



HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE - KUNTAYHTYMÄ SAMKOMMUNEN HELSINGFORSREGIONENS TRAFIK

LIITE BILAGA

YHTYMÄKOKOUS 30. MARRASKUUTA 2021

SAMKOMMUNSSÄMMA 30. NOVEMBER 2021

ÄÄNILUETTELO RÖSTLÄNG

JÄSENKUNTA MEDLEMSKOMMUN	ÄÄNIOUUS RÖSTANDEL	ÄÄNIÄ RÖSTER	VALTUUTETTU EDUSTAJA BEFULLMÄKTIGAT OMBUD
Espoo / Esbo	21,83 %	21,83	Olli Isotalo
Helsinki / Helsingfors	48,99 %	48,99	Sarita Saksanen
Kauniainen / Grankulla	0,76 %	0,76	Christoffer Masar
Kerava / Kervo	2,77 %	2,77	Kirsi Rontu
Kirkkonummi / Kyrkslätt	2,99 %	2,99	Markus Myllyniemi
Sipoo / Sibbo	1,62 %	1,62	Mikael Grannas
Siuntio / Sjundeå	0,46 %	0,46	Marko Linnala
Tuusula / Tusby	2,89 %	2,89	Arto Lindberg
Vantaa / Vanda	17,69 %	17,69	Markus Holm
Yhteensä	100,00 %	100,00	

Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä, perussopimus § 12 Samkommunen Helsingforsregionens trafik, grundavtal § 12

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024

Talousarvio vuodelle 2022
Taloussuunnitelma vuosille 2023-2024

HSL:n hallitus 26.10.2021
Yhtymäkokous 30.11.2021

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

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

Sisällysluettelo

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
1.1	Kuntayhtymän uusi strategia valmistuu joulukuussa 2021	4
2	Yleisperustelut	5
2.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	5
2.2	Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa	6
2.3	HSL-alue.....	8
2.4	Organisaatorakenne ja henkilöstö	8
3	Alustavat strategiset menestystekijät TTS-kaudella 2022-2024	10
3.1	Asiakkuuksista kasvua.....	10
3.2	Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa	15
3.3	Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä	20
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	25
4.1	Talousarvion sitovuus.....	25
4.2	Toimintatulot	25
4.2.1	Lipputulot	26
4.2.2	Kuntaosuudet	26
4.2.3	Muut tulot	28
4.3	Toimintamenot	29
4.3.1	Palvelujen ostomenot.....	29
4.3.2	Henkilöstömenot	34
4.3.3	Muut toimintamenot.....	34
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut.....	35
5	Investoinnit ja poistot	36

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2022-2024

Liite 2: Rahoituslaskelma 2022-2024

Liite 3: Investointihankkeet 2022-2024

Liite 4: Yhteenveto talouden tasapainottamistoimenpiteistä TTS-kaudella

Liite 5: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 6: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024

Liite 7: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

1 Toimitusjohtajan esipuhe

Koronapandemiasta johtuen HSL:n matkustajamäärät ovat noin puolentoista vuoden ajan olleet alle puolet normaaliaikojen määristä. Nyt lokakuun 2021 puolivälissä tilanne on alkanut parantua hieman, mutta matkustajamäärät ovat yhä vain 2/3 normaalitilanteesta. Tilanne on aiheuttanut vakavan taloudellisen alijäämän. Vuoden 2021 tuloksemme tulee toteutetuista säästötoimista huolimatta ja valtion merkittävien ylimääräisten tukien jälkeenkin olemaan arviolta noin 18 miljoonaa euroa tappiollinen. HSL myös velkaantuu ensimmäistä kertaa. Erittäin todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pitkäksi aikaa alhaisemmalle tasolle, mistä johtuen kuntien rahoituksen osuus kasvaa useaksi vuodeksi eteenpäin.

HSL:n uusi hallitus nimettiin 14.9.2021. Syyskauden aikana hallitus määrittelee toimikaudelleen strategian. Strategia tulee painottumaan hyvin vahvasti talouden tervehtyttämiseen ja muuttuneeseen liikumiskäyttäytymiseen. Myös liikenteen päästöjen vähentäminen sekä jäsenkuntien ilmastotavoitteiden tukeminen tulee strategiakaudella olemaan suuressa roolissa. On tärkeää, että HSL:n strategia, toiminta- ja taloussuunnitelma sekä tulokortit muodostavat selkeän kokonaisuuden tukemaan hyvää johtamista, toiminnan kehittämistä, tuloksellisuuden vahvistamista ja talouden tervehtyttämistä.

Liikennejärjestelmän kehittäminen ja suurten infrastruktuurihankkeiden eteneminen ovat lähivuosina tärkeitä. Tulevalla TTS-kaudella valmistuvat läntisen metron toinen vaihe Matinkylästä länteen ja poikittainen pikaraitiotie eli ns. Raide-Jokeri. MAL-sopimuksessa on määritelty myös muita infrastruktuurihankkeita, mm. kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen. Niiden rinnalla on kuntien kanssa yhteistyössä ratkaistava myös muita liikennejärjestelmän toimivuuteen liittyviä kysymyksiä, kuten varikkoinvestoinnit.

Kestävän kulkutapaosuuden kasvattaminen ja vähäpäästöisen liikkumisen lisääminen edellyttävät hyvää yhteistyötä kuntien kanssa. MAL-sopimuksen piirissä olevien maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän ratkaisujen vaikuttavuus kasvaa jatkuvasti. HSL tukee kuntien kanssa tehtävän yhteistyön tiivistymistä ja kokonaisvaltaisten ratkaisujen hyvää rakentamista. Omassa työssämme näemme myös asiakkaiden ja asukkaiden kuulemisen tärkeänä.

Palveluidemme ja liiketoimintamme kehittäminen tukee asiakaskokemuksen parantamista, joukkoliikenteen käytön sujuvuutta ja asiakasmäärien kasvua. Koronapandemia on muuttanut asiakkaidemme liikkumiskäyttäytymistä. Muutokset voivat vähentää pysyvästi joukkoliikenteellä tehtävää työmatkaliikkumista, mikä haastaa perinteisiä toimintatapojamme. Toisaalta kotoa tehtävien matkojen määrä voi kasvaa aikaisemmasta. HSL:n tehtävänä on seurata aktiivisesti kuluttajakäyttäytymisen muutosta, sopeuttaa omaa toimintaamme sen mukaisesti ja tarjota kustannustehokkaasti niitä palveluita, jotka tukevat parhaiten ja kestävästi kuluttajien liikkumistarpeita. Toimintamallien parantamisella tuemme maailman toimivimman kaupunkiseudun kehittymistä.

Myös työnantajilla on nyt iso vastuu Helsingin seudun liikkumisesta. Etätyön lisääntyessä ja toimistotilojen käytön vähetessä yritykset ja julkisen puolen organisaatiot voivat kannustaa työntekijöitään kestäviin liikkumisvalintoihin työssä ja vapaa-ajalla tarjoamalla työntekijöilleen verottomana työsuhteetuna esimerkiksi aina voimassa olevan joukkoliikennelipun. Jäsenkunnillamme on erinomainen tilaisuus toimia tässä esimerkkinä muille työnantajille.

Tiedon merkitys kehitystyössä korostuu yhä enemmän. Siirtyessämme tilipohjaiseen lippujärjestelmään on meidän kyettävä aikaisempaa paremmin hyödyntämään tietoa. Investoidessamme tähän kyvykkyyteen vahvistamme tuottavuuttamme sekä luomme kykyä joustavammin ja tehokkaammin optimoida omaa toimintaamme ja parantaa asiakastarjontaa. Datan ja tiedolla johtamisen merkitys korostuu entisestään. Tämän ja avointen tietorajapintojen avulla tuemme myös ns. MaaS-yritystarjonnan kasvun jatkoa edelleen HSL-alueella.

Vaikeassa tilanteessa hyvä työ ja yhteistyö korostuvat. Tahdon kiittää HSL:n henkilöstöä sitoutuneesta ja erinomaisesta työstä. Yhteistyö jäsenkuntien, muiden viranomaisten, yhteistyökumppaneiden ja sidosryhmien kanssa on ollut erinomaista, mikä on ollut elinehto myös omalle onnistumisellemme. Tästä lausun suuren kiitoksen.

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

1.1 Kuntayhtymän uusi strategia valmistuu joulukuussa 2021

HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia ohjaa HSL:n kaikkea toimintaa ja tavoitteiden laadintaa. Strategian linjauksia toteutetaan toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä talousarviossa. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Strategiaa toteutetaan myös organisaation kehitysprojekteilla sekä vuosittain laadittavilla tulostavoitteilla.

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seurantaan. Hallitukselle raportoidaan kootusti taloudellisten ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumisesta kolme kertaa vuodessa osavuositarkastusten yhteydessä (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteissa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin vuositason toteutumisesta.

HSL:n hallitus laatii toimikaudelleen uuden strategian kuluvan vuoden aikana. Strategisten tavoitteiden ja menestystekijöiden määrittelyssä hyödynnetään alkukesällä 2021 tehtyä toimintaympäristön muutostaasteiden kartoitusta ja analyysiä. Uusi strategia tulee painottumaan vahvasti talouden tervehtämiseen. Myös data ja sen hyödyntäminen toiminnan suunnittelussa ja johtamisessa tulevat olemaan merkittävässä roolissa strategiakaudella. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa HSL:n roolia kuntien ilmastotavoitteiden tukemisessa, kestävä liikunnan lisäämisessä sekä liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Tarkoituksena on, että hallitus hyväksyy omalta osaltaan uuden HSL:n strategian vuosille 2022-2025 joulukuun kokouksessaan ja esittää sitä jäsenkunnille hyväksyttäväksi tammikuussa 2022 pidettävässä ylimääräisessä yhtymäkokouksessa. Strategian valmistumisen jälkeen, tuloskortin hyväksymisen yhteydessä määritellään tarkemmat strategiasta johdetut tulostavoitteet vuodelle 2022.

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. Aluetalouden kehityksellä on keskeinen rooli seudun ja seudun kuntien väestökehityksessä. Helsingin seudulla työpaikkojen, työllisten määrän, työikäisen väestön sekä nettomuuton välillä on vahva keskinäinen riippuvuus. Helsingin kaupungin raportissa esitetään perusvaihtoehtoinen väestöennuste, jossa kahden miljoonan asukkaan raja ylittyy Helsingin seudulla vuonna 2056. Tämä perustuu taloudelliseen skenaarioon, jonka mukaan Helsingin seutu elpyisi hieman hitaammin koronaviruspandemian aiheuttamasta talouden taantumasta ja pitkällä aikavälillä seudun tuotanto sekä työllisyys kasvavat vain hieman nopeammin kuin Suomi keskimäärin.

Koronaviruspandemian vuoksi säädetyt rajoitustoimet pysäyttivät nopeasti sekä Suomen että koko maailman talouskasvun. Nopeasti kasvanut työttömyys, lomautukset ja rajoitukset osuivat suuriin kaupunkeihin suhteellisesti vaikeampana kuin muuhun maahan. Pahimman kriisin jälkeen vuoden 2021 alkupuolella Helsingin seudun tuotannon trendi osoitti jo hieman kasvusuuntaan ja tuotanto kasvoi vuoden 2021 toisella neljänneksellä ennakoarvion mukaan yli 3 % edellisvuodesta. Samaan aikaan koko maan tuotanto kasvoi huomattavasti enemmän, lähes 8 %. Palveluvaltaisella Helsingin seudulla koronapandemia vaikuttaa talouteen voimakkaammin kuin koko maassa.

Valtiovarainministeriö arvioi bruttokansantuotteen kasvavan noin 3 %:n vauhtia vuosina 2021-2022. Talouden elpymisen arvioidaan jatkuvan varsinkin niillä toimialoilla, joita rajoitukset ovat vielä koskeneet. Kasvupyrähdysten jälkeen BKT:n kasvun ennustetaan hidastuvan 1-1,5 prosenttiin. Inflaatio on kiihtynyt erityisesti energian hinnan nousun seurauksena. Raaka-aineiden hintojen arvioidaan asettuvan aiempaa keskimääräistä tasoa korkeammalle lähivuosina. Raakaöljyn hinta on noussut verrattain korkealle ja työllisyyden kasvun myötä palkkatason arvioidaan kiihtyvän lähes neljän prosentin vuosittaiseen kasvuun vuosina 2022–2023. Inflaation kiihtyminen on ollut odotettua ja voi jäädä osittain väliaikaiseksi, kun kysyntä piristyy rajoitusten purkamisen jälkeen nopeammin kuin tarjonta. Kuluttajaindeksillä mitatun inflaation arvioidaan olevan lähivuosina vajaan kahden prosentin tasolla. Merkittäviä korkotason nostoja ei ole näkyvissä, mutta sekä lyhyiden että pitkien korkojen arvioidaan kuitenkin nousevan maltillisesti lähivuosina.

Talouden elpyminen ei poista rakenteellista julkisen talouden epätasapainoa. Julkisen talouden kustannuspaineet ovat korkealla ja tulevaisuudessa tulee katettavaksi myös väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia uusia julkisia menoja. Väestön ikääntymisestä aiheutuvien sosiaali- ja terveydenhuoltomenojen kasvupaine siirtyy sote-uudistuksen myötä hyvinvointialueiden toiminnan pääasiassa rahoittavan valtionhallinnon kannettavaksi. Sote-uudistuksen vaikutukset kuntien käyttötalouden rahoitusrakenteeseen ovat kuitenkin eri alueilla erilaisia. Vahvan veropohjan kunnissa tulopuolen kasvunäkymä ja ennustettavuus heikkenee, kun kunnat menettävät omia verotuloja ja saavat tilalle tulosiirtona muutostasasta.

Talouskehityksen merkittävimmät riskit liittyvät edelleen koronaviruspandemiaan ja sen hallitsemiseksi tehtyjen rajoitustoimien kehitykseen. Epidemiatilanne voi heiketä nopeasti rokotusten etenemisestä huolimatta, jos virusmuunnokset muuttavat merkittävästi taudinkuvaa ja leviämistä.

HSL:n toimintamenoista noin 70 % on joukkoliikenteen operoinnista bussiliikennöitsijöille, HKL:lle ja VR:lle maksettavia liikennöntikorvauksia. Merkittäviä tekijöitä kustannusrakenteessa ovat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset sekä polttoaineiden ja energian hinta. Juna-, metro- ja raitiovai-
nuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa yleinen korkotaso. Kalustokorvauksiin vaikuttavan korkotason odotetaan jatkavan maltillisella tasolla TTS-kaudella. Energian ja raaka-aineiden hintojen palautuminen vuoden takaisesta hintojen laskusta kasvattaa tällä hetkellä operointikustannuksiin vaikuttavia inflaatiolukuja. AKT:n palkkaratkaisu alkuvuodesta 2022 vaikuttaa myös merkittävästi bussiliikenteen tulevaan kustannustasoon. Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024 on laadittu olettamalla, että operointikustannusten kustannustaso nousee bussiliikenteen osalta 2,5 %.

Lähteet: HSL, www.helsinginseudunsuunnat.fi (luettu 13.10.2021), Helsingin kaupunki/kaupunginkanslia/kaupunkitieto: Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2020–2060 – Ennuste alueittain 2020–2036 (24.9.2021), Valtiovarainministeriö *Taloudellinen katsaus syksy 2021* (16.9.2021).

2.2 Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa

Keskeisiä linjauksiamme TTS-kauden suunnittelussa on matkustajamäärien saaminen takaisin kasvurallalle, joukkoliikenteen positiivisen menestystarinan jatkuminen sekä seudun paremman ja puhtaamman tulevaisuuden rakentaminen yhteistyössä omistajiemme ja sidosryhmiemme kanssa. Matkustajamäärät ja lipputulot on saatava liikkumisrajoitusten aiheuttaman romahduksen jälkeen nopeasti kasvuun. Korona-aika on muuttanut ihmisten liikkumista ja se vaikuttaa myös HSL:n palveluihin ja tuotteisiin, joiden on uudistuttava. Pitkän aikavälin tavoitteemme ovat myös yhä tärkeitä ja ne edellyttävät laajaa seudullista yhteistyötä ja yhteistä sitoutumista niihin.

HSL:n talous on kärsinyt merkittävästi koronaviruspandemian aiheuttamasta matkustuksen vähenemisestä ja lipputulopohjan romahduksesta. Matkustajamäärien arvioidaan jäävän vuonna 2021 noin 40 % alle vertailuvuoden 2019 tason. Koronapandemian aikana kertyviä alijäämiä ja lainanottoa joudutaan rahoittamaan pitkään tulevaisuudessa. HSL on saanut valtion koronatukia vuosina 2020 ja 2021 yhteensä 128,2 milj. euroa. Lipputulojen menetys vuonna 2020 oli 139,8 milj. euroa verrattuna vuoden 2019 tasoon ja vuonna 2021 lipputulomenetykset ovat ennusteen mukaan noin 150,7 milj. euroa vuoteen 2019 verrattuna. Valtion koronatuki on kattanut osan lipputulomenetyksistä, mutta suurin osa menetyksistä jää katettavaksi muilla keinoilla.

Koronatilanteen ja talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös tulevaisuudessa merkittävästi HSL:n jäsenkuntien talouteen sekä tuleviin painotuksiin ja investointeihin. HSL:n jäsenkuntien kuntaosuudet kasvavat vuonna 2022 jo noin 90 milj. eurolla (noin 25 %) verrattuna vuoden 2019 kuntaosuuksiin. Valtion tukea tarvitaan jatkossakin koronasta toipumiseen. Ilman valtion lisätukea HSL-alueen joukkoliikenteelle koronaviruspandemian aiheuttaman rahoitusvajeen kattaminen tuo paineita TTS-kaudella korottaa matkalippujen hintoja ja/tai karsia joukkoliikenteen palvelutasoa ja/tai nostaa reippaasti jäsenkuntien maksuosuuksia. Erityisesti palveluiden kehittäminen voi tulevaisuudessa kärsiä, jos kehittämishankkeita joudutaan karsimaan, kun keskitytään perustoimintojen ylläpitämiseen.

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

Matkustajamäärät eivät palaa entiseen tasoon TTS-kaudella

Epävarmassa tilanteessa matkustamisen kehittymistä suunnitelmakaudella on arvioitu HSL:n Muuttuvan liikkumisen työssä (Muulit) eri tekijöiden perusteella. Työssä on arvioitu mm. tautitilanteen kehittymistä, rokotteiden vaikutusta, yleistä talustilannetta ja työllisyyttä, etätyötä ja muita liikkumisen muutoksia. Valmistellun viiden eri tulevaisuusskenaarion (ks. taulukot alla) arvioinnin perusteella TTS-suunnittelun pohjaksi on valittu ennustemalli B, jossa matkustamisen taso vuonna 2022 on vuositasolla 23 % vuoden 2019 tasoa alempi. Matkustamisen ei arvioida palautuvan entiselle tasolle vielä TTS-kauden viimeisenäkään vuonna 2024, vaan matkustus jää silloinkin noin 8 % alle vertailuvuoden tason.

Ennen koronaa oletettiin, että työvoiman liikkuvuus kasvaa etenkin pendelöinnin ja pitkien, pääkaupunkiseudun rajan ylittävien työmatkojen lisääntymisen vuoksi. Nykyisen näkymän mukaan työmatkojen määrien odotetaan vähentyvän pysyvästi. Työmatkojen aikajoustavuus kasvaa, kun erityisesti asiantuntijatyöstä tulee monipaikkaista, ajasta, paikasta ja työnantajasta riippumatonta. Etenkin pendelöinnin uskotaan vähentyvän. Aikataulusidonnaisista yhteyksistä siirrytään todennäköisesti nykyistä enemmän kutsupohjaiseen liikennöintiin. Joukkoliikenteen ruuhka-aipeudet tasaantuvat (lisääntynyt vapaa-ajan käytön osuus). Lyhyemmät matkat yleistyvät ja liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisääntyy.

Joukkoliikenteen aikataulu-, vuoro- ja kalustosunnittelu vaikeutuu ja muuttuu dynaamisemmaksi, kun työn merkitys liikennejärjestelmän runkona pienenee. Muutoksen ajureita ovat työn automatisoituminen ja työttömyys/työelämän ulkopuolisten osuuden kasvu sekä asiantuntijatyön paikka- ja aikariippumattomuuden vahvistuminen sekä etätyön lisääntyminen.

Seutubarometrin 2021 mukaan moni auton arvelee, että kotitaloudessa on auto muutaman vuoden kuluttua. Toisaalta moni useamman auton omistava arvelee, että autojen määrä taloudessa vähenee. Yhden auton omistavilla on vähiten aikeita muuttaa autojen määrää taloudessa. Liikkumisen tarpeet muuttuvat yksilöllisemmiksi ja yhteisöllisemmiksi. Ajokortin ajaminen vähentyy entisestään. Liikkumistarpeet monipuolistuvat väestön ikääntymisen myötä, kun työliikenteen rooli pienentyy.

Vaatimukset esteettömyyden ja saavutettavuuden lisäämiseksi kasvavat, erityisesti iäkkäiden suosiimiin kohteisiin. Tärkeitä kohteita ovat etenkin sosiaali- ja terveystaloudet, liikunta- ja kulttuuripalvelut sekä joukkoliikenteen asemat ja pysäkit. Digitaalinen esteettömyys nousee yhä suurempaan asemaan palveluiden siirtyessä netti- ja mobiilipalveluiksi.

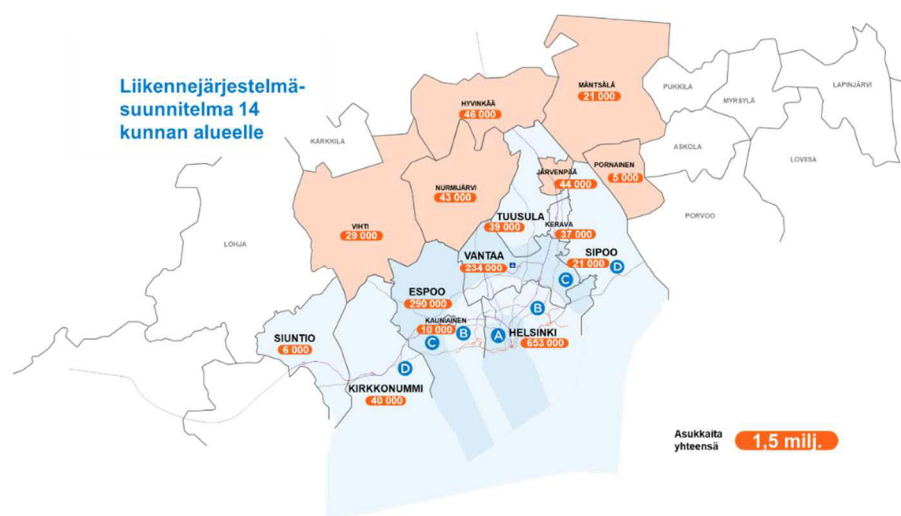
Taulukko 1: Matkustajamääräskenaariot 2022-2024

		ENNUSTE, miljoonaa					Muutos / 2019							
		SUPER	A optimisti	B perus	C pessimisti	D kauhuskenaario			SUPER	A optimisti	B perus	C pessimisti	D kauhuskenaario	TTS 2021-23 ennust
toteuma	tot 2019	396,9	396,9	396,9	396,9	396,9			0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	
toteuma	tot 2020	251,9	251,9	251,9	251,9	251,9			-37 %	-37 %	-37 %	-37 %	-37 %	
ennuste	enn 2021	243,8	239,8	235,8	231,8	228,9			-39 %	-40 %	-41 %	-42 %	-42 %	-35
ennuste	enn 2022	373,8	340,1	306,3	272,6	247,2			-6 %	-14 %	-23 %	-31 %	-38 %	-25
ennuste	enn 2023	429,2	386,3	343,3	300,4	268,2			8 %	-3 %	-14 %	-24 %	-32 %	-15
ennuste	enn 2024	455,2	409,7	364,1	318,6	283,9			15 %	3 %	-8 %	-20 %	-28 %	

2.3 HSL-alue

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään kuuluu yhdeksän jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa. HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan ja Siuntion alueella.

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



Kuvio 1: HSL-alue

2.4 Organisaatorakenne ja henkilöstö

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyin strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat.

HSL:n nykyinen organisaatorakenne on ollut voimassa vuodesta 2017 lähtien. Uuden strategian määrittelyn yhteydessä arvioidaan organisaatio- ja johtamisrakenteen toimivuus. Erityisen tärkeää on varmistaa, että toimintamallit ja organisaatio tukevat strategisten tavoitteiden toteutumista parhaalla mahdollisella tavalla. Rakenteen tulee sen lisäksi varmistaa sujuva ja saumaton yhteistyö koko henkilöstön kesken.

HSL:n johtamisrakenteita ja toimivaltaa organisaatiossa täsmennetään hallintosäännössä. Mahdolliset muutokset hallintosääntöön pyritään tuomaan hyväksyttäväksi tammikuussa 2022 pidettävään ylimääräiseen yhtymäkokoukseen. Tavoitteena on saattaa mahdolliset organisaatorakenteen muutokset voimaan alkuvuodesta 2022.

HSL:ssä oli vuoden 2021 alkaessa 405 työntekijää, joista 93 % oli vakituudessa palvelussuhteessa ja 90 % kokopäivätyössä. 65 % henkilöstöstä työskenteli asiantuntija- tai toimistotehtävissä, 35 % henkilöstöstä oli joukkoliikenteen asiakaspalvelutehtävissä joko kentällä tai palvelupisteessä.

Tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Henkilöstömäärässä ei suunnitelmakaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Talon ulkopuolelta ostettavilla palveluilla täydennämme omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää. Omaan työhön tehty työ voidaan ulkoistaa, jos se on toiminnan sujumisen ja tehokkuuden kannalta järkevää.

Työelämän muutokset näkyvät selkeästi myös HSL:n henkilöstön työskentelyssä ja parhaillaan rakennamme monipaikkaista työtä yhä paremmin tukevaa toimintakulttuuria. Uusia toimintatapoja haemme mm. johtamiseen ja lähiesihenkilötyöhön, yhteistyöhön ja kehittämiseen, yhteisöllisyyden vahvistamiseen ja digitaaliseen työskentelyyn.

Tavoitteemme on tukea uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä monipuolisesti ja jatkuvan oppimisen periaatteita ymmärtäen. Opimme työssä ja verkostoissa, mutta haemme kehittymisen tukea myös verkko-opiskelulla ja muulla koulutuksella. Tuemme henkilöstön osaamisen kehittymistä sekä yksilön että organisaation näkökulmasta osaamismuotoilua hyödyntäen.

Hyödynnämme HSL:ssä tehtävän työn merkityksellisyyttä sekä oman henkilöstön kanssa että viestinnässä potentiaalisille uusille joukkoliikenteen asiantuntijoille. Rakennamme HSL:ää kehityksen tekijöiden työpaikkana teemalla ”Kannatamme joukkoliikennettä”.

3 Alustavat strategiset menestystekijät TTS-kaudella 2022-2024

Strategia ohjaa vahvasti toimintaa, kehittämistä ja tavoiteasetantaa. Strategia ja TTS muodostavat selkeän kokonaisuuden tukemaan hyvää johtamista, toiminnan kehittämistä, tuloksellisuuden vahvistamista ja talouden tervehdyttämistä.

TTS-kaudella HSL:n toimintaan kohdistuu merkittäviä taloudellisia haasteita. Kestävän talouden varmistaminen sekä matkustamisen vähentymisestä johtuvan talouskriisin hallitseminen ovat keskeisessä roolissa kaikessa toiminnassamme ja yksi TTS-kauden tärkeimmistä tavoitteista. HSL:n rahoitusjärjestelmää ja sen eri elementtejä (ml. infrakorvaukset) on syytä arvioida ja pyrkiä tarvittaessa uudistamaan siten, että joukkoliikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen sekä yhteiskunnallisten ja strategisten tavoitteiden toteutuminen varmistetaan.

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2022-2024 tavoitteet ja budjetointi perustuvat uuden hallituksen laatiman strategian linjauksiin siinä määrin, kun ne toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun aikana on voitu huomioida. HSL:n hallitus hyväksyy osaltaan strategian joulukuussa 2021 ja yhtymäkokous keväällä 2022.

TTS-kauden keskeiset toimenpiteet on suunniteltu tukemaan strategialuonnoksen keskeisiä menestystekijöitä. TTS-kauden strategisia menestystekijöitämme ovat: asiakkuuksista kasvua, liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa sekä tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä.

3.1 Asiakkuuksista kasvua

Tavoitteemme on, että houkuttelevien palveluiden johdosta meillä on kasvava joukko tyytyväisiä ja uskollisia asiakkaita. Haluamme tarjota asiakkaillemme helppokäyttöiset ja houkuttelevat, asiakkaiden tarpeisiin vastaavat sekä kustannustehokkaat palvelut. Etätyön lisääntyminen muuttaa matkustustarpeita myös pidemmällä tähtäimellä pysyvästi. Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä pyrimme varmistamaan palvelumme sopimisen asiakkaidemme muuttuneisiin tarpeisiin. Toimenpiteet on kuitenkin samanaikaisesti suhteutettava vallitsevaan taloustilanteeseen.

Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa ja runkoverkkoon perustuvaa joukkoliikennettä

Runkoverkosto on keskeisin osa HSL:n joukkoliikennejärjestelmää ja pyrimme eri toimenpitein kehittämään runkoverkoston toimivuutta, tehokkuutta ja luotettavuutta. Liikennettä nopeuttamalla voidaan laskea kustannuksia ja lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tämä edellyttää pitkäjänteistä yhteistyötä sidosryhmien kanssa. 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.

Edistämme TTS-kaudella runkolinjojen palvelukuvauksen vuonna 2020 alkaneen päivitystyön jalkautusta ja tarkennusta. Toteutamme uusia runkolinjoja palvelukuvauksen suunnitteluohjeen mukaisesti. Edistämme olemassa olevien runkolinjojen osuuksien päivittämistä suunnitteluohjeen mukaiseksi, siltä osin, kun se on kustannustehokasta. Kuntien omat säästöpainee saattavat kuitenkin vaikuttaa pienparranuskohdeidenkin tilanteeseen, jolloin tarvittavia muutoksia runkolinjoille voi jäädä toteuttamatta.

Jatkamme myös raitioliikenteen kehittämisohjelman jalkauttamista yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Raitioliikenteen linjastosuunnitelman (Raili2) seuraavan vaiheen työ on käynnistynyt, ja linjastosuunnitelma on tarkoitus tuoda HSL:n hallituksen päätöksentekoon loppuvuodesta 2021.

Joukkoliikenteen runkoverkon verkostomainen rakenne korostaa joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja liikenteen solmupisteiden merkitystä. Solmupisteiden kehittäminen yhdessä kuntien, valtion sekä kiinteistöomistajien kanssa on joukkoliikenteen kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista. Tämä on tärkeää, jotta päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa ja asiakkaiden luottamus joukkoliikenteeseen palauttaa.

Vaihtopaikkojen parantamishankkeet käynnistyvät yleensä niiden omistajien aloitteesta. HSL voi tukea hankkeita matkustaja- ja liikkumisdatalla sekä omilla toimenpiteillä, esim. liityntäliikenteen pysäkkijärjestelyt tai opasteet. Toteutamme metro- ja juna-asemien osalta yhdessä sidosryhmien kanssa asemakohtaisia kehittämisprojekteja, joiden avulla pyrimme nopeuttamaan asematoimintoja ja sitä kautta tehostamaan käytettävää ratakapasiteettia ja parantamaan häiriösietoisuutta.

Käytämme linjastosuunnitteluprojektien asiakkaiden osallistamisen, kuuntelun ja vaikuttamisen eli vuonna 2020 laadittua osallisuuden mallia kaikissa käynnistyvissä projekteissa. Mallia jatkokehitetään saatujen kokemusten ja tehtyjen kokeilujen kautta. Kehitämme edelleen linjastosuunnitelmien laatimisen sekä käyttöönottovaiheen jälkiarviointia. Kehitämme yhteistyötä sidosryhmien ja elinkeinoelämän kanssa. Datan palauttaminen asiakkaille kehittämisen etenemisestä sekä läpinäkyvyys päätöksenteossa ovat edelleen keskiössä. Hyödynnämme tehtyä osallisuuden äänensävytyötä kaikessa asiakasviestinnässä.

Tuotamme jäsenkunnille ja muille sidosryhmille tietoa joukkoliikenteen sujuvuuden pullonkauloista paikannustiedon avulla. Tietoa voidaan hyödyntää mm. palvelun kehittämiseen, liikenneverkon kehityskohteiden priorisointiin, liikennevaloetuuksien parempaan kohdentamiseen sekä jälkiarvioinnin tukena. Yhdistämällä matkustajamäärätietoa sujuvuustietoihin pystymme arvioimaan erilaisten hankkeiden hyötyjä ja kustannuksia paremmin ja voimme priorisoida parhaimman kustannustehokkuuden toimenpiteitä.

Kehitämme liikenteen toimivuuden seuraamiseksi tunnuslukuja, joiden avulla pystymme havaitsemaan ongelmia nykyistä nopeammin. Pyrimme parantamaan maanalaisten ja katettujen tilojen paikannukseen liittyviä ongelmia. Keskitymme joukkoliikenteen luotettavuuden osalta toimenpiteisiin, joilla on paras kustannustehokkuus. Luotettavuutta edistetään kuntien kanssa laadittavin toimenpideohjelmin. Luotettavuuden seurannaksi sovitaan yhteisistä toimivuusmittareista, joiden pohjalta päivitetään toimenpideohjelmiä.

Muutamme joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti

Tulevalla TTS-kaudella etätyön määrä vaikuttaa jäävän selvästi korkeammaksi kuin ennen vuotta 2020. Joukkoliikenteen markkinaosuus on ollut suurin juuri ruuhka-ajan työmatkaliikenteessä, ja etätyön suosio tulee vähentämään joukkoliikenteen käyttöä ehkä pysyvästikin useita prosentteja. Tämän hetken ennusteemme on, että vuonna 2024 joukkoliikenteessä tehdään edelleen lähes 10 % vähemmän matkoja kuin vuonna 2019. Samanaikaisesti HSL:n palvelutaso paranee merkittävästi uusien runkolinja- ja raideyhteyksien ansiosta, joiden kustannukset tulevat rasittamaan HSL:n taloutta. Tämän

yhtälön ratkaisemiseksi HSL tarvitsee vahvaa rahoituspohjaa sekä kuluttaja-asiakkaista että yritysasiakkaista tai vastaavasti joutuu leikkaamaan palvelutasoa merkittävästi sieltä, missä leikkauksista on vähiten haittaa.

Meneillään oleva koronapandemian myötä heikentynyt taloustilanne edellyttää myös palvelutarjonnan kriittistä tarkastelua TTS-kaudella. Tähän varaudutaan mm. runkolinjojen ympärille muodostuvan linjastokokonaisuuden suunnittelussa. Myös runkolinjoille kohdistetaan säästöjä. Säästöt pyritään kohdentamaan niin, että palvelutaso ei merkittävästi heikkene.

Suunnitelmakaudella pyrimme pitämään joukkoliikennetarjonnan hyvällä tasolla asiakkaiden liikkumistarpeiden palvelemiseksi. Tavoittemme on tunnistaa ne osat liikenteestä, missä riski asiakkuuksien menettämiseen kokonaan on suurin ja vältämme säästöjä niistä. Tunnistamme toisaalta myös sen osan palvelusta, josta säästäminen aiheuttaa asiakkaalle vähiten haittaa. Tarvittaessa teemme linjastoratkaisuja, joilla säästöt voidaan toteuttaa asiakasarvon näkökulmasta tehokkaasti. Huolehdimme kuitenkin myös lakisäästeisten mm. koulumatkayhteyksien toteutumisesta, jotta HSL:n tekemät säästöt eivät muutu yhtä suuriksi tai suuremmiksi kustannuksiksi jäsenkunnillemme.

Uusien toimenpiteiden suunnittelun ja toteutuksen tueksi keräämme ja analysoimme jatkuvasti asiakasymmärrystä kyselyin, haastatteluin ja havainnoiden. Varaudumme tarjonnan sopeuttamiseen asiakkaiden liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti, sopimusten rajoitukset huomioiden. Seuraamme ja ennakoimme liikkumistarpeiden muutosta ja kehitämme tarjontaa pitkäjänteisesti vastaamaan muuttuvia tarpeita. Todennäköistä on, että osa koronapandemian seurauksena aiheutuneista liikkumisen tarpeiden muutoksista jää pysyväksi esimerkiksi etätöiden yleistyessä. Muutosta tulee seurata tarkkaan ja muuttaa joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita vastaavaksi. Nopeita muutoksia rajoittavat liikennöintisopimusten muutosrajat. Muuttuneet liikkumisen tarpeet huomioidaan liikennöintisopimusten valmistelussa.

Liikennevälineissä panostamme puhtauteen. Vuosina 2020 ja 2021 liikennevälineitä on siivottu tehostetusti ja desinfioivan pinnoittamisen ratkaisuja on selvitetty. Huolehdimme vuonna 2022 edelleen joukkoliikennevälineiden puhtaudesta ja puhtaustoimenpiteiden näkyvyydestä asiakkaille. Teemme esim. ilmanvaihtoon liittyviä tarpeelliseksi ja kustannustehokkaiksi arvioituja toimenpiteitä syksyn 2020 selvitystyön pohjalta. Kerromme toimenpiteistä aktiivisesti asiakkaille viestinnän ja matkustajainformaation keinoin ja lisäämme näin asiakkaiden luottamusta joukkoliikenteen turvallisuuteen.

Edesautamme turvallisuusohjeiden noudattamista. Varmistamme turvallisuusohjeiden tunnettuuden selkeällä ja kattavalla viestinnällä eri kanavissa ja joukkoliikenneympäristöissä kampanjoin, tiedottein, mainoksin, julistein ja kuulutuksin. Suunnittelemme ja toteutamme toimenpiteitä edesauttamaan turvallisuusohjeiden mukaista toimintaa.

Lisäämme markkinointipanostuksia lipunmyynnin kasvattamiseksi

Houkuttelemme vanhoja ja uusia asiakkaita joukkoliikenteen vakiokäyttäjiksi. Lisäämme näkyvällä kampanjoinnilla asiakkaiden tietoisuutta eri lippuvaihtoehdoista, kuten vuorokausiliput ja vuosilippu. Viestimme aktiivisesti HSL:n digipalvelujen matkustamista helpottavista ominaisuuksista, koska ne parantavat asiakkaan turvallisuuden- ja hallinnantunnetta.

Kuluttajamyynnin puolella pyrimme terävöittämään uusasiakashankintaa 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.

Tavoitteenamme on kasvattaa digitaalisten myyntikanaviemme myyntiä mm. helpottamalla sovelluksen käyttöä. Kehitämme HSL-sovellusta tulevalla TTS-kaudella monipuolisesti. Maksamisen osalta kehitetään uusia maksutapoja.

Autoilijat voivat kokea joukkoliikenteen vaivalloiseksi, eivätkä välttämättä osaa ostaa lippua tai tunne vyöhykkeitä ja reittejä. Ohjaamme erilaisilla toimenpiteillä, kuten palveluiden kehityksellä, hinnoitteluluohjauksella, viestinnällä ja markkinoinnilla asiakkaitamme entistä enemmän käyttämään digitaalisia palvelukanaviamme ja ennen kaikkea HSL-sovellusta. Reittioapas tukee kestävän liikkumisen matkaketjuja ja vyöhyketietoutta sekä oikean lipun valintaa.

Yritysmyyntin osuus koko myynnistä on tavoitteena kasvattaa 5 %:sta 10 %:iin vuoteen 2024 mennessä. Työnantajien kasvava osuus HSL:n myynnistä auttaa paikkaamaan HSL:n rahoituspohjaa ja kannustaa kestävään liikkumiseen myös niitä työntekijöitä, jotka ovat aikaisemmin liikkuneet lähinnä autolla. Työnantajille suunnattujen palveluiden digitalisointi on yksi keskeinen työnantajatuotkimuksissa esille noussut tarve. Työmatkapalvelussa työnantajat voivat tilata ja hallinnoida työntekijöidensä matkalippuja. Otimme palvelun tuotantokäyttöön keväällä 2021. Työmatkapalvelua ja siihen liittyviä myyntin prosesseja ja toimintatapoja kehitetään TTS-kaudella monipuolisesti.

Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua vaikutusarviointiin perustuen ja huomioiden asiakkaiden liikkumistarpeet

Keväällä 2020 HSL:n hallitus päätti uuden tariffin visiotyön käynnistämisestä sekä teki päätökset lipputuotteiden 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. HSL:n hallitus päättää uusista hinnoittelumalleista keväällä 2022. Lähimaksu otetaan käyttöön kaikissa liikennevälineissä vuosina 2022-2023 ja uudenlaiset lipputuotteet ovat täysimääräisesti käytössä kaikissa myyntikanavissa vuonna 2024.

Toteutamme tilipohjaisen lippujärjestelmän avoimen lähdekoodin yhteistyönä norjalaisen joukkoliikenteelle lippu- ja maksujärjestelmiä toimittavan Enturin ja suomalaisen TVV LMJ Oy:n kanssa. Järjestelmä valmistuu ja otetaan tuotantoon TTS-kaudella. HSL siirtyy tilipohjaiseen taustaan vaiheittain. Työtä varten on keväällä 2021 perustettu Lipputilihanke. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja niiden hankinta, siirtymä nykytariffilla tilipohjaiseen taustaan sekä tulevaisuuden palvelumallin konseptointityö. Rinnalla kulkee myös nykyisten taustajärjestelmien alasajon koordinointi.

Siirtymävaiheen suunnittelu ja myös tulevaisuuden palvelumallin konseptointi on käynnissä osana hankkeen työtä. Siirtymävaiheen suunnittelu ottaa kantaa siihen minkälaisella konseptilla nykytariffin osalta siirrytään tilipohjaiseen taustaan. Tulevaisuuden konseptointityössä ollaan määrittelemässä tilipohjaiseen taustaan perustuvan lippu- ja maksujärjestelmän uutta palvelua asiakkaillemme. Uusi

tausta mahdollistaa palvelun, jossa matkustusoikeuden ostaminen ja käyttäminen uudistuu merkittävästi. Muutos tuo mahdollisuuden tehdä uudistuksia tuotevalikoimaan, matkustusoikeuden todentamistapoihin (tunnisteteknologia), myyntikanaviin ja eri asiakasryhmille tarjottaviin palveluihin. Työ sisältää poliittisen tason osallistamisen ja vaikuttamisen sekä laajamittaisen asiakasymmärryksen keräämisen. Konseptoinnin pohjalta hallitus pystyy tekemään päätökset tulevaisuuden palvelumallista ja tämän jälkeen alkaa tekninen toteutustyö.

Teknisen toteutustyön keskeisin osa on tilipohjaisen taustan pystyttäminen yhdessä Futuricen kanssa. Toteutus tehdään ketterillä menetelmillä ja järjestelmä käyttöön otetaan vaiheistettusti eri myyntikanavissa. Ensimmäisen rajatun käyttöönoton on suunniteltu tapahtuvan loppuvuodesta 2021. Toinen keskeinen tekninen kokonaisuus on lukijalaitteiden uusiminen. Uudet lukijat mahdollistavat erilaiset tunnisteet ja lähimaksamiseen perustuvan matkustamisen. Uusien lukijalaitteiden asennusten odotetaan alkavan keväällä 2022. Lisäksi hankkeen yhteydessä tullaan uusimaan asiakaspalvelun ja tarkastustoiminnan sovelluksia sekä järjestelmäkokonaisuuden taustakomponentteja.

Matkustajille näkyvät muutokset alkavat suuremmissa mittakaavassa uusien lukijalaitteiden asennusten ja lähimaksamisen myötä. Vaikka hankkeen suurimmat muutokset kohdistuvat matkustajille näkyvämmiin osiin järjestelmiä, pyritään hankkeen aikana tunnistamaan mahdollisuuksia sujuvoittaa matkustajien palveluita entisestään. Tekninen toteutustyö tulee olemaan haastava huomioiden useiden järjestelmien samanaikaisen uusimisen. Hankkeen on tarkoitus päättyä vuonna 2023, jolloin kaikki matkustajille tarjottavat palvelut ovat tilipohjaisia.

Asiakkuuksista kasvua	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
<i>Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa, runkoverkoston perustuvaa joukkoliikennettä</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastyytyväisyys runkoverkoston • Asiakastyytyväisyys vaihtojen sujuvuuteen • Runkolinjojen päivitettyjen palveluperiaatteiden mukaiset toimenpiteet ja toimivuusmittariston seuranta • Toimenpiteet liityntäyhteyksien ja vaihtojen sujuvoittamiseksi
<i>Muutamme joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Tarjonnan, hinnoittelun ja viestinnän toimenpiteet vastaamaan muuttuneita liikkumisen tarpeita • Muuttuneiden liikkumisen tarpeiden seurannan organisointi • Muuttuneiden liikkumisen tarpeiden huomioiminen liikennöintisopimuksissa
<i>Lisäämme markkinointipanostuksia lipunmyynnin kasvattamiseksi</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Matkustajamäärien (nousut) kehittyminen • Lipputulojen kehitys • Digitaalisten myyntikanavien osuus lipputuloista
<i>Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua (vaikutusarviointiin perustuen ja huomioiden asiakkaiden liikkumistarpeet)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Tilipohjaisen lipputilihankkeen eteneminen suunnitellusti • Asiakastyytyväisyys/ NPS lippuvalikoimaan ja hinnoitteluun • HSL-brändin kehittyminen

3.2 Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa

Varmistamme yhdessä yhteistyökumppaneidemme kanssa asiakkaillemme saumattoman ja kestävästä liikkumisesta. Saumattomat matkaketjut lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja lisäävät asiakkaiden ja nousijoiden määrää sekä lipputuloja. Tavoitteenamme on sujuvat ja luotettavat liikkumisen kokonaisratkaisut ja tavoitteellinen ekosysteemi.

Keskeisenä pidemmän aikavälin tavoitteenamme on kestävästä liikkumisesta (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) kulkutapaosuuden kasvattaminen ja alueen elinvoimaisuuden lisääminen. Tällä on merkittävä vaikutus liikenteen päästöjen vähenemiseen, koko liikennejärjestelmän toimivuuteen sekä tasa-arvoiseen liikkumiseen ja kansanterveyteen.

Joukkoliikenteen sähköistäminen vähentää joukkoliikenteen päästöjä. Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtämällä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtämällä mm. liikennejärjestelmäsunnittelun keinoin. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ovat jo sinällään ilmastoteko.

Vahvistamme kävelyn ja pyöräilyn osuutta osana joukkoliikennepalvelua

Edistämme kävelyä ja pyöräilyä liikennejärjestelmäsunnittelutyön kautta. Lisäksi tuemme kaikkia kestäviä kulkumuotoja viestinnällä ja markkinoinnilla niin, että kävelyä ja pyöräilyä tuodaan esille osana joukkoliikenteen matkaketjua.

Kävely on tärkein liityntäkulkutapa joukkoliikenteessä: 96 % kävelee joukkoliikenteen pariin. Kävely-yhteyksien sujuvuudella, turvallisuudella ja viihtyisyydellä onkin merkittävä vaikutus myös joukkoliikenteen käyttöön. Hyvä opastus, liikenteen ja ympäristön turvattomuuden minimoiminen sekä nopeat ja sujuvat kävely- ja pyöräilyreitit tukevat kestävien kulkutapojen käyttöä. Olemme sidosryhmäyhteistyön kautta entistä vahvemmin mukana vaikuttamassa jalankulun ja pyöräiliikenteen joukkoliikenneyhteyksien toimivuuteen ja houkuttelevuuteen.

Koordinoimme kävelyn ja pyöräilyn seudullista ilmettä. Ilme näkyy sekä viestintä- ja markkinointimateriaaleissa että infrassa, kuten pyöräpysäköinnin ja baanojen merkinnöissä, joista kunnat vastaavat. Kerromme hsl.fi:ssä kestävästä liikkumisesta (esim. nopeus-, terveys- ja ympäristöhyödyt, datan visualisointi). Reittioppaat neuvovat kävelyn ja pyöräilyn reitit ja liityntäreitit.

Osana MAL 2023 -työtä päivitämme seudun pyöräilyn pääverkko suunnitelman. Jatkamme myös vuonna 2021 yhdessä seudun kuntien ja Traficomien kanssa aloitettua kävelyn ja pyöräilyn nopeita kokeiluhankkeita, jossa toteutetaan jalankulku- ja pyöräily-ympäristön kokeilevia kevyitä parannushankkeita ja arvioidaan niiden vaikuttavuutta sekä tuotetaan uusia toimintamalleja kokeilupilottien pohjalta. Nämä toimenpiteet edistävät osaltaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta osana joukkoliikennettä syöttävää matkaketjua.

Pyöräilyn osuus matkoista Helsingin seudulla on ollut noin 10 %, mutta se on yleistynyt korona-aikana. Pyöräilyllä on potentiaalia, koska se on nopein tapa liikkua kaupungissa. Haasteina on liikenneturvallisuus ja pysäköinti, joita tulee parantaa koko HSL-alueella. Autoilijoilla matka-aika on yksi kulkutapavaihtoehto ohjaava tekijä. Liityntäpyöräily osana joukkoliikennettä on autoilua nopeampi vaihtoehto etenkin junaradan varrella, mitä tulemme hyödyntämään viestinnän ja markkinoinnin kohdentamisessa.

Kaupunkipyörät ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjua. Nykyiset sopimukset päättyvät vuonna 2025, jonka jälkeen seudulla tulisi olla yhtenäinen palvelu. Uuden palvelun hankinnan valmistelu tulee käynnistää lähivuosina. Lähtökohtana on, että HSL vastaisi tulevan seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelusta ja hankinnasta. Työhön sisältyy sen selvittäminen, millä periaatteella palvelu hankitaan ja toteutetaan. Alustavana ajatuksena on, että kaupunkipyörät pyritään tuomaan osaksi HSL:n lipputuotteita, ja kustannukset ja tuotot jaettaisiin kunnille aiheuttamisperiaatteen mukaan. Tällöin noudatettaisiin perussopimuksen mukaista kustannusjakoa ja HSL toimisi kaupunkipyöräpalvelun tilaajana samaan tapaan kuin joukkoliikenteessäkin. Kunnat kuitenkin vastaisivat palvelutason määrittelystä, eli päättäisivät kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta oman kuntansa alueella.

Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä ja varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen

Vuonna 2025 sähköbussien määrä on määrä olla lähes 30 % HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta. Sähköbussit tukevat erinomaisesti strategisia tavoitteitamme. Kalustoinvestoinneilla eli täyssähköbussien hankinnalla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt lasketaan vuotuisen ajosuorituksen mukaisesti ja ne korvataan tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan. Määrittelemme vähintään vuoteen 2030 ulottuvan päästövähennystavoitteen osana strategiatyötämme.

Tavoitteemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmilla ympäristöbonuskierröksillä saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset. Elokuussa 2021 voimaan tullut EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallinen lainsäädäntö asettaa HSL:n hankinnoille sitovat tavoitteet kaluston vähäpäästöisyyden ja päästöttömyyden osalta. Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suoraan hankintaan, jolloin suoraan hankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi päästöjä alentavista uusien sähköbussien kalustoinvestoinneista. Ympäristöbonuksiin on varattu 1,5 milj. euroa suunnitelmakaudella vuosittain.

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

Olemme vuosina 2018 (Espoo) sekä 2020 (Helsinki, Vantaa) kilpailuttaneet sähköbussien latauspalvelun. Palvelusopimusten myötä HSL:llä on mahdollisuus varmistaa tulevien liikennöintisopimusten sähköbussien käytön aikaisen latauksen, mikäli valitulla liikennöintimallilla on kyseinen tarve. Sähköbussien käytön aikaisen latauksen latausasemia julkiseen tilaan valmistui vuoden 2021 aikana neljään kohteeseen ja vuonna 2022 valmistuvia asemia on suunnitteilla kahteen kohteeseen.

Seuraamme 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. Käytönaikaisen latauksen tarvetta voi laskea akustojen suurempi koko ja varikkolatauksen yleistymisen.

Vaikutamme joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ja seudun kehitykseen MAL 2023-työllä

Hyväksytyssä MAL 2019 -suunnitelmassa on osoitettu keinoja valtakunnallisen tavoitteen mukaiseen liikenteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähennykseen Helsingin seudulla 50 %:lla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. 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.

Täsmennämme ja edistämme osaltamme päästövähennyskeinojen toteuttamista ottaen huomioon myös MAL- sopimuksen 2020–2031 kirjaukset. Tiemaksujärjestelmien ja niiden vaikutusten tarkastelulla lisäämme TTS-kaudella tietoutta ja varaudumme voimassa olevan hallitusohjelman mukaiseen ruuhkamaksulainsäädännön valmisteluun.

Valmistelemme vuoden 2022 aikana uuden MAL 2023 suunnitelman luonnoksen vuoden 2021 aikana hyväksyttävän uudistetun MAL-vision ja tavoitteiden pohjalta. Hyödynnämme MAL 2019 -työn tuloksia ja päivitämme suunnitelmaa vastaamaan muuttuneen toimintaympäristön haasteita MAL-nykytila ja kehityssuunnat -raportin tietojen ja johtopäätösten perusteella. Kestävä kaupungistuminen on MAL 2023 suunnittelun keskiössä ja muita painopistealueita suunnittelussa ovat muutoshasteisiin vastaminen, seudun kansainvälisen saavutettavuuden ja aseman vahvistaminen sekä sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta huolehtiminen. Otamme huomioon myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä fossiilittoman liikenteen tiekartan linjaukset.

Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa

Liikenteen toimijana haluamme 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 ketteräliikkeisenä toimijana.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelussa olemme aktiivinen ja seudun yhdessä sovittuja tavoitteita edistävä toimija, joka kokoaa kuntien ja valtion sekä muiden viranomaisten asiantuntijat yhteiseen strategiseen suunnitteluun. 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. 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.

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.

Osallistumme alan keskeiseen ekosysteemyöhön ja annamme vahvan panoksen moniin hankkeisiin mm. tunnistepohjaiseen Lipputili-hankkeeseen sekä matkatietotyöryhmään.

Teemme aktiivista yhteistyötä Helsingin seudun kuntien, valtion viranomaisten, elinkeinoelämän ja järjestöjen kanssa kestävän liikkumisen edistämiseksi myös kävelyn ja pyöräilyn sekä liityntäpysäköinnin kehittämisen avulla. Olemme liittyneet myös mukaan suomalaisten työmatkaliikkumisen kehittämistä varten perustettuun Fiksusti töihin -foorumiin.

Varmistamme kalusto- ja varikkoratkaisujen etenemisen

Joukkoliikenteen tuotantoekosysteemin tarkoituksena on kehittää joukkoliikenteen taustajärjestelmiä, kuten kalusto- ja varikkoratkaisuja ja muuta toimintaympäristöä vastaamaan muuttuvia tarpeita. Tavoitteenamme 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 yhdessä toimintaympäristöstä vastaavien sidosryhmien kanssa. Kalusto ja varikot muodostavat joukkoliikenteen toimintaympäristön, jonka tarkoituksenmukainen organisointi on kriittistä kaikissa liikennemuodoissa markkinoiden ja liikennetarjonnan kehittämisen kannalta. Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö on nimetty varikoista vastaavaksi toimijaksi, kunta vastaavat kaavoituksesta, Väylävirasto valtion rataverkosta ja HSL yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa kaluston hankkimisesta. HSL:n junakalustohankinnan käynnistäminen edellyttää alkuun yhtä uutta kunnossapitovarikkoa, jonka kaavoitus tulee käynnistää mahdollisimman pian. Myöhemmin tulevaisuudessa tarvitaan riittävä varikkokokonaisuus, tavoitetilanteessa kolme lähijunaliikenteen varikkoa, jotta HSL:n lähijunaliikennettä voidaan operoida tehokkaasti sekä vapauttaa ratakapasiteettia kuormitetulta Helsinki-Pasila-väliltä ja siten varmistaa Helsingin pään ratakapasiteettia koko Suomen junaliikenteen kehittämisen tarpeisiin. Junavarikoiden osalta on tunnistettu lisäselvitystarpeita, joita viedään eteenpäin Junakalusto Oy:n johdolla yhdessä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa.

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 organisoitua ja omistuspohjaa. Tätä varten tulee yhdessä kuntien kanssa luoda tahtotila liikenteen järjestämistavalle ja 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. Kaikilla varikoilla pitää olla sähkölataus sähköbussien operoimiseksi, sillä muuten akkuja ei saada balansoiduksi (pikalataus ei toimi tähän tarkoitukseen).

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.

Tulevan suunnittelukauden aikana kaupunkiraideliikenteessä tulee käyttöön kolme uutta varikkoa: metroluonteisessa Sammalvuoren varikko Kivenlahden jatkon aloittaessa (arvio 2023), pikaraitioliikenteessä Roihupellon raitiovaunuvarikko Pikaraitiolinja 550 aloittaessa (arvio 2023) sekä kaupunkiraitioliikenteessä Ruskeasuon raitiovaunuvarikko (arvio 2024). Varikoiden kustannukset on huomioitu vuosien 2022-2024 kustannuksissa ja niiden vaikutus sopimusten kustannustasoon on seuraava:

Taulukko 2:

Varikko	Kustannus/vuosi	Sopimus ja korvausten alkaminen (arvio)
Sammalvuoren varikko	+6,3 milj. euroa	ML-sopimus, alkaen 1/2023
Roihupellon varikko	+3,7 milj. euroa	PR550-sopimus, alkaen 8/2023
Ruskeasuon varikko	+7,8 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2024

Yhteensä kaupunkiraideliikenteen uudet varikot nostavat vuonna 2024 liikenteen hoitokustannuksia noin 18 milj. euroa vuodessa nykytilanteeseen verrattuna. Vuosina 2021, 2022 ja 2023 maksetaan Sammalvuoren ja Roihupellon varikoista neuvoteltuja, alennettuja ylläpitovuokria ennen matkustajaliikenteen aloitusta.

Olemme käynnistäneet lähijunakaluston ja varikon hankinnan esivalmistelun (VAKAVA-projekti). Varsinaisen hankinnan käynnistäminen edellyttää, että uuden junavarikon paikka on selvillä. Määrittelemme yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa hankittavan uuden junakaluston ominaisuudet ja tarvittavan kalustomäärän. Koronan myötä muuttuneet liikkumistarpeet vaikuttavat uuden junakaluston hankintaan merkittävästi ja valmistelulle on otettu lisäaikaa. Ennen mahdollisia päätöksiä hankinnan käynnistämiseksi tehdään uudet pidemmän aikavälin ennusteet koronan vaikutuksista liikkumiseen ja kalustotarpeeseen. Selvitämme myös junakaluston hankintatapaa. Junahankinnan optioilla on tarkoitus vaurautua tuleviin raideliikennehankkeisiin ja mahdolliseen HSL-alueen laajenemiseen. Uuden junakalustonvalvonnan 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.

Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen

Ratkaisemme matkaketjutiedon säilytykseen ja jalostukseen liittyvät kysymykset vuoden 2021 aikana. Laajennamme TTS-kaudella tiedon hyödyntämistä matkaketjuna HSL:n käyttöön luovuttavien asiakkaiden määrän vähitellen kasvaessa. Datamäärien kasvaessa matkaketjutiedon hyötykäyttöä suunnittelussa ja viestinnässä kehitetään määrätietoisesti.

Hyödynnämme entistä paremmin liikkumistutkimuksen tietoaineistoa ja uusien tutkimustyökalujen mahdollisuuksia parantaa liikennejärjestelmäsuunnittelun faktapohjaa. Hyödynnämme HSL-sovelluksen kautta kerättävää matkaketjutietoa vaihtojen toimivuuden arvioimiseksi. Lisäksi hyödynnämme

ajoneuvoista kerättävää paikannustietoa joukkoliikenteen sujuvuuden analysoimiseksi (raskaassa rai-
deliikenteessä asetinlaitetiedot ja Fintrafficin avoimen rajapinnan tiedot). Teemme myös vaihtopaikka-
kohtaisia tarkempia tutkimuksia.

Panostamme joukkoliikennevälineistä kerättävän paikannustiedon laatuun tekemällä tarvittavat kehit-
tämistoimenpiteet tunnistettujen ongelmakohtien ratkaisemiseksi. Hyödynnämme kerättävää paikan-
nustietoa myös liikennöintisopimuksien seurannassa ja kannusteissa.

Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	
<i>Vahvistamme kävelyn ja pyöräilyn osuutta osana joukkoliikennepalvelua</i>	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kehittyminen Pyöräilyn ja kävelyn osuus matkoista Kaupunkipyörien käyttömäärät
<i>Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä ja varmistamme sähköbussien latausinfra- rakentamisen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä Sähköbussien osuus HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta
<i>Vaikutamme joukkoliikenteen toimintaedel- lytyksiin ja seudun kehitykseen MAL 2023- työllä</i>	<ul style="list-style-type: none"> MAL 2023 suunnitelmaluonnos toteuttaa vaikutusten arvioinnin pe- rusteella suunnitelmalle asetettuja tavoitteita ja parantaa joukkoli- ikenteen toimintaedellytyksiä MAL2023 suunnittelutyössä määriteltävät pitkäjänteiset päästövä- hennykset
<i>Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa</i>	<ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyymi- nen) Rahoitusyhteistyön kehittyminen (esim. Lipputilihankkeessa)
<i>Varmistamme kalusto- ja varikkoratkaisu- jen etenemisen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Kalusto- ja varikkoratkaisujen eteneminen
<i>Luomme toimintamallit matkaketjuja kos- kevan tiedon hyödyntämiseen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Matkaketjutiedon hyödyntäminen eri tarkoituksissa

3.3 Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä

*Palveluidemme kehittäminen ja päätöksenteko perustuu monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen
analysointiin ja hyödyntämiseen. Yhdistämällä ajantasaisen ja kattavan tiedon ketteriin toimintamallei-
hin, kykenemme reagoimaan muuttuvaan maailmaan ja asiakkaiden tarpeisiin tehokkaasti.
Olemme alamme huippuasiantuntija. Vahvistamme tuottavuuttamme laadukkaan tiedon hyödyntämi-
sellä. Tuemme asiakasmäärän, nousijamäärän ja lipputulojen kasvua sekä toiminnan kustannustehok-
kuuden lisäämistä tiedon oikea-aikaisella ja tehokkaalla hyödyntämisellä. Joukkoliikennekapasiteetin
käyttöasteen kasvun myötä matkustajakilometrikustannus sekä asiakas- ja nousijakohtainen keski-
määräinen kustannus laskevat.*

Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota

TTS-kauden aikana otamme käyttöön kohdennetun häiriö- ja muutostiedotuksen sovellusilmoitusten
avulla. Vuoden 2021 aikana käyttöön otetun monikanavaviestintäratkaisun avulla sisältöä voidaan koh-
dentaa nykyistä paremmin käyttäjien henkilökohtaisten valintojen perusteella digitaalisissa viestintäka-
navissa. Jatkossa HSL:n häiriöviestinnästä vastaavat voivat nopeasti muokata kohdennettuja ilmoituk-
sia matkustajille ja ennakkoon tiedetyissä muutoksissa sovellusilmoitus voidaan ajastaa esimerkiksi
muutosta edeltävään iltaan. Reittiopasta jatkokehitetään asiakaslähtöisesti tukemaan vaivatonta ja
kestävää liikkumista.

Kilpailutettu junaliikenne alkoi kesäkuussa 2021 ja HSL vastaa junayksiköiden sisällä olevilla näytöillä näytettävän matkustajainformaation tuottamisesta VR:n sijasta. Hankimme palvelun VR:ltä. HSL vastaa kuulutusten äänittämisestä sekä matkustajainformaatiotietokannasta.

Runkolinjojen lisääntyessä TTS-kauden aikana myös HSL-alueen runkolinjapysäkkien määrä kasvaa nykyisestä parista sadasta pysäkistä 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 vastaamme hankkimalla pysäkinäyttöjä, joissa on mahdollista näyttää useampaa linjaa kerrallaan, ja jotka näyttävät nykyistä joustavammin häiriötiedotusta. Myös uusia ratkaisuja runkolinjojen pysäkki-informaation osalta tutkitaan kustannustehokkaasti.

Elokuussa 2020 otimme käyttöön HSL.fi:ssä ”Tietoa ruuhkaisuudesta” -sivuston, joka esittää eri joukkoliikennemuotojen tyypillisiä ruuhka-aikoja. Sivustoa ja matkustajille tarjottavaa kuormitustietoa on tarpeen kehittää edelleen. Seuraava suunniteltu kehitysvaihe on erilaisten ruuhkaisuusvaroitusten tarjoaminen liikennemuotokohtaisesti perustuen HSL:n tiedossa oleviin toteutuneisiin matkustajamääriin. Näin matkustajia voidaan informoida esimerkiksi Reittioppaan hakutuloksissa ennakolta, mikäli matkahaku kohdistuu tyypilliseen ruuhka-aikaan. Niiden asiakkaiden, joiden on mahdollista valita matkustusajankohtaa joustavasti, on näin mahdollista välttää liikkuminen ruuhkaisimpaan aikaan, mikä ehkäisee myös ruuhkahuippujen syntymistä. Ennen koronapandemiaa terävimmän ruuhkapiikin ajallinen kesto oli hyvin lyhyt, vain puolen tunnin luokkaa, mutta ruuhkapiikki vaihtelee alueellisesti ja ajallisesti. Tavoitteemme on pilotoida TTS-kaudella ruuhkatiedon esittämistä digipalveluiden lisäksi myös aikataulunäytöillä.

[Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa](#)

Koronapandemian aiheuttama tarve sopeuttaa liikennetarjontaa edellyttää, että käytössä on riittävän tarkka kuva matkustuksesta, jotta mahdolliset muutokset saadaan kohdennettua siten, että niiden vaikutus matkustajille on mahdollisimman vähäinen. Nykyisestä matkustajalaskentajärjestelmästä on saatu kaikki tehot irti vuoden 2021 loppuun mennessä tehostuneella laitteiden kunnon valvonnalla, parannetulla tilastollisella käsittelyllä sekä entistä yhdenmukaisemmalla ja helpommalla tiedon esillepanolla HSL:n tietovarastossa. Tarkempi aikataulu riippuu HSL:n tietovaraston töiden etenemisestä. Tiedon havainnollistukset toteutetaan PowerBI:n avulla.

Varmistamme matkustajalaskennan laadukkaan tiedon pitkällä tähtäimellä. Bussien matkustajalaskenta on vastuutettu liikennöitsijöille kaikkiin uusiin kilpailutuksiin (liikennöinti alkaa syksyllä 2021 tai myöhemmin) ja sitä kautta päästään busseissa 3-5 vuoden kuluessa varsin laajasti toimivaan matkustajalaskentaan. Raitiovaunuissa on saatettu mahdollisimman moni aiemmin toimimaton laskentalaite toimintakykyiseksi ja arvioimme lisälaitteiden tarpeellisuutta osana tulevaisuuden laitehankintoja. Varmistamme riittävän matkustajalaskennan jo aloittaneille uusille runkobussilinjoille (200, 500 ja 510), syksyllä 2022 aloittaville runkolinjoille (300, 400 ja 600), Raide-Jokerin kalustoon, uusiin M300-metrojuniin sekä uusiin lähiliikenteen juniin. Nykyisen Sm5-kaluston peruskorjauksen yhteydessä niiden laitteistot päivitetään tai uusitaan vastaamaan nykyisiä vaatimuksia.

Tulevaisuuden matkustajalaskennan hankinnat suunnitellaan niin, että järjestelmä mahdollistaa myös reaaliaikaisen tiedon tuotannon. Tämä toteutuu uusissa käynnistyvissä bussiliikenteen kilpailutuskohteissa ja suunnitellaan myös kaikkien raideliikenteeseen, kun siellä olevaa matkustajalaskentaa uudistetaan esim. junien peruskorjausten yhteydessä.

Digitalisoimme asiakastytyväisyystutkimuksen

Toteutamme jatkuvasti käynnissä olevat joukkoliikenteen tutkimukset: asiakastytyväisyystutkimus, joukkoliikenteen kaluston laatu tutkimus ja BEST-tutkimus laadukkaasti. Asiakaskantaan tehtävillä kyselyillä mittaamme muun muassa HSL:n palvelujen suosittelemuutta (NPS) sekä tarkennamme asiakkaiden näkemyksiä ajankohtaisista teemoista. Valmistelemme asiakastutkimuksissa HSL-sovelluksen kautta toimivan digitaalisen tutkimusalustan käyttöönottoa ja siihen oleellisesti liittyviä prosesseja siten, että digitaalisen asiakastytyväisyystutkimuksen rinnakkain ajo nykyisen tutkimusmenetelmän kanssa voi alkaa tammikuussa 2022. Tavoitteena on siirtyä kokonaan digitaaliseen tutkimukseen vuoden 2023 alusta. Samalla hyödynnämme majakoita, monikanavaviestintäratkaisun tuomia viestintämahdollisuuksia sekä asiakasprofiilin tarjoamia mahdollisuuksia tallentaa asiakkaiden osallistumista HSL:n tutkimuksiin. Tämä kokonaisuus mahdollistaa tarkkaan hallitun paikkaan (esim. linja tai asema) ja aikaan sidotun tutkimuksen sekä häiriöviestinnän.

Lippulajitutkimuksia ei voitu vuonna 2019 tehdä puuttuvan tutkimusvälineen (tarkastajalaite) vuoksi lainkaan ja vuonna 2020 ei voitu toteuttaa tutkimuksia koronan vuoksi. Lippulajitutkimuksia on toteutettu vuonna 2021 metrossa, lähijunissa ja raitiovaunuissa. Vuonna 2022 tutkitaan ainakin junat ja useimmat runkobussilinjat. Kivenlahden metron ja Raidejokerin käyttöönoton jälkeen tehdään lippulajitutkimukset myös niillä kulkumuodoilla.

Valmistelemme liikennejärjestelmätutkimuksia tarpeen mukaan, mm. Liityntäpysäköintitutkimus syksyllä 2022 ja matkustajaliikenteen erityiskohteet (Lentoasema, matkustajasatamat) muiden toimijoiden kanssa sovittavissa aikatauluissa. TTS-kauden aikana valmistelemme ennen-jälkeen -tutkimuksia Raide-Jokeria ja Kivenlahden metroa varten.

Hyödynnämme vuonna 2021 toteutetun MAL-barometrin tuloksia Helsingin seudun asukkaiden maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvistä arvostuksista ja toiveista MAL 2023 -suunnitelman laadinnassa.

Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä

Tuomme uuden oppimisen ja osaamisen kehittämisen jokaisen työntekijän arjen työkaluksi. Hyödynnämme osaamisen muotoilua ja uusia opiskelutapoja ja käymme osaamisen kehittymistä läpi keskusteluissa ja ryhmäpalavereissa. 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 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 suunnitteleamalla sitä varten omat toimenpiteet.

Kannustamme ja tuemme henkilöstöämme ottamaan vastuuta työelämän perusvalmiuksien ylläpitämisestä.

Laadimme ja toimeenpanemme tuottavuusohjelman sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi

Jatkamme toimintamme vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia sekä sen pohjalta tapahtuvaa priorisointia. Tämä työ luo osaltaan pohjan tulevien vuosien toiminnan kehittämiseen. Otamme käyttöön HSL:n toimintaan parhaiten soveltuvia tuottavuuden kehittämistä seuraavia mittareita, joita säännöllisesti seuraamalla voimme reagoida tarkoituksenmukaisilla keinoilla tehokkuuden ja tuottavuuden kehitystavoitteisiin myös tulevaisuudessa. Tuottavuuden parantamiseksi laadimme myös pidemmän aikavälin tuottavuusohjelman. Sen tavoitteena on tarkastella toimintaa ja löytää eri osa-alueilta toimenpiteitä, joilla toimintaa voidaan tehostaa ja löytää keinoja tuottavuuden parantamiseksi. Toimenpiteet voivat olla mm. prosessien ja digitaalisten palveluiden kehittämistä. **Liitteessä 4 on kuvattu toimenpiteitä talouden tasapainottamiseksi TTS-kaudella ja kustannustehokkuuden parantamiseksi pidemmällä tähtäimellä.**

Toimimme avoimesti yhteistyössä jäsenkuntiemme kanssa rahoituskriisin ratkaisemiseksi. Perussopimuksemme mukaisesti pyydämme jäsenkunnilta lausuntoa vuosittain HSL:n alustavasta taloussuunnitelmaehdotuksesta sekä lipputulojen ja kuntaosuuksien tasosta ja keskinäisestä suhteesta. Tavoitteemme on suunnitelmakauden aikana alentaa kuntien suhteellista maksuosuutta nykyisestä lähes 60 %:n tasosta. Lyhyellä tähtäimellä 50/50 -suhteeseen ei tulla pääsemään. Tavoite on erittäin haasteellinen myös pidemmällä tähtäimellä, erityisesti infrakorvausten kasvaessa 2020-luvun puoliväliin tultaessa.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakorvausten osuus HSL:n toimintamenoista on kasvanut jo yli 20 %:iin. Suurten joukkoliikennehankkeiden valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyy jatkossa sekä strategisia että taloudellisia riskejä, vaikkakin myös mahdollisuuksia paremman asiakaskokemuksen ja lisääntyvän matkustuksen myötä. Tulevia suuria infrahankkeita ovat mm. metron jatke Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Espoon kaupunkirata ja Vihdintien pikaraitiotie sekä Kruunusillat. Näillä kaikilla on merkitystä kuntayhtymän talouteen, lippujen hintoihin ja kuntaosuuksien määrään sekä palvelutasoon. TTS-kaudella arvioimme yhdessä jäsenkuntien kanssa nykyisen järjestelmän kestävyyttä ja infrakorvausprosessin toimivuutta.

Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota	<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys häiriö- ja muutostiedotuksen Monikanavaviestintäratkaisun kehitystoimet Runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehitystoimet
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa	<ul style="list-style-type: none"> Matkustajalaskennan kattavuus ja luotettavuus Matkustajalaskennan uuden tilastointijärjestelmän hyödyntäminen ja käyttäjäpalautte
Digitalisoimme asiakastyytyväisyystutkimuksen	<ul style="list-style-type: none"> Digitaalisen asiakastyytyväisyystutkimuksen käytettävyys

Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä	<ul style="list-style-type: none"> • Henkilöstötyytyväisyys: osaaminen omassa työssä, kehittymismahdollisuudet • HSL:n kiinnostavuus työpaikkana: sähköisen rekrytoinnin tunnusluvut, lähtövaihtuvuus
Laadimme ja toimeenpanemme tuottavuusohjelman sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi	<ul style="list-style-type: none"> • Tuottavuusohjelman eteneminen • Matkustajakilometrikustannusten (pl. infra) kehitys • Subventioasteen kehitys

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

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

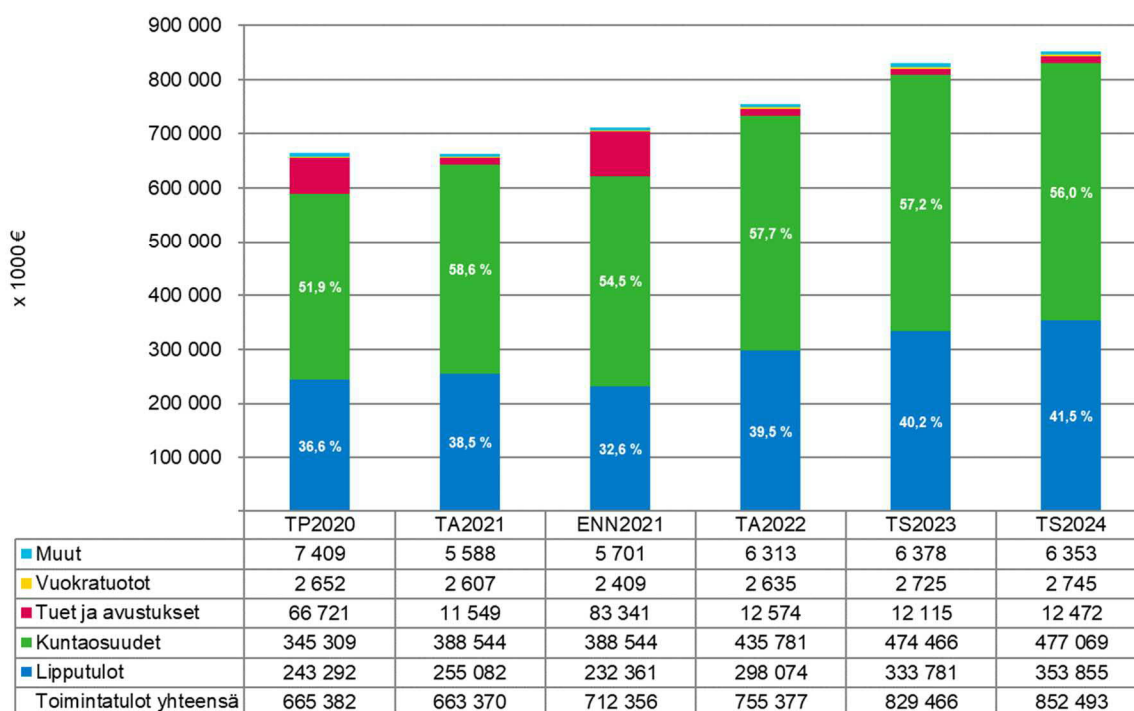
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 3: Sitovat erät

	TA2021	TA2022	ERO TA2022/TA2021	
Toimintamenot	724 625 000 €	731 000 000 €	6 375 000	0,9 %
Investointimenot	17 381 000 €	26 669 000 €	9 288 000	53,4 %
Kuntaosuudet	388 544 000 €	435 781 000 €	47 237 000	12,2 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2022 ovat yhteensä 755,4 milj. euroa. Kasvua edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 43,0 milj. euroa (6,0 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 829,5 milj. euroa vuonna 2023 ja 852,5 milj. euroa vuonna 2024.



Kuvio 2. Toimintatulot 2020-2024

4.2.1 Lipputulot

HSL on valmistellut erilaisia skenaarioita koronan vaikutuksista matkustamiseen joukkoliikenteessä HSL-alueella. Tätä valmistelutyötä on hyödynnetty arvioitaessa lipputulokertymää TTS-vuonna. Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus laskee vuonna 2022 -23% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2023 matkustajamäärät ovat -14 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2024 jäädytään vielä -8 % vuoden 2019 tasosta.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2022 arvioidaan kertyvän lipputuloloja yhteensä 298,1 milj. euroa. Vuoden 2019 toteumaan verrattuna lipputulokertymä vähenee noin -22 %. Lipputulot muodostavat 39,5 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2022. Taloussuunnitelmassa vuodelle 2022 esitetyt lipputulot sisältävät 1,6 %:n keskimääräisen hintojen korotuksen. Lipputulojen arvioidaan olevan 333,8 milj. euroa vuonna 2023 ja 353,9 milj. euroa vuonna 2024.

Edelleen jatkuvasta pandemiasta aiheutuvan poikkeustilanteen vuoksi HSL alueen joukkoliikenteen käyttöön ja lippujen hankintaan vaikuttavat muutokset lähitulevaisuudessa saattavat johtaa siihen, että lipputulokertymä voi poiketa huomattavastikin arvioidusta.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2022

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 202,4 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 68 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 38,8 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 13 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 12,9 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 34,3 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 12 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 2,9 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,2 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,6 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

4.2.2 Kuntaosuudet

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

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2022 yhteensä 435,8 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 58,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 58,1).

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 4. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää ja valtionapuja kunnittain 2019-2024 (taulukossa vuosi 2022 esitetty talousarviossa arvioitun tulo- ja kustannuskehityksen mukaisena, ei laskutettavien kuntaosuuksien mukaisena).

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019	195,5	93,2	0,8	49,0	2,6	6,2	3,0	2,3	0,3	352,9
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4,0	6,9	3,0	3,0	0,5	416,4
2021 ENN	223,5	103,3	1,1	63,4	3,6	5,9	2,8	2,6	0,3	406,5
2022 TA	224,2	118,5	1,5	64,9	4,6	7,7	3,5	3,9	0,4	429,1
2023 TS	230,6	153,1	1,5	62,4	4,4	7,9	3,6	3,9	0,4	467,8
2024 TS	237,6	151,6	1,6	60,7	4,1	7,3	3,5	3,7	0,4	470,4

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

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

Suunnitelmavuosien 2022-2024 kuntaosuuksissa on laskutettavia kumulatiivisia alijäämiä, tilinpäätöksen 2020 kertymä huomioituna vuoden 2021 ennusteen mukaisella arvioitulla kertyvällä alijäämällä, yhteensä 20,0 milj. euroa. Alijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2022–2024 ja lisää laskutettavaa kuntaosuutta 6,6 milj. eurolla.

Taulukko 5. Kuntakohtaiset ali- ja ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2020	Käyttöennuste 2021	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2021	Jaettuna TS-vuosille		
				2022	2023	2024
Helsinki	8,310	-9,137	-0,827	-0,276	-0,276	-0,276
Espoo	-6,096	-0,698	-6,793	-2,264	-2,264	-2,264
Kauniainen	0,023	-0,011	0,011	0,004	0,004	0,004
Vantaa	-5,350	-7,404	-12,755	-4,252	-4,252	-4,252
Kerava	0,932	-1,884	-0,952	-0,317	-0,317	-0,317
Kirkkonummi	-0,500	1,119	0,620	0,207	0,207	0,207
Sipoo	-0,138	-0,059	-0,197	-0,066	-0,066	-0,066
Tuusula	0,686	0,099	0,784	0,261	0,261	0,261
Siuntio	0,078	0,040	0,118	0,039	0,039	0,039
Yhteensä	-2,055	-17,935	-19,990	-6,663	-6,663	-6,663

4.2.3 Muut tulot

Matkakorttimaksut

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2022 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuosina 2022-2024 0,3 milj. euroa. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista saatavien tulojen vähitellen pienevän.

Tarkastusmaksut

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2021 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2022 tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuosina 2022-2024. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,5 milj. euroa vuonna 2022. Tarkastusmaksutuotot on arvioitu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

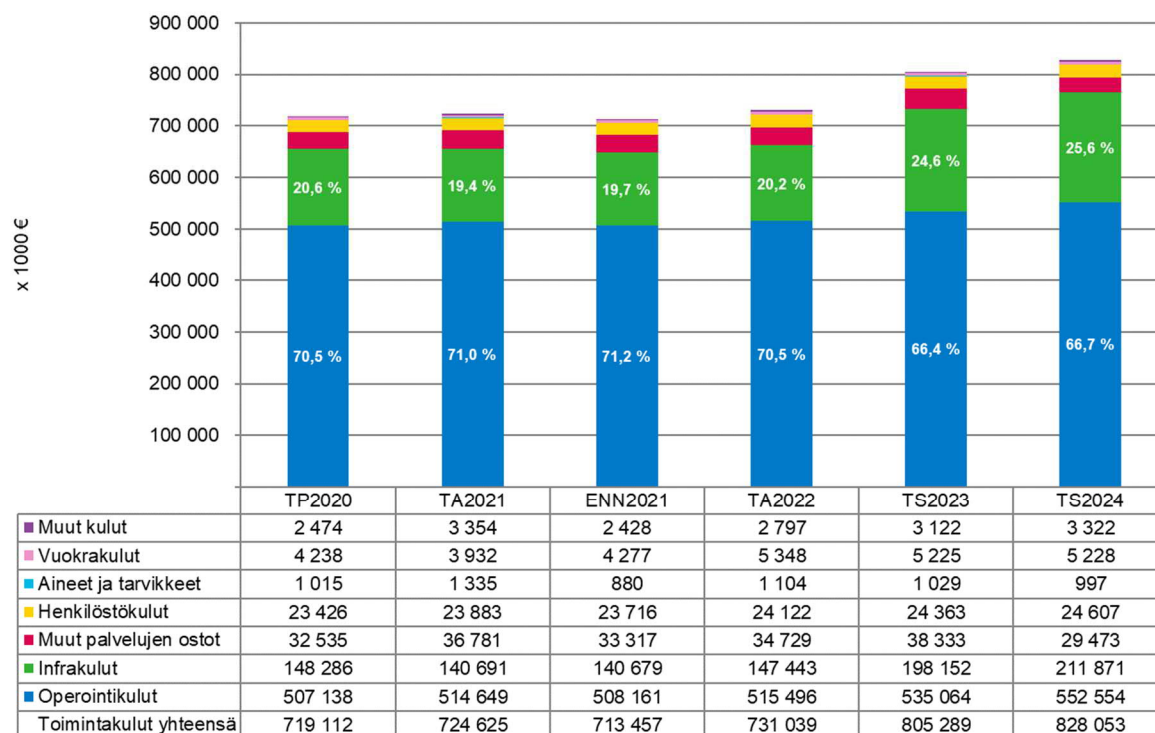
Vuokratuloja liikennöitsijöiltä arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 2,6 milj. euroa vuonna 2022. Muut myyntitulot, 2,0 milj. euroa vuonna 2022, syntyvät erilaisista palvelumaksuista.

Tuet ja avustukset

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2022–2024. MAL-sopimuksessa sidottua ilmastoperusteista ja ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin saatavaa tukea arvioitu saatavan yhteensä 7,1 milj. euroa vuosina 2022-2024. Tuet on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Koronatilanteesta johtuvaa tukea lipputulomenetyksiin tai muita elvyttäviä tukia ei arvioida enää myönnettävän. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,7 milj. euroa vuonna 2022, 0,2 milj. euroa vuonna 2023 ja 0,6 milj. euroa vuonna 2024.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2022 ovat yhteensä 731,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 ennusteesta 17,6 milj. euroa (2,5 %). Vuonna 2023 toimintamenojen arvioidaan olevan 805,3 milj. euroa ja 828,1 milj. euroa vuonna 2024.



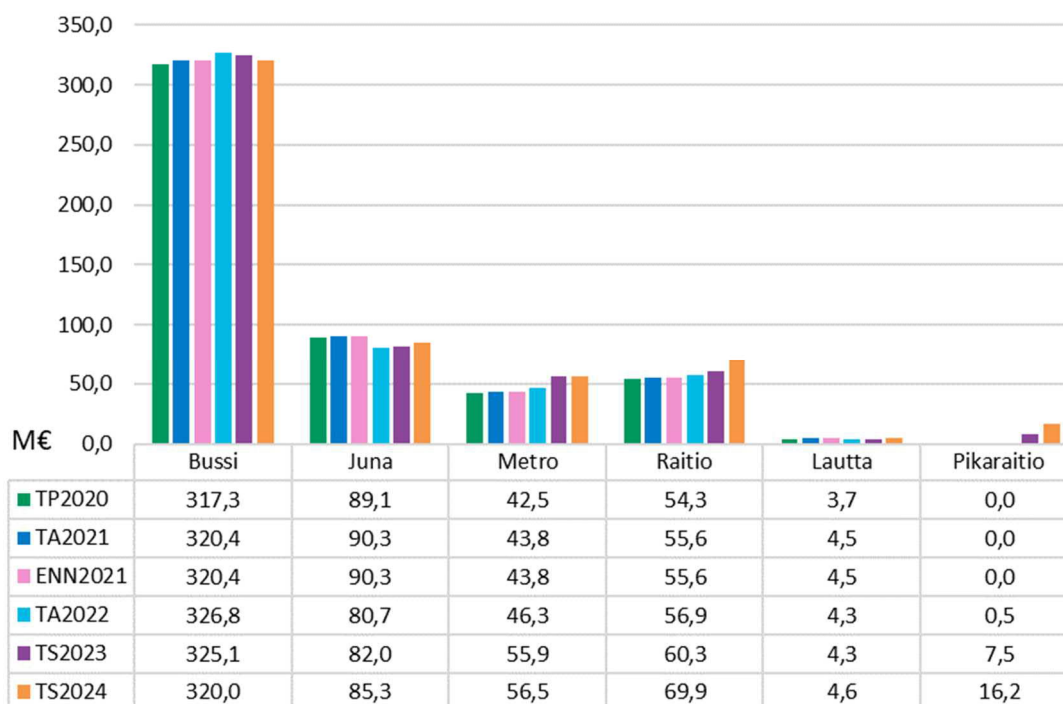
Kuvio 3. Toimintamenot 2020-2024

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 697,7 milj. euroa vuonna 2022, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2023 yhteensä 771,5 milj. euroa ja 793,9 milj. euroa vuonna 2024.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2022 yhteensä 515,5 milj. euroa, joka on 70,5 % HSL:n toimintamenoista.



Kuvio 4. Operointikustannukset 2020-2024 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 326,8 milj. euroa vuonna 2022. Kustannustason nousuksi on arvioitu 2,5 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,5 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,2 milj. euroa ja Ojangan bussivarikon vuokratkustannuksia 1,2 milj. euroa. Vuonna 2023 kustannuksiksi arvioidaan 325,1 milj. euroa ja 320,0 milj. euroa vuonna 2024. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2022 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi 1,8 milj. euroa.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 46,3 milj. euroa vuonna 2022. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,6 %. Vuonna 2023 kustannuksiksi arvioidaan 55,9 milj. euroa ja 56,5 milj. euroa vuonna 2024. Suunnitelmakauden ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa uuden Sammalvuoren varikon ylläpito- ja pääomakustannukset. Vuosina 2021-2023 pääomakorvaukset kasvavat uusien M300-junien ja peruskorjaushankkeiden myötä. Vuonna 2023 varaudutaan matkustajaliikenteen laajentumiseen Kivenlahteen. Vuonna 2022 varaudutaan myös Länsimetron vaiheen 2 koeajoihin liittyviin muutoksiin.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2022 olevan 56,9 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,4 %. Kustannuksiksi arvioidaan 60,3 milj. euroa vuonna 2023 ja 69,9 milj. euroa vuonna 2024. Suunnittelukaudella kustannukset nousevat Artic-vaunujen siirtyessä pois takuunalaisesta hinnoittelusta. Liikennettä lisätään uusien rataosuuksien myötä, jotka kuvattu liitteessä 7. Vuonna 2024 varaudutaan korvaamaan uuden Ruskeasuon varikon ylläpitovuokrat.

Pikaraitioliikenne: Suunnitelmakaudella varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liittyviin toimenpiteisiin. Lisäksi varaudutaan maksamaan vuodesta 2022 alkaen käynnistyskorvauksia ja ylläpitovuokria uudesta Roihupellon varikosta.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2022 olevan 4,3 milj. euroa, vuonna 2023 4,3 milj. euroa ja vuonna 2024 4,6 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2022 yhteensä 80,7 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokria Sm5-kalustosta 21,9 milj. euroa. Kuntaosuuksissa junaliikenteen ope-
rointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,8 milj. euroa. Vuonna 2023 junalii-
kenteen kustannuksiksi arvioidaan 82,0 milj. euroa sekä 85,3 milj. euroa vuonna 2024.

HSL:n ja VR:n neuvottelema HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimus päättyi kesäkuussa 2021, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyi uuteen kilpailutettuun sopimukseen. Suunnitelma-
vuosille 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. Joukkoliiken-
teen 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 lasku-
tuseriaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauk-
sen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteu-
tuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisut siten, että HSL
ottaa mahdollisen ali-/ylijiäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talous-
arviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen
suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

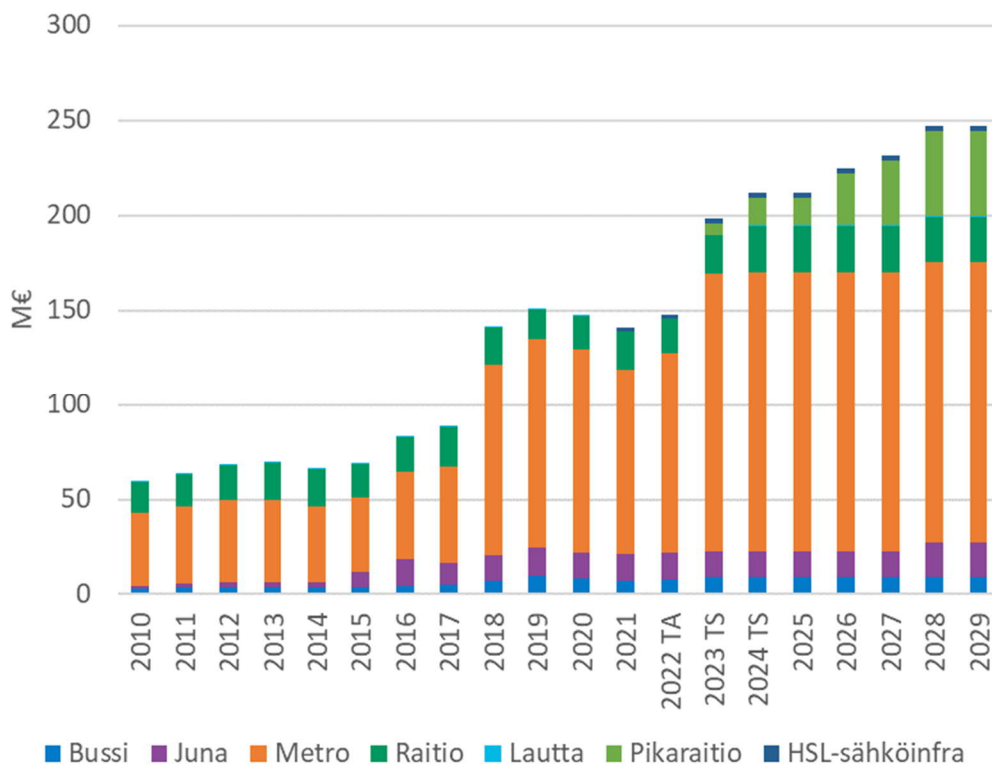
Vuonna 2022 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 147,4 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskutta-
mat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsingiltä 75,9 milj. euroa
- Espoolta 56,7 milj. euroa
- Vantaalta 12,5 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,3 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfra 1,7 milj. euroa.
Helsinkiin on suunniteltu sijoitettavan uutta latausinfra kokonaiskustannuksiltaan 0,3 milj. euroa.
Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman kustannukset kä-
sitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vä-
hennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Infrakustannukset ovat vuonna 2022 6,8 milj. euroa (4,8 %) suuremmat kuin vuonna 2021. Vuoden
2021 infralaskutus sisältää oikaisuja Helsingin ja Espoon Länsimetron aikaisempien vuosien laskutuk-
seen ja vuoden 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat takaisin vakiintuneemmalle ta-
solle. Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2022, kun vanhan infran pääoman viimeiset pää-
omaosuudet poistettiin vuonna 2019. Kauniaisilla, Sipoolta, Tuusulalla ja Siuntioilla ei ole infrasopimus-
ten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Suunnitelmakaudella infrakustannukset kasvavat merkittävästi Länsimetron laajentumisen ja pikaraitiolinja 550 käyttöönoton myötä. Vuonna 2023 on varauduttu 198,1 milj. euron ja vuonna 2024 211,9 milj. euron infrakorvauksiin.



Kuvio 5. Infrakustannukset 2010-2029 liikennemuodoittain. Vuodet 2024-2029 sisältävät Kruunusiltojen, Vantaan ja Vihdintien pikaraitioteiden 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. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöönotetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuisen rakennusaikainen korko.

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

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy pai-

neita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun Länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu laskennallinen korotustarve noin 11 %) ja Raide-Jokeri otetaan käyttöön (arvioitu korotustarve noin 4 %). Mahdollisia lippujen hintojen korotuksia ei ole huomioitu kuntaosuuslaskelmassa eikä HSL:n tuloslaskelmassa.

Pikaraitiolinja 550 on kuntaosuuslaskelmassa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena, mutta sopimusta tästä ei vielä ole.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 34,7 milj. euroa vuonna 2022. Muihin palvelujen ostoon käytetään 38,3 milj. euroa vuonna 2023 ja 29,5 milj. euroa vuonna 2024.

IT-kustannukset, 19,1 milj. euroa vuonna 2022, sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Suurimmat yksittäiset IT-kustannuserät ovat LIJ-järjestelmän ohjelmistojen ja jatkuvien palveluiden ylläpito sekä kapasiteettipalvelut, joihin käytetään yhteensä noin 9,0 milj. euroa.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2022 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 5,5 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 1,1 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin sekä junakalustohankinnan valmisteluun. Asiakaskokemuksen ja palvelumuotoilun kehittämiseen varataan 2,0 milj. euroa. MAL-jatkotoihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen ja tutkimiseen liittyviin palveluihin käytetään 1,0 milj. euroa. Erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 0,8 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 0,6 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,6 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut. Varaukseen sisältyy myös koronatilannetta elvyttävien markkinointi- ja viestintätoimien toteuttaminen.

Vartiointipalveluihin käytetään 1,2 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 5,3 milj. euroa vuonna 2022. 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 6: Muut palveluostot 2020-2024

x 1 000 €	TP2020	TA2021	ENN2021	TA2022	Ero TA2022/ENN2021		TS2023	TS2024
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	18 391	18 914	18 317	19 111	794	4,3 %	22 165	14 082
Lipunmyyntipalkkiot	836	1 100	534	400	-134	-25,1 %	400	400
Asiantuntijapalvelut	5 161	6 065	5 175	5 517	343	6,6 %	5 327	5 555
Laitteiden huoltopalvelut	2 719	2 738	2 612	2 460	-152	-5,8 %	3 330	1 214
Ilmoitukset ja markkinointi	2 239	3 061	3 015	3 044	29	0,9 %	3 044	4 044
Painatukset	371	697	555	581	26	4,6 %	474	479
Vartiointipalvelut	551	907	678	1 161	483	71,3 %	1 162	1 163
Muut palvelut	2 266	3 298	2 431	2 455	24	1,0 %	2 431	2 536
Muiden palveluiden ostot yhteensä	32 535	36 781	33 317	34 729	1 412	4,2 %	38 333	29 473

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,1 milj. euroa vuonna 2022, joka on 3,3 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 19,6 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,5 milj. euroa. Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 400 henkilön työpanokseen. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2022 varattu 1,1 milj. euroa. Vuoden 2023 ja 2024 varaus on 1,0 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 2022 ovat 5,3 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,5 milj. euroa. HSL:n vuokramenot kasvavat suunnitelmakaudella Ojangan bussivarikon käyttöönoton myötä. Vuosien 2023-2024 vuokramenot ovat 5,2 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2022 ovat 2,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 1,5 milj. euroa. Vuosina 2022-2024 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 2023 muihin menoihin varataan yhteensä 3,1 milj. euroa ja vuodelle 2024 3,3 milj. euroa.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2022 24,3 milj. euroa ylijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron lainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. HSL:n lainakanta vuoden 2021 lopussa on ennusteen mukaan 42,1 milj. euroa.

Epävarman talouskehityksen johdosta TTS:n käsittelyn yhteydessä varataan toimitusjohtajalle uuden 50 milj. euron suuruisen talousarviolainan nostovaltuus, jota käytetään tarvittaessa kattamaan matkustajamäärien ennakoitua heikomman kehityksen aiheuttamaa rahoitusvajetta vuoden 2022 aikana. Rahoituskustannuksiin ei ole TTS-suunnitelmassa sisällytetty uuden lainan kustannuksia, jotka tarkentuvat vuonna 2022 mikäli lainaa joudutaan nostamaan.

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

Rahoituksen nettomenojen arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa vuosina 2022-2024. Rahoitustuottoina kirjataan vuosittain matkakorteille jäävien käyttämättömien arvojen osuus, mikä vuosittain tuloutetaan LIJ-järjestelmästä saatavan tiedon perusteella. Rahoitustuottaja saadaan myös mahdollisista sijoituksista.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

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

PKS-omistajaohjauksen tavoitteiden mukaan kuntayhtymän talousarviovalmistelussa on aiemmin huomioitu myös peruspääomalle maksettu 1,5 %:n korvaus.

TTS2022-2024 esitys sisältää ehdotuksen, että nykyisessä heikentyneessä rahoitustilanteessa jäsenkunnille ei makseta tai jäsenkunnilta ei laskuteta korkoa vuodelta 2022.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 24,3 milj. euroa ylijäämäinen, joka riittäisi kattamaan suunnitelman mukaiset poistot, jotka ovat 17,6 milj. euroa vuonna 2022.

Tilikauden 2022 ylijäämäksi arvioidaan 6,7 milj. euroa ja sillä katetaan edelliseltä vuodelta kertyvää alijäämää.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 26,7 milj. euroa vuonna 2022, 14,6 milj. euroa vuonna 2023 ja 8,8 milj. euroa vuonna 2024.

Taulukko 7: Investoinnit 2010-2024

	TP2020	TA 2021	TA 2022	TS 2023	TS 2024
Investoinnit yht. €	16 896 972	17 381 000	26 669 320	14 608 600	8 751 000

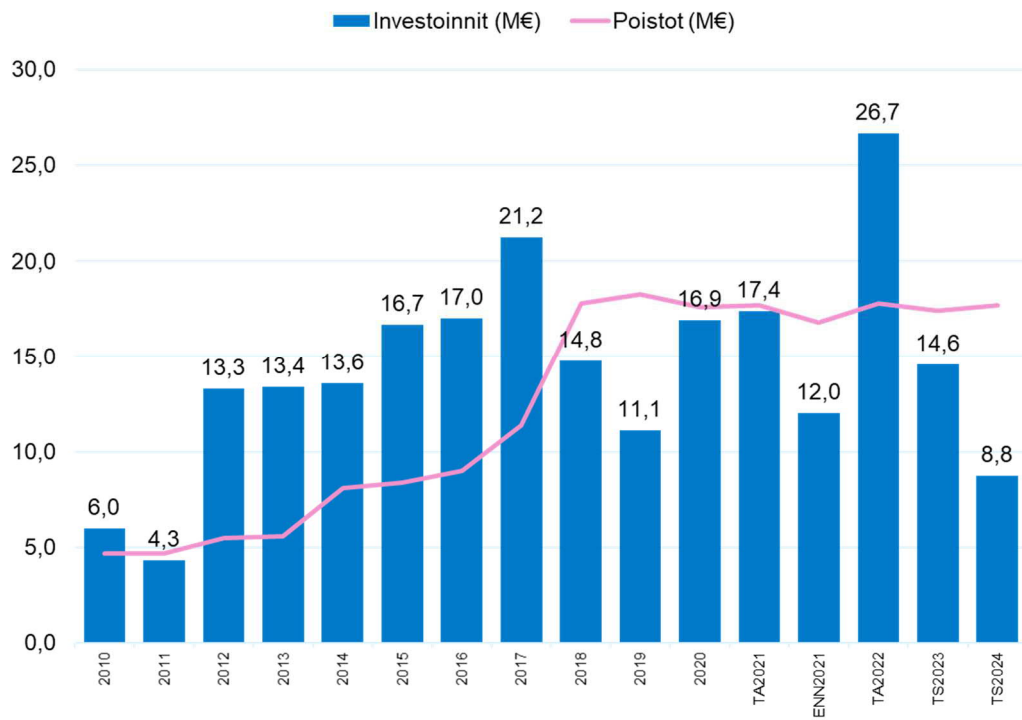
Lippu- ja informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiseen, laitehankintoihin ja muuhun ohjelmiston kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2022-2024 noin 19,7 milj. euroa. Lipputilihankkeeseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 2,6 milj. euroa.

Reittiopasta uudistetaan yhteensä 2,0 milj. eurolla. HSL.fi –palvelun kehittämiseen on varattu 2,4 milj. euroa ja HSL-sovelluksen jatkokehittämiseen noin 4,7 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. Yrityspalveluiden digitalisointiin on varattu noin 0,7 milj. euroa ja OpenMaas -lipunmyyntirajapintaan noin 0,6 milj. euroa. Joren kokonaisuudistukseen on suunniteltu käytettävän 1,9 milj. euroa ja liikennöintisopimusten seurantajärjestelmiin 1,6 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. 3,0 milj. euroa on lisäksi varattu kiinteistön ja toimitilojen kunnostamiseen. Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 10,8 milj. euroa. Erittely investointihankkeista liitteessä 3.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 17,6 milj. euroa vuonna 2022, 17,4 milj. euroa vuonna 2023 ja 17,7 milj. euroa vuonna 2024. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen järjestelmäkehitykseen. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Poistoajat ovat HSL:n hallituksen hyväksymän poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat it-järjestelmien osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmistokehitys ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.



Kuvio 6: Investointien ja poistojen kehitys 2010-2024

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2022–2024

	TP		TA	BNL 2)	ERO ENN2021/TA2021	TA	ERO TA2022/ENN2021	TS	ERO TS2023/TA2022	TS	ERO TS2024/TS2023		
	2020	2021	2021	2021	€	2022	%	2023	€	2024	%		
	x 1 000 €												
Toimintatuotot	665 382	663 370	712 356	48 986	43 021	755 377	6,0 %	829 466	74 088	852 493	9,8 %	23 028	2,8 %
Myyntituotot	243 682	255 586	232 645	-22 941	65 730	298 374	28,3 %	334 056	35 682	354 105	12,0 %	20 048	6,0 %
Lipputuotot yhteensä	243 292	255 082	232 361	-22 721	65 713	298 074	28,3 %	333 781	35 707	353 855	12,0 %	20 073	6,0 %
Muut myyntituotot yhteensä	390	504	284	-220	275	300	5,8 %	275	-25	250	-8,3 %	-25	-9,1 %
Korvaukset kunnilla	345 309	388 544	388 544		47 237	435 781	12,2 %	474 466	38 685	477 069	8,9 %	2 603	0,5 %
Muut myyntitulot	2 047	305	1 398	1 093	639	2 037	45,7 %	2 097	60	2 097	2,9 %		
Tuet ja avustukset	66 721	11 549	83 341	71 792	-70 767	12 574	-84,9 %	12 115	-459	12 472	-3,7 %	357	2,9 %
Vuokratuotot	2 652	2 607	2 409	-198	226	2 635	9,4 %	2 725	90	2 745	3,4 %	20	0,7 %
Muut toimintatuotot	4 972	4 779	4 020	-759	-44	3 976	-15,9 %	4 006	30	4 006	0,8 %		0,0 %
Toimintakulut	-719 112	-724 625	-713 457	11 168	-17 582	-731 039	2,5 %	-805 289	-74 250	-828 053	10,2 %	-22 764	2,8 %
Henkilöstökulut	-23 426	-23 883	-23 716	168	-407	-24 122	-0,7 %	-24 363	-241	-24 607	1,0 %	-244	1,0 %
Palvelujen ostot	-687 958	-692 121	-682 157	9 965	-15 511	-697 668	-1,4 %	-771 549	-73 881	-793 898	10,6 %	-22 349	2,9 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-317 309	-320 385	-319 143	1 242	-7 676	-326 819	2,4 %	-325 111	1 707	-319 985	-0,5 %	5 126	-1,6 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-89 142	-90 347	-88 450	1 897	7 754	-80 696	-8,8 %	-81 970	-1 274	-85 329	1,6 %	-3 359	4,1 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-42 480	-43 846	-42 291	1 555	-3 993	-46 284	-3,5 %	-55 852	-9 568	-60 707	20,7 %	-607	1,1 %
Raitiolilikenteen operointikustannukset	-54 296	-55 570	-53 771	1 793	-3 111	-56 888	-3,2 %	-60 323	-3 435	-69 947	6,0 %	-9 624	16,0 %
Lautailikenteen operointikustannukset	-3 688	-4 501	-4 501		231	-4 270	0,0 %	-4 280	-10	-4 620	0,2 %	-340	7,9 %
Idealabin operointikustannukset	-223												
Pikaraitiolilikenteen operointikustannukset													
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-507 138	-514 649	-508 161	6 488	-7 335	-515 496	-1,3 %	-555 064	-19 568	-552 554	3,8 %	-17 490	3,3 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 779	-7 156	-7 156		-757	-7 913	10,6 %	-9 184	-1 271	-9 056	16,1 %	128	-1,4 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 533	-14 225	-14 225		-41	-14 265	0,0 %	-13 736	530	-13 520	-3,7 %	216	-1,6 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-107 497	-97 482	-97 482		-7 591	-105 073	0,0 %	-146 570	-41 497	-147 598	39,5 %	-1 029	0,7 %
Raitiolilikenteen infrapalvelut	-17 519	-19 724	-19 724		-19 945	-18 142	0,0 %	-19 945	-1 803	-24 283	9,9 %	-4 338	21,8 %
Lautailikenteen infrapalvelut	-432	-652	-652		274	-378	0,0 %	-501	-123	-481	32,6 %	20	-4,1 %
Pikaraitiolilikenteen infrapalvelut													
Muut infrapalvelut	-1 525	-1 453	-1 441	12	-232	-1 672	16,1 %	-2 448	-775	-2 448	46,3 %		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-148 286	-140 691	-140 679	12	-6 764	-147 443	4,8 %	-198 152	-50 709	-211 871	34,4 %	-13 719	6,9 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 535	-36 781	-33 317	3 465	-1 412	-34 729	-9,4 %	-38 333	-3 604	-29 473	10,4 %	8 660	-23,1 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 015	-1 335	-880	455	-224	-1 104	-34,1 %	-1 029	75	-997	32	-3,1 %	
Vuokratuotot	-4 238	-3 932	-4 277	-346	-1 070	-5 348	8,8 %	-5 225	123	-5 228	-2,3 %	-3	0,1 %
Muut kulut	-2 474	-3 354	-2 428	926	-369	-2 797	-27,6 %	-3 122	-325	-3 322	11,6 %	-200	6,4 %
Toimintakate	-53 730	-61 255	-1 101	60 153	25 440	24 338	-98,2 %	24 177	-161	24 441	-0,7 %	264	1,1 %
Rahoitustuotot ja -kulut	263	-160	28	188	-99	-70	-117,8 %	-70		-70	-0,4 %		0,0 %
Vuositakate	-53 467	-61 415	-1 073	60 342	25 341	24 268	-98,3 %	24 107	-161	24 371	-0,7 %	264	1,1 %
Poistot	-17 589	-17 690	-16 862	828	-742	-17 604	-4,7 %	-17 444	160	-17 707	-0,9 %	-263	1,5 %
Tilikauden ylijäämä	-71 056	-79 105	-17 935	61 170	24 599	6 663	-137,3 %	6 663	-1	6 663	0,0 %	1	0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	92,5 %	91,5 %	99,8 %	103,0 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	320 073	274 826	323 812	355 000
- ilman kuntaosuuksia, %	44,5 %	37,9 %	45,4 %	44,1 %
Toimintakate, %	-8,1 %	-9,2 %	-0,2 %	2,9 %
Vuosikate, %	-8,0 %	-9,3 %	-0,2 %	2,9 %
Vuosikate / Poistot, %	-304,0 %	-347,2 %	-6,4 %	138,2 %

103,0 %
355 000
44,1 %
2,9 %
2,9 %
138,2 %

103,0 %
375 425
45,3 %
2,9 %
2,9 %
137,6 %

LIITE 2:

Rahoituslaskelma 2022-2024

	TP2020	TA2021	ENN2021	TA2022	TS2023	TS2024
1 000 €						
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	-53 467	-61 415	-1 073	24 268	24 107	24 371
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-16 897	-17 381	-12 024	-26 669	-14 609	-8 751
Rahoitusosuudet investointimenoihin	589					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-38					
Toiminnan ja investointien rahavirta	-69 813	-78 796	-13 097	-2 401	9 498	15 620
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	44 737	50 000				
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		-5 000	-5 000	-5 000	-5 000	-5 000
Lyhytaikaisten lainojen muutos	5 263					
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	19 244					
Rahavarojen muutos	-569	-33 796	-18 097	-7 401	4 498	10 620
Rahavarat 31.12	79 692	45 896	61 594	54 193	58 691	69 311
Rahavarat 1.1	80 261	79 692	79 692	61 594	54 193	58 691
Investointien tulorahoitus %	-327,9 %	-353,3 %	-8,9 %	91,0 %	165,0 %	278,5 %
Kassan riittävyys, pv	40,5	23,1	31,5	27,1	26,6	30,6

LIITE 3:

Investointihankkeet TTS-kaudella 2022-2024

	TA2022	TS2023	TS2024	TTS-Kausi yhteensä	Kuvaus
Investointihankkeet x 1 000 €					
LJU Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	12 174	5 790	1 740	19 704	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet. Vuoden 2022 investointi sisältää uusien lukijalaitteiden hankinnan.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 700	1 500	1 500	4 700	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys
Toimitilojen remontointi	3 000			3 000	Toimitilojen/kiinteistön remontointivaraus.
Lipputili	994	794	794	2 582	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen tautajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ) kanssa.
HSL.fi -palvelun uusiminen	960	730	730	2 420	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaan yhteen myös muita kuluttajaverkopalveluita.
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	740	740	740	2 220	Bussi liikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaioetus- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650	650	650	1 950	Trafficomin ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reittispalvelu.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100	400	400	1 900	Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
Sopimusseuranta (SoSe)	960	300	300	1 560	Juna-, bussi- ja mahdollisesti muidenkin sopimusten seurantaan tarvittavat järjestelmät.
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu	651	662	240	1 553	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Sähköiset näytöt – TFT	410	630	450	1 490	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	300	250	150	700	Yritysportaali, jonka kautta voidaan hallita yritysmatkalippujen edunsaajia, ostoja sekä laskutusta
OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta	305	302		607	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-operaattoreille.
Informaatiojärjestelmien kehitys	180	200	200	580	Investointi LUJ-informaatiojärjestelmien ohjelmistokehitykseen.
Tutkimuslusta	273	228		501	Tutkimuslusta erilaisia tutkimuksia varten
Matkustajalaskentalaitteet	500			500	Matkustajalaskentalaitteet
Muut hankkeet	1 772	1 432	857	4 062	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvo TTS-kaudella alle 0,5 M€
Investointihankkeet yhteensä	26 669	14 609	8 751	50 029	

LIITE 4:**Yhteenveto talouden tasapainottamiseksi tehtävistä toimenpiteistä TTS-kaudella**

Strategiatyössä määritellään hallituskaudelle keskeiset strategiset tavoitteet ja strategiset menestystekijät. Keskeisenä tavoitteena uudessa strategiassa on kestävä talouden varmistaminen. Yhtenä tärkeimpänä TTS-kauden toimenpiteenä on tuottavuusohjelman laatiminen ja toimeenpano talouden tasapainottamiseksi.

Ennusteen OVK2/2021 mukaan HSL:n katettava alijäämä on TTS-kauden alkaessa 20,0 milj. euroa. TTS-suunnitelma vuosille 2022-2024 on laadittu siten, että alijäämä katetaan TTS-kauden loppuun mennessä.

Tavoitteena kustannustehokkuuden parantaminen pitkällä tähtäimellä

Korona ja tulevat suuret infrainvestoinnit haastavat talouskehitystä vielä pitkään tulevaisuudessa. Matkustajamäärien saaminen kasvu-uralle on yksi tärkeimmistä tekijöistä talouden vakauttamisessa.

Tavoitteemme on järjestää joukkoliikennepalvelut mahdollisimman kustannustehokkaasti ja tulemme seuraamaan erityisen tarkasti joukkoliikenteen kustannuksia suhteessa käyttäjämääriin ja lipputuloihin. Tätä työtä tehdään osana liikenteen suunnittelua ja palvelutason määrittelyä. Tavoitteemme on pysyvien keinojen löytäminen tuottavuuden parantamiseksi ja kustannustehokkuuden parantaminen pitkällä tähtäimellä.

TTS-suunnittelu lähtee siitä, että kuntien subventiotaso on koronan aiheuttamien alijäämien kattamisen ja matkustajamäärien laskun vuoksi korkeampi kuin 50 %. Keskimääräinen subventio suunnittelu-kauden lopussa on noin 56 %. Tämä subventiotaso perustuu ennusteskenaarioon, jossa matkustajamäärien arvioidaan olevan -8 % vuoden 2019 tasosta. Samaan aikaan HSL-alueelle valmistuu kaksi uutta raideinvestointia, jotka kohottavat sekä operointi- että infrakustannuksia entisestään. Nykyisen järjestelmän kestävyys ja infrakorvausprosessin toimivuus on syytä ottaa tarkasteluun TTS-kaudella. Esimerkiksi puolittamalla nykyisten pääomakorvausten nykyinen 5 %:n korkotaso esimerkiksi 2,5 %:n tasoon, saavutettaisiin HSL:n kustannuksissa noin 40 milj. euron säästöt.

Tärkeimpiä tavoitteitamme on asiakasmäärien ja lipputulojen kasvattaminen sekä joukkoliikenteen kustannustehokkuuden parantaminen, mutta todennäköisesti 50 %:n keskimääräiseen subventiotavoitteeseen pääseminen TTS-kaudella on mahdotonta. Jotta 50 % subventiotaso voitaisiin nykyisellä kustannusrakenteella saavuttaa, jouduttaisiin sekä lipputulokertymään että palvelutasoon tekemään merkittäviä muutoksia.

Yhteenveto talouden tasapainottamistoimenpiteistä TTS-kaudella

Suunnitelmallisella ja ennakoitavissa olevalla taloussuunnittelulla varmistetaan mahdollisimman sujuva ja kustannustehokas palvelutuotanto.

- Tulopohja varmistetaan, jotta syntyneet alijäämät saadaan TTS-kaudella katettua ja oma pääoma korotettua vähintään peruspääoman tasolle. Tämä tarkoittaa kuntaosuuksien ainakin väliaikaista korotusta ja lippujen hintoihin tehtäviä maltillisia korotuksia.
- Asiakashinnoittelua tarkastellaan vuosittain ja uuden tunnistepohjaisen järjestelmän tariffityössä tehdään laajamittainen arviointi koko lippujärjestelmän rakenteesta.
- Operointikustannuksissa kiinnitetään huomioita kustannustehokkuuteen linjastosuunnittelussa ja hankinnassa. Tavoitteena on matkustajakilometrikustannuksen lasku pitkällä tähtäimellä.
- Liikennepalveluiden toimivuuden seuraamiseksi kehitetään tunnuslukuja, joiden avulla pystymme havaitsemaan ongelmia nykyistä nopeammin. Keskitymme joukkoliikenteen luotettavuuden osalta toimenpiteisiin, joilla on paras kustannustehokkuus. Luotettavuuden seurannaksi sovitaan yhteisistä toimivuusmittareista, joiden pohjalta päivitetään toimenpideohjelmia.

LIITE 4:**Yhteenveto talouden tasapainottamiseksi tehtävistä toimenpiteistä TTS-kaudella**

- Joukkoliikenneinfran kustannusten korvausprosessi otetaan tarkasteluun ja selkeytetään.
- Investointihankkeiden kustannus-/hyötylaskentaa ja sen avulla tehtävää kehittämishankkeiden priorisointimenetelmiä kehitetään kuntayhtymän rahoitusmalliin sopivalla tavalla. Investoinnit kohdennetaan tuottavuutta lisäävien palveluiden kehittämiseen.
- Maksuvalmiudesta huolehditaan säännöllisellä seurannalla ja riittävän lainanottovaltuutuksen varmistamisesta TA-vuoden aikana.

Tuottavuuden lisäämiseksi kehitetään uusia toimintamalleja, joiden tavoitteena on sujuvoittaa teke- mistä ja tuoda kustannustehokkuutta.

- Uuden strategian määrittelyn yhteydessä arvioidaan organisaatio- ja johtamisrakenteiden toi- mivuus. Rakenteiden tulee varmistaa sujuvat ja saumattomat prosessit. Henkilöstön osaami- sen kehittymistä tuetaan monipuolisesti ja jatkuvan oppimisen periaatteita käyttäen. Osaami- sen vahvistaminen lisää organisaation kyvykkyyttä ja sitä kautta myös tuottavuutta.
- Raportointia kehitetään ennustettavuuden ja skenaariotyön osalta. Tavoitteena parempi seu- ranta, ennakoitavuus ja yleinen tietämys talouden kehityksestä.
- Henkilöstön kustannustietoisuutta ja tietoa toimintaympäristön muutoksista lisätään.
- Toimitilojen käyttöä tehostetaan ja mahdollisista tarpeettomista tiloista luovutaan ja/tai ulos- vuokrataan.

Kuntaosuudet 2022 punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2022)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	286,617	105,315	2,129	89,802	9,642	10,227	4,784	6,086	0,600	515,201
Ympäristöbonus	0,713	0,453	0,007	0,271	0,021	0,005	0,007	0,023	0,000	1,500
Yhteensä	287,330	105,768	2,136	90,074	9,662	10,232	4,791	6,109	0,601	516,701
%-jakautuma	55,6 %	20,5 %	0,4 %	17,4 %	1,9 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,183	-1,424	-0,038	-1,346	-0,162	-0,179	-0,075	-0,108	-0,038	-8,552
Henkilöstökulut	15,076	4,091	0,104	3,570	0,398	0,418	0,166	0,231	0,068	24,122
Palvelujen ostot	22,424	6,009	0,147	4,782	0,481	0,464	0,167	0,216	0,038	34,729
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,664	0,178	0,004	0,143	0,014	0,014	0,005	0,007	0,001	1,031
Muut toimintakulut	3,774	1,031	0,027	0,939	0,109	0,118	0,048	0,069	0,023	6,137
Rahoitustuotot ja -kulut	0,046	0,012	0,000	0,010	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,070
Poistot	10,832	3,294	0,074	2,601	0,209	0,235	0,093	0,103	0,011	17,452
Yhteensä	47,633	13,191	0,320	10,698	1,051	1,071	0,405	0,517	0,104	74,989
%-jakautuma	63,5 %	17,6 %	0,4 %	14,3 %	1,4 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	76,065	53,159	0,362	14,279	0,899	1,929	0,296	0,332	0,092	147,414
%-jakautuma	51,6 %	36,1 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	411,028	172,118	2,818	115,051	11,612	13,231	5,491	6,958	0,797	739,105
%-jakautuma	55,6 %	23,3 %	0,4 %	15,6 %	1,6 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	180,967	51,037	1,242	48,035	6,713	5,205	1,764	2,762	0,349	298,074
%-jakautuma	60,7 %	17,1 %	0,4 %	16,1 %	2,3 %	1,7 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	230,061	121,081	1,576	67,015	4,899	8,026	3,727	4,196	0,448	441,030
%-jakautuma	52,2 %	27,5 %	0,4 %	15,2 %	1,1 %	1,8 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,276	-2,264	0,004	-4,252	-0,317	0,207	-0,066	0,261	0,039	-6,663
Suurten kaupunkiseut. tuki	2,364	1,054	0,037	0,854	0,134	0,144	0,078	0,140	0,022	4,825
Ilmastoperusteinen tuki	3,472	1,548	0,054	1,254	0,196	0,212	0,115	0,205	0,033	7,088
Yhteensä	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
%-jakautuma	105,9 %	6,4 %	1,8 %	-40,8 %	0,2 %	10,7 %	2,4 %	11,5 %	1,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	224,500	120,745	1,482	69,159	4,887	7,464	3,600	3,590	0,354	435,782
%-jakautuma	51,5 %	27,7 %	0,3 %	15,9 %	1,1 %	1,7 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	54,6 %	70,2 %	52,6 %	60,1 %	42,1 %	56,4 %	65,6 %	51,6 %	44,4 %	59,0 %

Vertailu kuntaosuudet 2022 TA ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TA	230,061	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,031
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	-31,432	2,005	-0,044	-3,552	-1,051	-0,808	0,401	-0,223	-0,238	-34,942

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2022 TA ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
2021 TA	47,093	16,515	0,521	14,572	4,235	1,835	0,631	1,692	0,335	87,429

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TA	224,500	120,745	1,482	69,159	4,887	7,464	3,600	3,590	0,354	435,781
2021 TA	214,400	102,561	1,099	55,995	1,716	7,000	2,696	2,727	0,350	388,544
Erotus	10,100	18,184	0,383	13,164	3,171	0,464	0,904	0,863	0,004	47,237

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TA	224,225	118,480	1,486	64,908	4,570	7,670	3,535	3,851	0,393	429,117
Subventio% kunnittain	54,6 %	68,8 %	52,7 %	56,4 %	39,4 %	58,0 %	64,4 %	55,3 %	49,4 %	58,1 %

Kuntaosuudet 2023

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	300,641	108,382	2,129	91,167	10,135	10,411	4,964	6,339	0,617	534,785
Ympäristöbonus	0,713	0,453	0,007	0,271	0,021	0,005	0,007	0,023	0,000	1,500
Yhteensä	301,355	108,835	2,135	91,438	10,156	10,416	4,971	6,362	0,617	536,285
%-jakautuma	56,2 %	20,3 %	0,4 %	17,1 %	1,9 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-4,924	-1,369	-0,036	-1,294	-0,159	-0,182	-0,078	-0,115	-0,040	-8,198
Henkilöstökulut	15,129	4,137	0,105	3,622	0,411	0,445	0,181	0,257	0,077	24,363
Palvelujen ostot	24,732	6,635	0,163	5,280	0,533	0,517	0,187	0,243	0,044	38,333
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,615	0,165	0,004	0,132	0,013	0,013	0,005	0,006	0,001	0,956
Muut toimintakulut	3,864	1,065	0,027	0,967	0,114	0,127	0,053	0,077	0,025	6,320
Rahoitustuotot ja -kulut	0,045	0,012	0,000	0,009	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,070
Poistot	10,729	3,266	0,074	2,579	0,207	0,233	0,092	0,102	0,011	17,293
Yhteensä	50,190	13,911	0,337	11,296	1,121	1,153	0,440	0,570	0,119	79,137
%-jakautuma	63,4 %	17,6 %	0,4 %	14,3 %	1,4 %	1,5 %	0,6 %	0,7 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	87,644	90,247	0,534	15,350	0,980	2,475	0,346	0,377	0,120	198,073
%-jakautuma	44,2 %	45,6 %	0,3 %	7,7 %	0,5 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	439,189	212,993	3,006	118,084	12,257	14,044	5,757	7,310	0,856	813,495
%-jakautuma	54,0 %	26,2 %	0,4 %	14,5 %	1,5 %	1,7 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	202,760	57,249	1,392	53,566	7,520	5,831	1,976	3,095	0,391	333,781
%-jakautuma	60,7 %	17,2 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,7 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	236,429	155,743	1,615	64,518	4,736	8,213	3,780	4,215	0,465	479,714
%-jakautuma	49,3 %	32,5 %	0,3 %	13,4 %	1,0 %	1,7 %	0,8 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,276	-2,264	0,004	-4,252	-0,317	0,207	-0,066	0,261	0,039	-6,663
Suurten kaupunkiseut. tuki	2,364	1,054	0,037	0,854	0,134	0,144	0,078	0,140	0,022	4,825
Ilmastoperusteinen tuki	3,472	1,548	0,054	1,254	0,196	0,212	0,115	0,205	0,033	7,088
Yhteensä	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
%-jakautuma	105,9 %	6,4 %	1,8 %	-40,8 %	0,2 %	10,7 %	2,4 %	11,5 %	1,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	230,869	155,407	1,521	66,662	4,724	7,650	3,653	3,609	0,371	474,465
%-jakautuma	48,7 %	32,8 %	0,3 %	14,0 %	1,0 %	1,6 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	52,6 %	73,0 %	50,6 %	56,5 %	38,5 %	54,5 %	63,5 %	49,4 %	43,3 %	58,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2022 TA ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	236,428	155,744	1,615	64,518	4,737	8,213	3,781	4,214	0,465	479,715
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	-25,065	36,668	-0,005	-6,049	-1,214	-0,622	0,454	-0,205	-0,220	3,742

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2023 TS ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
2021 TA	47,093	16,515	0,521	14,572	4,235	1,835	0,631	1,692	0,335	87,429

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	230,869	155,407	1,521	66,662	4,724	7,650	3,653	3,609	0,371	474,465
2021 TA	214,400	102,561	1,099	55,995	1,716	7,000	2,696	2,727	0,350	388,544
Erotus	16,469	52,846	0,422	10,667	3,008	0,650	0,957	0,882	0,021	85,921

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	230,593	153,142	1,524	62,410	4,406	7,857	3,588	3,870	0,410	467,801
Subventio% kunnittain	52,5 %	71,9 %	50,7 %	52,9 %	36,0 %	55,9 %	62,3 %	52,9 %	47,9 %	57,5 %

Kuntaosuudet 2024

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	315,362	109,072	2,197	92,991	10,323	10,280	5,033	6,398	0,620	552,278
Ympäristöbonus	0,713	0,453	0,007	0,271	0,021	0,005	0,007	0,023	0,000	1,500
Yhteensä	316,076	109,525	2,204	93,262	10,344	10,285	5,041	6,421	0,620	553,778
%-jakautuma	57,1 %	19,8 %	0,4 %	16,8 %	1,9 %	1,9 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,209	-1,422	-0,038	-1,344	-0,157	-0,172	-0,072	-0,100	-0,035	-8,550
Henkilöstökulut	15,430	4,172	0,107	3,636	0,398	0,414	0,164	0,221	0,065	24,607
Palvelujen ostot	19,026	5,096	0,125	4,066	0,409	0,394	0,142	0,183	0,033	29,473
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,595	0,160	0,004	0,128	0,013	0,013	0,005	0,006	0,001	0,924
Muut toimintakulut	4,032	1,094	0,028	0,985	0,111	0,118	0,048	0,065	0,021	6,503
Rahoitustuotot ja -kulut	0,045	0,012	0,000	0,009	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,070
Poistot	10,912	3,315	0,075	2,618	0,211	0,237	0,094	0,103	0,011	17,576
Yhteensä	44,832	12,428	0,302	10,097	0,985	1,004	0,380	0,479	0,097	70,603
%-jakautuma	63,5 %	17,6 %	0,4 %	14,3 %	1,4 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	97,587	92,942	0,615	16,112	1,044	2,556	0,390	0,416	0,130	211,792
%-jakautuma	46,1 %	43,9 %	0,3 %	7,6 %	0,5 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	458,495	214,896	3,120	119,471	12,373	13,845	5,811	7,315	0,846	836,173
%-jakautuma	54,8 %	25,7 %	0,4 %	14,3 %	1,5 %	1,7 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	215,012	60,742	1,476	56,676	7,974	6,184	2,096	3,282	0,415	353,855
%-jakautuma	60,8 %	17,2 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,7 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	243,483	154,154	1,644	62,796	4,399	7,661	3,715	4,034	0,432	482,318
%-jakautuma	50,5 %	32,0 %	0,3 %	13,0 %	0,9 %	1,6 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-0,276	-2,264	0,004	-4,252	-0,317	0,207	-0,066	0,261	0,039	-6,663
Suurten kaupunkiseut. tuki	2,364	1,054	0,037	0,854	0,134	0,144	0,078	0,140	0,022	4,825
Ilmastoperusteinen tuki	3,472	1,548	0,054	1,254	0,196	0,212	0,115	0,205	0,033	7,088
Yhteensä	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
%-jakautuma	105,9 %	6,4 %	1,8 %	-40,8 %	0,2 %	10,7 %	2,4 %	11,5 %	1,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	237,923	153,817	1,550	64,940	4,386	7,099	3,588	3,428	0,338	477,069
%-jakautuma	49,9 %	32,2 %	0,3 %	13,6 %	0,9 %	1,5 %	0,8 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	51,9 %	71,6 %	49,7 %	54,4 %	35,5 %	51,3 %	61,7 %	46,9 %	39,9 %	57,1 %

Vertailu kuntaosuudet 2024 TS ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	243,482	154,153	1,645	62,795	4,399	7,661	3,714	4,034	0,432	482,315
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	-18,011	35,077	0,025	-7,772	-1,552	-1,174	0,387	-0,385	-0,253	6,342

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2024 TS ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
2021 TA	47,093	16,515	0,521	14,572	4,235	1,835	0,631	1,692	0,335	87,429

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	237,923	153,817	1,550	64,940	4,386	7,099	3,588	3,428	0,338	477,069
2021 TA	214,400	102,561	1,099	55,995	1,716	7,000	2,696	2,727	0,350	388,544
Erotus	23,523	51,256	0,451	8,945	2,670	0,099	0,892	0,701	-0,012	88,525

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	237,647	151,553	1,554	60,688	4,069	7,305	3,522	3,689	0,377	470,405
Subventio% kunnittain	51,8 %	70,5 %	49,8 %	50,8 %	32,9 %	52,8 %	60,6 %	50,4 %	44,6 %	56,3 %

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, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten 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 lippulajitutumusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL- organisaation eri 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 LJJ-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 jli-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jli-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jli-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.

Suoriteseuranta 2010-2024

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Lipputulot M€	243,5	252,8	269,7	277,9	287,3	307,0	331,4	357,7	370,1	383,1	243,3	232,4	298,1	333,8	353,9
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,4	720,0	739,1	813,5	836,2
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	504,4	508,9	516,7	536,3	553,8
Infraekustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	147,9	140,7	147,4	198,1	211,8
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	72	70,4	75,0	79,1	70,6
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	236	306	343	364
Linjakilometrit (milj.)	105	106	107	107	111	114	114	116	113	118	116	111	114	115	116
Paikkakilometrit (milj.) *	9 530	9 818	9 737	10 014	10 710	11 332	11 619	14 309	15 688	16 061	15 442	15 354	15 544	16 118	16 190
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 530	15893	16100	16469	16523
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1555,5	1998,7	2203,1	2265,0
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,33 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,29 €	2,46 €	1,93 €	1,79 €	1,71 €
Kokonaiskustannukset pl. infra € / matk.km	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,22 €	0,21 €	0,21 €	0,21 €	0,23 €	0,22 €	0,35 €	0,37 €	0,30 €	0,28 €	0,28 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / matk.km	0,21 €	0,22 €	0,23 €	0,23 €	0,24 €	0,24 €	0,24 €	0,25 €	0,29 €	0,28 €	0,43 €	0,46 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €
Operointikustannukset € / nousut	1,17 €	1,21 €	1,27 €	1,28 €	1,31 €	1,31 €	1,30 €	1,34 €	1,29 €	1,30 €	2,00 €	2,16 €	1,69 €	1,56 €	1,52 €
Operointikustannukset € / linja-km	3,65 €	3,83 €	4,08 €	4,20 €	4,19 €	4,12 €	4,17 €	4,32 €	4,41 €	4,36 €	4,35 €	4,59 €	4,52 €	4,65 €	4,79 €
Operointikustannukset € / paikka-km	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €
Operointikustannukset € / istuin-km	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €
Keskimääräinen jäsenkuntien sub-ventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	57 %	58 %	58 %	56 %
Nousut	54,496	53,677	57,206	56,582	55,491	55,23	56,601	60,178	61,506	56,764	34,879	30,989	43,090	57,993	75,661
Raitiovaunu	57,091	61,474	62,213	63,421	62,128	62,884	64,078	67,531	88,394	92,563	60,367	55,658	69,815	83,397	84,551
Metro	166,56	172,539	176,698	179,305	182,006	181,983	181,279	180,09	168,652	175,045	108,433	105,194	136,676	142,664	144,062
Bussi	47,128	46,577	47,2	50,28	51,867	56,509	63,074	46	66,375	70,384	47,158	42,696	54,534	57,490	58,053

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

50

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Suomenlinnan lautta	1,577	1,657	1,622	1,77	1,782	1,929	2,159	2,094	2,183	2,175	1,05	1,284	2,212	1,777	1,794
Yht	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	236	306	343	364
Matkustajakilometrit															
Raitiovaunu	113,4	117,6	125,3	123,9	121,5	124,5	132,4	132,4	135,3	124,9	76,7	68,2	94,8	127,6	166,5
Metro	416,8	396,5	401,3	400,2	392,0	403,7	425,4	425,4	701,0	734,0	478,7	441,4	553,6	661,3	670,5
Bussi	1145,3	1195,0	1233,1	1267,3	1294,2	1300,6	1308,3	1303,5	881,4	958,4	594,7	576,9	749,6	782,5	790,1
Juna	608,7	605,4	613,6	653,6	565,1	611,7	711,7	735,3	764,7	808,9	514,3	465,6	594,7	626,9	633,1
Suomenlinnan lautta	4,3	4,5	4,4	4,8	4,8	5,2	5,8	5,7	5,9	5,9	2,8	3,5	6,0	4,8	4,9
Yht	2288	2319	2378	2450	2378	2435	2554	2602	2488	2632	1667	1556	1999	2203	2265
Linjakilometrit (milj.)															
Raitiovaunu	5,4	5,4	5,4	5,6	5,5	5,5	5,6	5,7	5,9	6,0	5,7	5,6	5,8	6,1	6,5
Metro	3,5	3,7	3,6	3,7	3,7	3,8	3,7	4,1	6,0	6,0	6,0	5,8	5,6	6,4	6,4
Bussi	90,8	91,7	92,3	91,9	94,4	96,3	95,7	96,1	91,0	95,5	93,9	89,3	92,6	92,6	92,6
Juna	5,3	5,4	5,6	5,8	6,7	7,8	9,5	10,0	10,4	10,5	10,3	10,2	10,1	10,1	10,1
Suomenlinnan lautta	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Yht	105,1	106,3	107,0	107,1	110,4	113,5	114,5	116,0	113,5	118,1	115,9	111,0	114,2	115,3	115,6
Paikkakilometrit															
Raitiovaunu	539,2	558,3	572,7	595,6	592,4	594,8	613,2	772,2	849,1	891,8	852,6	835,7	869,1	911,5	957,7
Metro	2031,0	2106,1	2095,3	2124,9	2137,3	2165,5	2119,4	2911,3	4249,1	4274,0	4216,3	4087,5	3972,4	4510,9	4528,1
Bussi	5540,6	5689,3	5358,8	5412,3	5610,5	5791,0	5785,5	6502,3	6176,2	6439,7	6028,5	6134,3	6437,1	6437,1	6437,1
Juna	1395,8	1438,9	1682,6	1855,5	2333,7	2739,6	3071,9	4093,9	4384,2	4426,4	4315,5	4266,9	4236,3	4229,2	4237,8
Suomenlinnan lautta	23,5	25,1	27,1	26,0	27,0	28,3	28,6	28,9	28,9	29,4	29,2	29,2	29,2	29,2	29,2
Yht	9530,1	9817,7	9736,5	10014,3	10700,9	11319,2	11618,6	14308,5	15687,5	16061,4	15442,2	15353,6	15544,1	16117,8	16189,9
Istuinkilometrit															
Raitiovaunu	259,2	265,3	272,3	282,4	280,8	282,2	286,8	343,3	400,2	437,2	439,0	436,8	443,1	458,1	474,5
Metro	919,9	950,7	945,8	959,2	964,8	977,5	956,7	937,5	1368,4	1376,4	1357,8	1316,3	1279,3	1452,7	1458,2
Bussi	3797,2	3835,4	3572,8	3619,3	3777,1	3880,2	3885,1	3950,8	3754,2	3924,0	4206,8	3726,0	3877,9	3877,9	3877,9

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

51

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Juna	1004,5	1091,0	1240,0	1331,4	1636,7	1917,2	2270,6	2375,5	2536,6	2529,4	2496,8	2438,2	2420,7	2416,7	2421,6
Suomenlinnan lautta	23,5	25,1	27,1	26,0	27,0	28,3	28,6	28,9	28,9	29,4	29,2	29,2	29,2	29,2	29,2
Yht	6004,3	6167,5	6058,0	6218,3	6686,4	7085,4	7427,9	7636,0	8088,2	8296,4	8529,6	7946,5	8050,1	8234,5	8261,4

Liikennöintikorvaukset															
Raitiovaunu	44,9	46,5	48,4	49,9	50,0	49,9	50,8	51,8	51,9	52,9	54,3	54,3	57,9	60,6	70,1
Metro	24,3	24,9	24,3	24,8	25,8	25,1	27,7	35,9	41,5	41,9	42,5	43,4	47,0	56,0	56,6
Bussi	251,8	271,0	296,6	304,2	310,1	308,9	308,5	317,7	309,4	321,0	317,3	319,3	319,1	316,8	312,1
Juna	59,8	61,3	64,3	66,8	72,7	79,8	86,4	91,8	92,5	93,6	89,1	91,3	82,8	82,4	86,5
Suomenlinnan lautta	3,1	3,9	4,0	3,7	3,7	3,4	3,4	3,6	3,6	4,5	3,7	3,8	4,5	4,0	4,5
Yht	384	408	438	449	462	467	477	501	499	514	507	512	511	520	530

Liikennöintikorvaukset / nousu															
Raitiovaunu	0,82	0,87	0,85	0,88	0,90	0,90	0,90	0,86	0,84	0,93	1,56	1,75	1,34	1,04	0,93
Metro	0,43	0,40	0,39	0,39	0,42	0,40	0,43	0,53	0,47	0,45	0,70	0,78	0,67	0,67	0,67
Bussi	1,51	1,57	1,68	1,70	1,70	1,70	1,76	1,83	1,83	1,83	2,93	3,04	2,33	2,22	2,17
Juna	1,27	1,32	1,36	1,33	1,40	1,41	1,37	1,42	1,39	1,33	1,89	2,14	1,52	1,43	1,49
Suomenlinnan lautta	1,93	2,35	2,47	2,07	2,10	1,77	1,58	1,71	1,63	2,07	3,51	2,99	2,03	2,27	2,51
Yht	1,17	1,21	1,27	1,28	1,31	1,30	1,30	1,34	1,29	1,29	2,01	2,17	1,67	1,51	1,46

Liikennöintikorvaukset / matkustajakilometri															
Raitiovaunu	0,40	0,40	0,39	0,40	0,41	0,41	0,41	0,39	0,38	0,42	0,71	0,80	0,61	0,47	0,42
Metro	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,06	0,07	0,08	0,06	0,06	0,09	0,10	0,08	0,08	0,08
Bussi	0,22	0,23	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,35	0,33	0,53	0,55	0,43	0,40	0,40
Juna	0,10	0,10	0,10	0,10	0,13	0,13	0,12	0,12	0,12	0,12	0,17	0,20	0,14	0,13	0,14
Suomenlinnan lautta	0,72	0,87	0,91	0,77	0,78	0,65	0,58	0,63	0,60	0,77	1,30	1,10	0,75	0,84	0,93
Yht	0,17	0,18	0,18	0,18	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20	0,30	0,33	0,26	0,24	0,23

Liikennöintikorvaukset / linjakilometri

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

52

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Raitiovaunu	8,31	8,64	8,91	8,96	9,12	9,11	9,12	9,07	8,74	8,78	9,49	9,72	9,92	9,87	10,85
Metro	6,87	6,80	6,69	6,72	6,95	6,67	7,51	8,73	6,91	6,94	7,13	7,51	8,38	8,79	8,85
Bussi	2,77	2,95	3,21	3,31	3,29	3,21	3,23	3,31	3,40	3,36	3,38	3,57	3,45	3,42	3,37
Juna	11,36	11,29	11,56	11,50	10,80	10,17	9,12	9,19	8,86	8,88	8,68	8,98	8,21	8,19	8,57
Suomenlinnan lautta	42,38	50,64	50,69	44,77	45,55	41,57	40,99	42,74	41,83	53,22	45,53	47,32	55,49	49,88	55,49
Yht	3,65	3,83	4,09	4,20	4,19	4,12	4,17	4,32	4,40	4,35	4,37	4,62	4,48	4,51	4,58
Liikennöintikorvaukset / paikkakilometrit															
Raitiovaunu	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,07	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07
Metro	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Bussi	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Juna	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Suomenlinnan lautta	0,13	0,16	0,15	0,14	0,14	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,13	0,13	0,15	0,14	0,15
Yht	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Liikennöintikorvaukset / istuinkilometrit															
Raitiovaunu	0,17	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,15	0,13	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,15
Metro	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04
Bussi	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,08	0,08	0,08
Juna	0,06	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,04
Suomenlinnan lautta	0,13	0,16	0,15	0,14	0,14	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,13	0,13	0,15	0,14	0,15
Yht	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,06	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
Infrastruktur															
Raitiovaunu	16,10	16,56	18,55	19,56	19,54	17,34	18,17	20,77	19,41	15,88	17,52	19,72	18,53	20,10	24,44
Metro	38,74	40,68	43,26	42,97	40,03	39,21	46,29	50,57	100,46	110,24	107,50	97,48	104,88	147,16	147,76
Bussi	3,12	3,72	3,96	3,87	3,42	3,77	4,09	4,72	7,28	9,15	7,78	7,16	7,64	8,07	7,94

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

53

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Juna	1,00	2,13	2,32	2,62	2,87	8,17	14,31	11,97	13,56	15,02	13,53	14,22	14,14	13,61	13,39
Suomenlinnan lautta	0,14	0,14	0,24	0,46	0,23	0,11	0,36	0,37	0,51	0,40	0,43	0,65	0,32	0,45	0,43
Yht	59,11	63,23	68,33	69,47	66,09	68,61	83,21	88,40	141,22	150,69	146,76	139,24	145,51	189,39	193,96
Infrakorvaukset / nousu															
Raitiovaunu	0,30	0,31	0,32	0,35	0,35	0,31	0,32	0,35	0,32	0,28	0,50	0,64	0,43	0,35	0,32
Metro	0,68	0,66	0,70	0,68	0,64	0,62	0,72	0,75	1,14	1,19	1,78	1,75	1,50	1,76	1,75
Bussi	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04	0,05	0,07	0,07	0,06	0,06	0,06
Juna	0,02	0,05	0,05	0,05	0,06	0,14	0,23	0,18	0,20	0,21	0,29	0,33	0,26	0,24	0,23
Suomenlinnan lautta	0,09	0,08	0,15	0,26	0,13	0,06	0,17	0,18	0,23	0,18	0,41	0,51	0,15	0,25	0,24
Yht	0,18	0,19	0,20	0,20	0,19	0,19	0,23	0,24	0,36	0,38	0,58	0,59	0,48	0,55	0,53
Infrakorvaukset / matkustajakilometri															
Raitiovaunu	0,14	0,14	0,15	0,16	0,16	0,14	0,15	0,16	0,14	0,13	0,23	0,29	0,20	0,16	0,15
Metro	0,09	0,10	0,11	0,11	0,10	0,10	0,11	0,12	0,14	0,15	0,22	0,22	0,19	0,22	0,22
Bussi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Juna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02
Suomenlinnan lautta	0,03	0,03	0,05	0,10	0,05	0,02	0,06	0,07	0,09	0,07	0,15	0,19	0,05	0,09	0,09
Yht	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,06	0,06	0,09	0,09	0,07	0,09	0,09
Infrakorvaukset / linjakilometrit															
Raitiovaunu	2,98	3,07	3,42	3,51	3,56	3,16	3,26	3,64	3,27	2,63	3,06	3,53	3,17	3,28	3,78
Metro	10,95	11,13	11,89	11,65	10,79	10,43	12,58	12,30	16,74	18,26	18,05	16,89	18,69	23,10	23,10
Bussi	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,08	0,10	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09
Juna	0,19	0,39	0,42	0,45	0,43	1,04	1,51	1,20	1,30	1,43	1,32	1,40	1,40	1,35	1,33
Suomenlinnan lautta	1,94	1,81	3,03	5,60	2,79	1,39	4,34	4,42	6,03	4,74	5,33	8,05	3,99	5,52	5,26
Yht	0,56	0,60	0,64	0,65	0,60	0,60	0,73	0,76	1,24	1,28	1,27	1,25	1,27	1,64	1,68

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

54

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Infrakorvaukset / paikkakilometrit															
Raitiovaunu	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03
Metro	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,03
Bussi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Juna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suomenlinnan lautta	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,02	0,01	0,02	0,01
Yht	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Infrakorvaukset / istuinkilometrit															
Raitiovaunu	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,06	0,06	0,06	0,05	0,04	0,04	0,05	0,04	0,04	0,05
Metro	0,04	0,04	0,05	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,07	0,08	0,08	0,07	0,08	0,10	0,10
Bussi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Juna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Suomenlinnan lautta	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,02	0,01	0,02	0,01
Yht	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / nousut															
Raitiovaunu	1,12	1,18	1,17	1,23	1,25	1,22	1,22	1,21	1,16	1,21	2,06	2,39	1,77	1,39	1,25
Metro	1,10	1,07	1,09	1,07	1,06	1,02	1,15	1,28	1,61	1,64	2,48	2,53	2,18	2,44	2,42
Bussi	1,53	1,59	1,70	1,72	1,72	1,72	1,72	1,79	1,88	1,89	3,00	3,10	2,39	2,28	2,22
Juna	1,29	1,36	1,41	1,38	1,46	1,56	1,60	1,60	1,60	1,54	2,18	2,47	1,78	1,67	1,72
Suomenlinnan lautta	2,02	2,44	2,62	2,33	2,22	1,83	1,74	1,89	1,86	2,25	3,92	3,49	2,18	2,53	2,74
Yht	1,36	1,40	1,47	1,48	1,50	1,49	1,53	1,57	1,65	1,67	2,60	2,76	2,14	2,07	1,99
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / matkustajakilometri															
Raitiovaunu	0,54	0,54	0,53	0,56	0,57	0,55	0,55	0,55	0,53	0,55	0,94	1,09	0,81	0,63	0,57
Metro	0,15	0,17	0,17	0,17	0,17	0,16	0,18	0,20	0,20	0,21	0,31	0,32	0,27	0,31	0,30

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

55

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Bussi	0,22	0,23	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,36	0,34	0,55	0,57	0,44	0,42	0,41
Juna	0,10	0,10	0,11	0,11	0,13	0,14	0,14	0,14	0,14	0,13	0,20	0,23	0,16	0,15	0,16
Suomenlinnan lautta	0,75	0,90	0,97	0,86	0,82	0,68	0,65	0,70	0,69	0,83	1,45	1,29	0,81	0,93	1,01
Yht	0,19	0,20	0,21	0,21	0,22	0,22	0,22	0,23	0,26	0,25	0,39	0,42	0,33	0,32	0,32
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / linja- kilometrit															
Raitiovaunu	11,29	11,71	12,33	12,48	12,68	12,27	12,38	12,71	12,01	11,41	12,56	13,24	13,10	13,14	14,63
Metro	17,82	17,93	18,58	18,36	17,74	17,10	20,09	21,03	23,65	25,20	25,18	24,40	27,08	31,89	31,96
Bussi	2,81	2,99	3,26	3,35	3,32	3,25	3,27	3,35	3,48	3,46	3,46	3,65	3,53	3,51	3,46
Juna	11,55	11,68	11,98	11,95	11,23	11,21	10,63	10,39	10,16	10,31	9,99	10,38	9,61	9,54	9,90
Suomenlinnan lautta	44,32	52,46	53,71	50,38	48,35	42,96	45,32	47,15	47,86	57,97	50,86	55,37	59,49	55,39	60,76
Yht	4,21	4,43	4,73	4,84	4,79	4,72	4,89	5,08	5,64	5,63	5,64	5,87	5,75	6,15	6,26
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / paik- kakilometrit															
Raitiovaunu	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,11	0,11	0,09	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10
Metro	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,03	0,04	0,05	0,05
Bussi	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Juna	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Suomenlinnan lautta	0,14	0,16	0,16	0,16	0,15	0,12	0,13	0,14	0,14	0,17	0,14	0,15	0,16	0,15	0,17
Yht	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / is- tuinkilometrit															
Raitiovaunu	0,24	0,24	0,25	0,25	0,25	0,24	0,24	0,21	0,18	0,16	0,16	0,17	0,17	0,18	0,20
Metro	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,09	0,10	0,11	0,11	0,11	0,12	0,14	0,14
Bussi	0,07	0,07	0,08	0,09	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,08	0,08	0,08
Juna	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Suomenlinnan lautta	0,14	0,16	0,16	0,16	0,15	0,12	0,13	0,14	0,14	0,17	0,14	0,15	0,16	0,15	0,17

**LIITE 6:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

56

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TA	2023 TS	2024 TS
Yht	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09

Käsitteet	Selitte														
Istumapaikkakilometri	Yhden istumapaikan kuljettaminen yhden kilometrin matkan synnyttää yhden istumapaikkakilometrin tarjonnan. Kokonaisistumapaikkakilometrien ohella voidaan tarjontaa mitata myös paikkakilometreillä.														
Keskimatka	Lippulajituikimuksissa matkustajilta kysytään ko. matkallaan kulloinkin tutkittavalla linjalla kulkuneuvoon nousupaikkaa ja määränpäätä sekä asuinkuntaa. Näitä tietoja käyttämällä lasketaan kuntakohtaiset keskimatkat.														
Linjakilometri	Linjakilometri on kustannusten laskennassa käytetty liikennöinnin edellyttämän ajosuoritteen mittasuure. Yhden linja-auton linjalla ajama yhden kilometrin matka tuottaa yhden linjakilometrin ajosuoritteen. Raideliikenteessä puhutaan vastaavasti vaunu- tai junakilometreistä.														
Matkustuskilometri	Matkustajakilometri saadaan kertomalla nousut keskimatkoilla.														
Matkustajamäärä	Joukkoliikenteen matkustajamäärät tilastoidaan nousuina*).														
Nousu*)	Matkustajan yksittäinen nousu liikennevälineeseen. Bussiliikenteen osalta tiedot kerätään lippulajituikimuksissa (raito- ja junaliikenteessä myös matkustajalaskentatietoista).														
Paikkakilometri	Paikkakilometri on liikenteen tarjonnan ja kuljetuskyvyn mittayksikkö. Yhden paikan kuljettaminen yhden kilometrin matkan synnyttää yhden paikkakilometrin tarjonnan. Kokonaispaikkakilometrien ohella voidaan tarjontaa mitata myös istumapaikkakilometreillä.														

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

Muutokset vuonna 2022

Metroliiikenne

Metroliiikenteessä jatketaan vuonna 2022 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia vuosina 2020 ja 2021 käyttöön otettuja sopeutustoimia. Vuonna 2022 ei varauduta tarjonnan lisäyksiin nykymetron alueella. Vuonna 2022 varaudutaan Länsimetron vaiheen 2 rakentamiseen ja koeajoihin liittyviin muutoksiin sekä arviolta vuonna 2023 alkavaan Kivenlahden jatkeen matkustajaliikenteeseen.

Kevään 2022 ajaksi varaudutaan harventamaan arjen ruuhka-aikojen vuoroväliä 5 minuutista 6 minuuttiin, mikä mahdollistaa vapautuvan junakaluston hyödyntämisen Länsimetron vaiheen 2 koeajoissa.

Kesällä 2022 varaudutaan korvaamaan Matinkylän pään metroliiikennettä busseilla yhden viikonlopun ajan Matinkylässä tehtävän teknisen järjestelmän päivityksen vuoksi.

Kustannusvaikutus n. -288 000 € vuonna 2022

Lähijunaliikenne

HSL:n tilaamassa lähijunaliikenteessä jatketaan vuonna 2022 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia aiemmin käyttöön otettuja sopeutustoimia.

Junaliikenteen suunnittelun perusperiaatteena on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitetyt tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Tarjonnan supistukset kohdistuvat pääsääntöisesti ruuhka-ajan ulkopuolelle. Suunnitteluohjeesta poiketen myös ruuhka-aikojen ulkopuolella sallitaan ruuhkautumisen lisääntyminen junissa.

Vuonna 2022 varaudutaan supistamaan lähijunaliikenteen tarjontaa säännöllisen junaliikenteen muutostajankohdasta 12.12.2021 alkaen seuraavasti:

L-juna: Lakkautetaan ma-pe lähtö klo 1:03 Helsingistä ja lähtö klo 3:57 Kirkkonummelta

Säästö vuositasona noin 85 000 €

Muutoksen myötä illan viimeinen rantaradan suunnan juna lähtee arki-öisin puoli tuntia aikaisemmin ja varhaisaamun ensimmäinen juna puoli tuntia myöhemmin. Korvaavat yhteydet busseilla ovat pääosin olemassa, lukuun ottamatta varhaisaamun yhteyttä Kirkkonummen ja Kauklahten osalta, josta nousijamäärät aamun ensimmäiseen junaan ovat olleet erittäin vähäiset.

U-juna: Lakkautetaan ma-pe lähtö klo 7:29 Kirkkonummelta, jolloin seuraava U-juna klo 7:37 ajetaan kolmella rungolla riittävän kapasiteetin varmistamiseksi

Säästö vuositasona noin 42 000 €

Muutoksen myötä E- ja U-junien yhteinen vuoroväli ruuhkahuipussa pitenee 8 minuutista 15 minuuttiin. Kirkkonummelta Helsinkiin jää kahden tunnittaisen U-junan lisäksi kulkuun yksi Y-juna tunnissa.

I-juna: Lakkautetaan ma-su lähtö 21:51, su-to lähtö 23:36 ja la-su (pe-la ja la-su -öinä) lähtö 0:06

Säästö vuositasona vuodessa noin 86 000 €

Muutoksen myötä vuoroväli pitenee 15 minuutista 30 minuuttiin noin klo 21:30 alkaen ja myöhäisillassa korvaavaa tarjontaa on olemassa olevilla bussiyhteyksillä.

P-juna: Lakkautetaan ma-pe lähtö 4:18 ja su lähtö 5:18

Säästö vuositasona noin 37 000 €

Korvaavaa tarjontaa on olemassa olevilla bussiyhteyksillä sekä pääradan K- ja T-junilla.

K-juna: Lakkautetaan la-su (pe-la ja la-su -öinä) lähdöt klo 2:21 ja 3:21 Helsingistä sekä klo 3:04 ja 4:04 Keravalta

Säästö vuositasona noin 37 000 €

Muutos voi kuitenkin nostaa VR-lippuyhteistyösopimuksen korvauksia T-junien osalta hieman.

Korvaavaa tarjontaa on olemassa kerran tunnissa kulkevalla T-junalla sekä olemassa olevilla aamu-yön liikenteen busseilla.

Raitioliikenne

HSL:n tilaamassa raitioliikenteestä jatketaan vuonna 2022 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia aiemmin käyttöön otettuja sopeutustoimia. Viikonloppujen aamu- ja iltaliikenteen tarjontaan kohdistetaan lisäsäästötoimenpiteitä. Raitioliikenteessä ei olla valmistauduttu tarjonnan lisäyksiin lähivuosina, mutta useat valmistuvat uudet rataosuudet vaikuttavat liikennöintikustannuksiin.

Vuonna 2022 varaudutaan supistamaan tarjontaa seuraavasti:

Lauantai liikenteessä aamuvuoroväliä harvennetaan kaikilla linjoilla 12 minuutista 15 minuuttiin kello 9.30 asti. Samalla linjojen 4 ja 10 vuoroväliä harvennetaan lauantaisin 10 minuutista 12 minuuttiin välillä 9.30 ja 12.

Kustannusvaikutus: -150 000 € vuosittain

Sunnuntain aamuliikenteen 15 minuutin vuoroväliä pidennetään tunnilla klo 10.30 asti. Lisäksi iltavuoroväliä harvennetaan 12 minuutista 15 minuuttiin välillä 21.00 ja 22.30.

Kustannusvaikutus: -100 000 € vuosittain

Nämä yllä mainitut säästötoimenpiteet on otettu huomioon alla kirjatuihin linjakohtaisissa kustannusmuutoksissa.

Ilmalan raitiotie

Varaudutaan Ilmalan raitiotien käyttöönottoon elokuussa 2022. Muutos koskee linjaa 9, jonka reitti pitenee Pasilan asemalta Ilmalantorille. Vuonna 2023 rakennettavat Pasilan oikoradat vähentävät vuosittaista kustannusta vuodesta 2023 alkaen.

Kustannusmuutokset: +350 000 € vuonna 2022 ja +890 000 € vuosittain

Meilahden kääntöpaikka

Linjaa 7 jatketaan elokuussa Pasilan asemalta Meilahden sairaalalle uuden Rosina Heikelin puistoon rakennettavan kääntöpaikan myötä. Linjan 7 pidennyksen yhteydessä linja 2 päätepysäkki siirtyy Tripolan edustalta Ratapihantielle. Vuonna 2023 rakennettavat Pasilan oikoradat vähentävät vuosittaista kustannusta vuodesta 2023 alkaen.

Kustannusmuutokset: +530 000 € vuonna 2022 ja +1 320 000 € vuosittain

Poikkeusreitit

Kesällä 2022 Kasin katutyöt -rakennushanke aiheuttaa poikkeusreittitarpeita Caloniuksenkadun ja Runeberginkadun linjoilla. Alustavien suunnitelmien mukaan linjat 1 ja 2 ajavat suoraan Mannerheimintietä, linja 8 ajaa Arabia – Töölön halli. Kustannusvaikutukset ovat alustavat, koska katkojen pituuksia ei tarkkaan vielä tiedetä.

Kustannusmuutokset: -40 000 € vuonna 2022

Ratatyöt aiheuttavat Pasilassa poikkeusreittitarpeita todennäköisesti kesästä 2022 alkaen. Poikkeusreittien vaikutukset saadaan arvioitua aikataulun ja rakennussuunnittelun tarkentuessa myöhemmässä vaiheessa.

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Bussiliikenne

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

Länsimetron teknisen järjestelmän päivitys Matinkylässä

Varaudutaan korvaamaan Matinkylän pään metroliikennettä busseilla yhden viikonlopun ajan kesällä 2022 Matinkylässä tehtävän teknisen järjestelmän päivityksen vuoksi. Mahdollisen metrokatkon yksityiskohdat ja vaikutukset tarkentuvat myöhemmin.

Arvioitu kustannusvaikutus +200 000 €

Raide-Jokerin rakentamisaikaiset poikkeusjärjestelyt

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 kustannuspalvelutason 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:

Seutu, poikittaisliikenne: +500 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +75 000 €

Yhteensä: +575 000 €

Laajasalontien ja Koirasaarentien rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiovaunuyhteyden sekä Laajasalontien bulevardisoinnin rakentamisen aiheuttamiin viivästyksiin.

Kustannusvaikutus:

+300 000€ vuonna 2022 sekä vuositasolla

Itäkeskuksen terminaalin poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalin rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin 3/2022 alkaen. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaaliiin liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-844).

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannusvaikutukset vuonna 2022:

Helsingin sisäinen liikenne + 735 000€

Seutu, poikittaisliikenne + 210 000€

Yhteensä 945 000€

Vuosina 2023 ja 2024 kustannusvaikutukset vuotta kohti

Helsingin sisäinen liikenne +670 000€

Seutu, poikittaisliikenne +215 000€

Yhteensä 885 000€ /vuosi

Herttoniemen terminaalien rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen terminaalien perusrakennuksen aloitukseen ja tästä aiheutuviin poikkeusjärjestelyihin.

Kustannusvaikutus +200 000€ vuonna 2022 ja +500 000€ vuositasolla

Meritien rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan Meritien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Meritien ollessa suljettuna Hylje-lahtea palveleva bussilinja joutuu kiertämään Hyljetien kautta nykyistä selvästi hitaampaa reittiä. Tällä hetkellä rakentamisaikataulu on kesästä 2022 kesään 2023.

Kustannusmuutos: +150 000€ vuonna 2022 ja +150 000€ vuonna 2023.

Kalasadama – Pasila raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kalasadamasta Pasilaan kulkevan raitioyhteyden rakentamiseen aiheuttamaan liikenteen hidastumiseen.

+100 000€ vuonna 2022 sekä vuositasolla

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 seutuliikenne +20 000 €

Sipoon sisäinen ja seutuliikenne: +10 000€

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustepöytäkirjojen vuosibudjettia.

Raitioliikenne: +25 000 €

Metrolinjat: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Helsingin sisäiset linjat

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelma

Toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman mukaiset muutokset sisältäen uusien runkolinjojen 300 ja 400 perustaminen Elielinaukiolta Vantaalle. Linjastosuunnitelman mukaisesti jatketaan myös linjan 37 reittiä Honkasuolta Myyrmäen asemalle syksyllä 2022, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu. Linjastosuunnitelmassa esitetty linjan 431 reitti Kuninkaantammen kautta toteutetaan, kun uusi liittymä on rakentunut.

Tuusulanväylän linjastosuunnitelma

Toteutetaan Tuusulanväylän linjastosuunnitelman mukaiset muutokset linjojen 61 ja 554 reitteihin. Linja 554 muuttuu seutulinjaksi, kun sen päätepysäkki siirtyy Tapaninkylästä Lentoasemalle.

Linja 55 Rautatientori – Kalasatama (M) - Toukola - Koskela

Muutetaan linjan reitti kulkemaan Vilhonvuorenkadun jatkeen kautta Kalasatamaan jatkeen valmistuttua.

Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne

Kuurinniityn joukkoliikennekatu

Toteutetaan liikennöintisuunnitelman mukaiset muutokset liittyen Kuurinniityn ja Suurpellon välisen joukkoliikennekadun valmistumiseen. Liikennöintisuunnitelman mukaisesti linjoille 118(N), 134, 136, 213(N) ja 224 tehdään muutoksia sekä linjat 166K ja 242 aloittavat liikennöinnin siinä vaiheessa, kun Kuurinniityn joukkoliikennekatu valmistuu.

Ei kustannusvaikutuksia.

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelma

Runkolinjat 520 ja 530 perustetaan suunnitelmasta poiketen vasta elokuussa 2023. Runkolinjan 520 palvelua korvataan linjoilla 555 ja 556. Runkolinjan 530 palvelua korvataan Espoon keskuksen ja Myyrmäen välillä linjalla 565 ja 565B.

Viikonloppuisin liikennöinyt linja 555B lakkautetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastomuutosten yhteydessä syysliikenteen 2022 alusta. Lintuvaaran aluetta palvelee viikonloppuisin linja 556 (Leppävaara – Pähkinärinne – Petikko – Vantaankoski) 30 minuutin välein. Lintuvaaran palvelu Leppävaaran suuntaan ei heikkene muutoksen myötä, mutta vaihdoton yhteys Leppävaaran ja Myyrmäen väliltä poistuu viikonloppujen ja pyhäpäivien osalta siihen asti, kun runkolinja 520 aloittaa syksyllä 2023.

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelma

Toteutetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman mukaiset muutokset sisältäen uusien runkolinjojen 300 ja 400 perustaminen Elielinaukiolta Vantaalle. Runkolinjat 520 ja 530 perustetaan suunnitelmasta poiketen vasta elokuussa 2023. Runkolinjan 520 palvelua korvataan linjoilla 555 ja 556. Runkolinjan 530 palvelua korvataan Espoon keskuksen ja Myyrmäen välillä linjalla 565 ja 565B.

Viikonloppuisin liikennöinyt linja 555B lakkautetaan Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastomuutosten yhteydessä syysliikenteen 2022 alusta. Vaihdoton yhteys Leppävaaran ja Myyrmäen väliltä poistuu viikonloppujen ja pyhäpäivien osalta siihen asti, kun runkolinja 520 aloittaa syksyllä 2023.

Kivistön linjastosuunnitelma

Toteutetaan Kivistön linjastosuunnitelman mukaiset muutokset syksyllä 2022. Linjan 433 nykyinen Kanniston ja Riipiläntien reittiosuus poistuu, linjan kaikki vuorot liikennöivät Petaksen kautta ja erillinen linja 433K poistuu.

Suunnitelmasta poiketen linja 616 poistuu syksyllä 2022. Suunniteltu palvelu Kannistossa ja Riipiläntiellä tarjotaan sen sijaan Tuusulanväylän linjastosuunnitelman mukaisella linjalla 561.

Suunnitelman mukaisesti erillinen lauantaisin liikennöinyt pienkalustolinja 445T lakkautetaan, ja korvaava palvelu tuodaan Tapolaan pienkalustolinjan 444 lauantailiikenteellä.

Tuusulanväylän linjastosuunnitelma

Toteutetaan Tuusulanväylän linjastosuunnitelman mukaiset muutokset, joista merkittävimpänä linjan 615 korvaaminen runkolinjalla 600. Lisäksi linjojen 554, 561, 574, 576, 611, 614, 617 ja 623 reitteihin tulee muutoksia. Linja 616 lakkautetaan. Linja 554 muuttuu Helsingin sisäisestä seutulinjaksi pääte-pysäkin siirtyessä Tapaninkylästä Lentoasemalle.

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

Muutokset vuonna 2023

Metroliikenne

Metroliiikenteessä jatketaan vuonna 2023 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia vuosina 2020 ja 2021 käyttöönotettuja sopeutustoimia.

Varaudutaan Länsimetron vaiheen 2 valmistumiseen ja Kivenlahden metroliiikenteen aloitukseen aikaisintaan vuoden 2023 alusta. Puolet metrovuoroista liikennöidään Kivenlahteen ja puolet Tapiolaan.

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

Lähijunaliikenne

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

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Raitioliikenne

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

Melkinlaiturin kääntöpaikan käyttöönotto

Varaudutaan linjan 8 jatkeeseen Jätkäsaarella osuudella Saukonpaasi – Melkinlaituri.

Kustannusmuutokset: +200 000 € vuonna 2023 ja +485 000 € vuosittain

Pasilan oikoradat

Pasilassa otetaan käyttöön uudet rataosuudet Asemapäällikönkadulla sekä Pasilankadulla. Linja 7 ei enää kierrä Pasilanraition kautta vaan sen uusi reitti kulkee suoraan Pasilankadulta Pasilan sillalle. Itä-Pasilassa linjat 7 ja 9 siirtyvät kulkemaan molempiin suuntiin Asemapäällikönkatua pitkin. Linjat eivät enää kierrä Messukeskuksen kautta. Linjan 2 päätepysäkki siirtyy Messukeskukselle.

Kustannusmuutokset: -210 000 € vuonna 2022 ja -520 000 € vuosittain

Varautuminen pikaraitiolinjan 550 käyttöönottoon

Varaudutaan Raide-Jokerin käyttöönottoon liittyviin toimenpiteisiin.

Kustannusmuutokset: +2 260 000 vuonna 2023.

Poikkeusreitit

Vuonna 2023 Pasilan ratatyöt sekä Mannerheimintien alkavaksi suunniteltu peruskorjaus aiheuttavat laajoja raitioliikennekatkoja ja poikkeusreittejä. Työmaiden aiheuttamat poikkeusreitit, niiden laajuus sekä kustannukset selviävät jatkosuunnittelussa. Kustannusarvioita tarkennetaan keväällä 2022 tehtävässä Toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2023–2025.

Kruunusillat-hankkeen osalta oli varauduttu Kaivokadun raitioliikennekatkoon syksystä 2023 alkaen. Hankkeen keskustaosuuden toteutukseen liittyvät aikataululliset epävarmuudet ovat kuitenkin tehneet katkon alkamisen epätodennäköiseksi vuonna 2023.

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Bussiliikenne

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

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 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 2023:

Seutu, poikittaisliikenne: +300 000 €

Yhteensä: +300 000 €

Varautuminen pikaraitiolinjan 550 käyttöönottoon

Runkolinjalla 550 varaudutaan tukemaan Raide-Jokerin käyttöönottoon liittyviä toimenpiteitä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-17 ap / arki, -15 ap / la & su

-2 559 000 € vuonna 2023

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Tämänhetkisten suunnitelmien mukaan väliaikainen bussiterminaalit 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 €

Yhteensä: +830 000 € vuositasona

Itäkeskuksen terminaalien poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaalien liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-844).

Kustannusvaikutus vuonna 2023:

Helsingin sisäinen liikenne +670 000€

Seutu, poikittaisliikenne +215 000€

Yhteensä 885 000€ /vuosi

Koirasaarentien rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiovaunuyhteyden rakentamisen aiheuttamaan liikenteen hidastumiseen Koirasaarentiellä.

+300 000€ vuonna 2023 sekä vuositasolla

Laajasalontien ja Linnanrakentajantien työmaat

Varaudutaan Laajasalontien bulevardisoinnin sekä erityisesti Linnanrakentajantien uudistamisen aiheuttamiin liikenteen viivästyksiin.

Kustannusvaikutus:

+600 000€ vuonna 2023 sekä vuositasolla

Herttoniemen terminaalin työmaa

Varaudutaan Herttoniemen terminaalin perusparannuksen aloitukseen ja tästä aiheutuviin poikkeusjärjestelyihin.

Kustannusvaikutus +500 000€ vuonna 2023 sekä vuositasolla

Kalasadama – Pasila raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kalasadamasta Pasilaan kulkevan raitioyhteyden rakentamisen aiheuttamaan liikenteen hidastumiseen.

+100 000€ vuonna 2023 sekä vuositasolla

Meritien rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan Meritien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Meritien ollessa suljettuna Hylje-lahtea palveleva bussilinja joutuu kiertämään Hyljetien kautta nykyistä selvästi hitaampaa reittiä. Tällä hetkellä rakentamisaikataulu on kesästä 2022 kesään 2023.

Kustannusmuutos: +150 000€ vuonna 2023 ja +150 000€ 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 €

Sipoon sisäinen ja seutuliiikenne +10 000€

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

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

Raitioliikenne: +25 000 €

Metroliikenne: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Helsingin sisäiset linjat

Linja 56 Kalasatama – Käpylä – Kannelmäki

Varaudutaan siirtämään linjan Kalasataman päätepysäkki Panimokadulta Itäväylän eteläpuolelle, jonne valmistuu Kalasatamaan päättyvien linjojen päätepysäkkialue.

Kustannusvaikutus +16 000 € vuonna 2023 ja +40 000 € vuositasolla

Linja 69 Kamppi – Pasila – Käpylä – Malmi – Jakomäki

Varaudutaan Malmin entisen lentokentän ympäristön ja Ala-Malmin asukasmäärän kasvuun tihentämällä lisäämällä syysliikenteestä alkaen hieman tarjontaa linjalle 69 arkisin ruuhka-aikoina sekä viikonloppuiltaisin.

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

Linja 77 Rautatientori – Sepänmäki – Alppikylä – Jakomäki

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

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

Linja 87 Haakoninlahti – Herttoniemi

Varaudutaan Kruunuvuorenrannan kasvuun perustamalla uusi linja 87 Haakoninlahdesta Herttoniemeen.

Kustannusvaikutus n. + 200 000 € vuonna 2023 ja noin + 400 000 € vuositasolla

Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne

Toteutetaan Länsimetron jatkeen uuden liityntälinjastosuunnitelman mukaiset muutokset. Linjastosuunnitelmalla on merkittäviä vaikutuksia liityntäyhteyksiin Etelä-Espoon läntisimmän joukkoliikenteen solmukohdan siirtyessä Matinkylästä Espoonlahteen. Suunnitelmalla on vaikutuksia myös Kirkkonummen liikenteeseen ja etenkin Espoon ja Kirkkonummen väliseen seutuliikenteeseen.

Kustannusvaikutus vuositasolla:

Espoon sisäinen -3 300 000 €

Seutu, Espoon suunta -500 000 €

Seutu, poikittaisliikenne +1 400 000 €

Yhteensä: -2 400 000€

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelma

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman mukaiset runkolinjat 520 ja 530 perustetaan syksyllä 2023. Runkolinjan 520 palvelua korvannut linja 555 lakkautetaan. Linja 556 jatkaa suunnitelman mukaisella reitillään ja sille perustetaan linjavariantti 556B Leppävaara – Hämevaara. Runkolinjan 530 palvelua korvannut linjapari 565 ja 565B lakkautetaan.

Kustannusvaikutus syksyllä 2023:

Espoo sisäinen -1 696 000 €
Seutu, poikittaisliikenne +2 264 000 €
Yhteensä +568 000 €

Kustannusvaikutus vuositasolla:

Espoo sisäinen -4 240 000 €
Seutu, poikittaisliikenne +5 660 000 €
Yhteensä +1 420 000 €

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelma

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman mukaiset runkolinjat 520 ja 530 perustetaan syksyllä 2023. Runkolinjan 520 palvelua korvannut linja 555 lakkautetaan. Linja 556 jatkaa suunnitelman mukaisella reitillään ja sille perustetaan linjavariantti 556B Leppävaara – Hämevaara. Runkolinjan 530 palvelua korvannut linjapari 565 ja 565B lakkautetaan.

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

Toteutetaan Länsimetron jatkeen uuden liityntälinjastosuunnitelman mukaiset muutokset. Linjastosuunnitelmalla on merkittäviä vaikutuksia liityntäyhteyksiin Etelä-Espoon läntisimmän joukkoliikenteen solmukohdan siirtyessä Matinkylästä Espoonlahteen. Suunnitelmalla on vaikutuksia myös Kirkkonummen liikenteeseen ja etenkin Espoon ja Kirkkonummen väliseen seutuliikenteeseen.

Kustannusvaikutus vuositasolla:

Seutu, Kirkkonummen suunta -100 000€

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2024

Metroliikenne

Metroliikenneessä jatketaan vuonna 2024 edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia vuosina 2020 ja 2021 käyttöön otettuja sopeutustoimia. Metroliikenneessä ei varauduta tarjonnan lisäykseen.

Lähijunaliikenne

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

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

Kustannusvaikutus, mikäli Järvenpää liittyy HSL:ään:

+400 000 € vuonna 2024 ja +1 000 000 € vuositasolla

Raitioliikenne

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

Hernesaaren raitiotien 2. vaiheen käyttöönotto

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

Kustannusmuutokset: +210 000 € vuonna 2024 ja +530 000 € vuosittain

Jätkäsaaren linjastomuutokset

Linja 8 jatketaan Melkinlaiturilta Bunkkerin kääntöpaikalle. Linja 9 jatketaan Länsiterminaalilta Bunkkerin kääntöpaikalle. Linja 7 jatketaan Länsiterminaalilta Melkinlaiturille.

Kustannusmuutokset: +360 000 € vuonna 2024 ja +925 000 € vuosittain

Kalasadaman raitiotie

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

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

Pikaraitiolinjan 550 liikenteen aloittaminen

Pikaraitiolinjan 550 matkustajaliikenteen käynnistämiseen varaudutaan vuoden 2024 aikana.

Kustannusmuutokset: +4 300 000 € vuonna 2024 ja +6 835 000 € vuosittain

Poikkeusreitit

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

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Bussiliikenne

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

Raide-Jokerin liikenteen aloitus

Runkolinja 550 lakkautetaan siinä vaiheessa, kun pikaraitiotie 550:n on mahdollista liikennöidä ruuhka-aikaan 7,5 minuutin vuorovälillä. Bussiliikenteen operointikustannukset laskevat runkolinjan 550 lakkauttamisen myötä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-34 ap / arki, -15 ap / la & su

-8 760 000€ vuositasolla

Leppävaaran terminaalin rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Tämänhetkisten suunnitelmien mukaan väliaikainen bussiterminaalit 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 €

Yhteensä: +830 000 € vuositasolla

Itäkeskuksen terminaalin poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalin rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaaliiin liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-844).

Kustannusvaikutus vuonna 2024:

Helsingin sisäinen liikenne +670 000€

Seutu, poikittaisliikenne +215 000€

Yhteensä 885 000€ /vuosi

Koirasaarentien rakentamisen aikaiset järjestelyt

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiovaunuyhteyden rakentamisen aiheuttamaan liikenteen hidastumiseen Koirasaarentiellä.

+300 000€ vuonna 2024 sekä vuositasolla

Laajasalontien ja Linnanrakentajankadun työmaa

Varaudutaan Linnanrakentajantien uudistamiseen aiheuttamiin liikenteen viivästyksiin.

Kustannusvaikutus:

+600 000€ vuonna 2024 sekä vuositasolla

Herttoniemen terminaalien rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen terminaalien perusrakennuksen aloitukseen ja tästä aiheutuviin poikkeusjärjestelyihin.

Kustannusvaikutus +500 000€ vuonna 2024 sekä vuositasolla

Kalasadama – Pasila raitiolinjan rakentaminen

Varaudutaan Kalasadamasta Pasilaan kulkevan raitioyhteyden rakentamiseen aiheuttamaan liikenteen hidastumiseen.

+100 000€ vuonna 2024 sekä vuositasolla

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Sipoon sisäinen ja seutuliikenne +10 000€

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustepöytäkirjojen vuosibudjettia.

Raitioliikenne: +25 000 €

Metrolinjat: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Helsingin sisäiset linjat

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

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reittiä Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuvalle päätepyllylle.

Kustannusvaikutus n. 119 000 € vuonna 2024 ja noin 309 000 € vuositasolla

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

Varaudutaan siirtämään linjojen 70 ja 71 pääte pysäkit muualle Malmin alueella Ala-Malmin Pikkalan-kadun terminaalin poistuessa bussiliikenteen käytöstä Malmin uuden sote-keskuksen rakennustöiden alkaessa. Pääte pysäkit pyritään sijoittamaan esimerkiksi Pikitehtaankortteleiden alueelle paikkaan, jossa ne palvelevat samalla Malmin alueen tiivistyvää maankäyttöä, jolloin linjastoon ei ole tarpeen tehdä muita lisäyksiä kasvavan kysynnän palvelemiseksi.

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

Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne

977 Keravan asema – Kytömaa

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

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

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.

Osavuosisikatsaus 2/2021

HSLH 5.10.2021

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL (00520 Helsinki)
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen
osastonjohtaja

Maarit Hauskamaa
taluspäällikkö

Sisällysluettelo

1 TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2021	2
1.1 Toimintaympäristökatsaus	2
1.2 Riskien hallinta	2
1.3 Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla	4
1.3.1 Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin	4
1.3.2 Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta	7
1.3.3 Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä11	
1.3.4 Varmistamme toimintamme kestävän talouden	12
2 TALOUSENNUSTE.....	14
2.1 Sitovien erien toteutuminen	14
2.2 Talouskatsaus.....	14
2.3 Kuntaosuusennuste	19
2.4 Tuloslaskelma	20
2.5 Investointihankkeet	21
2.6 Kustannuserät kunnittain, ennuste	22

1 TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2021

1.1 Toimintaympäristökatsaus

Yleinen talous on elpymässä koronakriisistä rokotuskattavuuden nousun ja rajoitusten poistumisen myötä, mutta palautuminen on vielä kesken ja kehitykseen sisältyy yhä epävarmuutta. Helsingin seudun tuotanto kasvoi vuoden 2021 toisella neljänneksellä ennakoarvion mukaan yli 3 % edellisvuodesta. Koko maan tuotanto kasvoi samaan aikaan huomattavasti enemmän, lähes 8 %. Palveluvaltaisella Helsingin seudulla korona on vaikuttanut talouteen voimakkaammin kuin koko maassa. Kasvuluvuista huolimatta on kuitenkin muistettava, että erityisesti palvelualoilla liikevaihdon taso on vielä merkittävästi pandemiaa edeltänyttä tasoa alempana.

Euroalueen kuluttajahintainflaatiossa on nähtävissä merkittäviä heilahteluja, jotka liittyvät esimerkiksi öljyn hinnanvaihteluihin sekä erilaisiin veromuutoksiin. Osittain inflaation kiihtymistä selittää se, että vertailukohta oli hyvin poikkeuksellinen. Hintojen nousuun vaikuttavat esimerkiksi öljyn hinnan romahdus vuonna 2020 ja hinnan nousu jälleen tänä vuonna. Mille tasolle hintojen nousu tulevaisuudessa jää, on nykytilanteessa vaikea ennustaa.

HSL:n toimintakuluista noin 70 % on liikennöitsijöille operoinnista maksettavia korvauksia, joiden arvioidaan alittavan talousarvion 6,5 milj. eurolla (-1,3 %). Liikennöintiä on sopeutettu koronaviruspandemian myötä muuttuneeseen kysyntään sopimusten sallimissa puitteissa, mutta palvelutaso on kuitenkin pyritty turvaamaan ja siten varmistamaan yhteiskunnalle elintärkeiden palveluiden saatavuus. Vuoden 2021 ennuste bussiliikenteen kustannustason muutokselle on 4,8 %, kun talousarviossa varauduttiin 2,4 % kustannustason kasvuun. Joukkoliikenteen kustannuksia nostaa polttoaineen ja muun energian arvioitua nopeampi hintojen nousu.

Koronapandemian ei toistaiseksi ennusteta merkittävästi muuttavan pitkän tähtäimen väestön kehitysnäkymää, vaikka koronan aikana muuttoliike on osin kääntynyt keskustoista kaupunkialueiden reunoille. Väestönkasvu ja muuttoliike keskittyy tulevaisuudessa edelleen vetovoimaisille keskusalueille. Kehityksen takana näkyy globaali kaupungistumiskehitys: kasvavat kaupunkiseudut vetävät ihmisiä puoleensa opiskelemaan, työmarkkinoille ja palveluiden pariin. Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä seudun sisäisessä muuttoliikenteessä KUUMA-kunnat saivat muuttovoittoa pääkaupunkiseudulta. Eniten Helsingille tuli muuttotappiota Vantaalle ja KUUMA-kuntiin. Vantaa sai seudun kunnista muuttovoittoa, josta suurin osa tuli Helsingistä, mutta Vantaa myös menetti asukkaitaan KUUMA-kuntiin. Espoo sai muuttovoittoa Helsinkiin nähden, mutta toisaalta Espookin kärsi muuttotappiota KUUMA-kuntiin.

Lähteet: Suomen Pankin katsaus: Euro & Talous 4/2021 (16.9.2021), www.helsinginseudunsuunnat.fi (luettu 24.9.2021), HSL.

1.2 Riskien hallinta

Koronaviruspandemia on vaikuttanut merkittävästi HSL:n toimintaan ja talouden kehitykseen, ja vaikutukset tulevat heijastumaan merkittävästi myös tulevien vuosien kehitykseen.

Helsingin seudun joukkoliikenteessä matkustajamäärät ovat 1-8/2021 olleet -45 % alle vuoden 2019 tason. Vaikka matkustus on lähtenyt kesällä hieman kasvuun, elokuussa 8/2021 matkustajamäärät jäivät vielä -38 % alle vuoden 2019 elokuun määristä. Matkustajamäärien ja lipputulojen palautuminen ennalleen tulee kestämään pitkään, eikä paluuta aiempaan tasoon ole vielä näköpiirissä. HSL seuraa liikkumisen muutosta aktiivisesti ja etsii toimenpiteitä joukkoliikenteen matkustamisen palauttamiseksi. Palvelu-

tarjontaa on sopeutettu laskevaan kysyntään nähden, mutta riittävän palvelutason varmistamiseksi supistukset ovat olleet suhteellisen pieniä.

Liikennöintisopimuksiin liittyviksi riskeiksi on tunnistettu liikennöitsijöiden taloustilanteen kehitys, junaliikenteen uuden sopimuksen aloitus sekä sähköbussijärjestelmän laajentaminen. Sähköbussien käyttöönottoon liittyy riskejä mm. bussien saatavuuden, kustannusten ja infran rakentamisen osalta.

Matkustajamäärien merkittävä alentuminen on vaikeuttanut erilaisia tutkimuksia, joiden aikataulua on jouduttu siirtämään tai tutkimukset on toteutettu supistetusti. Esimerkiksi lippulajitutkimuksia ei voitu viime vuonna toteuttaa, mutta vielä kuluvan vuoden aikana käynnistetään tutkimus raideliikenteessä. Lippulajitutkimuksilla on suuri merkitys myös mm. jäsenkuntien maksuosuuksien jakamisessa, jossa käytetään tuoreimpia saatavilla olevia tietoja kuntalaisten matkustuksesta. Validoimattoman mobiililipun vuoksi jo aiemmin vaikeutunut suljetun rahastuksen bussien tilastointi muuttui koronatilanteen myötä rajusti kasvaneen mobiililipun osuuden vuoksi entistäkin epävarmemmaksi.

Tietovaraston (DW) töiden etenemisen hitaus asettaa suurehkon aikatauluriskin matkustajalaskennan kehitykselle ja bussiliikennöitsijöille vastuutetun matkustajalaskennan datan käsittelylle. Tämä on jo viivästyttänyt projektia. Riskiä pienennetään lisäämällä projektin resursseja.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat myös toiminnan jatkuvuutta uhkaavat laajat käyttöä häiritsevät tietoliikenne- ja sähköjakelukatkokset tai tahallisesti aiheutetut palvelunestohyökkäykset. Tietoturvan ja tietosuojan osalta merkittävimpiä riskejä ovat henkilö- tai muihin merkittäviin HSL:n tietovarastoihin kohdistuvat tietomurrot tai tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Tietosuojan hallinnointiprosessi päivitetään syksyn kuluessa.

1.3 Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2021 hyväksytyt tavoitteet ja budjetointi perustuivat HSL:n yhtymäkokouksessa hyväksytyyn strategiaan. Hallituskausittain päivitettävän strategian päivitystyö on käynnissä ja valmistuu HSL:n hallituksen hyväksyttäväksi joulukuussa 2021.

Voimassaolevalle TTS-kaudelle on määritelty kolme keskeistä tavoitetta: 1) tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin, 2) kasvatamme kestävästi liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta sekä 3) olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästi joukkoliikenteen ekosysteemiä. Neljäs kaiken läpileikkaava tavoite on toimintamme kestävästi talouden varmistaminen.

1.3.1 Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin

Koronapandemia on aiheuttanut joukkoliikenteen käytön romahduksen kevästä 2020 lähtien. Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä pyritään varmistamaan joukkoliikenteen turvallisuus vastuullisena liikkumistapana ja vastaamaan ihmisten huoleen sen turvallisuudesta. Toimenpiteet on kuitenkin samanaikaisesti suhteutettava vallitsevaan taloustilanteeseen.

Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Varmistamme riittävän kapasiteetin ja matkustusväljyyden työmatkaliikenteessä.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys Kehitystoimet joukkoliikenteen sujuvuuden pullonkaulojen tunnistamiseksi Liikenteen toimivuuden tunnuslukujen kehitystoimet Joukkoliikenteen luotettavuuden kehitys
Parannamme joukkoliikennevälineiden terveysturvallisuutta.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet terveysturvallisuuden edistämiseksi
Varaudumme muuttamaan joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet joukkoliikenteen matkustajamäärien lisäämiseksi Matkustajamäärien kehitys HSL-brändin kehittyminen
Selkeytämme vaikutusarviointiin perustuen lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua huomioiden koronan vaikutukset matkustuskäyttäytymisessä.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet uusasiakashankinnassa Työmatkapalvelun toteuttaminen Lipunmyynnin kehittyminen Digitaalisten myyntikanavien osuus lipputuloista
Tuotamme matkustajalaskentatiedon perusteella ajantasaista kuormitustietoa asiakkaille.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakkaille tarjottavan ruuhkainformaation kehitystoimet Matkustajalaskennan uuden tilastointijärjestelmän hyödyntäminen
Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista.	<ul style="list-style-type: none"> Monikanavaviestintäratkaisun kehitystoimet Häiriö- ja muutostiedotuksen kehitystoimet Runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehitystoimet
Valmistelemme tilipohjaisen lippujärjestelmätaustan käyttöönottoa yhteistyössä LMJ:n kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Hankkeen eteneminen suunnitellusti

Liikenteen palvelutasoa on sopeutettu liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti

Liikkumisen muutosta seurataan aktiivisesti ja etsitään toimenpiteitä joukkoliikenteen matkustamisen parantamiseksi. Matkustajamäärät jäävät ennusteen mukaan 235,8 miljoonaan nousuun, kun vuonna 2020 tehtiin vielä 251,9 ja 2019 ennen koronaa 396,9 miljoonaa nousua.

Bussiliikenteessä on jatkettu aiemmin tehtyjä säästötoimenpiteitä ja talviliikennekauden alkaessa otettiin käyttöön myös uusia säästötoimenpiteitä. Isoimmat karsinnat tehtiin ruuhka-ajan tarjontaan, mutta samassa yhteydessä on toteutettu myös linjojen lakkautuksia.

HSL:n tilaamassa raideliikenteessä jatkettiin vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronaviruksen taloudellisten vaikutusten takia käyttöön otettuja sopeutustoimia. Raideliikenteen suunnittelun peruseriaatteenä on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Tarjonnan supistukset kohdistuivat pääsääntöisesti ruuhka-ajan ulkopuolelle. Raideliikenteen tehdyt säästöt ovat perustuneet matkustajamäärä- ja kuormitustietoihin. Liikennettä on harvennettu aikoina kun kuormitus on ollut alhaista, tai tarjontaa paljon suhteessa matkustajamääriin.

Matkustajien luottamuksen palauttamiseksi on tehty esim. seuraavia toimenpiteitä:

- kaluston ja asemien tehostettu siivous
- käsidesien asennukset asemille ja kalustoon
- terveysturvallisen ilmanvaihdon varmistaminen, joka toteutettiin VTT:n suorittaman ilmanvaihdon riittävyyden arvioinnin perusteella. Selvityksen perusteella HSL:n liikenteessä olevan kaluston ilmanvaihto on riittävällä tasolla terveysturvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi päätettiin parantaa metron ja raitiovaunujen ilmanvaihtoa, joista esimerkiksi Artic-vaunujen ilmanvaihdon parantaminen sisäilmankierrätys sulkemalla oli tehokas parannus.

Lippujen alennuskampanjan tavoitteissa onnistuttiin

Lipputuotteet ja niiden hinnat on harmonisoitu HSL-sovelluksessa ja HSL-kortilla. Kiinteillä kausituotteilla pyritään sitouttamaan ihmisiä joukkoliikenteen käyttöön. Epäsäännöllistä matkustamista palvellaan kertaja vuorokausilipuilla.

Elokuussa käynnistettiin alennuskampanja (17.8.–15.9.), jonka tarkoituksena oli saada matkustajia takaisin joukkoliikenteen pariin. Kampanjassa voi hankkia 30 vuorokauden lipun puoleen hintaan HSL-sovelluksessa. Alennus koski kertaostoja, jatkuvia tilauksia ja jatkuvia säästötilauksia sekä HSL Työmatkapalvelun kautta hankittuja työsuhdematkalippuja, joita käytetään HSL-sovelluksessa. Myös alennusryhmät ovat saaneet normaalin 45 %:n alennuksen sijasta 50 %:n alennuksen. Kampanja päätettiin toteuttaa vain HSL-sovelluksessa epävarman koronatilanteen vuoksi, mutta myös HSL:n kanavastrategian tukemiseksi. Kampanja on toiminut odotettua paremmin. Tavoitteena oli 100 000 alennuskausilipun ostajaa, joista 60 % eli 60 000 olisi sellaisia uusia asiakkaita, joilla ei ole ollut kausilippua sovelluksessa 3 kuukauteen. Kampanjassa aikuisten alennuslippuja myytiin 162 456, joista yli 102 280 eli reilut 60 % on uusia. Kampanja on houkutelut myös täysin uusia sovellusasiakkaita noin 40 % kaikista alennuslipun ostajista.

Lähimaksupilotti on toteutettu ja käynnissä ja uusista lukijoista on saatu tarjoukset sisään. Siirtymävaiheen palvelumallin konseptoinnit ovat käynnissä. Palvelumalli 2024 -työssä on tarkasteltu vaihtoehtoisia malleja. HSL-työmatkapalvelu lanseerattiin keväällä 2021 ja palveluun on syyskuuhun mennessä rekisteröitynyt noin 200 työnantaja-asiakasta. Palvelun tuotevalikoiman laajennusta (saldotuote) ja systemaattista markkinointia suunnitellaan uusien asiakkaiden hankkimiseksi. HSL-sovelluksen osuus myyntikanavana on kasvanut kanavastrategian suuntaisesti.

Monikanavaisen viestintäratkaisun käyttöönotto etenee

Monikanavaisen viestintäratkaisun käyttöönotto on edennyt kuluvan vuoden aikana. Asiakasviestinnän sähköpostien sisältöä on kohdennettu mm. asiakkaan asuinpaikan, ostohistorian, ostopäivämäärän ja asiakkaan aiemmin saaman viestinnän perusteella.

Liikenteen kuormitustietoa on julkaistu matkustajille hsl.fissä. Koska tiedon päivittäminen on ollut manuaalista, sen julkaisemisesta luovutaan koronarajoitusten päättyessä.

Syksyn aikana liikennetiedotteiden lähettäminen sähköpostitse siirtyy monikanavaisen viestintäratkaisun piiriin, ja näillä näkymin vuoden loppuun mennessä voimme lähettää kohdennettuja push-viestejä HSL-sovelluksen kautta. Asiakkaan tietojen perusteella kohdennettujen liikennetiedotteiden vastaanottajamäärä nousee näiden myötä merkittävästi. Projektin päättyessä vuoden 2021 lopussa meillä on lisäksi kyvykkyydet personoida digitaalisten palveluidemme sisältöä asiakaskohtaisesti sekä kohdentaa digitaalista mainontaa omille asiakkaillemme.

Asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen kasvoi hieman

Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen kasvoi hieman keväällä 2021. Matkustajista 90 % oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen, eli antoi yleisarvosanan 4 tai 5 asteikolla 1–5. Keväällä 2020 vastaava osuus oli 88 %. Yleisarvosanan keskiarvo keväällä 2021 oli 4,19. Koronatilanne vaikutti liikennöintiin, matkustajamääriin ja tutkimuksen vastaajajoukkoon, mikä saattoi myös heijastua tuloksiin. Tutkimustulosten luotettavuus on siksi aiempaa merkittävästi heikompi, koska kevään tutkimuskauden havaintomäärä jäi pieneksi.

Parhaimman yleisarvosanan antoivat metromatkustajat, joista 94 % antoi arvosanan 4 tai 5. Raitiovaunuliikenteessä tyytyväisten osuus oli 91 % ja bussiliikenteessä 89 %. Tyytyväisten osuus oli matalin lähijunaliikenteessä (84 %), missä matkustajien tyytyväisyys laski 4 %-yksikköä kevästä 2020. Metro- ja bussiliikenteessä tyytyväisten matkustajien osuus sen sijaan kasvoi (+4 ja +3 % yks.).

Koronaepidemiaan liittyen kysyttiin mielipidettä väittämistä: ”Koen joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisenä koronaepidemian tämänhetkisessä tilanteessa” ja ”Tietoa koronaepidemian aikaisista muutoksista joukkoliikenteessä on ollut hyvin saatavilla”. Matkustajista 74 % koki joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisenä kevään koronatilanteessa, kun syksyllä osuus oli 69 %. Matkustajista 84 % oli tyytyväisiä tiedonsaantiin koronaepidemian aikaisista muutoksista joukkoliikenteessä (syksy 2020: 82 %).

Syksyn 2021 tutkimuskauden tulokset valmistuvat tilinpäätökseen mennessä. Tutkimuskausi pyritään toteuttamaan normaalisti.

Taulukko 1. Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien %-osuus liikennemuodoittain ja yhteensä HSL-liikenteessä (”Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle”). Vuoden 2021 arvosana on kevään arvosana, koska vuoden 2021 arvosana ei vielä saatavilla. Muut arvosanat vuosilta 2011 – 2020 ovat koko vuoden arvosanoja.

	2021 kevät	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Raitioliikenne	91	90	88	88	90	89	92	89	89	86	88
Bussiliikenne	89	88	86	83	87	87	88	87	87	84	84
Metroliikenne	94	92	87	79	91	92	92	93	90	90	91
Lähijunaliikenne	84	87	85	84	86	87	86	86	86	82	72
Lauttaliikenne	-	-	90	89	92	92	90	91	88	90	89
Yhteensä	90	89	86	83	88	88	89	88	87	85	84

1.3.2 Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta

Keskeisenä pidemmän aikavälin tavoitteenamme on kestävän liikkumisen (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) kulkutapaosuuden kasvattaminen. Tällä on merkittävä vaikutus liikenteen päästöjen vähenemiseen. Runkoverkosto on keskeisin osa HSL:n joukkoliikennejärjestelmää ja pyrimme eri toimenpitein kehittämään runkoverkoston toimivuutta ja luotettavuutta.

Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa joukkoliikennettä, joka perustuu runkoverkostoon.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys runkoverkostoon Asiakastyytyväisyys vaihtojen sujuvuuteen Runkolinjojen päivitettyjen palveluperiaatteiden mukaiset toimenpiteet
Kehitämme joukkoliikenteen linjastosuunnitteluprosessia yhdessä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet asiakas- ja sidosryhmäyhteistyön hyödyntämisessä
Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kehittyminen MAL 2019 -suunnitelmassa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen MAL2023 suunnittelutyön käynnistäminen Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.	<ul style="list-style-type: none"> Matkustajalaskennan kattavuus ja luotettavuus Digitaalisten tutkimusmenetelmien hyödyntäminen
Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen	<ul style="list-style-type: none"> Matkaketjutiedon hyödyntäminen eri tarkoituksissa Toimenpiteet liityntäyhteyksien ja vaihtojen sujuvoittamiseksi

Uusia bussirunkolinjoja syysliikenteeseen

Elokuussa HSL-liikenteessä aloitti neljä uutta bussirunkolinjaa: 20, 30, 40 ja 570. Uusia runkobussilinjoja ajetaan isoilta osin nivelsähköbusseilla, joilla mahdollistetaan nopeampi lastaus ja purku sekä voidaan tarjota täysi matalalattiaisuus. Samassa yhteydessä toteutettiin aiemmin päätetyt Länsi-Helsingin linjastomuutokset sekä Haagan ja Lahdenväylän linjastosuunnitelmat. Muutoksien yhteydessä liikenteen saatiin huomattavasti uutta sähköbussikalustoa, jolla lähipäästöjä voitiin vähentää huomattavasti tiheästi asutulla kaupunkialueella.

Raitioliikenteessä linja 6T lakkautettiin huhtikuussa, kun linja 6 siirtyi liikennöimään uudelle reittisuudelle Eiranrantaan. Toukokuussa linja 9 jatkettiin Atlantinsiltaa pitkin Länsiterminaaliin.

Vuonna 2021 on järjestetty kaksi bussiliikenteen tarjouskilpailua. Maaliskuussa 2021 käynnistettiin bussiliikenteen tarjouskilpailu 53/2021, johon sisältyi viisi kohdetta ja yhteensä 144 bussin liikenne elokuussa 2022 alkavilla sopimuksilla. Markkinaoikeuteen tehdyn valituksen vuoksi yhdestä kierroksen 53 kohteesta ei ole voitu tehdä sopimusta. Elokuussa 2021 käynnistettiin bussiliikenteen tarjouskilpailu 54/2021, joka ratkaistaan marraskuussa 2021. Tarjouskilpailuun sisältyy kuusi kohdetta ja yhteensä 82 bussin liikenne. Liikenteen on määrä käynnistyä elokuussa 2022 ja tammikuussa 2023.

Kilpailutetun junaliikenteen sopimuksen liikenne alkoi 27.6.2021 odotetun mukaisesti kun VR jatkoi operaattorina ja junakaluston kunnossapitäjänä. Uuden sopimuksen näkyvin muutos on junahenkilökunnan HSL-väriin brändätyt työasut. Myös junien kuulutusääni tulee muuttumaan syksyn aikana.

Raide-Jokerin käyttöönoton koordinoitua varten perustetaan Task Force ryhmä, jonka tehtävänä on varmistaa liikennöinnin sujuva käyttöönotto. Raide-Jokerin rakennustyöt etenevät aikataulussaan, ja syyskuun alussa töistä oli valmiina 67 %.

PR550 operointia koskevan liikennöintisopimuksen neuvottelut HKL:n kanssa ovat edenneet niin, että vuonna 2021 voidaan laatia sopimus liikennöinnin valmisteluvaiheen aloittamisesta vuoden 2022

Asiakasvuorovaikutus linjastosuunnitelmaluonnosten tukena

Raitioliikennettä koskeva Raili 2 -asiakasvuorovaikutus oli käynnissä elo-syyskuun vaihteessa, vuorovaikutuksella kerättiin asiakkaiden näkemyksiä linjastosuunnitelmaluonnoksista.

Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelman asukasvuorovaikutusta on tehty kesän ja alkusyksyn aikana ja vuorovaikutusta jatketaan vuoden 2021 loppuun asti, jolloin suunnitelman on tarkoitus valmistua.

Itä-Helsingin linjastosuunnitelman asukasvuorovaikutus käynnistyy syksyllä 2021 asukaskyselyllä.

Rakennustyöt vaikuttavat merkittävästi liikenteeseen

Kruunusillat -hankkeen ennakoivat työt Hakaniemessä ja Laajasalossa aiheuttavat merkittäviä poikkeusjärjestelyjä. Paciuksenkadun järjestelyt tulevat aiheuttamaan loppuvuodesta merkittäviä haittoja bussi- ja raitioliikenteelle. Raide-Jokerin rakennustyöt ovat aiheuttaneet poikkeusreittejä runkobussilinjalle 550.

Pukinmäen sillankorjaustyö ja Keravan uuden asetinlaitteen käyttöönotto aiheuttivat merkittäviä muutoksia pää- ja kehäradan junaliikenteeseen kesäkuun alusta elokuun loppuun. Helsingin asemalla raide-muutoksia aiheuttaa Kaisantunnelin rakentamistyöt, jotka kestävät vuoteen 2023 asti. Ilmalan kohdalla Veturitien uuden sillan rakentamistyöt käynnistyivät. Jorvaksen aseman peruskorjaus on edennyt hyvin, syyskuussa otetaan käyttöön uuden esteettömät laiturit ja työt valmistuvat kokonaisuudessaan marraskuussa.

Atlantinsillan kiskoyhteyksien rakentaminen aiheutti kuukauden katkon raitioliikenteelle Länsiterminaaliiin huhtikuussa. Kesällä oli lisäksi Ilmalan raitiotien rakentamisesta ja Paciuksenkadun sillan korjauksesta johtuvia poikkeusreittejä. Laajoja poikkeusreittejä raitioliikenteelle aiheuttanut Kasin katutyöt niminen työmaakokonaisuus alkoi toukokuussa, ja jatkuu edelleen lokakuun alkuun asti.

Kipparlahden metrosillan uusiminen aiheutti metroluikenteelle katkon Kulosaaresta itään heinäkuussa. Katkon aikana vanha metrosilta purettiin, ja uusi siltä asennettiin paikoilleen. Liikennekatkoa hyödynnettiin myös tekemällä metron itäisellä osuudella muita huoltotoimenpiteitä kuten vaihteiden uusimisia ja muiden siltojen vahvennustöitä. Metroa korvattiin bussilinjoilla 99B, 99M sekä 99V katkon ajan.

Alkutalven runsas lumisade aiheutti häiriöitä laajalti. Raitioliikenteellä liian lähelle pysäköineet ajoneuvot aiheuttivat useita myöhästymisiä ja bussiliikenne oli paikoitellen kokonaan poikki, erityisesti koululaisliikenteen reiteillä. Junaliikenteessä otettiin käyttöön supistamissuunnitelma, jossa liikennettä harvennettiin. Junaliikennettä pystyttiinkin ajamaan supistussuunnitelman mukaisesti, eikä myöhästymisiä juurikaan ollut. Maalis- ja toukokuussa junaliikenne oli poikki työnseisausten vuoksi ja kesäkuussa häiriöitä aiheuttivat mielenilmaukset. Lisäksi yksittäisiä peruttuja lähtöjä on ollut runsaasti pitkin vuotta.

Bussiliikenteen luotettavuus hyvällä tasolla

Bussiliikenteen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammi - heinäkuussa 2021 99,86 % (1-7/2020: 99,87 %). Tammi- ja helmikuussa ajamattomia oli selvästi keskimääräistä enemmän lumisen talven takia, mutta muuten luotettavuus on ollut alkuvuonna hyvällä tasolla.

Raitioliikenteen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammielokuussa 2021 98,60 % (1-8/2020: 99,14 %). Raitioliikenteessä isoimmat tekijät ajamattomien lähtöjen osalta olivat alkuvuoden ajoittain haastavat keliolosuhteet sekä pandemiarajoitusten johdosta lyhyellä varoitusaajalla tehdyt liikenteen supistukset (linja 5).

Metrolinnoituksen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammielokuussa 2021 99,27 % (1-8/2020: 99,71 %). Metrolinnoituksessa merkittävimmät syyt ajamattomille lähdöille olivat alkuvuoden satunnaiset tekniset ongelmat infran ja kaluston osalta.

Lauttaliikenteen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammielokuussa 2021 99,97 %. Ajamattomien lähtöjen syynä tekniset viat.

Uusia sähköbussseja liikenteeseen

Tärkein keinomme varmistaa sähköbussien määrän kasvu ovat bussiliikenteen kilpailutuksemme, joiden ehtoissa suosimme sähköistä kalustoa. Pidämme huolta siitä, että tietty minimimäärä kilometreistä, joita kilpailuttamassamme bussiliikenteessä ajetaan vuosittain, liikennöidään sähköisellä kalustolla. Liikennöitsijät tarjoavat sähköbussseja myös omasta aloitteestaan. Vaikka sähköbussit maksavat dieseleitä enemmän, sähköinen kalusto on kilpailukykyistä polttomoottoribusseihin verrattuna.

Vuoden ensimmäisellä kilpailukierroksen 53 myötä sähköbussien määrä kasvaa 128 sähköbussilla, mikä vastaa noin 90 % kilpailutetusta liikenteestä. Viimeisimmillä kilpailukierroksilla sähköbussseja on tarjottu huomattavasti vaatimusta enemmän, joten arvioimme sähköbussitavoitteemme (30 % vuonna 2025) ylittyvän jo vuonna 2023. Vuoden 2021 aikana päivitimme päästötavoitteemme sekä sähköbussitavoitteemme.

Tällä hetkellä sähköbussseja on seudun liikenteessä 168 kpl (13 %) ja vuonna 2022 määrä kasvaa noin 300 kappaleeseen (23 %).

MAL 2023 suunnittelu etenee puiteohjelman mukaisesti

MAL 2019 suunnitelmassa ja voimassa olevassa MAL-sopimuksessa 2020-2031 ensimmäiselle 4-vuotiskaudelle sovittuja toimenpiteitä on toteutettu siltä osin, kun ne ovat HSL:n vastuulla. Tiemaksujärjestelmän valmistelussa on toteutettu esiselvityspaketti, jonka viimeinen osatyö valmistuu tänä syksynä ja tilanne raportoidaan HLJ-toimikunnalle syyskuussa. Jalankulun ja pyöräilyn nopeat kokeilut -hanke on valmisteltu ja toteutettu, työ on tällä hetkellä kohteiden evaluointivaiheessa ja raportoidaan vuodenvaihteessa. Liikenteen automaation seudullinen tiekartta on tekeillä ja valmistuu vuodenvaihteeseen mennessä. MAL-sopimuseurannassa on hoidettu liikenteen toimien seuranta. KUHA-ohjelma Kuuma-kuntien osalta on hyväksytty ja toteutusvaiheessa ja Espoon vastaavien hankkeiden osalta neuvottelutulos on saavutettu.

MAL 2023 -suunnittelua on viety eteenpäin puiteohjelman mukaisessa aikataulussa. Vuoden 2021 aikana on tuotettu useita selvityksiä mm. Maankäytön, asumisen ja liikenteen nykytilaselvitys sekä seudun kilpailukyky selvitys ja henkilöautoilun roolia koskeva selvitys. MAL 2023 visio, tavoitteet ja mittarit -osiota on valmisteltu ja asiakokonaisuus viedään HLJ-toimikunnan ja MAL neuvottelukunnan yhteiskokoukseen lokakuun lopulla lähetettäväksi hyväksymiskäsittelyyn mm. HSL:n hallitukselle. Samanaikaisesti on val-

misteltu sova-arviointiohjelma, joka on parhaillaan lausunnoilla ja valmistuu vietäväksi yhtä aikaa visio, tavoite- ja mittariosion kanssa päätöksentekoon.

Matkustajalaskennan uudistamisessa aikatauluriski

Uuden matkustajalaskennan tilastointijärjestelmän käyttöönottoa hidastaa merkittävästi HSL:n pilvitietovaraston viiveet tarpeellisten tietolähteiden integraatioissa. Tällä hetkellä käytettävissämme ovat metron ja Suomenlinnan lautan matkustajamäärät, mutta raitiovaunut, junat ja runkolinjat 550/560 puuttuvat vielä tietovarastosta. Tilastoinnin uudistamisen edellytys on kaikkien liikennemuotojen eheä ja kattava data pilvessä. Vasta tämän jälkeen voidaan toteuttaa tiedon korjaamisprosessit ja sen jälkeen raportointi. Tavoitteena on edelleen tämän vuoden loppu, mutta integraatioiden viivästyminen on todellinen riski projektin osittaiselle viivästykselle ensi vuoden puolelle.

Kuormitustiedon tuottamista matkustajalaskennassa on pilotoitu kaikkien liikennemuotojen osalta jo korona-aikana. Tiedon saantiviivettä on saatu lyhennettyä merkittävästi ainakin junien osalta konfiguroimalla laitteistoa uudestaan. Niissä on päästy noin yhden päivän viiveeseen lukuun ottamatta viimeistä neljää konfiguroimatonta junayksikköä. Metrossa saadaan asemakohtaista tietoa seuraavana päivänä MELA-järjestelmästä ja noin päivän viiveellä M300-srjan junien laskureista. Vanhat laskentalaitejärjestelmät asettavat teknisiä rajoituksia tiedon reaaliaikaisuudelle. Tämä ongelma korjaantuu hiljalleen tulevina vuosina sitä mukaa, kun liikennöintisopimukset uusiutuvat ja kulkuneuvojen varustaminen laskentalaiteilla ja vastuu tuotetun tiedon eheydestä siirtyvät liikennöitsijöiden vastuulle.

Tällä hetkellä HSL:n tietovarastoon saadaan HSL-sovelluksesta keskimäärin noin 45 000 matkaketjuhavaintoa noin 27 000 asiakkaalta päivässä. Tähänastisen trendin perusteella tiedonkeruulupien määrä lisääntyy ilman markkinointia vähitellen siten, että vuoden lopussa saataneen keskimäärin noin 65 000 havaintoa noin 40 000 asiakkaalta päivässä. Matkaketjutietojen hyödyntämistä tarkastellaan asiakkaiden palvelun, joukkoliikennesuunnittelun, liikennejärjestelmäsuunnittelun ja liikennetutkimusten näkökulmista. Hyödyntämisen lisäksi tarkastellaan sen edellytyksiä: mm. kertyvän aineiston laatua ja riittävyttä erilaisten sovellusten kannalta. Erityisenä selvitettävänä asiana joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa on erilaisten solmujen ja vaihtopaikkojen kautta kulkevien matkojen analyysit.

1.3.3 Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä

Joukkoliikenteen ekosysteemin 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 osallista uusien toimijoiden muodostamista yhdessä toimintaympäristöstä vastaavien sidosryhmien kanssa.

Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Päätoimintaympäristön eteneminen kalusto- ja varikkoasioissa
Määrittelemme ja hankimme tarvittavan uuden junakaluston.	<ul style="list-style-type: none"> VAKAVA-projektin toimenpiteiden eteneminen suunnitelmien mukaisesti.
Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen.	<ul style="list-style-type: none"> Tarvittavien latauspisteiden toteutuminen suunnitelmien mukaisesti. HSL:n palvelusopimuksen kautta toteutuneiden latausasemien luotettavuus.
Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen) Rahoitusyhteistyön kehittyminen (esim. MAL 2023 prosessissa)

Varikko- ja kalustohankintojen valmistelu jatkuu

Lähijunaliikenteen varikko- ja kalustohankinnan valmistelu on jatkunut rauhallisempaan tahtiin koronan aiheuttamien epävarmuuksien takia. Projektin jatkoa käsitellään HSL:n hallituksessa loppuvuodesta. Varikkokokonaisuuden edistämistä on jatkettu yhdessä junakalustoyhtiön kanssa.

HKL on valmistellut raitiovaunuarikoiden kokonaiskehittämiselvitystä, jossa suunnitellaan tulevaisuuden raitiovaunuarikkokokonaisuutta. HSL tulee ottamaan kantaa selvitykseen lokakuussa. Varikkokokonaisuutta on tarkoitus kehittää keskusvarikkomallin mukaisesti.

HKL on käynnistänyt uutta raitiovaunuhankintaa Länsi-Helsingin raitiotien pikaraitiovaunujen hankkimiseksi ja 1970-1980 -luvun matalaväliosalla varustettujen nivelraitiovaunujen uusimiseksi. HSL on osallistunut vaunuhankinnan suunnitteluun erityisesti asiakaskokemusnäkökulman ja tulevaisuuden vaunutarpeen kartoituksen osalta.

Vantaan kaupungin omistama Ojangon bussiliikenteen varikko otettiin käyttöön kierroksen 50-bussiliikenteen kilpailukierroksen alkaessa 8/2021. HSL osallistui tiiviisti varikon suunnitteluun ja kilpailutti ensimmäisen kerran bussiliikennöintisopimukseen varikon vuokrausvelvoitteen.

Kesän 2021 aikana otettiin käyttöön sähköbusseille neljä uutta pikalatausasemaa pääte pysäkeillä sekä kymmeniä varikkolatureita.

Liikennejärjestelmätyössä esillä kuntanäkökulma ja seudun tarpeet

Liikennejärjestelmän rahoituksen osalta on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eri käsittelyvaiheissa nostettu esille kuntanäkökulmaa ja seudun tarpeita. Väyläviraston investointiohjelmasta annettiin lausunto HSL:n hallituksen elokuun kokouksessa.

Koko liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmaa edistetään MAL-työssä pyrkien saamaan eri osapuolet sitoutumaan paremmin tähän tavoitteeseen MAL-prosessin aikana.

Uusia palveluita kehitetään toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuksien rajoissa

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

OpenMaaS-lipunmyyntirajapintaa on kehitetty edelleen vuonna 2021 sekä lipputuotteiden, puolesta-asioinnin että maksamisen osalta. OpenMaaS-rajapintaa käyttää tällä hetkellä 11 sopimuskumppania ja käynnissä on neuvotteluja kolmen uuden kumppanin kanssa.

1.3.4 Varmistamme toimintamme kestävän talouden

HSL:n joukkoliikenteeseen ja toimintaan kohdistuu merkittäviä taloudellisia haasteita. Kestävän talouden varmistaminen sekä matkustamisen vähentymisestä johtuvan talouskriisin hallitseminen on keskeisessä roolissa kaikessa toiminnassamme ja yksi TTS-kauden tärkeimmistä toimista.

Varmistamme toimintamme kestävän talouden	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Toimimme tehokkaasti olennaiseen keskitysten ja kasvatamme taloudellisen ajattelun tietoisuutta organisaatiossa.	<ul style="list-style-type: none"> Tuottavuuden kehittyminen (mm. toimintamenot, lipunmyyntitulot suhteessa operointikustannuksiin, nousun hinta, kuntien keskimääräinen subventio)
Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä.	<ul style="list-style-type: none"> Henkilöstötyytyväisyys: osaaminen omassa työssä, kehittymismahdollisuudet HSL:n kiinnostavuus työpaikkana: sähköisen rekrytoinnin tunnusluvut, lähtövaihtuvuus
Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.	<ul style="list-style-type: none"> Toiminnan suunnittelulle merkittävien tutkimusten toteutuminen

Strategiatyö linjaa keskeisiä ja oleellisia toiminnan painopisteitä

HSL:n strategia päivitetään vuoden 2021 aikana uuden hallituksen aloitettua toimintansa. Uudessa strategiassa pyritään entistäkin selkeämmin nostamaan esille kaikkein keskeisimmät ja oleellisimmat toiminnan painopisteet ja strategiset menestystekijät. Myös johtamisen sekä toiminnan ohjauksen rakenteet ja välineet arvioidaan samassa yhteydessä. Uusi strategia käsitellään HSL:n hallituksessa joulukuussa.

Toiminnan vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia ja sen pohjalta tapahtuvaa priorisointia kehitetään strategiatyön rinnalla. Tämä luo osaltaan pohjan tulevien vuosien toiminnan kehittämiseen. Sujuvilla prosesseilla tuetaan strategian tavoitteiden saavuttamista.

Koronan viivästyttämät tutkimukset käyntiin

Joukkoliikenteen kaluston laatututkimus (JOLA) ja BEST-tutkimus on toteutettu normaalisti. JOLA:n kevään tutkimuskausi onnistui hyvin ja tulokset on raportoitu. Kaluston laatu on kehittynyt hyvään suuntaan joulukuun lukuunottamatta, joissa oli penkkien siisteystaso merkittävästi aiempaa heikompi.

BEST-tutkimus jatkuu kuukausittain ja 1.-2. kolmanneksen tulosten mukaan asukkaiden tyytyväisyys HSL:ään on pysynyt samalla tasolla kuin aikaisemmin. HSL on nyt neljäntenä Geneven mentyä ohi kolmanneksi tuoreimmassa vertailutuloksissa. Turku on kärjessä ja Tampere toisena. Asiakastyytyväisyystutkimus (ASTY) toteutettiin kevätkaudella koronan vuoksi normaalia pienemmällä näytemäärällä.

JOLA ja ASTY syyskauden toteutus on alkanut ja molemmat toteutetaan täydellä näytemäärällä. Lippulajitutkimus toteutetaan syksyn aikana metrossa, junissa ja raitiovaunuissa (raitiovaunujen tuoretta tietoa priorisoihiin ohi runkolinjojen).

Liputta matkustaminen lisääntyi

Tarkastelujaksolla (1-8/2021) on tarkastettu keskimäärin 129 matkustajaa / tarkastuspäivä (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 192 matkustajaa).

Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 4,71 % (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 3,77 %). Liikennemuodoittain:

- Metro 4,97 % (4,05 %)
- Raitiovaunu 5,67 % (5,87 %)
- Bussi 4,04 % (2,65 %)
- Runkolinjat 6,92 % (6,12 %)
- Juna 4,94 % (3,73 %)
- Lautta 2,67 % (2,79 %)

Etätyön käytänteet täsmentyvät

Rekrytointien määrä on kuluvana vuonna ollut edellisvuotta suurempi (40/52). 96 % rekrytoinneista on johtanut työntekijän palkkaamiseen. Lähtövaihtuvuus on ollut samalla tasolla kuin vuonna 2020. Ulkopuolelta ostettavilla palveluilla on täydennetty omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää.

Henkilöstö- ja taloushallinnon palveluista osa ulkoistettiin Sarastia Oy:lle 1.5.2021 lähtien. Palveluiden toimivuutta seurataan säännöllisesti ja vaikutuksia HSL:n prosesseihin päivitetään tarvittaessa.

Maaliskuussa 2020 alkanut henkilöstön etätyösuositus jatkuu syyskuun 2021 loppuun. Etätyön tekemisen käytänteitä täsmennetään, kun yleiset etätyösuositukset poistuvat ja alamme palata toimistotyöhön. Henkilöstötyytyväisyyskyselyn tulokset valmistuvat tilinpäätökseen.

2 TALOUSENNUSTE

Vuoden 2021 toinen osavuositarkastus perustuu pääosin kahdeksan kuukauden toteutumatietoihin. Osavuositarkastus sisältää vuositasen ennusteen.

2.1 Sitovien erien toteutuminen

Hyväksyessään 24.11.2020 HSL:n vuoden 2021 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä. Ennusteen mukaan talousarvion sitovien erien tavoitteissa pysytään, eikä talousarvion ylitysesityksiä tarvitse sitovien erien osalta tehdä.

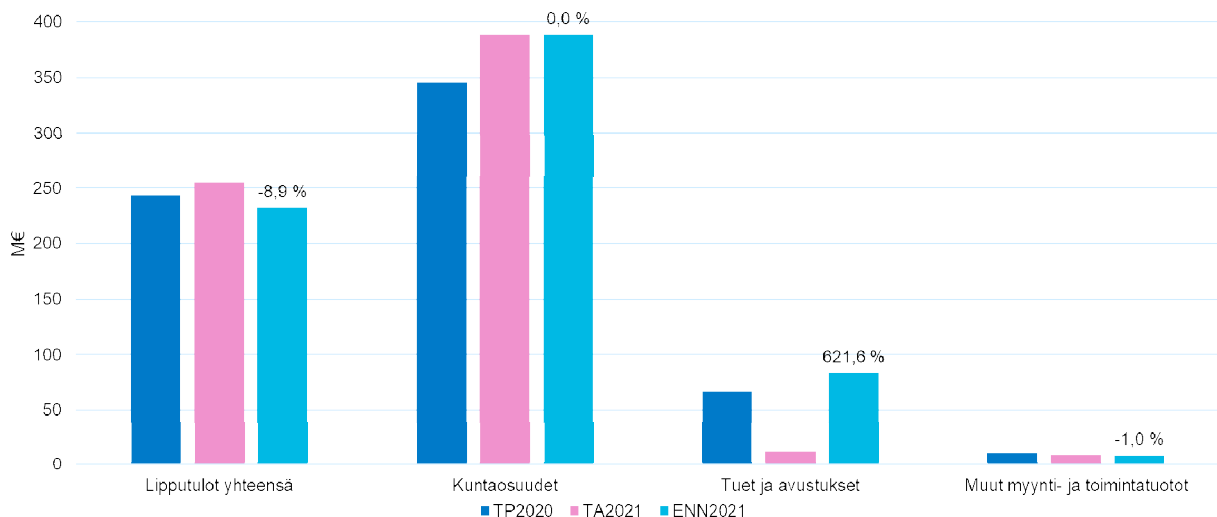
Taulukko 2: Sitovat erät, ennuste 2021

	TA 2021	Ennuste 2021	Ero Ennuste2021/TA2021	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	724 625 000	713 457 323	-11 167 677	-1,5 %
Investointimenot	17 381 000	12 024 430	-5 356 570	-30,8 %
Kuntaosuudet	388 544 000	388 544 000	0	0,0 %

2.2 Talouskatsaus

Toimintatuotot

Toimintatuottoja arvioidaan kertyvän yhteensä 712,4 milj. euroa, 49,0 milj. euroa (7,4 %) yli talousarvion (TA 663,4 milj. euroa). Ennustetuista toimintatuloista 232,6 milj. euroa (32,6 %) on lipputuloja.



Kuvio 1: Toimintatuottojen kehitys 2020-2021

Lipputulot

Korona on vaikuttanut lipputulojen kehitykseen voimakkaammin, kuin viime vuonna osattiin arvioida. Lipputulot ovat elokuun jälkeen noin -14 % talousarvioon verrattuna. Odotettavissa on, että myynti jää arviointia alhaisemmaksi (-8,9 % TA verrattuna), koska liikkumiseenkin vaikuttavat rajoitukset poistunevat vasta loppuvuoden aikana.

Tarkastelujaksolla matkustajamäärien (nousut liikennevälineissä) kehitysodotukset ovat parantuneet vuoden ensimmäisestä ennusteesta, mutta vuositasolla matkustajamäärien arvioidaan laskevan vuoteen 2019 verrattuna enemmän kuin talousarviossa arvioitiin eli noin -41 %. Talousarviossa lipputuloihin vaikuttavan matkustajamäärän laskuksi arvioitiin noin -35 %.

Lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 232,4 milj. euroa, joka on 22,7 milj. euroa (-8,9 %) talousarviovaikeutta vähemmän ja 10,9 milj. euroa (-4,5 %) edellisvuotta vähemmän. Lipputulojen kehityksen ennustamiseen liittyy edelleen suurta epävarmuutta.

Kuntaosuudet

Toimintatuloihin kirjattavat ja laskutettavat kuntaosuudet toteutuvat talousarvion mukaisina (388,5 milj. euroa) ja ne muodostavat ennusteen mukaisista toimintatuloista 54,5 %.

Kuntaosuuksien toteumaennuste on yhteensä 406,5 milj. euroa. Talousarvion ja toteumaennusteen välinen erotus 17,9 milj. euroa lisätään jäsenkunnille kertyneisiin alijäämiin, joita tilinpäätöksessä 2020 oli kertynyt yhteensä 2,1 milj. euroa. Tilanne vaihtelee jäsenkunnittain ja osalle kunnista arvioidaan vielä jättävän kumulatiivista ylijäämää. Kuntaosuuksien tarkempi toteumaennuste kunnittain on esitetty kappaleessa 2.3.

Valtion tuet

Valtion tukia ja muita avustuksia arvioidaan saatavan 83,3 milj. euroa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien maksamasta suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen ja ilmastoperusteisen joukkoliikennetuesta HSL:n osuus on 11,9 milj. euroa ja se ylittää talousarvion n. 3,6 milj. eurolla. Lisäksi valtiolta saadaan noin 69,3 milj. euron edestä erikseen korona-ajan tulonmenetyksiin kohdistettua lisätukea. Vuoden 2020 valtion neljännen lisätalousarvion koronatilannetta elvyttävistä kehittämishankkeiden tuesta kohdistetaan kuluvalle tilikaudelle 1,4 milj. euroa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan tänä vuonna saatavan 0,5 milj. euroa.

HSL pitää edelleen välttämättömänä, että valtio varmistaa koko yhteiskunnalle elintärkeiden joukkoliikennepalveluiden selviytymisen koronakriisin yli. Koronakriisi on romahduttanut joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot, palautuminen ennalleen tulee kestämään pitkään. Joukkoliikenteen rapautuminen on kohtalokasta sekä Helsingin seudun elinkeinoelämän ja asukkaiden että valtakunnallisten ilmastotavoitteiden toteutumisen kannalta. Valtion korotettua joukkoliikennetukea on tarpeen jatkaa myös vuonna 2022.

Muut toimintatulot

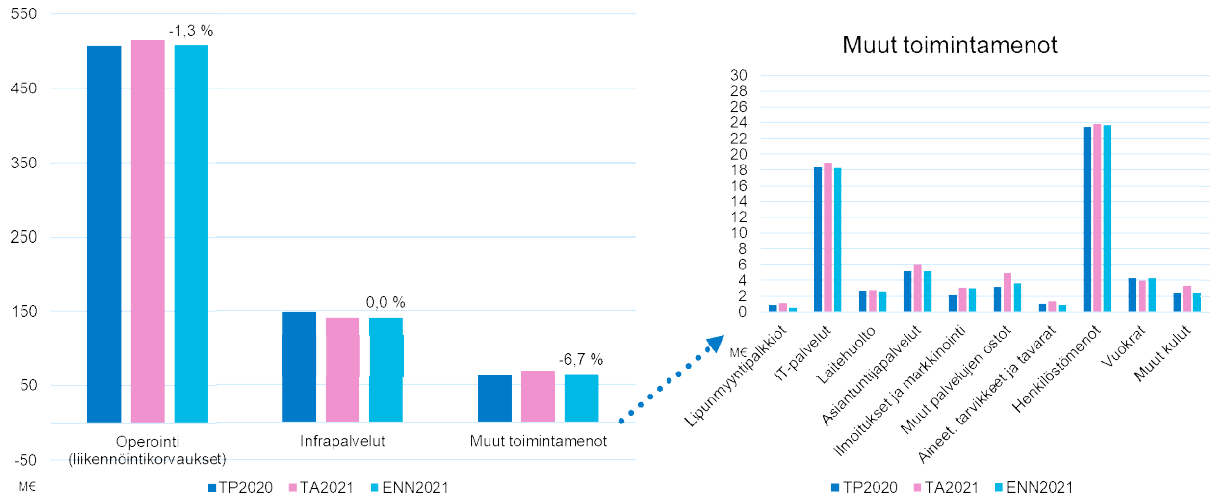
Muut toimintatulot, yhteensä 8,2 milj. euroa, koostuvat pääosin tarkastusmaksutuloista, liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteiden, taukotilojen ja sähköbussien vuokrista sekä asiakkailta matkakortteista perittävistä korttimaksuista.

Tarkastusmaksutuloja arvioidaan kerättävän lähes talousarvion mukaisesti, yhteensä 4,0 milj. euroa. Tarkastustoiminnan tehokkuuteen vaikuttaa edelleen merkittävästi myös mm. matkustajamäärien vähentyminen ja tarkastajien muu koronaan liittyvä työ kuten eri teemoihin perustuva havainnointi liikennevälineissä. Tarkastusmaksutuloista arvioidaan kirjattavan luottotappioita ja -varauksia yhteensä 1,4 milj. euroa. Tarkastusmaksusaatavien vanhentumisaika on 5 vuotta ja vanhentuneet tarkastusmaksusaatavat tullaan kirjaamaan luottotappioksi ja samalla ko. vuodelle tehty luottotappiovaraus puretaan.

Vuokratuottoja arvioidaan kertyvän 2,4 milj. euroa, 0,2 milj. euroa (-7,6 %) alle talousarvion.

Toimintakulut

Toimintakulujen määräksi arvioidaan 713,5 milj. euroa, mikä alittaisi talousarvion 11,2 milj. eurolla (-1,5 %). Alitus johtuu pääosin operointikustannuksissa ja muissa palveluostoissa kuluvalle vuodelle kertyvästä säästöstä.



Kuvio 2: Toimintakulujen kehitys 2020-2021

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat ennusteen mukaan 508,2 milj. euroa ja ne jäävät 1,3 % alle talousarviossa arvioidun. Operointikustannukset muodostavat 71,2 % toimintamenoista.

Bussiliikenne

Bussiliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 319,1 milj. euroa, mikä on 1,2 milj. euroa talousarviota vähemmän (-0,4 %). Vuoden 2021 talousarvioon sisällytetyt säästötavoitteet arvioidaan saavutettavan. Alitus johtuu pääosin aikaistettuun kesäliikenteeseen siirtymisestä ja supistetusta syysliikenteestä. Kustannuksia lisäävät liikennöitsijöille maksettavat lisäkorvaukset tehostetusta siivouksesta n. 1,3 milj. euroa. Talousarvioon tehdyt varaukset työmaiden ja poikkeusjärjestelyille tarvittavasta lisäliikenteestä toteutuvat osittain. Ennuste bussiliikenteen kustannustason muutokselle vuodelle 2021 on 4,8 %, kun talousarviossa varauduttiin 2,4 %:n kustannustason kasvuun. Kustannustasoa on nostanut erityisen paljon polttoaineiden nopea hintakehitys.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 88,5 milj. euroa, 1,9 milj. euroa alle talousarvion (-2,1 %). Säästöä syntyy pääasiassa yhteiskäyttökorvauksissa (-1,9 milj. euroa). Sähkön hinnan kasvu on toteutunut suurempana kuin talousarviossa ennakoitiin, mutta talousarviossa varauduttuun istuinostosten vaihdon arvioidaan siirtyvän seuraavalle vuodelle. Junaliikenteen kustannukset pitävät lisäksi sisällään Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta.

Metro-, raitio- ja lauttaliikenne

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,3 milj. euroa, 1,6 milj. euroa talousarviota vähemmän. Talousarvioon tavoitellut säästötavoitteet arvioidaan saavutettavan, mutta ylimääräisiä säästöjä suoriteperusteisissa korvauksissa ei arvioida saavutettavan kustannustason nousun takia. Ennuste metroliiikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2021 on nyt 2,3 %, kun se talousarviossa oli 1,2 %. Kustannustason kehitys johtuu pääasiassa sähkön hinnan jyrkästä noususta. Säästöjä talousarvioon nähden syntyy pääasiassa kaluston pääomakorvauksista ja Sammalvuoren varikosta maksettavista korvauksista.

Raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 53,8 milj. euroa, 1,8 milj. euroa talousarviota vähemmän. Säästöt johtuvat pääasiassa syysliikenteen vähennyksistä. Suoritepohjaisten korvauksissa arvioidaan säästetävän liikenteen vähennysten ja kustannustason myötä 1,8 milj. euroa. Ennuste raitioliikenteen kustannustason kehitykselle koko vuodelle 2021 on 2,0 %, kun se talousarviossa oli 1,5 %.

Lauttaliikenteen kustannukset arvioidaan toteutuvan talousarvion mukaisina n. 4,5 milj. euroa.

Infrakustannukset

Infrakustannuksia arvioidaan toteutuvan 140,7 milj. euroa eli lähes täysin talousarvion mukaisena. Pieni alitus syntyy HSL:n loppuvuodesta tilaaman sähköbussien latausinfraan käyttökustannuksista. Ylitystä ei käsitellä talousarviomuutoksena, koska ylitys ei ole HSL:n kunnille maksamaa infrakorvausta, joka perustuu HSL:n talousarvioon, vaan suoraa kustannusta HSL:lle sähköbussien latausinfraan. Kuntien HSL:itä laskuttamat joukkoliikenneinfraan käyttökorvaukset toteutuvat talousarvion mukaisena.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfraan kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2 -kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Kehäradan ja Länsimetron osalta sovelletaan 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita.

Muut toimintamenot

Muiden toimintamenojen kuin operointi- ja infrakustannusten määräksi arvioidaan 64,6 milj. euroa, 4,7 milj. euroa (-6,7 %) alle talousarvion.

Muiden ulkopuolisilta hankittavien palvelujen ostojen arvioidaan olevan yhteensä 33,3 milj. euroa, 3,5 milj. euroa alle talousarvion. Muut palvelujen ostot sisältävät mm. ulkopuolisilta ostettavat asiantuntijapalvelut, IT-palvelut, laitteiden huoltopalvelut, kuntien palvelupisteille maksettavat lipunmyyntipalkkiot, painatukset, ilmoitus- ja mainospaikat, kaupungeille maksettavat korvaukset staattisen informaation hoidosta sekä varhointipalvelut. Muissa palvelujen ostoissa ennustettu alitus syntyy pääosin asiantuntijapalveluiden ostoissa sekä lipunmyyntipalkkioissa.

Henkilöstökulujen arvioidaan olevan 23,7 milj. euroa ja alittavan talousarvion 0,2 milj. eurolla (-0,8 %). Talousarvion alituksen syynä on mm. vähäisempi tarve asiakaspalvelun tilapäiselle työvoimalle. Osa talous- ja henkilöstöpalveluista ulkoistettiin Sarastia Oy:lle 1.5.2021 alkaen ja samalla kuusi työntekijää siirtyi Sarastia Oy:n palvelukseen. Uusi matkalippujen tarkastuskurssi valmistui ja uudet tarkastajat aloittivat työssä toukokuussa. Tulospalkkiota varten ei ole varattu talousarvioon erillistä määrärahaa, eikä tulospalkkiota ole ennusteessa huomioitu. Henkilöstökustannukset ovat 3,3 % HSL:n toimintamenoista.

Vuokrakulujen arvioidaan olevan yhteensä 4,3 milj. euroa ja ne ylittävät talousarvion 0,3 milj. eurolla. Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannusten arvioidaan olevan 0,9 milj. euroa, sekä muiden kulujen 2,4 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL:n lainakanta elokuun lopussa on 47,4 milj. euroa (Kuntarahoitus Oy:lta vuonna 2020 nostettu laina). Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,02 milj. euroa kun talousarviossa varauduttiin 0,2 milj. euron nettokuluihin. Talousarviossa varauduttiin uuden 50,0 milj. euron lainan nostoon, mutta tarvetta uudelle lainalle ei ennusteen mukaan tänä vuonna ole.

Pankeille maksettavia negatiivisia korkoja on saatu pienennettyä sijoittamalla kassavaroja korkorahastoihin (34,0 milj. euroa). Korkorahastojen markkina-arvo on 34,5 milj. euroa (+1,4 %), tilanne 24.9.2021.

Poistot

Suunnitelmapoistojen arvioidaan olevan yhteensä 16,9 milj. euroa ja niiden arvioidaan olevan noin 0,8 milj. euroa alle talousarvion. Talousarviossa arvioitujen poistojen alittuminen johtuu investointimenojen aikataulujen siirtymisestä ja alituksesta.

Investointien poistot ja rahoituksen nettokustannukset sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Tilikauden tulos ja yli-/alijäämä

Tilikauden tuloksen rahoituserien ja poistojen jälkeen ennustetaan olevan noin 17,9 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 79,1 milj. euron alijäämään.

HSL:n oma pääoma on ennusteen mukaan vuoden päättyessä negatiivinen.

Investoinnit

Vuoden 2021 investointimenojen arvioidaan olevan yhteensä 12,0 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 5,4 milj. eurolla (-30,8 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin tarkentuneista ja osittain myös seuraavalle vuodelle siirtävistä investointikustannuksista. Tarkentuneista ja siirtyneistä merkittävimmät ovat JUKI maksuposteihin (1,4 milj. euroa), matkakorttijärjestelmän laitteisiin (1,2 milj. euroa) ja lähimaksulaitteisiin (1,1 milj. euroa) liittyviä eriä.

2.3 Kuntaosuusennuste

HSL:n jäsenkunnat maksavat kuntaosuuksina ne HSL:n menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, infrakustannusten ja muiden kustannusten kuntaosuuksista. Kuntaosuuksissa huomioidaan vähentävänä eränä lipputulot, valtion tuet ja muut tulot.

Laskutettavat kuntaosuudet ovat alkuperäisen talousarvion mukaan 388,5 milj. euroa. Ennustetun kuntaosuuden ja muutetun talousarvion välinen erotus joko lisää kunnan ylijäämäkertymää tai vähentää sitä. Ennusteessa on käytetty toteutuneita kahdeksan kuukauden lipunmyynnin ja leimaustietojen kuntalaisuusjakaumia

Taulukko 3: Erot kuntaosuuksissa Talousarvion 2021 ja ennusteen 2021 välillä

M€	TA2021	Ennuste 2021	Ero TA/ennuste
Helsinki	214,400	223,537	9,137
Espoo	102,561	103,259	0,698
Kauniainen	1,099	1,110	0,011
Vantaa	55,995	63,399	7,404
Kerava	1,716	3,600	1,884
Kirkkonummi	7,000	5,881	-1,119
Sipoo	2,696	2,755	0,059
Tuusula	2,727	2,628	-0,099
Siuntio	0,350	0,310	-0,040
Yhteensä	388,544	406,479	17,935

Ennuste kuntakohtaisista yli-/alijäämistä 31.12.2021

Ennuste kuntakohtaisesta yli-/alijäämäkertymistä on esitettyä alla. Toteutuvan muutetun talousarvion mukaisen laskutuksen ja ennustetun toteutuman erotus jää HSL:lle jäsenkunnan yli-/alijäämäksi, joka otetaan huomioon tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Ennuste huomioidaan TTS2022-2024 valmistelussa.

Taulukko 4: Kuntakohtaisen yli-/alijäämäkertymän ennuste 31.12.2021 (alijäämä – merkinen, ylijäämä ilman etumerkkiä)

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2020	Käyttöarvio TA2021	Käyttöennuste 2021	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2021
Helsinki	8,310	-42,999	-9,137	-0,827
Espoo	-6,096	-14,701	-0,698	-6,793
Kauniainen	0,023	-0,459	-0,011	0,011
Vantaa	-5,350	-13,108	-7,404	-12,755
Kerava	0,932	-4,005	-1,884	-0,952
Kirkkonummi	-0,500	-1,587	1,119	0,620
Sipoo	-0,138	-0,498	-0,059	-0,197
Tuusula	0,686	-1,449	0,099	0,784
Siuntio	0,078	-0,297	0,040	0,118
Yhteensä	-2,055	-79,105	-17,935	-19,990

2.4 Tuloslaskelma

x 1 000 €	TP 2020	TA 2021	ENN. 2) 2021	ERO ENN2021/TA2021 €	%
Toimintatuotot	665 382	663 370	712 356	48 986	7,4 %
Myyntituotot	243 682	255 586	232 645	-22 941	-9,0 %
Lipputulot yhteensä	243 292	255 082	232 361	-22 721	-8,9 %
Muut myyntituotot yhteensä	390	504	284	-220	-43,7 %
Korvaukset kunnilta	345 309	388 544	388 544		0,0 %
Muut myyntitulot	2 047	305	1 398	1 093	358,3 %
Tuet ja avustukset	66 721	11 549	83 341	71 792	621,6 %
Vuokratuotot	2 652	2 607	2 409	-198	-7,6 %
Muut toimintatuotot	4 972	4 779	4 020	-759	-15,9 %
Toimintakulut	-719 112	-724 625	-713 457	11 168	-1,5 %
Henkilöstökulut	-23 426	-23 883	-23 716	168	-0,7 %
Palvelujen ostot	-687 958	-692 121	-682 157	9 965	-1,4 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-507 138	-514 649	-508 161	6 488	-1,3 %
Infrapalvelut yhteensä	-148 286	-140 691	-140 679	12	0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 535	-36 781	-33 317	3 465	-9,4 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 015	-1 335	-880	455	-34,1 %
Vuokratulot	-4 238	-3 932	-4 277	-346	8,8 %
Muut kulut	-2 474	-3 354	-2 428	926	-27,6 %
Toimintakate	-53 730	-61 255	-1 101	60 153	-98,2 %
Rahoitustuotot ja -kulut	263	-160	28	188	-117,8 %
Vuosikate	-53 467	-61 415	-1 073	60 342	-98,3 %
Poistot	-17 589	-17 690	-16 862	828	-4,7 %
Tilikauden tulos	-71 056	-79 105	-17 935	61 170	-77,3 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-71 056	-79 105	-17 935	61 170	-77,3 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	92,5 %	91,5 %	99,8 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	320 073	274 826	323 812
- ilman kuntaosuuksia, %	44,5 %	37,9 %	45,4 %
Toimintakate, %	-8,1 %	-9,2 %	-0,2 %
Vuosikate, %	-8,0 %	-9,3 %	-0,2 %
Vuosikate / Poistot, %	-304,0 %	-347,2 %	-6,4 %

¹⁾ Ennuste 2021: Osavuositarkastus 2/2021

2.5 Investointihankkeet

Investointihankkeet x 1 000 €	TA2021	ENN2021	Ero	Kuvaus
LIJ Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	2 970	1 862	-1 108	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 500	1 700	200	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys
Lähimaksulaitteet	1 200	85	-1 115	Varaus lähimaksuominaisuuden ja QR-koodilukijan hankintoihin. QR-koodilukija lisätään mobiililipun validointia varten.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980	900	-80	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100	1 100		Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
Sähköiset näytöt – TFT	760		-760	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	833	700	-133	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ) kanssa.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650	725	75	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	1 743		-1 743	Kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvausten maksupositit
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu	450	746	296	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Toimitilojen remontointi	550	550		Toimitilojen/kiinteistön remontointivaraus.
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	410	526	116	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatorajapintojen kehittäminen.
Sopimusseuranta (SoSe)	260	503	243	Juna-, bussi- ja mahdollisesti muidenkin sopimusten seurantaan tarvittavat järjestelmät.
Muut hankkeet	3 975	2 628	-1 347	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvo TTS-kaudella alle 0,5 M€ (TA tai tot.ennuste)
Investointihankkeet yhteensä	17 381	12 024	-5 357	

2.6 Kustannuserät kunnittain, ennuste

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2021 ennuste

Ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	282,1	103,7	2,2	88,8	9,3	10,1	4,6	5,9	0,7	507,4
Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	282,8	104,1	2,2	89,0	9,3	10,1	4,6	5,9	0,7	508,9
%-jakautuma	55,6 %	20,5 %	0,4 %	17,5 %	1,8 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,8	-1,6	0,0	-1,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-9,6
Henkilöstökulut	14,7	4,0	0,1	3,5	0,4	0,4	0,2	0,3	0,1	23,7
Palvelujen ostot	21,4	5,8	0,1	4,6	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	33,3
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,3	0,1	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,8
Muut toimintakulut	3,6	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	5,6
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poistot	10,3	3,2	0,1	2,5	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	16,6
Yhteensä	44,5	12,4	0,3	10,1	1,0	1,1	0,4	0,5	0,1	70,4
%-jakautuma	63,2 %	17,6 %	0,4 %	14,4 %	1,4 %	1,5 %	0,6 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	76,2	46,5	0,3	14,4	0,9	1,7	0,3	0,3	0,1	140,7
Yhteensä	76,2	46,5	0,3	14,4	0,9	1,7	0,3	0,3	0,1	140,7
%-jakautuma	54,2 %	33,0 %	0,2 %	10,2 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	402,8	162,6	2,8	113,3	11,2	12,8	5,3	6,8	0,9	718,5
Yhteensä	402,8	162,6	2,8	113,3	11,2	12,8	5,3	6,8	0,9	718,5
%-jakautuma	56,0 %	22,6 %	0,4 %	15,8 %	1,6 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	140,1	39,9	0,9	38,3	5,2	4,1	1,4	2,1	0,3	232,4
Yhteensä	140,1	39,9	0,9	38,3	5,2	4,1	1,4	2,1	0,3	232,4
%-jakautuma	60,3 %	17,2 %	0,4 %	16,5 %	2,2 %	1,8 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	262,7	122,7	1,9	75,0	6,0	8,7	3,9	4,7	0,6	486,1
Yhteensä	262,7	122,7	1,9	75,0	6,0	8,7	3,9	4,7	0,6	486,1
%-jakautuma	54,0 %	25,2 %	0,4 %	15,4 %	1,2 %	1,8 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoit.	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikente	3,5	1,5	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Koronatilanteesta johtuva tuki (IV)	34,1	17,3	0,7	9,7	2,1	2,5	0,9	1,7	0,3	69,3
Yhteensä	39,9	19,9	0,8	11,9	2,4	2,9	1,1	2,1	0,3	81,2
%-jakautuma	49,2 %	24,5 %	0,9 %	14,6 %	3,0 %	3,5 %	1,4 %	2,5 %	0,4 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	223,537	103,259	1,110	63,399	3,600	5,881	2,755	2,628	0,310	406,479
Yhteensä	223,537	103,259	1,110	63,399	3,600	5,881	2,755	2,628	0,310	406,479
%-jakautuma	55,0 %	25,4 %	0,3 %	15,6 %	0,9 %	1,4 %	0,7 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	55,4 %	63,3 %	39,5 %	55,8 %	32,0 %	45,8 %	51,9 %	38,6 %	33,7 %	56,5 %

Vertailu kuntaosuudet 2021 ENN ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	263,453	123,125	1,865	75,253	6,019	8,746	3,866	4,686	0,634	487,647
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	1,960	4,049	0,245	4,686	0,068	-0,089	0,539	0,267	-0,051	11,674

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 ENN ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	39,917	19,867	0,756	11,855	2,420	2,865	1,111	2,057	0,325	81,173
2021 TA	47,094	16,515	0,520	14,572	4,235	1,835	0,631	1,691	0,335	87,430

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	223,5	103,3	1,1	63,4	3,6	5,9	2,8	2,6	0,3	406,5
2021 TA	214,4	102,6	1,1	56,0	1,7	7,0	2,7	2,7	0,4	388,5
Erotus = alijäämä (+)/ylijäämä (-)	9,1	0,7	0,0	7,4	1,9	-1,1	0,1	-0,1	0,0	17,9

TAn alijäämän kertyminen	43,0	14,7	0,5	13,1	4,0	1,6	0,5	1,4	0,3	79,1
Ero ylijäämien käytössä	-33,9	-14,0	-0,4	-5,7	-2,1	-2,7	-0,4	-1,5	-0,3	-61,2

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	223,537	103,259	1,110	63,399	3,600	5,881	2,755	2,628	0,310	406,479
Subventio% kunnittain	55,4 %	63,3 %	39,5 %	55,8 %	32,0 %	45,8 %	51,9 %	38,6 %	33,7 %	56,5 %