14,3	0,9	1,9	0,3	0,4	0,1	0,7	155,953622
%-jakautuma	54,5 %	33,4 %	0,2 %	9,1 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä											
	430,1	171,0	2,8	111,0	11,5	13,6	6,2	6,6	0,9	9,0	762,7
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Yhteensä	431,6	171,7	2,8	111,7	11,5	13,6	6,2	6,6	0,9	9,0	765,68
%-jakautuma	56,4 %	22,4 %	0,4 %	14,6 %	1,5 %	1,8 %	0,8 %	0,9 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
	225,2	70,7	1,8	60,2	9,5	7,9	2,7	4,4	0,6	6,8	389,8
Yhteensä	225,2	70,7	1,8	60,2	9,5	7,9	2,7	4,4	0,6	6,8	389,848730
%-jakautuma	57,8 %	18,1 %	0,5 %	15,4 %	2,4 %	2,0 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	1,7 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
	205,0	100,3	0,9	50,8	2,0	5,7	3,4	2,2	0,3	2,2	372,8
- Ympäristöbonus	1,5	0,8	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Yhteensä	206,5	101,0	0,9	51,5	2,0	5,7	3,4	2,2	0,3	2,2	375,8
%-jakautuma	54,9 %	26,9 %	0,3 %	13,7 %	0,5 %	1,5 %	0,9 %	0,6 %	0,1 %	0,6 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	-4,0	-5,5	-0,1	-4,6	0,3	-0,6	-0,2	0,0	0,0	0,0	-14,7
- ed. vuosien yli-/alijäämä	2,3	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	4,8
- suurten kaupunkiseut. tuki	-1,7	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	0,2	-9,9
Yhteensä	-1,7	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	0,2	-9,9
%-jakautuma	17,2 %	44,6 %	0,5 %	38,0 %	-4,0 %	4,8 %	1,7 %	-1,3 %	-0,2 %	-1,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
- Yhteensä	208,2	105,5	1,0	55,3	1,6	6,2	3,6	2,1	0,3	2,1	385,8
Yhteensä	208,194	105,468	0,989	55,325	1,614	6,167	3,576	2,091	0,263	2,080	385,768
%-jakautuma	54,0 %	27,3 %	0,3 %	14,3 %	0,4 %	1,6 %	0,9 %	0,5 %	0,1 %	0,5 %	100,0 %
Subventio% kunnittain											
- Yhteensä	48,2 %	61,4 %	35,5 %	49,5 %	14,1 %	45,2 %	58,1 %	31,5 %	30,5 %	23,0 %	50,4 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	206,486	101,033	0,942	51,547	2,010	5,685	3,405	2,215	0,281	2,230	375,834
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	0,000	373,369
Erotus	-0,846	1,731	-0,113	1,135	-0,706	-0,614	0,508	-0,736	-0,124	2,230	2,465

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	-1,709	-4,436	-0,048	-3,779	0,396	-0,482	-0,171	0,125	0,017	0,150	-9,937
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	0,000	28,059

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	208,194	105,468	0,989	55,325	1,614	6,167	3,576	2,091	0,263	2,080	385,768
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	0,000	345,310
Erotus	15,953	12,231	0,144	8,640	0,295	0,329	0,881	-0,007	-0,087	2,080	40,458

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	204,193	100,016	0,907	50,727	1,881	5,546	3,331	2,081	0,258	2,080	371,022
Subventio% kunnittain	47,3 %	58,2 %	32,5 %	45,4 %	16,4 %	40,7 %	54,1 %	31,3 %	30,0 %	23,0 %	48,5 %

Kuntaosuudet 2023

A. Kustannukset kunnittain											
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
- Ilman ymp.bonusta	308,9	108,3	2,3	89,7	9,6	10,9	5,5	5,8	0,7	7,7	549,3
- Ympäristöbonus	1,5	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Yhteensä	310,4	109,0	2,3	90,4	9,7	10,9	5,5	5,8	0,7	7,7	552,3
%jakautuma	56,2 %	19,7 %	0,4 %	16,4 %	1,7 %	2,0 %	1,0 %	1,0 %	0,1 %	1,4 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,8	-1,7	0,0	-1,5	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-9,6
Henkilöstökulut	15,5	4,5	0,1	3,7	0,4	0,5	0,2	0,2	0,0	0,0	25,0
Palvelujen ostot	22,2	6,3	0,1	4,6	0,4	0,5	0,2	0,2	0,0	0,6	35,2
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,7	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1
Muut toimintakulut	4,7	1,4	0,0	1,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	7,8
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Poistot	10,6	3,1	0,1	2,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	16,8
Yhteensä	48,0	13,8	0,3	10,6	1,0	1,2	0,4	0,5	0,1	0,6	76,5
%jakautuma	62,8 %	18,0 %	0,4 %	13,8 %	1,3 %	1,5 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,8 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	89,7	90,5	0,5	14,9	1,0	3,1	0,3	0,4	0,2	0,7	201,3
Yhteensä	89,7	90,5	0,5	14,9	1,0	3,1	0,3	0,4	0,2	0,7	201,3
%jakautuma	44,6 %	44,9 %	0,3 %	7,4 %	0,5 %	1,5 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	446,7	212,5	3,1	115,2	11,6	15,1	6,2	6,7	1,0	9,1	827,1
- Ympäristöbonus	1,5	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Yhteensä	448,2	213,2	3,1	115,9	11,6	15,1	6,2	6,7	1,0	9,1	830,1
%jakautuma	54,0 %	25,7 %	0,4 %	14,0 %	1,4 %	1,8 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	1,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	227,8	73,3	1,9	60,5	9,5	8,0	2,8	4,4	0,6	6,9	395,7
Yhteensä	227,8	73,3	1,9	60,5	9,5	8,0	2,8	4,4	0,6	6,9	395,7
%jakautuma	57,6 %	18,5 %	0,5 %	15,3 %	2,4 %	2,0 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	1,7 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
	218,9	139,3	1,2	54,6	2,1	7,1	3,5	2,2	0,4	2,2	431,4
- Ympäristöbonus	1,5	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Yhteensä	220,4	140,0	1,2	55,3	2,1	7,1	3,5	2,2	0,4	2,2	434,4
%jakautuma	50,7 %	32,2 %	0,3 %	12,7 %	0,5 %	1,6 %	0,8 %	0,5 %	0,1 %	0,5 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	-4,0	-5,5	-0,1	-4,6	0,3	-0,6	-0,2	0,0	0,0	0,0	-14,7
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,3	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	4,8
Yhteensä	-1,7	-4,4	0,0	-3,8	0,4	-0,5	-0,2	0,1	0,0	0,2	-9,9
%jakautuma	17,2 %	44,6 %	0,5 %	38,0 %	-4,0 %	4,8 %	1,7 %	-1,3 %	-0,2 %	-1,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
- Yhteensä	222,1	144,4	1,3	59,1	1,7	7,6	3,6	2,1	0,4	2,0	444,4
Yhteensä	222,126	144,432	1,287	59,119	1,679	7,586	3,638	2,123	0,362	2,007	444,359
%jakautuma	50,0 %	32,5 %	0,3 %	13,3 %	0,4 %	1,7 %	0,8 %	0,5 %	0,1 %	0,5 %	100,0 %
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Subventio% kunnittain	49,6 %	67,7 %	41,3 %	51,0 %	14,5 %	50,1 %	58,4 %	31,7 %	37,5 %	22,1 %	53,5 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	220,417	139,998	1,239	55,339	2,074	7,104	3,467	2,247	0,379	2,156	434,420
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	0,000	373,369
Erotus	13,085	40,696	0,184	4,927	-0,642	0,805	0,570	-0,704	-0,026	2,156	61,051

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	-1,709	-4,436	-0,048	-3,779	0,396	-0,482	-0,171	0,125	0,017	0,150	-9,937
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	0,000	28,059

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	222,126	144,432	1,287	59,119	1,679	7,586	3,638	2,123	0,362	2,007	444,359
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	0,000	345,310
Erotus	29,885	51,196	0,441	12,434	0,359	1,748	0,942	0,025	0,012	2,007	99,048

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	218,125	138,981	1,205	54,521	1,945	6,965	3,392	2,113	0,357	2,007	429,612
Subventio% kunnittain	48,7 %	65,2 %	38,7 %	47,1 %	16,8 %	46,0 %	54,4 %	31,6 %	37,0 %	22,1 %	51,8 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset 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 lippulajitukimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitukimuksista 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 jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5.

Metroliiikenne

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitukimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja 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 matkustajakilometriä 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 matkustajakilometriä 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 yksiköiden nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja.

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

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometriä laskennassa käytettyjä kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille on sovittu erikseen. Tällaisia uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaisesti ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta jää sellaisenaan voimaan. Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -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 arvolipputulojen 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.
ENN2020	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2020 = Vuoden 2020 ennuste (osavuositarkastus 1/2020, joka on laadittu huhtikuun tiedoilla).
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.
Käpse	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen - Käpse-työryhmä.
Liipy	Liityntäpysäköinti. Liipy-ryhmä (liityntäpysäköinnin kehittämisen työryhmä).
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen palveluna. Palvelukokonaisuuksissa, jossa liikkumistarpeet on paketoitu kokonaisuuksiksi ja käyttäjä päättää millaisia osia hän haluaa pakettiinsa ostaa.
MAL	MAL = Maankäyttö, asuminen ja liikenne. MAL-verkosto on valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkosto. Verkoston toiminta perustuu valtion ja suurten kaupunkiseutujen kaupunkipolitiikkaan, seudullisen strategisen suunnittelun edistämiseen ja jäsenseutujen vertaisoppimiseen.
MAL 2019	MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään 2019–2050. Suunnitelma on tiekartta siihen, miten seudun liikenteen päästöt saadaan laskuun, asukkaiden arjesta tehdään sujuvaa, ihmiset voivat löytää kodin kohtuullisella hinnalla, hyvien liikenneyhteyksien varresta ja työpaikoille on helppo kulkea.
Matkustuskilometri	Matkustajakilometrit saadaan kertomalla nousut keskimatkatiedoilla.
Matkustajamäärä	Joukkoliikenteen matkustajamäärät tilastoidaan nousuina.
Nousu*)	Matkustajan yksittäinen nousu liikennevälineeseen. Bussiliikenteen osalta tietoja käytetyistä lippulajeista saadaan LIJ-järjestelmästä ja mutta avorahastuksen osalta tiedot kerätään lippulajitutkimuksissa (raitio- ja junaliikenteessä myös matkustajalaskentalaitteista).
NPS	Asiakasuskollisuutta mittaava mittari (Net Promoter Score), jossa selvitetään kuinka todennäköisesti asiakas suosittelee yritystä.

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.
TA2020	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2020 = vuoden 2020 talousarvio.
TAE2021	Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2021 = vuoden 2021 talousarvioehdotus.
TS2022	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2022 = vuoden 2022 taloussuunnitelma.
TP2019	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2019 = vuoden 2019 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle toimintavuodelle.
VAKAVA-projekti	Lähijunakaluston ja varikoiden hankinnan valmisteluprojekti.