

# TILINPÄÄTÖS 2020

HSLH 30.3.2021

Yhtymäkokous 25.5.2021

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)

Lisätietoja: Antti-Pekka Röntynen, vs. osastonjohtaja, Hallinto ja strategiapalvelut  
Maarit Hauskamaa, taluspäällikkö

Copyright: Graafit ja muut kuvat: HSL

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1</b>	<b>TOIMINTAKERTOMUS</b> .....	<b>3</b>
1.1	Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa .....	3
1.1.1	<i>Toimitusjohtajan katsaus</i> .....	3
1.1.2	<i>Hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset</i> .....	5
1.1.3	<i>Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys</i> .....	7
1.1.4	<i>Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa</i> .....	9
1.1.5	<i>Henkilöstö</i> .....	10
1.1.6	<i>Ympäristötekijät</i> .....	12
1.1.7	<i>Muut ei-taloudelliset asiat</i> .....	13
1.1.8	<i>Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä</i> .....	13
1.1.9	<i>Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista</i> .....	14
1.2	Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä .....	17
1.3	Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus.....	20
1.3.1	<i>Tilikauden tuloksen muodostuminen</i> .....	20
1.3.2	<i>Toiminnan rahoitus</i> .....	21
1.4	Rahoitusasema ja sen muutokset.....	22
1.5	Kokonaistulot ja –menot .....	23
1.6	Tilikauden tuloksen käsittely .....	24
<b>2</b>	<b>TALOUSARVION TOTEUTUMISVERTAILUT</b> .....	<b>25</b>
2.1	Strategisten tulostavoitteiden toteutuminen .....	25
2.1.1	<i>Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet</i> .....	26
2.1.2	<i>Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa</i> .....	30
2.1.3	<i>Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kestävästä liikennepolitiikkaan</i> .....	32
2.1.4	<i>Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä</i> .....	35
2.1.5	<i>Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin</i> .....	36
2.1.6	<i>Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennekentässä</i> .....	37
2.1.7	<i>Toimintamme laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista</i> .....	38
2.2	Sitovat erät .....	41
2.3	Tuloslaskelmaosan toteutuminen.....	42

2.3.1	<i>Toimintatuotot</i> .....	43
2.3.2	<i>Toimintakulut</i> .....	46
2.3.3	<i>Poistot</i> .....	49
2.3.4	<i>Tilikauden tulos</i> .....	49
2.4	Investointien toteutuminen.....	50
2.5	Rahoitusosan toteutuminen .....	51
3	<b>TILINPÄÄTÖSLASKELMAT</b> .....	52
3.1	Tuloslaskelma .....	52
3.2	Rahoituslaskelma .....	53
3.3	Tase .....	54
3.4	Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan .....	56
4	<b>TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT</b> .....	57
4.1	Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot.....	57
4.2	Tuloslaskelman liitetiedot.....	58
4.2.1	<i>Joukkoliikenteen lipputulot ja palveluostot</i> .....	58
4.2.2	<i>Tuloksen muodostuminen osastoittain</i> .....	61
4.2.3	<i>Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta</i> .....	62
4.3	Taseen liitetiedot.....	63
4.3.1	<i>Taseen vastaavia koskevat liitetiedot</i> .....	63
4.3.2	<i>Taseen vastattavia koskevat liitetiedot</i> .....	66
4.4	Vastuut ja vakuudet .....	69
4.5	Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot .....	70
4.6	Tunnuslukujen laskentakaavat.....	72
4.7	Kuntaosuuksien jakoperusteet .....	73
5	<b>ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT</b> .....	76

## 1 TOIMINTAKERTOMUS

### 1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

#### 1.1.1 Toimitusjohtajan katsaus

Päättynyt toimintavuosi oli hyvin poikkeuksellinen ja vaati meiltä kaikilta nopeaa reagoitokykyä, kärsivällisyyttä ja paineensietokykyä. Ajan murros ja koronan tuottama uudenlainen tilanne haastaa meitä kaikkia. Joudumme etsimään aikaisemmasta poikkeavalla tavalla oikeita kysymyksiä, joiden avulla haemme suuntaa tulevalle rakennustyölle. Kukaan ei juuri nyt voi tietää millainen systeminen muutos yhteiskunnassa tapahtuu koronan seurauksena tai palaammeko totuttuun suorastaan huomaamattamme.

Seurasimme aktiivisesti koronavirustilanteen kehittymistä jo tammikuun lopulta asti, ja tilanteen pahenemiseen ja äkillisiin muutoksiin varauduttiin siitä asti. Perustimme alusta lähtien toimenpiteemme terveysviranomaisten suosituksiin: tehostimme liikennevälineiden siivousta sekä kehoitimme matkustajia välttämään tungosta ja ruuhkaa ja huolehtimaan hyvästä käsihygieniasta. Suositukset myös tarkentuivat matkan varrella, kun muun muassa maskin käytöstä annettiin suositus.

Joukkoliikenne on yhteiskunnan perustoiminto, ja olemme koko ajan pyrkineet turvaamaan omalta osaltamme yhteiskunnan toimintaa. Myös epidemian pahimmassa vaiheessa oli turvattava ihmisten mahdollisuus päästä töihinsä, joita ei ole mahdollista tehdä etänä. Tarkoituksemme on pitää tästä linjasta kiinni myös tulevaisuudessa.

#### **Matkustajamäärät ja lipputulot romahtivat**

Koronaviruspandemia ja siihen liittyvät rajoitukset romahduttivat nopeasti HSL:n joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot. Joukkoliikenteessä tilastoitiin yhteensä hieman vajaa 252 miljoonaa nousua, joka on lähes 37 % vähemmän kuin edellisellä vuonna. Lipputulomme jäivät talousarviosta 148 miljoonaa euroa ja edellisestä vuodesta lähes 37 %. Tilikauden alijäämäksi muodostui 71 miljoonaa euroa.

Jäsenkuntien maksamien kuntaosuuksien lisäksi, valtiolta saaduilla koronatuilla oli suuri merkitys lipputulomenetysten aiheuttaman rahoitusvajeen kattamisessa. Ilman valtion koronatuja tilikauden tulos olisi ollut lähes 128 miljoonaa euroa alijäämäinen. Valtion koronatuella katettiin kuitenkin vain osa koronan aiheuttamasta lipputulomenetyksestä ja valtion tuen lisäksi jouduimme supistamaan liikennepalveluita ja ottamaan 50 miljoonan euron lainan.

#### **Digitaaliset itsepalvelukanavamme kasvattivat suosiotaan**

Asiakkaamme käyttävät yhä enemmän digitaalisia itsepalvelukanavia matkalipun ostamiseen ja HSL-sovellus kasvoi tilikaudella merkittävämmäksi myyntikanavaksemme. Sen osuus kokonaisymyynnistä oli jo 41 %. Kesällä lanseerattiin matkakortin latausmahdollisuus netin kautta. Matkakortin nettilatausta käyttävien asiakkaiden määrä kasvaa koko ajan. Avoimen myyntirajapinnan (OpenMaas) kautta tapahtuva digitaalinen myynti on pysynyt vuoden aikana lähes ennallaan, sen osuus kokonaisymyynnistä on noin 2 %.

Liikennepalveluita supistettiin koronatilanteessa maltillisilla sopeutustoimilla. Bussiliikenteessä siirryttiin keväällä aikaistetusti kesäliikenteeseen. Raideliikenteessä tehtiin maltillisia supistuksia ja

toisaalta metrossa laajennettiin tiheämmän vuorovälin liikennöintiä matkustusväljyyden turvaamiseksi.

Viime vuonna ratkaistiin Suomessa ensimmäinen laatuaan ollut junaliikenteen kilpailutus ja voittanut operaattori VR-Yhtymä Oy aloittaa uuden sopimuksen mukaisen liikennöinnin vuonna 2021. HSL valmistautuu myös hankkimaan uusia junia liikenteeseensä 2020-luvulla. Hankintaa valmistellaan yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kanssa niin, että junat olisivat liikenteessä pian 2020-luvun puolenvälin jälkeen.

Osallistumme ilmastotalkoisiin hillitsemällä ilmastonmuutosta lyhyellä tähtäimellä joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtäimellä liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. Voimme omilla toimenpiteillämme ohjata Helsingin seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Sähköbussien määrä etenikin harppauksella, kun vuonna 2020 järjestettiin kolme liikenteen kilpailukierrosta, joiden myötä seudulle saadaan 136 uutta täyssähköbussia.

### **Joukkoliikenteen saaminen takaisin kasvu-uralle on tärkein tulevaisuuden tavoitteemme**

Arvion mukaan HSL:n lipputulot jäävät vielä vuonna 2021 noin 130 miljoonaa euroa alemmalle tasolle kuin ennen koronaa. Arvioimme, että joukkoliikenne palaa entiselle tasolle vasta vuoden 2023 jälkeen, mutta tulevaan kehitykseen liittyy myös epävarmuuksia.

HSL:n taloudellinen kriisi uhkaa joukkoliikenteen hyvää kehitystä ja monia keskeisiä kehityshankkeita Helsingin seudulla. Edessä on hidas toipuminen. Emme voi olla varmoja onko seudun kunnilla heikentyneessä taloustilanteessa varaa lisätukeen joukkoliikennepalveluiden ylläpitämiseksi. Tämä luo uhan tuleville vuosille joko matkustajilta perittävien lippujen hintojen merkittäviin korotuksiin tai joukkoliikenteen palvelutason heikennyksiin - tai mitä todennäköisemmin molempiin.

Valtion tuki joukkoliikennepalveluiden ylläpitämiseksi on jatkossa erityisen tärkeää. Joukkoliikenteen hyvän palvelutason ylläpitäminen ja kehittäminen tukee kuntataloutta, toimivaa kaupunkiympäristöä, maankäyttöä sekä palveluita tuottavaa yritystoimintaa. Kestävällä liikkumisella tuemme ennen kaikkea kaikille tärkeiden ympäristötavoitteiden saavuttamista ja ilmastonmuutoksen torjuntaa. Jos kaupunkijoukkoliikenteen palvelutasoa joudutaan rahoitusvajeen takia merkittävästi supistamaan, vaakalaudalla ovat monet tavoitteet: seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittäminen, asukkaiden liikkumistarpeiden huomioiminen, päästötavoitteiden saavuttaminen ja toimivan joukkoliikennemarkkinan kehittyminen.

Mika Nykänen  
Toimitusjohtaja

### 1.1.2 Hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset

#### HSL:n hallitus 1.1. – 31.12.2020

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Risto Rautava (Kok./H), pj.	Sini Jokinen (Kok./ H)
Dennis Pasterstein (Kok./H)	Sanna Hämäläinen (Kok./H)
Iida Haglund (Kok./H)	Tarik Ahsanullah (Kok./H)
Elias Erämaja (Kok./E)	Ulla Palomäki (Kok./E)
Sakari Rokkanen (Kok./V)	Nina Merjola-Repo (Kok./V)
Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.	Saara Hyrkkö (Vihr./E) (1.1.-24.11.2020) Risto Nevanlinna (Vihr./E) (25.11.-31.12.2020)
Ville Ylikahri (Vihr./H)	Aino Tuominen (Vihr./H)
Alviina Alametsä (Vihr./H) (1.1.-24.4.2020) Amanda Pasanen (Vihr./H) (25.4.-31.12.2020)	Tuomas Rantanen (Vihr./H)
Sirpa Kauppinen (Vihr./V)	Sanna Tuhkunen (Vihr./T)
Tarja Kantola (SDP/H)	Samuli Isola (SDP/Ke)
Antti Aarnio (SDP/E)	Riitta Ollila (SDP/V)
Pekka M. Sinisalo (sit./Ki)	Pasi Liukkonen (PS/V)
Hanna Mithiku (Vas./H)	Kari Kälviä (Vas./H)
Kristian Rehnström (RKP/V.)	Kicka Lindroos (RKP/Si)

H (Helsinki)

E (Espoo)

V (Vantaa)

Ka (Kauniainen)

Ke (Kerava)

Ki (Kirkkonummi)

Si (Sipoo)

T (Tuusula)

#### Kuntayhtymän hallituspaikkojen kuntajako tilikaudella 2020 oli seuraava:

Helsinki	7
Espoo	3
Vantaa	3
Kirkkonummi	1
<b>paikkoja yhteensä</b>	<b>14</b>

#### Kuntayhtymän hallituksen poliittiset voimasuhteet tilikaudella 2020 olivat seuraavat:

Kansallinen kokoomus (Kok.)	5
Vihreä Liitto (Vihr.)	4
Suomen Sosialidemokraattinen Puolue (SDP)	2
Vasemmistoliitto (Vas.)	1
Ruotsalainen kansanpuolue (RKP)	1
Sitoutumaton (sit.)	1
<b>paikkoja yhteensä</b>	<b>14</b>

**Hallituksen asiantuntijajäsenet 1.1. – 31.12.2020**

<b>Asiantuntija</b>	<b>Varajäsen</b>
Pormestari Jan Vapaavuori, Helsinki	Apulaispormestari Anni Sinnemäki
Kaupunginjohtaja Jukka Mäkelä, Espoo	Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo Hallinto- ja kehittämisjohtaja Harri Kivinen
Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Vantaa	Kaupungininsinööri Henry Westlin
Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi	Yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa
Pormestari Arto Lindberg, Tuusula	Kansliapäällikkö Harri Lipasti
Kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, Kerava	Liikenneinsinööri Erkki Vähätörmä
Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo	Talousjohtaja Pekka Kivilevo
Kaupunginjohtaja Christoffer Masar, Kauniai- nen	Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju
Kunnanjohtaja Juha-Pekka Isotupa, Siuntio	Sivistystoimenjohtaja Jukka Pietinen (1.1.- 21.1.2020)

**HSL:n tarkastuslautakunta 1.1. – 31.12.2020**

<b>Jäsen</b>	<b>Henkilökohtainen varajäsen</b>
Ilkka Malmivaara (Kok/V) pj.	Mia Lindell (Kok/V)
Hannele Luukkainen (Kok/H)	Perttu Hillman (Kok/H)
Eini Aho (Vihr./E) vpj.	Tony Hagerlund (Vihr./E)
Vesa Virri (Vihr./H)	Sari Näre (Vihr./H)
Petteri Auvinen (SDP/H)	Eija Paananen (SDP/H)

Yhtymäkokouksen valitsemana tilintarkastajana tilikauden aikana toimi tilintarkastusyhteisö BDO Oy ja vastuullisena tilintarkastajana KHT, JHT Tiina Lind.

**Organisaatio**

Kuntayhtymä toimii pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettuna kuntayhtymänä perussopimuksessa mainitulla tavalla. Kuntayhtymä toimii Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaisena toimivaltaisena viranomaisena ja hoitaa muut viranomaistehtävät sen mukaan kuin asiasta on erikseen säädetty.

Kuntayhtymän johtaminen perustuu strategiaan, taloussuunnitelmaan, talousarvioon sekä muihin yhtymäkokouksen päätöksiin. Yhtymäkokous vastaa kuntayhtymän toiminnasta ja taloudesta, käyttää kuntayhtymän päätösvaltaa ja siirtää toimivaltaansa hallintosäännön määräyksillä. Hallitus vastaa yhtymäkokouksen päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta.

Hallitus johtaa kuntayhtymän toimintaa, hallintoa ja taloutta sekä huolehtii kuntayhtymän toiminnan kehittämisestä ja tuloksellisuudesta yhtymäkokouksen päätösten mukaisesti. Hallituksen tehtävänä on päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle viranomaiselle. Hallitus voi



siirtää toimivaltaansa edelleen lukuun ottamatta perussopimuksessa määrättyjä tehtäviä. Toimitusjohtaja johtaa hallituksen alaisena kuntayhtymän hallintoa, taloudenhoitoa ja muuta toimintaa. Toimitusjohtaja vastaa asioiden valmistelusta hallituksen käsiteltäväksi.

Kuntayhtymän perustajakuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymän yhdeksän jäsenkuntaa ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. Jäsenkuntien peruspääomaosuusjakautuminen jäsenkunnittain on esitetty sivulla 66. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa ja HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan alueella. Jäsenyysseveltelyitä on jatkettu tilikaudella Järvenpään kanssa, mikä voi johtaa HSL:n jäsenyyteen tulevaisuudessa.

HSL:n organisaatorakenteeseen ei tullut muutoksia vuoden 2020 aikana. HSL:n hallitus valitsi marraskuussa uudeksi toimitusjohtajaksi hallintotieteiden maisteri Mika Nykäsen, joka aloitti tehtävässä 1.2.2021.



Kuvio 1. HSL:n organisaatiokaavio 2020

### 1.1.3 Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys

Suomen talous kärsi laaja-alaisesti alkuvuonna alkaneen koronapandemian seurauksista. Talousarviota laadittaessa (10/2019) odotettiin Suomen talouden kasvun hidastuvan, mutta kasvavan kuitenkin noin prosentin vuosivauhtia. Koronaviruspandemia ja siihen liittyvät rajoitukset saivat talouden kääntymään nopeasti taantumaan ja Valtiovarainministeriö (VM) arvioi bruttokansantuotteen supistuneen reilut 3 % vuonna 2020. Huomattava finanssipoliittinen tuki on lieventänyt koronaviruspandemian vaikutusta reaali-taloudessa. Tukitoimien julkiset kustannukset ovat olleet merkittäviä kaikissa euroalueen maissa, vaikka kustannuksissa on ollut huomattavia maakohtaisia eroja.

Suomessa palveluiden kulutus väheni vuoden 2020 loppupuoliskolla uudelleen epidemian toisen aallon voimasta, mutta tavaroiden kulutus on pysytellyt vahvana. Palveluiden kulutuksen odotetaan elpävän vasta, kun kuluttajien luottamus vähitellen palautuu. Talouden elpyminen painottune

vuoden 2021 jälkipuoliskolle, kun pandemia ja siihen liittyvät rajoitustoimet estävät vielä alkuvuodesta talouden normalisoitumista useilla sektoreilla. Tulevaan kehitykseen vaikuttaa merkittävästi viruksen taltuttaminen rokotteiden avulla tai muilla keinoin. Erityisesti matkailu- ja kuljetuspalveluiden normalisoituminen riippuu vahvasti pandemiaan liittyvien riskien poistumisesta. Myös lisääntyneen etätöiden vaikutukset kulutus- ja liikkumistottumuksiin voivat jäädä enemmän tai vähemmän pysyviksi, kun pandemian myötä on huomattu myös etätöiden aikaansaamat tehokkuushyödyt.

Heikosta ja epävarmasta talustilanteesta johtuen työttömyysasteen odotetaan edelleen nousevan 8 prosenttiin vuonna 2021. Julkisen sektorin ansioiden nousu oli vuonna 2020 hieman yksityistä sektoria nopeampaa, koska lomarahaleikkaukset loppuivat kesän 2019 jälkeen. Vuonna 2020 yksityisellä ja julkisella sektorilla solmittiin myös merkittävä määrä uusia työehtosopimuksia. Vuoden 2021 keväällä päättyvät mm. autoliikenteen toimihenkilöiden työehtosopimukset.

Julkinen velka kasvaa arvion mukaan 69 prosenttiin suhteessa bruttokansantuotteeseen vuonna 2020. Vuonna 2021 velkasuhteen kasvu hidastuu, jos epidemia väistyy ja talous elpyy. Ilman työllisyyden hyvää kehitystä sekä talouden ja julkisen hallinnon tuottavuutta parantavia toimia julkinen talous pysyy myös tulevina vuosina alijäämäisenä. Pitkällä aikavälillä julkisessa taloudessa on kesätyyppisyys, joka johtuu mm. väestön ikääntymisen luomista merkittävistä paineista, kun samaan aikaan veroilla katettavien hyvinvointipalveluiden tarve kasvaa ja sosiaaliturvan rahoittavan työikäisen väestön määrä vähenee.

Markkinakorot ovat pysyneet edelleen alhaisina ja 12 kuukauden Euribor on ollut vuonna 2020 edellisvuosien tapaan negatiivinen. Euroopan keskuspankin (EKP) rahapolitiikan ennustetaan jatkuvan elvyttävänä eikä lähitulevaisuudessa ole näköpiirissä merkittäviä koron nostoja.

*Lähteet: Valtiovarainministeriön taloudellinen katsaus, Talvi 2020 (17.12.2020). Euroopan keskuspankin Talouskatsaus 8/2020 (7.1.2021).*

### **Helsingin seudun aluetalouden kehitys**

Helsingin seudulla asuu vuoden 2020 päättyessä 1,5 miljoonaa asukasta, joka on reilu neljännes koko maan väestöstä. Ennakkotiedon mukaan tammi-syyskuussa Helsingin seutu kasvoi noin 11 000 asukkaalla, joka oli 4 300 viime vuotta vähemmän. Espoon kasvu väheni 3 000 asukkaalla, Helsingin 1 500:lla ja Vantaa kasvoi 1 100 henkeä vähemmän kuin viime vuonna. KUUMA- kunnissa väkiluku kasvoi 1 100 enemmän kuin vastaavaan aikaan vuonna 2019.

Koronapandemia vaikuttaa Helsingin seudulla liiketoimintaan erityisesti useilla palvelualoilla ja tuotannon lasku onkin ollut voimakkaampaa palveluvaltaisilla aloilla. Laskua on eniten majoitus- ja ravitsemistoiminnassa, kuljetus- ja varastointialalla sekä kotitalouspalveluissa. Liiketoiminta on kasvanut edellisvuoteen verrattuna palvelualoista ainoastaan informaatio- ja viestintäalalla. Työttömien osuus työvoimasta oli Helsingin seudulla lähes 13 % syyskuun lopulla, kun koko maassa työttömien osuus työvoimasta oli 12 %. Koronavirusepidemian seurauksena työttömien ja kokoaikaisesti lomautettujen määrät ovat kasvaneet suhteellisesti eniten nuorilla, jotka työskentelevät palvelu- ja myyntityössä.

HSL:n kustannuskehitykseen energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus. Toimintakuluista 71 % on joukkoliikenteen liikennöitsijöille liikenteen operoinnista maksettavia operointikustannuksia. Joukkoliikenteen operointikustannuksista edelleen yli puolet on bussiliikenteestä maksettavia kustannuksia, joihin polttoaineiden hintojen ja palkkatason kehityksellä on iso vaikutus. Raakaöljyn hintamuutokset näkyvät dieselin hinnassa lyhyellä viiveellä ja hinnat näyttivät talousarvion

laatimisen hetkellä (10/2019) lähtevän nousuun, mutta hintojen kehitys on ollut vallitsevasta tilanteesta johtuen huomattavasti arvioitua maltillisempaa. Korkotason alhaisuus vaikutti erityisesti juna-, raitio- ja metrokalustosta maksettavien korvausten suuruuteen. Joukkoliikenteen kustannustason oletettiin talousarviota laadittaessa lähtevän maltilliseen kasvuun ja talousarvio vuodelle 2020 laadittiin keskimäärin 1,5 %:n joukkoliikenteen kustannustason nousuun perustuen. Bussiliikenteen kustannusten osalta toteutunut kustannustaso pysytteli taantumasta johtuen talousarviossa arvioitua matalammalla tasolla alittaen edellisen vuoden kustannustason keskimäärin -1,1%:lla.

*Lähteet: Helsingin seudun suunnat, uutiskirje 4/2020. HSL.*

#### **1.1.4 Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa**

##### **Koronaviruspandemia romahdutti tulopohjan**

Koronaviruspandemian vaikutukset näkyivät hyvin nopeana muutoksena HSL:n toiminnassa maaliskuun puolivälissä, kun matkustajamäärät seudulla vähenivät kaikissa julkisen liikenteen muodoissa reilusti alle puoleen tavanomaisesta päiväkohtaisesta tasosta. Vuonna 2020 joukkoliikenteessä tehtiin 251,9 milj. nousua, joka oli 145,0 milj. nousua (36,5 %) vähemmän kuin edellisenä vuonna. HSL:n julkisen liikenteen matkustajamäärät pysyivät myös loppuvuodesta huomattavasti tavanomaista matalammalla tasolla. Matkustajamäärä väheni loka–joulukuussa Helsingissä 45 prosenttia, Espoossa ja Kauniaisissa 42 prosenttia ja Vantaalla 31 prosenttia edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna.

Matkustajamäärien väheneminen näkyi suoraan lipputuloissa, jotka jäivät talousarviosta 148,0 milj. euroa (37,8 %). Ilman valtion ylimääräistä tukea koronatilanteesta aiheutuneisiin lipputulomenetyksiin, HSL:n alijäämä olisi ollut 127,7 milj. euroa vuonna 2020.

##### **Valtion tuella ja lainalla paikattiin rahoitusvajetta**

Valtion 4. lisätalousarviosta saadusta koronatuella huolimatta palveluita jouduttiin sopeuttamaan: kesäliikenneaikalautuihin siirtymistä aikaistettiin ja metro sekä raitiovaunut siirtyivät harvennettuun liikenteeseen keväällä 2020. Matkustusväljyyden turvaamiseksi metrossa toisaalta myös laajennettiin tiheämmän vuorovälin liikennöintiä. Palvelutason supistukset pidettiin hyvin maltillisina, jotta riittävä matkustusväljyys voitiin varmistaa. Joukkoliikenneverkoston palvelutaso HSL-alueella säilyi koko vuoden edelleen hyvänä.

Valtion tuen lisäksi HSL joutui ottamaan velkaa 50 milj. euroa joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämisen varmistamiseksi. Ilman valtion tukea ja velkarahaa palvelutasoa olisi jouduttu karsimaan ja/tai matkustajilta perittäviä lippujen hintoja korottamaan ja/tai jäsenkuntien kuntaosuuksia korottamaan vielä entisestään.

Tilinpäätöksessä HSL:n taloudellinen asema heikkeni merkittävästi ja oman pääoman osuus laski alle peruspääomaosuuden ollen kuitenkin vielä positiivinen.

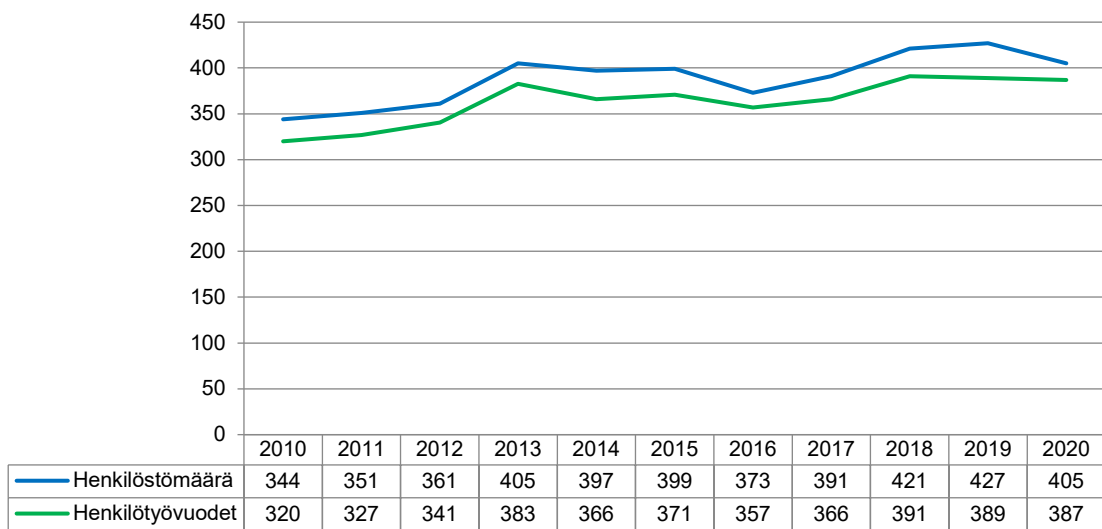
##### **Itä-Pasilan toimitalosta lunastettiin HSY:n osuus**

HSL osti tilikaudella HSY:n osuuden KOY Asemapäällikönkatu 5:sen osakkeista 4,2 milj. euron kauppahinnalla. Tämän jälkeen HSL on KOY:n suurin omistaja ja omistaa osakekannasta on 69,73 %.

### 1.1.5 Henkilöstö

HSL:ssä oli vuoden 2020 lopussa 405 työntekijää. Henkilöstön määrä vähentyi 22:lla edellisvuoteen verrattuna. Muutosta oli varsinkin määräaikaisissa ja asiakastyöhön liittyvissä tehtävissä. Vakituksessa palvelussuhteessa oli 93 % henkilöstöstä. Määräaikaista henkilöstöä työskenteli asiakaspalvelussa ja asiakastutkimusten kenttätöissä, joissa työn määrä vaihtelee. Työntekijöiden keski-ikä oli 43,9 vuotta. Naisia oli 58 % ja miehiä 42 %. Henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 387 henkilötyövuotta.

Vuonna 2020 tehtiin yhteensä 25 rekrytointia, joista 9 oli sisäisiä hakuja. Ulkoisilla rekrytoinneilla tuettiin erityisesti digitaalisten asiakasratkaisujen kehittämistä. Lähtövaihtuvuus oli 5,3 % (6,1 % vuonna 2019). Vaihtuvuus kuvaa irtisanoutuneiden määrää suhteessa vakituisen henkilöstön määrään.



Kuvio 2. Henkilöstömäärän ja työpanoksen kehitys 2010-2020

#### Korona muutti työskentelyä ja toimintatapoja

Korona-aikana mukautettiin työskentelyä ja käytäntöjä vallitseviin olosuhteisiin. Tavoitteena oli mahdollisimman turvallinen ja toimiva työskentely kaikissa tehtävissä. Etätöihin siirryttiin ripeästi maaliskuun puolivälissä, ja etätösuositus oli voimassa koko loppuvuoden. Välittömässä asiakastyössä otettiin jo alkuvaiheessa käyttöön turvallista työskentelyä tukevia toimintatapoja ja varusteita sekä muutettiin työn tekemistä olosuhteiden perusteella.

Poikkeusaikana lisättiin merkittävästi sisäistä tiedottamista ja käytiin läpi korona-ajan käytäntöjä. Monissa sisäisissä toimintatavoissa siirryttiin etäkohtaamisiin ja sähköiseen tiedon välittämiseen.

#### Osaamisen kehittämisessä uudet teemat ja työkalut

Oppimisessa ja osaamisen kehittämisessä hyödynnettiin verkko-opiskelua ja etäkoulutusta. Itsenäistä verkko-opiskelua varten oli käytettävissä valmiita opintopolkuja työelämän perusvalmiuksien vahvistamiseen sekä vuorotyöhön ja esimiestyöhön. Lisäksi verkko-opiskelua hyödynnettiin toimisto-it-osaamisen kehittämisessä. Esimiesten osaamisen kehittämistä jatkettiin valmentavan esimiestyön teemalla. Verkko-opiskelua tuettiin etävalmennuksella ja kollegasparrauksella.

Henkilöstökoulutuksia järjestettiin talotasolla yhteensä 20. Korona-ajan työskentelyä tuettiin etäkoulutuksilla, jotka liittyivät etätöarjen ajankäyttöön ja työn organisointiin, etäpalavereihin,

poikkeusajan psyykkiseen kuormitukseen, etätyöapataiaan ja poikkeusolojen yhteistyöhön. Muu koulutus keskittyi sidosryhmäyhteistyöhön, esiintymistaitoihin, hankintaan, ensiaputaitoihin ja asi-anhallintajärjestelmän käyttöön.

Henkilöstökoulutukseen käytettiin 649 euroa työntekijää kohti. Koulutuskustannukset laskivat aiempaan verrattuna johtuen uusista verkko- ja etäkoulutusratkaisuista. Tehtäviä vaihtamalla kehitti omaa osaamistaan yhdeksän työntekijää.

### Työntekijäkokemuksessa pieniä muutoksia

Vuotuisessa henkilöstökyselyssä antoi palautetta 81 % henkilöstöstä. Työtyytyväisyys oli pysynyt kokonaisuutena suunnilleen entisellä tasolla. Yhteistyö lähityökavereiden kanssa sekä johtaminen ja esimiestyö koettiin vahvuuksina. Korona-aika kuitenkin haastoi sekä innostusta että yhteistyötä ja kokemusta oman ryhmän toimivuudesta. Omaa työtä ja työnantajaa arvioitiin pitkälle edellisvuoden tapaan. Toiminnan asiakaslähtöisyyttä arvioitiin aiempaa kriittisemmin.

Työn tuloksellisuus syntyy innostuksesta ja suunnan selkeydestä. Henkilöstökyselyssä suunta koettiin sitä kirkkaammaksi, mitä selkeämpi oli tehtävän sisältö ja esimiehen käsitys sidosryhmien odotuksista. Innostuksen kokemiseen vaikutti eniten tunne omien voimavarojen riittävydestä ja mahdollisuus kehittyä työssä.

Henkilöstökyselyn tulokset, asteikko 1-5	2020	2019
Yhteistyö	4,05	4,22
Johtaminen ja esimiestyö	3,94	3,97
Oma työ	3,78	3,82
Asiakaslähtöisyys	3,55	3,67
Työnantajan arviointi	3,73	3,73
Organisaation toimivuus: oma työyksikkö	3,79	3,87
Organisaation toimivuus: HSL	3,12	3,04
Kokonaisarvosana	3,75	3,81

### Yhteisenä tavoitteena parempi yhteistyö ja tiedon jakaminen

Edellisvuoden henkilöstökyselyn tulosten perusteella käytiin talotasolla kiinni yhteistyöhön ja tiedon jakamiseen osastojen kesken. Siilot alas -projektissa henkilöstöllä oli laajasti mahdollisuus osallistua kyselyjen ja työpajojen kautta toimintatapojen kehittämiseen. Tuloksena saatiin pelisäännöt yhteisiin sähköisiin työkaluihin yhteydenpidossa ja yhteisessä tekemisessä sekä tiedon käsittelyssä ja jakamisessa.

### 1.1.6 Ympäristötekijät

Suomen kasvihuonekaasupäästöistä noin viidennes tulee liikenteestä. Tehokkain keino vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä on lisätä joukkoliikenteen käyttöä sekä kävelyä ja pyöräilyä. Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia ja seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 jo yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin vajaa kuusi miljoonaa päivittäistä matkaa. Sillä, miten paikasta toiseen liikutaan, on suuri merkitys ympäristön, terveyden ja turvallisuuden kannalta. HSL on tehnyt kestäväen kehityksen toimenpidesitoumuksen ja tavoitteemme on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn. Tiivis kaupunkirakenne tukee kestäväää liikkumista sekä vähentää liikkumistarvetta ja tieliikenteen kasvupaineita ja parantaa siten elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

#### Sähköbussien määrää kasvoi harppauksella

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteessä ilmanlaatuun vaikuttavia typenoksidipäästöjä ja pienhiukkaspäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä yli 90 prosenttia vuoteen 2025 mennessä vuoden 2010 tasosta. Tavoitteena on, että vuonna 2025 HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta lähes 30 prosenttia on sähköbusseja.

Sähköbussien käyttöönotto eteni vuonna 2020 tavoitteiden mukaisesti. Vuonna 2020 järjestettiin kolme liikenteen kilpailukierrosta, joiden myötä seudulle saadaan 136 uutta täyssähköbussia (71 % kilpailutetusta liikenteestä). Vuoden 2020 lopussa sähköbusseja HSL-liikenteen kalustosta on 60 kpl / 5 %. Vuonna 2021 aloittavan liikenteen osalta vahvistettu määrä on 164 kpl / 13 % (luvussa ei huomioitu markkinaoikeuden käsittelyssä olevaa kilpailukierroksen 50/2020 sähköbusseja).

#### Ympäristöbonusten avulla vähennetään bussiliikenteen päästöjä

HSL käytti vuonna 2020 yhteensä 2,2 milj. euroa liikennöitsijöille maksettaviin ympäristöbonuksiin. Vuodesta 2012 alkaen HSL on maksanut ympäristöbonuksia liikennöitsijöille yhteensä reilut 8 miljoonaa euroa. Ympäristöbonuksilla hyvitetään liikennöitsijöille päästöjen vähentämisestä aiheutuvia kuluja. HSL järjesti sopimusliikennöitsijöille tarjouskilpailun linja-autoliikenteen hiilidioksi- ja lähipäästöjen vähentämisestä. Tarjousvertailussa huomioitiin biopolttoaineiden 20 % jakeluvuote vuodelle 2020, tämä vähennettiin tarjouksen mukaisen nestemäisten biopolttoaineiden käytön laskennallisesta päästöhyödyistä. Kilpailukierroksen perusteella maksettavat ympäristöbonukset perustuivat biodieselin, bioetanolin sekä biokaasun käyttöön. Ympäristöbonuksen kautta saatiin biodieseliä (13,9 milj. litraa), bioetanolia (60 000 litraa) sekä biokaasua (300 000 kg).

Ympäristöbonuksen avulla pystyttiin vähentämään HSL:n bussiliikenteen hiilidioksidipäästöjä (CO<sub>2</sub>) 22 927 tonnia, typenoksideja (NO<sub>x</sub>) 14 tonnia, sekä pienhiukkasia (PM) 560 kg vuoden 2020 helmikuusta vuoden 2021 tammikuuhun saakka.

#### Kaupunkipyörillä ajettiin ahkerasti pandemiasta huolimatta

Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöräpalvelut ovat vakiinnuttanut paikkansa kaupunkilaisten arjen liikkumisessa ja joukkoliikenteen osana. Kaupunkipyöräkausi kestää huhtikuun alusta loka-kuun loppuun. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelussa on ollut tänä vuonna käytössä noin 350 pyöräasemaa ja 3 500 pyörää. Vantaalla pyöriä oli 1 000 ja asemia 100.

Kaupunkipyörillä ajettiin Helsingissä ja Espoossa yhteensä noin kolme miljoonaa matkaa, joista noin 2,6 miljoonaa Helsingissä ja 0,4 miljoonaa Espoossa. Koko kauden polkijoita on noin 50 000. Viime kauteen verrattuna käyttöä ja käyttäjiä on ollut noin 20 % vähemmän. Keskimäärin Helsingissä on poljettu noin viisi matkaa pyörää kohden päivässä ja Espoossa noin kaksi. Viime vuonna

luvut olivat seitsemän ja kolme. Vantaalla kaupunkipyörillä ajettiin yhteensä noin 40 000 matkaa ja koko kauden polkijoita oli reilu 1 000.

### **1.1.7 Muut ei-taloudelliset asiat**

Kuntayhtymän toiminnassa noudatetaan avoimuutta ja tasapuolisuutta sekä edellytetään puolueettomuutta ja riippumattomuutta. HSL:n sisäisen valvonnan ohjeissa määritellään mm. lahjonnan vastaiset periaatteet. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan ohjeet koskevat kaikkia kuntayhtymän toimielimiä ja johtoa. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tavoitteena on vahvistaa hyvää hallinto- ja johtamistapaa kuntayhtymässä.

Kuntayhtymän hankintaohjeeseen on kirjattu harmaan talouden torjuntaan tähtäviä menettelytapoja. Hankintoja koskevan sääntelyn tavoitteena on HSL:n varojen ja resurssien tehokas käyttö; kilpailun aikaansaaminen: kilpailumahdollisuudet on käytettävä hyväksi; tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu; avoimuus ja julkisuus sekä suhteellisuus: menettelyyn vaikuttaa hankinnan laatu ja laajuus.

Kuntalain 84 §:n mukaan kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan on tehtävä sidonnaisuusilmoitus johtotehtävistään sekä luottamustoimistaan elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä, merkittävästä varallisuudestaan sekä muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- ja virkatehtävien hoitamisessa. Velvollisuus ilmoittaa sidonnaisuuksista koskee HSL:n hallituksen jäseniä ja varajäseniä, toimitusjohtajaa sekä hallituksen esittelijää. HSL:n hallintosäännön mukaan hallituksen kokouksessa esittelijänä toimii toimitusjohtaja. HSL:n tarkastuslautakunta käsittelee ja hyväksyy sidonnaisuuksista tehdyt ilmoitukset ja sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

### **1.1.8 Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä**

#### **Koronapandemian aiheuttama kriisi jatkuu**

Käännettä parempaan ei ole vielä näköpiirissä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat olleet edelleen alkuvuonna 2021 noin 40-50 % alle normaalitason. Talousarvio 2021 on jouduttu laatimaan roimasti alijäämäisenä olettaen, että matkustajamäärät jäävät 35 % normaalitasosta. Matkustajamäärien odotetaan palaavaan koronatilannetta edeltävälle tasolle vasta vuonna 2024.

Kriisin jatkuminen uhkaa HSL:n taloutta ja joukkoliikenteen hyvää kehitystä. Emme voi olla varmoja onko seudun kunnilla heikentyneessä taloustilanteessa varaa joukkoliikennepalveluiden lisätukeen. Tämä luo uhan joko matkustajilta perittävien hintojen merkittäviin korotuksiin tai palvelutason heikennyksiin tai mitä todennäköisemmin molempiin.

#### **Tulevat suuret joukkoliikenneinfrahankeet kasvattavat HSL:n kustannuksia**

Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luo mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankeet kuitenkin lisäävät myös HSL:n kustannuksia, joiden kasvu aiheuttaa lipun hintojen ja kuntien maksuosuuksien korotuspaineita.

HSL maksaa erilliseen sopimukseen perustuen joukkoliikenteen infrasta käyttökorvauksia infraan investoiville jäsenkunnille. Tilinpäätöksessä 2020 infrakorvauksia maksettiin kunnille yhteensä 148,3 milj. euroa. Infrakorvaukset säilyvät tulevina vuosina samalla tasolla, kunnes 2020-luvulla

valmistuu uusia merkittäviä joukkoliikenteen infrahankkeita, jotka aiheuttavat valmistuessaan paineita joko lisätä jäsenkuntien subventiota ja/tai korottaa matkalippujen hintoja. Tulevalla TTS-kaudella vuonna 2023 kunnille maksettavat infrakorvaukset kasvavat arvion mukaan jo reiluun 200 milj. euroon, kun Raidejokeri ja metron jatke Kivenlahteen valmistuvat.

### **Junaliikenteen kalusto- ja varikkoratkaisut edellyttävät investointeja**

Lähijunaliikenteen kilpailun voittanut VR aloittaa uuden sopimuksen mukaisen liikennöinnin kesällä 2021. HSL valmistautuu hankkimaan uusia junia liikenteeseensä 2020-luvulla. Hankintaa valmistellaan yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kanssa niin, että junat olisivat liikenteessä pian 2020-luvun puolenvälin jälkeen. Uutta kalustoa tarvitaan, koska junaliikenteen kysyntä kasvaa, ja esimerkiksi Espoon kaupunkirata ja Järvenpään mahdollinen HSL-jäsenyys vaativat uutta kalustoa. Lisäksi nykyiset liikenteessä olevat Flirt-junat ovat 2020-luvulla tulossa peruskorjausikään. Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy hankkii kaluston ja HSL maksaa kaluston käytöstä korvauksia Junakalustoyhtiölle. Kaluston uusimisen myötä myös HSL:n kustannukset kasvavat.

Jotta uusia junia voidaan hankkia, niille tarvitaan 2020-luvun puolenvälin jälkeen myös uusia varikoita. Junien säilyttämisen lisäksi varikoita tarvitaan junien huoltamiseen. Uudet varikot kaupunkiratojen kannalta optimaalisissa paikoissa tehostaisivat junaliikennettä jo nykytilanteessa, kun esimerkiksi siirtoajoja tarvittaisiin vähemmän. Uusien junien hankkimiseksi tarvitaan 2020-luvulla yksi uusi varikko, mutta 2030-luvun puolivälissä varikoita tarvitaan vielä yksi tai kaksi lisää.

### **MaaS, digitalisaatio ja puolesta-asiointi muuttavat lipunmyyntiä**

Uudenlaisia palveluita tulee tulevaisuudessa käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisaatorajoista piittaamatta.

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

### **Sähköbussiliikenne kasvaa voimakkaasti**

HSL:n tavoitteena on, että liikenteessä operoi jo 400 sähköbussia vuonna 2025. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen liittyy myös useita haasteita: mm. bussien saatavuus, hinta/kustannusriski, akkujen kestävyys, kuntien kyky toteuttaa tarpeelliset inframuutokset jne. Sähköbussien laajentamisen osalta suurimmaksi riskiksi on osoittautunut latausasemien toteutus. Tarpeen toteamisesta toteutukseen voi viedä useamman vuoden.

### **Uudenlaisen tariffiratkaisun visiotyö käynnistyy**

Keväällä 2019 toteutetun vyöhykeuudistuksen vaikutuksia matkustukseen ja lipputulokertymään seurataan osana koko tariffijärjestelmän toimivuutta. HSL on aloittanut uudenlaisen tariffiratkaisujen visiotyön, jonka tavoitteena on tunnistepohjaiseen matkustamiseen perustuvan lippujärjestelmän rakentaminen.

#### ***1.1.9 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittämiseen vaikuttavista seikoista***

Tehtyjen riskiarviointien perusteella merkittävimmät raportoidut riskit liittyivät tilikaudella koronapandemian aiheuttamaan matkustuksen dramaattiseen vähentymiseen. HSL joutui tilanteeseen, jossa jouduttiin tekemään nopeita ratkaisuja paitsi rahoituspohjan varmistamiseksi, myös asiakkaiden



turvallisuuden ja luottamuksen palauttamiseksi. Koronakriisi aiheutti lipputulojen romahtamisen myötä merkittävän rahoitusvajeen, jota paikattiin valtion koronatuilla, lainarahoituksella ja jäsenkuntien tuella.

Tehtyjen riskiarviontien perusteella kuntayhtymän merkittävimmät raportoidut riskit liittyvät matkustajamäärien palautumiseen, rahoitustilanteen nopeaan heikkenemiseen ja kuntien mahdollisuuksiin panostaa joukkoliikenteeseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankeiden kustannusvaikutukseen kuntayhtymän taloudessa, päästöttömän liikenteen edistämistoimiin sähköbussiliikenteen keinoin, tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan ja mobiilipulla matkustavien matkustustiedon keräämisen haasteeseen.

Erityisesti rahoitustilanteen nopea heikkeneminen koronatilanteessa tilikauden 2020 päättyessä on noussut riskiksi, jonka johdosta viimeistään seuraavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa tulee päättää toimenpiteistä, joilla HSL:n alijäämä katetaan kuntalain määrittelemässä ajassa.

### **Taloudelliset ja strategiset riskit**

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät yleisen taloudellisen tilanteen kehitykseen ja koronakriisistä toipumiseen. Jäsenkuntien mahdollisuuksiin rahoittaa joukkoliikennettä, voi olla vaikutuksia valtion toimenpiteillä, jotka vaikuttavat kuntien rahoituspohjan mahdollisiin muutoksiin. Riskien vastapainona taloudellisen tilanteen odotettua myönteisempi kehitys voi tarjota mahdollisuuden joukkoliikenteen käytön ja lipputulojen kasvuun sekä joukkoliikenteen käyttöasteen parantamiseen.

Kuntayhtymässä ei ole toistaiseksi nähty tarpeelliseksi suojautumista bussiliikenteen polttoaineiden hintojen suuria korotuksia vastaan. HKL:n operoimassa raitiovaunu- ja metroluonteisessa on suojauduttu sähkön hinnan suuria nousuja vastaan niin, että lähimmät ostot on eniten kiinnitetty sovittuun prosenttiväliin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää riskinhallinnan kustannusten nouseminen liian suureksi.

Korkojen merkitys kuntayhtymän operointikustannuksiin on suuri erityisesti juna-, metro- ja raitioluonteisen kalustohankinnoissa. Viime vuosina korkotaso on ollut matalalla tasolla, mikä on vaikuttanut alentavasti edellä mainittujen liikennemuotojen kustannuksiin. Matala korkotaso jatkui vuoden 2020 aikana, eikä korkotason odoteta nousevan merkittävästi lähitulevaisuudessa. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkoriskiin korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus toimintamenoista on kasvanut ja infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on jo yli 20 prosenttia. Suurten joukkoliikennehankkeiden valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyy myös jatkossa sekä strategisia että taloudellisia riskejä, mutta myös mahdollisuuksia paremman asiakaskokemuksen ja lisääntyvän matkustuksen myötä. Tulevia suuria infrahankeita ovat mm. metron jatke Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Espoon kaupunkirata, Vihdintien ja Vantaan pikaraitiotiet sekä Kruunusillat. Näillä kaikilla on merkitystä kuntayhtymän talouteen, lippujen hintoihin ja kuntaosuuksien määrään sekä palvelutasoon.

Digitaalisten palveluiden suurimmat taloudelliset riskit liittyvät mobiililippuun, jonka osuus HSL:n kokonaisympäristöstä kasvaa kovaa vauhtia. Sovelluksen ja lipun luotettavaan toimintaan ja väärin estämiseen panostaminen auttaa ehkäisemään liiketoimintariskejä.

### **Toiminnalliset ja muut riskit**

Joukkoliikennesuunnittelussa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen häiriöihin ja

poikkeustilanteisiin on varauduttu häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriökijöistä vakaviin ja laajakantoisiin tapahtumiin. Matkustamisesta kerättävä tieto tarjoaa hyviä mahdollisuuksia entistä parempaan linjasto- ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Riskejä voidaan ehkäistä huolellisella suunnittelulla ja luotettavilla järjestelmillä. Tulevaisuudessa kattavalla ja laadukkaalla datalla on entistä suurempi rooli julkisen toimijan suunnittelutehtävän erinomaisessa toteutamisessa.

Riskinä on raportoitu HSL:n tietopohjan heikentyminen bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä, koska HSL-sovelluksessa myytäviä mobiililippuja ei validoida matkakortin tapaan liikennevälineeseen noustessa. Ongelma ei koske raideliikennettä eikä Suomenlinnan lauttaa, joissa on käytössä automaattisia ja manuaalisia laskentalaitteita. Ongelmien ratkaisemiseksi bussiliikenteessä on turvaututtu täsmällisyystutkimuksiin, joita tehdään esimerkiksi asiakaspalautteiden perusteella. Tavoitteen mukainen automaattisen matkustajalaskennan lisääminen bussiliikenteeseen ei edennyt tilikaudella.

Kuntayhtymän strategiaan kuuluu tärkeänä osana päästöttömän liikenteen edistäminen. Sähköbussien käyttöönottoa on edistetty eri toimin viime vuosien aikana. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen on kuitenkin tunnistettu liittyvän myös riskitekijöitä. Sähköbussien käyttöönottoon on tunnistettu liittyvän riskejä mm. bussien saatavuuden, kustannusten ja infran rakentamisen osalta. HSL on edistänyt sähköbussien hankintaa kilpailuttamalla latauspalvelun Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle. Espoossa latauspalvelu-kumppanina toimii Plugit Finland Oy, Helsingissä ja Vantaalla Destia Oy.

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

HSL:n likviditeetti on tilikauden 2020 aikana pysynyt hyvänä valtion koronatukien ja lainarahoituksen ansiosta. Rahalaitosten periessä maksuliiketeileillä olevista kassavaroista edelleen negatiivista korkoa, on HSL:llä on tilinpäätöksessä sijoitettuja ylimääräisiä kassavaroja kahdessa eri rahastossa.

Hallinto-oikeudessa sekä markkinaoikeudessa on molemmissa vireillä yksi valitus. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirastossa on vireillä ratkaisu yhteen valitukseen. Näistä ei HSL:n näkemyksen mukaan ole merkittävää taloudellista tai toiminnallista riskiä.

Tilikauden aikana ei ole raportoitu merkittävistä HSL:n oman toiminnan riskeistä, joista olisi aiheutunut merkittävää vahinkoa kuntayhtymän toiminnalle.

## 1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tarkoituksena on varmistaa, että kuntayhtymän toiminta on taloudellista ja tuloksellista. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan avulla varmistetaan päätettyjen toiminnallisten ja strategisten tavoitteiden saavuttaminen, päätösten perusteena olevan tiedon riittävyys ja luotettavuus ja se, että lain säännöksiä, viranomaisohjeita ja toimielinten sekä johdon päätöksiä noudatetaan ja että omaisuus ja voimavarat turvataan.

Kuntalain edellyttämä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet sekä hallintosääntö määrittelevät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyt ja vastuut.

- HSL:n yhtymäkokous päättää sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista ja edellyttää, että kuntayhtymän tehtävät on järjestettävä siten, että kaikilla organisaation tasoilla ja kaikissa toiminnoissa toteutuu riittävä sisäinen valvonta ja riskienhallinta.
- HSL:n hallitus vastaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisesta järjestämisestä ja valvoo niiden toimeenpanon tuloksellisuutta. Hallitus on velvollinen antamaan osana toimintakertomusta selonteon sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä ja keskeisistä johtopäätöksistä.
- Toimitusjohtajalla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan operatiivinen kokonaisvastuu. Toimitusjohtaja päättää hyväksyttävästä riskitasosta.
- Osastojen johtajat vastaavat omalla tehtäväalueellaan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä, toimivuudesta ja toimeenpanon tuloksellisuuden valvonnasta sekä merkittävimpien riskien raportoinnista.
- Ryhmäesimiehet ja prosessinomistajat toteuttavat omalla vastuualueellaan sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa sekä seuraavat valvonta- ja riskienhallintatoimenpiteiden tehokkuutta ja riittävyttä.
- Riskien hallintaa koordinoi nimetty riskienhallintakoordinaattori, joka vastaa siitä, että kuntayhtymän riskit on kartoitettu yhdenmukaisesti.

### Säännösten, määräysten ja päätösten noudattaminen

Kuntayhtymän päätöksenteko perustuu hyvän hallintotavan mukaisesti julkisuusperiaatteeseen ja avoimuuteen. Päätöksentekoa ohjaavat lainsäädäntö, kuntayhtymän perussopimus ja hallintosääntö.

HSL:n hallitus on hyväksynyt kuntayhtymän hankintaohjeen, joka määrittelee toimintamenettelyt hankinnoissa. Hankintojen suunnitelmallisuutta seurataan ns. hankintasalkku –työkalun avulla, jossa hankintoja voidaan priorisoida, tehdä suunnitelmallisemmin ja luoda organisaatiossa näkyvyyttä meneillään oleviin ja tuleviin hankintoihin. Myös projekteja seurataan ns. projektisalkku –työkalun avulla, jossa projektien seuranta ja priorisointi saadaan näkyväksi organisaatiossa.

Kuntayhtymän hallituksen ja johdon tiedossa ei ole lakien ja säännösten tai hyvän hallinto- ja johtamistavan vastaisia toimia, joista saattaisi seurata merkittävä korvaus, kanne tai muu sellainen vaatimus tai oikeusseuraamus.

### Riskienhallinnan järjestäminen ja arviointi

Riskienhallinnan tehtävät ja vastuut on määritelty kuntayhtymän hallintosäännössä, riskien hallinnan hallintamallissa sekä hallituksen vahvistamassa riskienhallintapolitiikassa. Hallintamallin ja

politiikan tarkoituksena on varmistaa riskienhallinnan asianmukainen järjestäminen ja yhdenmukaistaa riskienhallinnan toteuttamistavat, raportointi ja valvonta.

### **Omaisuuksien hankinnan, luovutuksen ja hoidon valvonta**

Kuntayhtymän hallintosäännön mukaan hallitus päättää omaisuuden ostamisesta ja myymisestä sekä vuokralle ottamisesta ja antamisesta sekä vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää mainituista asioista. Hallitus on päätöksellään delegoinut viranhaltijoille toimivaltaa irtaimen omaisuuden myymisessä sekä toimitilojen vuokralle ottamisessa ja antamisessa. Samalla hallitus on vahvistanut rajat, jonka arvon alittavasta omaisuudesta viranhaltija voi tehdä päätöksiä.

Kassavarojen sijoitustoiminnan osalta noudatetaan hallituksen päättämiä sijoitustoiminnan periaatteita.

### **Sopimustoiminta**

Kuntayhtymän hallintosäännössä on määritelty sopimusten allekirjoitusoikeudet. Yhtymäkokouksen ja hallituksen päätökseen perustuvan sopimuksen ja sitoumuksen allekirjoittaa toimitusjohtaja tai tämän valtuuttama viranhaltija. Kuntayhtymän puolesta annettavat valtakirjat, lausunnot ja muut toimituskirjat allekirjoittaa toimitusjohtaja tai tämän valtuuttama viranhaltija. Tarkastuslautakunnan asiakirjat allekirjoitetaan lautakunnan päättämällä tavalla. Viranhaltija allekirjoittaa päätökset, sopimukset, sitoumukset ja muut asiakirjat asioissa, joista hänellä on toimivalta päättää.

Kuntayhtymän hankintaohjeessa on ohjeistettu sopimusten tekeminen ja sopimusehtojen käyttö. Kuntayhtymälle on luotu yhteiset sopimusmallit erilaisten palvelu- ja tavarahankintojen hankintoihin.

### **Tietosuojapolitiikka**

Kuntayhtymän hallitus on hyväksynyt HSL:lle tietosuojapolitiikan ja nimennyt tietosuojavastaavan. Toimitusjohtaja on hyväksynyt HSL:n tietosuojan hallintamallin viranhaltijapäätöksellään, jossa määritettiin toimijoiden vastuut, asemat ja organisoituminen tietosuojassa. Hallintamallin mukaisesti osastonjohtajat ovat nimenneet osastojen tietosuojan vastuuhenkilöt ja osastojen tietosuojan vastuuhenkilöistä ja tietosuojavastaavasta koostuva ryhmä kokoontuu kuukausittain ohjaamaan ja valmistelemaan tietosuoja-asioita.

Tietosuojavastaava on määrittänyt kuntayhtymän tietosuojan vuosikellon, minkä lisäksi tietosuojadokumentaatio on koottu henkilöstölle helposti löydettäväksi. Henkilöstön tietosuojakoulutuksia on toteutettu vuoden 2020 aikana siten, että ennen 1.1.2019 tietosuojakurssin suorittaneet suorittivat uudelleen tietosuojakurssit sähköisellä koulutuslavalta. Näin ylläpidetään henkilöstön tietosuojaosaamista tietosuoja-asetuksen mukaisesti.

Vuoden 2020 aikana käsiteltiin HSL:n tietoturvaluokkeamien hallintamallin mukaisesti kolme (3) tietoturvaluokkeamaa. Kaksi näistä ei täyttänyt tietoturvaluokkeamien määritelmää, mutta yhdestä tietoturvaluokkeamasta tehtiin tietoturvaluokkeaus-ilmoitus valvontaviranomaisena toimivalle tietosuojavaltuutetulle.

### **Sisäisen tarkastuksen järjestäminen**

Sisäinen tarkastus on sisäisen valvonnan näkyvä osa. Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat yhdessä osa kuntayhtymän johtamista ja sisäinen tarkastus avustaa toimitusjohtajaa hänen valvontavelvollisuutensa täyttämässä tarkastamalla ja arvioimalla sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuutta. Sisäinen tarkastus tekee toimitusjohtajan toimeksiannosta kuntayhtymän organisaatiossa sisäistä tarkastusta suorittamalla eri toimintojen ja valvontajärjestelmien riippumatonta

arviointia sen varmistamiseksi, että johdon saama informaatio on oikeaa ja luotettavaa, riskienhallinta on toimivaa, voimavarojen käyttö on tehokasta ja taloudellista, omaisuus on turvattu, sisäinen valvontajärjestelmä toimii sekä voimassaolevia lakeja, säädöksiä, määräyksiä ja annettuja ohjeita sekä tehtyjä päätöksiä on noudatettu.

Sisäisen tarkastuksen palvelut on hankittu KPMG Julkistarkastus Oy:ltä. Vastuullisena sisäisenä tarkastajana ja laadunvarmistajana on toiminut koko tilikauden ajan KHT, JHT Juha Huuskonen.

Vuoden 2020 sisäisestä tarkastuksesta raportointiin kuntayhtymän hallitukselle 2.3.2021. Vuonna 2020 sisäisen tarkastuksen kohteena olivat neljä myyntitapahtumia tuottavaa järjestelmää: HSL-korttipalvelu, Työsuhdematkalippujen (TSML) laskutus, Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) seurantatarkastus ja HSL-sovellus (mobiili) seurantatarkastus. Merkittävimmät havainnot liittyivät prosessien ja ohjeiden päivittämiseen sekä roolien ja vastuiden selventämiseen. Sisäisen tarkastuksen raporteissa on annettu lisäksi toimenpidesuosituksia, jotka ovat liittyneet toimintojen kehittämiseen.

## 1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

### 1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

Tuloslaskelma kuvaa tilikauden tuloksen muodostumista ja kertyneen tulorahoituksen riittävyyttä palveluiden tuottamisesta aiheutuneiden kulujen kattamiseen.

#### Tuloslaskelma

1 000 €	1.1.-31.12.2020	1.1.-31.12.2019
Toiminta- tuotot	665 382	748 235
Toimintakulut	-719 112	-735 258
<b>Toimintakate</b>	<b>-53 730</b>	<b>12 977</b>
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	67	107
Muut rahoitustuotot	342	445
Korkokulut	-126	-10
Muut rahoituskulut	-19	-21
<b>Vuosikate</b>	<b>-53 467</b>	<b>13 500</b>
Poistot	-17 589	-18 258
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>-71 056</b>	<b>-4 758</b>
<b>Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)</b>	<b>-71 056</b>	<b>-4 758</b>

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 71,1 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 23,2 milj. euron alijäämään.

Toimintatuotot laskivat 11,1 % ja toimintakulut 2,2 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli -53,8 milj. euroa, 66,7 milj. euroa pienempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 44,5 % voitiin kattaa muilla toimintatuotoilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia (jäsenkuntien subventiota).

Vuosikate oli -53,5 milj. euroa, 67,0 milj. euroa edellistä vuotta pienempi. Vuosikate osoittaa tulorahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulorahoituksen riittävyyttä. Tulorahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate ei riittänyt kattamaan HSL:n poistoja, jotka olivat yhteensä 17,6 milj. euroa.

#### Tuloslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	92,5 %	101,8 %	102,8 %	101,4 %	104,6 %	105,0 %	102,2 %	102,9 %	102,3 %	101,1 %	102,0 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	44,5 %	54,4 %	54,6 %	57,9 %	56,7 %	54,6 %	52,4 %	51,8 %	52,0 %	52,4 %	53,6 %
Vuosikate/Poistot, %	-304,0 %	73,9 %	110,6 %	77,9 %	310,0 %	351,8 %	161,5 %	276,9 %	233,1 %	134,0 %	206,6 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	257 €	259 €	256 €	225 €	242 €	246 €	242 €	246 €	238 €	225 €	212 €

### 1.3.2 Toiminnan rahoitus

Rahoituslaskelmassa osoitetaan kuinka paljon kuntayhtymän varsinaisen toiminnan ja investointien nettorahavirta on yli-/ tai alijäämäinen. Rahoituksen rahavirta osoittaa, miten alijäämäinen nettorahavirta on rahoituksellisesti katettu tai miten ylijäämä on käytetty rahoitusaseman muuttamiseen. Varsinaisen toiminnan ja investointien nettorahavirta ja rahoituksen nettorahavirta yhdessä osoittavat kuntayhtymän rahavarojen muutoksen.

#### Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2020	TP2019
<b>TOIMINNAN RAHAVIRTA</b>		
Vuosikate	-53 467	13 500
Tulorahoituksen korjaukset		
<b>INVESTOINTIEN RAHAVIRTA</b>		
Investointimenot	-16 897	-11 127
Rahoitusosuudet investointeihin	589	
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot/-menot	-38	
<b>Toiminnan ja investointien rahavirta</b>	<b>-69 813</b>	<b>2 373</b>
<b>RAHOITUKSEN RAHAVIRTA</b>		
<b>Lainakannan muutokset</b>		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	44 737	
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		
Lyhytaikaisten lainojen muutos	5 263	
Oman pääoman muutokset		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	66	-250
Saamisten muutos	17 465	-4 229
Korottomien velkojen muutos	1 712	757
<b>Rahoituksen rahavirta</b>	<b>69 244</b>	<b>-3 722</b>
<b>RAHAVAROJEN MUUTOS</b>	<b>-569</b>	<b>-1 350</b>
Rahavarat 31.12.	79 692	80 261
Rahavarat 1.1.	80 261	81 610
<b>Rahavarojen muutos yhteensä</b>	<b>-569</b>	<b>-1 350</b>

Vuoden 2020 investointimenot olivat 16,9 milj. euroa ja toiminnan ja investointien rahavirta oli tilikaudella 69,8 milj. euroa alijäämäinen. Rahavarat pienenevät vuoden alusta 0,6 milj. eurolla.

Uutta talousarviolainaa nostettiin 50,0 milj. euroa kesäkuussa 2020.

Kassan riittävyyden tunnusluku ilmaisee monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa olemassa olevilla rahavaroilla. Kassan riittävyys oli vuoden lopussa hyvällä tasolla ollen 40,5 päivää.

Quick Ratio eli maksuvalmiussuhde kertoo miten hyvin lyhytaikaisesti sidotuilla varoilla pystytään kattamaan lyhytaikaiset velat. Quick Ratio on hieman laskenut edellisestä vuodesta ja oli 1,30. Tunnusluvun yleisen luokitusasteikon mukaan 1-2 on tyydyttävää tasoa oleva tunnusluku. Current Ratio eli käyttöpääomasuhde kertoo nopeakiertoisen omaisuuden ja nopeakiertoisten velkojen suhteen. Keskimäärin yli yhden olevaa tunnuslukua pidetään hyvänä, jonka alle jäätin hieman.

### Rahoituslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Investointien tulorahoitus %	-327,9 %	121,3 %	132,7 %	41,7 %	164,1 %	177,1 %	95,8 %	122,0 %	96,0 %	144,4 %	35,2 %
Kassan riittävyys, pv	40,5	39,8	42,1	48,5	54,0	48,8	37,4	35,8	33,6	29,8	31,8
Quick Ratio	1,30	1,65	1,61	1,50	1,70	1,55	1,41	1,37	1,32	1,26	1,31
Current Ratio	0,95	1,18	1,16	1,10	1,23	1,17	1,05	1,06	1,03	1,03	1,02

### 1.4 Rahoitusasema ja sen muutokset

VASTAAVAA x 1 000 €	31.12.2020	31.12.2019	VASTATTAVAA x 1 000 €	31.12.2020	31.12.2019
PYSYVÄT VASTAAVAT	57 853	59 096	OMA PÄÄOMA	7 511	78 566
Aineettomat hyödykkeet	34 221	35 882	Peruspääoma	9 566	9 566
Aineettomat oikeudet	26 971	28 433	Muu oma pääoma	3 778	3 778
Tietokoneohjelmistot	1 971	1 484	Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	65 223	69 981
Muut pitkävaikuttaiset menot	953	1 040	Tilikauden yli-/alijäämä	-71 056	-4 758
Ennakkomaksut	4 325	4 926			
			VIERAS PÄÄOMA	160 346	108 634
Aineelliset hyödykkeet	16 027	19 796	Pitkäaikainen	44 737	
Kiinteät rakenteet ja laitteet	14 232	16 884	Lainat rahoituslaitoksilta	44 737	
Koneet ja kalusto	1 458	2 912	Lyhytaikainen	115 609	108 634
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	338		Lainat rahoituslaitoksilta	5 263	
			Saadut ennakot	31 045	31 082
Sijoitukset			Ostovelat	63 077	56 156
Osakkeet ja osuudet	7 605	3 417	Muut velat	1 797	2 045
			Siirtovelat	14 427	19 350
VAIHTUVAT VASTAAVAT	110 004	128 105			
Vaihto-omaisuus	294	360			
Saamiset	30 019	47 484			
Lyhytaikaiset saamiset	30 019	47 484			
Myyntisaamiset	12 393	26 040			
Lainasaamiset					
Muut saamiset	15 196	13 680			
Siirtosaamiset	2 429	7 763			
Rahoitusomaisuusarvopaperit	34 173	64 218			
Muut arvopaperit	34 173	64 218			
Rahat ja pankkisaamiset	45 519	16 043			
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>	<b>167 857</b>	<b>187 200</b>	<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>	<b>167 857</b>	<b>187 200</b>

Taseen loppusumma, 167,9 milj. euroa, laski edellisestä vuodesta 19,3 milj. eurolla.

Taseen tunnusluvuilla ilmaistaan vakavaraisuutta, rahoitusvarallisuutta ja velkaantuneisuutta. Omavaraisuusasteella mitataan vakavaraisuutta, alijäämän sietokykyä ja kuntayhtymän kykyä selviytyä sitoumuksista pitkällä tähtäyksellä. Keskimäärin hyvänä tavoitetasona pidetään kuntataloudessa 70 %:n omavaraisuutta, alle 50 %:a alempi omavaraisuusaste merkitsee suurta velkarasitetta tai sitä, että taseessa on paljon välitettäviä varoja. HSL:n omavaraisuusaste oli vuonna 2020 5,5 %. Tase sisältää 31,1 milj. euroa matkalippujärjestelmään liittyviä asiakkaiden ennakkomaksuja (mm. matkakortin arvon lataukset ja ostetut, mutta käyttämättömät työmatkasetelit).



Suhteellinen velkaantuneisuus-% kertoo kuinka paljon toimintatuotoista tarvittaisiin vieraan pääoman takaisinmaksuun. Mitä pienempi velkaantuneisuuden tunnusluvun arvo on, sitä paremmat mahdollisuudet on selviytyä velan takaisinmaksusta tulo-rahoituksella. Suhteellinen velkaantuneisuus-% on hieman kasvanut edelliseen vuoteen verrattuna.

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) osoittaa paljonko kertynyttä ylijäämää on tulevien vuosien liikkumavara, tai paljonko on kertynyttä alijäämää, joka on katettava tulevina vuosina. Kertynyt ylijäämä (alijäämä) / asukas osoittaa HSL-jäsenkuntien asukaskohtaisen kertyneen ylijäämän määrän. Eritely HSL:n kumulatiivisen ylijäämän jakautumisesta jäsenkunnittain on esitetty sivulla 67.

Kuntayhtymällä on 50 milj. euroa rahalaitoslainoja tilinpäätöksessä.

### Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Omavaraisuusaste, %	5,5 %	50,3 %	51,8 %	49,8 %	52,5 %	47,0 %	40,3 %	36,4 %	31,8 %	24,0 %	29,1 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	19,4 %	10,4 %	10,7 %	12,4 %	11,8 %	12,5 %	12,0 %	12,9 %	12,5 %	15,5 %	11,8 %
Velat ja vastuut, % käyttötuloista	10,2 %	7,5 %	10,7 %	13,3 %							
Kertynyt yli-/alijäämä, m€	-5 833	65 223	69 981	68 099	64 625	50 358	29 219	24 268	13 830	6 564	4 964
Kertynyt yli-/alijäämä, €/asukas	-4 €	49 €	53 €	54 €	52 €	41 €	24 €	21 €	12 €	6 €	5 €
Lainakanta 31.12., m€	50 000	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

## 1.5 Kokonaistulot ja –menot

Kokonaistulot- ja menot –laskelma kokoaa tuloslaskelmasta ja rahoituslaskelmasta yhteen kaikki kuntayhtymän tilikauden tuotot ja kulut. Siten se kuvaa rahalähteitä ja –käyttöä. Kokonaistuottojen ja –kulujen erotus on täsmätettävissä rahoituslaskemaan siten, että se on muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten itseisarvojen summa silloin, kun mainitut erät rahoituslaskelmassa ovat erimerkkiset ja itseisarvojen erotus, kun ne ovat rahoituslaskelmassa saman merkkiset.

TULOT	1 000 €	MENOT	1 000 €
Toiminta		Toiminta	
Toimintatuotot	665 382	Toimintakulut	-719 112
Korkotuotot	67	- Valmistus omaan käyttöön	
Muut rahoitustuotot	342	Korkokulut	-126
		Muut rahoituskulut	-19
Tulorahoituksen korjauserät	0		
+ Pysyvien vastaavien hyöd. luovutusvoitot		Tulorahoituksen korjauserät	
Investoinnit		Pakollisten varausten muutos	0
Rahoitusosuudet investointimenoihin	589	- Pakollisten varausten lis. (+), väh. (-)	0
Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustulot	-38	- Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustappiot	0
Rahoitustoiminta		Investoinnit	
Antolainasaamisten vähennykset	0	Investointimenot	-16 897
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	44 737	Rahoitustoiminta	
Lyhytaikaisten lainojen lisäys	5 263	Antolainasaamisten lisäykset	0
Oman pääoman lisäykset		Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0
		Lyhytaikaisten lainojen vähennys	0
		Oman pääoman vähennykset	
<b>Kokonaistulot yhteensä</b>	<b>716 342</b>	<b>Kokonaismenot yhteensä</b>	<b>-736 155</b>

Kokonaistulojen ja –menojen erotus -19,813 milj. euroa täsmäytetään rahoituslaskelmaan siten, että erotus on sama kuin muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten ero (-19,244 milj. euroa – 0,569 milj. euroa).

## **1.6 Tilikauden tuloksen käsittely**

Tilikauden tulos on 71 055 875,11 euroa alijäämäinen. Hallitus esittää alijäämän, 71 055 875,11 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien yli-/alijäämätilille.

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien kolmen vuoden Toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa jäsenkuntien kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Kunnilta pyydetään vuosittain lausuntoja kuntakohtaisen yli-/alijäämän käytöstä alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman käsittelyn yhteydessä. Erittely yli-/alijäämien jakautumisesta kunnittain on esitetty sivuilla 67.

## 2 TALOUSARVION TOTEUTUMISVERTAILUT

### 2.1 Strategisten tulostavoitteiden toteutuminen

HSL:n hallitus ja yhtymäkokous ovat hyväksyneet HSL:n strategian kausille 2017-2021. HSL:n strategia hyväksytään hallituskausittain ja seuraava strategian päivityksen valmistelutyö käynnistyy vuoden 2021 aikana.

Strategiakokonaisuus (perustehtävä, visio ja strategiset painopisteet) muodostaa pohjan toimikauden aikaisen toiminnan suunnittelulle ja kehittämiselle. Strategisten painopisteiden mukaisten tavoitteiden yksityiskohtaisemmat toimenpiteet ja tehtävät määritellään toiminta- ja taloussuunnitelmissa sekä vuosittaisissa tulokorteissa.



Kuvio 3. HSL:n strategia 2017-2021

HSL:n tarina tiivistää strategian keskeiset ajatukset:

#### Me olemme HSL

Helsingin seutu on nyt 1,5 miljoonan asukkaan metropolialue, joka kasvaa ja tiivistyy. Rakennamme yhdessä viihtyisää ja hyvinvointia 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 sälyttää elävä yhteys ympäröivään luontoon. HSL on kestävä valinta, joka mahdollistaa liikkumisen helposti ja edullisesti. Turvallisessa kaupunkiympäristössämme mahdollisimman moni voi liikkua itsenäisesti. Sujuva arki luodaan yhdessä. Pienilläkin teoilla on merkitystä, kun niitä tehdään miljoona kertaa päivässä.

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

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

Strategian toteutumista seurataan strategiasta johdettujen tavoitteiden ja niille toiminta- ja taloussuunnitelmassa asetettujen mittaavien indikaattoreiden avulla, jotka on esitetty seuraavissa kappaleissa.

**Keskeisiä strategiasta johdettuja toiminnallisia tavoitteitamme olivat:**

1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet,
2. selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa,
3. kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan,
4. olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä,
5. keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin sekä
6. olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä.

**Kuntayhtymän vuodelle 2020 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista mittaavista indikaattoreista toteutui 53,7 % (22/41 tavoiteindikaattorista). Koronakriisin seurauksena useat joukkoliikenteen käyttöön ja tuloihin liittyneet mittarit jäivät tavoitteestaan.**

**2.1.1 Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet**

**Runkoyhteydet luovat perustan joukkoliikennejärjestelmälle**

Joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat raide- ja bussiliikenteen runkoyhteydet, jossa liityntäliikenne toimii syöttöyhteytenä runkoyhteyksille. Runko-verkkoyhteydet kuljettavat suuria matkustajamääriä nopeasti keskeisillä yhteysväleillä ja kytkevät Helsingin seudun eri osat toisiinsa. Muut joukkoliikennemuodot täydentävät runkoverkkoa ja tarjoavat runkoverkon ulkopuolelta yhteyksiä runkoverkon piiriin.

Runkolinja 200 aloitti liikennöinnin elokuussa 2020. Uusi runkolinja korvasi aiemmin linjan 235, joka liikennöi samalla reitillä. Runkolinja jättää osan aiemmista linjan 235 käyttämisestä pysäkeistä väliin ja sillä on käytössä avorahastus, molemmilla toimenpiteillä tavoitellaan linjan nopeuttamista aiemmasta. Lisäksi kunnat ovat toteuttaneet toimenpiteitä pysäkki-ilmeen muuttamiseksi runkolinjamaiseksi sekä lisäämällä etuusia reitin varrelle.

**Koronatilanne pakotti etsimään säästöjä joukkoliikennepalveluista**

Bussiliikenteessä siirryttiin keväällä 2020 kesäliikenteeseen koronaviruksen aiheuttaman matkustajamääräkysynnän vähenemisen vuoksi. Syysliikenteeseen tehtiin tarjonnan vähennyksiä sekä jätettiin suunniteltuja palvelutasoparannuksia toteuttamatta. Bussiliikenteeseen tehtiin talvikaudelle 2020-2021 noin neljän prosentin säästöt verrattuna talvikauden 2019-2020 suoritteisiin, joka tarkoittaa noin 12 miljoonan euron säästöjä vuositasolla. Lisäksi rakennustöistä johtuvien poikkeusreittien liikennöintiä varten tehtyjä varaumia jäi käyttämättä.

Koronatilanteen vuoksi raideliikenteessä tehtiin maltillisia sopeutuksia liikennetarjonnan osalta ja metrossa laajennettiin tiheämmän vuorovälin liikennöintiä matkustusväljyyden takaamiseksi.

Lähijunaliikenteessä tehtiin syysliikenteen alusta pieniä muutoksia Rantaradan liikenteen aamuruuhkan tarjontaan ja linjatunnuksiin. Muut muutokset, kuten esimerkiksi kehäradan junille ja A-junille suunnitellut vuorovälien tihennykset peruttiin koronan aiheuttamien säästöpainneiden takia. Lähijunaliikenteessä koronan takia tehtyjen sopeutusten euromääräinen vaikutus oli vuonna 2020 noin 0,7 milj. euroa.

Lauttaliikenteessä liikennettä ajettiin hieman vähemmän kuin edellisvuonna. Tavoitteena oli kuitenkin säilyttää riittävä matkustusväljyys, koska matkustajilla ei ole käytettävissä vaihtoehtoisia liikku- mistapaa Suomenlinnan ja Kauppatorin välillä. Lauttaliikenteen liikennöintikustannuksista säästettiin noin. 470 000 euroa.

Koronan aiheuttamat lisäsiivoustarpeet lisäsivät kustannuksia mm. bussiliikenteessä ja infrakor- vauksissa.

### **Rakennustöiden aiheuttamat väliaikaisjärjestelyt pyrittiin minimoimaan**

Lähijunaliikenteen osalta Pasilan aseman rakentamistyöt ja Helsingin ratapihan toimivuuden pa- rantaminen (HELRA) valmistui pääosin. Pukinmäen siltatyöt vaikuttivat Keravan suunnan junalii- kenteeseen kesällä 2020 ja työt jatkuvat vuonna 2021. Keravan uuden asetinlaitteen käyttöönotto siirtyi koronan aiheuttamien riskien takia kesälle 2021. Helsingin aseman alittavan Kaisantunnelin rakennustyöt alkoivat. Jorvaksen aseman noin vuoden kestävä perusparannustyö alkoi kesä- kuussa.

Hämeentien uudistus aiheutti bussiliikenteelle viiveitä lähes koko vuoden, raitioliikenne pääsi pa- laamaan Hämeentielle joulukuussa.

Kehä I Laajalahti hanke jatkui 2020 aiheuttaen ajoittain ruuhkaa, joka heijastui linjojen 113, 212, 213N, 550 ja 555 säännöllisyyteen. Espoon keskuksen rakennus- ja purkutyöt haittasivat joukkoli- kenteen sujuvuutta ja matkustajien viihtyvyyttä pysäkkiolosuhteiden osalta.

Länsimetron jatkeen rakennustyöt asemien ympäristössä haittasivat joukkoliikenteen sujuvuutta ja matkustajien viihtyvyyttä pysäkkiolosuhteiden osalta.

Raidejokerin työt aiheuttivat laajalti poikkeusjärjestelyitä bussiliikenteelle ja matkustajille. Vuoden lopussa rakennustöiden valmiusaste oli 44%. Suurimmat muutokset työnaikaisissa liikennejärjes- telyissä vuoden aikana tapahtuivat Maunulassa Pirjontien liikenteelle avaamisen myötä.

Herttoniemessä Siilikuja suljettiin liikenteeltä ja bussiliikenne Herttoniemen sairaalaan katkesi noin puoleksi vuodeksi. Rautatientorilla Läntinen teatterikuja suljettiin useita kertoja talotyömaan vuoksi ja bussit siirtyivät poikkeusreiteille.

Tapahtumat peruttiin lähes kokonaan juoksutapahtumia lukuunottamatta.

### **Tilikaudella ratkaistiin useita liikenteen kilpailutuksia**

Junaliikenteen kilpailu ratkaistiin kesällä 2020 ja voittajaksi valittiin VR. Kilpailutuksella saavutettiin merkittävät taloudelliset säästöt ja parannettiin sopimuksen ohjausvaikutusta. Sopimus allekirjoitet- tiin kesällä 2020 josta käynnistyi vuoden mittainen valmistelujakso ja kilpailutettu liikenne alkaa ke- säkuussa 2021.

Toukokuussa 2020 HSL:n hallitus päätti Raide-Jokerin hankintatavaksi lykätyn kilpailuttamisvaihtoehdon mukaisen sidosyksikköhankinnan ja sen jälkeen Raide-Jokerin kilpailuttamisen sekä valtuutti toimitusjohtajan neuvottelemaan HKL:n kanssa liikennöintisopimuksesta. Sopimusneuvottelut aloitettiin päätöksen pohjalta.

HKL:n kanssa neuvoteltiin ja solmittiin metroliikennesopimuksen lisäsopimus 5, millä sovittiin Metroliikenteen hoitamisesta Kivenlahden jatkeen avautuessa, eli LM2-vaihe.

Vuonna 2020 järjestettiin kolme bussiliikenteen tarjouskilpailua. Kaikkien hankintakokonaisuuksien liikenne käynnistyy elokuussa 2021. Vuonna 2020 ratkaistuihin tarjouskilpailuihin sisältyi yhteensä 217 bussin liikenne ja kustannukset ovat vuositasolla noin 56,3 miljoonaa euroa.

Kruunusiltojen liikenteen vaunuhankinnan osalta HSL puolsi HKL:n hankesuunnitelmaa (HSLH 26.5.2020) ja hyväksyi osaltaan HKL:n päättämän vaunukaluston hankintatavan, millä hyödynnettiin Skoda Transtechin sopimuksen optioita Artic XL-vaunujen hankinnasta.

### **Liikennesuunnittelussa kehitettiin asiakasvuorovaikutusmalleja**

Linjastouudistusten asukasvuorovaikutusmalleja kehitettiin syksyn 2020 aikana vastaamaan HSL:n uusia osallistamisen periaatteita, jossa päätöksenteon läpinäkyvyys on kantava teema. Asiakastutkimuksissa tuli esiin, että vaikka vuorovaikutusta tehtiin, monille asiakkaille oli epäselvää missä vaiheessa suunnitelmiin pääse vaikuttamaan ja miten osallistaminen on vaikuttanut linjaston kehittämiseen. Osallisuuden kehittämistä tehtiin kolmessa käynnissä olleessa linjastouudistusprojektissa. Asiakkaita osallistaen ja yhdessä tehden ja oppien kokeiltiin erilaisia osallistamisen menetelmiä ja työkaluja ja pohdittiin mihin prosessiin vaiheeseen ne toimivat parhaiten.

Lopputuloksena syntyi käytännön läheinen opas ”Linjastouudistusten osallisuusmalli”, jossa kuvataan osallisuuden tavoitteet, menetelmät ja annetaan ohjeet viestintään ja osallisuuden suunnitteluun.

### **Metroliikenteen luotettavuus parani selvästi**

Raitioliikenteen luotettavuus heikkeni hieman edelliseen vuoteen verrattuna. Suurimpana syynä heikentymiseen oli pandemian aiheuttamat äkilliset liikennöinnin muutokset toimintaympäristössä ja erityisesti satamiin kohdistuvassa liikenteessä kevään ja syksyn aikana, mitä ei suunnitelmallisella liikennöinnin supistamisella pystytty täysin ehkäisemään.

Metroliikenteessä onnistuttiin pandemian aiheuttaman liikenteen suunnitelmallisen supistamisen avulla tuottamaan luotettavaa liikennettä miltei edellisvuotta vastaavalla tasolla. Junaliikenteen luotettavuutta heikensivät etenkin VR:n kuljettajapula sekä ratainfra viat. Bussiliikenteen luotettavuus säilyi hyvällä tasolla. Tulokseen vaikutti leudot liikennöintiolosuhteet.

Liikenteen luotettavuus liikennemuodoittain:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Metrolinjat	99,60 %	99,66 %
Raitiolinjat	98,94 %	99,42 %
Junaliikenne	98,82 %	99,34 %
Bussiliikenne	99,89 %	99,84 %
Lauttaliikenne	99,99 %	99,84 %
<b>Keskimäärin</b>	<b>99,43 %</b>	<b>99,62 %</b>

### Asiakastyytyväisyys kasvoi kaikissa liikennemuodoissa

Matkustajien tyytyväisyys HSL-alueen joukkoliikenteeseen parani vuodesta 2019, ja vuonna 2020 tyytyväisten matkustajien osuus oli 89 prosenttia. Asiakastyytyväisyys oli hieman korkeampi syksyllä (tyytyväisiä 90 %) kuin keväällä (88 %). Metromatkustajista 92 prosenttia oli tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen. Raitiovaunuliikenteessä tyytyväisten osuus oli 90 prosenttia, bussiliikenteessä 88 prosenttia ja lähijunaliikenteessä 87 prosenttia. Tyytyväisyys kasvoi kaikissa liikennemuodoissa vuodesta 2019.

BEST –kyselytutkimuksella (Benchmarking in European Service of Public Transport) mitataan eri Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä alueensa joukkoliikenteeseen. HSL sijoittui kaupunkiseutukohtaisessa vertailussa kokonaisarvosanalla mitattuna kolmanneksi. 76 % HSL-alueen asukkaista oli tyytyväisiä alueen joukkoliikenteeseen vuonna 2020, mikä on yhtä suuri osuus kuin vuonna 2019. Alueensa joukkoliikenteeseen tyytyväisimmät BEST-jäsenkaupunkien asukkaat löytyivät Turusta (84 % tyytyväisiä) ja Tampereelta (83 % tyytyväisiä). HSL:n taakse vertailussa jäivät muut pohjoismaiset pääkaupunkiseudut Oslo (73 % tyytyväisiä), Tukholma (70 % tyytyväisiä) ja Kööpenhamina (56 % tyytyväisiä) sekä Geneve Sveitsissä (73 % tyytyväisiä), Rotterdam-Haag Alankomaissa (71 % tyytyväisiä) ja Bergenin (58 % tyytyväisiä) sekä Trondheimin kaupunkiseudut (51 % tyytyväisiä) Norjassa. Kärkisijat valloittaneet Turku ja Tampere osallistuivat BEST-tutkimukseen ensimmäistä kertaa vuonna 2020.

### Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
<b>Kehitämme joukkoliikenteen suunnitteluprosessien asiakasvuorovaikutusta</b>	Asiakasvuorovaikutus-prosessien kehittyminen. Asiakkaiden osallistuminen suunnitteluprosessiin kaikissa linjastosuunnitelmahankkeissa ja asiakastyöpajoihin osallistuneiden asiakkaiden määrä kasvaa.	Linjastosuunnittelussa on käytössä asiakastyöpajat ja vuorovaikutusta lisätään.	Asukasvuorovaikutusmalleja kehitettiin vastaamaan HSL:n uusia osallistamisen periaatteita. Opas "Linjastouudistusten osallisuusmalli" valmistui. <b>Tavoite toteutui.</b>
	Saatu asiakaspalaute ja sen vaikutus.	NPS-kysymyksen "HSL kuuntelee minua ja huomioi tarpeeni" asiakasarvosana kasvaa vuosittain ja on TA-kaudella vähintään 3,00.	2,90 <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
<b>Sujuvoitamme liikenteen liityntäyhteyksiä ja vaihtoja</b>	Asiakastyytyväisyys liityntäyhteyksiin ja vaihtojen toimivuuteen	NPS-kysymyksen "Joukkoliikennevälineen vaihtaminen sujuu hyvin" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,75.	3,72 <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
<b>Parannamme runko- ja syöttölinjojen palvelutasoa</b>	Asiakastyytyväisyys joukkoliikenteen palvelutasoon	NPS-kysymyksen "Reitit palvelevat minua hyvin" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,65.	3,71 <b>Tavoite toteutui.</b>
	Runkolinjojen nousijamäärät kasvavat merkittävästi ja runkolinjojen täyttöaste (matk.km/paikkakm) kasvaa.	Täyttöaste 0,2117 matk.km/paikkakm	0.1323 <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
<b>Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta</b>	Joukkoliikenteen aikataulunmukaisuus.	Tavoitteemme on, että keskimäärin 99,80 % aikataulutetuista	99,43 % <b>Tavoite ei toteutunut.</b>

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
ja kehitämme sen seuranta		lähdöistä ajetaan aikataulun mukaan.	
	Asiakastytyväisyys poikkeusjärjestelyistä tiedottamiseen parane.	NPS-kysymyksen ”Saan poikkeustilanteissa minua palvelevaa tietoa” asiakasrosana on TA-kaudella vähintään 3,40.	3,49 <b>Tavoite toteutui.</b>
	HSL-alueen joukkoliikenteen asiakastytyväisyys kehitty parempaan suuntaan.	Tavoitteemme on, että 84,1 % asiakkaista ovat tyytyväisiä joukkoliikenteeseen.	89,0 % <b>Tavoite toteutui.</b>

## 2.1.2 Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa

### Kampanjoissa korostettiin vastuullisuutta

Heinäkuun vuorokausilippukampanja kohdentui lähimatkailuun. Elokuun kampanjassa lanseerattiin HSL-kortin verkkolatausmahdollisuus. Kesän ja loppuvuoden jatkuvassa kampanjoinnissa muun muassa somessa ja diginäytöillä painottuivat koronaviruksen tuomat teemat, joista kasvomaskisuositus on noussut keskeiseen asemaan teemalla ”Parhaat matkat tehdään vastuullisesti yhdessä”. Syyskaudelle suunniteltu kausialennuskampanja siirtyi koronatilanteen heikentymisen takia tulevaisuuteen.

Myös syksyille suunniteltu suurempi vastuullisuuskampanja siirtyy tulevaan vuoteen, mutta vastuullisuuselementtejä pidettiin esillä mahdollisuuksien mukaan osana jatkuvaa markkinointiviestintää.

### Digitaaliset itsepalvelukanavat kasvattivat suosiotaan

Tavoitteemme on helpottaa ja edistää asiointia ja ostamista itsepalvelukanavissa. Digitaalisissa myyntikanavissa on lisäksi mahdollista palvella asiakasta juuri silloin, kun tarve vaatii. Tuomme HSL-sovellukseen uusia lipputuotteita sekä eri asiakasryhmiä palvelevia maksutapoja. Maksamisen kehittämisellä on merkittäviä positiivisia vaikutuksia myös myynti- ja maksukustannusten pienemiseen.

Koronavuoden aikana erityisesti digitaaliset itsepalvelukanavat (HSL-sovellus ja HSL-kortin verkkolataus) ovat kasvattaneet osuuttaan kokonaisymyynnistä. Etenkin sovelluksen osuus on kasvanut huomattavasti vuoden 2020 kuluessa osuuden ollessa tammikuussa 31,5 % ja joulukuussa yli 41 %. Verkkolataus lanseerattiin käyttöön kesäkuussa. Joulukuuhun mennessä hieman yli 4 % kokonaislipputuloista tuli verkkolatauksen kautta myynnin ollessa hieman alle 1 milj. euroa per kk. OpenMaas-rajapinnan kautta tapahtuva digitaalinen myynti on pysynyt vuoden aikana lähes ennallaan hieman yli 1 prosentissa.

Digitaalisissa myyntikanavissa on panostettu myös uusiin helppoihin maksutapoihin. Sovelluksessa otettiin käyttöön mm. MobilePay ja Pivo –maksutavat.

### Lähimaksuprojekti eteni

Lähimaksuprojektia on vuonna 2020 työstyetty kohti pilottia, joka alkaa keväällä 2021. Lisäksi on tehty selvitystä myyntilaitteisiin ja Axioiden korvaamiseen liittyen, jotta voimme mahdollistaa lähimaksun tulevaisuudessa koko kalustossa.



### Matkustajainformaation lisätietoa ruuhkaisuudesta

Myös matkustajainformaation kehitystoimet kohdentuivat koronakriisin hoitoon liittyviin erityistoi-  
miin. Valmistelun tuloksena on avattu matkustajille tietoa ruuhkaisuudesta liikennevälineissä.

Pysäkkikuulutukset saatiin kesään mennessä kaikkeen bussikalustoon ja niiden sisällön laatua pa-  
rannettiin vuoden varrella. Erityiskuulutuksia maskien käyttösuosituksesta lisättiin raitiovaunuihin ja  
busseihin erityisräätelöintinä. Runkobusseihin tulevista diginäytöistä järjestettiin ja ratkaistiin tar-  
jouskilpailu ja näyttöjen käyttöönotto alkaa, mikä parantaa merkittävästi informointia busseissa.  
Loppuvuodesta käynnistyneen monikanavaviestintäratkaisun käyttöönoton avulla viestintää pysty-  
tään kohdentamaan tarkemmin.

### Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
<b>Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua</b>	Asiakastytyväisyys ostamisen helppoutteen säilyy hyvällä tasolla.	NPS-kysymyksen "Matkalipun ostaminen on minulle helppoa" asiakasarvio säilyy hyvällä tasolla ja on TA-kaudella vähintään 4,50.	4,41 <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	Lipunmyynnin kehittyminen.	Lipputulot kehittyvät vähintään talousarvion mukaisesti.	243,3 m€ <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
<b>Kehitämme HSL-sovellusta, ja muita itsepalvelukanavia</b>	Asiakastytyväisyys digitaalisiin palvelukanaviin kasvaa.	NPS-kysymyksen "HSL etsii aktiivisesti uusia tapoja palvella minua paremmin" asiakasarvosana on TA-kaudella vähintään 3,30.	3,07 <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	HSL:n digitaalisten myyntikanavien käyttäjämäärät kasvavat nettilatauksen käyttöönoton myötä TA-kaudella 800 000 käyttäjään.	800 000	574 438 (HSL-sovellus ja HSL-kortti) <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	Digitaalisten myyntikanavien myynnin %-osuus kokonaisymyynnistä kasvaa 40 %:iin TA-kaudella.	40,0 %	42,6 % (HSL-sovellus ja HSL-kortti) <b>Tavoite toteutui.</b>
<b>Toteutamme tunniste-pohjaisuuden perustuvan lähimaksupilotin</b>	Lähimaksamisen käyttöönoton toteutuminen aikataulun mukaan.	Tavoitteena lähimaksupilotin aloitus vuoden 2020 aikana.	Lähimaksupilotin toteutus siirtyy vuoteen 2021. <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
<b>Kehitämme reaaliaikaista ja personoitua matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista</b>	Asiakastytyväisyys matkustajainformaation saatavuuteen kasvaa.	ASTY-kysymyksen "Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla" arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista TA-kaudella on vähintään 81,0 %.	90,0 % (kysymys toteutettiin kevään 2020 tutkimuskaudella) <b>Tavoite toteutui.</b>
	HSL-sovelluksen ja Reittioppaan kehitystoimet toteutetaan suunnitelmien mukaisesti	Toteutetut kehitystoimet.	Palveluita on kehitetty koronatilanne huomioiden. <b>Tavoite toteutui.</b>

### 2.1.3 Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan

#### **MAL 2023 puiteohjelma hyväksyttiin**

MAL-suunnittelussa pohjustetaan seudun tulevaisuutta. Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelma on Helsingin seudun strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua tulevaisuudessa kehitetään. 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. MAL- 2020-2031 sopimusneuvottelut kestivät pitkään ja neuvottelutulos saavutettiin vasta kesäkuun alussa. Sopimus on ensimmäistä kertaa 12 -vuotinen ja seuraava tarkistus tehdään 2023. MAL 2023 puiteohjelman valmistelu tehtiin suunnitellun mukaisesti ja puiteohjelma hyväksyttiin HSL:n hallituksessa sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa joulukuussa 2020.

MAL 2019 suunnittelu päättyi ja sitä koskeneeseen sopimukseen valtion ja HSL:n ulkopuolisten kuntien kanssa liittyen laadittiin loppuselvytys toteutuneista kustannuksista ja niiden jaosta osapuolten kesken. KUUMA- kunnat osallistuivat myös henkilötyökustannuksiin asukaslukujen mukaisessa suhteessa.

Tiemaksujen osalta valtio ei ole käynnistänyt hallitusohjelmaan sisältyvää ruuhkamaksut mahdollistavan lainsäädännön valmistelua. Tiemaksujen esiselvitykset valmisteltiin asukaskyselyä lukuun ottamatta, joka siirrettiin koronan vaikutusten vuoksi vuodelle 2021. Esiselvitysten perusteella käynnistettiin jatkoselvitykset tiemaksujärjestelmän kuvaamisesta sekä vaikutusten arvioinnin menetelmistä.

HSL osallistui valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan sekä Fossiilittoman liikenteen tiekartan valmisteluun niissä puitteissa, mitä LVM näiden laadintaprosesseissa tarjosi. Lisäksi valmisteltiin yhdessä neljän kaupunkiseudun kannanottoja ja tuettiin kuntaliiton edunvalvontatyötä näissä asioissa.

#### **HSL-liikenteen päästöjä vähennettiin eri keinoin**

Liikenteen päästöihin voidaan vaikuttaa tehokkaasti lisäämällä joukkoliikenteen käyttöä sekä kävelyä ja pyöräilyä. HSL:n toimista päästöjen vähentämiseksi on raportoitu kappaleessa 1.1.6 Ympäristötekijät.

#### **Korona romahdutti matkustajamäärät**

Joukkoliikenteessä tilastoitiin yhteensä 251,9 miljoonaa nousua, joka on 36,5 % vähemmän kuin edellisenä vuonna.

Korona on vähentänyt merkittävästi liikkumista joukkoliikenteellä vuonna 2020, jolloin nousijamäärä oli noin 64 % vuodesta 2019. Suurin vähennys (-52 %) oli Suomenlinnan lautalla, sitten raitiovau- nuissa (-39 %), busseissa (-38 %), metrossa (-35 %) ja lähijunissa (-31 %). Junissa tehdään muita joukkoliikennemuotoja pidempiä matkoja ja ainakin yksi syy pienempään vähenemään on se, että matalapalkkaisempia töitä tekevät asuvat keskimäärin kauempana keskustasta. Niitä töitä voi tehdä harvemmin etänä kuin konttorilla tapahtuvia asiantuntijatöitä. Sama selittää osaltaan metron lukuja.

Syksyllä 2020 Helsingin niemen rajalla keskustaan suuntautuvassa aamuruuhkassa joukkoliikenteen osuus laski 13,5 %-yksikköä ja koko arkipäivänä molemmat suunnat huomioiden 13,3 %-yksikköä syksystä 2019. Itäisessä ja läntisessä poikittaisliikenteessä joukkoliikenteen osuus laski yhteensä 6,6 %-yksikköä syksystä 2019.

Niemen rajalla joukkoliikenteen koko vuorokauden matkustajamäärä laski syksyyn 2019 verrattuna 49,5 % (249 000 henkilöä), kun taas henkilöautossa matkustavien määrä laski vain 8,2 % (16 000 henkilöä).

Nousumäärät liikennemuodoittain:

Miljoonaa nousijaa	2020	2019	Muutos abs	Muutos %
<b>Metro</b>	60,367	92,563	-32,196	-34,8 %
<b>Raitiovaunu</b>	34,879	56,764	-21,885	-38,6 %
<b>Suomenlinnan lautta</b>	1,050	2,175	-1,125	-51,7 %
<b>Bussi yhteensä</b>	108,433	175,046	-66,613	-38,1 %
Helsinki sisäinen	45,443	77,533	-32,090	-41,4 %
josta runkolinja 500	1,959	1,238		
Espoo+Kauniainen sisäinen	17,463	27,085	-9,622	-35,5 %
Vantaa sisäinen	8,613	12,371	-3,758	-30,4 %
Kerava sisäinen	0,369	0,355	0,014	3,9 %
Kirkkonummi sisäinen	0,218	0,333	-0,115	-34,5 %
Sipoon ja Keravan sisäinen	0,302	0,477	-0,175	-36,7 %
Tuusulan sisäinen	0,220	0,193	0,027	14,0 %
Siuntio sisäinen	0,052			
Seutuliikenne	35,113	55,321	-20,208	-36,5 %
josta runkolinjat 200, 510, 550, 560	13,935	18,284	-4,349	-23,8 %
ja muut seutulinjat	21,178	37,037	-15,859	-42,8 %
U-liikenne	0,640	1,374	-0,734	-53,4 %
Lähijunat	47,158	70,384	-23,226	-33,0 %
<b>HSL-alue yhteensä</b>	<b>251,887</b>	<b>396,932</b>	<b>-145,045</b>	<b>-36,5 %</b>
josta kaikki runkobussilinjat	15,895	19,523	-3,628	-18,6 %

### Monikanavaviestintäratkaisun toteutusvaihe käynnistyi

Monikanavaviestintäratkaisun (MKVR) hankinnasta päätettiin HSL:N hallituksessa toukokuussa ja toteutusratkaisun käyttöönottovaihe käynnistyi. Apsiksen käytön korvaavat viestintäominaisuudet (sähköpostien lähetys; asiakaskirjeet ym.) otettiin käyttöön marraskuun aikana. Push-viestit ja muut ominaisuudet otetaan käyttöön vaiheittain alkuvuoden 2021 aikana.

MKVR:n hyödyntämisen aikataululla on yhteyttä asiakasprofiilin tuotantoversion toteutumisen aikatauluun. MKVR-valmistelussa on tehty yhteistyötä ja selvitetty eri järjestelmien rooleja asiakasprofiilin, tutkimusalustan, HSL-sovellus ja HSL.fi:n kanssa.

Reittioppaan uudessa versiossa jalankulku ja pyöräily nousevat automaattisesti reittiehdotusten yläpäähän, jos matka ei ole liian pitkä käveltäväksi tai pyöräiltäväksi. Ehdotuksiin nostetaan myös liityntäpyöräily ja kaupunkipyörät. Uudistukset tulevat sekä selainpohjaiseen että HSL-sovelluksen Reittioppaaseen.

## Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä:	Bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa edistämme päästöneutraalisuutta ja tiukennamme dieselkaluston ympäristövaatimuksia hankintasopimuksissa.	0,380 snt/matk-km	0,5877 snt/matk-km <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haittarvojen kautta (snt/matk-km) laskevat arvot laskevat TA-kaudella.		
	Kehitämme ja kasvatamme ympäristöbonusjärjestelmää.	Ympäristöbonuksiin käytetään TA-kaudella 3 milj. euroa.	2,2 m€ <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	Kasvatamme sähköbussien määrää HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta vuosittain siten, että Helsingin seudulla kulkee 400 sähköbussia vuonna 2025.	Etenee vuoden 2025 tavoitteen mukaisesti.	Etenee tavoitteen mukaisesti. Vuonna 2020 kilpailutusten jälkeen liikenteeseen tulee 136 uutta täyssähköbussia. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
Vaikutamme Helsingin seudun kestäväan kehittymiseen.	MAL-sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen sovitun mukaisesti.	MAL-toimenpiteiden eteneminen.	Vuoden 2020 aikana on osallistuttu toimenpiteiden suunnitteluun sekä valmisteltu pienten kustannustehokkaiden hankkeiden ohjelma KUUMA-seudulle. MAL 2023 -puiteohjelma hyväksyttiin. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
	Toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnitteluun ja arvioidaan yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa.	Tiemaksujärjestelmän suunnittelun ja arvioinnin eteneminen.	Jatkoselvitykset tiemaksujärjestelmän kuvaamisesta sekä vaikutusten arvioinnin menetelmistä etenevät. Valtio ei ole vielä käynnistänyt hallitusohjelmaan sisältyvää ruuhkamaksut mahdollistavan lainsäädännön valmistelua. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
	Kehitämme kestäväan liikuttamisen viestintää ja vuorovaikutusta monikanavaisesti.	Toteutetut kehitystoimet.	MKVR toteutusvaihe käynnistettiin. <b>Tavoite toteutui</b>
	Kestäväan liikuttamisen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) kulkutapaosuus kaikista matkoista Helsingin seudulla kasvaa (tutkimus tehdään muutaman vuoden välein, edellinen tutkimus 2018: 62 %).	62 %	<b>Liikkumistutkimusta ei toteutettu 2020.</b>
	Joukkoliikenteen kulkumuutososuus kasvaa koko HSL-alueella. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista kasvaa <ul style="list-style-type: none"> <li>Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa</li> <li>Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)</li> </ul>	77,0 %  21,5 %	59,0 %  14,4 % <b>Tavoite ei toteutunut.</b>

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
	HSL:n kokonaisnousumäärä (nousut) kasvaa noin 2 % nykytasosta TA-kaudella.	404,0 milj. nousua	251,9 milj. nousua <b>Tavoite ei toteutunut.</b>

#### 2.1.4 Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä

##### Uusien varikoiden rakentaminen

Joukkoliikenteen ekosysteemin tavoitteena on järjestää toimintaympäristö ja taustajärjestelmät niin, että mahdollistetaan toisaalta liikenteen seudullinen kehittäminen ja uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat. Toimintaympäristöön tarvitaan uusia toimijoita, jotka vastaavat kaluston elinkaaren hallinnasta ja varikkotoimintojen kilpailuneutraalista ja tehokkaasta järjestämisestä markkinoille. HSL:n roolina on luoda raamit ja tavoitteet joukkoliikenteen ekosysteemin kehittämiselle ja edistää osaltaan uusien toimijoiden muodostamista.

Junaliikenteen varikoista ei ole toistaiseksi päätöksiä tai tarkempia suunnitelmia. Varikoiden paikka ja toteuttaja ovat edelleen epäselviä. Uutta junakalustohankintaa ei voida täysipainoisesti käynnistää ennen kuin ensimmäisen varikon paikka on selvillä.

HSL kytkee ensimmäistä kertaa liikennöintisopimukseensa bussivarikon vuokrausveloitteen. Hakunilan Ojankoon, Länsimäentien ja Kehä III:n liittymän yhteyteen rakennetaan uusi Itä-Vantaan bussivarikko. Varikko toteutetaan Vantaan kaupungin kokonaan omistaman Kiinteistö Oy Kehäsuoran hankkeena ja hankkeen toteuttajaksi Kiinteistö Oy Kehäsuoran järjestämässä kilpailutuksessa valittiin SRV. Varikon rakentaminen aloitettiin toukokuussa ja varikon on suunniteltu valmistuvan käyttöönotto- ja testausvaiheen jälkeen syysliikenteen alkuun 2021.

Sammalvuoren metrovarikko on tarkoitus ottaa käyttöön metrojatkeen valmistumisen yhteydessä. Länsimetro Oy rakentaa Sammalvuoren varikkoa ja HKL:n on tarkoitus vuokrata varikko metroliiikenteen tuottajana. HSL osallistui varikon sopimusneuvotteluihin liikenteen tilaajan ominaisuudessa. Varikon sopimusneuvottelut valmistuivat syksyllä 2020. Varikon vuokrakustannukset HSL korvaa HKL:lle Metroliikennesopimuksen lisäsopimuksen mukaisesti.

Raitiovaunuvarikoiden osalta HKL:n varikkostrategia etenee ja seuraavaksi on vuorossa Ruskeasuon varikon toteuttaminen. HSL neuvotteli HKL:n kanssa Ruskeasuon nykyisen bussivarikon muuttamisesta raitiovaunu- ja bussiliikenteen tarvitsemaksi yhteisvarikoksi. HSL:n hallitus päätti joulukuussa, että varikko on tarpeellinen tulevien raitiovaunuhankkeiden kannalta ja toteutusratkaisu vastaa HSL:n tarpeita kehittää alueen raitioliikennettä. Lisäksi HSL sitoutuu Ruskeasuon varikon hankesuunnitelmassa esitettyihin kustannuksiin sillä edellytyksellä, että varikkokokonaisuuden toteutuksessa huomioidaan monitoimijaympäristö raitiovaunuliikenteessä. Bussivarikon vuokrausedellytykset säilyvät samanlaisina jatkossakin. Toiminnallisena muutoksena bussivarikon kenttätila nostetaan raitiovaunuvarikon katon päälle. Rakennustöiden ajaksi HKL katsoo bussivarikkotoiminnalle väistötilat.

##### Sähköbussien latauspalveluita kilpailutettiin

Vuonna 2020 ei valmistunut uusia sähköbussien käytön aikaisen latauksen asemia julkiseen tilaan. Vuonna 2021 latausinfra järjestetään neljään kohteeseen (Munkkivuori Eira, Kannelmäki, Myyrmäki), joiden suunnittelu on toteutunut vuonna 2020. Vuonna 2020 on kehitetty toimintatapoja liittyen sähköbussien latausinfraan järjestämiseen ja hankintamalleihin. Uutena vaihtoehtona kilpailukierroksella 51b/2020 tarjottiin liikennöitsijälle mahdollisuutta järjestää itse tarvitsemansa

sähköbussien latausinfra. Tätä toimintamallia sovelletaan ensimmäistä kertaa vuonna 2021 valmistuvissa kolmessa kohteessa. HSL kilpailutti sähköbussien latauspalvelun Helsingin ja Vantaan alueelle keväällä 2020. Kilpailutuksen myötä palvelun tuottajaksi valikoitui Destia.

Sähköbussien latauspisteitä on tällä hetkellä Helsingin ja Espoon alueella 21 kpl, joista 10 kpl on kaupungin järjestämiä ja 11 kpl HSL:n latauspalvelukumppanin järjestämiä. Vuoden 2021 aikana Helsinkiin ja Vantaalle on tulossa 7 kpl uusia latauspisteitä, joista HSL:n lataus-palvelukumppani järjestää yhden ja liikennöitsijä järjestää 6 kpl.

HSL on kilpailuttanut latauspalvelun Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle. Espossa latauspalvelukumppanina toimii Plugit Finland Oy, Helsingissä ja Vantaalla Destia Oy.

#### Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
<b>Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.</b>	Varikoiden rakentamisen eteneminen suunnitelmien mukaisesti. Olemme mukana käynnistämässä varikoiden tarkemman suunnittelun, jotta uudet varikot voisivat olla käytössä 2020-luvun puolivälissä.	Uudet varikot käytössä 2020-luvun puolivälissä.	HSL on edistänyt varikoiden rakentamista yhteistyössä jäsenkuntien kanssa toimivaltuuksiensa puitteissa. Joululiikenteen varikoiden paikka ja toteuttaja ovat edelleen epäselviä. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
<b>Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen.</b>	Sähköbussien latausinfraan kehittyminen suunnitelmien mukaisesti, jotta Helsingin seudulla kuljettiin 400 sähköbussia vuonna 2025.	Latausinfraan kehittyminen.	Latauspisteiden määrää on lisätty ja palvelu kilpailutettu. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>

#### 2.1.5 Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin

##### Matkaketjutiedon keruu HSL-sovelluksessa otettiin käyttöön

Bussien matkustajalaskentalaiteiden hankinta on vastuutettu liikennöitsijöille. Ensimmäiset tämän mukaiset kilpailukohteet aloittavat liikennöinnin elokuussa 2021. Tarvittavien taustajärjestelmien valmistelu etenee hyvin.

Matkaketjutiedon keruu otettiin käyttöön HSL-sovelluksessa hiljaisesti marraskuun puolivälissä, ja vuoden lopussa oli päästy tilanteeseen, jossa matkaketjutietoa saatiin HSL:n tietovarastoon päivätasolla keskimäärin noin 7 000 asiakkaalta noin 10 000 matkasta. Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa tunnistettiin ensimmäisiksi hyödyntämiskohteiksi solmujen ja vaihtopaikkojen kautta kulkevien matkaketjujen analyysit, minkä perusteella joukkoliikennesuunnittelussa ruvettiin kehittämään menetelmää, jolla löydetään kriittiset solmukohtat ja tuotetaan niissä tapahtuvia vaihtoja kuvaavat tunnusluvut. Matkaketjutiedon hyödyntämistarpeet ja tietotuotannon organisointi selvitetään tarkemmin alkuvuoden 2021 aikana.

##### Tiedon laatuun on panostettu tietovarastoratkaisua kehittämällä

Datan laatuun on panostettu HSL:n keskitetyn tietovaraston kehittämisen kautta (HSL DW). Robotiikan ja teköälyn hyödyntämisessä olemme toteuttaneet asiakaspalvelun chat-toiminnallisuuteen automaattisen asiakaspalvelijarobotin (kevyt botti).

HSL DW on saatu tuotantoon ja esimerkiksi reaaliaikainen liikennevälineiden sijaintitieto (HFP) saatiin tallentumaan HSL DW palveluun ja sitä kautta Microsoftin Azure pilvipalveluun. Tämä kehityssuunta mahdollistaa tietojen paremman hyödyntämisen asiakkaiden eduksi esimerkiksi parantuneiden liikennöitsijöiden palveluiden hallinnan kautta. Seuraavat kehityskohteet HSL DW:n hyödyntämisessä ovat keskitetty asiakasprofiili ja sitä hyödyntävä monikanaviestintäratkaisu, bussiliikenteen sopimusseuranta ja junaliikenteen sopimusseuranta.

### Korona vaikutti myös tutkimustoimintaan

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

Lippulajitutkimuksia ei voi tehdä koronan vuoksi lainkaan vuonna 2020. Vuonna 2020 pidettiin tutkimusten kenttätöitä minimissä ja keskityttiin erilaisiin datoihin sekä esim. tutkimusalustan valmisteluun.

Digitaalisen tutkimusalustan rakentaminen on edennyt kilpailutetun toimittajan kanssa. Rajoitettu testaus saadaan käyntiin vuonna 2021. Tutkimusalustaan liittyvien prosessien määrittelyä valmisteltiin syksyn aikana yhteistyössä muiden liittyvien järjestelmien eli Monikanavaviestintäratkaisu (MKVR), Asiakasprofiili ja HSL sovelluksen kehityksen kanssa.

### Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
<b>Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.</b>	Bussien matkustajalaitteet on uudistettu TTS-kaudella ja bussien liikennevälineiden liikennedatan saatavuus varmistettu.	Matkustajalaitteet uudistettu TTS-kaudella (-2022)	Valmistelu etenee aikataulussaan. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
<b>Luomme toimintamallit matkakehittäjiä koskevan tiedon hyödyntämiseen.</b>	Valmiit toimintamallit matkakehittäjien tiedon hyödyntämiseen on luotu TTS-kaudella.	Valmiit toimintamallit TTS-kaudella (-2022)	Matkakehittäjien tiedon keruuta on valmisteltu ja otettu käyttöön HSL-sovelluksessa. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
<b>Rakennamme digitaalisen tutkimusalustan.</b>	Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimuksessa (ASTY) otetaan TTS-kaudella käyttöön digitaalinen tutkimusmenetelmä.	Digitaalinen tutkimusalusta on valmis TTS-kaudella (-2022).	Hankinta kilpailutettu, testaus käynnistyy 2021. <b>Tavoite toteutui (etenee).</b>
<b>Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset.</b>	Tutkimusten aikataulujen pitävyys ja tulosten analysointi aikataulussa.	Tutkimusten toteuttaminen ja analysointi aikataulussa.	Koronan vuoksi tutkimustoiminnan kenttätöitä on pidetty minimissään, jolloin suunniteltuja lippulajitutkimuksia ei ole voitu toteuttaa. Muilta osin tutkimustoimintaa on jatkettu. <b>Tavoite ei toteutunut.</b>

## 2.1.6 Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennekentässä

### Tulevaisuuden kestäviä liikkumisratkaisuja pilotoitiin

HSL kehittää liikkumisratkaisuja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomaisella voi toimia. Koronatilanteessa on harkittava huolellisesti mitä kehittämishankkeita voidaan tulevaisuudessa edistää.

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

Viimeisten vuosien aikana HSL on ollut mukana neljässä automaattibussikokeilussa, joissa kaikissa on testattu automaattiajoneuvojen teknologiaa yleisessä katuverkossa muun ajoneuvoliikenteen seassa sekä automaattibussien integroimista joukkoliikennejärjestelmään. HSL on avustanut kokeiluissa reitti- ja aikataulusuunnittelussa sekä joukkoliikennejärjestelmäintegraatiossa. Vuoden 2019 aikana saatettiin päätökseen Helsinki Robobusline -projekti ja elokuussa 2020 Sohjoa Baltic -projekti, joissa pilotoitiin pieniä automaattibusseja Helsingin Kivikossa, Kalasatamassa ja Aurinkolahdessa muun liikenteen seassa. Kevään ja kesän 2020 aikana HSL-alueella toteutettiin FABU-LOS-projektin automaattibussipilotti, jossa osittain suomalaisvalmisteinen GACHA-automaattibussi liikennöi kahden pienemmän testiajoneuvon kanssa Helsingin Itä-Pasilassa touko-heinäkuussa. Pilotti oli koronatilanteen vuoksi matkustajille avoin vain kesä-heinäkuussa.

### Avoimen myyntirajapinnan käyttäjien määrä kasvoi kahdeksaan toimijaan

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

OpenMaaS-lipunmyyntirajapintaa on kehitetty vuonna 2020 edelleen sekä lipputuotteiden, puolesta-asioinnin että maksamisen osalta. Rajapinnassa oli vuoden lopussa tarjolla kerta-, vrk- ja kausiliput eri asiakasryhmille. Rajapinnan hyödyntäjien lukumäärä (OpenMaaS-rajapintasopimusten lukumäärä) kasvoi vuoden 2020 aikana kolmesta kahdeksaan.

### Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
<b>Kehitämme yhteistyömuotoja kaupallisten toimijoiden kanssa.</b>	Palvelutarjoaman kehittyminen ja uusien yhteistyömuotojen syntyminen.	HSL on valinnut etene-mismallin MaaS-palveluiden markkinassa ja toimii sen mukaisesti.	Kehitys etenee niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomainen voi toimia. <b>Tavoite toteutui.</b>
<b>Ylläpidämme ja kehitämme avoimia lipunmyyntirajapintoja sekä tarjoamme matkustusinformaatiota monipuolisemmin avoimesti hyödynnettäväksi.</b>	Rajapintojen hyödyntäjien määrä kasvaa TA-kaudella	5	8 <b>Tavoite toteutui.</b>
	Rajapinnan kautta myytyjen lippujen osuus kasvaa TA-kaudella 2 %:iin.	2 % kokonaismyynnistä	1,6 % <b>Tavoite ei toteutunut.</b>

#### 2.1.7 Toimintamme laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista

Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista (osaaminen, tehokkuus, seuranta ja kehittäminen). Sujuvilla prosesseilla tuemme tavoitteiden saavuttamista. Kehittämisen näkökulma varmistaa uudistuminen yksilö- ja organisaatitasolla. Raportoinnin proaktiivinen kehittäminen ja ajantasaisuus varmistavat luotettavaan tietoon perustuvan päätöksenteon.

Tuottavuuden ja vaikuttavuuden mittaristoa on työstetty tilikaudella tavoitteena kehittää mittaristoa edelleen seuraavalla TTS-kierroksella. Koronatilanteen myötä on tavoitteena kehittää edelleen



organisaation kustannustehokkuutta ja tulevalla vuodelle laadittiin yleiskustannusten säästöohjelma, jota toteutetaan ja seurataan vuonna 2021.

Vyöhykeuudistuksen vaikutusarvioiteja käsiteltiin HSL:n hallituksessa joulukuussa 2019. HSL ei enää seuraa vain vyöhykeuudistuksen vaikutuksia vaan seuraamme vyöhykeuudistuksen vaikutuksia osana koko tariffijärjestelmän toimivuutta. Vyöhykemalliin siirtymisen seurauksia on analysoitu hyvin monipuolisesti matkustajalaskennan, lipunmyynnin ja kaiken mahdollisen tutkimustiedon valossa. Seuranta ei ole toistaiseksi koronatilanteen suurten muutosten vuoksi ole jatkettu.

Vuodelle 2020 laadittiin HSL:n strategisten kyvykkyyksien kehittämissuunnitelma. Strategiset kyvykkyydet olivat myös HSL-tuloskortin tavoitteiden taustalla. Vuoden 2020 alussa tehtiin strategisten kyvykkyyksien jalkautussuunnitelma sekä osastokohtaiset strategiseen osaamisen kehittämissuunnitelmat. Tilanteen muututtua talotason osaamisen kehittäminen mukautettiin jo alkukevästä vallitseviin olosuhteisiin. Osaamisen kehittämisessä keskityttiin korona-ajan poikkeusolojen edellyttämiin työskentelytapojen ja olosuhteiden hallintaan.

Vuonna 2020 HSL:ssä oli avoimena yhteensä 18 tehtävää. Yhtä tehtävää kohti oli keskimäärin 58 hakijaa. Hakijamäärän kasvu on ollut yleinen korona-ajan trendi myös muissa organisaatioissa, joten kehityksen perusteella ei pysty tekemään johtopäätöksiä.

Raportointia talouden ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumisesta tehtiin säännöllisesti vuoden varrella. Johtoryhmälle ja HSL:n hallitukselle on raportoitu kuukausittain talouden kehittymisestä. Osavuosikatsauksia on raportoitu kolmesti vuodessa (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätöksenuste). Jäsenkunnille on raportoitu jäsenkuntien ilmoittamien raportointiaikataulujen mukaisesti.

#### Tavoitteiden toteutuminen:

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
<b>Kehitämme tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan läpinäkyvyyttä.</b>	Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava (ed. vuoteen verrattuna).	Verrataan lipputulojen ja kokonaiskustannusten kasvua ed. vuoteen	Lipputulojen kasvu: -36,5% Kokonaiskustannusten kasvu: -2,2 % <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %.	50,0 %	Keskim. subventio 57,5 % <b>Tavoite ei toteutunut</b>
	Nousun hinta laskee vuoden 2019 tasosta tai pysyy samana TA-kaudella (operointikustannukset/nousu).	1,30 €/nousu	2,01 €/nousu <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
	Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta: valtuustokaudella 2017-2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin.	Vaikutusarviointien toteutuminen valtuustokaudella 2017-2021.	Seuraamme vyöhykeuudistuksen vaikutuksia osana koko tariffijärjestelmän toimivuutta. <b>Tavoite toteutui.</b>
<b>Tuemme uudistamista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittämistä.</b>	Osaamisen kehittyminen. HSL:n strategiset kyvykkyydet ohjaavat osaamisen kehittämisen toimenpiteitä.	Vuodelle 2020 tehdyn strategisten kyvykkyyksien kehittämissuunnitelman toteutuminen.	Strategiset kyvykkyydet olivat HSL-tuloskortin tavoitteiden taustalla. <b>Tavoite toteutui.</b>
	HSL:n kiinnostavuus työpaikana, avointen paikkojen hakijoiden määrän kehittyminen.	Vuonna 2019 avoimia työpaikkoja 79, hakijoita tehtävää kohti keskimäärin 35 hakijaa.	Vuonna 2020 HSL:ssä oli avoimena yhteensä 18 tehtävää. Yhtä tehtävää kohti oli keskimäärin 58 hakijaa. <b>Tavoite toteutui.</b>

Toimenpide	Arviointikriteeri / mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2020
	Henkilöstötyytyväisyys, henkilöstökyselyn tulostittarin kokonaisarvio nousee vuoden 2019 tasosta TA-kaudella.	3,81	Kokonaisindeksi 3,75 <b>Tavoite ei toteutunut.</b>
<b>Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.</b>	Raportoinnin kehittyminen ja ajantasainen raportointi.	Säännöllinen ja tarkoituksen mukainen raportointi.	Raportointia on toteutettu aikataulussa. <b>Tavoite toteutui.</b>

## 2.2 Sitovat erät

Hyväksyessään 26.11.2019 HSL:n vuoden 2020 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä.

### Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA 2020	TP 2020	Ero TP/TA	
			€	%
Kuntaosuudet yhteensä	345 310 000	345 309 000	-1 000	0,0 %
Toimintakulut yhteensä	759 400 000	719 112 290	-40 287 711	-5,3 %
Investointimenot yhteensä	22 104 000	16 896 972	-5 207 028	-23,6 %

Kuntaosuudet toteutuivat lähes talousarvion mukaisina. Kuntaosuuksien tuhannen euron ero talousarvioon johtui pyöristyksistä (TA/laskutus).

Toimintakulut jäivät 40,3 milj. euroa (5,3 %) alle talousarvion ja investointimenot 5,2 milj. euroa (23,6 %) alle talousarvion.

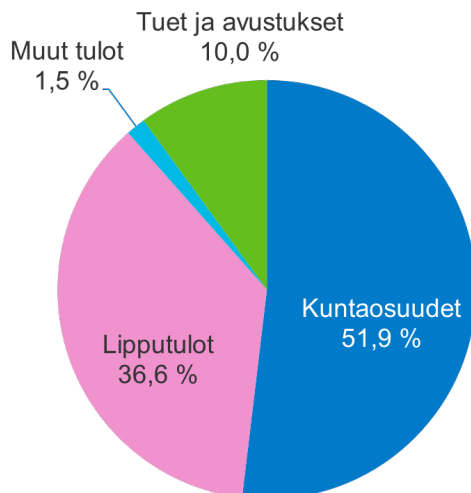
## 2.3 Tuloslaskelmaosan toteutuminen

### Tuloslaskelmavertailu

x 1000 €	TP	TA	TP	ERO TP20/TP19		ERO TP20/TA20	
	2019	2020	2020	Eur	%	Eur	%
<b>Toimintatuotot</b>	<b>748 235</b>	<b>754 990</b>	<b>665 382</b>	<b>-82 853</b>	<b>-11,1 %</b>	<b>-89 608</b>	<b>-11,9 %</b>
<b>Myyntituotot</b>	<b>383 881</b>	<b>391 759</b>	<b>243 682</b>	<b>-140 199</b>	<b>-36,5 %</b>	<b>-148 077</b>	<b>-37,8 %</b>
AB vyöhykkeen lipputulot	165 976	256 832	163 498	-2 478	-1,5 %	-93 334	-36,3 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	45 752	68 792	35 373	-10 379	-22,7 %	-33 419	-48,6 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	13 610	19 050	11 062	-2 548	-18,7 %	-7 988	-41,9 %
BC vyöhykkeen lipputulot	23 661	37 480	26 351	2 690	11,4 %	-11 130	-29,7 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	2 449	3 245	2 233	-216	-8,8 %	-1 012	-31,2 %
CD vyöhykkeen lipputulot	2 260	2 739	2 246	-14	-0,6 %	-493	-18,0 %
D vyöhykkeen lipputulot	2 046	3 116	2 531	485	23,7 %	-585	-18,8 %
Seutuliikenteen lipputulot	49 521		-1	-49 522	-100,0 %	-1	
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	1 700			-1 700	-100,0 %		
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	6 876			-6 876	-100,0 %		
Helsingin sisäiset lipputulot	56 780			-56 780	-100,0 %		
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	6 785			-6 785	-100,0 %		
Vantaan sisäiset lipputulot	4 746			-4 746	-100,0 %		
Keravan, Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot	604			-604	-100,0 %		
Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot	315			-315	-100,0 %		
<b>Lipputulot yhteensä</b>	<b>383 080</b>	<b>391 255</b>	<b>243 292</b>	<b>-139 788</b>	<b>-36,5 %</b>	<b>-147 963</b>	<b>-37,8 %</b>
<b>Muut myyntituotot yhteensä</b>	<b>802</b>	<b>504</b>	<b>390</b>	<b>-412</b>	<b>-51,3 %</b>	<b>-114</b>	<b>-22,6 %</b>
<b>Korvaukset kunnilta</b>	<b>348 106</b>	<b>345 310</b>	<b>345 309</b>	<b>-2 797</b>	<b>-0,8 %</b>	<b>-1</b>	<b>0,0 %</b>
<b>Muut myyntitulot</b>	<b>1 203</b>	<b>840</b>	<b>2 047</b>	<b>844</b>	<b>70,2 %</b>	<b>1 207</b>	<b>143,7 %</b>
<b>Tuet ja avustukset</b>	<b>5 807</b>	<b>7 049</b>	<b>66 721</b>	<b>60 914</b>	<b>1049,0 %</b>	<b>59 672</b>	<b>846,5 %</b>
<b>Vuokratuotot</b>	<b>2 547</b>	<b>3 189</b>	<b>2 652</b>	<b>105</b>	<b>4,1 %</b>	<b>-537</b>	<b>-16,8 %</b>
<b>Muut toimintatuotot</b>	<b>6 691</b>	<b>6 844</b>	<b>4 972</b>	<b>-1 719</b>	<b>-25,7 %</b>	<b>-1 872</b>	<b>-27,4 %</b>
<b>Toimintakulut</b>	<b>-735 258</b>	<b>-759 400</b>	<b>-719 112</b>	<b>16 146</b>	<b>-2,2 %</b>	<b>40 288</b>	<b>-5,3 %</b>
<i>Palkat ja palkkiot</i>	-18 777	-19 715	-19 226	-449	2,4 %	489	-2,5 %
<i>Henkilösivukulut</i>	-4 184	-4 330	-4 201	-16	0,4 %	130	-3,0 %
<b>Henkilöstökulut yhteensä</b>	<b>-22 961</b>	<b>-24 045</b>	<b>-23 426</b>	<b>-465</b>	<b>2,0 %</b>	<b>619</b>	<b>-2,6 %</b>
<b>Palvelujen ostot yhteensä</b>	<b>-702 545</b>	<b>-725 935</b>	<b>-687 958</b>	<b>14 586</b>	<b>-2,1 %</b>	<b>37 976</b>	<b>-5,2 %</b>
Bussiliikenteen operointikustannukset	-320 958	-338 633	-317 309	3 649	-1,1 %	21 324	-6,3 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-93 591	-96 895	-89 142	4 449	-4,8 %	7 753	-8,0 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-41 913	-43 383	-42 480	-566	1,4 %	904	-2,1 %
Raitiolilikenteen operointikustannukset	-52 911	-57 556	-54 296	-1 385	2,6 %	3 259	-5,7 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-4 500	-4 150	-3 688	812	-18,0 %	462	-11,1 %
IdeaLabin operointikustannukset	-749	-252	-223	526	-70,2 %	29	-11,5 %
<i>Liikenteen operointikustannukset yhteensä</i>	<i>-514 622</i>	<i>-540 869</i>	<i>-507 138</i>	<i>7 484</i>	<i>-1,5 %</i>	<i>33 731</i>	<i>-6,2 %</i>
Bussiliikenteen infrapalvelut	-9 147	-8 673	-7 779	1 367	-14,9 %	893	-10,3 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-15 023	-13 552	-13 533	1 489	-9,9 %	19	-0,1 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-110 241	-107 497	-107 497	2 745	-2,5 %		0,0 %
Raitiolilikenteen infrapalvelut	-15 880	-17 519	-17 519	-1 639	10,3 %		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-401	-432	-432	-31	7,7 %		0,0 %
Muut infrapalvelut			-1 525	-1 525		-1 525	
<i>Infrapalvelut yhteensä</i>	<i>-150 692</i>	<i>-147 673</i>	<i>-148 286</i>	<i>2 406</i>	<i>-1,6 %</i>	<i>-613</i>	<i>0,4 %</i>
<i>Muut palvelujen ostot yhteensä</i>	<i>-37 231</i>	<i>-37 393</i>	<i>-32 535</i>	<i>4 696</i>	<i>-12,6 %</i>	<i>4 858</i>	<i>-13,0 %</i>
<b>Aineet, tarvikkeet ja tavarat</b>	<b>-1 751</b>	<b>-1 631</b>	<b>-1 015</b>	<b>736</b>	<b>-42,0 %</b>	<b>616</b>	<b>-37,7 %</b>
<b>Vuokratulot</b>	<b>-4 653</b>	<b>-3 882</b>	<b>-4 238</b>	<b>415</b>	<b>-8,9 %</b>	<b>-356</b>	<b>9,2 %</b>
<b>Muut kulut</b>	<b>-3 348</b>	<b>-3 907</b>	<b>-2 474</b>	<b>874</b>	<b>-26,1 %</b>	<b>1 433</b>	<b>-36,7 %</b>
<b>Toimintakate</b>	<b>12 977</b>	<b>-4 410</b>	<b>-53 730</b>	<b>-66 707</b>	<b>-514,0 %</b>	<b>-49 320</b>	<b>1118,4 %</b>
<b>Rahoitustuotot ja -kulut</b>	<b>522</b>	<b>-220</b>	<b>263</b>	<b>-259</b>	<b>-49,6 %</b>	<b>483</b>	<b>-219,5 %</b>
<b>Vuosikate</b>	<b>13 500</b>	<b>-4 630</b>	<b>-53 467</b>	<b>-66 966</b>	<b>-496,1 %</b>	<b>-48 837</b>	<b>1054,8 %</b>
<b>Poistot</b>	<b>-18 258</b>	<b>-18 619</b>	<b>-17 589</b>	<b>669</b>	<b>-3,7 %</b>	<b>1 030</b>	<b>-5,5 %</b>
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>-4 758</b>	<b>-23 249</b>	<b>-71 056</b>	<b>-66 298</b>	<b>1393,3 %</b>	<b>-47 807</b>	<b>205,6 %</b>
<b>Tilikauden yli-/alijäämä</b>	<b>-4 758</b>	<b>-23 249</b>	<b>-71 056</b>	<b>-66 298</b>	<b>1393,3 %</b>	<b>-47 807</b>	<b>205,6 %</b>

### 2.3.1 Toimintatuotot

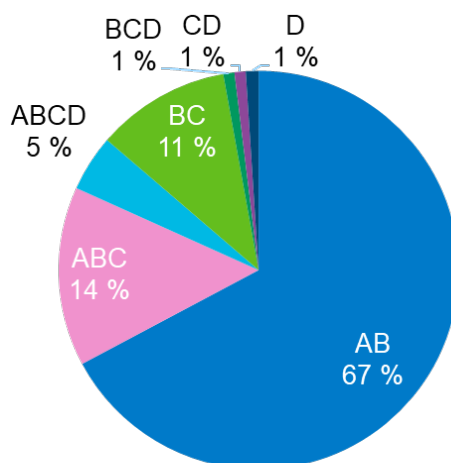
HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 665,4 milj. euroa, 89,6 milj. euroa (-11,9 %) alle talousarvion (TA 755,0 milj. euroa). Toimintatuotoista 36,6 % on lipputulot ja 51,9 % kuntaosuuksia.



Kuvio 4. Toimintatulojen jakautuminen 2020

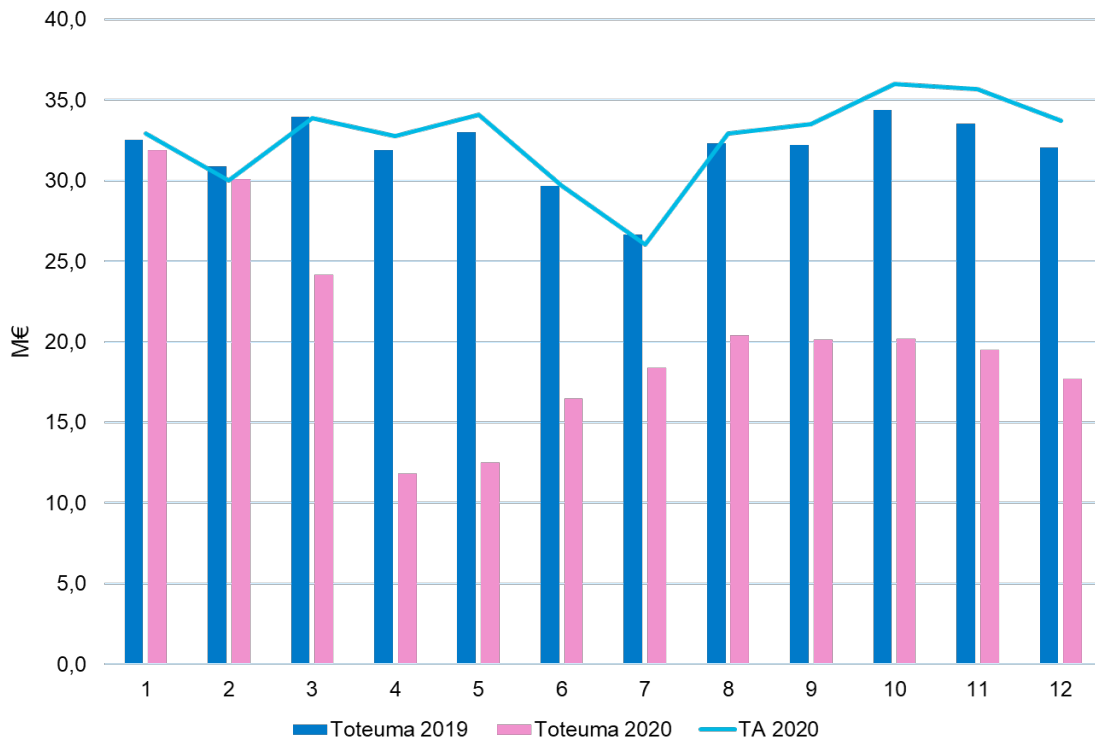
#### Lipputulot

Lipputulot ovat yhteensä 243,3 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 148,0 milj. eurolla (-37,8 %). Lipputulot putosivat vuonna 2020 lähes 140 milj. eurolla (-36,5%) verrattuna vuoteen 2019. Syy pudotukseen oli maaliskuussa alkanut koronapandemia ja siitä seuranneet liikkumisrajoitukset sekä etätöiden merkittävä lisääntyminen. Tammi-helmikuun lipputulot olivat lähes samassa tasossa verrattuna vuotta aikaisempaan. Maalis-joulukuussa pudotus lipputulotissa on kuukausittain seurailut pandemian leviämisvaiheita.



Kuvio 5. Lipputulotujen jakautuminen 2020

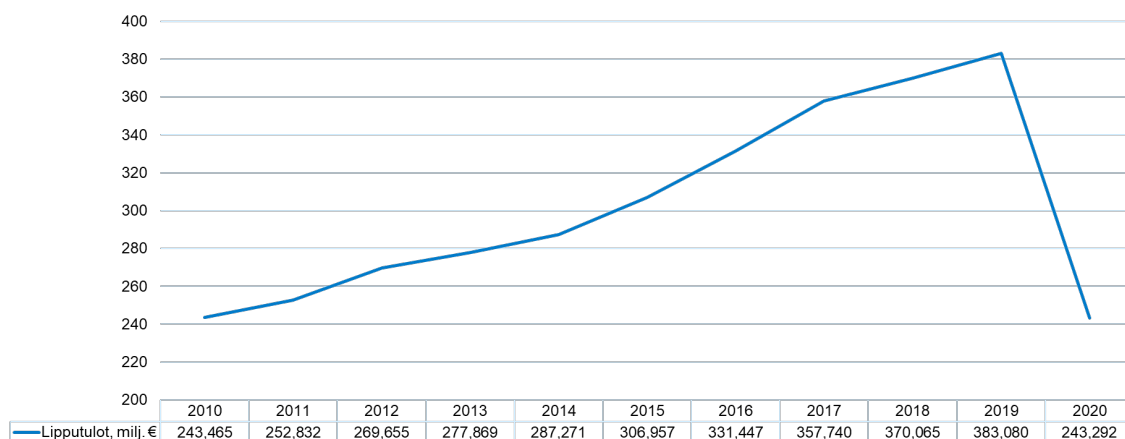
Joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 251,9 miljoonaa matkaa ja kokonaismatkustajamäärä laski edellisestä vuodesta yhteensä 36,5 %. Talousarvion 2020 lipunmyyntiennuste perustui 1,5 %:in matkustajamäärän kasvuun. Vyöhyketariffissa olevien lippujen hintoja alennettiin alkuvuonna 2020 keskimäärin -2,4 %.



Kuvio 6. Lipputulosten kehitys 2020 kuukausittain

Eniten talousarvion alitti AB-vyöhykkeen lipputulot, jotka olivat 93,3 milj. euroa eli 36,3 % alle talousarvion. Suhteellisesti suurin alitus oli ABC-vyöhykkeen lipputulossa, jotka alittivat talousarvion 48,6 %:lla eli 33,4 milj. eurolla.

Perinteisen matkakortin kausi- ja arvlippumyynti laski viime vuonna noin 9 %-yksikköä ja sen osuus oli noin 53 %. Erityisesti agentuurimyyntin osuus myyntikanavista väheni 2020 aikana (-61 %). Koronavuoden aikana erityisesti digitaaliset itsepalvelukanavat (HSL-sovellus ja HSL-kortin verkkolataus) kasvattivat osuuttaan kokonaisuudessaan. Etenkin sovelluksen osuus on kasvanut huomattavasti vuoden 2020 kuluessa osuuden ollessa tammikuussa 31,5 % ja joulukuussa yli 41%. Mobiilimyyntin osuus kasvoi 30 % osuudesta 42 %:n osuuteen. Matkakortin verkkolataus lanseerattiin käyttöön kesäkuussa. Joulukuuhun mennessä hieman yli 4 % kokonaislipputulosta tuli verkkolatauksen kautta myyntin ollessa hieman alle 1 milj. euroa kuukaudessa. OpenMaas-rajapinnan kautta tapahtuva digitaalinen myynti on pysynyt vuoden aikana lähes ennallaan hieman yli 1 prosentissa. Kausilippujen tuotot ovat vuoden 2020 aikana kasvaneet 2 %-yksikköä ja olivat 52 % koko lipputulokertymästä. Liikennöitsijämyyntin osuus jatkoi laskemistaan, kun kertalippujen myynneistä luovuttiin koronasuosituksen myötä. Liikennevälineistä ostettujen kertalippujen osuus oli enää 0,4 % HSL:n lipputulosta, kun niiden osuus vuonna 2019 oli 1,6 %.



Kuvio 7. Lipputulosten kehitys 2010-2020

### Kuntaosuudet

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputulolla muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä talousarvion mukaiset 345,3 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 48,0 %.

Kuntaosuudet laskivat edellisen vuoden tasosta 2,8 milj. euroa (0,8 %). Kuntaosuuksien laskun selittää pääosin vuoden 2020 talousarvio, jossa lipputulokertymän arvioitiin vuonna 2020 vyöhykejärjestelmässä oli enemmän kuin vuoden 2019 talousarviossa arvioitiin.

Kuntaosuuksien toteutuminen tilinpäätöksessä ja talousarviovertailut on esitetty sivulla 56.

### Muut toimintatuotot

Muut toimintatuotot (kuin lipputulot ja kuntaosuudet), olivat yhteensä 76,8 milj. euroa ja ne koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteiden ja taukotilojen vuokrasta.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,8 milj. euroa ja ilmastoperusteinen tuki 3,5 milj. euroa. Akuutista koronatilanteesta johtuvaa tukea myönnettiin HSL:lle yhteensä 59,0 milj., euroa, josta 56,6 milj. euroa kohdistui lipputulomenetyksiin ja 2,4 milj. euroa vuosien 2021-2022 koronatilannetta elvyttäviin kehittämishankkeisiin. Elvyttävien kehittämishankkeiden tuesta kirjattiin vuoden 2020 tulokseen 0,3 milj. euroa ja investointihankkeille 0,2 milj. euroa. Lisäksi valtion 7. lisätalousarviosta odotetaan HSL:lle saatavan koronatuken, jota ei ole käsitelty vuoden 2020 tilinpäätöksessä. Valtion 7. lisätalousarvion mukaisen koronatuken hakuprosessi käynnistyy keväällä 2021.

Muita avustuksia ja tukia saatiin 0,7 milj. euroa, josta ELENA HOCS -projektille kirjattiin 0,6 milj. euroa.

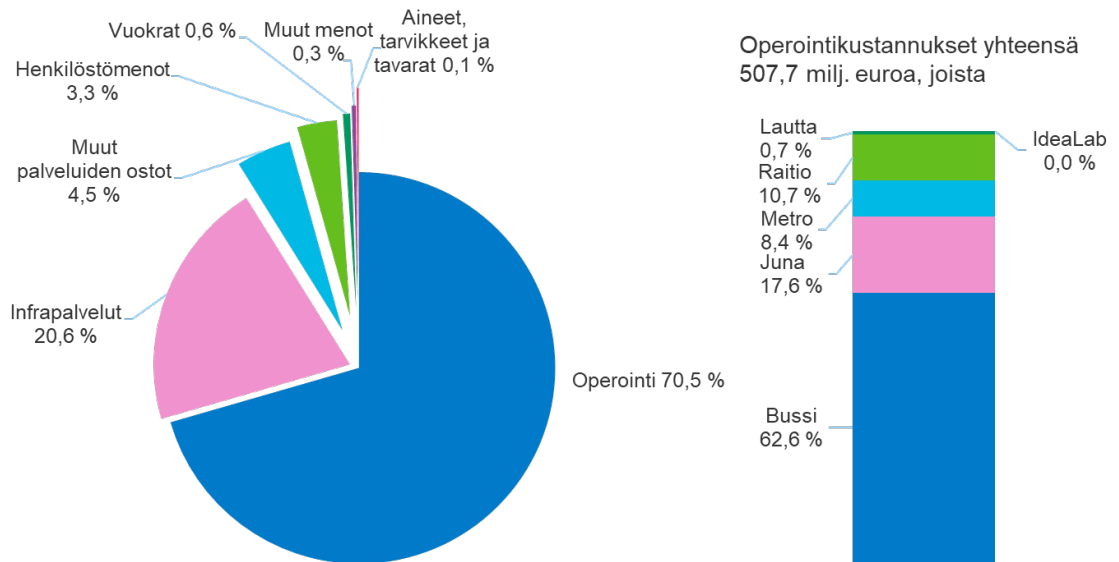
Tarkastusmaksutuloja kertyi 4,1 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 1,7 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 0,8 milj. euroa (-16,8 %).

Vuokratuloja kertyi 2,7 milj. euroa, 0,5 milj. euroa alle talousarvion. Koronatilanteen vuoksi joitakin liikennöitsijöiltä perittäviä laitevuokria on jätetty laskuttamatta.

Muut tulot olivat 3,3 milj. euroa. Muihin tuloihin kirjattiin mm. asiakaspalvelun palvelu- ja myyntipalkkioita 0,8 milj. euroa, Digitransit palvelumaksuja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:ltä 0,5 milj. euroa ja VR:n clearing ja matkustajalaskentalaitteiden ylläpitokuluja VR:ltä 0,1 milj. euroa.

### 2.3.2 Toimintakulut

Toimintakuluja toteutui yhteensä 719,1 milj. euroa, mikä jäi 40,3 milj. euroa alle talousarvion (-5,3 %). Toimintakuluista 688,0 milj. euroa (95,7 %) oli palvelujen ostomenoja.

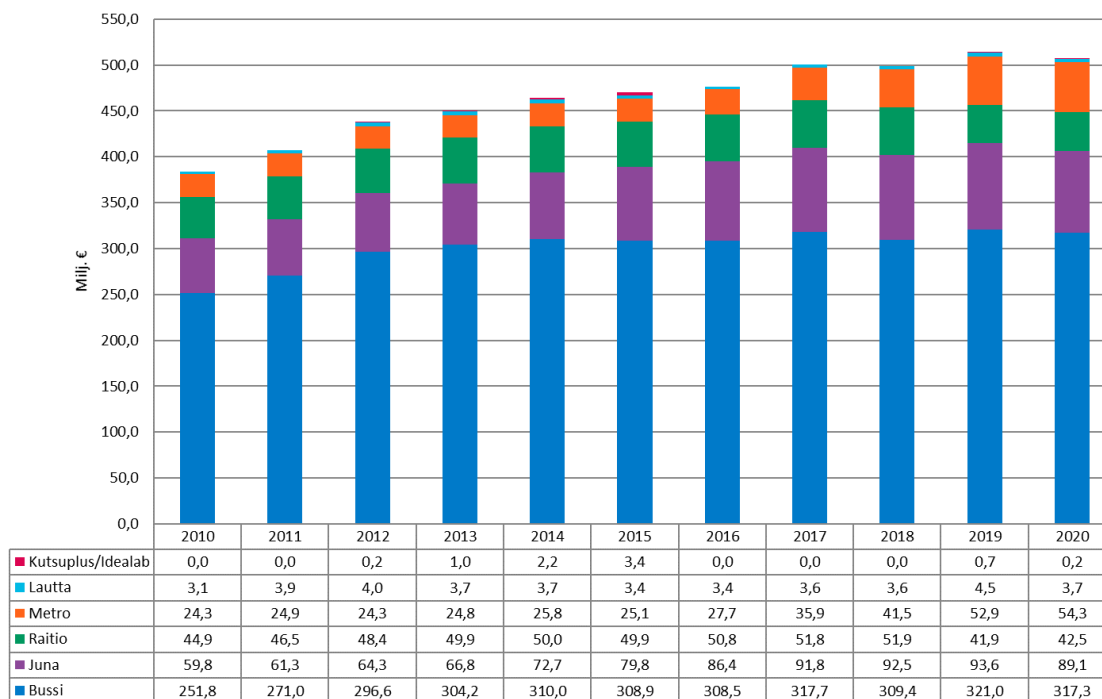


Kuvio 8. Toimintakulujen jakautuminen 2020

#### Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 507,1 milj. euroa, 70,5 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 33,7 milj. euroa (6,2 %).





Kuvio 9. Operointikustannusten kehitys liikennemuodoittain 2010-2020

### Bussiliikenne

Bussiliikenteen operointikustannukset olivat 317,3 milj. euroa. Kustannukset alittivat talousarvion 21,3 milj. eurolla (6,3 %). Alitus johtuu pääosin (n. 8 milj. euroa) aikaistettuun kesäliikenteeseen siirtymisestä ja supistetusta syysliikenteestä.

Operointikulujen osalta bussiliikenne on selvästi suurin kokonaisuus noin 63 %:n osuudella operointikuluista yhteensä. HSL:n talouteen keskeisesti vaikuttavia tekijöitä ovat liikenteenharjoittajien palkkakustannusten sekä energian hintojen kehitys. Bussiliikenteessä palkkojen ja henkilösivukustannusten osuus liikenteenhoidon kustannuksista on n. 50 % ja poltto- ja voiteluaineiden n. 15 %. Palkkakustannuksen kasvoivat talousarvion mukaisesti 1,3 %. Välilliset palkat laskivat 2,8 % kun työnantajille myönnettiin alennukset työeläkevakuutukseen koronaviruksen aiheuttamassa kriisissä. Myös polttoainekustannuksien kustannustaso laski 8,9 %. Yhteensä bussiliikenteen kustannustaso laski 1,1 %, kun talousarviossa sen arvioitiin kasvavan 1,4 %. Kustannustason alituksesta muodostui noin 6 milj. euron säästöt talousarvioon nähden.

Bussiliikenteen operointikustannukset sisälsivät liikennöitsijöille maksettuja ympäristöbonuksia 2,2 milj. euroa sekä asiakas- ja laatubonuksia 6,5 milj. euroa. Lisäksi liikennöitsijöille maksettiin lisäkorvauksia bussikaluston tehostetusta sisäpuhdistuksesta 1,1 milj. euroa, mihin talousarviossa ei varauduttu.

### Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset olivat yhteensä 89,1 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 96,9 milj. euron menoihin. Yhteensä junaliikenteen kustannukset alittivat talousarvion 7,8 milj. eurolla (8,0 %). Alitus johtuu pääosin VR:lle maksetuissa yhteiskäyttökorvauksissa sekä Junakalustoyhtiölle maksetuissa korvauksissa syntyneistä säästöistä. Junaliikenteen kustannuksiin siirrettiin alun perin investointeihin budjetoituja JUKI siirtymäkauden korvauksia yhteensä 1,2 milj. euron edestä.

Junaliikenteen kustannukset sisältävät myös Siuntion ja Karjaan Y-junan kustannukset, joista HSL laskuttaa Raaseporia erillisen sopimuksen mukaisesti Karjaan asemalta ja asemalle tehdyistä matkoista. Karjaan laskutus, yhteensä 0,3 milj. euroa, on kirjattu HSL:n muihin toimintatuloihin.

#### Metro-, raitiovaunu- ja lauttaliikenne

Metroliiikenteen kustannukset olivat yhteensä 42,5 milj. euroa (TA 43,4 milj. euroa). Talousarvion alitus johtuu pääasiassa kustannustason alituksesta (Noin 0,6 milj. euroa), kun sähkön hinta halpeni jyrkästi. Metroliiikennettä supistettiin keväällä, mutta syysliikenteessä vuorovälejä tihennettiin matkustajaväljyyden saavuttamiseksi eli suoritepohjaisissa liikennöintikorvauksissa ei saavutettu säästöjä. Talousarviossa varauduttiin myös maksamaan korvauksia Sammalvuoren varikosta, kun sen käyttöönotto siirtyy keväälle 2021.

Raitioliiikenteen kustannukset olivat 54,3 milj. euroa (TA 57,6 milj. euroa). Säästöt johtuvat pääasiassa kesän ja syysliikenteen supistetusta liikennöinnistä (Noin 2,2 milj. euroa). Kustannustason alituksesta syntyi noin 0,6 milj. euron säästöt ja pääomakorvaukset alittivat talousarvion noin 0,4 milj. euroa

Lauttaliikenteen kustannukset olivat 3,7 milj. euroa (TA 4,2 milj. euroa).

#### Maas IdeaLab operointikustannukset

Vuoden 2019 Maas IdeaLab -kilpailun Espoon kutsupohjaisen liikenteen operoinnin osuudesta kohdistui vuodelle 2020 yhteensä 0,2 milj. euroa, joka toteutui talousarvion mukaisesti.

#### **Infrakustannukset**

Jäsenkunnat ilmoittavat infralaskutuksensa kustannukset HSL:lle vuosittain. Kuluihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut.

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 146,8 milj. euroa ja toteutuivat talousarvion mukaisina. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfraan 1,5 milj. euroa, jonka kustannukset ylittävät talousarvion 0,6 milj. eurolla.

#### **Muut toimintakulut**

Muita kuin operointi- ja infrakustannuksia toteutui yhteensä 63,7 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 7,2 milj. eurolla (-10,1 %).

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 32,5 milj. euroa, 4,9 milj. euroa alle talousarvion. Ulkopuolisilta ostettavat palvelut pitävät sisällään erilaisia palvelujen ostoeriä, joista IT-palvelut ylittyivät 2,2 milj. euroa. Tämä ylitys johtuu pääasiassa voimakkaasti kasvaneesta Azure käytöstä ja MS premier-sopimuksesta, jotka kasvattivat kustannuksia talousarviossa ennakoitua enemmän. Myös LIJ-järjestelmän ylläpitomaksujen hintamuutos on ollut suurempi kuin talousarviossa oli arvioitu. Laitehuollon kustannukset ylittyivät laitetakuiden päättyessä talousarvion 0,5 milj. eurolla. Asiantuntijapalveluiden ostot jäivät 3,3 milj. euroa alle talousarvion.

Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 23,4 milj. euroa, 0,6 milj. euroa alle talousarvion. Henkilöstön määrä väheni edelliseen vuoteen verrattuna ja vuoden lopussa HSL:n palveluksessa oli 405 henkilöä (2019: 427). Koronatilanteen vuoksi määräaikaista henkilöstöä asiakaspalveluissa ja kenttätöissä on tarvittu normaalitilannetta vähemmän. Henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli yhteensä 387 henkilötyövuotta, lähes sama kuin edellisenä vuonna (2019: 389 htv).

Vuokrakuluja toteutui yhteensä 4,2 milj. euroa, 0,4 milj. euroa yli talousarvion. Rakennusten ja huoneistojen vuokrakulut ylittivät talousarvion 0,5 milj. eurolla.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannuksiin käytettiin 1,0 milj. euroa sekä muihin kuluihin 2,5 milj. euroa. Muut kulut sisältävät tarkastusmaksutuloista toimintavuodelta 2020 kirjatun luottotappiovarauksen 1,7 milj. euroa. HSL:n toimintavuoden 2014 vanhentuneista tarkastusmaksusaatavista kirjattiin luottotappioita tilivuodelle 2,1 milj. euroa ja samalla purettiin vuodelle 2014 tehty luottotappiovaraus 2,3 milj. euroa. Muista saatavista kirjattiin luottotappioita 0,01 milj. euroa. Näin ollen nettokulut luottotappioiden ja –varausten osalta olivat 1,5 milj. euroa, 0,5 milj. euroa vähemmän kuin mihin talousarviossa oli varauduttu.

Toimintatuottojen ja kulujen erotuksena syntyvä toimintakate oli 53,7 milj. euroa alijäämäinen.

### **2.3.3 Poistot**

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 17,6 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 1,0 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui pääosin aikataulusiirtymästä, kun suunniteltuja investointihankkeita ei voitu edistää suunnittelussa aikataulussa.

### **2.3.4 Tilikauden tulos**

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 71,1 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 23,2 milj. euron alijäämäiseen tulokseen.

Ilman valtion lipputulomenetyksiin saatua koronatukea tilikauden alijäämä olisi ollut 127,7 milj. euroa.

## 2.4 Investointien toteutuminen

Vuoden 2020 Investointimenot ovat yhteensä 16,9 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 5,2 milj. eurolla (23,6 %).

Investointimenojen alitus talousarvioon nähden johtuu mm. JORE 4.0, tunnistepohjaisen maksujärjestelmän sekä muiden pienempien kehittämishankkeiden siirtymisestä osittain tuleville vuosille. Investointeihin oli myös budjetoitu varaus (2,0 milj. euroa) JUKI siirtymäkauden korvauksiin, johon liittyvät kustannukset siirrettiin käyttömenoihin operointikustannuksiin. Myös toimitilojen remontointi siirtyi osittain tulevalle vuodelle.

### Investoinnit käyttöomaisuusryhmittäin

INVESTOINTIOSA		Poisto- aika (tasa- poisto)	TP2019	TA2020	TP2020	Muutos TP2020/TA2020	
€			€	€	€	€	%
Aineettomat hyödykkeet							
	Laajat IT-järjestelmät	5 vuotta	6 647 311	10 659 100	9 095 324	-1 563 776	-14,7 %
	Muut IT-ohjelmistot	3 vuotta	1 711 697	2 661 000	1 566 200	-1 094 800	-41,1 %
	Muut pitkävaikutteiset menot	5 vuotta	177 542	2 350 000	320 988	-2 029 012	-86,3 %
Aineelliset hyödykkeet							
	Matkalippujärjestelmän kiinteät laitteet	8 vuotta	1 004 274	708 900	487 807	-221 093	-31,2 %
	Liikenneinformaatiolaitteet	5 vuotta	875 081	505 000	39 104	-465 896	-92,3 %
	Muut koneet ja kalusto	5 vuotta	710 944	1 220 000	1 200 060	-19 940	-1,6 %
Osakkeet ja osuudet		ei poistoa	0	4 000 000	4 187 490	187 490	4,7 %
<b>YHTEENSÄ</b>			<b>11 126 849</b>	<b>22 104 000</b>	<b>16 896 972</b>	<b>-5 207 028</b>	<b>-23,6 %</b>

## 2.5 Rahoitusosan toteutuminen

1 000 €	TA 2 020	TP 2 020	Muutos TP/TA
<b>Toiminta ja investoinnit</b>			
Toiminnan rahavirta			
Tulorahoituksen korjaukset			
Vuosikate	- 4 630	- 53 467	- 48 837
Investointien rahavirta			
Investointimenot	- 22 104	- 16 897	5 207
Rahoitusosuudet investointimenoihin		589	589
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		- 38	
<b>Toiminta ja investoinnit netto</b>	<b>- 26 734</b>	<b>- 69 813</b>	<b>- 43 041</b>
<b>Rahoitustoiminta</b>			
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		44 737	44 737
Pitkäaikaisten lainojen vähennys			
Lyhytaikaisten lainojen muutos		5 263	5 263
Oman pääoman muutokset			
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 000	19 244	14 244
<b>Vaikutus maksuvalmiuteen</b>	<b>- 21 734</b>	<b>- 569</b>	<b>21 203</b>

HSL:llä on tilinpäätöksessä pitkäaikaista rahalaitosvelkaa 44,7 milj. euroa ja lyhytaikaista korollista velkaa 5,3 milj. euroa. Vuosikate rahoituserien jälkeen oli 53,5 milj. euroa alijäämäinen eikä se riittänyt kattamaan investointien poistoja, joita kirjattiin yhteensä 17,6 milj. euroa.

### 3 TILINPÄÄTÖSLASKELMAT

#### 3.1 Tuloslaskelma

Euroa	1.1.-31.12.2020		1.1.-31.12.2019	
<b>Toimintatuotot</b>				
Myyntituotot	245 728 696,81		385 084 254,91	
Kuntaosuudet	345 309 000,00		348 106 000,00	
Tuet ja avustukset	66 721 474,92		5 807 001,97	
Muut toimintatuotot	<u>7 623 299,40</u>	665 382 471,13	<u>9 238 041,53</u>	748 235 298,41
<b>Toimintakulut</b>				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-19 225 655,46		-18 776 765,76	
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-3 531 287,07		-3 570 240,84	
Muut henkilösivukulut	-669 304,79		-613 928,33	
Palvelujen ostot	-687 958 384,14		-702 544 844,92	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 015 311,28		-1 751 157,87	
Muut toimintakulut	<u>-6 712 346,76</u>	-719 112 289,50	<u>-8 001 281,32</u>	-735 258 219,04
<b>Toimintakate</b>		<b>-53 729 818,37</b>		<b>12 977 079,37</b>
<b>Rahoitustuotot ja -kulut</b>				
Korkotuotot	67 325,29		107 077,84	
Muut rahoitustuotot	341 573,06		445 469,79	
Korkokulut	-126 253,51		-9 530,14	
Muut rahoituskulut	<u>-19 459,01</u>	263 185,83	<u>-20 564,05</u>	522 453,44
<b>Vuosikate</b>		<b>-53 466 632,54</b>		<b>13 499 532,81</b>
Poistot	<u>-17 589 242,57</u>	-17 589 242,57	<u>-18 257 856,83</u>	-18 257 856,83
<b>Tilikauden tulos</b>		<b>-71 055 875,11</b>		<b>-4 758 324,02</b>
<b>Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)</b>		<b><u>-71 055 875,11</u></b>		<b><u>-4 758 324,02</u></b>

## 3.2 Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2020	TP2019
<b>TOIMINNAN RAHAVIRTA</b>		
Vuosikate	-53 467	13 500
Tulorahoituksen korjaukset		
<b>INVESTOINTIEN RAHAVIRTA</b>		
Investointimenot	-16 897	-11 127
Rahoitusosuudet investointeihin	589	
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-38	
<b>Toiminnan ja investointien rahavirta</b>	<b>-69 813</b>	<b>2 373</b>
<b>RAHOITUKSEN RAHAVIRTA</b>		
<b>Lainakannan muutokset</b>		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	44 737	
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		
Lyhytaikaisten lainojen muutos	5 263	
Oman pääoman muutokset		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	66	-250
Saamisten muutos	17 465	-4 229
Korottomien velkojen muutos	1 712	757
<b>Rahoituksen rahavirta</b>	<b>69 244</b>	<b>-3 722</b>
<b>RAHAVAROJEN MUUTOS</b>		
	<b>-569</b>	<b>-1 350</b>
Rahavarat 31.12.	79 692	80 261
Rahavarat 1.1.	80 261	81 610
<b>Rahavarojen muutos yhteensä</b>	<b>-569</b>	<b>-1 350</b>

### 3.3 Tase

<b>VASTAAVAA</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
<b>x 1 000 €</b>		
PYSYVÄT VASTAAVAT	57 853	59 096
Aineettomat hyödykkeet	34 221	35 882
Aineettomat oikeudet	26 971	28 433
Tietokoneohjelmistot	1 971	1 484
Muut pitkävaikutteiset menot	953	1 040
Ennakkomaksut	4 325	4 926
Aineelliset hyödykkeet	16 027	19 796
Kiinteät rakenteet ja laitteet	14 232	16 884
Koneet ja kalusto	1 458	2 912
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	338	
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	7 605	3 417
VAIHTUVAT VASTAAVAT	110 004	128 105
Vaihto-omaisuus	294	360
Saamiset	30 019	47 484
Lyhytaikaiset saamiset	30 019	47 484
Myyntisaamiset	12 393	26 040
Lainasaamiset		
Muut saamiset	15 196	13 680
Siirtosaamiset	2 429	7 763
Rahoitusomaisuusarvopaperit	34 173	64 218
Muut arvopaperit	34 173	64 218
Rahat ja pankkisaamiset	45 519	16 043
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>	<b>167 857</b>	<b>187 200</b>



<b>VASTATTAVAA</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>
<b>x 1 000 €</b>		
OMA PÄÄOMA	7 511	78 566
Peruspääoma	9 566	9 566
Muu oma pääoma	3 778	3 778
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	65 223	69 981
Tilikauden yli-/alijäämä	-71 056	-4 758
VIERAS PÄÄOMA	160 346	108 634
Pitkäaikainen	44 737	
Lainat rahoituslaitoksilta	44 737	
Lyhytaikainen	115 609	108 634
Lainat rahoituslaitoksilta	5 263	
Saadut ennakot	31 045	31 082
Ostovelat	63 077	56 156
Muut velat	1 797	2 045
Siirtovelat	14 427	19 350
<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>	<b>167 857</b>	<b>187 200</b>

### 3.4 Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
<b>Operointikustannukset</b>										
Ilman ymp.bonusta	282 978 500,44	104 415 335,35	2 213 515,79	84 866 006,66	9 088 740,03	10 360 913,86	4 579 100,73	5 903 638,34	810 989,58	505 216 740,78
Ympäristöbonus	1 053 273,46	667 999,44	10 056,10	371 013,15	27 951,24	7 914,20	8 725,36	34 593,24	363,97	2 181 890,16
<b>Yhteensä</b>	<b>284 031 773,90</b>	<b>105 083 334,79</b>	<b>2 223 571,89</b>	<b>85 237 019,81</b>	<b>9 116 691,27</b>	<b>10 368 828,06</b>	<b>4 587 826,09</b>	<b>5 938 231,58</b>	<b>811 353,55</b>	<b>507 398 630,94</b>
%-jakautuma	56,0 %	20,7 %	0,4 %	16,8 %	1,8 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
<b>Muut kustannukset</b>										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6 715 713,93	-1 850 596,85	-47 639,33	-1 597 595,23	-183 360,13	-205 012,46	-73 717,94	-120 854,26	-38 486,67	-10 832 976,80
Henkilöstökulut	14 679 122,44	4 025 800,89	102 353,11	3 378 012,19	378 096,86	412 195,66	147 297,44	234 016,68	69 352,05	23 426 247,32
Palvelujen ostot	21 061 411,16	5 688 773,13	138 773,86	4 328 149,57	439 268,07	428 012,06	148 404,40	198 625,95	32 305,19	32 463 723,39
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	619 576,51	167 887,90	4 132,12	130 514,80	13 557,36	13 596,55	4 752,97	6 686,95	1 363,84	962 069,00
Muut toimintakulut	3 467 466,56	958 372,47	24 862,57	841 901,43	98 062,27	111 218,01	40 128,82	66 902,93	22 078,19	5 630 993,25
Rahoitustuotot ja -kulut	-171 398,28	-46 218,88	-1 122,27	-34 768,70	-3 484,43	-3 340,15	-1 152,63	-1 496,39	-204,08	-263 185,81
Poistot	10 873 692,33	3 347 756,26	75 335,93	2 504 493,04	206 916,42	239 459,69	93 041,41	106 474,94	11 640,03	17 458 810,05
<b>Yhteensä</b>	<b>43 814 156,78</b>	<b>12 291 774,91</b>	<b>296 695,99</b>	<b>9 550 707,10</b>	<b>949 056,43</b>	<b>996 129,36</b>	<b>398 754,47</b>	<b>490 356,80</b>	<b>98 048,55</b>	<b>68 845 680,38</b>
%-jakautuma	63,6 %	17,9 %	0,4 %	13,9 %	1,4 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
<b>Infrakustannukset</b>										
<b>Yhteensä</b>	<b>77 189 783,40</b>	<b>52 982 457,43</b>	<b>364 176,45</b>	<b>14 308 164,06</b>	<b>879 726,48</b>	<b>1 874 974,09</b>	<b>306 020,88</b>	<b>341 929,83</b>	<b>90 053,96</b>	<b>148 337 286,58</b>
%-jakautuma	52,0 %	35,7 %	0,2 %	9,6 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
<b>Kustannukset yhteensä</b>										
<b>Yhteensä</b>	<b>405 035 714,08</b>	<b>170 357 567,13</b>	<b>2 884 444,33</b>	<b>109 095 890,97</b>	<b>10 945 474,18</b>	<b>13 239 931,51</b>	<b>5 252 601,44</b>	<b>6 770 518,21</b>	<b>999 456,06</b>	<b>724 511 597,90</b>
%-jakautuma	55,9 %	23,5 %	0,4 %	15,1 %	1,5 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
<b>Yhteensä</b>	<b>143 454 357,39</b>	<b>44 006 070,18</b>	<b>1 215 587,84</b>	<b>39 880 246,60</b>	<b>5 196 171,85</b>	<b>4 755 148,14</b>	<b>1 768 058,25</b>	<b>2 642 043,42</b>	<b>374 039,12</b>	<b>243 291 722,79</b>
%-jakautuma	59,0 %	18,1 %	0,5 %	16,4 %	2,1 %	2,0 %	0,7 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
<b>Yhteensä</b>	<b>261 581 356,68</b>	<b>126 351 496,95</b>	<b>1 668 856,50</b>	<b>69 215 644,38</b>	<b>5 749 302,32</b>	<b>8 484 783,37</b>	<b>3 484 543,19</b>	<b>4 128 474,79</b>	<b>625 416,93</b>	<b>481 289 875,11</b>
%-jakautuma	54,4 %	26,3 %	0,3 %	14,4 %	1,2 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suurten kaupunkiseut. tuki	2 365 000,00	1 053 000,00	37 000,00	853 000,00	133 000,00	144 000,00	78 000,00	139 000,00	22 000,00	4 824 000,00
Ilmastoperusteinen tuki	1 715 000,00	764 000,00	27 000,00	619 000,00	97 000,00	105 000,00	57 000,00	101 000,00	16 000,00	3 501 000,00
Koronatilanteesta johtuva tuki (IV)	30 272 000,00	12 748 000,00	252 000,00	9 036 000,00	1 547 000,00	1 381 000,00	350 000,00	913 000,00	101 000,00	56 600 000,00
<b>Yhteensä</b>	<b>34 352 000,00</b>	<b>14 565 000,00</b>	<b>316 000,00</b>	<b>10 508 000,00</b>	<b>1 777 000,00</b>	<b>1 630 000,00</b>	<b>485 000,00</b>	<b>1 153 000,00</b>	<b>139 000,00</b>	<b>64 925 000,00</b>
%-jakautuma	52,9 %	22,4 %	0,5 %	16,2 %	2,7 %	2,5 %	0,7 %	1,8 %	0,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
<b>Yhteensä</b>	<b>227 229 356,68</b>	<b>111 786 496,95</b>	<b>1 352 856,50</b>	<b>58 707 644,38</b>	<b>3 972 302,32</b>	<b>6 854 783,37</b>	<b>2 999 543,19</b>	<b>2 975 474,79</b>	<b>486 416,93</b>	<b>416 364 875,11</b>
%-jakautuma	54,6 %	26,8 %	0,3 %	14,1 %	1,0 %	1,6 %	0,7 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
<b>Subventio% kunnittain</b>										
- Yhteensä	56,1 %	65,6 %	46,9 %	53,8 %	36,3 %	51,8 %	57,1 %	43,9 %	48,7 %	57,5 %

#### Vertailu kuntaosuudet 2020 TP ja 2020 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TP	261 581 356,68	126 351 496,95	1 668 856,50	69 215 644,38	5 749 302,32	8 484 783,37	3 484 543,19	4 128 474,79	625 416,93	481 289 875,11
2020 TA	207 331 000,00	99 302 000,00	1 055 000,00	50 412 000,00	2 716 000,00	6 299 000,00	2 896 000,00	2 952 000,00	405 000,00	373 368 000,00
Erotus	54 251 000,00	27 049 000,00	614 000,00	18 804 000,00	3 034 000,00	2 186 000,00	589 000,00	1 177 000,00	220 000,00	107 921 875,11

#### Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TP ja 2020 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TP	34 352 000,00	14 565 000,00	316 000,00	10 508 000,00	1 777 000,00	1 630 000,00	485 000,00	1 153 000,00	139 000,00	64 925 000,00
2020 TA	15 091 000,00	6 065 000,00	209 000,00	3 727 000,00	1 397 000,00	461 000,00	201 000,00	853 000,00	55 000,00	28 059 000,00

#### Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TP	227 229 356,68	111 786 496,95	1 352 856,50	58 707 644,38	3 972 302,32	6 854 783,37	2 999 543,19	2 975 474,79	486 416,93	416 364 875,11
2020 TA	192 240 000,00	93 237 000,00	846 000,00	46 685 000,00	1 319 000,00	5 838 000,00	2 695 000,00	2 099 000,00	350 000,00	345 309 000,00
Erotus	34 989 356,68	18 549 496,95	506 856,50	12 022 644,38	2 653 302,32	1 016 783,37	304 543,19	876 474,79	136 416,93	71 055 875,11
TA:n ylijäämän käyttö	12 711 972,74	5 024 051,13	174 158,27	2 890 088,02	1 263 264,86	317 228,25	125 142,55	710 816,25	31 879,46	23 248 601,52
Ero ylijäämien käytössä	22 277 383,94	13 525 445,82	332 698,23	9 132 556,36	1 390 037,47	699 555,11	179 400,64	165 658,54	104 537,48	47 807 273,59

#### Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TP	227 229 356,68	111 786 496,95	1 352 856,50	58 707 644,38	3 972 302,32	6 854 783,37	2 999 543,19	2 975 474,79	486 416,93	416 364 875,11
Subventio% kunnittain	56,1 %	65,6 %	46,9 %	53,8 %	36,3 %	51,8 %	57,1 %	43,9 %	48,7 %	57,5 %

#### Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TA	204 951 989,66	98 261 520,32	1 020 262,55	49 575 525,43	2 582 467,20	6 155 231,80	2 819 968,43	2 809 473,39	381 954,18	368 558 392,95
Subventio% kunnittain	47,7 %	55,6 %	34,8 %	43,5 %	21,6 %	42,0 %	50,5 %	35,2 %	36,7 %	48,2 %

## 4 TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

### 4.1 Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

#### **Arvostus- ja jaksotusperiaatteet sekä menetelmät**

Omaisuus on merkitty taseen pysyviin vastaaviin hankintamenoon vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla ja investointeihin saaduilla rahoitusosuuksilla. Pysyvien vastaavien sijoitukset on merkitty taseeseen hankintamenoon.

Vaihto-omaisuutena on kirjattu matkakorttivaraston arvo tilinpäätöksessä.

Rahoitusomaisuuden arvostamisessa saamiset on merkitty taseeseen nimellisarvoon tai sitä todennäköisempään todelliseen arvoon.

Poistonalaisten hyödykkeiden määrittämiseen on käytetty HSL:n hallituksen 15.6.2010 hyväksymää poistosuunnitelmaa. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu tasapoistomenetelmää käyttäen aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden hankintamenoista arvioidun taloudellisen käyttöiän mukaan. Hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaan pienet pysyvien vastaavien hankinnat, joiden hankintameno on alle 10 000 euroa, on kirjattu vuosikuluksi.

Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ-hanke) poistot on käsitelty kirjanpidossa vaiheittain. HSL:n hallituksessa käsiteltiin poistojen vaiheistus 24.10.2017. Poistomenetelmä LIJ-hankkeen osalta on vuonna 2010 hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaisesti tasapoisto. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaisesti 5 vuotta ohjelmistoille ja kehittämistyölle sekä 8 vuotta laitteille. Jäsenkunnille kohdistetuissa kuntaosuuksissa HSL:n poistot sisältyvät HSL:n yleiskustannuksiin.

Keskusverolautakunta (KVL) on antanut hakija A Oy:n hakemuksesta ennakkoratkaisun 6/2020, jossa yhtenä kysymyksenä on annettu hakijalle ratkaisu matkakortille ladatun arvon arvonlisäverokäsittelyyn. KVL on ratkaisussaan todennut, että A Oy:n B:n matkakortille tekemää arvolatausta on pidettävä yksikäyttösetelinä, josta tulee suorittaa arvonlisävero lataushetkellä. HSL on käsitellyt matkakortin arvon latausta verottomana maksutapana ja tilittänyt arvonlisäveron matkalipusta silloin kun arvoa käytetään matkalipun ostamiseen. Koska samaa matkakortin arvoa ladataan ja käytetään ristiin useissa eri myyntikanavissa ja liikennevälineissä, on HSL joutunut muuttamaan omaa käytäntöään A Oy:n KVL:ltä hakeman ennakkoratkaisun mukaisesti. HSL on kirjanpidossaan oikaissut matkakortille ladatun arvon arvonlisäverokäytännön takautuvasti 1.1.2020 alkaen siten, että arvon latauksessa, lipun ostotapahtumassa ja arvon käyttötapahtumassa käsitellään kirjanpidossa arvonlisävero. Arvonlisävero tulee siten tilitettyä HSL:n lipunmyynnin osalta vain kerran, mutta ajallisesti tilitys tehdään silloin kun arvo ladataan matkakortille. HSL:n lippu- ja taustajärjestelmiin muutosta ei ole vielä voitu toteuttaa.

Tilikauden päättyessä HSL:n taseessa on 50 000 000 euroa pitkäaikaista rahalaitosvelkaa.

#### **Edellisen tilikauden tietojen vertailukelpoisuus**

HSL:n toiminnassa ei ole tapahtunut tilikauden tietojen vertailukelpoisuuteen vaikuttavia olennaisia muutoksia vuosien 2019 ja 2020 välillä.

## 4.2 Tuloslaskelman liitetiedot

### 4.2.1 Joukkoliikenteen lipputulot ja palveluostot

x 1 000 €	TP 2019	TA 2020	TP 2020	Muutos Eur	TA2020/TP2020 %
<b>LIPPUTULOT VYÖHYKKEITTÄIN</b>					
AB vyöhykkeen lipputulot	165 976	256 832	163 498	-93 334	-57,1 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	45 752	68 792	35 373	-33 419	-94,5 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	13 610	19 050	11 062	-7 988	-72,2 %
BC vyöhykkeen lipputulot	23 661	37 480	26 351	-11 130	-42,2 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	2 449	3 245	2 233	-1 012	-45,3 %
CD vyöhykkeen lipputulot	2 260	2 739	2 246	-493	-22,0 %
D vyöhykkeen lipputulot	2 046	3 116	2 531	-585	-23,1 %
<b>Sisäisen liikenteen lipputulot</b>					
- Espoo	6 785				100,0 %
- Helsinki	56 780				100,0 %
- Kerava ja Sipoo	604				#JAKO/0!
- Kirkkonummi	315				#JAKO/0!
- Vantaa	4 746				100,0 %
<b>Sisäinen liikenne yhteensä</b>	<b>69 229</b>				<b>100,0 %</b>
<b>Seutuliikenteen lipputulot</b>	<b>49 521</b>		<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Lähiseutuliikenteen lipputulot</b>					
- LS2-vyöhyke	1 700				100,0 %
- LS3-vyöhyke	6 876				100,0 %
<b>Lähiseutuliikenne yhteensä</b>	<b>8 576</b>				<b>100,0 %</b>
<b>LIPPUTULOT YHTEENSÄ</b>	<b>383 080</b>	<b>391 255</b>	<b>243 292</b>	<b>-147 963</b>	<b>-37,8 %</b>
<b>OPEROINTIKUSTANNUKSET (sis. bonukset ja sanktiot)</b>					
<b>Bussiliikenne</b>					
- Helsinki	122 150	127 387	119 775	-7 611	-6,0 %
- Seutu, Espoon suunta	21 063	22 426	20 784	-1 642	-7,3 %
- Seutu, Vantaan suunta	32 759	34 926	32 296	-2 630	-7,5 %
- Seutu, poikittais	32 309	35 630	32 961	-2 669	-7,5 %
- seutulinjat Kerava	2 938	1 886	1 846	-40	-2,1 %
- Espoo ja Kauniainen	60 576	62 878	59 977	-2 901	-4,6 %
- Vantaa	26 554	27 533	27 051	-482	-1,8 %
- Kerava	1 189	1 599	1 525	-74	-4,6 %
- U-linjat Vihdin ja Hämeenl. suunta	390	378	167	-211	-55,8 %
- Kirkkonummen ostoliikenne	6 151	6 302	5 851	-451	-7,2 %
- U-Kirkkonummi	1 658	1 426	465	-961	-67,4 %
- Sipoon ostoliikenne	5 195	5 409	5 290	-119	-2,2 %
- U-linjat Sipoo	634	607	383	-224	-36,9 %
- Tuusula	4 131	1 888	1 690	-198	-10,5 %
- Seutu, Tuusulan suunta		4 893	4 838	-55	-1,1 %
- U-linjat Tuusula	1 255	302	71	-231	-76,6 %
- Siuntio	158	165	158	-6	-3,9 %
- Ympäristöbonus	1 847	3 000	2 182	-818	-27,3 %
<b>Bussiliikenne yhteensä</b>	<b>320 958</b>	<b>338 633</b>	<b>317 309</b>	<b>-21 324</b>	<b>-6,3 %</b>
<b>Junaliikenne</b>					
- lähijunaliikenne	93 591	96 895	89 142	-7 753	-8,0 %
<b>Junaliikenne yhteensä</b>	<b>93 591</b>	<b>96 895</b>	<b>89 142</b>	<b>-7 753</b>	<b>-8,0 %</b>

<b>Raitioliikenne</b>					
- Helsinki	52 911	57 556	54 296	-3 259	-5,7 %
<b>Raitioliikenne yhteensä</b>	<b>52 911</b>	<b>57 556</b>	<b>54 296</b>	<b>-3 259</b>	<b>-5,7 %</b>
<b>Metroliikenne</b>					
- Länsimetron avaamisen jälkeen	41 913	43 383	42 480	-904	-2,1 %
<b>Metroliikenne yhteensä</b>	<b>41 913</b>	<b>43 383</b>	<b>42 480</b>	<b>-904</b>	<b>-2,1 %</b>
<b>Lauttaliikenne</b>					
- Helsinki	4 500	4 150	3 688	-462	-11,1 %
<b>Lauttaliikenne yhteensä</b>	<b>4 500</b>	<b>4 150</b>	<b>3 688</b>	<b>-462</b>	<b>-11,1 %</b>
<b>IdeaLab</b>					
- Potkulautapilotti	476				
- Espoon kutsuliikennepilotti	273	252	223	-29	
<b>IdeaLab yhteensä</b>	<b>749</b>	<b>252</b>	<b>223</b>	<b>-29</b>	<b>-11,5 %</b>
<b>OPEROINTIKUSTANNUKSET YHTEENSÄ</b>					
	<b>514 622</b>	<b>540 869</b>	<b>507 138</b>	<b>-33 731</b>	<b>-6,2 %</b>
<b>INFRAKUSTANNUKSET</b>					
<b>Bussiliikenne</b>					
- Helsinki	3 916	2 643	2 643		0,0 %
- Espoo	4 501	4 447	4 447		0,0 %
- Vantaa	669	661	661		0,0 %
- Kerava		-20		20	0,0 %
- Kirkkonummi	61	29	29	-2	0,0 %
<b>Bussiliikenne yhteensä</b>	<b>9 147</b>	<b>7 761</b>	<b>7 779</b>	<b>19</b>	<b>0,2 %</b>
<b>Junaliikenne</b>					
- Helsinki	753	514	514		0,0 %
- Espoo	1 282	1 078	1 078		0,0 %
- Vantaa, muu kuin Kehärata	971	996	996		0,0 %
- Vantaa, Kehärata	11 889	10 943	10 943		0,0 %
- Kerava		20		-20	-100,0 %
- Kirkkonummi	127	-1	1	2	-315,7 %
<b>Junaliikenne yhteensä</b>	<b>15 023</b>	<b>13 552</b>	<b>13 533</b>	<b>-19</b>	<b>-0,1 %</b>
<b>Raitioliikenne</b>					
- Helsinki	15 880	17 519	17 519		0,0 %
<b>Raitioliikenne yhteensä</b>	<b>15 880</b>	<b>17 519</b>	<b>17 519</b>		<b>0,0 %</b>
<b>Metroliikenne</b>					
- Helsinki, kantakaupungin metro	41 431	37 283	37 283		0,0 %
- Helsinki, Länsimetro	19 295	17 861	17 861		0,0 %
- Espoo, Länsimetro	49 401	52 242	52 242		0,0 %
- Vantaa, kantakaupungin metro	115	111	111		0,0 %
	<b>110 241</b>	<b>107 497</b>	<b>107 497</b>		<b>0,0 %</b>
<b>Lauttaliikenne</b>					
- Helsinki	401	432	432		0,0 %
<b>Lauttaliikenne yhteensä</b>	<b>401</b>	<b>432</b>	<b>432</b>		<b>0,0 %</b>
<b>HSL-Sähköbussien latausinfra</b>					
- Espoo		912	1 525	613	67,2 %
<b>Latausinfra yhteensä</b>		<b>912</b>	<b>1 525</b>	<b>613</b>	<b>67,2 %</b>
<b>INFRAKUSTANNUKSET YHTEENSÄ</b>					
	<b>150 692</b>	<b>147 673</b>	<b>148 286</b>	<b>613</b>	<b>0,4 %</b>

**MUUT PALVELUT**

<b>Lipunmyyntipalkkiot</b>	6 340	1 560	836	-724	-46,4 %
<b>IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöoikeudet</b>					
- Sisäiset palvelut ja muut	5 985	6 646	7 956	1 310	19,7 %
- Lippu-, digi- ja infopalvelut	9 210	9 567	10 435	867	9,1 %
<b>IT-palvelut yhteensä</b>	15 195	16 213	18 391	2 177	13,4 %
<b>Toimisto- ja asiantuntijapalvelut</b>	5 859	8 441	5 161	-3 280	-38,9 %
<b>Ilmoitukset ja markkinointi</b>	2 825	3 869	2 239	-1 630	-42,1 %
<b>Koneiden ja lait. kunnossapito</b>	2 122	2 251	2 719	468	20,8 %
<b>Muut palvelut</b>	4 890	5 060	3 189	-1 871	-37,0 %
<b>MUUT PALVELUT YHTEENSÄ</b>	<b>37 231</b>	<b>37 393</b>	<b>32 535</b>	<b>-4 858</b>	<b>-13,0 %</b>
<hr/>					
<b>PALVELUT YHTEENSÄ</b>	<b>702 545</b>	<b>725 935</b>	<b>687 958</b>	<b>-37 976</b>	<b>-5,2 %</b>

## 4.2.2

## Tuloksen muodostuminen osastoittain

1 000 €	HSL YHTEENSÄ	Johto		Liikenne- järjestelmä ja tutkimukset - osasto		Joukkoliikenne - osasto		Asiakkuus ja myynti -osasto		Teknologia- ratkaisut - osasto		Hallinto- ja strategiapalvelut -osasto		Yhteiset menot ja tulot <sup>1)</sup>	
		€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL- yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL- yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.
<b>Toimintatuotot</b>	<b>665 382</b>	<b>1</b>	<b>0,0 %</b>	<b>24</b>	<b>0,0 %</b>	<b>2 278</b>	<b>0,3 %</b>	<b>6 173</b>	<b>0,9 %</b>	<b>2 138</b>	<b>0,3 %</b>	<b>219</b>	<b>0,0 %</b>	<b>654 549</b>	<b>98,4 %</b>
Myyntituotot	245 729		0,0 %	0	0,0 %		0,0 %	906	0,4 %	799	0,3 %	74	0,0 %	243 949	99,3 %
Kuntaosuudet	345 309		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	345 309	100,0 %
Tuet ja avustukset	66 721		0,0 %	-99	-0,1 %	990	1,5 %	501	0,8 %	3	0,0 %	107	0,2 %	65 220	97,7 %
Vuokratuotot	2 652		0,0 %	123	4,6 %	1 101	41,5 %	58	2,2 %	1 336	50,4 %	13	0,5 %	20	0,8 %
Muut toimintatuotot	4 972	1	0,0 %		0,0 %	186	3,7 %	4 707	94,7 %		0,0 %	26	0,5 %	51	1,0 %
<b>Toimintakulut</b>	<b>-719 112</b>	<b>-753</b>	<b>0,1 %</b>	<b>-2 809</b>	<b>0,4 %</b>	<b>-7 803</b>	<b>1,1 %</b>	<b>-19 278</b>	<b>2,7 %</b>	<b>-27 097</b>	<b>3,8 %</b>	<b>-4 744</b>	<b>0,7 %</b>	<b>-656 629</b>	<b>91,3 %</b>
Henkilöstökulut															
Palkat ja palkkiot	-19 226	-550	2,9 %	-1 624	8,4 %	-3 359	17,5 %	-8 453	44,0 %	-3 427	17,8 %	-1 813	9,4 %		0,0 %
Henkilösivukulut															
Eläkekulut	-3 531	-47	1,3 %	-300	8,5 %	-615	17,4 %	-1 606	45,5 %	-631	17,9 %	-331	9,4 %		0,0 %
Muut henkilösivukulut	-669	-5	0,8 %	-58	8,6 %	-116	17,3 %	-511	76,4 %	-115	17,2 %	136	-20,3 %		0,0 %
Palvelujen ostot	-687 958	-107	0,0 %	-793	0,1 %	-2 329	0,3 %	-5 367	0,8 %	-22 158	3,2 %	-1 709	0,2 %	-655 495	95,3 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 015	-2	0,2 %	-27	2,7 %	-10	1,0 %	-296	29,2 %	-514	50,6 %	-113	11,1 %	-53	5,2 %
Vuokrakulut	-4 238	-6	0,1 %	-1	0,0 %	-1 367	32,3 %	-806	19,0 %	-234	5,5 %	-743	17,5 %	-1 081	25,5 %
Muut toimintakulut	-2 474	-35	1,4 %	-5	0,2 %	-7	0,3 %	-2 238	90,5 %	-18	0,7 %	-171	6,9 %		0,0 %
<b>Toimintakate</b>	<b>-53 730</b>	<b>-752</b>		<b>-2 784</b>		<b>-5 526</b>		<b>-13 105</b>		<b>-24 958</b>		<b>-4 525</b>		<b>-2 080</b>	
Rahoitustuotot	409		0,0 %	10	2,4 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	399	97,5 %		0,0 %
Rahoituskulut	-146		0,0 %		0,0 %		0,0 %	-1	0,5 %	-17	11,4 %	-128	88,0 %		0,0 %
<b>Vuosikate</b>	<b>-53 467</b>	<b>-752</b>		<b>-2 775</b>		<b>-5 526</b>		<b>-13 105</b>		<b>-24 975</b>		<b>-4 255</b>		<b>-2 080</b>	
Poistot	-17 589		0,0 %	-3	0,0 %	-26	0,1 %	-394	2,2 %	-16 949	96,4 %	-87	0,5 %	-130	0,7 %
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>-71 056</b>	<b>-752</b>		<b>-2 777</b>		<b>-5 552</b>		<b>-13 499</b>		<b>-41 924</b>		<b>-4 342</b>		<b>-2 210</b>	
<b>Tilikauden yli- (+)/alijäämä (-)</b>	<b>-71 056</b>	<b>-752</b>		<b>-2 777</b>		<b>-5 552</b>		<b>-13 499</b>		<b>-41 924</b>		<b>-4 342</b>		<b>-2 210</b>	

<sup>1)</sup> HSL:n yhteisiin tuloihin ja menoihin kirjataan joukkoliikenteen lipputulot, kuntaosuudet, valtion maksama suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki, liikenteen operointikustannukset sekä kuntien infrakustansi-

### 4.2.3 Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Pysyvien vastaavien ryhmä

Poistoaika

Poistosuunnitelman mukaiset poistoajat hyödykeryhmittäin

Aineettomat hyödykkeet	
Aineettomat oikeudet	5 vuotta
Atk-ohjelmistot ja oikeudet	3 vuotta
Laajat atk-järjestelmät (ml. matkakorttijärjestelmä)	5 vuotta
Muut pitkävaikuttiset menot	5 vuotta
Aineelliset hyödykkeet	
Rakennukset ja rakennelmat	15-30 vuotta
Kiinteät rakenteet ja laitteet	5-10 vuotta
Koneet ja kalusto	3-10 vuotta



## 4.3 Taseen liitetiedot

### 4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

#### Käyttöomaisuuden tase-erittely 31.12.2020

Käyttöomaisuusryhmä	1001	1005	1010	1141	1142	1160	1165	1170	Yhteensä
	Laajat	ATK-ohjelmat	Muut pitkävaikutteiset	Matkakorttijärjestelmän	Liikenneinformaatiolaitteet	Henkilö- ja pakettiautot	ATK-laitteet	Muut laitteet	
	Atk-järjestelmät	ja oikeudet	menot	kiinteät laitteet				ja kalusteet	
<b>Hankinnat</b>									
Alkusaldo	61 193 914,87	2 879 532,60	1 792 288,80	22 210 639,17	2 835 951,36	165 916,80	5 947 152,39	806 617,45	97 832 013,44
Tilinpäätöksen hankinnat	9 362 495,10	1 310 756,36	320 988,17	486 121,23	39 104,00	587 750,40	239 039,55	135 037,09	12 481 291,90
Tilinpäätöksen luovutukset	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-97 958,40	0,00	0,00	-97 958,40
Sulkeminen	70 556 409,97	4 190 288,96	2 113 276,97	22 696 760,40	2 875 055,36	655 708,80	6 186 191,94	941 654,54	110 215 346,94
<b>Poistot</b>									
Alkusaldo	-32 761 364,06	-1 395 678,07	-752 371,03	-6 476 407,02	-1 685 742,09	-19 356,96	-3 847 079,98	-141 569,82	-47 079 569,03
Vuoden lopun erityiset poistovähennykset	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tilinpäätöksen poistot	-10 823 956,39	-823 363,83	-408 020,13	-2 772 543,34	-405 605,97	-100 121,60	-2 046 841,86	-182 258,53	-17 562 711,65
Tilinpäätöksen peruutukset	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 428,48	0,00	0,00	11 428,48
Sulkeminen	-43 585 320,45	-2 219 041,90	-1 160 391,16	-9 248 950,36	-2 091 348,06	-108 050,08	-5 893 921,84	-323 828,35	-64 630 852,20
<b>Kirjattu arvo</b>									
Sulkeminen	26 971 089,52	1 971 247,06	952 885,81	13 447 810,04	783 707,30	547 658,72	292 270,10	617 826,19	45 584 494,74
Alkusaldo	28 432 550,81	1 483 854,53	1 039 917,77	15 734 232,15	1 150 209,27	146 559,84	2 100 072,41	665 047,63	50 752 444,41

**Investointihankkeet hankkeittain (uudet investoinnit)**

Investointihanke	TA2020	TP2020	Ero TP2020/TA2020	Kuvaus
Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	3 688 000	3 479 010	-208 990	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmistojen kehitys.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 700 000	1 877 310	177 310	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	2 000 000	0	-2 000 000	Siirretty käyttömenoihin junaoperointiin
KOy:n osakkeiden lisäys	4 000 000	4 182 000	182 000	Varaus KOy:n osakkeiden lisäykseen.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980 000	1 050 614	63 414	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100 000	14 175	-1 085 825	Joukkoliikennerekisterin kokonaisuudistus
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	650 000	390 950	-259 050	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän (BULTT12), Transitlog- ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatio-rajapintojen kehittäminen. Lisäksi TransitData sekä kartta-palveluiden kehitys
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	700 000	162 358	-537 642	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy kanssa.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	500 000	708 419	208 419	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
Myyntirajapinta MaaS	520 000	403 694	-116 306	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-operaattoreille.
Integraatoratkaisun kehittäminen	396 000	73 177	-322 823	Integraatioalustan toiminnallisuutta kehitetään edelleen volyymin lisääntyessä ja tarpeiden tiukentuessa.
HSL kortti	350 000	185 055	-164 945	Matkakortin nettilatauspalvelun kehittäminen.
Toimitilojen remontointi	1 170 000	456 025	-713 975	Kiinteistön kunnossapitoraportin mukaiset toimenpiteet ja asiakaspalvelutilojen remontti.
Sähköiset näytöt – TFT	300 000	39 104	-260 896	Huomioidaan infrahankeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
Sähköbussien osto	400 000	489 792	89 792	Sähköbussien lunastus. Yhteensä 3 sähköbussia (2019), 5 sähköbussia (2020) ja 2 sähköbussia (2021) leasingsopimusten päättyessä.
D365 Customer Engagement (MS CRM)	250 000	36 117	-213 883	Jatkokehitetään HSL:n asiakashallinnan (CRM) ratkaisua lisäämällä uusia toiminnallisuksia kuten viestipalvelu, tunnistepohjaisuus ja asiakasportaali.
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu (+Matkustajadata DW)	200 000	308 325	108 325	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Yhtenäinen Asiakashallinta	250 000	141 716	-108 284	Yhtenäinen asiakashallinnan projektilla luodaan kyvykkyyttä asiakastietojen hallinnan kautta vastata liiketoiminnan tarpeisiin ja varmistaa lakien toiminnalle asettamien vaatimusten toteutuminen
Muut hankkeet	2 950 000	2 899 130	-50 870	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvon TTS-kaudella alle 0,5 M€.
<b>Investointihankkeet yhteensä</b>	<b>22 104 000</b>	<b>16 896 972</b>	<b>-5 214 228</b>	

## Käyttöomaisuusosakkeet ja osuudet

	Kotipaikka	Omistusosuus	Osakkeiden lkm	Kirjanpitoarvo 31.12.2020, eur
<b>Muut osakkeet ja osuudet</b>				
Kiinteistö Oy Asemapäällikönkatu 5	Helsinki	69,73 %	8619	7 567 122,94
Helsingin Konsernihankinta Oy	Helsinki		1	1 000,00
TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy	Tampere	14,15 %	390 855	31 277,28
Sarastia Oy	Helsinki		1 500	5 490,00

## Pitkä- ja lyhytaikaisten saamisten muutos

Lyhytaikaiset saamiset	31.12.2020 euroa	31.12.2019 euroa	Muutos euroa
<b>Lyhytaikaiset saamiset</b>	<b>30 018 780,12</b>	<b>47 483 997,30</b>	<b>17 465 217,18</b>
Myyntisaamiset	12 393 480,71	26 040 064,51	-13 646 583,80
Lainasaamiset	498,17	130,27	367,90
Muut saamiset	15 195 771,61	13 680 429,62	1 515 341,99
Siirtosaamiset	2 429 029,63	7 763 372,90	-5 334 343,27
<b>Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät</b>	<b>2 429 029,63</b>	<b>7 763 372,90</b>	<b>-5 334 343,27</b>
Siirtosaamiset kunnilta ja kuntayhtymiltä	308 769,01	966 036,94	-657 267,93
Siirtosaamiset liikennöitsijöiltä ja VR:ltä	1 420 000,00	132 663,50	1 287 336,50
Siirtosaamiset valtiolta	0,00	6 050 476,68	-6 050 476,68
Siirtosaamiset muilta	700 260,62	614 195,78	86 064,84

### 4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

#### Oma pääoma

Oman pääoman muutokset	31.12.2020 euroa	31.12.2019 euroa
<b>Peruspääoma</b>	<b>9 565 772,00</b>	<b>9 565 772,00</b>
<b>Muu oma pääoma</b>	<b>3 778 075,16</b>	<b>3 778 075,16</b>
<b>Edellisten tilikausien ali-/ylijäämä</b>	<b>65 222 594,96</b>	<b>69 980 918,97</b>
<b>Tilikauden ali-/ylijäämä</b>	<b>-71 055 875,11</b>	<b>-4 758 324,02</b>
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>7 510 567,01</b>	<b>78 566 442,11</b>

#### PERUSPÄÄOMA

Peruspääoma kunnittain 31.12.2020	Osuus-%	Eur
- Espoo	21,0 %	2 009 466,70
- Helsinki	50,2 %	4 797 701,46
- Kauniainen	0,7 %	70 869,62
- Kerava	2,9 %	278 255,99
- Kirkkonummi	3,1 %	300 264,48
- Vantaa	17,0 %	1 625 436,75
- Sipoo	1,6 %	148 480,00
- Tuusula	3,0 %	289 024,00
- Siuntio	0,5 %	46 273,00
<b>Yhteensä</b>	<b>100,0 %</b>	<b><u>9 565 772,00</u></b>

#### MUU OMA PÄÄOMA

Muu oma pääoma kunnittain 31.12.2020 (YTV:stä siirtyneet jäljellä olevat ylijäämät)	Eur
- Espoo	0,00
- Helsinki	0,00
- Kauniainen	201 518,06
- Kerava	0,00
- Kirkkonummi	0,00
- Vantaa	3 576 557,10
<b>Yhteensä</b>	<b><u>3 778 075,16</u></b>

#### EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)

Edellisten tilikausien yli- (+) / alijäämä (-) kunnittain 31.12.2020	Eur
- Espoo <sup>1)</sup>	12 453 798,94
- Helsinki	43 299 075,96
- Kauniainen	327 850,76
- Kerava	3 585 333,08
- Kirkkonummi	517 253,68
- Sipoo	166 515,85
- Siuntio	214 773,87
- Tuusula	1 562 378,43
- Vantaa	3 095 614,39
<b>Yhteensä</b>	<b><u>65 222 594,96</u></b>

**TILIKAUDEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)**

<b>Tilikauden yli- (+) /alijäämä (-) vuodelta 2020 kunnittain</b>	<b>Eur</b>
- Espoo	-18 549 496,95
- Helsinki	-34 989 356,68
- Kauniainen	-506 856,50
- Kerava	-2 653 302,32
- Kirkkonummi	-1 016 783,37
- Sipoo	-304 543,19
- Siuntio	-136 416,93
- Tuusula	-876 474,79
- Vantaa	-12 022 644,38
<b>Yhteensä</b>	<b><u>-71 055 875,11</u></b>

**KUMULATIIVINEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄ (-) KUNNITTAIN YHTEENSÄ 31.12.2020**

Kumulatiivinen yli-/alijäämä sisältää Muun oman pääoman (YTV:ltä siirtyneet jäljellä olevat ylijäämät), edellisten tilikausien yli- /alijäämät sekä tilikauden yli- /alijäämät

	<b>Eur</b>
- Espoo	-6 095 698,01
- Helsinki	8 309 719,27
- Kauniainen	22 512,32
- Kerava	932 030,76
- Kirkkonummi	-499 529,68
- Sipoo	-138 027,34
- Siuntio	78 356,93
- Tuusula	685 903,64
- Vantaa	-5 350 472,89
<b>Yhteensä</b>	<b><u>-2 055 204,99</u></b>

**Lyhytaikaiset velat**

<b>Lyhytaikaiset velat</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>Muutos</b>
	<b>euroa</b>	<b>euroa</b>	<b>euroa</b>
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>	<b>115 609 320,70</b>	<b>108 634 056,71</b>	<b>6 975 263,99</b>
<b>Lainat rahoituslaitoksilta</b>			
Lainat Kuntarahoitus Oy:lta	5 263 156,00	0,00	5 263 156,00
<b>Saadut ennakot</b>	<b>31 044 966,52</b>	<b>31 082 354,97</b>	<b>-37 388,45</b>
Matkakortin arvon lataukset	26 983 673,07	25 022 343,05	1 961 330,02
Työmatkasetelit	4 037 046,02	5 868 776,02	-1 831 730,00
Lahjakortit	13 470,00	20 235,90	-6 765,90
Open Maas lompakko	10 777,43	0,00	10 777,43
Saadut vakuudet/pantit	0,00	171 000,00	-171 000,00
<b>Ostovelat</b>	<b>63 077 277,10</b>	<b>56 155 982,16</b>	<b>6 921 294,94</b>
<b>Muut velat</b>	<b>1 797 381,56</b>	<b>2 045 359,78</b>	<b>-247 978,22</b>
<b>Siirtovelat</b>	<b>14 426 539,52</b>	<b>19 350 359,80</b>	<b>-4 923 820,28</b>
<b>Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät</b>	<b>14 426 539,52</b>	<b>19 350 359,80</b>	<b>-4 923 820,28</b>
Lipputulujen jaksotukset	8 365 649,64	14 620 759,21	-6 255 109,57
Lomapalkkajaksotukset	4 300 048,45	4 077 063,96	222 984,49
Tulospalkkiovaraus	0,00	647 406,00	-647 406,00
Muut siirtovelat muille	1 760 841,43	5 130,63	1 755 710,80

## 4.4 Vastuut ja vakuudet

Vakuudet ja vastuusitoumukset

Euroa	31.12.2020
Kaluston leasing-vastuut	
Leasing-maksut 2021 -->	342 446,68
Leasing-maksut 2022 -->	279 801,22
Leasing-maksut 2023->	87 539,42
Yrityskortit	
Yrityskortit 2021 -->	200 000,00
Rakennusten ja rakennelmien vuokrat	
Vuokrat 2021-->	3 581 717,57
Vastuut yhteensä	4 491 504,89

Tarkempi erittely leasing- ja vuokravastuista sekä luettelo HSL:n hallussa olevista vakuuksista on tilinpäätösasiakirjojen erillisenä liitteenä. Esitetyt summat sisältävät arvonlisäveron.

### **Muut taseen ulkopuoliset vastuut**

Muita taseen ulkopuolisia vastuuta ei ollut.

## 4.5 Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot

Henkilöstön lukumäärä 31.12.	Yhteensä		
	31.12.2020	31.12.2019	Muutos
Johto	1	1	0
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	39	41	-2
Joukkoliikenne	58	61	-3
Asiakkuus ja myynti	207	225	-18
Teknologiaratkaisut	64	62	2
Hallinto ja strategiapalvelut	36	37	-1
<b>Yhteensä</b>	<b>405</b>	<b>427</b>	<b>-22</b>

Työsuhteiden luonne	2020	2019
Vakinaiset	378	380
Määräaikaiset	27	47
Työllistetyt	0	0
<b>Kaikki yhteensä</b>	<b>405</b>	<b>427</b>

Henkilöstökulut 2020	Eur
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	23 426 247
Henkilöstökuluja aktivoitu aineettomiin hyödykkeisiin	0
<b>Henkilöstökulut yhteensä</b>	<b>23 426 247</b>
Henkilöstökulut keskimäärin/hlö	57 843

### Luottamushenkilöiden palkkioista perityt ja puolueelle tai puolueyhdistykselle tilitetyt luottamushenkilömaksut

	2020	2019
Kokoomus	18 024,67	13 740,96
SDP	12 555,28	9 594,39
Vasemmistoliitto	2 956,27	2 325,63
Vihreät	18 861,68	14 492,66
Perussuomalaiset	0,00	0,00
RKP	4 876,50	4 788,00
Siniset	0,00	259,25
Pro-Kirkkonummi	1 659,39	640,50
<b>Yhteensä</b>	<b>58 933,79</b>	<b>45 841,39</b>



**Tilintarkastajan palkkiot 31.12.**

Tilintarkastuspalvelut ostettiin vuonna 2020 BDO Oy:lta,

Tarkastuslautakunnan sihteeripalvelut ostettiin BDO Oy:lta.

Sisäisen tarkastuksen palveluita suoritti vuonna 2020 KPMG Julkistarkastus Oy (aiemmin PwC Julkistarkastus Oy).

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:lta ostetut palvelut:</b>		
Tilintarkastuspalvelut		0,00
Muut asiantuntijapalvelut		0,00
<b>KPMG Oy Ab:lta ostetut palvelut:</b>		
Lakimiespalvelut	64 866,25	315 801,09
Muut asiantuntijapalvelut	640 418,11	350 816,18
Koulutuspalvelut		0,00
<b>BDO Oy:tä ostetut palvelut:</b>		
Tilintarkastuspalvelut	12 733,96	9 576,00
Tarkastuslautakunnan sihteerin tehtävät	18 863,00	22 999,00
Hanketarkastukset	10 240,00	3 980,00
Koulutuspalvelut	1 400,00	
Muut asiantuntijapalvelut	2 235,84	
<b>BDO Auditor Oy:lta ostetut palvelut</b>		
Hanketarkastukset	2 845,00	0,00
<b>PwC Julkistarkastus Oy:ltä ostetut palvelut:</b>		
Sisäisen tarkastuksen palvelut	0,00	8 576,00
Hanketarkastukset	0,00	0,00
<b>KPMG Julkistarkastus Oy:ltä ostetut palvelut:</b>		
Sisäisen tarkastuksen palvelut	24 343,80	5 242,00
<b>Yhteensä</b>	<b>777 945,96</b>	<b>716 990,27</b>

**Intressitahoihin liitetyt liiketoimet**

Kuntalain 84 §:n 2 momentin mukaan sidonnaisuuksista tehtävät sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

Kuntayhtymän lähipiirin/intressipiirin kanssa ei ole tilikaudella ollut tavanomaisesta poikkeavia liiketoimia.

## 4.6 Tunnuslukujen laskentakaavat

### *Tuloslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat*

Toimintatuotot prosenttia toimintakuluista =  $100 \times \text{Toimintatuotot} / (\text{Toimintakulut} - \text{Valmistus omaan käyttöön})$

Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia prosenttia toimintakuluista =  $100 \times (\text{Toimintatuotot} - \text{Kuntaosuudet}) / (\text{Toimintakulut} - \text{Valmistus omaan käyttöön})$

Vuosikate prosenttia poistoista =  $100 \times \text{Vuosikate} / \text{Poistot ja arvon alentumiset}$

Kuntaosuudet per asukas =  $\text{Kuntaosuudet} / \text{HSL-jäsenkuntien asukasmäärä 31.12.2014 Tilastokeskuksen ennakkotieto (vuoden 2013 luvut laskettu asukasmäärästä per 31.12.2013)}$

### *Rahoituslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat*

Investointien tulo-rahoitus, % =  $100 \times \text{Vuosikate} / \text{Investointien omahankintameno}$

Kassan riittävyys (pv) =  $365 \text{ pv} \times \text{Rahavarat 31.12.} / \text{Kassasta maksut tilikaudella}$

Maksuvalmiussuhde ilman vaihto-omaisuutta Quick ratio =  $\text{Rahat ja pankkisaamiset} + \text{rahoitusarvopaperit} + \text{lyhytaikaiset saamiset} / \text{Lyhytaikainen vieras pääoma}$

Maksuvalmiussuhde vaihto-omaisuus huomioiden Current ratio =  $\text{Vaihtuvat vastaavat} / \text{Lyhytaikainen vieras pääoma}$

### *Taseen tunnusluvut*

Omavaraisuusaste, % =  $100 \times (\text{Oma pääoma} + \text{Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset}) / (\text{Koko pääoma} - \text{Saadut ennakot})$

Suhteellinen velkaantuneisuus, % =  $100 \times (\text{Vieras pääoma} - \text{Saadut ennakot}) / \text{Toimintatuotot}$

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) =  $\text{Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)} + \text{Tilikauden ylijäämä (alijäämä)}$

Kertynyt ylijäämä (alijäämä), € / asukas =  $(\text{Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)} + \text{Tilikauden ylijäämä (alijäämä)}) / \text{HSL-jäsenkuntien asukasmäärä 31.12.2014 Tilastokeskuksen ennakkotieto (vuosi 2013 asukasmäärä per 31.12.2013)}$

Lainakanta 31.12. =  $\text{Vieras pääoma} - (\text{Saadut ennakot} + \text{Ostovelat} + \text{Siirtovelat} + \text{Muut velat})$

### *Kuntaosuuslaskennan tunnusluvut*

Kuntaosuus ennen yli-/alijäämää =  $\text{Kunnalle kohdistetut kustannukset} - \text{kunnalle kohdistetut lipputulot} - \text{kunnalle kohdistettu suurten kaupunkien joukkoliikenne tuki}$

Subventio % =  $\text{Kuntaosuus ennen yli-/alijäämää} / \text{kunnalle kohdistetut kustannukset}$

## 4.7 Kuntaosuuksien jakoperusteet

### 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.

**Metroliikenne**

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajituskimuksista 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 matkustajakilometrien 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 matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

**Tilaajaorganisaation 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 LLJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

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

### **Infrakulut**

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

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

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

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

### **LIPPUTULOT**

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

## 5 ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT

Helsingissä 30.3.2021  
Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus

Risto Rautava  
puheenjohtaja

Sirpa Hertell  
varapuheenjohtaja

Antti Aarnio

Elias Erämaja

Iida Haglund

Tarja Kantola

Sirpa Kauppinen

Hanna Mithiku

Amanda Pasanen

Dennis Pasterstein

Kristian Rehnström

Sakari Rokkanen

Pekka M. Sinisalo

Ville Ylikahri

Mika Nykänen  
toimitusjohtaja

Antti-Pekka Röntynen  
vs. osastonjohtaja

### **Tilintarkastusmerkintä**

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä \_\_\_\_/\_\_\_\_ 2021

BDO Oy  
Tilintarkastusyhteisö

Tiina Lind  
KHT, JHT