

Alustava

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024

Talousarvio vuodelle 2022
Taloussuunnitelma vuosille 2023-2024

HSL:n hallitus 15.6.2021

VISIO 2030:

Kestävällä liikkumisella sujuva arki
ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



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

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

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

Sisällysluettelo

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
1.1	Lausuntopyyntö jäsenkunnille	4
1.2	Kuntayhtymän strategia uusitaan vuoden 2021 aikana	5
2	Yleisperustelut	
2.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	6
2.2	Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa	7
2.3	HSL-alue	9
2.4	Organisaatorakenne ja henkilöstö	9
3	Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2022-2024	11
3.1	Tavoite 1: Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät	11
3.2	Tavoite 2: Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista	15
3.3	Tavoite 3: Joukkoliikenteen rahoitus on kestävällä pohjalla	21
3.4	Toimintamme perustuu tiedolla johtamiseen, yhteistyöhön ja korkeaan osaamiseen	23
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	27
4.1	Talousarvion sitovuus	27
4.2	Toimintatulot	27
4.2.1	Lipputulot	28
4.2.2	Kuntaosuudet	29
4.2.3	Muut tulot	30
4.3	Toimintamenot	31
4.3.1	Palvelujen ostomenot	31
4.3.2	Henkilöstömenot	36
4.3.3	Muut toimintamenot	36
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut	37
5	Investoinnit ja poistot	38

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2022-2024

Liite 2: Rahoituslaskelma 2022-2024

Liite 3: Investointihankkeet 2022-2024

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

Liite 5: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 6 Kaupunkipyörät

Liite 7: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024

Liite 8: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 Toimitusjohtajan esipuhe

Koronapandemia on leimannut HSL:n toimintaa myös alkuvuonna 2021 ja sen vaikutukset tulevat ulottumaan pitkälle tulevaisuuteen. Tilanne on aiheuttanut vakavan taloudellisen alijäämän. Matkustajamäärät ovat olleet lähes koko korona-ajan alle puolet normaaliaikojen määristä. Vuoden 2021 tuloksemme tulee toteutetuista säästötoimista huolimatta ja valtion merkittävien ylimääräisten tukien jälkeenkin olemaan arviolta noin 40 miljoonaa euroa tappiollinen. HSL velkaantuu ensimmäistä kertaa ja kuntien rahoituksen osuus kasvaa useaksi vuodeksi eteenpäin. Erittäin todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pitkäksi aikaa alhaisemmalle tasolle. Tämä vaikeuttaa talouden nopeaa tervehdyttämistä.

Maan hallituksen tiukat liikkumisen rajoitustoimet keväällä 2021 ovat valitettavasti olleet omiaan luomaan virheellistä kuvaa joukkoliikenteestä riskipitoisena liikkumisen tapana. Tutkimustiedon valossa tilanne on päinvastainen. Lisäksi jo ennen hallituksen asettamia kapasiteettirajoituksia on joukkoliikennevälineiden käyttöaste ollut lyhyitä ruuhka huippuja lukuun ottamatta pitkään huomattavan alhainen. Terveysturvallisuuden varmistamisessa on syytä huomata oman henkilöstömme erinomainen työ sekä hyvä yhteistyö muiden viranomaisten ja liikennöitsijöiden kanssa.

Kuntavaalien jälkeen valittavan HSL:n uuden hallituksen ensimmäisiä tehtäviä on määritellä HSL:n strategia tuleville vuosille. Strategiatyön tärkeänä tavoitteena on määrittää painopisteet uuteen tilanteeseen, talouden tervehdyttämiseen ja tuleviin tarpeisiin. On tärkeää, että strategia ja TTS muodostavat selkeän kokonaisuuden tukemaan hyvää johtamista, toiminnan kehittämistä, tuloksellisuuden vahvistamista ja talouden tervehdyttämistä.

Liikennejärjestelmän kehittäminen ja suurten infrastruktuurihankkeiden eteneminen ovat lähivuosina tärkeitä. Tulevalla TTS-kaudella valmistuvat Länsimetron 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 työmatkaliikettä, 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 tulevat parhaiten ja kestävästi kuluttajien liikkumistarpeita. Toimintamallien parantamisella tuemme maailman toimivimman kaupunkiseudun kehittymistä. -

Myös työnantajilla on nyt iso vastuu Helsingin seudun liikkumisesta. Etätöiden lisääntyessä ja toimistotilojen käytön vähetessä yritykset ja julkisen puolen organisaatiot voivat kannustaa työntekijöitään keskeisiin liikkumisvalintoihin työssä ja vapaa-ajalla tarjoamalla työntekijöille esimerkiksi aina voimassa olevan joukkoliikennelipun.

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 Lausuntopyyntö jäsenkunnille

Perussopimuksen mukaisesti HSL:n taloussuunnitelma ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi ja hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnot jäsenkunnille perussopimuksen mukaan viimeistään 15. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvion kanssa. HSL:n strategia tullaan uudistamaan vuoden 2021 aikana. Tästä syystä lausuntopyyntö sisältää tällä kertaa erityisen pyynnön kuntien näkemyksistä tulevan strategiaikauden keskeisistä asioista.

Jäsenkuntien tulee perussopimuksen mukaan antaa lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta. Kuntavaalien ja uusien kunnanvaltuustojen aloittamisajankohdan takia lausuntojen antaminen perussopimuksen mukaisessa aikataulussa saattaa olla haasteellista. Hyväksytyt talousarvio ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille joulukuun 15. päivään mennessä.

Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toteutetaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Toiminta- ja taloussuunnitelmaa tullaan syksyn aikana päivittämään vastaamaan uutta strategiaa. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmea vuotta varten laadittavasta taloussuunnitelmasta. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Lisäksi toiminnan suunnittelussa otetaan huomioon kuntayhtymän vastuulle säädetyt tehtävät.

Lausuntopyyntö 2022-2024

HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2022-2022 sekä kannanottoa erityisesti seuraavista asioista:

1. Strategiasuunnitelma

- Näkemys seudun keskeisistä, HSL:n toimintaan liittyvistä haasteista sekä muu evästy HSL:n strategia-työhön
- HSL:n tuleva rooli muuttuvassa toimintaympäristössä, erityisesti mahdolliset painopisteiden muutokset

2. Taloussuunnitelma

- Joukkoliikenteen rahoituksen kokonaisuus ja HSL:n kestävä talous
- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin sekä kuntakohtaisen alijäämän kattaminen (tai ylijäämän käyttö) TTS-kaudella
- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

3. Toimintasuunnitelma

- Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet sekä mittarit
- Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
- Näkemys Helsingin seudun yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä

Perussopimuksen mukaan lausunto tulee antaa 31.8.2021 mennessä. Mahdollisten lisäaikatarpeiden osalta pyydämme olemaan yhteydessä HSL:n talouspäällikköön.

1.2 Kuntayhtymän strategia uusitaan vuoden 2021 aikana

HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Nykyinen strategiakausi on vuoden 2021 kuntavaalien myötä päättymässä. HSL:n uusi hallitus nimetään viimeistään alkusyksystä ja uusi strategia laaditaan vuoden 2021 aikana.

Strategia ohjaa HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. Strategian linjauksia ja tavoitteita toteutetaan toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä talousarviossa. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Strategiaa toteutetaan myös organisaation kehitysprojekteissa sekä vuosittain laadittavissa HSL- ja osastotasoisissa tulostavoitteissa.

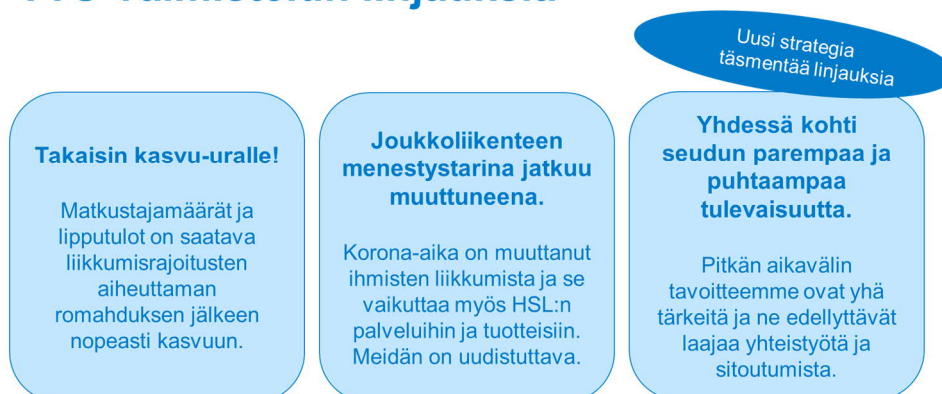
Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seurantaa. Hallitukselle raportoidaan kolmesti vuodessa osavuosikatsausten yhteydessä toiminta- ja taloussuunnitelman toteutumisesta (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteessa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin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

Vuoden 2017 strategiassa arvoiksemme tunnistettiin neljä tärkeää asiaa: *yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti*. Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat tekemistä strategian suuntaisesti eteenpäin. Voimassa olevassa strategiassa on viisi painopistettä: 1) *erinomainen asiakaskokemus*, 2) *tehokas runkoverkko*, 3) *ennakointi ja uudistuminen*, 4) *aktiivinen yhteistyö* sekä 5) *kestävä talous*.

Uuden strategian valmistelu on käynnistynyt keväällä 2021 sidosryhmien odotusten ja näkemysten kartoittamisella sekä toimintaympäristön keskeisten muutosvoimien analysoinnilla. Talousnäkökulma ohjaa strategiatyötä vahvasti. Uusien strategisten painopisteiden arviointi ja määrittely tehdään syksyn 2021 aikana uuden hallituksen toimesta. Täsmentyvät linjaukset tullaan mahdollisuuksien mukaan huomioimaan lopullisessa toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä tavoitteiden asettamisessa.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024 on valmisteltu vastaamaan erityisesti koronapandemiasta johtuviin keskeisiin haasteisiin ja joukkoliikenteen matkustajamäärien palautumisen varmistamiseen, unohtamatta kuitenkin pidemmän aikavälin keskeisiä seudun tavoitteita.

TTS-valmistelun linjauksia



Kuva 1: Keskeisiä linjauksiamme alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2022-2024 laadinnassa

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. MAL-suunnittelun lähtökohtana on, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on jo kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa. Vuoden 2021 kolmen ensimmäisen kuukauden aikana väestön kasvu on hidastunut johtuen muuttovoiton jyrkästä pienentymisestä. Seudun väestömäärän kasvu oli puolet vähemmän kuin edellisen vuoden vastaavana ajanjaksona. Helsingin nettomuutto muuttui samalla ajanjaksolla jopa tappiolliseksi. Pitkän tähtäimen kehitysnäkymää koronapandemian ei kuitenkaan ennusteta merkittävästi muuttavan. Väestönkasvu ja muuttoliike keskittyy tulevaisuudessa edelleen vetovoimaisille keskusalueille. Kehityksen takana näkyy globaali kaupunkistumiskehitys: kasvavat kaupunkiseudut vetävät ihmisiä puoleensa opiskelemaan, työmarkkinoille ja palveluiden pariin.

Tilastokeskuksen tietojen mukaan bruttokansantuotteen volyymi laski tammi–maaliskuussa 2021 0,1 % edelliseen vuosineljännekseen verrattuna. Koronapandemiasta johtuneet rajoitustoimet näkyivät edelleen etenkin palvelualueilla. Talouskehityksen ennustetut näkymät ovat silti pääosin myönteisiä. Valtiovarainministeriö arvioi kevään 2021 katsauksessa bruttokansantuotteen kasvavan 2,6 % vuonna 2021, 2,5 % vuonna 2022 ja 1,5 % vuonna 2023. VM:n ennuste perustuu oletukseen, että koronapandemia talttuu matalalle tasolle kesään 2021 mennessä rajoitusten, rokotusten edistymisen sekä taudin kulkuun liittyvän kausivaihtelun seurauksena. Talouden selkeä toipuminen siirtyy kuitenkin vuoden 2021 loppupuolelle ja voi vakiintua vasta, kun pandemian voidaan arvioida olevan hallinnassa.

Julkisen talouden alijäämän VM arvioi pienenevän vuonna 2022, kun koronapandemian vuoksi pääteytyt tukitoimet päättyvät ja talous lähtee elpymään. Julkinen talous jää kuitenkin edelleen alijäämäiseksi ja julkinen velka suhteessa BKT:hen kasvaa nykyisestä vajaasta 70 prosentista yli 75 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Julkisen talouden kustannuspaineet ovat korkealla ja tulevaisuudessa tulee kattavaksi myös väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia uusia julkisia menoja. Väestön ikääntymisestä aiheutuvien sosiaali- ja terveydenhuoltomenojen kasvupaine siirtynee sote-uudistuksen myötä hyvinvointialueiden toiminnan pääasiassa rahoittavan valtionhallinnon kannettavaksi. Esitetyn soten 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.

Talouden kehityksen ennustaminen sisältää kuitenkin tässä vaiheessa vielä epävarmuutta. Epävarmasta taloustilanteesta johtuen työmarkkinat eivät vielä vedä työvoimaa. Työvoiman kysyntä laski yhä alkuvuonna 2021, eikä selviä merkkejä käänteestä parempaan ole vielä näköpiirissä. Vaikka talous lähtisi kehittymään kasvu-uralle, on työttömyys toistaiseksi korkeammalla tasolla kuin ennen koronaviruspandemiaa. Talouden vähitellen elpyessä työllisyysasteen arvioidaan nousevan vuonna 2021 71,7 prosenttiin. Työllisten määrän arvioidaan ylittävän vuoden 2019 tason vasta vuonna 2023 ja työllisyysaste nousee runsaaseen 73 prosenttiin vuonna 2023.

HSL:n toimintamenoista 70 % on joukkoliikenteen operoinnista bussiliikennöitsijöille, HKL:lle ja VR:lle maksettavia operointikustannuksia. Merkittäviä tekijöitä kustannusrakenteessa ovat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset sekä polttoaineiden ja energian hinta. Juna-, metro- ja raitiovaunuli-

kenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa yleinen korotaso, jonka odotetaan TTS-kaudella pysyvän vielä kohtuullisen maltillisella tasolla. Danske Bankin arvion mukaan korkojen nousun todennäköisyys on kuitenkin kasvanut. Euribor-korkojen odotetaan nousevan hitaasti vuoden 2023 jälkipuolella, mutta myös nopeammat muutokset ovat mahdollisia. Inflaation kiihtyminen on ollut odotettua ja voi jäädä ilmiönä väliaikaiseksi, kun kysyntä piristyy koronan jälkeen nopeammin kuin tarjonta. Myös energian ja raaka-aineiden hintojen palautuminen vuoden takaisesta hintojen laskusta kasvattaa tällä hetkellä inflaatiolukuja. Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024 on laadittu olettamalla, että kustannustaso palaa hiljalleen kohti vuoden 2019 tasoa.

Lähteet: HSL, Helsingin seudun suunnat (17.5.2021), Valtiovarainministeriö *VM taloudellinen katsaus kevät 2021* (12.5.2021), Danske Bank 27.5.2021, Tilastokeskus, *talouden tilannekuva* (28.5.2021), Kuntarahoitus, *suhdanne-ennuste Q2/2021*.

2.2 Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa

HSL:n talous on kärsinyt merkittävästi koronaviruspandemian aiheuttamasta matkustuksen vähenemisestä ja lipputulopohjan romahduksesta. Matkustajamäärien arvioidaan jäävän vuonna 2021 edelleen jopa 47 % alle vertailuvuoden 2019 tason.

Koronapandemian aikana kertyneitä alijäämiä ja lainanottoa joudutaan rahoittamaan pitkään tulevaisuudessa. Valtion vuoden 2020 seitsemännen lisätalousarvion mukainen, toukokuussa 2021 HSL:lle myönnetty koronatuki, 69,3 milj. euroa, helpottaa akuutista kassakriisistä selviytymistä, mutta tuki-osuus kattaa vain osan lipputulojen romahduksesta aiheutuvasta tulojen menetyksestä vuonna 2021. Vuonna 2020 HSL sai valtion 4. lisätalousarviosta myönnettyjä tukia akuuttiin lipputulomenetyksiin 56,6 milj. euroa ja koronatilannetta elvyttäviin hankkeisiin 2,4 milj. euroa. HSL teki tuesta huolimatta 71,1 milj. euron alijäämäisen tuloksen vuonna 2020. Vuoden 2021 talousarvio on lähtökohtaisesti 79,1 milj. euroa alijäämäinen, joka Traficomien toukokuussa 2021 myöntämän tuen avulla vähenee ensimmäisen osavuosisiksausennusteen mukaan noin 36 milj. euron alijäämään.

Koronatilanteen ja talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös tulevaisuudessa merkittävästi HSL:n jäsenkuntien talouteen sekä tuleviin painotuksiin ja investointeihin. Valtion tuista huolimatta HSL:n jäsenkuntien kuntaosuudet kasvavat esityksessä vuonna 2022 jo noin 68 milj. eurolla (lähes 18 %) verrattuna vuoden 2021 laskutukseen. Ilman valtion lisätukia HSL-alueen joukkoliikenteelle koronaviruspandemian aiheuttaman rahoitusaukon kattaminen tuo paineita nostaa reippaasti jäsenkuntien maksuosuuksia TTS-kaudella ja/tai korottaa matkalippujen hintoja ja/tai karsia joukkoliikenteen palvelutasoa. Erityisesti palveluiden kehittäminen voi tulevaisuudessa kärsiä, jos kehittämishankkeita joudutaan karsimaan, kun keskitytään perustoimintojen ylläpitämiseen.

Keskeisiä linjauksiamme TTS-kauden suunnittelussa on matkustajamäärien saaminen takaisin kasvuralle ja joukkoliikenteen positiivisen menestystarinan jatkuminen. Myös ilmastonmuutoksen torjunnan välttämättömyys ja Helsingin seudun parempi tulevaisuus ovat tärkeitä taustatekijöitä HSL:n suunnittelussa. Toimiva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne työmatka- ja asiointiliikkumisena tukee tulevaisuudessaakin ihmisten hyvinvointia, elinkeinoelämän toipumista ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Oletettu kehitys koronan vaikutukset huomioiden

Epävarmassa tilanteessa matkustamisen kehittymistä suunnitelmakaudella on pyritty Muuttuvan liikku-
misen työssä (Muulit) arvioimaan eri tekijöiden perusteella (tautilanteen kehittyminen, rokote, yleinen

taloustilanne ja työllisyys, etätyö ja muut liikkumisen muutokset jne.). Valmistellun neljän eri tulevaisuusskenaarion (ks. taulukot alla) arvioinnin perusteella suunnittelun pohjaksi on valittu ennuste B, jossa matkustamisen taso vuonna 2022 on vuositasolla -25 % vuoden 2019 tasoa alempi. Matkustamisen ei arvioida palautuvan entiselle tasolle vielä TTS-kauden viimeisenäkään vuonna 2024, vaan matkustus jää vielä silloinkin noin 8 % alle vertailuvuoden tason.

Ennen koronaa oletettiin, että työvoiman liikkuvuus kasvaa etenkin pendelöinnin ja pitkien, pääkaupunkiseudun rajan ylittävien työmatkojen lisääntymisen vuoksi. Tämänhetkisen näkymän mukaan työmatkojen määrien odotetaan vähentyvän pysyvästi.

Työmatkojen aikajoustavuus kasvaa, kun erityisesti asiantuntijatyöstä tulee monipaikkaista, ajasta, paikasta ja työnantajasta riippumatonta. Etenkin pendelöinnin uskotaan vähentyvän. Aikataulusidon naisista yhteyksistä siirrytään todennäköisesti nykyistä enemmän kutsupohjaiseen liikennöintiin. Joukkoliikenteen ruuhkahuiput tasaantuvat (lisääntynyt vapaa-ajan käytön osuus). Lyhyemmät matkat yleistyvät ja liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisääntyy.

Joukkoliikenteen aikataulu-, vuoro- ja kalustosuunnittelu 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 autoton 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 suosiiniin kohteisiin. Tärkeitä kohteita ovat etenkin sosiaali- ja terveystaloudelliset palvelut, liikunta- ja kulttuuripalvelut sekä joukkoliikenteen asemat ja pysäkit. Digitaalinen esteettömyys nousee yhä suurempaan asemaan palveluiden siirtyessä netti- ja mobiilipalveluiksi.

Taulukko 1: Matkustajamääräskenaariot 2022-2024

		Muutos / 2019					ENNUSTE, miljoonaa					
		SUPER	A optimisti	B perus	C pessimisti	TTS 2021-23			SUPER	A optimisti	B perus	C pessimisti
toteuma	tot 2019	0 %	0 %	0 %	0 %		toteuma	tot 2019	396,9	396,9	396,9	396,9
toteuma	tot 2020	-37 %	-37 %	-37 %	-37 %		toteuma	tot 2020	251,9	251,9	251,9	251,9
ennuste	enn 2021	-45 %	-46 %	-47 %	-47 %	-35 %	ennuste	enn 2021	217,0	214,1	211,2	208,4
ennuste	enn 2022	-9 %	-17 %	-25 %	-33 %	-25 %	ennuste	enn 2022	359,8	327,9	295,9	264,0
ennuste	enn 2023	8 %	-3 %	-14 %	-24 %	-15 %	ennuste	enn 2023	429,2	386,2	343,3	300,4
ennuste	enn 2024	15 %	3 %	-8 %	-20 %		ennuste	enn 2024	455,2	409,6	364,1	318,6

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. Alustava TTS-suunnitelma ei sisällä mahdollisten uusien jäsenkuntien liittymisten kustannuksia TTS-kaudella.

2.4 Organisaatorakenne ja henkilöstö

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



Kuva 2: HSL:n organisaatiokaavio

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. Omana työnä tehtyä työtä voidaan ulkoistaa, jos se on toiminnan sujumisen ja tehokkuuden kannalta järkevää.

Vuoden 2022 arvioidut henkilöstökustannukset ovat 24 milj. euroa, 3 % HSL:n kaikista toimintakuluista. Henkilöstökustannukset kasvavat noin 2 % vuoden 2021 ennusteeseen nähden. Kustannuksissa on otettu huomioon kunta-alan palkkojen yleiskorotukset vuonna 2021 ja mahdolliset tulevat yleiskorotukset vuonna 2022.

Otamme työelämän muutoksia vastaan rakentamalla monipaikkaista työtä tukevaa toimintakulttuuria. Uusia toimintatapoja haemme johtamiseen ja lähiesimiestyöhön, 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 kestävästi kehityksen tekijöiden työpaikkana teemalla "Kannatamme joukkoliikennettä".

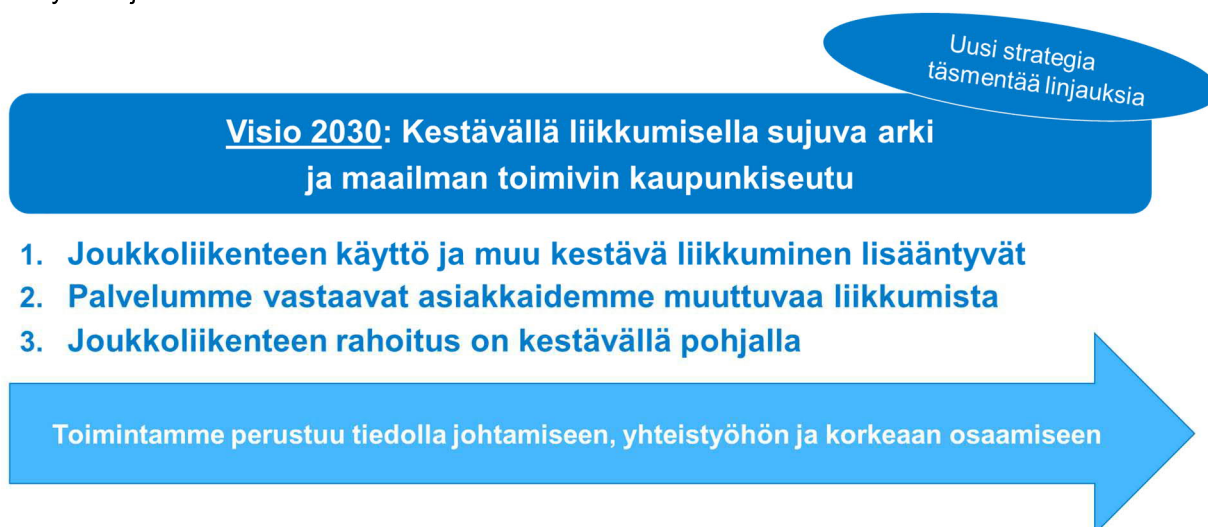
3 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2022-2024

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2022-2024 tavoitteet ja budjetointi perustuvat voimassaolevaan strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin.

Keskeisiä TTS-kauden tavoitteitamme ovat:

1. Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät
2. Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista
3. Joukkoliikenteen rahoitus on kestäväällä pohjalla

Neljäs, koko HSL:n toiminnan läpileikkaava tavoite ”Toimintamme perustuu tiedolla johtamiseen, yhteistyöhön ja korkeaan osaamiseen” tukee toiminnallisten tavoitteidemme saavuttamista.



Kuva 3: TTS-kauden keskeiset tavoitteet

3.1 Tavoite 1: Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät

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

Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtäimellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtäimellä mm. liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ovat jo sinällään ilmastoteko.

Pyrimme lisäämään joukkoliikenteen osuutta myös työmatkojen ulkopuolisissa matkoissa

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 ennustemme 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.

Kuluttaja-asiakkuuksissa tavoitteemme on saada asiakkaita entistä enemmän joukkoliikenteen kanta-asiakkaiksi, joilla on jatkuvasti voimassa oleva lippu käytössä. Tällaisella asiakasrakenteella vähentävä työmatkaliikenteen väheneminen ei iske HSL:n talouteen samalla tavalla kuin kertalippuihin perustuva myynti. Toisaalta jatkuvasti voimassa oleva lippu kannustaa asiakkaita käyttämään joukkoliikennettä myös vapaa-aikana iltaisin ja viikonloppuisin.

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.

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. Reittiopas tukee kestävästi liikkumisen matkaketjuja ja vyöhyketietoutta sekä oikean lipun valintaa.

Vahvistamme kävelyn ja pyöräilyn osuutta osana joukkoliikennepalvelua

Edistämme kävelyä ja pyöräilyä liikennejärjestelmäsuunnittelutyön kautta. Lisäksi tuemme kaikkia kestäviä kulkumuotoja viestinnällä ja markkinoinnilla niin, että kävelyä ja pyöräilyä tuodaan esille osana joukkoliikenteen matkaketjua. Koordinoimme kävelyn ja pyöräilyn seudullista ilmettä. Ilme näkyy sekä viestintä- ja markkinointimateriaaleissa että infrassa, kuten pyöräpysäköinnin ja baanojen merkinnoissa, joista kunnat vastaavat.

Vaikutamme viestinnällä ja markkinoinnilla asukkaiden ja alueella liikkuvien mielikuviin ja kestävien kulkutapojen haluttavuuteen. Kävelyä ja pyöräilyä kampanjoidaan kestävästi liikkumisen, terveyden ja viihtyisemmän ympäristön näkökulmasta osana joukkoliikenteen käyttöä. Kerromme hsl.fi:ssä kestävästä liikkumisesta (esim. nopeus-, terveys- ja ympäristöhyödyt, datan visualisointi) ja kannustamme kävelemään ja pyöräilemään osana joukkoliikennematkaa. Reittioppaat neuvovat kävelyn ja pyöräilyn reitit ja liityntäreitit.

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.

Osana MAL 2023 – työtä päivitämme seudun pyöräilyn pääverkko-suunnitelman. Viemme loppuun myös v. 2021 yhdessä seudun kuntien ja Traficomien kanssa aloitetun kävelyn ja pyöräilyn nopeat kokeilut hankkeen, jossa toteutetaan jalankulku- ja pyöräily-ympäristön kokeiluvia 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 kulkutapavalintaa 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 ja seudullisen palvelun koordinoituvastuu sopisi hyvin toimenkuvaamme. Aihetta on käsitelty tarkemmin erillisessä liitteessä. **Pyydämme jäsenkunniltamme näkemystä yhteisen kaupunkipyöräpalvelun kehittämisestä. Palvelun tavoitteita on kuvattu lisää liitteessä 6.**

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 strategista tavoitettamme lisätä vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. Kalustoinvestoinneilla eli täyssähköbussien hankinnalla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt lasketaan vuotuisen ajosuorituksen mukaisesti ja ne korvataan tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan. Vuoden 2021 aikana HSL määrittelee vuoteen 2030 ulottuvan päästövähennystavoitteen osana strategiatyötään.

Tavoitteemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmilla ympäristöbonuskierroksilla saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset. Elokuussa 2021 voimaan tuleva EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallinen lainsäädäntö asettaa HSL:n hankinnoille sitovat tavoitteet kaluston vähäpäästöisyyden ja päästöttömyyden osalta. Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suorahankintaan, jolloin suorahankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusveloitteiden 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 muutoshaasteisiin vastaaminen, seudun kansainvälisen saavutettavuuden ja aseman vahvistaminen sekä sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta huolehtiminen. Otamme huomioon myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä fossiilittoman liikenteen tiekartan linjaukset.

Tavoite 1: Joukkoliikenteen käyttö ja muu kestävä liikkuminen lisääntyvät	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
<i>Pyrimme lisäämään joukkoliikenteen osuutta myös työmatkojen ulkopuolisissa matkoissa</i>	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kehittyminen Matkustajamäärien kehittyminen
<i>Vahvistamme kävelyn ja pyöräilyn osuutta osana joukkoliikennepalvelua</i>	<ul style="list-style-type: none"> Pyöräilyn ja kävelyn osuus matkoista Kaupunkipyörien käyttömäärät
<i>Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä ja varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta MAL2023 suunnittelutyössä määriteltävät pitkäjänteiset päästövähennykset
<i>Vaikutamme joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ja seudun kehitykseen MAL 2023-työllä</i>	<ul style="list-style-type: none"> MAL 2019 -suunnitelmassa sovittujen toimenpiteiden edistäminen

3.2 Tavoite 2: Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista

Koronapandemia on aiheuttanut joukkoliikenteen käytön romahduksen keväästä 2020 lähtien. Osana taudin leviämisen estämistä viranomaiset ovat määränneet tai suosittaneet erilaisia rajoituksia, jotka ovat merkittävästi vähentäneet ihmisten liikkumista.

Etätyön lisääntyminen muuttaa matkustustarpeita myös pidemmällä tähtäimellä pysyvästi. Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä pyritään varmistamaan palvelumme sopiminen 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 päivivitys- ja tarkennustusta. Toteutamme uusia runkolinjoja palvelukuvauksen suunnitteluohjeen mukaisesti. Edistämme olemassa olevien runkolinjojen osuuksien päivittämistä suunnitteluohjeen mukaiseksi, siltä osin, kun se on kustannustehokasta. Kuntien omat säästöpainot saattavat kuitenkin vaikuttaa pienparannuskohteidenkin 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 liikkumistalalla 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 käynnistävissä 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. *Huom. liitteeseen 7 on lisätty tietoa keskeisistä suoritteista ja tunnusluvuista vuosilta 2010-2024.*

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 kehittämiselle 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. Junavarikoita ei ole Suomessa rakennettu vuosikymmeniin ja toimija junavarikoiden rakentamiselle ja kehittämiselle puuttuu. Kunnat vastaavat kaavoituksesta, Väylävirasto valtion rataverkosta ja HSL yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa kaluston hankkimisesta. Junavarikon kaavoituksen osalta kuntien yhteisen sopimisen tarve- ja toteuttajatahoksi on varmistumassa Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö. 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 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 organisointia 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 kaupunkibus-siliikenteeseen soveltuvia varikkoja on vähän. Sähkö lisääntyvänä käyttövoimana edellyttää hyvät sähkönsyöttömahdollisuudet varikoille, ja vanhoille varikoille sähkönsaanti 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 11/2023

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 ja toteuttajataho ovat 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 käynnistämisestä tehdään uudet pidemmän aikavälin ennusteet koronan vaikutuksista liikkumiseen ja kalustotarpeeseen. Selvitämme myös junakaluston hankintatapaa. Junahankinnan optioiden tarkoituksena on varautua 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.

Muutamme joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti

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 linjas-
toratkaisuja, joilla säästöt voidaan toteuttaa asiakasarvon näkökulmasta tehokkaasti. Huolehdimme kuitenkin myös lakisäätteisten 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. 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 muutokset. Muuttuneet liikkumisen tarpeet huomioidaan liikennöintisopimusten valmistelussa.

Liikennevälineissä panostamme puhtauteen. Vuosina 2020 ja 2021 liikennevälineitä on siivottu tehokkaasti 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 puhtauteen.

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

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.

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 kanssa ja suomalaisen TVV LMJ Oy:n kanssa. Järjestelmä valmistuu ja otetaan tuotantoon TTS-kaudella. HSL siirtyy tilipohjaiseen taustaan

vaiheittain kesästä 2022 alkaen. Työtä varten on keväällä 2021 perustettu Lipputilihanke. Lipputilihankeeseen 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. Tämä on se paikka miettiä uudelleen tuotteistus ja miten matkustusoikeus todennetaan (tunnisteteknologia), myyntikanavat ja minkälaista palvelua eri asiakasryhmille tarjotaan. 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 näkyvämpiin 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.

Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota

TTS-kauden aikana otamme käyttöön kohdennetun häiriö- ja muutostiedotuksen sovellusilmoitusten avulla. Vuoden 2021 aikana käyttöönotettavan monikanavaviestintäratkaisun avulla sisältöä voidaan kohdentaa nykyistä paremmin käyttäjien henkilökohtaisten valintojen perusteella digitaalisissa viestintäkanavissa. Jatkossa HSL:n häiriöviestinnästä vastaavat voivat nopeasti muokata kohdennettuja ilmoituksia matkustajille ja ennakoon tiedetyissä muutoksissa sovellusilmoitus voidaan ajastaa esimerkiksi muutosta edeltävään iltaan. Reittiopasta jatkokehitetään asiakaslähtöisesti tukemaan vaivatonta ja kestävästä liikkumista.

Kilpailutetun junaliikenteen alkaessa kesäkuussa 2021 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.

Tavoite 2: Palvelumme vastaavat asiakkaidemme muuttuvaa liikkumista	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
<i>Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa, runkoverkoston perustuvaa joukkoliikennettä</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastyytyväisyys runkoverkostoon • 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>Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua (vaikutusarviointiin perustuen ja huomioiden asiakkaiden liikkumistarpeet)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Tilipohjaisen lipputilihankkeen eteneminen suunnitellusti • HSL-brändin kehittyminen • Asiakastyytyväisyys/ NPS lippuvalikoimaan ja hinnoitteluun
<i>Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota (sis. häiriötiedottamisen ja kuormitustiedon)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastyytyväisyys häiriö- ja muutostiedotuksen • Monikanavaviestintäratkaisun kehitystoimet • Runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehitystoimet

3.3 Tavoite 3: Joukkoliikenteen rahoitus on kestäväällä pohjalla

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.

Varmistamme lipputulon kasvun

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.

Työnantajille suunnattujen palveluiden digitalisointi on yksi keskeinen työnantajatuokimuksissa esille noussut tarve. Työmatkapalvelussa työnantajat voivat tilata ja hallinnoida työntekijöidensä matkalippuja. Otimme palvelun tuotantokäyttöön keväällä 2021. Työmatkapalvelua ja siihen liittyviä myynnin prosesseja ja toimintatapoja kehitetään TTS-kaudella monipuolisesti.

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

Laadimme ja toimeenpanemme tuottavuusohjelman sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasa-painottamiseksi

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 kehittymistä seuraavia mittareita, joita säännöllisesti seuraamalla voimme reagoida tarkoituksenmukaisilla keinoilla tehokkuuden ja tuottavuuden kehitystavoitteisiin myös tulevaisuudessa. (Liitteessä 7 on esitetty erilaisia HSL:n toimintaan keskeisesti kuuluvia ja seurattavia suoritteita ja tunnuslukuja).

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.

Ratkaisemme yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa väliaikaisen rahoitusmallin kriisivaiheen ajaksi
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.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelmaesitys vuosille 2022-2024 sisältää esityksen matkalippujen hintojen pitämisestä nykyisellä tasollaan ja kuntien maksuosuuksien väliaikaisesta korotuksesta. Tavoitteemme on päästä suunnitelmakauden päättyessä tilanteeseen, jossa kuntien maksuosuudet palaavat lähemmäs 50 %:n subvention tasoa. Lyhyellä tähtäimellä 50/50 -suhteeseen ei päästä. Tavoite on haasteellinen myös pidemmällä tähtäimellä, erityisesti infrakorvausten kasvaessa 2020-luvun puoliväliin tultaessa.

Traficommin 6.5.2021 myöntämään koronatukeen liittyvät ehtoja, jotka rajoittavat HSL:n toimia palvelutason muutoksissa ja lippujen hinnoittelussa. Mikäli HSL leikkaa joukkoliikenteen palvelutasoa (linjakilometrit) tai nostaa asiakaslippujen hintoja ehtojen vastaisesti, perii valtio avustuksensa takaisin. Ehtojen mukaan joukkoliikenteen lippujen hintoihin hyväksytään taloustilanteen parantamiseksi tehtävät enintään indeksikorotuksen mukaiset korotukset. Tarkasteltava indeksi on yleinen kuluttajahintaindeksi ja indeksiä verrataan edellisen lippujen hintojen muutoksen ajankohtaan.

Valtion tuella on myöskin rajoitettu HSL:n mahdollisuutta vaikuttaa kuluihinsa liikenteen palvelutasoa tarkastelemalla. Tukiehtojen mukaan säästötoimenpiteenä tehtävä palvelutason lasku voi olla enintään 3 % edellyttäen, että toimivaltaisen viranomaisen oma rahoitus on vähintään vuoden 2019 tasolla tai korkeampi. Palvelutason osalta tarkastellaan toimivaltaisen viranomaisen EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisen liikenteen suoritetta (linjakilometrit) sekä toimivaltaisen viranomaisen omarahoitusosuutta.

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 palvelutason.

Tavoite 3: Joukkoliikenteen rahoitus on kestäväällä pohjalla	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Varmistamme lipputulojen kasvun	<ul style="list-style-type: none"> Lipputulojen kehitys Digitaalisten myyntikanavien osuus lippituloista Kausilippujen osuus myynnistä
Laadimme ja toimeenpanemme tuottavuusohjelman sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi	<ul style="list-style-type: none"> Tuottavuusohjelman eteneminen Matkustajakilometrikustannusten kehitys Täyttöasteen kehitys uusissa ja vanhoissa liikennöintisopimuksissa
Ratkaisemme yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa väliaikaisen rahoitusmallin kriisivaiheen ajaksi / 50-50 tavoitteeseen pääseminen	<ul style="list-style-type: none"> Subventioasteen kehitys

3.4 Toimintamme perustuu tiedolla johtamiseen, yhteistyöhön ja korkeaan osaamiseen

Palveluidemme kehittäminen ja päätöksenteko perustuu monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Yhdistämällä ajantasaisen ja kattavan tiedon ketteriin toimintamalleihin, kykenemme reagoimaan muuttuvaan maailmaan ja asiakkaiden tarpeisiin tehokkaasti.

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-hankeeseen sekä matkatietotyöryhmään.

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

Tutkimme kattavasti ja tehokkaasti

Toteutamme jatkuvasti käynnissä olevat joukkoliikenteen tutkimukset: asiakastyytyväisyystutkimus, joukkoliikenteen kaluston laatututkimus ja BEST-tutkimus laadukkaasti. Asiakaskantaan tehtävillä kyselyillä mittaamme muun muassa HSL:n palvelujen suositteluhalukkuutta (NPS) sekä tarkennamme asiakkaiden näkemyksiä ajankohtaisista teemoista. Valmistelemme asiakastutkimuksissa HSL-sovelluksen kautta toimivan digitaalisen tutkimusalustan käyttöönottoa ja siihen oleellisesti liittyviä prosesseja kesän 2021 jälkeen siten, että digitaalisen asiakastyytyväisyystutkimuksen 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. Tästä on seurannut suuri tutkimuspaine erityisesti vuodelle 2021. Lippulajitutkimuksia toteutetaan 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) syksyllä 2023. TTS-kauden aikana valmistelemme ennen-jälkeen -tutkimuksia Raide-Jokeria ja Kivenlahden metroa varten.

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

Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen

Ratkaisemme matkaketjutiedon säilytykseen ja jalostukseen liittyvät kysymykset vuoden 2021 aikana. Laajennamme TTS-kaudella tiedon hyödyntämistä matkaketjunsäilytykseen 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 kehittämistoimenpiteet tunnistettujen ongelmakohtien ratkaisemiseksi. Hyödynnämme kerättävää paikannustietoa myös liikennöintisopimusten seurannassa ja kannusteissa.

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 syksystä 2021 alkaen käynnistyvissä bussiliikenteen kilpailutuskohteissa ja suunnitellaan myös kaikkeen raideliikenteeseen, kun siellä olevaa matkustajalaskentaa uudistetaan esim. junien peruskorjausten yhteydessä.

Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä

Tuomme uuden oppimisen ja osaamisen kehittämisen jokaisen työntekijän ja esimiehen arjen työkaluksi. Hyödynnämme 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 suunnittelemalla sitä varten omat toimenpiteet.

Kannustamme ja tuemme henkilöstöämme ottamaan vastuuta työelämän perusvalmiuksien ylläpitämisestä.

Toimintamme perustuu tiedolla johtamiseen, yhteistyöhön ja korkeaan osaamiseen	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
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. Lipputilihankkeessa)
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa	<ul style="list-style-type: none"> • Matkustajalaskennan kattavuus ja luotettavuus • Matkustajalaskennan uuden tilastointijärjestelmän hyödyntäminen ja käyttäjäpalautte
Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen	<ul style="list-style-type: none"> • Matkaketjutiedon hyödyntäminen eri tarkoituksissa
Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä	<ul style="list-style-type: none"> • Henkilöstötyytyväisyys: osaaminen omassa työssä, kehittämismahdollisuudet • HSL:n kiinnostavuus työpaikkana: sähköisen rekrytoinnin tunnusluvut, lähtövaihtuvuus

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.

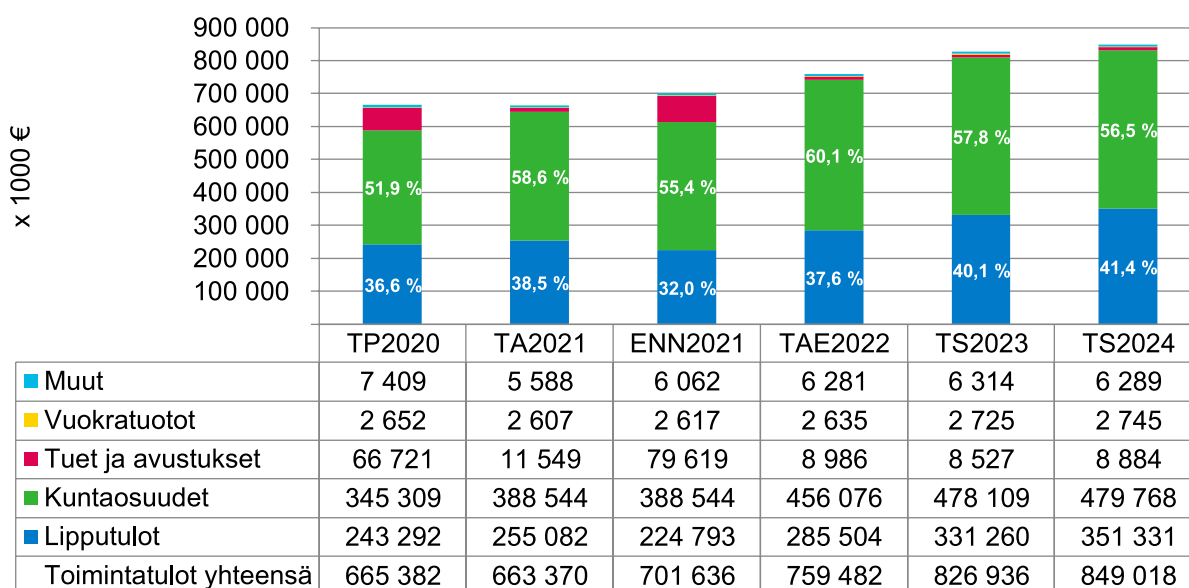
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 3: Sitovat erät

	TA2021	TAE2022	ERO TAE2022/TA2021	
Toimintamenot	724 625 000 €	727 969 000 €	3 344 000	0,5%
Investointimenot	17 381 000 €	25 000 000 €	7 619 000	43,8 %
Kuntaosuudet	388 544 000 €	456 076 000 €	67 532 000	17,4 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2022 ovat yhteensä 759,5 milj. euroa. Kasvua edellisvuoden ennusteen verrattuna on 57,8 milj. euroa (8,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 826,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 849,0 milj. euroa vuonna 2024.



Kuva 4. 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 -25% 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 285,5 milj. euroa. Vuoden 2019 toteumaan verrattuna lipputulokertymä vähenee noin -25 %. Lipputulot muodostavat 37,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2022. Lipputulosten arvioidaan olevan 331,3 milj. euroa vuonna 2023 ja 351,3 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 lipputulosten arvioidaan olevan 193,2 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 68 %.
- BC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 33,7 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 12 %.
- D vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 3,1 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 38,1 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 13 %.
- CD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 2,7 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 2,9 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulosten arvioidaan olevan 11,8 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4%.

Keskimääräinen lipun hintojen korotus

Alustavassa taloussuunnitelmassa esitetyt lipputulot eivät sisällä hintojen korotuksia.

4.2.2 Kuntaosuudet

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

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2022 yhteensä 456,1 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 60,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 60,1).

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 lippulajituskimukseen 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 arvioidun 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	233,5	107,3	1,2	65,7	4,2	6,0	3,2	3,1	0,4	424,6
2022 TAE	230,9	121,8	1,7	66,4	5,7	8,4	3,8	4,4	0,4	443,4
2023 TS	226,8	154,1	1,7	61,4	4,9	8,3	3,7	4,1	0,4	465,4
2024 TS	232,6	152,4	1,7	59,7	4,6	8,2	3,7	3,9	0,4	467,1

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

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

Suunnitelmavuosien 2022-2024 kuntaosuuksissa on laskutettavia kumulatiivisia alijäämiä, tilinpäätöksen 2020 kertymä huomioituna vuoden 2021 ennusteen mukaisella arvioidulla kertyvällä alijäämällä, yhteensä 38,1 milj. euroa. Alijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2022–2024 ja lisää laskutettavaa kuntaosuutta 12,7 milj. eurolla. Katettaessa alijäämä neljän seuraavan vuoden aikana, muodostuisi vuosittaiseksi laskutettavaksi eräksi 9,5 milj. euroa ja tämä vähentäisi laskutusta 3,2 milj. eurolla vuonna 2022 esitettyihin kuntaosuuksiin.

Taulukko 5. Kuntakohtaiset ali- ja ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2020	Käyttöennuste 2021	Yli-/alijäämä-ennuste 31.12.2021	Jaettuna TS-vuosille		
				2022	2023	2024
Helsinki	8,310	-19,143	-10,833	-3,611	-3,611	-3,611
Espoo	-6,096	-4,711	-10,807	-3,602	-3,602	-3,602
Kauniainen	0,023	-0,113	-0,091	-0,030	-0,030	-0,030
Vantaa	-5,350	-9,752	-15,102	-5,034	-5,034	-5,034
Kerava	0,932	-2,461	-1,529	-0,510	-0,510	-0,510
Kirkkonummi	-0,500	1,001	0,502	0,167	0,167	0,167
Sipoo	-0,138	-0,501	-0,639	-0,213	-0,213	-0,213
Tuusula	0,686	-0,322	0,363	0,121	0,121	0,121
Siuntio	0,078	-0,006	0,073	0,024	0,024	0,024
Yhteensä	-2,055	-36,008	-38,063	-12,688	-12,688	-12,688

4.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

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 kasvassa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista saatavien tulojen pienevän.

Tarkastusmaksu

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 1,6 milj. euroa vuonna 2022. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

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

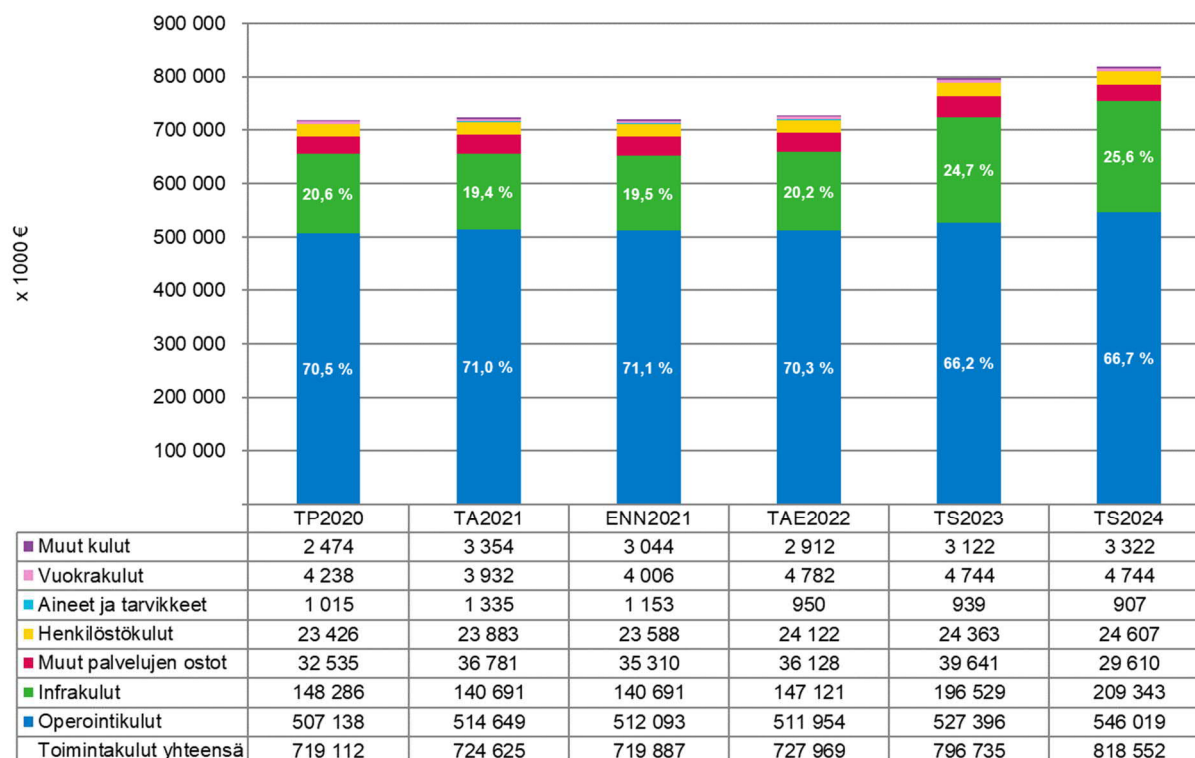
Tuet ja avustukset

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2022–2024. MAL-sopimuksessa sidottua ilmastoperusteista tukea on arvioitu saatavan 3,5 milj. euroa vuosina 2022-2024. Tuet on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa.

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. Valtion tuissa ei ole huomioitu TTS-kaudella mahdollisesti saatavia koronatilannetta elvyttäviä tukia.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2022 ovat yhteensä 728,0 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2021 ennusteesta 8,1 milj. euroa (1,1 %). Vuonna 2023 toimintamenojen arvioidaan olevan 796,7 milj. euroa ja 818,6 milj. euroa vuonna 2024.



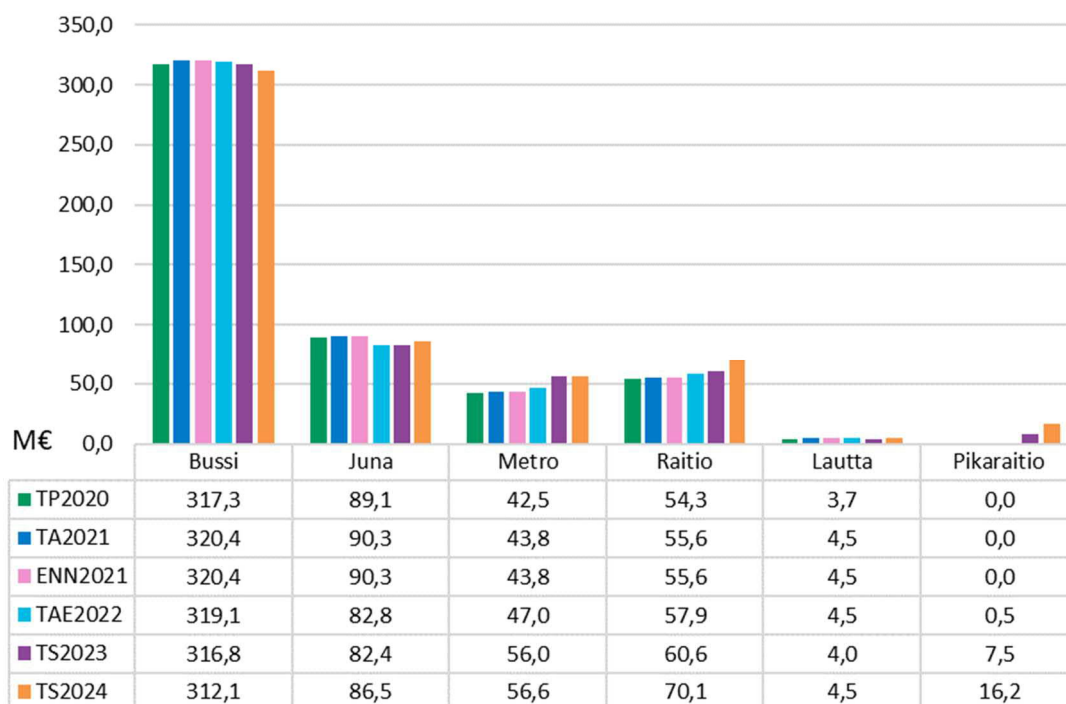
Kuva 5. Toimintamenot 2020-2024

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 695,2 milj. euroa vuonna 2022, 95,5 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2023 yhteensä 763,6 milj. euroa ja 785,0 milj. euroa vuonna 2024.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2022 yhteensä 512,0 milj. euroa, joka on 70,3 % HSL:n toimintamenoista.



Kuva 6. Operointikustannukset 2020-2024 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 319,1 milj. euroa vuonna 2022. Kustannustason nousuksi on arvioitu 1,7 %. 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 1,0 milj. euroa. Vuonna 2023 kustannuksiksi arvioidaan 316,8 milj. euroa ja 312,1 milj. euroa vuonna 2024. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2022 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi 2,5 milj. euroa.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 47,0 milj. euroa vuonna 2022. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,7 %. Vuonna 2023 kustannuksiksi arvioidaan 56,0 milj. euroa ja 56,6 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 57,9 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,6 %. Kustannuksiksi arvioidaan 60,6 milj. euroa vuonna 2023 ja 70,1 milj. euroa vuonna 2024. Suunnittelukaudella kustannukset nousevat Artic-vaunujen siirtyessä pois takuunalaisesta hinnoittelusta. Liikennettä lisätään uusien rataosuuksien myötä, jotka kuvattu liitteessä 5. 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 4,5 milj. euroa, vuonna 2023 4,0 milj. euroa ja vuonna 2024 4,5 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2022 yhteensä 82,8 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2023 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 82,4 milj. euroa sekä 86,5 milj. euroa vuonna 2024.

HSL:n ja VR:n neuvottelema HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimus päättyy kesäkuussa 2021, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy 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. Joukkoliikenteen infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalitulat, liityntäpysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

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

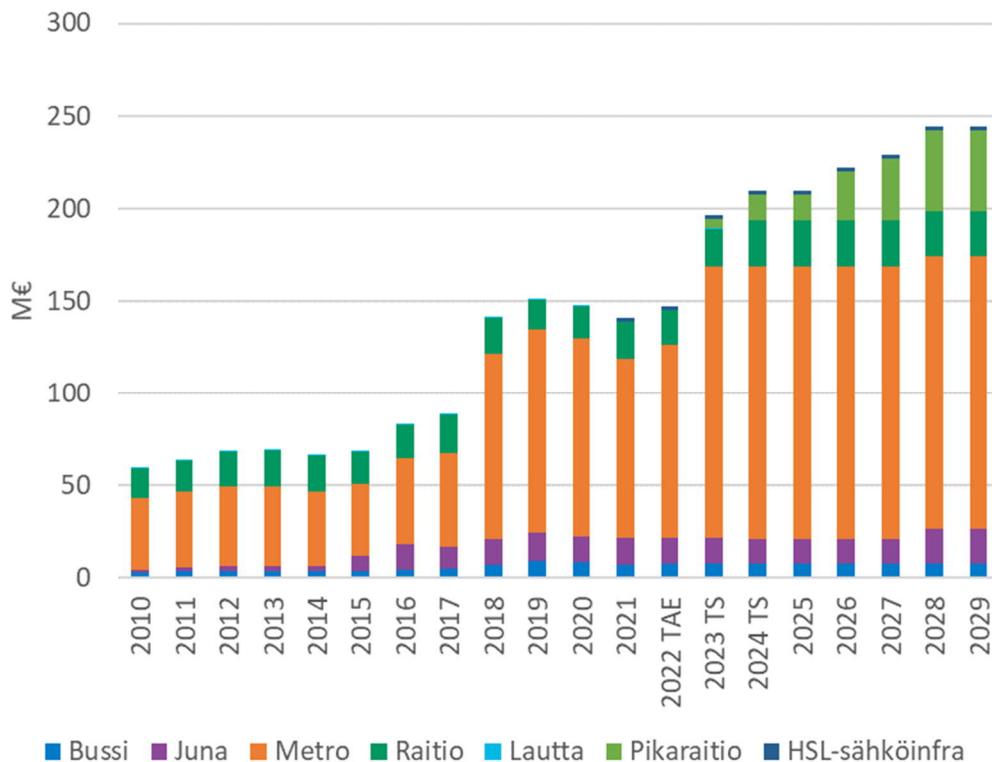
Vuonna 2022 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 147,1 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsingiltä 74,8 milj. euroa
- Espoolta 57,9 milj. euroa
- Vantaalta 12,5 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,3 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfran 1,4 milj. euroa. Helsinkiin on suunniteltu sijoitettavan uutta latausinfraa kokonaiskustannuksiltaan 0,2 milj. euroa. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkiman kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Infrakustannukset ovat vuonna 2022 6,3 milj. euroa (4,5 %) suuremmat kuin vuonna 2021. Vuoden 2021 infralaskutus sisältää oikaisuja Helsingin ja Espoon Länsimetron aikaisempien vuosien laskutukseen ja vuoden 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat takaisin vakiintuneemmalle tasolle. Suunnitelmakautena kasvavat merkittävästi Länsimetron laajentumisen ja pikaraitiolinja 550 käyttöönoton myötä.

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



Kuva 7. 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 käyttönotetun 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 siis oletettu, että infrasopimuksiin tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,1 milj. euroa vuonna 2022. Muihin palvelujen ostoon käytetään 39,6 milj. euroa vuonna 2023 ja 29,6 milj. euroa vuonna 2024.

IT-kustannukset (19,2 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 9,7 milj. euroa.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2022 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 5,8 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 0,9 milj. euroa. Erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 0,8 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 1,0 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 4,6 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut. Varaukseen sisältyy myös koronatilannetta elvyttävien markkinointi- ja viestintätoimien toteuttaminen.

Vartiointipalveluihin käytetään 1,0 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 5,5 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 5: Muut palveluostot 2020-2024

x 1 000 €	TP2020	TA2021	ENN2021	TAE2022	Ero TAE2022/ENN2021		TS2023	TS2024
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	18 391	18 914	18 753	19 230	477	2,5 %	22 191	14 388
Lipunmyyntipalkkiot	836	1 100	911	400	-511	-56,1 %	400	400
Asiantuntijapalvelut	5 161	6 065	5 598	5 818	220	3,9 %	5 678	5 556
Laitteiden huoltopalvelut	2 719	2 738	2 511	2 460	-51	-2,0 %	3 330	1 214
Ilmoitukset ja markkinointi	2 239	3 061	3 152	4 044	892	28,3 %	4 044	4 044
Painatukset	371	697	661	581	-80	-12,2 %	474	479
Vartiointipalvelut	551	907	824	991	167	20,2 %	992	993
Muut palvelut	2 266	3 298	2 900	2 604	-296	-10,2 %	2 531	2 536
Muiden palveluiden ostot yhteensä	32 535	36 781	35 310	36 128	818	2,3 %	39 641	29 610

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 ja kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin 2021-2022. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2022 varattu 1,0 milj. euroa. Vuoden 2023 ja 2024 varaus on 0,9 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matkakorttien ja kertakorttipohjien hankinnat, kalustohankinnat ym. tarvikkehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2022 ovat 4,8 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,5 milj. euroa. HSL:n vuokramenot kasvavat suunnitelmakaudella Ojangon bussivarikon käyttöönoton myötä. Vuosien 2023-2024 vuokramenot ovat 4,7 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2022 ovat 2,9 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 1,6 milj. euroavuosina 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 31,5 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 kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa.

Vuoden 2021 talousarvioon sisältyvän lainanottovaltuudenmukaisen 50 milj. euron lainan kustannuksia ei ole huomioitu rahoituskustannuksissa. Uuden lainan nostotarve riippuu koronatilanteen kehityksestä ja koronatilannetta elvyttävästä valtion rahoituksesta. Uuden lainan nostotarvetta arvioidaan vuoden 2021 aikana. Mikäli talous kehittyi talousarvion mukaisena, uutta talousarviolainaa ei tarvittane nostaa lisää vuosina 2023-2024. Vuoden 2022 lainatarve tarkistetaan lopulliseen TTS-suunnitelmaan syksyllä 2021. Alustavaan talousarvioon ei ole sisällytetty lainaa vuodelle 2021.

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

Rahoituksen nettomenojen arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa vuosina 2022-2024.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

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

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

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 31,4 milj. euroa ylijäämäinen, joka riittäisi kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 18,8 milj. euroa vuonna 2022.

Tilikauden 2022 ylijäämäksi arvioidaan 12,7 milj. euroa ja sillä katetaan edelliseltä vuodelta kertyvää alijäämää.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 25,0 milj. euroa vuonna 2022, 14,0 milj. euroa vuonna 2023 ja 9,0 milj. euroa vuonna 2024.

Taulukko 6: Investoinnit 2010-2024

	TP2020	TA 2021	TAE 2022	TS 2023	TS 2024
Investoinnit yht. €	16 896 972	17 381 000	25 000 000	14 000 000	9 000 000

Lippu- ja informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiseen, laitehankintoihin ja muuhun ohjelmiston kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2022-2024 noin 18,6 milj. euroa. Lipputilihankkeeseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 2,6 milj. euroa.

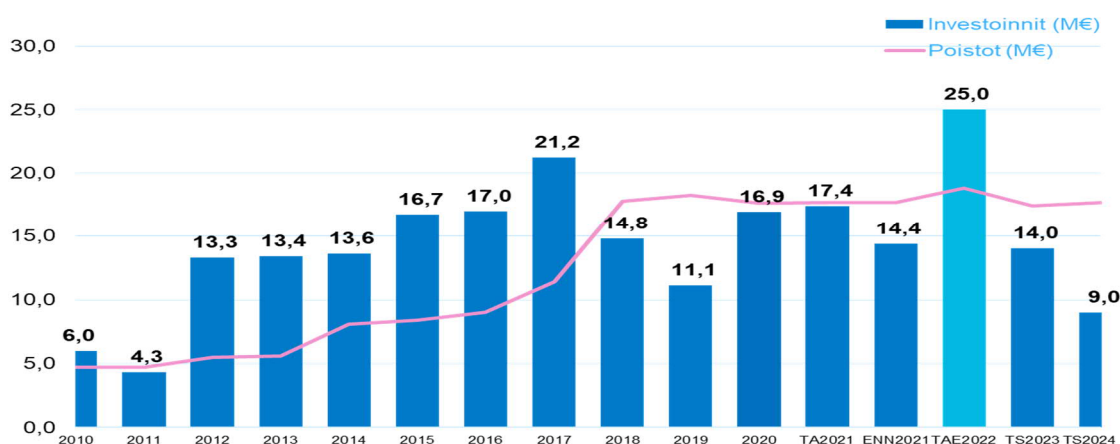
Reittiopasta uudistetaan yhteensä 2,0 milj. eurolla. HSL.fi –palvelun kehittämiseen on varattu 2,4 milj. euroa ja HSL-sovelluksen jatkokehittämiseen noin 4,7 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. Yrityspalveluiden digitalisointiin on varattu noin 0,7 milj. euroa ja OpenMaas -lipunmyyntirajapintaan noin 0,6 milj. euroa. Joren kokonaisuudistukseen on suunniteltu käytettävän 1,9 milj. euroa koko suunnitelmakaudella.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 14,5 milj. euroa, josta joukkoliikenteen suunnittelu- ja infojärjestelmiin sekä infolaitteisiin noin 3,7 milj. euroa, 3,0 milj. euroa kiinteistön ja toimitilojen kunnostamiseen, 1,6 milj. euroa tietovarasto- ja raportointiratkaisuihin, liikennöintisopimusten seurantajärjestelmiin 1,3 milj. euroa sekä HSL:n muihin järjestelmiin noin 4,9 milj. euroa.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 18,8 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 hyväksytyin poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-järjestelmien osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.



Kuva 8: Investointien ja poistojen kehitys 2010-2024

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2022–2024

x 1 000 €	TP	TA	ENN. 1)	ERO ENN2021/TA2021		TAE	ERO TA2022/ENN2021		TS	ERO TS2023/TAE2022		TS	ERO TS2024/TS2023	
	2020	2021	2021	€	%	2022	€	%	2023	€	%	2024	€	%
Toimintatuotot	665 382	663 370	701 636	38 266	5,8 %	759 482	57 846	8,2 %	826 936	67 454	8,9 %	849 018	22 081	2,7 %
Myyntituotot	243 682	255 586	225 244	-30 342	-11,9 %	285 804	60 560	26,9 %	331 535	45 732	16,0 %	351 581	20 046	6,0 %
Lipputulot yhteensä	243 292	255 082	224 793	-30 288	-11,9 %	285 504	60 711	27,0 %	331 260	45 757	16,0 %	351 331	20 071	6,1 %
Muut myyntituotot yhteensä	390	504	451	-53	-10,6 %	300	-151	-33,4 %	275	-25	-8,3 %	250	-25	-9,1 %
Korvaukset kunnilta	345 309	388 544	388 544		0,0 %	456 076	67 532	17,4 %	478 109	22 033	4,8 %	479 768	1 659	0,3 %
Muut myyntitulot	2 047	305	780	475	155,6 %	2 005	1 226	157,2 %	2 033	28	1,4 %	2 033		
Tuet ja avustukset	66 721	11 549	79 619	68 070	589,4 %	8 986	-70 633	-88,7 %	8 527	-459	-5,1 %	8 884	357	4,2 %
Vuokratuotot	2 652	2 607	2 617	10	0,4 %	2 635	18	0,7 %	2 725	90	3,4 %	2 745	20	0,7 %
Muut toimintatuotot	4 972	4 779	4 832	53	1,1 %	3 976	-856	-17,7 %	4 006	30	0,8 %	4 006		0,0 %
Toimintakulut	-719 112	-724 625	-719 887	4 738	-0,7 %	-727 969	-8 083	1,1 %	-796 735	-68 765	9,4 %	-818 552	-21 818	2,7 %
Henkilöstökulut	-23 426	-23 883	-23 588	295	-1,2 %	-24 122	-534	2,3 %	-24 363	-241	1,0 %	-24 607	-244	1,0 %
Palvelujen ostot	-687 958	-692 121	-688 095	4 026	-0,6 %	-695 204	-7 109	1,0 %	-763 566	-68 362	9,8 %	-784 972	-21 406	2,8 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-317 309	-320 385	-319 289	1 096	-0,3 %	-319 116	172	-0,1 %	-316 818	2 298	-0,7 %	-312 104	4 714	-1,5 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-89 142	-90 347	-91 250	-903	1,0 %	-82 827	8 423	-9,2 %	-82 431	396	-0,5 %	-86 454	-4 023	4,9 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-42 480	-43 846	-43 378	468	-1,1 %	-47 031	-3 653	8,4 %	-56 021	-8 989	19,1 %	-56 628	-607	1,1 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-54 296	-55 570	-54 344	1 226	-2,2 %	-57 945	-3 601	6,6 %	-60 559	-2 615	4,5 %	-70 125	-9 566	15,8 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 688	-4 501	-3 833	668	-14,8 %	-4 495	-662	17,3 %	-4 040	455	-10,1 %	-4 495	-455	11,3 %
IdeaLabin operointikustannukset	-223													
Pikaraitioliikenteen operointikustannukset						-540			-7 527	-6 987	1293,9 %	-16 213	-8 686	115,4 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-507 138	-514 649	-512 093	2 556	-0,5 %	-511 954	139	0,0 %	-527 396	-15 442	3,0 %	-546 019	-18 623	3,5 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 779	-7 156	-7 156		0,0 %	-7 639	-483	6,8 %	-8 066	-427	5,6 %	-7 939	127	-1,6 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 533	-14 225	-14 225		0,0 %	-14 139	86	-0,6 %	-13 609	530	-3,7 %	-13 394	216	-1,6 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-107 497	-97 482	-97 482		0,0 %	-104 881	-7 399	7,6 %	-147 164	-42 283	40,3 %	-147 760	-596	0,4 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-17 519	-19 724	-19 724		0,0 %	-18 526	1 198	-6,1 %	-20 101	-1 575	8,5 %	-24 443	-4 342	21,6 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-432	-652	-652		0,0 %	-323	329	-50,4 %	-447	-123	38,1 %	-426	20	-4,6 %
Pikaraitioliikenteen infrapalvelut									-5 127			-13 365	-8 238	160,7 %
Muut infrapalvelut	-1 525	-1 453	-1 453		0,0 %	-1 613	-160	11,0 %	-2 016	-403	25,0 %	-2 016		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-148 286	-140 691	-140 691		0,0 %	-147 121	-6 430	4,6 %	-196 529	-49 408	33,6 %	-209 343	-12 814	6,5 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 535	-36 781	-35 310	1 471	-4,0 %	-36 128	-818	2,3 %	-39 641	-3 513	9,7 %	-29 610	10 031	-25,3 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 015	-1 335	-1 153	182	-13,6 %	-950	203	-17,6 %	-939	11	-1,2 %	-907	32	-3,4 %
Vuokratulot	-4 238	-3 932	-4 006	-75	1,9 %	-4 782	-775	19,4 %	-4 744	38	-0,8 %	-4 744		0,0 %
Muut kulut	-2 474	-3 354	-3 044	309	-9,2 %	-2 912	132	-4,3 %	-3 122	-210	7,2 %	-3 322	-200	6,4 %
Toimintakate	-53 730	-61 255	-18 250	43 004	-70,2 %	31 513	49 763	-272,7 %	30 202	-1 311	-4,2 %	30 466	264	0,9 %
Rahoitusuotot ja -kulut	263	-160	-66	94	-58,5 %	-70	-4	5,9 %	-70		-0,4 %	-70		0,0 %
Vuosikate	-53 467	-61 415	-18 317	43 098	-70,2 %	31 443	49 759	-271,7 %	30 132	-1 311	-4,2 %	30 396	264	0,9 %
Poistot	-17 589	-17 690	-17 690		0,0 %	-18 754	-1 064	6,0 %	-17 444	1 310	-7,0 %	-17 707	-263	1,5 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-71 056	-79 105	-36 007	43 098	-54,5 %	12 688	48 695	-135,2 %	12 688		0,0 %	12 688	1	0,0 %
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	92,5 %	91,5 %	97,5 %			104,3 %			103,8 %			103,7 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	320 073	274 826	313 092			303 406			348 827			369 250		
- ilman kuntaosuuksia, %	44,5 %	37,9 %	43,5 %			41,7 %			43,8 %			45,1 %		
Toimintakate, %	-8,1 %	-9,2 %	-2,6 %			4,1 %			3,7 %			3,6 %		
Vuosikate, %	-8,0 %	-9,3 %	-2,6 %			4,1 %			3,6 %			3,6 %		
Vuosikate / Poistot, %	-304,0 %	-347,2 %	-103,5 %			167,7 %			172,7 %			171,7 %		

LIITE 2:

Rahoituslaskelma 2022-2024

1 000 €	TP2020	TA2021	ENN2021	TAE2022	TS2023	TS2024
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	-53 467	-61 415	-18 317	31 441	30 133	30 393
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-16 897	-17 381	-14 408	-25 000	-14 000	-9 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	589					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-38					
Toiminnan ja investointien rahavirta	-69 813	-78 796	-32 725	6 441	16 133	21 393
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	-37 725	1 441	11 133	16 393
Rahavarat 31.12	79 692	45 896	41 967	43 408	54 541	70 934
Rahavarat 1.1	80 261	79 692	79 692	41 967	43 408	54 541
Investointien tulo-rahoitus %	-327,9 %	-353,3 %	-127,1 %	125,8 %	215,2 %	337,7 %
Kassan riittävyys, pv	40,5	23,1	21,3	21,7	25,0	31,6

LIITE 3:

Investointihankkeet TTS-kaudella 2022-2024

Investointihankkeet x 1 000 €	TAE2022	TS2023	TS2024	TTS-Kausi yhteensä	Kuvaus
LIJ Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	11 134	5 340	2 090	18 564	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet.
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 taustajärjestelmän 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 kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	740	740	740	2 220	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatorajapintojen kehittäminen.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650	650	650	1 950	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100	400	400	1 900	Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
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.
Sopimusseuranta (SoSe)	960	300		1 260	Juna-, bussi- ja mahdollisesti muidenkin sopimusten seurantaan tarvittavat järjestelmät.
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	300	250	150	700	Yritysportaali, jonka kautta voidaan hallita yritysmatkalippujen edunsaajia, osvoja sekä laskutusta
OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta	305	302		607	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-operaattoreille.
Tutkimusalusta	273	228		501	Tutkimusalusta erilaisia tutkimuksia varten
Muut hankkeet	1 823	1 474	1 256	4 553	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvo TTS-kaudella alle 0,5 M€
Investointihankkeet yhteensä	25 000	14 000	9 000	48 000	

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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 Kauklahden 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 €

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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 lisäykseen 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 kirjatuisissa 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

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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 metrolinnettä 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 €

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024****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 terminaaliin 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 terminaalin rakentaminen

Varaudutaan Herttoniemen terminaalin perusparannuksen 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 rakentamisen 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 €

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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 kysyntäkannustesopimusten 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.

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024*****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 merkittävimpana 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

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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 käänköpaikan 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.

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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).

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024**

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.

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024**

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€

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024****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.

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024

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 poikkeusreittitarpeita 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 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 € vuositasolla

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 2024:

Helsingin sisäinen liikenne +670 000€

Seutu, poikittaisliikenne +215 000€

Yhteensä 885 000€ /vuosi

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024****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 kysyntäkannustesopimusten 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 päätepykälälle.

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

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022-2024****Linja 70 Kamppi – Töölö – Viikki – Pukinmäki – Malmi ja linja 71 Rautatientori – Arabia – Viikimäki – Pihlajamäki – Malmi**

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

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

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.

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	284,520	103,855	2,160	88,911	10,036	10,303	4,828	6,175	0,576	511,365
Ympäristöbonus	0,712	0,453	0,007	0,272	0,021	0,005	0,007	0,023	0,000	1,500
Yhteensä	285,232	104,308	2,167	89,183	10,057	10,308	4,835	6,198	0,577	512,865
%-jakautuma	55,6 %	20,3 %	0,4 %	17,4 %	2,0 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,160	-1,418	-0,038	-1,343	-0,162	-0,181	-0,075	-0,108	-0,036	-8,520
Henkilöstökulut	15,068	4,092	0,105	3,574	0,399	0,422	0,166	0,230	0,066	24,122
Palvelujen ostot	23,321	6,257	0,155	4,980	0,500	0,484	0,172	0,222	0,038	36,128
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,564	0,151	0,004	0,122	0,012	0,012	0,004	0,006	0,001	0,877
Muut toimintakulut	3,670	1,004	0,026	0,919	0,108	0,118	0,048	0,068	0,022	5,981
Rahoitustuotot ja -kulut	0,046	0,012	0,000	0,010	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,070
Poistot	11,568	3,498	0,081	2,763	0,224	0,251	0,097	0,108	0,011	18,602
Yhteensä	49,077	13,597	0,334	11,024	1,082	1,106	0,413	0,525	0,101	77,260
%-jakautuma	63,5 %	17,6 %	0,4 %	14,3 %	1,4 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	75,445	53,525	0,361	14,214	0,891	1,945	0,292	0,328	0,091	147,092
%-jakautuma	51,3 %	36,4 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	409,753	171,430	2,861	114,422	12,031	13,359	5,540	7,051	0,769	737,217
%-jakautuma	55,6 %	23,3 %	0,4 %	15,5 %	1,6 %	1,8 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	174,768	47,778	1,123	46,555	6,116	4,750	1,650	2,449	0,315	285,504
%-jakautuma	61,2 %	16,7 %	0,4 %	16,3 %	2,1 %	1,7 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	234,985	123,653	1,739	67,867	5,915	8,609	3,890	4,602	0,454	451,713
%-jakautuma	52,0 %	27,4 %	0,4 %	15,0 %	1,3 %	1,9 %	0,9 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-3,612	-3,602	-0,030	-5,034	-0,510	0,167	-0,213	0,121	0,024	-12,688
Suurten kaupunkiseut. tuki	2,365	1,053	0,037	0,853	0,133	0,144	0,078	0,139	0,022	4,825
Ilmastoperusteinen tuki	1,715	0,764	0,027	0,619	0,097	0,105	0,057	0,101	0,016	3,500
Yhteensä	0,469	-1,785	0,033	-3,562	-0,279	0,416	-0,078	0,362	0,062	-4,363
%-jakautuma	-10,7 %	40,9 %	-0,7 %	81,6 %	6,4 %	-9,5 %	1,8 %	-8,3 %	-1,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	234,517	125,438	1,706	71,429	6,194	8,192	3,968	4,240	0,392	456,076
%-jakautuma	51,4 %	27,5 %	0,4 %	15,7 %	1,4 %	1,8 %	0,9 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	57,2 %	73,2 %	59,6 %	62,4 %	51,5 %	61,3 %	71,6 %	60,1 %	51,0 %	61,9 %

Vertailu kuntaosuudet 2022 TAE ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TAE	234,986	123,652	1,739	67,866	5,914	8,609	3,890	4,602	0,453	451,711
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	-26,507	4,576	0,119	-2,701	-0,037	-0,226	0,563	0,183	-0,232	-24,262

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2022 TAE ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TAE	0,469	-1,785	0,033	-3,562	-0,279	0,416	-0,078	0,362	0,062	-4,363
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 TAE	234,517	125,438	1,706	71,429	6,194	8,192	3,968	4,240	0,392	456,076
2021 TA	214,400	102,561	1,099	55,995	1,716	7,000	2,696	2,727	0,350	388,544
Erotus	20,117	22,877	0,607	15,434	4,478	1,192	1,272	1,513	0,042	67,532

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TAE	230,905	121,835	1,675	66,395	5,685	8,360	3,755	4,361	0,416	443,388
Subventio% kunnittain	56,4 %	71,1 %	58,6 %	58,0 %	47,3 %	62,6 %	67,8 %	61,9 %	54,1 %	60,1 %

Kuntaosuudet 2023

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	296,069	106,564	2,150	89,707	10,074	10,448	5,003	6,221	0,585	526,822
Ympäristöbonus	0,712	0,453	0,007	0,272	0,021	0,005	0,007	0,023	0,000	1,500
Yhteensä	296,781	107,017	2,157	89,979	10,095	10,453	5,010	6,244	0,585	528,322
%-jakautuma	56,2 %	20,3 %	0,4 %	17,0 %	1,9 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-4,876	-1,358	-0,036	-1,287	-0,160	-0,185	-0,078	-0,116	-0,039	-8,134
Henkilöstökulut	15,114	4,139	0,106	3,628	0,415	0,450	0,180	0,257	0,075	24,363
Palvelujen ostot	25,578	6,869	0,170	5,461	0,549	0,533	0,190	0,247	0,042	39,641
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,556	0,150	0,004	0,120	0,012	0,012	0,004	0,006	0,001	0,866
Muut toimintakulut	3,740	1,033	0,027	0,943	0,113	0,127	0,052	0,076	0,024	6,136
Rahoitusuotot ja -kulut	0,045	0,012	0,000	0,010	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,070
Poistot	10,719	3,271	0,075	2,585	0,207	0,234	0,092	0,100	0,010	17,293
Yhteensä	50,877	14,116	0,346	11,460	1,137	1,173	0,441	0,572	0,114	80,235
%-jakautuma	63,4 %	17,6 %	0,4 %	14,3 %	1,4 %	1,5 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	86,137	90,342	0,516	15,177	0,965	2,487	0,339	0,369	0,119	196,450
%-jakautuma	43,8 %	46,0 %	0,3 %	7,7 %	0,5 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	433,795	211,474	3,019	116,616	12,197	14,113	5,790	7,185	0,818	805,007
%-jakautuma	53,9 %	26,3 %	0,4 %	14,5 %	1,5 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	202,939	55,563	1,304	53,713	7,100	5,516	1,916	2,844	0,365	331,260
%-jakautuma	61,3 %	16,8 %	0,4 %	16,2 %	2,1 %	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	230,856	155,911	1,715	62,902	5,097	8,597	3,874	4,341	0,453	473,746
%-jakautuma	48,7 %	32,9 %	0,4 %	13,3 %	1,1 %	1,8 %	0,8 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-3,611	-3,602	-0,030	-5,034	-0,510	0,167	-0,213	0,121	0,024	-12,687
Suurten kaupunkiseut. tuki	2,365	1,053	0,037	0,853	0,133	0,144	0,078	0,139	0,022	4,825
Ilmastoperusteinen tuki	1,715	0,764	0,027	0,619	0,097	0,105	0,057	0,101	0,016	3,500
Yhteensä	0,470	-1,785	0,033	-3,562	-0,279	0,416	-0,078	0,362	0,062	-4,362
%-jakautuma	-10,8 %	40,9 %	-0,7 %	81,7 %	6,4 %	-9,5 %	1,8 %	-8,3 %	-1,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	230,387	157,696	1,682	66,464	5,376	8,181	3,953	3,979	0,391	478,109
%-jakautuma	48,2 %	33,0 %	0,4 %	13,9 %	1,1 %	1,7 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	53,1 %	74,6 %	55,7 %	57,0 %	44,1 %	58,0 %	68,3 %	55,4 %	47,7 %	59,4 %

Vertailu kuntaosuudet 2023 TS ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	230,856	155,912	1,715	62,903	5,097	8,597	3,874	4,341	0,453	473,748
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	-30,637	36,836	0,095	-7,664	-0,854	-0,238	0,547	-0,078	-0,232	-2,225

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2023 TS ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	0,470	-1,785	0,033	-3,562	-0,279	0,416	-0,078	0,362	0,062	-4,362
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	230,387	157,696	1,682	66,464	5,376	8,181	3,953	3,979	0,391	478,109
2021 TA	214,400	102,561	1,099	55,995	1,716	7,000	2,696	2,727	0,350	388,544
Erotus	15,987	55,135	0,583	10,469	3,660	1,181	1,257	1,252	0,041	89,565

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TS	226,776	154,094	1,652	61,430	4,866	8,348	3,740	4,100	0,415	465,421
Subventio% kunnittain	52,3 %	72,9 %	54,7 %	52,7 %	39,9 %	59,2 %	64,6 %	57,1 %	50,7 %	57,8 %

Kuntaosuudet 2024

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	311,154	107,397	2,225	91,733	10,286	10,676	5,075	6,284	0,614	545,443
Ympäristöbonus	0,712	0,453	0,007	0,272	0,021	0,005	0,007	0,023	0,000	1,500
Yhteensä	311,866	107,850	2,232	92,005	10,307	10,681	5,082	6,306	0,614	546,943
%-jakautuma	57,0 %	19,7 %	0,4 %	16,8 %	1,9 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,163	-1,411	-0,038	-1,337	-0,158	-0,174	-0,071	-0,100	-0,034	-8,486
Henkilöstökulut	15,418	4,174	0,108	3,641	0,401	0,419	0,163	0,221	0,063	24,607
Palvelujen ostot	19,113	5,126	0,127	4,085	0,410	0,396	0,141	0,181	0,031	29,610
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,536	0,144	0,004	0,116	0,012	0,011	0,004	0,005	0,001	0,834
Muut toimintakulut	3,910	1,063	0,028	0,961	0,109	0,117	0,047	0,064	0,020	6,319
Rahoitustuotot ja -kulut	0,045	0,012	0,000	0,010	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000	0,070
Poistot	10,902	3,320	0,076	2,624	0,211	0,238	0,093	0,102	0,011	17,576
Yhteensä	44,762	12,428	0,305	10,099	0,985	1,008	0,377	0,474	0,092	70,529
%-jakautuma	63,5 %	17,6 %	0,4 %	14,3 %	1,4 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	95,365	92,932	0,592	15,875	1,025	2,562	0,379	0,405	0,128	209,264
%-jakautuma	45,6 %	44,4 %	0,3 %	7,6 %	0,5 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	451,993	213,211	3,129	117,979	12,317	14,251	5,837	7,185	0,833	826,736
%-jakautuma	54,7 %	25,8 %	0,4 %	14,3 %	1,5 %	1,7 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	215,295	58,978	1,383	56,853	7,532	5,852	2,032	3,017	0,388	351,331
%-jakautuma	61,3 %	16,8 %	0,4 %	16,2 %	2,1 %	1,7 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	236,698	154,233	1,746	61,125	4,785	8,399	3,805	4,168	0,446	475,405
%-jakautuma	49,8 %	32,4 %	0,4 %	12,9 %	1,0 %	1,8 %	0,8 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-3,614	-3,602	-0,030	-5,034	-0,510	0,167	-0,213	0,121	0,024	-12,690
Suurten kaupunkiseut. tuki	2,365	1,053	0,037	0,853	0,133	0,144	0,078	0,139	0,022	4,825
Ilmastoperusteinen tuki	1,715	0,764	0,027	0,619	0,097	0,105	0,057	0,101	0,016	3,500
Yhteensä	0,467	-1,785	0,033	-3,562	-0,279	0,416	-0,078	0,362	0,062	-4,365
%-jakautuma	-10,7 %	40,9 %	-0,7 %	81,6 %	6,4 %	-9,5 %	1,8 %	-8,3 %	-1,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	236,231	156,017	1,714	64,687	5,064	7,983	3,883	3,806	0,383	479,770
%-jakautuma	49,2 %	32,5 %	0,4 %	13,5 %	1,1 %	1,7 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	52,3 %	73,2 %	54,8 %	54,8 %	41,1 %	56,0 %	66,5 %	53,0 %	46,0 %	58,0 %

Vertailu kuntaosuudet 2024 TS ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	236,698	154,232	1,746	61,126	4,785	8,399	3,806	4,169	0,446	475,407
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	-24,795	35,156	0,126	-9,441	-1,166	-0,436	0,479	-0,250	-0,239	-0,566

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2024 TS ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	0,467	-1,785	0,033	-3,562	-0,279	0,416	-0,078	0,362	0,062	-4,365
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	236,231	156,017	1,714	64,687	5,064	7,983	3,883	3,806	0,383	479,770
2021 TA	214,400	102,561	1,099	55,995	1,716	7,000	2,696	2,727	0,350	388,544
Erotus	21,831	53,456	0,615	8,692	3,348	0,983	1,187	1,079	0,033	91,226

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	232,617	152,415	1,683	59,654	4,555	8,150	3,670	3,927	0,407	467,080
Subventio% kunnittain	51,5 %	71,5 %	53,8 %	50,6 %	37,0 %	57,2 %	62,9 %	54,7 %	48,9 %	56,5 %

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.

Metroliikenne

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 jakosuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metroliikenteen kulut kunnille.

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometriä perusteella.

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

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositasen 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 j1-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen j1-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien j1-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.

Ehdotus tulevan seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelusta

Kaupunkien (Espoon, Vantaan ja Helsingissä HKL:n) nykyiset kaupunkipyöräsopimukset ovat voimassa vuoteen 2025 asti. Ennen sopimuskausien päättymistä tulee hyvissä ajoin alkaa valmistella uuden seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankintaa.

Pyöräilyn osuus yleisesti matkoista Helsingin seudulla on ollut noin 10 %, mutta se on yleistynyt korona-aikana. Pyöräilyn osuus joukkoliikenteen liityntämatkoilla on varsin pieni, 2 %. Esimerkiksi Helsingin kaupungin pyöräliikenteen edistämishojelman tavoitteena on nostaa pyörämatkojen osuus 13 %:iin vuoteen 2025 mennessä ja 20 %:iin vuoteen 2035 mennessä. 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 kulkutapavalintaa ohjaava tekijä. Liityntäpyöräily osana joukkoliikennettä on autoilua nopeampi vaihtoehto etenkin junaradan varrella, mitä tulomme hyödyntämään viestinnän ja markkinoinnin kohdentamisessa.

Nykyisissä kaupunkipyöräpalveluissa HSL ei ole palvelun tilaaja eikä kaupunkipyöräoperaattorin sopimuskumppani, vaan HKL, Espoo ja Vantaa kukin oman kuntansa palvelun osalta. Tämä on johtanut siihen, että pääkaupunkiseudulla on kaksi eri kaupunkipyöräjärjestelmää, jotka eivät ole yhteensopivia, eikä pyöriä voi käyttää ristiin Helsinki-Espoon palvelun ja Vantaan palvelun välillä. Tämä heikentää merkittävästi asiakaskokemusta ja asiakaspalautteen perusteella todennäköisesti myös Vantaan palvelun käyttöä. Myös asiakasrajapinnan käyttöliittymien rakentaminen on työlästä, kallista ja hankalaa kahden eri järjestelmän rajapintojen kanssa, eikä käyttökokemuksesta saada tehtyä niin sujuvaa ja helppoa kuin haluttaisiin. Esimerkiksi maksunvälityspalvelut ja niihin liittyvät toiminnallisuudet ovat operaattorien sopimuskumppaneiden toteuttamat, eikä HSL pysty vaikuttamaan niihin. Ne eivät myöskään mahdollista kaupunkipyöräiden kytkemistä joukkoliikenteen lipputuotteisiin.

Vastuunjako Helsingin, Espoon ja Vantaan **nykyisissä** kaupunkipyöräpalveluissa

- Kaupungit (HKL/Helsinki, Espoo ja Vantaa) vastaavat kukin oman kaupunkinsa alueella kaupunkipyöräpalvelusta, sen hankinnasta, operaattorisopimuksista, käyttöehdoista, hinnoittelusta ja asemien sijoittelusta. HKL:n ja kaupunkien maksut kaupunkipyöräoperaattorille ja palvelusta saadut tulot (käyttäjämaksut):
 - HKL: kustannukset noin 4,3 miljoonaa euroa, tulot noin 2,2 miljoonaa euroa
 - Espoo: kustannukset noin 1 miljoonaa euroa, tulot noin 0,3 miljoonaa euroa
 - Vantaa: kustannukset noin 0,6 miljoonaa euroa, tulot menevät operaattorille (vuonna 2020 arviolta noin 50 000 euroa)
 - Huom! Kaupunkipyöräoperaattorien kustannuksia katetaan osittain mainostuloilla, mikä on huomioitu kaupunkien operaattoreille maksamissa korvauksissa.
- HSL vastaa markkinoinnin suunnittelusta ja toteutuksesta sekä kaupunkipyöriin liittyvien omien digipalveluidensa kehittämisestä ja toteuttamisesta (hsl.fi/kaupunkipyorat ja Reittioppaassa olevat kaupunkipyörätoiminnot). Viestintää tehdään yhteistyössä HKL:n ja kaupunkien kanssa.
 - Markkinoinnin suunnittelukustannuksista vastaa HSL, ostetun mediatilan kustannukset jaetaan HKL:n ja kaupunkien kanssa. Kustannukset HSL:lle ovat noin 100 000–150 000 euroa vuosittain. Espoo ja Vantaa maksavat kumpikin noin 30 000 euroa ostetun mediatilan kustannuksia. HKL tarjoaa mainostilaa metroasemien railboardeilta.
 - Digipalveluiden ylläpitokustannuksista vastaa HSL. Kaupunkipyöräsivuston kehittämisestä ja toteuttamisesta syntyvät kustannukset jaetaan HKL:n ja kaupunkien kanssa. HSL maksaa ylläpitokustannuksia noin 50 000 euroa vuodessa. Kehittämiskustannuksia syntyy vuosittain yleensä noin 5 000–20 000 euroa. Suuria kehittämiskustannuksia syntyy harvemmin, kuten vuosina 2020–2021, jolloin uudistettiin koko kaupunkipyöräsivusto. Sivustouudistuksen kehitystyön kustannukset olivat yhteensä noin 170 000 euroa.

- HSL maksaa yhteensä noin 150 000 – 200 000 euroa vuosittain kaupunkipyöräpalveluun liittyviä kustannuksia ja käyttää useita henkilötyökuukausia palveluun liittyvien tehtävien hoitamiseen.
- HSL, HKL ja Espoo ovat yhteisrekisterinpitäjiä Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmän asiastietojen osalta, HSL ja Vantaa puolestaan Vantaan järjestelmän osalta.
- Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelun käyttömaksut menevät HKL:lle ja Espoolle tehtyjen matkojen suhteessa. Vantaan palvelussa käyttömaksut saa CityBike Vantaa.

HSL on käynyt keskusteluja niiden suurimpien omistajakuntiensa Helsingin (Tuula Saxholm ja Saara Kanto), Espoon (Olli Isotalo) ja Vantaan (Hannu Penttilä, Henry Westlin, Markus Holm, Emmi Pasanen) kanssa, joilla on nykyisin olemassa oleva kaupunkipyöräpalvelu. HSL ehdottaa näiden keskustelujen pohjalta seuraavaa.

HSL koordinoi seudullista kaupunkipyöräpalvelua

Lähtökohtana olisi, että HSL vastaa 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.

Vaihtoehtona voisi olla myös se, että HSL toteuttaisi hankinnan yhteispuitesopimuskilpailutuksella. Kunnat voisivat yhteispuitesopimuksen kautta tilata samaan seudulliseen järjestelmään kuuluvan kaupunkipyöräpalvelun oman kuntansa alueelle. Operaattori laskuttaisi kunnalta suoraan kyseisen kunnan alueelle kohdentuvan kaupunkipyöräpalvelun operointikustannukset. Käyttäjämaksujen kohdistuksesta ja tilityksestä sovittaisiin selvitystyön edetessä.

HSL vastaa joukkoliikenteen asiakasrajapinnasta ja matkustajainformaatiosta. Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Noin puolet kaupunkipyöräasiakkaista tekee vähintään silloin tällöin osan matkasta kaupunkipyörällä ja osan joukkoliikenteellä.

Jos HSL:n omistajakunnat katsovat, että kaupunkipyöräpalvelun järjestäminen kuuluu julkisen toimijan tehtäviin, seudullisen kaupunkipyöräkoordinoijan rooli kuuluisi luontevasti HSL:lle. HSL vastaisi palvelun seudullisesta yhtenäisyydestä, asiakasrajapinnasta ja yhteensovittamisesta joukkoliikenteen kanssa. Kaupunkipyöräpalveluita syntyisi varmasti täysin markkinalähtöisestikin, esimerkiksi Helsingissä on kaupallisia asemattomia kaupunkipyörätoimijoita. Niiden kautta ei kuitenkaan saataisi seudullista palvelua, jossa on panostettu yhtenäiseen asiakaskokemukseen ja kestävän liikkumisen matkaketjujen sujuvuuteen.

Ennen palvelun määrittelytyön käynnistämistä HSL:n on tarkoitus selvittää, mitkä HSL-alueen kunnat ovat halukkaita lähtemään mukaan seudulliseen kaupunkipyöräpalveluun ja määrittellä kilpailutettava palvelu yhdessä näiden kuntien kanssa.

Alustavasti kunnat vastaisivat (jos päädytään asemalliseen ratkaisuun) pyöräasemapaikkojen sijoittelusta ja suunnittelusta ja asemapaikkoihin liittyvistä katuinfraan toimenpiteistä, lupien hakemisesta sekä

mahdollisiin mainospaikkoihin liittyvistä neuvotteluista. Ajatuksena kuitenkin on, että mainospaikat olisivat sopimuksessa yhtenä kokonaisuutena, eikä niistä tarvitsisi neuvotella enää jälkikäteen. HSL voisi myös olla apuna asemien sijoitussuunnittelussa ja lupaprosessissa tai vastata niistä, jos niin sovitaan.

Roolien selkeyttämiseksi HSL ja kunnat tekisivät vastuunjakosopimuksen.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan määrittelytyössä huomioitavia asioita ovat mm.:

- yhteinen teknologia (asemallinen, asematon vai hybridi, sähköpyörät, tavarapyörät yms. pyörän ominaisuuksiin liittyvät tarpeet, käyttöliittymät ostamiselle ja pyörän käyttöönotolle jne.)
- kustannukset ja tulot
- seudullinen laajennettavuus
- viestintä ja markkinointi
- mainospaikat
- lippurajapinnat ja -yhteistyö (HSL:n tuotteiden paketointi, kuten joukkoliikennelippu + kaupunkipyörätuote, huomioidaan liikennepalvelulain vaatimukset).

Suoriteseuranta 2010-2024

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TAE	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	224,8	285,5	331,3	351,3
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,4	726,9	737,1	805,0	826,7
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	504,4	512,9	512,9	528,3	546,9
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	147,9	140,8	147,0	196,4	209,2
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	72	73,3	77,3	80,2	70,5
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	211	296	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	15 268	15 540	16 113	16 185
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 530	15784	16095	16464	16517
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1389,9	1933,3	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 €	2,77 €	1,99 €	1,77 €	1,70 €
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 €	0,42 €	0,31 €	0,28 €	0,27 €
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 €	0,52 €	0,38 €	0,37 €	0,36 €
Operointikustannukset € / nousut	1,17 €	1,21 €	1,27 €	1,28 €	1,31 €	1,31 €	1,30 €	1,34 €	1,29 €	1,30 €	2,00 €	2,43 €	1,73 €	1,54 €	1,50 €
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 €	4,63 €	4,49 €	4,59 €	4,73 €
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 subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	58 %	60 %	58 %	57 %
Nousut															
Raitiovaunu	54,496	53,677	57,206	56,582	55,491	55,23	56,601	60,178	61,506	56,764	34,879	27,864	42,134	57,993	75,661

**LIITE 7:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

67

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TAE	2023 TS	2024 TS
Metro	57,091	61,474	62,213	63,421	62,128	62,884	64,078	67,531	88,394	92,563	60,367	50,868	68,677	83,397	84,551
Bussi	166,56	172,53	176,69	179,30	182,00	181,98	181,27	180,09	168,65	175,04	108,43	94,185	130,489	142,664	144,062
Juna	47,128	46,577	47,2	50,28	51,867	56,509	63,074	946	66,375	70,384	47,158	37,194	52,742	57,490	58,053
Suomenlinnan lautta	1,577	1,657	1,622	1,77	1,782	1,929	2,159	2,094	2,183	2,175	1,05	1,135	1,908	1,777	1,794
Yht	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	211	296	343	364
Matkustajakilometrit															
Raitiovaunu	113,4	117,6	125,3	123,9	121,5	121,5	124,5	132,4	135,3	124,9	76,7	61,3	92,7	127,6	166,5
Metro	416,8	396,5	401,3	400,2	392,0	396,2	403,7	425,4	701,0	734,0	478,7	403,4	544,6	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	516,6	715,7	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	405,6	575,1	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	3,1	5,2	4,8	4,9
Yht	2288	2319	2378	2450	2378	2435	2554	2602	2488	2632	1667	1390	1933	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	92,5	92,5	92,5
Juna	5,3	5,4	5,6	5,8	6,7	7,8	9,5	10,0	10,4	10,5	10,3	10,0	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	110,7	114,2	115,2	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	839,4	870,5	912,3	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	6130,2	6431,7	6431,7	6431,7
Juna	1395,8	1438,9	1682,6	1855,5	2333,7	2739,6	3071,9	4093,9	4384,2	4426,4	4315,5	4181,5	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	15267,8	15540,1	16113,3	16184,6

**LIITE 7:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

68

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TAE	2023 TS	2024 TS
Istuinkilometrit															
Raitiovaunu	259,2	265,3	272,3	282,4	280,8	282,2	286,8	343,3	400,2	437,2	439,0	433,2	443,8	458,5	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	3723,6	3874,7	3874,7	3874,7
Juna	1004,5	1091,0	1240,0	1331,4	1636,7	1917,2	2270,6	2375,5	2536,6	2529,4	2496,8	2389,4	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	7891,8	8047,7	8231,8	8258,3

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	1,95	1,38	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	0,85	0,68	0,67	0,67
Bussi	1,51	1,57	1,68	1,70	1,70	1,70	1,70	1,76	1,83	1,83	2,93	3,39	2,45	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	2,45	1,57	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	3,38	2,36	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	2,42	1,73	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	0,89	0,63	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	0,11	0,09	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	0,62	0,45	0,40	0,40

**LIITE 7:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

69

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TAE	2023 TS	2024 TS
Juna	0,10	0,10	0,10	0,10	0,13	0,13	0,12	0,12	0,12	0,12	0,17	0,22	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	1,25	0,87	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	0,37	0,26	0,24	0,23
Liikennöntikorvaukset / linjakilo- metrit															
Raitiovaunu	8,31	8,64	8,91	8,96	9,12	9,11	9,12	9,07	8,74	8,78	9,49	9,66	9,91	9,86	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	3,58	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	9,17	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
Liikennöntikorvaukset / paikkaki- lometrit															
Raitiovaunu	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06	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
Liikennöntikorvaukset / istuinki- lometrit															
Raitiovaunu	0,17	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18	0,15	0,13	0,12	0,12	0,13	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

**LIITE 7:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

72

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TAE	2023 TS	2024 TS
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	2,66	1,81	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	2,77	2,21	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	3,47	2,50	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	2,84	1,84	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	3,95	2,52	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	3,08	2,22	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	1,21	0,82	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	0,35	0,28	0,31	0,30
Bussi	0,22	0,23	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,36	0,34	0,55	0,63	0,46	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	0,26	0,17	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	1,46	0,93	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	0,47	0,34	0,32	0,32
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / linjakilometrit															
Raitiovaunu	11,29	11,71	12,33	12,48	12,68	12,27	12,38	12,71	12,01	11,41	12,56	13,16	13,08	13,13	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	3,66	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	10,59	9,61	9,54	9,89

**LIITE 7:
Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2024**

73

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ENN	2022 TAE	2023 TS	2024 TS
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	5,88	5,75	6,16	6,26
Liikennöinti- ja infrakorvaukset / paikkakilometrit															
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	0,03	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 / istuinkilometrit															
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
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

Lyhenne tai muu termi	Selite
ASTY	HSL:n joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimus.
BEST	Benchmarking European Service of public Transport. BEST:ssä tutkitaan yhtenäisellä menetelmällä Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Tutkimukseen sisältyvät HSL-alueen lisäksi: Bergen, Geneve, Kööpenhamina, Oslo, Rotterdam-Haag, Trondheim ja Tukholma.
DW	Data Warehouse, tietovarasto.
ENN2021	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2021 = Vuoden 2021 ennuste (osavuositarkastus 1/2021, joka on laadittu huhtikuun tiedoilla).
IdeaLab	Liikkumispalveluiden ohjelma, jossa syntyviä ideoita HSL pilotoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa (päättynyt 2020).
HSL-alue	Alue, jonka HSL:n yhdeksän jäsenkuntaa muodostavat.
JL (jl)	Joukkoliikenne
JOLA	Joukkoliikenteen laatututkimus.
JUKI	Lähijunaliikenteen kilpailutus (–projekti).
Keskimatka	Lippulajitutkimuksissa matkustajilta kysytään ko. matkallaan kulloinkin tutkittavalla linjalla kulkuneuvon nousupaikkaa ja määränpäättä sekä asuinkuntaa. Näitä tietoja käyttämällä lasketaan kuntakohtaiset keskimatkat.
KOTU	Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimus.
Käpse	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen - Käpse-työryhmä.
Liipy	Liityntäpysäköinti. Liipy-ryhmä (liityntäpysäköinnin kehittämisen työryhmä).
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen palveluna. Palvelukokonaisuus, jossa liikkumistarpeet on paketoitu kokonaisuuksiksi ja käyttäjä päättää millaisia osia hän haluaa pakkettiin ostaa.
MAL	MAL = Maankäyttö, asuminen ja liikenne. MAL-verkosto on valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkosto. Verkoston toiminta perustuu valtion ja suurten kaupunkiseutujen kaupunkipolitiikkaan, seudullisen strategisen suunnittelun edistämiseen ja jäsenseutujen vertaisoppimiseen.
MAL 2019	MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään 2019–2050. Suunnitelma on tiekartta siihen, miten seudun liikenteen päästöt saadaan laskuun, asukkaiden arjesta tehdään sujuvaa, ihmiset voivat löytää kodin kohtuullisella hinnalla, hyvien liikenneyhteyksien varresta ja työpaikoille on helppo kulkea.
Matkustuskilometri	Matkustajakilometrit saadaan kertomalla nousut keskimatkatiedoilla.
Matkustajamäärä	Joukkoliikenteen matkustajamäärät tilastoidaan nousuina*).
Nousu*)	Matkustajan yksittäinen nousu liikennevälineeseen. Bussiliikenteen osalta tietoja käytetyistä lippulajeista saadaan LIJ-järjestelmästä ja mutta avorahastuksen osalta tiedot kerätään lippulajitutkimuksissa (raitio- ja junaliikenteessä myös matkustajalaskentalaitteista).
NPS	Asiakasuskollisuutta mittaava mittari (Net Promoter Score), jossa selvitetään kuinka todennäköisesti asiakas suosittelee yritystä.
OpenMaas	Avoin lipunmyynnin rajapinta kaikkien liikennepalveluista kiinnostuneiden toimijoiden käyttöön.
PKS	Pääkaupunkiseutu, johon lasketaan kuuluvaksi Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit.
TA2022 /TAE2022	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2022 = vuoden 2022 talousarvio. TAE=Taloussuunnitelmien ennuste (alustava).
TS2023	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2023 = vuoden 2023 taloussuunnitelma.
TP2020	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2020 = vuoden 2020 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle toimintavuodelle. Ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi.
VAKAVA-projekti	Lähijunakaluston ja varikoiden hankinnan valmisteluprojekti.