

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023

Talousarvio vuodelle 2021
Taloussuunnitelma vuosille 2022-2023

HSL:n hallitus 27.10.2020

VISIO 2030:

Kestävällä liikkumisella sujuva arki
ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



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

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

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

Sisällysluettelo

1	Matkalla kohti parempaa tulevaisuutta	2
1.1	Kuntayhtymän strategia	4
2	Yleisperustelut	6
2.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	6
2.2	Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa	7
2.3	HSL-alue laajenee	8
2.4	Organisaatorakenne ja henkilöstö	8
3	Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2021-2023	10
3.1	Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin	11
3.2	Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta.....	15
3.3	Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä	18
3.4	Varmistamme toimintamme kestävän talouden	21
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	23
4.1	Talousarvion sitovuus	23
4.2	Toimintatulot	23
4.2.1	Lipputulot	24
4.2.2	Kuntaosuudet	25
4.2.3	Muut tulot	26
4.3	Toimintamenot	27
4.3.1	Palvelujen ostomenot	27
4.3.2	Henkilöstömenot	32
4.3.3	Muut toimintamenot.....	32
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut.....	33
5	Investoinnit ja poistot	34

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2021-2023

Liite 2: Rahoituslaskelma 2021-2023

Liite 3: Investointihankkeet 2021-2023

Liite 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Liite 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Liite 6: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023

Liite 7: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 8: Suoritteet 2010-2023

Liite 9: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 Matkalla kohti parempaa tulevaisuutta

Helsingin seudun joukkoliikenteen suosio ja matkustajamäärät ovat olleet pitkään kasvu-uralla. Vuoden 2020 keväällä Suomeenkin levinnyt koronaviruspandemia on kuitenkin laittanut koko yhteiskunnan uuden tilanteen eteen – niin myös HSL:n. Maaliskuussa HSL:n matkustajamäärät romahtivat parissa-kolmessa päivässä -70%. Pandemian aikana HSL on kuitenkin varmistanut yhteiskunnan kriittisten toimintojen jatkuvuuden. HSL:n joukkoliikenteen avulla työntekijät ovat päässeet työpaikoilleen huolehtimaan ihmisten hyvinvoinnista, sosiaali- ja terveyspalveluista, pelastustoimesta, vähittäiskaupasta jne. Joukkoliikenne on tukenut myös elinkeinoelämän ja teollisuuden toiminnan jatkumista. Kesän matkustamisessa oli nähtävissä varovaisia elpymisen merkkejä, mutta syksyllä koronapandemian uudelleen kiihtyessä tilanne on kääntynyt uudelleen huonompaan suuntaan. Kukaan ei tässä vaiheessa voi luotettavasti ennustaa, miten ja millä aikataululla tilanne kehittyy.

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa tilanteessa on erittäin haasteellista. Niin matkustajamäärien kuin lipputulokertymien ennustaminen on lähes mahdotonta. Toisessa osavuosikatsauksessamme (2/2020) arvioimme, että matkustajamäärät putoavat vuonna 2020 -35% koko vuoden tasolla ja lipputulot jäävät lähes -140 milj. euroa talousarviosta. Ennuste sisältää poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Matkustajamäärien ja lipputulojen palautuminen ennalleen tulee kestämään pitkään, eikä paluuta aiempaan tasoon ole vielä edes näköpiirissä.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaa vuosille 2021-2023 laadittaessa on laadittu erilaisia skenaarioita matkustajamäärien kehityksestä. Kaikki ennusteet viittaavat siihen, että pandemian vaikutukset näkyvät selvästi koko TTS-kauden ajan. Matkustusmääriä vähentävät esim. terveysviranomaisten suositukset, työllisyyden laskeminen, etätöiden lisääntyminen tai muu ihmisten matkustuskäyttäytymisen muutos. Toiminta- ja taloussuunnitelman valmistelun pohjaksi on tämänhetkisen tiedon ja arvion perusteella valittu skenaario, jossa matkustajamäärät jäävät vuonna 2021 -35 % vertailuaineistona käytetyn pandemian edeltäneen vuoden 2019 määristä. Vuonna 2022 jäädään -25 % ja vielä vuonna 2023 matkustus jää -15 % ns. normaalista. Tämä tarkoittaa talousarviovuotena 2021 HSL:n lipputuloissa noin 130 miljoonan euron vajausta verrattuna toimintavuoteen 2019. Koronaviruspandemian kesto on luonnollisesti suunnitelmakauden merkittävin epävarmuustekijä. Mahdollisesti asetettavat uudet liikkumis- ja kokoontumisrajoitukset romahduttavat nopeasti HSL:n matkustajamäärän ja lipputulot. Sen sijaan liikenteen ostopalveluista ei ole mahdollista merkittävästi säästää ilman, että joukkoliikenteen palvelutaso merkittävästi heikennetään.

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

Digitaaliset palvelut kehittyvät jatkuvasti ja haluamme olla liikenteen murroksen globaali edelläkävijä. Matkakortin nettilataaminen tuli mahdolliseksi kesällä 2020 ja myynti siirtyi tulevaisuudessa entistäkin

vahvemmin digitaalisiin kanaviin. Meidän on kehitettävä palveluitamme ja osaamistamme niin lipunmyynnissä kuin muussa asiakaspalvelussa.

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

TTS-kaudella käynnistämme myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnittelun ja kehitämme yhteistyötä MAL 2019 työn jälkiarvioinnissa saadun palautteen perusteella. Lisäämme myös vuorovaikutusmahdollisuuksia monikanavaisesti MAL-suunnittelun eri vaiheissa ja tarjoamme eri sidosryhmille yhä parempia mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun.

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

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

1.1 Kuntayhtymän strategia

Kuntayhtymän perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Nykyinen strategiakausi on ensi vuonna käytävien kuntavaalien myötä päättymässä. Uusi strategia laaditaan vuoden 2021 aikana.

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

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



Kuva 1: HSL:n strategia 2018-2021

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

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

1. Erinomainen asiakaskokemus

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

2. Tehokas runkoverkko

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

3. Ennakointi ja uudistuminen

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

4. Aktiivinen yhteistyö

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

5. Kestävä talous

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

Me olemme HSL

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

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

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

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

2 Yleisperustelut

2.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Helsingin seudulla asuu noin 1,5 miljoonaa ihmistä, josta pääkaupunkiseudun kehyskuntien osuus on noin 0,3 miljoonaa henkeä. Reilu viidesosa koko maan väestöstä asuu jo pääkaupunkiseudulla. MAL 2019 -suunnitelman lähtökohtana on ollut, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on jo kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa. Väestönkasvu ja muuttoliike keskittyy tulevaisuudessa yhä enemmän vetovoimaisille keskusalueille. Kehityksen takana on nähtävissä viime vuosien globaali kaupungistumiskehitys: kasvavat kaupunkiseudut vetävät ihmisiä puoleensa opiskelemaan, työmarkkinoille ja palveluiden pariin. Tätä pitkän tähtäimen kehitysnäkymää koronapandemian ei toistaiseksi ennusteta merkittävästi muuttavan.

Valtiovarainministeriö arvioi syksyn 2020 katsauksessa, että Suomen talous supistuu tänä vuonna 4,5 %. Koronaviruspandemia ja sen leviämisen estämiseksi tehdyt toimet ovat aiheuttaneet ennennäkemättömän suuren ja nopean muutoksen koko maailman taloudessa. Pandemia on sekoittanut ihmisten arjen, ajanut yrityksiä vaikeuksiin ja vieneet pohjan talouden ennusteilta kaikkialla maailmassa.

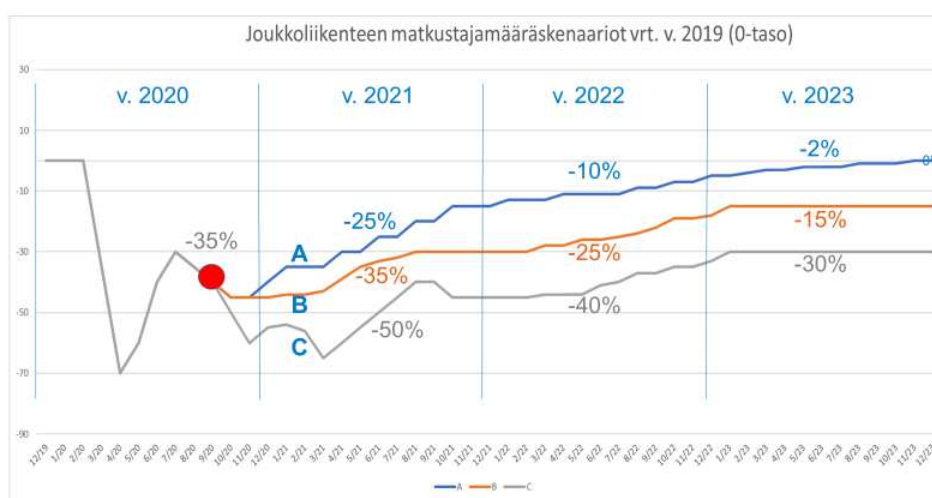
Talouden kehityksen ennustaminen ensi vuodelle ja tulevaisuuteen sisältää tässä vaiheessa vielä merkittävän suurta epävarmuutta. Erityisesti ensi vuodesta tulee taloudellisesti erittäin haasteellinen. Vaikka talous lähtisi kehittymään kasvu-uralle, on työttömyys korkeammalla tasolla kuin ennen koronaviruspandemiaa. VM arvioi, että työllisyys supistuu 2 % vuonna 2020 ja alkaa palautua vasta ensi vuoden lopulla. Työllisyysasteen ennustetaan jäävän 71,9 %:iin vielä vuonna 2024. Julkisen talouden kustannuspaineet ovat korkealla ja velkaantuminen kasvaa. Julkisen talouden tasapainottaminen tulee viemään vuosia. Lisäksi tulevaisuudessa tulee katettavaksi väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia uusia julkisia menoja. Taloustaantumien syvyyteen vaikuttaa poikkeustilanteen pituuden ohella se, miten nopeasti talous palautuu entisilleen vai ajautuuko talous lamaan.

HSL:n toimintamenoista reilu 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 raitiovai-
nuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa yleinen korkotaso, jonka odotetaan TTS-kaudella jatkavan viime vuosien maltillista kehitystä. Vuonna 2019 joukkoliikenteen kustannustaso nousi keskimäärin 1,3 % edellisvuodesta. Talousarviossa vuodelle 2020 joukkoliikenteen kustannustason ennakotiin nousevan keskimäärin 1,5 %, mutta koronaviruspandemian aiheuttaman taantumien seurauksena polttoaineiden hinnat ovat laskeneet kevään aikana reippaasti ja kun kalustokorvauksiin vaikuttava korkotaso on säilynyt alhaisena ja palkkaratkaisut ovat olleet maltilliset, jää kustannustaso vuonna 2020 alle talousarviossa arvioidun. Toiminta- ja talous-
suunnitelma vuosille 2021-2023 on laadittu olettamalla, että kustannustaso palaa hiljalleen vuoden 2019 tasolle. Vuonna 2021 varaudutaan AKT:n sopimuksen päättyessä kuljetusalan palkankorotuksiin ja siihen, että polttoainekustannukset palaavat vähitellen vuoden 2019 tasoon.

Lähteet: HSL, Helsingin seudun suunnat - Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 3/2020 (16.9.2020), Valtiovarainministeriö VM taloudellinen katsaus syksy 2020 (5.10.2020).

2.2 Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa

HSL:n talous on kärsinyt merkittävästi koronaviruspandemian aiheuttamasta matkustuksen vähenemisestä ja lipputulopohjan romahduksesta. Poikkeuksellisen epävarmassa tilanteessa matkustamisen kehittymistä suunnitelmakaudella on pyritty arvioimaan eri tekijöiden perusteella (tautilanteen kehittyminen, rokote, yleinen taloustilanne ja työllisyys, etätyö ja muut liikkumisen muutokset jne.). Valmistellun kolmen eri tulevaisuusskenaarion (ks. alla) arvioinnin perusteella suunnittelun pohjaksi on valittu ennuste B, jossa matkustamisen taso vuonna 2021 on vuositasolla -35% vuoden 2019 tasoa alempi. Tässä skenaariossa yleiseen liikkumiseen jää osin pysyvämpiäkin muutoksia koko suunnittelukaudelle.



Kuva 2: Matkustajamääräskenaariot 2020-2023

Tänä ja tulevina vuosina kertyvää alijäämää ja lainanottoa joudutaan rahoittamaan pitkään tulevaisuudessa. Valtion vuoden 2020 neljännen lisätalousarvion mukainen, koronatilanteen hoitoon tarkoitettu HSL:n lisätukiosuus, 59,0 milj. euroa, helpottaa akuutista talouskriisistä selviytymistä, mutta tukiosuus kattaa vain vajaa puolet lipputulosten romahduksesta aiheutuvasta tulojen menetyksestä vuonna 2020.

Koronatilanteen ja talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös jatkossa merkittävästi HSL:n jäsenkuntien talouteen sekä tuleviin painotuksiin ja investointeihin. Ilman valtion lisätukea vuosina 2021-2023 HSL-alueen joukkoliikenteelle koronaviruspandemian aiheuttaman rahoitusaukon kattaminen tuo paineita nostaa reippaasti jäsenkuntien maksuosuuksia TTS-kaudella ja/tai korottaa matkalippujen hintoja ja/tai karsia joukkoliikenteen palvelutasoa. Erityisesti palveluiden kehittäminen voi kärsiä, jos kehittämisskenaarioita joudutaan karsimaan, kun keskitytään perustoimintojen ylläpitämiseen.

Keskeisiä linjauksia pitkän aikavälin suunnittelussa ovat ilmastonmuutoksen torjunnan välttämättömyys, joukkoliikenteen käyttäjämäärän lisääminen sekä Helsingin seudun parempi tulevaisuus. Lyhyemmän aikavälin päätavoitteenamme on selvitä koronakriisin aiheuttamasta notkahduksesta ja palauttaa joukkoliikennematkustusta. Muun muassa matkustajien turvallisuus ja riittävä matkustusväljyys tulee varmistaa jatkossa, jotta matkustajat voivat turvallisilla mielin palata joukkoliikenteen käyttäjiksi.

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



Kuva 3: Keskeisiä linjauksiamme alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2021-2023 laadinnassa

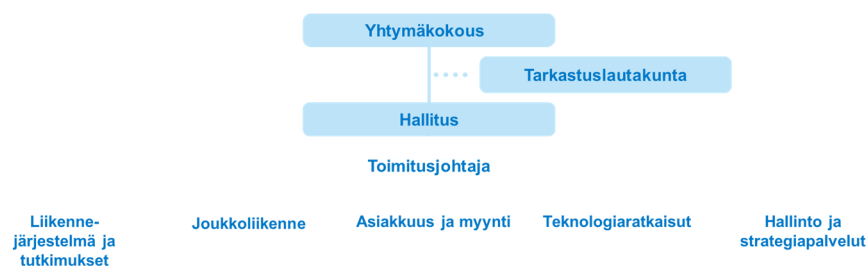
2.3 HSL-alue laajenee

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

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

2.4 Organisaatorakenne ja henkilöstö

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



Kuva 4: HSL:n organisaatiokaavio

HSL:ssä oli vuoden 2020 alkaessa 421 työntekijää. Henkilöstöstä vakituisia on 90 % ja määräaikaista 10%. Vuoden 2021 arvioidut henkilöstökustannukset ovat 23,9 milj. euroa, 3,3 % HSL:n kaikista toimintakuluista. Henkilöstökustannuksissa on varauduttu noin 400 henkilön työpanokseen.

Tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Henkilöstömäärässä ei suunnitelmakaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Henkilöstökustannukset kasvavat 2,2 % vuoden 2020 ennusteeseen nähden. Kustannuksissa on otettu huomioon kunta-alan palkkojen yleiskorotukset vuosina 2020 ja 2021.

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

Tavoitteemme on, että HSL on kiinnostava työpaikka, joka tarjoaa myös kehittymismahdollisuuksia. Oppimista ja osaamisen kehittymistä vahvistamalla tuemme samalla yksilön ja koko organisaation uudistumista. Rakennamme HSL:ää kestävästi kehityksen tekijöiden työpaikkana teemalla ”Kannatamme joukkoliikennettä”.

3 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2021-2023

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

Keskeisiä TTS-kauden tavoitteitamme ovat:

1. Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin.
2. Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta.
3. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä.

Neljäs, koko HSL:n toiminnan läpileikkaava tavoite ”Varmistamme toimintamme kestävän talouden” tukee toiminnallisten tavoitteidemme saavuttamista ja keskittyy kestävän talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen. Lipputulojen merkittävästä laskusta johtuva tulorahoitusvaje aiheuttaa huomattavia taloudellisia haasteita suunnittelu-kaudella. Kaikkea toimintaa on syytä arvioida yhä huolellisemmin talouden näkökulmasta.

Visio 2030: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu

1. Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin
2. Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta
3. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä

Varmistamme toimintamme kestävän talouden

Kuva 5: TTS-kauden keskeiset tavoitteet

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

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. Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä pyritään varmistamaan joukkoliikenteen turvallisuus vastuullisena liikkumistapana ja vastaamaan ihmisten huoleen sen turvallisuudesta. Toimenpiteet on kuitenkin samanaikaisesti suhteutettava vallitsevaan taloustilanteeseen.

Varmistamme riittävän kapasiteetin ja matkustusväljyyden työmatkaliikenteessä

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

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

Kehitämme liikenteen toimivuuden seuraamiseksi tunnuslukuja, joiden avulla pystymme havaitsemaan ongelmia nykyistä nopeammin. Pyrimme parantamaan maanalaisten ja katettujen tilojen paikannukseen liittyviä ongelmia. Keskitymme joukkoliikenteen luotettavuuden osalta toimenpiteisiin, joilla on paras kustannustehokkuus. Pyrimme paketoimaan yksittäiset toimenpiteet hankkeiksi, jolloin niiden edistäminen on hallitumpaa ja selkeämpää. Esimerkiksi tulevien runkolinjojen toteutussuunnitelmissa määritellään joukkoliikenteen luotettavuuden toimenpiteitä yhdellä kertaa koko runkolinjan linjaosuudelle.

Parannamme joukkoliikennevälineiden terveysturvallisuutta

Liikennevälineissä panostamme puhtauteen. Vuonna 2020 liikennevälineitä on siivottu tehostetusti ja desinfioivan pinnoittamisen ratkaisuja on selvitetty. Huolehdimme vuonna 2021 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 joukkoliikenneympäristöissä kampanjoin, tiedottein, mainoksin, julistein ja kuulutuksin. Suunnittelemme ja toteutamme toimenpiteitä edesauttamaan turvallisuusohjeiden mukaista toimintaa.

Varaudumme muuttamaan joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti

Meneillään oleva koronapandemia edellyttää todennäköisesti palvelutarjonnan karsintaa TTS-kaudella. Tähän varaudutaan runkolinjojen ympärille muodostuvan linjastokokonaisuuden suunnittelussa. Uusien toimenpiteiden suunnittelun ja toteutuksen tueksi keräämme ja analysoimme jatkuvasti asiakasymmärrystä kyselyin, haastatteluin ja havainnoiden. Varaudumme tarjonnan sopeuttamiseen asiakkaiden liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti.

Houkuttelemme vanhoja ja uusia asiakkaita joukkoliikenteen vakiokäyttäjiksi. Tarjoamme asiakkaille houkuttelevan mahdollisuuden palata joukkoliikenteen asiakkaaksi kampanjoimalla kausilippua 50 prosentin alennuksella. Kampanjan ajankohta on vaiheessa, jolloin koronatilanne on rauhallinen ja etätyösuosituksia sekä muita viranomaisten antamia suosituksia tai rajoituksia ollaan purkamassa. 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.

Vahvistamme joukkoliikenteen brändiä imagokampanjalla, jossa korostuvat turvallisuus, vastuullisuus ja empatia. Meneillään on myös laaja runkolinjojen palveluperiaatteita ja runkolinjabrändiä kirkastava työ. Kun se valmistuu vuonna 2021, ryhdymme selvitystyön pohjalta toimenpiteisiin. Kampanjoimme näkyvästi runkolinjojen erityispiirteistä ja teemme runkolinjastoa tutuksi asiakkaillemme.

Selkeytämme vaikutusarviointiin perustuen lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua huomioiden koronan vaikutukset matkustuskäyttäytymisessä.

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

HSL-sovellusta kehitämme tulevalla TTS-kaudella monipuolisesti. Maksamisen osalta kehitetään uusia maksutapoja. Tämänhetkisen tiedon mukaan vuonna 2022 on tarkoitus tuoda sovellukseen tilimaksaminen ja muuttaa sovelluksen rooli vastaamaan tunnistepohjaista järjestelmää.

Matkakortin nettilaatus lanseerattiin kesällä 2020. Kehitämme palvelua edelleen vuonna 2021. Palveluun on suunniteltu mm. jatkuvaa tilausta, uusia maksutapoja, opiskelijaoikeuden sähköistä tarkistusta ja mahdollisesti eläkeläisetuuden sähköistä tarkistusta. TTS-kaudella pohditaan myös OpenMaaS-rajapinnan roolia ja toteutusta tunnistepohjaisessa järjestelmässä.

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 työnantajatuksissa esille noussut tarve. Digitaalisen työmatkapalvelun käyttöä on pilotoitu onnistuneesti yhdessä yritysten kanssa. Työmatkapalvelussa työnantajat voivat tilata ja hallinnoida työntekijöidensä matkalippuja. Otamme palvelun tuotantokäyttöön keväällä 2021. Työmatkapalvelua ja siihen liittyviä myynnin prosesseja ja toimintatapoja kehitetään TTS-kaudella monipuolisesti.

Tuotamme matkustajalaskentatiedon perusteella ajantasaista kuormitustietoa asiakkaille

Elokuussa 2020 otimme käyttöön HSL.fi:ssä ”Tietoa ruuhkaisuudesta” -sivuston, joka esittää eri joukkoliikennemuotojen tyypillisiä ruuhka-aikoja. 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 matkustusajankohta joustavasti, on näin mahdollista välttää liikkuminen ruuhkaisimpaan aikaan, mikä ehkäisee myös ruuhkahuippujen syntymistä. Tavoittemme on pilotoida TTS-kaudella ruuhkatiedon esittämistä digipalveluiden lisäksi myös aikataulunäytöillä.

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

Varmistamme matkustajalaskennan laadukkaan tiedon pitkällä tähtäimellä. Bussien matkustajalaskenta on vastuutettu liikennöitsijöille kaikkiin uusiin kilpailutuksiin ja sitä kautta päästään busseissa 3-5 vuoden kuluessa varsin laajasti toimivaan matkustajalaskentaan. Raitiovaunuissa saatetaan mahdollisimman moni nyt toimimaton laskentalaite toimintakykyiseksi ja arvioimme sitten lisälaitteiden tarpeellisuutta. Varmistamme riittävän matkustajalaskennan jo aloittaneille uusille runkobussilinjoille (200, 500 ja 510), Raide-Jokerin kalustoon, uusiin M300 metrojuniin sekä uusiin lähiliikenteen juniin. Nykyisen Sm5-kaluston peruskorjauksen yhteydessä niiden laitteistot päivitetään tai uusitaan vastaamaan nykyisiä vaatimuksia.

Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista

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

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.

Valmistelemme tilipohjaisen lippujärjestelmätaustan käyttöönottoa yhteistyössä LMJ:n kanssa

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. Taustan kehitys saa lisämäärittelyjä tariffin visiotyön pohjalta vuoden 2021 aikana. Työssä määritellään lippu- ja maksujärjestelmän tavoitetilä ja käytännön toteutuksessa eteneminen erityisesti lippujen, tariffin ja tarvittavan laiteinfrastruktuurin sekä nykyisten taustajärjestelmien alasajon aikataulutuksen osalta.

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

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

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

[Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa joukkoliikennettä, joka perustuu runkoverkostoon](#)

Asiakkaidemme matkustaminen perustuu joukkoliikenteen runkoverkon ja sujuvien liityntäyhteyksien toimivuuteen. Joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat raide- ja bussiliikenteen runkoyhteydet, jossa liityntäliikenne toimii syöttöyhteytenä runkoyhteyksille. Liikennettä nopeuttamalla voidaan tehostaa 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.

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

Edistämme TTS-kaudella runkolinjojen palvelukuvauksen vuonna 2020 alkaneen päivitystyön jalkautusta ja tarkennusta, jonka tarkoituksena on edelleen täsmentää runkolinjan palvelulupausta. Palvelukuvauksen määrittelyn yhteydessä määritellään myös runkolinjojen suunnitteluohje, joka toimii jatkossa runkolinjahankkeiden lähtöaineistona. Edistämme olemassa olevien runkolinjojen osuuksien päivittämistä suunnitteluohjeen mukaiseksi, siltä osin, kun se on kustannustehokasta.

Jatkamme myös raitioliikenteen kehittämisohjelman jalkauttamista yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Raitioliikenteen linjastosuunnitelman (Raili2) seuraavan vaiheen työ käynnistyy syksyllä 2020.

[Kehitämme joukkoliikenteen linjastosuunnitteluprosessia yhdessä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa](#)

Jatkamme linjastosuunnitteluprojektien asiakkaiden osallistamisen, kuuntelun ja vaikuttamisen käytäntöjen kehitystyötä TTS-kaudella. Linjastosuunnitteluprosessin kehittämistä jatketaan asiakaskyselyitä, datan hyödyntämistä ja sidosryhmäyhteistyötä kehittämällä. Sekä määrällistä että laadullista dataa pyritään hankkimaan ja analysoimaan entistäkin tehokkaammin suunnitteluratkaisujen tueksi. Pyrimme aktiivisesti kehittämään myös joukkoliikennesuunnittelun sidosryhmäyhteistyötä ja yhteisiä asiakaskokemustavoitteita.

[Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä](#)

Hyväksytyssä MAL 2019 -suunnitelmassa on osoitettu keinoja valtakunnallisen tavoitteen mukaiseen liikenteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähennykseen Helsingin seudulla 50 %:lla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtäimellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtäimellä mm. liikennejärjestelmäsuun-

nittelun keinoin. Voimme omilla toimenpiteillämme ohjata Helsingin seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ovat jo sinällään ilmastoteko.

MAL 2019 -suunnitelma sisältää liikenteen osalta monipuolisia toimenpiteitä. Näistä tehokkaimmin päästöjä vähentävät sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän kasvattaminen, tiemaksujärjestelmän käyttöön ottaminen, raskaan liikenteen teknologian investointituki, maankäytön tiivistäminen keskeisille paikoille sekä bussiliikenteen hiilineutraalisuus. Lisäksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan nippu pienempiä mutta tärkeitä keinoja, joista suuri osa toteutuu kuntien ja valtion toimenpitein. Täsmennämme ja edistämme osaltamme päästövähennyskeinojen toteuttamista. Tiemaksujärjestelmien ja niiden vaikutusten tarkastelulla lisäämme TTS-kaudella tietoutta ja tuemme ruuhkamaksulainsäädännön valmistelua sekä toteutamme siten MAL-sopimuksen kirjausta.

Vuonna 2025 sähköbussija 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 ajosuoritteen mukaisesti ja ne korvataan tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan.

Tavoitteemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmillä ympäristöbonuskierröksillä saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset (esim. EU:n Clean Vehicle Directive). Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suoraan hankintaan, jolloin suoraan hankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi päästöjä alentavista uusien sähköbussien kalustoinvestoinneista. Ympäristöbonus on varattu 2,0 milj. euroa suunnitelmakaudella vuosittain.

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

Koronapandemian aiheuttama tarve sopeuttaa liikennetarjontaa edellyttää, että käytössä on riittävän tarkka kuva matkustuksesta, jotta mahdolliset leikkaukset saadaan kohdennettua siten, että niiden vaikutus matkustajille on mahdollisimman vähäinen.

Valmistelemme asiakastutkimuksissa digitaalisen tutkimusalustan käyttöönottoa ja siihen oleellisesti liittyviä prosesseja siten, että digitaalisen asiakastytyväisyystutkimuksen rinnakkain ajo nykyisen tutkimusmenetelmän kanssa voi alkaa kesän 2021 jälkeen. TTS-kauden lopulla siirrytään kokonaan digitaaliseen tutkimukseen. Samalla hyödynnämme majakoita, monikanavaviestintäratkaisun tuomia viestintämahdollisuuksia sekä asiakasprofiilin tarjoamia mahdollisuuksia tallentaa asiakkaiden osallistumista HSL:n tutkimuksiin. Tämä mahdollistaa tarkkaan hallitun paikkaan (esim. linja tai asema) ja aikaan sidotun tutkimuksen sekä häiriöviestinnän.

[Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen](#)

Ratkaisemme matkaketjutiedon säilytykseen ja jalostukseen liittyvät kysymykset vuoden 2020 aikana. Laajennamme TTS-kaudella tiedon hyödyntämistä matkaketjuna HSL:n käyttöön luovuttavien asiakkaiden määrän vähitellen kasvaessa. Datamäärien kasvaessa matkaketjutiedon hyötykäyttöä suunnittelussa ja viestinnässä lähdetään kehittämään 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 TMFG:n avoimen rajapinnan tiedot). Teemme myös vaihtopaikka-kohtaisia tarkempia tutkimuksia. 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.

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

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

3.3 Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä

Joukkoliikenteen ekosysteemillä tarkoitetaan niiden toimijoiden kokonaisuutta, jotka varmistavat joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisen. Uusien hankkeiden ja liikenteen tarjonnan kehittymisen myötä tulee varmistaa, että ekosysteemi vastaa muuttuvaa markkinatilannetta. Samaan aikaan markkinoiden avaaminen asettaa paineita nykyisen toimintaympäristön muokkaamiselle, jotta liikennettä voidaan järjestää kilpailuneutraalilla tavalla. Junaliikenteen kilpailutuksen kokemusten perusteella kilpailulla on mahdollista säästää merkittävästi. Mitä suurempi osa arvoketjusta saadaan kilpailun piiriin, sitä suurempi mahdollisuus säästöön on. Edellytyksenä on aidon markkinan syntyminen. Joukkoliikenteen ekosysteemin tarkoituksena on kehittää joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja toimintaympäristöä vastaamaan muuttuvia tarpeita.

Tavoitteena on järjestää toimintaympäristö ja taustajärjestelmät niin, että mahdollistetaan toisaalta liikenteen seudullinen kehittäminen ja uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat. Toimintaympäristöön tarvitaan myös uusia toimijoita, jotka vastaavat kaluston elinkaaren hallinnasta ja varikkotoimintojen kilpailuneutraalista ja tehokkaasta järjestämisestä markkinoille.

HSL:n roolina on luoda raamit ja tavoitteet joukkoliikenteen ekosysteemin kehittämiseksi ja edistää osaltaan uusien toimijoiden muodostamista yhdessä toimintaympäristöstä vastaavien sidosryhmien kanssa.

Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien 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 varikoiden rakentamiselle ja kehittämiseksi puuttuu. Kunnat vastaavat kaavoituksesta, Väylä valtion rataverkosta ja HSL yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa kaluston hankkimisesta. Junavarikon kaavoituksen osalta on tunnistettu kuntien yhteisen sopimisen tarve, mutta myös varikon toteuttajataho tulee päättää, jotta varikon valmistelua voidaan viedä eteenpäin. HSL:n junakalustohankinnan käynnistäminen edellyttää alkuun yhtä uutta kunnossapitovarikkoa, jonka kaavoitus tulee käynnistää mahdollisimman pian. Myöhemmin tulevaisuudessa tarvitaan kolme lähijunaliikenteen varikkoa, jotta voidaan vapauttaa ratakapasiteettia kuormitetulta Helsinki-Pasila-väliä.

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

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

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

Määrittelemme ja hankimme tarvittavan uuden junakaluston

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 matkustusskenaariot vaikuttavat uuden junakaluston hankintaan merkittävästi ja valmistelulle on otettu lisäaikaa. Ennen hankintapäätöksiä tehdään uudet pidemmän aikavälin ennusteet koronan vaikutuksista liikkumiseen ja hankkeisiin. Selvitämme myös junakaluston hankintatapaa. Junahankinnan optioilla on tarkoitus 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.

Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen

Puhtaan liikenteen lisäämistä edistävä kaluston EU-direktiivi edellyttää sähköbussien määrän merkittävää lisäämistä julkisesti kilpailutetussa liikenteessä. Seuraamme päättyviä liikennöintisopimuksiaan, 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.

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.

Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa

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

Kehitämme yhteistyötä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelussa MAL 2019 työn jälkiarvioinnissa saadun palautteen perusteella ja seuraavan MAL 2023 kierroksen puiteohjelmassa määritellyllä tavalla. Lisäämme vuorovaikutusmahdollisuuksia monikanavaisesti MAL-

suunnittelun eri vaiheissa, kiteytämme suunnitelman keskeisen sisällön myös maallikoille ymmärrettävällä tavalla ja tarjoamme eri sidosryhmille mahdollisuuden osallistua suunnitteluun sen eri työvaiheissa. Hyödynnämme uusia kokoustapoja, tarjoamme mahdollisuuden osallistua järjestämiimme kokouksiin myös etäyhteyksin ja järjestämme ajankohtaisista teemoista webinaareja.

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.

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

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

Teemme aktiivista yhteistyötä Helsingin seudun kuntien, valtion viranomaisten, elinkeinoelämän ja järjestöjen kanssa kestäväen liikkumisen edistämiseksi esimerkiksi Käpse-ryhmän (kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) ja Liipy-ryhmän (liityntäpysäköinnin kehittäminen) kautta. Olemme liittyneet myös mukaan suomalaisten työmatkaliikkumisen kehittämistä varten perustettuun Fiksusti töihin -foorumiin. Traficomien johdolla toimivassa foorumissa ovat HSL:n lisäksi mukana liikenne- ja viestintäministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, STTK, SAK, Palvelualojen ammattiliitto PAM, Teknologiateollisuus, Sitra, Jyväskylän ja Lahden kaupungit, Suomen kasvukäytävä, UKK-instituutti, Aalto-yliopisto, Motiva, Liikenneturva ja Työterveyslaitos.

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

3.4 Varmistamme toimintamme kestävän talouden

Suunnittelukaudella HSL:n joukkoliikenteeseen ja toimintaan kohdistuu merkittäviä taloudellisia haasteita. Koko julkisen talouden haasteet (ml. valtion- ja kuntatalous) tulevat heijastumaan myös HSL:n tilanteeseen. Kestävän talouden varmistaminen sekä matkustamisen vähentymisestä johtuvan talouskriisin hallitseminen on keskeisessä roolissa kaikessa toiminnassamme ja yksi TTS-kauden tärkeimmistä toimita. 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.

Toimimme tehokkaasti olennaiseen keskittyen ja kasvatamme taloudellisen ajattelun tietoisuutta organisaatiossa

Uudistamme HSL:n strategian vuoden 2021 aikana nykyisen hallituksen toimikauden päättyessä ja uuden hallituksen aloittaessa toimintansa. Tulevassa uudessa strategiassa pyrimme entistäkin selkeämmin nostamaan esille kaikkein keskeisimmät ja oleellimmat toiminnan painopisteet. Myös johtamisen sekä toiminnan ohjauksen rakenteet ja välineet on syytä arvioida samassa yhteydessä. Pyrimme nostamaan johtamisen ja esimiestyön laatua uusilla toimintamalleilla ja esimiesten kehittymistä tuemalla.

Olemme kehittäneet toimintamme vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia ja 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 tarkoituksen mukaisilla keinoilla tehokkuuden ja tuottavuuden kehitystavoitteisiin myös tulevaisuudessa.

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

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

Kannustamme ja tuemme henkilöstöämme ottamaan vastuuta työelämän perusvalmiuksien ylläpitämisestä.

Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon

Palveluidemme ja tuotteidemme 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.

Toteutamme jatkuvasti käynnissä olevat joukkoliikenteen tutkimukset: asiakastyytyväisyystutkimus, joukkoliikenteen kaluston laatututkimus ja BEST-tutkimus laadukkaasti. Lippulajitutkimuksia ei voitu vuonna 2019 tehdä puuttuvan tutkimusvälineen (tarkastajalaite) vuoksi lainkaan ja jos vuonna 2020 ei voida toteuttaa tutkimuksia koronan vuoksi, luo se suuren tutkimuspaineen erityisesti vuodelle 2021. Silloin mahdollisesti teemme lippulajitutkimuksia normaalin syyskauden lisäksi myös keväällä huhti-toukokuussa. Lippulajitutkimuksia toteutetaan vuonna 2021 metrossa (ellei toteudu vielä 2020), lähijunissa ja runkolinjoilla 200, 500 ja 510. Lisäksi mahdollisesti myös raitiovaunuissa sekä runkolinjoilla 550 ja 560. Vuoden 2022 tutkimukset riippuvat siitä, mitä kaikkea saadaan tehtyä vuonna 2021.

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

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

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

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

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

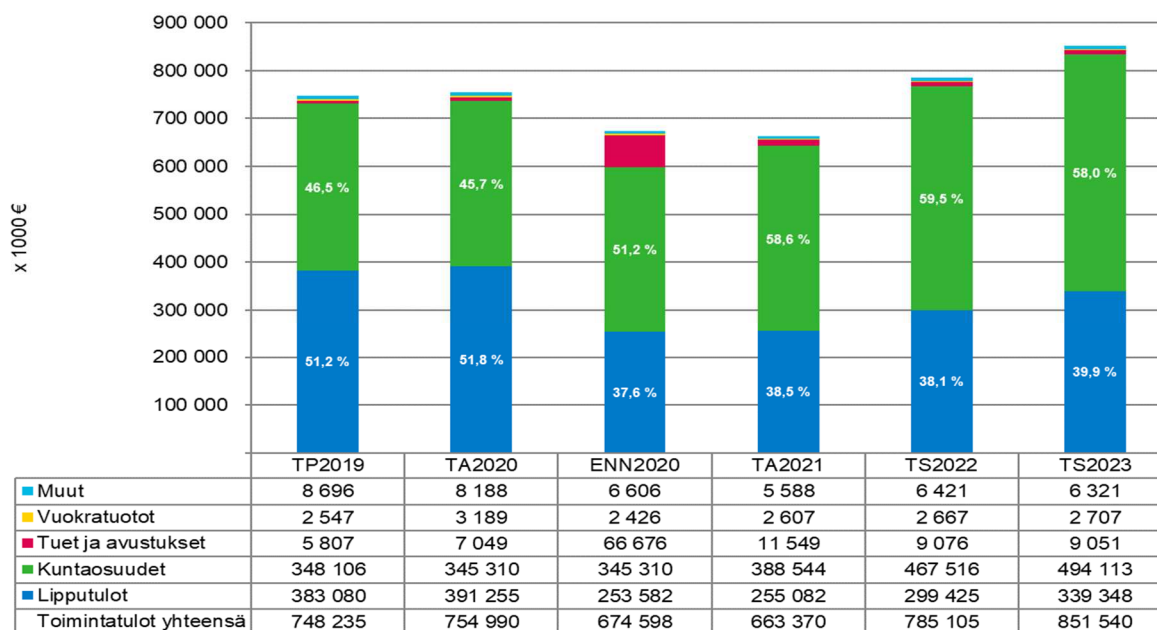
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat erät

	TA2020	TA2021	ERO TA2021/TA2020	
Toimintamenot	759 400 000 €	724 625 000 €	-34 775 000 €	-4,6 %
Investointimenot	22 104 000 €	17 381 000 €	-4 723 000 €	-21,4 %
Kuntaosuudet	345 310 000 €	388 544 000 €	43 234 000 €	12,5 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2021 ovat yhteensä 663,4 milj. euroa. Lasku edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on -11,2 milj. euroa (-1,7 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 785,1 milj. euroa vuonna 2022 ja 851,5 milj. euroa vuonna 2023.



Kuva 6. Toimintatulot 2019-2023

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 2021 -35% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2022 matkustajamäärät ovat -25 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2023 jäädytään vielä -15 % vuoden 2019 tasosta.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2021 arvioidaan kertyvän lipputuloja yhteensä 255,1 M€. Vuoden 2019 toteumaan verrattuna lipputulokertymä vähenee noin -33 %. Lipputulot muodostavat 38 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2021. Lipputulojen arvioidaan olevan 294,3 milj. euroa vuonna 2022 ja 333,6 milj. euroa vuonna 2023 ennen Järvenpään liittymistä HSL:n. Järvenpään liittymisen arvioidaan lisäävän lipputuloja 5,1 milj. euroa vuonna 2022 ja 5,8 milj. euroa vuonna 2023. HSL:n lipputulojen arvioidaan olevan yhteensä 299,4 milj. euroa ja 339,3 milj. euroa vuosina 2022 ja 2023.

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 2021

- AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 172,0 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 67 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 26,9 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 11 %.
- D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 2,7 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 36,7 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 14 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 2,3 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 2,3 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2021 12,2 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 5 %.

Keskimääräinen lipun hintojen korotus

Talousarviossa esitetyt lipputulot sisältävät hintojen 3,8 %:n keskimääräisen korotusesityksen, johon on laskettu kausilippujen hintojen korotukset sekä 360 päivän lipun hinnoittelumuutos, harmonisoinnin vai-
kutukset, kuljettajamyynnin lopettaminen ja +70 vuotiaiden alennuksen muutokset.

4.2.2 Kuntaosuudet

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

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2021 yhteensä 388,5 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 53,1 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 53,1). HSL:n toimintamenoista jää kattamatta 10,8 %, jotka laskutetaan suunnitelmavuosina osana kertyneitä alijäämiä mikäli talousarviossa arvioitu kehitys toteutuu. Laskutettavat kuntaosuudet vuonna 2021 on poikkeustilanteesta johtuen pyritty sovittamaan siten, että ne noudattavat kuntien lausuntoja HSL:n alustavasta toimintasuunnitelmasta ja että muutos vuoden 2020 tasoon on kohtuullinen. Kuntien keskimääräinen subventiotaso olisi 64,0 %, jos kuntaosuudet laskutettaisiin vuonna 2021 talousarvion tulo- ja kustannusarvioiden mukaisina.

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 lippulajituskimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää ja valtionapuja kunnittain 2019-2023 (taulukossa vuosi 2021 esitetty talousarviossa arvioidun tulo- ja kustannuskehityksen mukaisena, ei laskutettavien kuntaosuuksien mukaisena).

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TP	197,9	94,2	0,9	49,8	2,7	6,3	3,0	2,5	0,3	357,7
2020 TA	207,3	99,3	1,1	50,4	2,7	6,3	2,9	3,0	0,4	373,4
2020 ENN	255,5	123,8	1,7	68,6	4,7	8,6	3,4	3,8	0,7	470,8
2021 TA	261,5	119,1	1,6	70,6	6,0	8,8	3,3	4,4	0,7	476,0
2022 TS	247,3	114,0	1,3	61,0	4,3	7,6	3,0	3,5	0,5	442,5
2023 TS	241,4	151,3	1,4	57,1	3,5	8,4	2,8	3,3	0,7	469,8

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

HSL:n viimeisimmän osavuositarkastuksen sisältämän kuntaosuuksien 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-/alijäämä) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa.

Vuosien 2022 ja 2023 kuntaosuuksissa on laskutettavia kumulatiivisia alijäämiä, tilinpäätöksen 2019 kertymä huomioituna vuoden 2020 ennusteen ja vuoden 2021 talousarvion mukaisella arvioidulla kertyvällä alijäämällä, yhteensä 70,2 milj. euroa. Alijäämä on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2022–2024. Laskutettavien alijäämien lisäksi vuosien 2022 ja 2023 kuntaosuuksissa on huomioituna vuonna 2020 nostetun talousarviolainan lyhennykset, joita arvioidaan tehtävän 5 milj. euron arvosta molempina vuosina.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ali- ja ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli- alijäämä	Käyttö- ennuste	Yli-/alijäämä- ennuste	Jaettuna TA-vuo- delle	Talous- arvio	Yli-/ali- jäämä- ennuste	Jaettuna TS-vuo- sille	
	31.12.2019	2020	31.12.2020	2020	2021	31.12.2021	2022	2023
Helsinki	43,299	-31,090	12,209	4,070	-42,999	-30,790	-10,263	-10,263
Espoo	12,454	-16,330	-3,876	-1,292	-14,701	-18,578	-6,193	-6,193
Kauniainen	0,529	-0,324	0,205	0,068	-0,459	-0,254	-0,085	-0,085
Vantaa	6,672	-10,454	-3,781	-1,260	-13,108	-16,890	-5,630	-5,630
Kerava	3,585	-1,542	2,043	0,681	-4,005	-1,962	-0,654	-0,654
Kirkkonummi	0,517	-0,857	-0,340	-0,113	-1,587	-1,927	-0,642	-0,642
Sipoo	0,167	0,318	0,484	0,161	-0,498	-0,014	-0,005	-0,005
Tuusula	1,562	0,190	1,753	0,584	-1,449	0,303	0,101	0,101
Siuntio	0,215	-0,048	0,167	0,056	-0,297	-0,130	-0,043	-0,043
Yhteensä	69,001	-60,137	8,863	2,954	-79,105	-70,242	-23,414	-23,414

4.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2021 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2021 0,5 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,4 milj. euroon vuonna 2022 ja 0,3 milj. euroon vuonna 2023. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista perittävien maksujen pienevän.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2020 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2021 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 5,0 milj. euroa vuosina 2022-2023. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,4 milj. euroa vuonna 2021. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 3,7 milj. euroa vuonna 2021, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotila- ja sähköbussivuokrista sekä muista palvelumaksuista.

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

Tuet ja avustukset

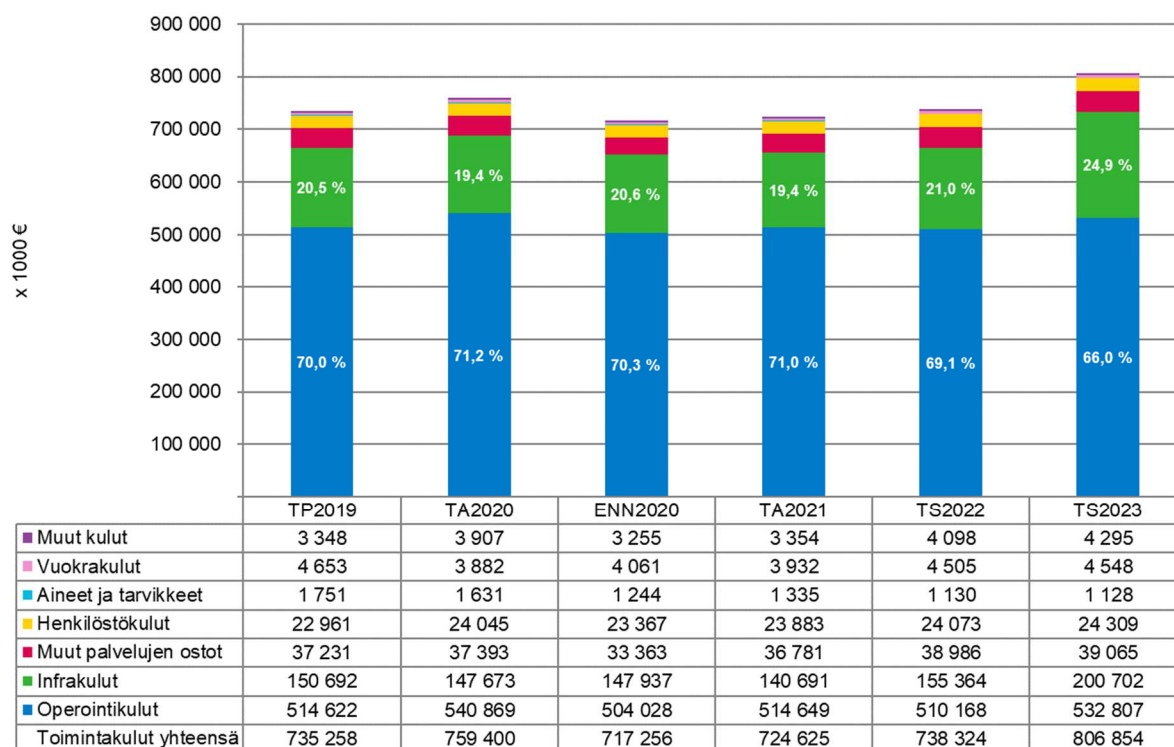
Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 8,8 milj. euroa vuonna 2021 ja 8,5 milj. euroa vuosina 2022–2023. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle kasvaa HSL:n toiminnan alkuvuosista reilulla 40 prosentilla, vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. Euroa.

Valtion tuissa ei ole huomioitu TTS-kaudella mahdollisesti saatavia koronatilannetta elvyttäviä tukia. HSL on esittänyt valtioneuvostolle, että valtion ylimääräistä tukea joukkoliikenteelle tarvitaan myös vuonna 2021. Esitystä tarkennetaan tilanteen kehittyessä.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 2,7 milj. euroa vuonna 2021 ja 0,6 milj. euroa vuosina 2022-2023. Muut tuet ja avustukset sisältävät arvioidun 0,5 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2021 ovat yhteensä 724,6 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2020 ennusteesta 7,4 milj. euroa (1,0 %). Vuonna 2022 toimintamenojen arvioidaan olevan 738,3 milj. euroa ja 806,9 milj. euroa vuonna 2023.



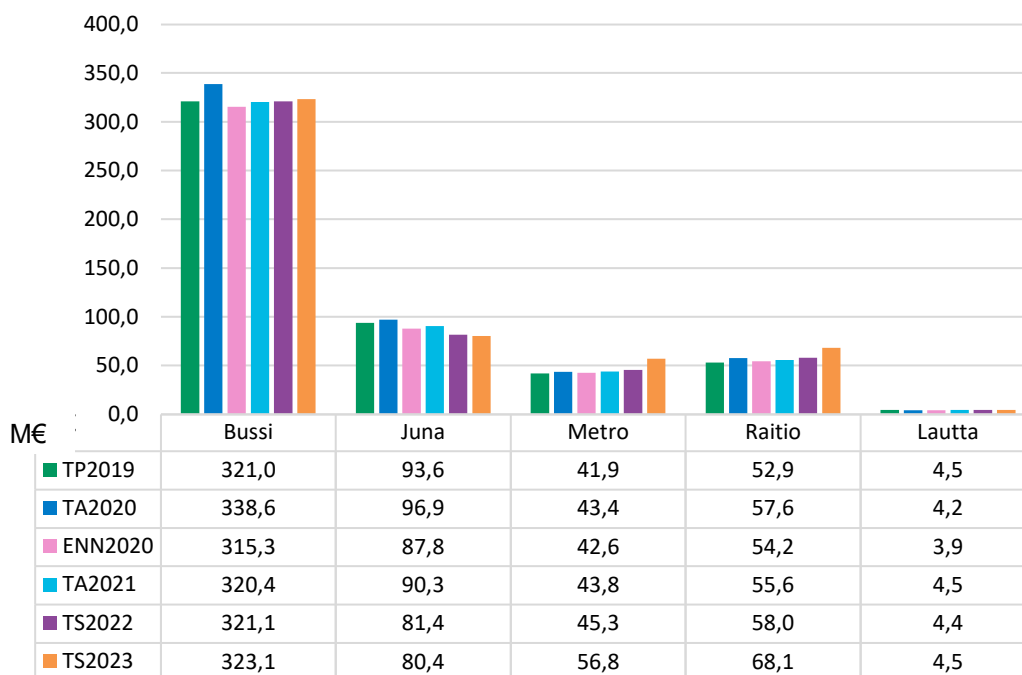
Kuva 7. Toimintamenot 2019-2023

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 692,1 milj. euroa vuonna 2021, 95,5 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2022 yhteensä 704,5 milj. euroa ja 772,6 milj. euroa vuonna 2023.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2021 yhteensä 514,6 milj. euroa, joka on 71,0 % HSL:n toimintamenoista.



Kuva 8. Operointikustannukset 2019-2023 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 320,4 milj. euroa vuonna 2021. Kustannustason nousuksi on arvioitu 2,3 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen ja 1,5 milj. euron varauksen tehostettuun siivoukseen. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,2 milj. euroa ja elokuusta 2021 alkaen Ojangan bussivarikon vuokratkustannuksia 0,4 milj. euroa. Vuonna 2022 kustannuksiksi arvioidaan 321,1 milj. euroa ja 323,1 milj. euroa vuonna 2023. Vuosien 2022 ja 2023 kustannukset sisältävät arvioidut Järvenpään sisäisen linjaston ja palveluliikenteen kustannukset. Molemmat vuodet vuoden 2021 hintatasossa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2021 sisältää varauksia Raide-Jokerin poikkeusjärjestelyn vuoksi (2,7 milj. euroa), muiden työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi (2,6 milj. euroa) ja muiden poikkeustilanteiden hoitamiseksi (1,2 milj. euroa).

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 43,8 milj. euroa vuonna 2021. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,2 %. Vuonna 2022 kustannuksiksi arvioidaan 45,3 milj. euroa ja 56,8 milj. euroa vuonna 2023. Ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa Sammalvuoren varikon ylläpitokustannukset loppusyksystä 2020 alkaen. Vuosina 2021-2023 kustannukset nousevat myös vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä. Vuonna 2023 varaudutaan metroverkon laajentamiseen Kivenlahteen.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2021 olevan 55,6 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,5 %. Kustannuksiksi arvioidaan 58,0 milj. euroa vuonna 2022

ja 68,1 milj. euroa vuonna 2023. Suunnittelukaudella 2011-2023 kustannukset nousevat uusien Articvaunujen siirtyessä vähitellen pois takuunalaisen hinnoittelusta. Vuonna 2023 varaudutaan Raide-Jokerin liikennöinnin aloittamiseen.

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

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2021 yhteensä 90,3 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2022 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 81,4 milj. euroa sekä 80,4 milj. euroa vuonna 2023.

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

Infrakustannukset

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

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

Vuonna 2021 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 140,7 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset ovat seuraavat:

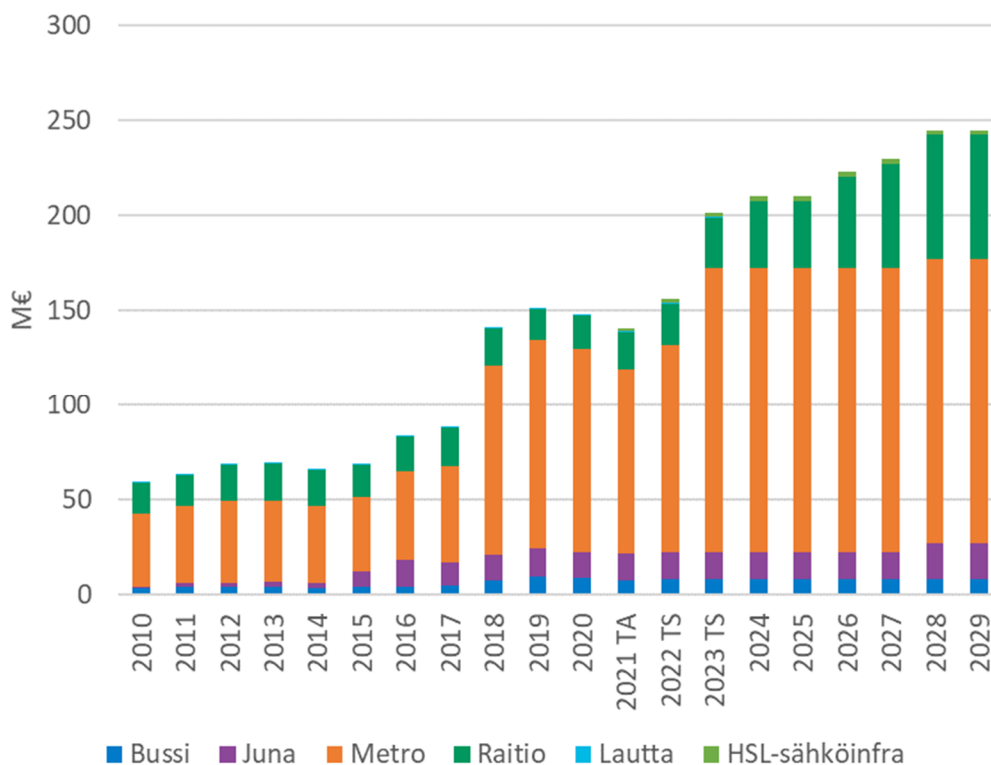
- Helsingiltä 76,1 milj. euroa
- Espoolta 50,2 milj. euroa
- Vantaalta 12,7 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfra 1,5 milj. euroa. Helsinkiin on suunniteltu sijoitettavan uutta latausinfra alkaen elokuusta 2021 kokonaiskustannuksiltaan 0,04 milj. euroa. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkimien kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jl-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä.

Infrakustannukset ovat vuonna 2021 7,2 milj. euroa (4,9 %) pienemmät kuin vuonna 2020, mikä johtuu pääasiassa Helsingin ja Espoon takautuvista tarkennuksista Länsimetron infran laskutukseen. Vuoden 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat takaisin vakiintuneelle tasolle. Vuonna 2023

infrakorvaukset kasvavat 41,0 milj. euroa Länsimetron laajentumisen ja 4,3 milj. euroa Raide-Jokerin käyttöönottoon myötä.

Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2021, kun vanhan infran pääoman viimeiset pääomaosuudet poistettiin vuonna 2019. Kauniaisilla, Sipooilla, Tuusulalla ja Siuntioilla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.



Kuva 9. Infrakustannukset 2010-2029 liikennemuodoittain. Vuodet 2024-2029 sisältävät Kruunusiltojen, Vantaan ja Vihdintien pikaraitioteiden ja Espoon kaupunkiradan ennakkotietojen perusteella lasketut vaikutukset.

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

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

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta

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

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

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,8 milj. euroa vuonna 2021. Muihin palvelujen ostoon käytetään 39,0 milj. euroa vuosina 2022-2023.

IT-kustannukset (18,9 milj. euroa vuonna 2021) 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.

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

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2021 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 6,0 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 1,8 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin sekä junakalustohankinnan valmisteluun. MAL-jatkotoihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin palveluihin käytetään 1,7 milj. euroa. Erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 1,0 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 1,5 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,1 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut. Varaukseen sisältyy myös koronatilannetta elvyttävien markkinointi- ja viestintätoimien toteuttaminen.

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

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 6,7 milj. euroa vuonna 2021. Tämä ryhmä sisältää mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 4: Muut palveluostot 2019-2023

x 1 000 €	TP2019	TA2020	ENN2020	TA2021	Ero TA2021/ENN2020		TS2022	TS2023
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	15 195	16 213	18 390	18 914	525	2,9 %	19 782	20 178
Lipunmyyntipalkkiot	6 340	1 560	797	1 100	303	38,0 %	1 000	1 000
Asiantuntijapalvelut	5 861	8 441	6 298	6 065	-233	-3,7 %	7 226	6 924
Laitteiden huoltopalvelut	2 122	2 251	2 553	2 738	185	7,2 %	2 749	2 764
Ilmoitukset ja markkinointi	2 825	3 869	1 441	3 061	1 620	112,4 %	3 349	3 349
Painatukset	1 055	683	507	697	190	37,4 %	467	427
Vartiointipalvelut	584	863	686	907	222	32,3 %	919	931
Muut palvelut	3 249	3 514	2 691	3 298	607	22,6 %	3 494	3 492
Muiden palveluiden ostot yhteensä	37 231	37 393	33 363	36 781	3 418	10,2 %	38 986	39 065

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 23,9 milj. euroa vuonna 2021, joka on 3,3 % toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 19,5 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,4 milj. euroa. Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 400 henkilön työpanokseen ja kunta-alan palkkojen yleiskorotuksiin 2020-2021. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2021 varattu 1,3 milj. euroa. Vuoden 2022 ja 2023 varaus on 1,1 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matkakorttien ja kertakorttipohjien hankinnat, kalustohankinnat ym. tarvikkehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2021 ovat 3,9 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 0,1 milj. euroa ja kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,3 milj. euroa. HSL:n vuokramenot kasvavat vuosilla 2022 ja 2023 kun Ojangan bussivarikon vuokrat budjetoidaan HSL:n kustannuksiin. Vuosien 2022-2023 vuokramenot ovat 4,5 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2021 ovat 3,4 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuonna 2021 noin 1,4 milj. euroa ja 1,8 milj. euroa vuosina 2022-2023. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, jotka ovat TTS-vuosina vähitellen kasvava erä, kun matkalipun myyntiä siirtyy HSL:n omiin myyntikanaviin, joiden maksuvälinekustannukset (mm. korttimaksamisen kustannus) näkyvät kasvavina menoina. Vuodelle 2022 muihin menoihin varataan yhteensä 4,0 milj. euroa ja vuodelle 2023 4,3 milj. euroa.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2021 61,3 milj. euroa alijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023 sisältää vuonna 2020 nostetun 50 milj. euron kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Vuodelle 2021 esitetyn uuden 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 kehittyy talousarvion mukaisena, uutta talousarviolainaa ei tarvittane nostaa lisää vuosina 2022-2023.

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 0,2 milj. euroa vuosina 2021-2023.

Jäsenkunnille maksettavat korkokustannukset

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

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien keväällä 2019 hyväksymien omistajaohjauksen tavoitteiden mukaan myös jäsenkuntien peruspääomaosuuksille tulee maksaa korkoa vuosina 2019-2021. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2021-2023 sisältää varauksen jäsenkunnille maksettaville koroille.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 61,4 milj. euroa alijäämäinen, joka ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 17,7 milj. euroa vuonna 2021.

Tilikauden 2021 alijäämäksi arvioidaan 79,1 milj. euroa.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 17,4 milj. euroa vuonna 2021, 15,1 milj. euroa vuonna 2022 ja 9,6 milj. euroa vuonna 2023.

Taulukko 5: Investoinnit 2019-2023

	TP2019	TA 2020	TA 2021	TS 2022	TS 2023
Investoinnit yht. €	11 126 849	22 104 000	17 381 000	15 091 000	9 568 000

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui kesäkuussa 2018. Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2021-2023 vielä noin 5,7 milj. euroa. Tunnistepohjaisen maksamisen kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 2,4 milj. euroa ja 4,4 milj. euroa on suunniteltu käytettävän lähimaksulaitteisiin.

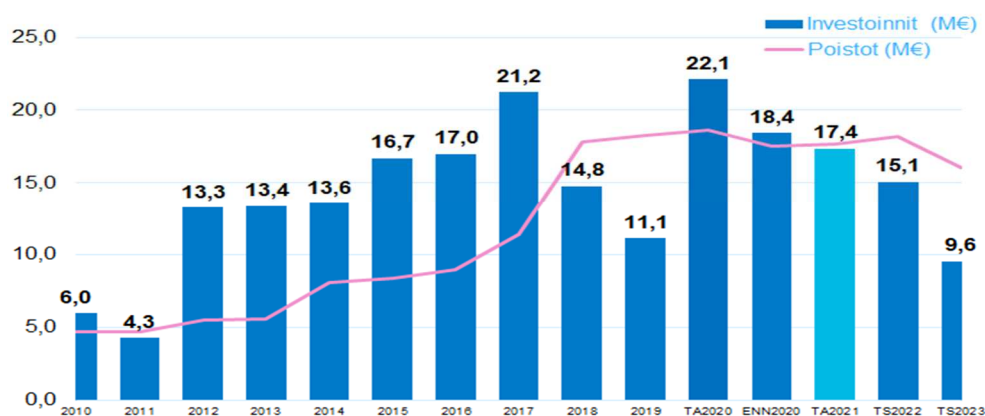
Reittiopasta uudistetaan yhteensä 2,0 milj. eurolla. HSL.fi –palvelun kehittämiseen on varattu 3,0 milj. euroa ja HSL-sovelluksen jatkokehittämiseen noin 4,5 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. Yrityspalveluiden digitalisointiin on varattu noin 0,9 milj. euroa, HSL-korttiin 1,1 milj. euroa ja OpenMaas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

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 14,4 milj. euroa, josta joukkoliikenteen suunnittelu- ja infojärjestelmiin sekä infolaitteisiin noin 6,4 milj. euroa, 1,1 milj. euroa kiinteistön ja toimitilojen kunnostamiseen, 1,7 milj. euroa kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvauksiin sekä HSL:n muihin järjestelmiin noin 5,2 milj. euroa.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 17,7 milj. euroa vuonna 2021, 18,2 milj. euroa vuonna 2022 ja 16,0 milj. euroa vuonna 2023. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen LIJ-järjestelmän kehittämiseen. Poistot sisältyvät kuntaosuuksien yleiskustannuksiin.

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



Kuva 10: Investointien ja poistojen kehitys 2010-2023

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2021–2023

x 1 000 €	TP	TA	ENN. 2)	ERO ENN2020/TA2020		TA	ERO TA2021/ENN2020		TS	ERO TS2022/TA2021		TS	ERO TS2023/TS2022	
	2019	2020	2020	€	%	2021	€	%	2022	€	%	2023	€	%
Toimintatuotot	748 235	754 990	674 598	-80 392	-10,6 %	663 370	-11 228	-1,7 %	785 105	121 735	18,4 %	851 540	66 435	8,5 %
Myyntituotot	383 881	391 759	253 908	-137 850	-35,2 %	255 586	1 678	0,7 %	299 825	44 239	17,3 %	339 648	39 823	13,3 %
Lipputulot yhteensä	383 080	391 255	253 582	-137 673	-35,2 %	255 082	1 500	0,6 %	299 425	44 343	17,4 %	339 348	39 923	13,3 %
Muut myyntituotot yhteensä	802	504	326	-178	-35,2 %	504	178	54,4 %	400	-104	-20,6 %	300	-100	-25,0 %
Korvaukset kunnilta	348 106	345 310	345 310	0,0 %	388 544	43 235	12,5 %	467 516	78 971	20,3 %	494 113	26 597	5,7 %	
Muut myyntitulot	1 203	840	1 010	170	20,3 %	305	-705	-69,8 %	305		0,0 %	305		0,0 %
Tuet ja avustukset	5 807	7 049	66 676	59 627	845,9 %	11 549	-55 127	-82,7 %	9 076	-2 473	-21,4 %	9 051	-25	-0,3 %
Vuokratuotot	2 547	3 189	2 426	-763	-23,9 %	2 607	181	7,5 %	2 667	60	2,3 %	2 707	40	1,5 %
Muut toimintatuotot	6 691	6 844	5 269	-1 575	-23,0 %	4 779	-489	-9,3 %	5 716	937	19,6 %	5 716		0,0 %
Toimintakulut	-735 258	-759 400	-717 256	42 144	-5,5 %	-724 625	-7 369	1,0 %	-738 324	-13 699	1,9 %	-806 854	-68 530	9,3 %
Henkilöstökulut	-22 961	-24 045	-23 367	678	-2,8 %	-23 883	-516	2,2 %	-24 073	-190	0,8 %	-24 309	-236	1,0 %
Palvelujen ostot	-702 545	-725 935	-685 328	40 606	-5,6 %	-692 121	-6 793	1,0 %	-704 518	-12 397	1,8 %	-772 575	-68 056	9,7 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-320 958	-338 633	-315 309	23 323	-6,9 %	-320 385	-5 076	1,6 %	-321 059	-674	0,2 %	-323 056	-1 997	0,6 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-93 591	-96 895	-87 806	9 089	-9,4 %	-90 347	-2 541	2,9 %	-81 428	8 919	-9,9 %	-80 368	1 060	-1,3 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-41 913	-43 383	-42 589	794	-1,8 %	-43 846	-1 257	3,0 %	-45 340	-1 494	3,4 %	-56 839	-11 499	25,4 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-52 911	-57 556	-54 154	3 401	-5,9 %	-55 570	-1 416	2,6 %	-57 977	-2 407	4,3 %	-68 071	-10 094	17,4 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-4 500	-4 150	-3 947	203	-4,9 %	-4 501	-554	14,0 %	-4 364	137	-3,0 %	-4 473	-109	2,5 %
IdeaLabin operointikustannukset	-749	-252	-223	29	-11,5 %		223	-100,0 %						
Liikenteen operointikust. yhteensä	-514 622	-540 869	-504 028	36 840	-6,8 %	-514 649	-10 621	2,1 %	-510 168	4 481	-0,9 %	-532 807	-22 640	4,4 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-9 147	-8 673	-7 761	912	-10,5 %	-7 156	605	-7,8 %	-8 243	-1 088	15,2 %	-8 370	-127	1,5 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-15 023	-13 552	-13 552	0,0 %	-14 225	-673	5,0 %	-14 034	190	-1,3 %	-13 862	173	-1,2 %	
Metroliikenteen infrapalvelut	-110 241	-107 497	-107 497	0,0 %	-97 482	10 015	-9,3 %	-109 652	-12 170	12,5 %	-150 034	-40 382	36,8 %	
Raitioliikenteen infrapalvelut	-15 880	-17 519	-17 519	0,0 %	-19 724	-2 205	12,6 %	-21 308	-1 583	8,0 %	-26 572	-5 265	24,7 %	
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-401	-432	-432	0,0 %	-652	-221	51,1 %	-566	86	-13,2 %	-303	264	-46,5 %	
Muut infrapalvelut			-1 176	-1 176		-1 453	-277	23,5 %	-1 561	-108	7,5 %	-1 561		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-150 692	-147 673	-147 937	-264	0,2 %	-140 691	7 245	-4,9 %	-155 364	-14 673	10,4 %	-200 702	-45 338	29,2 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-37 231	-37 393	-33 363	4 030	-10,8 %	-36 781	-3 418	10,2 %	-38 986	-2 205	6,0 %	-39 065	-79	0,2 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 751	-1 631	-1 244	387	-23,7 %	-1 335	-91	7,3 %	-1 130	205	-15,3 %	-1 128	2	-0,2 %
Vuokrakulut	-4 653	-3 882	-4 061	-179	4,6 %	-3 932	129	-3,2 %	-4 505	-573	14,6 %	-4 548	-43	1,0 %
Muut kulut	-3 348	-3 907	-3 255	652	-16,7 %	-3 354	-98	3,0 %	-4 098	-744	22,2 %	-4 295	-197	4,8 %
Toimintakate	12 977	-4 410	-42 657	-38 248	867,3 %	-61 255	-18 597	43,6 %	46 781	108 036	-176,4 %	44 686	-2 095	-4,5 %
Rahoitustuotot ja -kulut	522	-220	46	266	-120,7 %	-160	-206	-451,0 %	-200	-40	25,0 %	-240	-40	20,0 %
Vuosikate	13 500	-4 630	-42 612	-37 982	820,3 %	-61 415	-18 803	44,1 %	46 581	107 996	-175,8 %	44 446	-2 135	-4,6 %
Poistot	-18 258	-18 619	-17 525	1 094	-5,9 %	-17 690	-165	0,9 %	-18 167	-477	2,7 %	-16 032	2 135	-11,8 %
Tiilikauden yli-/alijäämä	-4 758	-23 249	-60 137	-36 888	158,7 %	-79 105	-18 968	31,5 %	28 414	107 519	-135,9 %	28 414		0,0 %
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	101,8 %	99,4 %	102,0 %			91,5 %			106,3 %			105,5 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	400 129	409 680	402 388			274 826			317 589			357 427		
- ilman kuntaosuuksia, %	54,4 %	53,9 %	54,7 %			37,9 %			43,0 %			44,3 %		
Toimintakate, %	1,7 %	-0,6 %	1,9 %			-9,2 %			6,0 %			5,2 %		
Vuosikate, %	1,8 %	-0,6 %	1,9 %			-9,3 %			5,9 %			5,2 %		
Vuosikate / Poistot, %	73,9 %	-24,9 %	78,4 %			-347,2 %			256,4 %			277,2 %		

2) Ennuste 2020: Osavuosikatsaus 2/2020

LIITE 2:**Rahoituslaskelma 2021-2023**

1 000 €	TP2019	TA2020	ENN2020	TA2021	TS2022	TS2023
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	13 500	-4 630	-42 612	-61 415	46 581	44 446
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-11 127	-22 104	-18 436	-17 381	-15 091	-9 568
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	2 373	-26 734	-61 048	-78 796	31 490	34 878
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys			50 000	50 000		
Pitkäaikaisten lainojen vähennys				-5 000	-5 000	-5 000
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-3 722	5 000	5 000			
Rahavarojen muutos	-1 350	-21 734	-6 048	-33 796	26 490	29 878
Rahavarat 31.12	80 261	58 527	74 213	40 417	66 907	96 785
Rahavarat 1.1	81 610	80 261	80 261	74 213	40 417	66 907
Investointien tulorahoitus %	121,3 %	-20,9 %	-231,1 %	-353,3 %	308,7 %	464,5 %
Kassan riittävyys, pv	39,8	28,1	37,3	20,4	33,1	43,8

LIITE 3:**Investointihankkeet TTS-kaudella 2021-2023**

Investointihankkeet x 1 000 €	TA2021	TS2022	TS2023	TTS-Kausi yhteensä	Kuvaus
LIJ Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	2 970	1 611	1 111	5 692	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 500	1 500	1 500	4 500	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys
Lähimaksulaitteet	1 200	3 200		4 400	Varaus lähimaksuominaisuuden ja QR-koodilukijan hankintoihin. QR-koodilukija lisätään mobiililipun validointia varten.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980	1 500	500	2 980	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100	1 100	400	2 600	Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
Sähköiset näytöt – TFT	760	740	1 030	2 530	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	833	833	700	2 366	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ) kanssa.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650	650	650	1 950	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	1 743			1 743	Kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvausten maksupostit
OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta	435	450	465	1 350	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-operaattoreille.
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu	450	450	450	1 350	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Toimitilojen remontointi	550		550	1 100	Toimitilojen/kiinteistön remontointivaraus.
HSL kortti	460	310	280	1 050	Matkakortin nettilatauspalvelun kehittäminen.
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	410	260	260	930	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMa-pUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatorajapintojen kehittäminen.
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	342	300	250	892	Yritysportaali, jonka kautta voidaan hallita yritysmatkalippujen edunsaajia, ostoja sekä laskutusta
Robotiikan hyödyntäminen HSL:n prosesseissa	30	300	300	630	Tutkitaan robotiikan hyödyntämisen mahdollisuuksia HSL:n prosesseissa.
Sopimusseuranta (SoSe)	260	130	130	520	Juna-, bussi- ja mahdollisesti muidenkin sopimusten seurantaan tarvittavat järjestelmät.
Matkustajalaskentalaitteet	400	100		500	Varautuminen uusien runkolinjojen laitehankintaan. Uudet runkolinjat 10 bussia/linja.
Muut hankkeet	2 308	1 657	992	4 957	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvo TTS-kaudella alle 0,5 M€
Investointihankkeet yhteensä	17 381	15 091	9 568	42 040	

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

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

Muutokset vuonna 2021

Metroliikenne

Metroliiikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi käyttöönotettuja sopeutustoimia, joiden periaatteista HSL:n hallitus on päättänyt 29.4.2020 / §81.

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

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

Aiemmin vuodelle 2021 suunniteltuja lisäyksiä, joita ei toteuteta:

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

Kustannusvaikutukset:

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

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

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

Kesäliikenteessä ajetaan kesästä 2021 alkaen lisäksi harvennetuilla vuoroväleillä ratatöiden vuoksi.

Liikennettä on harvennettava Keravan uuden asetinlaitteen käyttöönottoon liittyvien töiden takia, joista aiheutuu kaupunkiradan junille työn aikana yksiraiteisuutta Korson ja Keravan välillä.

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

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

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä jatketaan vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi käyttöönotettuja sopeutustoimia, joiden periaatteista HSL:n hallitus on päättänyt 29.4.2020 / §81.

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

Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto

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

Kustannusmuutokset:

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

Atlantinkadun raitiotien valmistuminen

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

Kustannusmuutokset:

Linjalla 9 +175 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

Linjan 6T lakkauttaminen

Linja 6T lakkautetaan Atlantinkadun raitiotien liikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:

-345 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla.

Poikkeusreitit

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

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Bussiliikenne

Sopeuttamistoimet koronaepidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi

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

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

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

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

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

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

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

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

Varaudutaan tehostetun siivouksen aiheuttamiin kustannuksiin ja tutkitaan myös muita toimenpiteitä tartuntariskin minimoimiseksi.

Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun tällä hetkellä tiedossa olevaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

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 2021:

Helsingin sisäisen liikenne: +731 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +1 600 000 €

Seutu, Espoon suunta: +107 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +296 000 €

Yhteensä: +2 734 000 €

Itäkeskuksen terminaalin rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

Helsingin sisäinen liikenne + 896 000€ vuonna 2021, + 1 120 000€ vuositasolla

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

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen terminaalin ja vesieritystyömaan rakentamisen aiheuttamat viivästykset

Varaudutaan bussiliikenteen viivästyksiin terminaalialueella rakentamisen aiheuttamista järjestelyistä johtuen.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 200 000 € vuositasolla

Metron siltatyömaiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

- 175 000 € metron liikennöintikorvaukset

+ 770 000€ korvaava bussiliikenne idän suuntaan

LIITE 4: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

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

Raitioliikenne: +25 000 €

Metroliikenne: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Helsingin sisäiset linjat

Linja 69

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

+ 38 000 € vuonna 2021 ja 84 000 € vuositasolla

Linjat 90 ja 96

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

- 75 000€ vuositasolla

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

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

- 2 ap/arki

- 190 000€ vuositasolla

Linjat 603, 701 ja 702

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

- 150 000 € vuonna 2021 ja 390 000 € vuositasolla

Linjat 811 ja 812

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

- 2 ap /arki 3/2021 alkaen

LIITE 4:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021**

- 200 000€ vuositasolla

Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma ja Haagan linjastosuunnitelma

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

Kokonaisuutena muutos on kustannusneutraali jakautuen linjaryhmittäin seuraavasti:

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki / la / su

+230 000 € vuonna 2021 ja +580 000 € vuositasolla

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-150 000€ vuonna 2021 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara-Kauniainen-Espoon keskus-Tuomarila

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

Kustannusmuutokset:

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

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

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

**LIITE 4:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2021**

Muutos on kustannusneutraali.

Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kirkkonummen sisäiset linjat ja Kirkkonummen suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Sipoon sisäiset linjat ja Sipoon suunnan seutuliikenne

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

Jatketaan linjat 993 ja 995 Taasjärvelle koulumatkayhteyksien takia.

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

Kustannusmuutokset:

1 ap / arki ja lauantai

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

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Muutokset vuonna 2022

Metroliikenne

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

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

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

Aiemmin vuodelle 2022 suunniteltuja lisäyksiä, joita ei toteuteta:

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

Kustannusvaikutus:

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

Järvenpään kaupungista on tulossa HSL:n jäsenkunta 1.1.2022 alkaen. Päätökseen sisältyy ehto, että HSL:n perussopimukseen liitytään, mikäli jäsenyys tuo merkittävän parannuksen Järvenpään ja Helsingin välisen junaliikenteen tarjontaan. HSL:n tavoitteena on, että ruuhka-aikojen ulkopuolella päiväliiikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 Helsingin ja Järvenpään välisen junaliikenteen vuoroväliä tihennetään siten, että junilla olisi syysliikenteen alusta 2022 alkaen noin 15 minuutin vuorovälit nykyisen 30 minuutin 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:

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

Raitioliikenne

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

Ilmalan raitiotie ja Jätkäsaaren linjaston täydentyminen

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

Kustannusmuutokset:

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

LIITE 5:**Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022****Jätkäsaaren linjaston täydentyminen linja 8**

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

Kustannusmuutokset:

+ 255 000 € vuonna 2022 ja + 590 000 € vuosittain

Linjojen 2 ja 7 muutokset

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

Kustannusmuutokset:

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

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Bussiliikenne**Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen****Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt**

Varaudutaan viivästyksiin ja 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 2022:

Helsingin sisäisen liikenne: +760 000 €

Seutu, poikittaisliikenne: +1 950 000 €

Seutu, Espoon suunta: +70 000 €

Seutu, Vantaan suunta: +280 000 €

Yhteensä: +3 060 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

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

**LIITE 5:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022**

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

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

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

Itäkeskuksen terminaalien rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

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

Laajasalon Koirasaarentien katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:
+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:
+ 700 000 € vuonna 2022

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

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

LIITE 5: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2022

Helsingin sisäiset linjat

Linja 75 Rautatientori – Jakomäki – Puistolan asema

Linja 77 Rautatientori – Tattariharju – Jakomäki

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

+ 63 000 € vuonna 2022 ja 138 000 € vuositasolla

Linja 79 Herttoniemi – Puistola

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

+ 21 000 € vuonna 2021 ja 55 000 € vuositasolla

Kruunuvuorenrannan alueen kasvu

Varaudutaan lisäämään bussiliikenteen tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki

+ 300 000 € vuonna 2022

Espoon sisäiset linjat ja Espoon suunnan seutuliikenne

Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

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

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelman käyttöönotto

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

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

Kustannukset jakautuvat linjaryhmittäin seuraavasti:

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

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

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

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

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

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

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

Aviapolis-alueen rakentuminen

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

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

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Sipoon sisäiset linjat ja Sipoon suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kirkkonummen sisäiset linjat ja Kirkkonummen suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia

LIITE 6: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023

Muutokset vuonna 2023

Metroliikenne

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

Metron jatke Kivenlahteen

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

Kustannusmuutokset:
+ 2 500 000 € vuonna 2023

Lähijunaliikenne

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

Raitioliikenne

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

Melkinlaiturin kääntöpaikan käyttöönotto

Varaudutaan linjan 7 jatkeeseen Jätkäsaarella osuudella Länsiterminaali – Melkinlaituri.

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

Hernesaaren raitiotien 2. vaiheen käyttöönotto

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

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

Varautuminen Raide-Jokerin käyttöönottoon

Varaudutaan Raide-Jokerin käyttöönottoon liittyviin toimenpiteisiin.

Kustannusmuutokset: tarkentuu suunnittelun edetessä.

Lauttaliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

**LIITE 6:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023****Bussiliikenne****Hankkeiden ja työmaiden aiheuttamat kustannukset sekä lisäliikenteen järjestäminen****Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt**

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun tällä hetkellä tiedossa olevaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtainen kustannus runkolinjalle 550 palvelutason säilyttämiseksi. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin suunnilleen samalla vuorovälillä kuin ennen rakentamisen aloittamista. Vuoden 2023 poikkeusreitit Maaherrantiellä ja Otaniemessä saattavat vaikuttaa runkolinjan kysyntään, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2023:

Seutu, poikittaisliikenne: +780 000 €

Yhteensä: +780 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / arki, la ja su

Espoon sisäinen +540 000 €

Seutu, poikittaisliikenne +290 000 €

Itäkeskuksen terminaalien rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

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

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€

Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

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

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

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuonna 2023

Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 800 000 € vuonna 2023

Linnanrakentajankadun katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan bussiliikenteen viivästyksiin Linnanrakentajankadun työmaiden aiheuttamien järjestelyjen vuoksi.

Työmaan bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 800 000 € vuonna 2023

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

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

Raitioliikenne: +25 000 €

Metrolinjat: +70 000 €

Junaliikenne: +20 000 €

Helsingin sisäiset linjat**Kruunuvuorenrannan alueen kasvu**

Varaudutaan lisäämään bussiliikenteen tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki

+ 300 000 € vuonna 2023

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

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

Vantaan sisäiset linjat ja Vantaan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Keravan sisäiset linjat ja Keravan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Sipoon sisäiset linjat ja Sipoon suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kirkkonummen sisäiset linjat ja Kirkkonummen suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Siuntion sisäiset linjat ja Siuntion suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Tuusulan sisäiset linjat ja Tuusulan suunnan seutuliikenne

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kuntaosuudet 2021 punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2021)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	288,434	104,480	2,125	86,839	9,913	10,483	4,350	6,201	0,854	513,678
Ympäristöbonus	1,092	0,498	0,007	0,349	0,019	0,006	0,002	0,027	0,000	2,000
Yhteensä	289,525	104,978	2,132	87,188	9,931	10,490	4,352	6,227	0,854	515,678
%-jakautuma	56,1 %	20,4 %	0,4 %	16,9 %	1,9 %	2,0 %	0,8 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,762	-1,916	-0,048	-1,675	-0,182	-0,300	-0,095	-0,116	-0,020	-11,114
Henkilöstökulut	14,712	4,116	0,102	3,517	0,378	0,606	0,184	0,228	0,041	23,883
Palvelujen ostot	23,665	6,324	0,156	4,950	0,502	0,718	0,178	0,235	0,052	36,781
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,812	0,217	0,005	0,170	0,017	0,025	0,006	0,008	0,002	1,262
Muut toimintakulut	3,703	1,053	0,026	0,926	0,101	0,167	0,053	0,065	0,011	6,106
Rahoitustuotot ja -kulut	0,104	0,027	0,001	0,021	0,002	0,003	0,001	0,001	0,000	0,160
Poistot	10,888	3,278	0,075	2,509	0,204	0,389	0,084	0,102	0,027	17,557
Yhteensä	47,123	13,099	0,318	10,416	1,021	1,608	0,412	0,524	0,113	74,635
%-jakautuma	63,1 %	17,6 %	0,4 %	14,0 %	1,4 %	2,2 %	0,6 %	0,7 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	76,075	46,579	0,334	14,432	0,905	1,668	0,306	0,350	0,092	140,741
%-jakautuma	54,1 %	33,1 %	0,2 %	10,3 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	412,723	164,656	2,785	112,036	11,858	13,766	5,071	7,101	1,059	731,054
%-jakautuma	56,5 %	22,5 %	0,4 %	15,3 %	1,6 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	151,231	45,580	1,164	41,469	5,907	4,930	1,743	2,683	0,374	255,082
%-jakautuma	59,3 %	17,9 %	0,5 %	16,3 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	261,492	119,077	1,620	70,567	5,951	8,835	3,328	4,418	0,685	475,973
%-jakautuma	54,9 %	25,0 %	0,3 %	14,8 %	1,3 %	1,9 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	8,165	0,522	0,129	0,204	0,911	0,135	0,294	0,826	0,094	11,279
%-jakautuma	72,4 %	4,6 %	1,1 %	1,8 %	8,1 %	1,2 %	2,6 %	7,3 %	0,8 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	253,327	118,555	1,491	70,363	5,040	8,700	3,033	3,592	0,591	464,693
%-jakautuma	54,5 %	25,5 %	0,3 %	15,1 %	1,1 %	1,9 %	0,7 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	61,4 %	72,0 %	53,5 %	62,8 %	42,5 %	63,2 %	59,8 %	50,6 %	55,8 %	63,6 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	373,369
Erotus	54,161	19,774	0,565	20,155	3,235	2,536	0,430	1,468	0,280	102,604

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TA	8,165	0,522	0,129	0,204	0,911	0,135	0,294	0,826	0,094	11,279
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	28,059

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TA	253,327	118,555	1,491	70,363	5,040	8,700	3,033	3,592	0,591	464,693
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	345,310
Erotus	61,086	25,318	0,645	23,678	3,720	2,863	0,337	1,494	0,241	119,383

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TA	257,397	117,263	1,559	69,103	5,721	8,587	3,195	4,176	0,647	467,648
Subventio% kunnittain	62,4 %	71,2 %	56,0 %	61,7 %	48,2 %	62,4 %	63,0 %	58,8 %	61,1 %	64,0 %

Laskutettavat kuntaosuudet

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Laskutettava kuntaosuus	214,400	102,561	1,100	55,995	1,716	7,000	2,696	2,728	0,350	388,544
Laskutettava %-subventiosta	51,9 %	62,3 %	39,5 %	50,0 %	14,5 %	50,9 %	53,2 %	38,4 %	33,1 %	53,1 %
% muutokset vrt. 2020 laskutus	11,5 %	10,0 %	30,0 %	19,9 %	30,0 %	19,9 %	0,0 %	30,0 %	0,0 %	12,5 %
Kertyvän alijäämän osuus	42,999	14,701	0,459	13,108	4,005	1,587	0,498	1,449	0,297	79,105
Alijäämä %-subventiosta	10,4 %	8,9 %	16,5 %	11,7 %	33,8 %	11,5 %	9,8 %	20,4 %	28,0 %	10,8 %

Kuntaosuudet 2022

A. Kustannukset kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Operointikustannukset											
Ilman ymp.bonusta	286,385	100,218	1,941	83,004	9,141	9,715	4,292	5,639	0,724	8,663	509,721
Ympäristöbonus	1,100	0,487	0,007	0,353	0,018	0,006	0,002	0,026	0,000	0,000	2,000
Yhteensä	287,485	100,705	1,948	83,356	9,159	9,721	4,294	5,665	0,725	8,663	511,721
%-jakautuma	56,2 %	19,7 %	0,4 %	16,3 %	1,8 %	1,9 %	0,8 %	1,1 %	0,1 %	1,7 %	100,0 %
Muut kustannukset											
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,617	-1,650	-0,042	-1,535	-0,170	-0,288	-0,098	-0,117	-0,019	-0,086	-9,621
Henkilöstökulut	14,858	4,152	0,103	3,549	0,376	0,593	0,179	0,222	0,040	0,217	24,290
Palvelujen ostot	24,695	6,594	0,163	5,156	0,521	0,740	0,182	0,241	0,053	0,302	38,648
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,712	0,190	0,005	0,149	0,015	0,022	0,005	0,007	0,002	0,009	1,117
Muut toimintakulut	4,202	1,194	0,030	1,050	0,113	0,183	0,058	0,071	0,012	0,062	6,975
Rahoitustuotot ja -kulut	0,130	0,034	0,001	0,026	0,003	0,004	0,001	0,001	0,000	0,002	0,202
Poistot	11,190	3,358	0,077	2,570	0,210	0,397	0,086	0,105	0,028	0,133	18,153
Yhteensä	50,171	13,873	0,337	10,965	1,068	1,651	0,413	0,530	0,117	0,639	79,764
%-jakautuma	62,9 %	17,4 %	0,4 %	13,7 %	1,3 %	2,1 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,8 %	100,0 %
Infrakustannukset											
Yhteensä	84,164	52,003	0,375	14,482	0,932	1,936	0,325	0,366	0,106	0,676	155,364
%-jakautuma	54,2 %	33,5 %	0,2 %	9,3 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä											
Yhteensä	421,820	166,580	2,660	108,804	11,160	13,308	5,032	6,560	0,948	9,978	746,850
%-jakautuma	56,5 %	22,3 %	0,4 %	14,6 %	1,5 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	1,3 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
Yhteensä	174,497	52,591	1,344	47,848	6,815	5,689	2,011	3,096	0,432	5,100	299,423
%-jakautuma	58,3 %	17,6 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	1,7 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
Yhteensä	247,323	113,989	1,317	60,956	4,344	7,619	3,020	3,465	0,516	4,878	447,427
%-jakautuma	55,3 %	25,5 %	0,3 %	13,6 %	1,0 %	1,7 %	0,7 %	0,8 %	0,1 %	1,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-10,263	-6,193	-0,085	-5,630	-0,654	-0,642	-0,005	0,101	-0,043	0,000	-23,414
Lainanlyhennykset	-2,381	-1,055	-0,036	-0,851	-0,134	-0,144	-0,077	-0,141	-0,022	-0,159	-5,000
Suurten kaupunkiseut. tuki	3,965	1,757	0,059	1,417	0,223	0,240	0,128	0,234	0,037	0,265	8,325
Koronatilanteesta johtuva tuki	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	-8,679	-5,491	-0,062	-5,064	-0,565	-0,546	0,046	0,194	-0,028	0,106	-20,089
%-jakautuma	43,2 %	27,3 %	0,3 %	25,2 %	2,8 %	2,7 %	-0,2 %	-1,0 %	0,1 %	-0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
Yhteensä	256,002	119,480	1,379	66,020	4,909	8,165	2,974	3,271	0,545	4,772	467,516
%-jakautuma	54,8 %	25,6 %	0,3 %	14,1 %	1,1 %	1,7 %	0,6 %	0,7 %	0,1 %	1,0 %	100,0 %
Subventio% kunnittain											
- Yhteensä	60,7 %	71,7 %	51,8 %	60,7 %	44,0 %	61,4 %	59,1 %	49,9 %	57,4 %	47,8 %	62,6 %
Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	247,323	113,990	1,316	60,956	4,344	7,619	3,021	3,465	0,515	4,878	447,427
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	0,405	373,774
Erotus	39,991	14,688	0,261	10,544	1,628	1,320	0,124	0,514	0,110	4,473	73,653
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	-8,679	-5,491	-0,062	-5,064	-0,565	-0,546	0,046	0,194	-0,028	0,106	-20,089
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	0,055	28,113
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	256,002	119,480	1,379	66,020	4,909	8,165	2,974	3,271	0,545	4,772	467,516
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	0,350	345,661
Erotus	63,761	26,243	0,533	19,335	3,589	2,327	0,278	1,172	0,194	4,422	121,855
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2022 TS	245,739	113,287	1,294	60,390	4,255	7,523	2,969	3,372	0,501	4,772	444,102
Subventio% kunnittain	58,3 %	68,0 %	48,6 %	55,5 %	38,1 %	56,5 %	59,0 %	51,4 %	52,9 %	47,8 %	59,5 %

Kuntaosuudet 2023

A. Kustannukset kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Operointikustannukset											
Ilman ymp.bonusta	300,542	105,516	2,025	85,249	9,181	10,104	4,345	5,830	0,888	8,679	532,359
Ympäristöbonus	1,115	0,462	0,007	0,360	0,018	0,006	0,002	0,027	0,001	0,000	2,000
Yhteensä	301,657	105,979	2,033	85,609	9,199	10,110	4,347	5,857	0,889	8,679	534,359
%-jakautuma	56,5 %	19,8 %	0,4 %	16,0 %	1,7 %	1,9 %	0,8 %	1,1 %	0,2 %	1,6 %	100,0 %
Muut kustannukset											
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,492	-1,707	-0,041	-1,518	-0,168	-0,290	-0,098	-0,117	-0,019	-0,086	-9,536
Henkilöstökulut	14,798	4,433	0,104	3,551	0,376	0,605	0,180	0,222	0,041	0,217	24,526
Palvelujen ostot	24,370	7,066	0,162	5,092	0,514	0,750	0,180	0,238	0,054	0,302	38,728
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,700	0,203	0,005	0,147	0,015	0,022	0,005	0,007	0,002	0,009	1,114
Muut toimintakulut	4,298	1,301	0,031	1,075	0,115	0,190	0,059	0,072	0,013	0,062	7,215
Rahoitustuotot ja -kulut	0,154	0,044	0,001	0,031	0,003	0,004	0,001	0,001	0,000	0,002	0,242
Poistot	9,766	3,032	0,068	2,285	0,181	0,360	0,077	0,093	0,025	0,133	16,020
Yhteensä	48,593	14,371	0,329	10,661	1,037	1,641	0,405	0,517	0,116	0,639	78,310
%-jakautuma	62,1 %	18,4 %	0,4 %	13,6 %	1,3 %	2,1 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	0,8 %	100,0 %
Infrakustannukset											
Yhteensä	88,882	90,519	0,516	15,103	0,984	3,091	0,346	0,390	0,177	0,694	200,702
%-jakautuma	44,3 %	45,1 %	0,3 %	7,5 %	0,5 %	1,5 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä											
Yhteensä	439,132	210,870	2,878	111,373	11,220	14,842	5,098	6,764	1,182	10,012	813,371
%-jakautuma	54,0 %	25,9 %	0,4 %	13,7 %	1,4 %	1,8 %	0,6 %	0,8 %	0,1 %	1,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Yhteensä	197,764	59,604	1,523	54,228	7,724	6,448	2,280	3,508	0,489	5,780	339,348
%-jakautuma	58,3 %	17,6 %	0,4 %	16,0 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	1,7 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Yhteensä	241,368	151,266	1,355	57,145	3,496	8,394	2,819	3,255	0,692	4,232	474,023
%-jakautuma	50,9 %	31,9 %	0,3 %	12,1 %	0,7 %	1,8 %	0,6 %	0,7 %	0,1 %	0,9 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	-10,263	-6,193	-0,085	-5,630	-0,654	-0,642	-0,005	0,101	-0,043	0,000	-23,414
Lainanlyhennykset	-2,381	-1,055	-0,036	-0,851	-0,134	-0,144	-0,077	-0,141	-0,022	-0,159	-5,000
Suurten kaupunkiseut. tuki	3,965	1,757	0,059	1,417	0,223	0,240	0,128	0,234	0,037	0,265	8,325
Koronatilanteesta johtuva tuki	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	-8,679	-5,491	-0,062	-5,064	-0,565	-0,546	0,046	0,194	-0,028	0,106	-20,089
%-jakautuma	43,2 %	27,3 %	0,3 %	25,2 %	2,8 %	2,7 %	-0,2 %	-1,0 %	0,1 %	-0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
Yhteensä	250,047	156,756	1,417	62,209	4,061	8,941	2,772	3,061	0,721	4,126	494,112
%-jakautuma	50,6 %	31,7 %	0,3 %	12,6 %	0,8 %	1,8 %	0,6 %	0,6 %	0,1 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain											
- Yhteensä	56,9 %	74,3 %	49,2 %	55,9 %	36,2 %	60,2 %	54,4 %	45,3 %	61,0 %	41,2 %	60,7 %
Vertailu kuntaosuudet 2020 ennuste ja 2020 TA, ennen vähennyksiä											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	241,372	151,264	1,354	57,145	3,496	8,394	2,818	3,256	0,693	4,232	474,024
2020 TA	207,332	99,302	1,055	50,412	2,716	6,299	2,897	2,951	0,405	0,405	373,774
Erotus	34,040	51,962	0,299	6,733	0,780	2,095	-0,079	0,305	0,288	3,827	100,250
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 ennuste ja 2020 TA											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	-8,679	-5,491	-0,062	-5,064	-0,565	-0,546	0,046	0,194	-0,028	0,106	-20,089
2020 TA	15,091	6,065	0,209	3,727	1,396	0,461	0,201	0,853	0,055	0,055	28,113
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	250,047	156,756	1,417	62,209	4,061	8,941	2,772	3,061	0,721	4,126	494,112
2020 TA	192,241	93,237	0,846	46,685	1,320	5,838	2,696	2,098	0,350	0,350	345,661
Erotus	57,806	63,519	0,571	15,524	2,741	3,103	0,077	0,963	0,371	3,776	148,451
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää											
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Järvenpää	Yhteensä
2023 TS	239,784	150,564	1,332	56,579	3,407	8,298	2,768	3,162	0,677	4,126	470,698
Subventio% kunnittain	54,6 %	71,4 %	46,3 %	50,8 %	30,4 %	55,9 %	54,3 %	46,8 %	57,3 %	41,2 %	57,9 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

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

Junaliikenne

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

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

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

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometriä perusteella.

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

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

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

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

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

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

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

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

Suorite seuranta 2010-2023

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ENN	2021 TA**	2022 TS**	2023 TS**
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,4	731,1	746,8	813,4
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437,0	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	504,4	515,7	511,7	534,4
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	147,9	140,7	155,4	200,7
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45,0	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	72,0	74,6	79,8	78,3
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	272	258	298	337
Linjakilometrit (milj.)	105	106	107	107	111	114	114	116	113	118	112	113	113	114
Paikkakilometrit (milj.) *	9 530	9 818	9 737	10 014	10 710	11 332	11 619	14 309	15 688	15 429	15 572	15 654	15 644	16 224
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 048	8 063	8 080	8 267
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,32 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,12 €	2,29 €	1,99 €	1,82 €
Operointikustannukset € / linja-km	3,65 €	3,83 €	4,08 €	4,20 €	4,19 €	4,12 €	4,17 €	4,32 €	4,41 €	4,36 €	4,51 €	4,57 €	4,52 €	4,68 €
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 €
Operointikustannukset € / istuin-km	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	56 %	64 %	60 %	58 %

**TTS-kausien suoritteet epävarmoja.
Kuntasubventio 2021-2023 esitetty taulukossa
TTS:ssä
esitettyjen todellisten kustannusten mukaisena.

*Suunnitteluohje muutos vuonna 2017

Lyhenne tai muu termi	Selite
ASTY	HSL:n joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimus.
BEST	Benchmarking European Service of public Transport. BEST:ssä tutkitaan yhtenäisellä menetelmällä Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Tutkimukseen sisältyvät kaupungit: Bergen, Geneve, Kööpenhamina, Oslo, Tukholma ja Helsinki.
DW	Data Warehouse, tietovarasto.
ENN2020	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2020 = Vuoden 2020 ennuste (osavuosikatsaus 2/2020, joka on laadittu elokuun tiedoilla).
IdeaLab	Liikkumispalveluiden ohjelma, jossa syntyviä ideoita HSL pilotoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa.
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.
TA2021	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2021 = vuoden 2021 talousarvio.
TS2022	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2022 = vuoden 2022 taloussuunnitelma.
TP2019	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2019 = vuoden 2019 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle toimintavuodelle.
VAKAVA-projekti	Lähijunakaluston ja varikoiden hankinnan valmisteluprojekti.