

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025

Talousarvio vuodelle 2023
Taloussuunnitelmat vuosille 2024-2025
Tuottavuusohjelma

HSL:n hallitus 25.10.2022
Yhtymäkokous 29.11.2022

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

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

Sisällysluettelo

1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
1.1	Kuntayhtymän strategia	3
2	Yleisperustelut	5
2.1	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	5
2.2	HSL-alue, perustehtävä ja organisaatio	7
2.3	Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa	9
2.4	Tuottavuusohjelma	10
3	Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2023-2025	12
3.1	Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen	12
3.1.1	Kasvu asiakasymmärryksellä	12
3.1.2	Sujuvat matkaketjut	13
3.1.3	Tieto ja osaaminen	14
4	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	16
4.1	Talousarvion sitovuus	16
4.2	Toimintatulot	16
4.2.1	Lipputulot	17
4.2.2	Kuntaosuudet	18
4.2.3	Muut tulot	19
4.3	Toimintamenot	20
4.3.1	Palvelujen ostomenot	20
4.3.2	Henkilöstömenot	25
4.3.3	Muut toimintamenot	25
4.4	Rahoitustuotot ja -kulut	25
5	Investoinnit ja poistot	27

Liitteet:

Liite 1: Tuloslaskelma 2023-2025

Liite 2: Rahoituslaskelma 2023-2025

Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 5: Suoritteet ja tunnusluvut 2010-2025

1 Toimitusjohtajan esipuhe

HSL:n uusi strategia hyväksyttiin yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Hyvässä yhteistyössä koko henkilöstön ja hallituksen kanssa valmisteltu strategia määrittelee meille selkeän suunnan. Visioimme on olla vuonna 2030 kestävä liikunnan johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani.

Koronapandemia iski raskaasti hyvällä kasvu-uralla olleeseen joukkoliikenteen käyttöön. Palautuminen joukkoliikenteen pariin on ollut arvioimaamme hitaampaa. Matkustajamäärän ennustetaan jäävän vuonna 2022 lähes neljänneksen pienemmäksi kuin ennen pandemiaa. Lisäksi meneillään on liikkuksen systeeminen muutos, joka on HSL-alueella suuri ja poikkeava muutos Suomesta. Joukkoliikenteen matkustajamäärien arvioidaan teknisen ennusteen perusteella jäävän vuonna 2025 strategian tavoitteesta ja alittavan ennätysvuoden 2019 määrät seitsemällä prosentilla. Valmistuneen tuottavuusohjelman toimenpiteillä ja oman liiketoiminnan parantamisella pyrimme kuitenkin määrätietoisesti 400 miljoonan nousun tavoitteeseen vuonna 2025. Tavoitteen saavuttaminen vaatii kovaa työtä ja rohkeutta uudistua kaikilta osapuolilta.

Suunnitelmakautta leimaa kaupunkien päätöksistä johtuvien infra- ja operointikustannusten nopea nousu. Merkittävimmät ovat Länsimetron jatkeen ja Raide-Jokerin käyttöönotto sekä kaupunkiraitiotien laajennukset Helsingissä. Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Nämä HSL:lle käytännössä kiinteät kustannukset eivät kaikissa tapauksissa lisää asiakkaita tai lipputuloloja. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja tai kasvattaa kuntien rahoitusosuutta, mikäli palvelutaso halutaan säilyttää. Joukkoliikenneinfrastruktura maksettavat korvaukset kasvavat reilulla 40 prosentilla strategiakauden loppuun mennessä. Infrakorvaukset nousevat 212 milj. euroon kun vuonna 2022 infrakorvauksia maksetaan 147 milj. euroa. Samaan aikaan myös liikennöinnistä maksettavat operointikustannukset kasvavat 614 milj. euroon eli kasvua on noin 82 milj. euroa verrattuna vuoden 2022 ennusteeseen. Pelkästään infra- ja operointikustannukset kasvattavat HSL:n kustannuksia vuoden 2025 mennessä yhteensä reilut 145 milj. euroa verrattuna kuluvan vuoden kustannuksiin.

Joukkoliikenne edistää osaltaan alueen kestävä kehitystä. Se on itsesään kestävä liikkuemuoto, ja tavoitteenamme on vuonna 2035 päästötön joukkoliikenne. Sähköbussien määrän kasvu ja biodieselin lisääntyvä käyttö vievät kohti strategiamme vuoden 2025 päästövähennystavoitetta. Lyhyellä tähtäimellä polttoaineiden hinnannousun lieventämiseksi tehty jakeluvelvoitteen väliaikainen laskeminen hidastaa HSL:n päästötavoitteiden saavuttamista. Kestävien kulkumuotojen edistäminen on keskeistä myös hinnoittelumalleja arvioitaessa.

Poikkeukselliset ajat jatkuvat, kun kuluva vuosi leimaa pandemian vaikutusten lisäksi Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja siitä johtuva korkea polttoaineiden ja sähkön hinta. Yhteensä näiden hinnankorotusten ennustetaan lisäävän talousarviovuoden 2023 kustannuksia jo 30 miljoonaa euroa. Vielä 2022 merkittävä taloutemme tasapainottaja ovat valtion koronatuella ja avustukset, joilla kompensoidaan matkustajamääristä aiheutuvaa lipputulomenetystä ja kustannusten nousua. Syksyllä valmistuneessa tuottavuusohjelmassa keskityttiin tarkastelemaan ja selvittämään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiakaudella haluttu tasapaino kuntaosuuden tason ja muun tulo- ja rahoituksen välillä. Tuottavuusohjelman tavoitteena oli tunnistaa keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia uudistuksia toteuttamalla.

Kaikki toiminta HSL:ssä tähtää strategisten tavoitteiden saavuttamiseen vuonna 2025. Hyvien palvelujen, asiakkailta saatavien lipputulosten ja kuntaosuuksien toimivan tasapainon ytimessä on liiketoiminnan tuloksellisuuden parantaminen. Se onnistuu vain hyvällä yhteistyöllä henkilöstömme, jäsenkuntien, muiden viranomaisten, kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa. Haluankin kiittää kaikkia tahoja tähänastisesta yhteistyöstä. Vain yhdessä voimme onnistua.

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

1.1 Kuntayhtymän strategia

HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestäväan kasvuun on hyväksytty yhtymäkokouksessa tammikuussa 2022. Visionamme on olla vuonna 2030 kestäväan liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Johdamme seudun kaupunkiliikenteen ekosysteemin kehittämistä omia vahvuusiamme hyödyntämällä ja hakemalla koko seudulle parhaita ratkaisuja. Mahdollistamme sujuvan liikkumisen koko seudulla. Toimimme alustana innovaatioille ja kehittämiselle, mutta emme toteuta kaikkea itse. Vahva yhteistyö on onnistumisemme ja seudun elinvoimaisuuden edellytys. Rakennamme lisäarvoa tuottavia kumppanuussuhteita saumattoman liikenteen mahdollistamiseksi.

Arvot ohjaavat valintojamme, kun pyrimme kohti kunnianhimoisia tavoitteitamme. Uuden strategian mukaiset arvomme ovat:

- **Olemme luottamuksen arvoisia:** Luotamme toisiimme ja meihin voi luottaa. Pidämme antamamme lupaukset ja toimimme vastuullisesti niin taloudellisesti, ekologisesti kuin sosiaalisesti. Toimintamme on johdonmukaista ja avointa.
- **Uudistamme rohkeasti:** Uudistamme ja uudistumme asiakastarpeita kuunnellen. Kehitämme osaamistamme ja asiakasymmärrystämme. Kokeilemme rohkeasti vaihtoehtoisia toimintatapoja ja meillä on lupa oppia myös virheistämme.
- **Onnistumme yhdessä:** Haluamme onnistua yhdessä. Olemme sitoutuneita yhteisiin tavoitteisiimme ja vastaamme niiden saavuttamisesta yhdessä ja yksilöinä. Kuuntelemme, kommunikoiimme ja jaamme tietoa aktiivisesti.



Kuva 1: HSL:n strategia 2022-2025 – Asiakkuuksista kestävään kasvuun

Meillä on **neljä strategista tavoitetta**, joissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

2 Yleisperustelut

2.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Yleinen taloustilanne

Valtiovarainministeriö (VM) ennustaa (9/2022) BKT:n kasvavan Suomessa 1,7 % v. 2022. Alkuvuonna talouden tuotanto on kehittynyt suotuisasti ja työllisyys on jatkanut nopeaa kasvua. Toisaalta myös hyödykkeiden ja energian hintojen nousu on jatkunut kesällä arvioitua nopeampana. Venäjän hyökäys Ukrainaan on nostanut energian, raaka-aineiden sekä ruuan hintoja nopeasti. Kuluttajahintojen nousu leikkaa kotitalouksien ostovoimaa, kulutusta ja talouden kasvua. Ulkomaankauppa Venäjän kanssa hiipuu ja viennin kasvu hidastuu. Lisääntynyt epävarmuus siirtää investointeja tulevaisuuteen.

VM ennustaa talouskasvun hidastuvan loppuvuonna enemmän kuin vielä kesällä ennakoitiin. BKT:n kasvu hidastuu 0,5 prosenttiin v. 2023. Vuosina 2024–2026 BKT:n kasvun arvioidaan olevan talouden potentiaalista kasvua nopeampaa, noin 1,4 % vuosittain. Epävarmuus, pula energiasta, nopea inflaatio, rapautuva ostovoima ja nousevat korot leikkaavat kulutuksen ja investointien kasvua kaikkialla. Riskit inflaation kerrannaisvaikutuksista ja nopean inflaation vaiheen pitkittymisestä, energiakriisistä ja talouden kasvun pysähtymisestä kokonaan pidemmäksi aikaa ovat kasvaneet verrattuna kesään 2022. Kuluttajahintoja nostaa pula energian tarjonnasta. Lisäksi ylivirittyneillä markkinoilla pienetkin muutokset energian tarjonnassa tai kysynnässä näkyvät suurina muutoksina energian hinnassa. Kallistunut energia on jo nostanut mm. ruuan hintaa.

Korot nousevat. Euroopan keskuspankki (EKP) nosti ohjauskorkoaan historialliset 0,75 prosenttiyksikköä korkokokouksessaan syyskuun alussa. Työttömyysasteen lasku taittui kesäkuussa, mutta työttömyysaste on yhä matalampi kuin aiemmin 2010- tai 2020- luvuilla. Työllisyysaste jatkoi kasvuaan. Työllisten määrä on lisääntynyt koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna. Työllisyysodotukset ovat laskussa kaikilla toimialoilla, mikä ennakoi työllisyystilanteen heikkenemistä.

Euroalueen talous kasvaa selvästi heikommin kuin vielä kesäkuussa arvioitiin. Kasvu olisi tänä vuonna vielä 3,1 %, mutta ensi vuonna kasvu jää vajaaseen prosenttiin ja vuonna 2024 vajaaseen kahteen prosenttiin. Ennusteisiin liittyy normaalia enemmän epävarmuutta.

HSL:n talouteen vaikuttavat erityisesti bussiliikenteen käyttämän dieselin hinnannousu sekä korkea sähkön hinta. Sähkön hinta on korkealla tasolla talvella 2021-2022, mutta futuurit ennustavat sähkön hinnanlaskua kesää 2023 lähestyttäessä. Komponenttipula saattaa vaikuttaa myös HSL:n liikenteessä liikennöivän kaluston kunnossapitoon. Henkilöautoilun muuttuvat kustannukset ovat nousseet melko tasaisesti BKT:n tahdissa. Erityisesti sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030-2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua samoin kuin liikenteen verotulojen laskua.

Joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa ja matkustajamäärät ja lipputulot ovat vasta hitaasti palautumassa koronan aiheuttaman romahduksen jälkeen.

Venäjän hyökkäys on muuttanut perustavanlaatuisesti myös Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. On todennäköistä, että kyber- ja informaatio-operaatiot lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan. Venäjän eristäminen läntisestä maailmasta muuttaa Suomen geotaloudellista asemaa. Kilpailu kansainvälisistä osaajista ja investoinneista voi vaikeutua, mikä saattaa pitkällä aikavälillä heikentää myös Helsingin seudun vetovoimatekijöitä.

Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä

Helsingin seudulla asuu runsaat 1,5 miljoonaa ihmistä. Koronavirusepidemian käynnistyttyä vuonna 2020 väestönkasvu hidastui pääkaupunkiseudulla ja nopeutui kehyskunnissa. Vuodesta 2020 vuoteen 2021 kehysalueen väestö kasvoi 1,1 % ja pääkaupunkiseudun väestö 0,7 %. Helsingin seudulla väestö kasvoi 0,8 %.

Helsingin seudun väestö ikääntyy. 65 vuotta täyttäneiden osuus on kasvanut seudulla jaksolla 2000–2021 11 %:sta 17 %:iin. Ikärakenne on muuttunut maltillisemmin pääkaupunkiseudulla kuin kehyskunnissa, todennäköisesti mm. maahanmuuton vuoksi. Vieraskielisten asukkaiden osuus Helsingin seudun väestöstä kasvaa. Vuonna 2021 17 % seudun väestöstä oli vieraskielisiä. Pääkaupunkiseudulla vieraskielisten osuus oli 19 % ja kehyskunnissa 8 %.

Työmarkkinoiden tilanne on kesällä ollut poikkeuksellinen Suomessa. Yhtäältä työllisten määrä on yhä lisääntynyt ja avoimia työpaikkoja on ennätysellisen paljon - myös suhteessa työttömien työnhakijoiden määrään - mutta samalla työttömyyden lasku on pysähtynyt. Työllisyysaste on Helsingin seudulla korkeammalla kuin kertaakaan 30 vuoteen. Sekä seudun työllisten että työpaikkojen määrät olivat huhti-kesäkuussa noin 4 % edellisvuotta korkeammalla tasolla. Yritykset tarvitsevat erityisesti maisteri- ja ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita työntekijöitä. Uudellamaalla yritysten toimintaa rajoittaa pula osaavasta työvoimasta sekä raaka-aineiden ja komponenttien hintojen nousu, toimitusvaikeudet ja kohonneet kuljetuskustannukset.

Asuntorakentaminen on ollut korkealla tasolla Helsingin seudulla. Vuonna 2021 valmistui 19 019 asuntoa. Myös asuntomarkkinoihin vaikuttavat lähivuosina rakennuskustannusten kasvu, materiaalien saatavuusongelmat ja Venäjän hyökkäyksen Ukrainaun aiheuttama epävarmuus sekä korkojen nousu.

Lähitulevaisuudessa on syytä ottaa huomioon erityisesti seudun muuttoliikkeen suuntautuminen toisin kuin ennen pandemiaa sekä Helsingin seudun kilpailukyvyn ylläpitäminen. MAL-työssä on selvitetty koronan vaikutuksia muuttoliikkeeseen. Sen mukaan Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun muuttovoitot ovat vaihtuneet pandemian aikana muuttotappioiksi. Muuttotappiot ovat olleet erityisen suuria vuonna 2021, mutta Helsingin kaupunki kärsi tappioita jo vuonna 2020.

Helsingin sekä muun pääkaupunkiseudun heikkenemistä selittää ensisijaisesti merkittävästi lisääntyneet lähtömuutot. Helsingissä tulomuuttojen määrä ei ole juuri muuttunut aiemmasta, mutta muulla pääkaupunkiseudulla tulomuuttojen määrä on kasvanut, vähentäen muuttotappioita. Kuuma-kuntien muuttovoitot ovat kasvaneet pandemia-aikana merkittävästi. Taustalla vaikuttaa etenkin tulomuuttojen määrän kasvu. Toisaalta Kuuma-kunnista on myös muutettu tavallisempaa enemmän pandemia-aikana.

MAL 2023:n osana tehty Helsingin seudun kilpailukyky –selvityksessä Helsingin seutua verrattiin viiteen muuhun Itämeren alueen kaupunkiseutuun. Vertailun tuloksena Tukholman seutu oli kilpailukykyisin ja sen kintereillä Oslon ja Kööpenhamina-Malmön kaupunkiseudut. Helsingin kaupunkiseutu oli

neljäntenä selkeästi kolmen kärkeä jäljessä. Helsingin seudun vahvuudet suhteessa verrokkeihin liittyvät teknologiateollisuus- ja startup-vetoiseen innovatiivisuuteen, tasa-arvoon sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon.

Helsingin seutu on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Petrattavaa Helsingin kaupunkiseudulla on erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä ja niihin oleellisesti liittyvässä nettomaahanmuutossa. Helsingin seutu on vertailluista alueista ainoa, missä asukaskohtainen bruttokansantuote on laskenut 2010-luvulla. Lisäksi alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehitysmenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien hännänhuippu.

Kestävään kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on myös selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Yhteenveto

Toimintaympäristössä ei tällä hetkellä sellaisia muutoksia, jotka edellyttäisivät HSL:n strategian muuttamista. Toimintaympäristössä on kuitenkin muutostekijöitä, esimerkiksi muuttokehityksessä ja liikkumistavoissa, jotka edellyttävät jatkuvaa seurantaa. Yleinen taloudellinen tilanne ja mahdollinen taantuma ovat suurimmat riskitekijät.

Asiakasyymmärryksen lisääminen, tiedolla johtaminen ja liiketoimintakeskeisyys strategisina menestystekijöinä korostuvat entisestään. Hintojen nousu ja kulutukseen käytettävissä olevien varojen vähentyminen voi johtaa kuluttajakäyttäytymisessä halvempien kulkumuotojen valitsemiseen esimerkiksi henkilöauton sijaan. Joukkoliikenteellä voi tässä tilanteessa olla mahdollisuus hankkia uusia asiakkaita. Toisaalta taantuma saattaa vähentää työllisyysastetta, joka voi vähentää liikkumisen tarvetta.

Strategiassa valitun asiakasyymmärryksen lisäämisen ja tarjonnan sovittamisen kysyntään merkitys kasvaa entisestään.

Lähteet: Helsingin seudun toimialakatsaus 3/2022, Covid 19- pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, Kuntarahoituksen, Eduskunnan ajankohtaiskatsaukset, valtiovarainministeriön Taloudellinen katsaus kesä 2022 ja syyskuu 2022, Suomen pankin talouskatsaus 8/2022, Suomen pankki/Olli Rehn: Euroopan ja Suomen julkisen talouden tila ja näkymät, MAL 2023 kilpailukykykyselyt, COVID-19 pandemian vaikutukset muuttoliikkeeseen, tilastotarkastelu.

2.2 HSL-alue, perustehtävä ja organisaatio

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään kuuluu yhdeksän jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa. HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan ja Siuntion alueella. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä. TTS-suunnitelma ei sisällä mahdollisten uusien jäsenkuntien liittymisten kustannuksia TTS-kaudella.

HSL:n perustehtäviä ovat:

- Vastata Helsingin seudun liikenne-järjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).
- Suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.
- Hankkia bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut.
- Hyväksyä joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.
- Vastata joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta.
- Järjestää lippujen myynnin ja vastata matkalippujen tarkastuksesta.

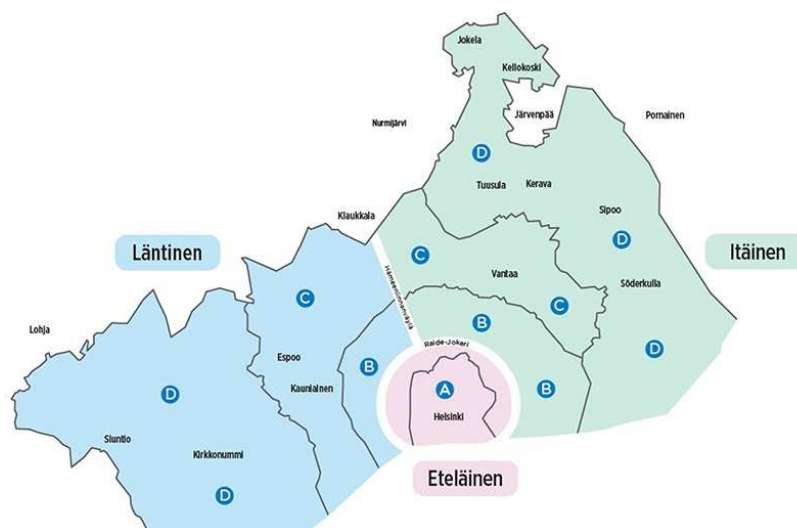
Perusopimuksen mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyin strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat. Strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet, joiden toteutumista seurataan vuosittain.

HSL:ssä oli vuoden 2022 alkaessa 402 työntekijää. Vakituksessa palvelussuhteessa oli 92 % henkilöstöstä. Määräaikaista henkilöstöä työskenteli erityisesti asiakaspalvelussa ja asiakastutkimusten kenttätyössä, joissa työn määrä vaihtelee. **Tavoittemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti.** Henkilöstömäärässä ei suunnitelmakaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Talon ulkopuolelta ostettavilla palveluilla täydennämme omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää. Omana työnä tehtyä työtä voidaan ulkoistaa, jos se on toiminnan sujumisen ja tehokkuuden kannalta järkevää.



Kuva 2: HSL:n organisaatiokaavio

Strategian päivityksen yhteydessä uusimme **toimintamallimme**, jonka keskeisimpiä tavoitteita on päästä lähemmäs markkinoita ja asiakkaita sekä kerätä nykyistä tarkempaa ja parempaa dataa kysynnän ja tarjonnan suunnitteluun. Tavoitteenamme on varmistaa, että toimintamalli ja organisaatio tukevat strategian tavoitteiden toteutumista. Uudessa tavassa toimia on **tavoitteena ymmärtää paremmin eri alueiden erilaisia liikkumistarpeita ja kohdentaa tarjontaa** kyseiseen markkinaan nykyistä paremmin. Toinen tavoite on pystyä **seuraamaan palvelutarjonnan, linjastojen ja linjojen kustannustehokkuutta** ja tunnistaa linjastojen välisiä kannattavuuseroja ja kytkeä mukaan pidemmän aikavälin kustannusnäkömää. Kolmantena tavoitteena on **kohdentaa myynti- ja markkinointitoimenpiteet nykyistä tarkemmin markkina-alueille** ja mitata niiden vaikutuksia ko. alueiden matkustuksessa.



Kuva 3: Markkina-alueet (etelä, itä, länsi)

2.3 Keskeisiä linjauksia taloussuunnitelman laadinnassa

Joukkoliikenteen matkustajamäärien arvioidaan jäävän vuonna 2025 strategian tavoitteesta ja alittavan vuoden 2019 määrät seitsemällä prosentilla. TTS-esityksen taloussuunnitelman tavoitteisiin pyritään pääsemään tuottavuusohjelmassa määritellyillä toimenpiteillä, joilla strategian tavoitteet pyritään saavuttamaan strategiakauden loppuun mennessä.

Taulukko 1: Nousijamäärät 2019-2025

	HSL-alue yhteensä, milj. nousua	% / 2019
2019	396,946	-
2020	251,887	-37 %
2021	237,579	-40 %
2022	304,167	-23 %
2023	348,550	-12 %
2024	363,845	-8 %
2025	369,145	-7 %

TTS-kaudelle asetettu lipputulotavoite edellyttää lippujen hintoihin tehtäviä korotuksia, alennusryhmien ja vapaan matkustusosoikeuden tarkastelua jo vuonna 2023. Pidemmällä tähtäimellä **uuden hinnoittelumallin yhtenä tavoitteena on löytää strategian lipputulotavoitetta tukeva, parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja samalla asiakkaillemme suotuisa hinnoittelumalli.** Muita uusia tulolähteitä etsitään esimerkiksi mainostuloista, mutta merkittäviä tuloksia saadaan vasta TTS-kauden loppulla.

Liikenteessä on tehty säästötoimenpiteitä koko korona-ajan ja jo päätettyjä toimenpiteitä jatketaan TTS-kaudella järjestelmämuutosten rinnalla. Pelkkä lisäsäästöjen tekeminen ei kuitenkaan auta matkustajia palaamaan liikenteeseen, vaan säästöt saattavat palvelutason heikentyessä liikaa johtaa jopa lipputulojen menettämiseen ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden pienenemiseen. Tasapainoinen

talous on yksi keskeisimmistä strategiakauden tavoitteista, ja yhtymäkokous on myös edellyttänyt etsimään toimenpiteitä, joilla päästään lähemmäs kuntakohtaista tasapainoa. Tuottavuusohjelman laatimisen yhteydessä onkin tunnistettu tarve vahvaan asiakas- ja markkinaymmärrykseen perustuville alueellisille linjastotarkasteluille ja linjaston optimoinnille.

Linjastotarkastelut aloitetaan jo vuoden 2022 aikana ja mahdolliset tarjonnan muutokset voidaan ottaa käyttöön vaiheittain strategiakauden aikana. Linjastotarkastelujen yhteydessä tarkastellaan kriittisesti myös nykyisiä palvelutasoluokituksia, joita muutetaan tarvittaessa markkinaymmärryksen perusteella. Asiakastarpeet ja joukkoliikenteen markkinatilanne voivat vaihdella paljonkin alueittain ja myös isommat muutokset nykyisiin palvelutasoluokkiin ovat mahdollisia palvelutason optimoimiseksi. Strategiset tavoitteet ohjaavat linjastotarkastelujen tavoiteasetantaa ja tavoitteena onkin tuottaa mahdollisimman hyvin asiakastarvetta vastaavaa, kustannustehokasta joukkoliikennepalvelua. HSL:n linjasto-suunnittelun osallisuuden periaatteet muodostavat lähtökohdat asukkaiden, sidosryhmien ja omistajakuntien kanssa tehtävälle yhteissuunnittelulle.

Jäsenkuntien subventiotaso pyritään saamaan mahdollisimman nopeasti vastaamaan omistajien tahtotilaa ja strategiatavoitetta asettuen keskimäärin 50-55 %:iin. TTS-suunnitelmassa TTS-kauden lopulla 2025 subventio on keskimäärin 55 %. PKS-omistajaohjauksen tavoitteena oleva kuntakohtaisen subvention toteutuminen 50 %:in tasossa on mahdotonta kuntakohtaisesti toteuttaa. Kuntakohtaiseen subventiotasoon vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen palvelutaso ko. kunnassa, joukkoliikenteen käyttö (lipputulot) sekä investoinnit joukkoliikenneinfraan, joiden kustannukset laskutetaan HSL:ltä käyttöoikeuskorvauksina ja jotka edelleen rasittavat kuntaosuuksia ja luovat painetta lipun hintojen korotuksille.

2.4 Tuottavuusohjelma

HSL:lle on valmistunut tuottavuusohjelma, jossa keskityttiin tarkastelemaan ja selvittämään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiakaudella haluttu tasapaino kuntaosuuksien keskimääräisen tason ja muun tulorahoituksen välillä.

Tuottavuusohjelmassa etsittiin keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia uudistuksia toteuttamalla. Tuottavuuden kehittämisen ei haettu automaattisesti vain kustannusten karsimista tai palvelutason heikennyksiä. Tuottavuutta voidaan parantaa myös panostuksilla tärkeiksi havaittuihin hankkeisiin tai kohteisiin. Tuottavuuden parantamisella haettiin laajemmin esimerkiksi priorisointia, tuottavuutta parantavia toimenpiteitä nykyisillä resursseilla ja myös kokonaan uusia avauksia. Tuottavuusohjelmassa tunnistettuja toimenpiteitä on sisällytetty TTS-vuosien talouslaskelmiin ja toimenpiteitä sisällytetään operatiivisen toiminnan suunnitteluun.

Tuottavuusohjelmassa keskityttiin viiteen kohdealueeseen, joilla oletettiin olevan merkittävin vaikutus talouden tasapainottamiseen. Kukin kohdealue jäsenyi vielä tarkempiin fokusalueisiin, kuten hinnoittelumallit ja yritysmyyntin kasvattaminen.

Viisi tarkasteltua kohde-alueita olivat:

- Lipputuotteet, hinnoittelumalli ja palvelutaso
- Operaattorien toimintamallit ja sopimusohjaus;
- Myynti ja markkinointi;

- IT-investoinnit ja hankkeet, data- ja alustapalvelut sekä
- Muut tuottavuustarkastelun fokusoidut teemat.

Tuottavuusohjelmassa identifioitiin reilut 30 toimenpide-esitystä, jotka tukevat talouden tasapainottamista joko lipputuloja ja muita tuloja kasvattamalla tai operointi-/ muita kustannuksia hillitsemällä. Keskeisimmät lipputulojen kasvattamiseen liittyvät toimenpide-ehdotukset liittyivät lipputuotteisiin ja lippujen hinnoitteluun. Uusien lipputuotteiden lisäksi esille nousi myös nykyisiin lippuihin liittyviä toimenpiteitä. Yritysmyyntien kasvattaminen, markkinoinnin tuottavuuden vahvistaminen sekä liputta matkustamisen vähentäminen nähtiin myös mahdollisuuksina tukea lipputulojen kasvattamista. Tuottavuusohjelman **toimenpide-esitykset täsmentyvät jatkovalmistelussa ja päätöksenteossa.**

3 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2023-2025

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2023-2025 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen hyväksymään strategiaan ja edellä mainittuihin toiminnan suunnittelua koskeviin linjauksiin ja skenaarioihin.

Tekemisemme keskiössä on hyvän palvelutason säilyttäminen ja sitä kautta matkustajien houkuttelevuus ja joukkoliikenteen käytön lisääntyminen, joka puolestaan parantaa taloutta kasvaneina lipputuloina. Tavoittelemme ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä, emme liikenteen supistamista.

Tavoite	Mittari
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	Joukkoliikenteen Co2 päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousijamäärä 400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometrikustannus pl. infra 0,25 € /km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä 400 M€, kuntaosuus 50-55 %

Kuva 4: Keskeiset strategiset tavoitteet

3.1 Strategiset menestystekijät varmistavat tavoitteiden saavuttamisen

Olellaisena osana strategiaamme on tunnistettu ne kriittiset menestystekijät, joiden avulla varmistamme strategian tavoitteiden saavuttamisen. Kuhunkin menestystekijään liittyy suoraan strategisten tavoitteiden saavuttamiseen liittyviä toimenpiteitä sekä osaamisen ja organisaation kyvykkyyden määrätietoista kasvattamista koko strategiakauden ajan. Menestystekijöissä on osittain sisäkkäisiä elementtejä ja ne tukevat toisiaan. Kehittämistoimet ovat kiinteä osa HSL:n toimintaa ja sen parantamista.

Kolme keskeistä strategista menestystekijää ovat:

- Kasvu asiakasymmärryksellä
- Sujuvat matkaketjut
- Tieto ja Osaaminen

3.1.1 Kasvu asiakasymmärryksellä

Kasvatamme tyytyväisten ja uskollisten asiakkaidemme määrää houkuttelevilla ja asiakastarpeisiin kohdennetuilla palveluilla. Näemme asiakastarpeisiin kohdennetut ja houkuttelevat palvelut edellytyk-

senä asiakasmäärien ja lipputulojen kasvulle. Tuomme asiakaskokemuksen ja asiakkuuksien johtamisen erottamattomaksi osaksi kaikkea toimintaamme. Asiakasymmärryksen kasvattaminen lisää tuloja ja parantaa kustannustehokkuutta.

Työnteko ja liikkuminen ovat murroksessa ja pandemia on vaikeuttanut muutosten ennakointia. Liikkumisen tarpeet ovat muuttuneet ja muuttuvat yhä. Asiakasymmärryksen merkitys vahvistuu entisestään, kun pyrimme lisäämään myyntiä ja joukkoliikenteen käyttöä.

Kasvatamme myyntiä paitsi kohdistamalla markkinointia, myös vahvistamalla yritysmyyntiä.

Yritysmyyntistä haemme kasvua poistamalla myynnin esteitä ja lisäämällä sekä myynnin kyvykkyyttä, että resursseja. Yritysmyyntin avulla tavoitellaan merkittävää myynnin kasvua. Yrityskumppanuuksien avulla on mahdollista saavuttaa meille aiemmin ulottumattomissa olleita asiakkaita. Tuomme lipun osaksi kumppaneidemme tuotteita tai palveluita esimerkiksi erilaisissa tapahtumissa, joissa voidaan myös tuoda uusia asiakkaita joukkoliikenteen käyttäjiksi. Lipputilihankkeella mahdollistetaan asiakas- ja liiketoimintalähtöisten lipputuotteiden ja hinnoitteluratkaisujen tuottaminen aiempaa ketterämmin. Samalla vahvistamme kykyä reagoida hinnoittelulla markkinamuutoksiin.

Kohdennamme liikennepalveluja asiakastarpeisiin alueellisen asiakasdatan ja markkinaymmärryksen perusteella.

Asiakastarpeet ja joukkoliikenteen markkinatilanne voivat vaihdella alueittain ja muutokset nykyisiin palvelutasoluokkiin ovat mahdollisia palvelutason optimoimiseksi. Alueellisten liiketoimintayksikköjen tarvitsema asiakas- ja markkinaymmärrys syntyy monialaisesti analytiikan, tutkimuksen, asiakaskokemuksen ja liiketoiminnan kehityksen asiantuntijoiden yhteistyössä. HSL:n linjastosuunnittelun osallisuuden periaatteet muodostavat lähtökohdat asukkaiden, sidosryhmien ja omistajakuntien kanssa tehtävälle yhteissuunnittelulle.

Rakennamme kyvyn johtaa asiakkuuksia systemaattisesti ja tavoitteellisesti. Tämä tarkoittaa asiakaskohtaisen tiedon vahvistamista niin, että saavutetaan nykyistä laajempi asiakaskohtainen ymmärrys ja asiakasta kyetään palvelemaan yli kanavien. Asiakkuuksien johtamista tuetaan tarveperustaisella asiakassegmentoinnilla ja asiakaspolun sekä sen kriittisten pisteiden tunnistamisella. Vahvistamme markkinointikyvykkyyttämme personoimalla ja kohdentamalla markkinointia, seuraamalla ja ohjaamalla käyttäjäpolkuja sekä mittaamalla asiakkuuden arvoa ja markkinointipanostusten tuottoastetta. Toimenpiteiden seurauksena kykenemme mittaamaan asiakkuuksien liiketoiminnallista arvoa ja potentiaalia, sekä suuntaamaan toimintaa näiden mukaisesti.

3.1.2 Sujuvat matkaketjut

Liikkumisen ja matkaketjujen sujuvuudella on yhä tärkeämpi rooli hyvän asiakaskokemuksen sekä joukkoliikenteen kilpailukyvyn määrittäjänä. Tavoitteenamme on lisätä asiakkaiden tyytyväisyyttä liikkumisen sujuvuuteen. Saumattomat matkaketjut lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä sekä lipputuloja. Matkaketjut onnistuvat eri toimijoiden yhteistyön avulla. Yhteistyö kumppaneiden kanssa tarjoaa mahdollisuuksia taloudelliseen tehokkuuteen.

Saumattomuuden lisäksi matkaketjujen on oltava myös kestäviä. Panostamme liikkumisen kestävyys-teen mm. joukkoliikenteen sähköistämällä. Valmistelemme vastuullisuusohjelman, joka sisältää tavoitteet, mittarit ja toimenpiteet. Vastuullisuusohjelman avulla kestävä kehityksen kokonaisuutta pystytään johtamaan entistä paremmin.

Varmistamme joukkoliikenteen saumattomat matkaketjut yhdessä eri toimijoiden kanssa. Lisäämme maankäytön suunnittelu yhteistyötä kuntien kanssa. Pyrimme vaikuttamaan sidosryhmiin toimivan joukkoliikenneinfrastruktuurin, vaihtopaikkojen opastuksen ja liityntäyhteyksien varmistamiseksi kestäväillä kulkutavoilla. Panostamme omistajakuntien ja tienpitäjän yhteistyön vaikuttavuuteen erityisesti joukkoliikenteen nopeuttamiseen ja infrastruktuurin parantamiseen liittyen.

Liityntäpysäköinnin merkitys matkaketjun osana tulee tunnistaa paremmin ja edistää tarkoituksenmukaisella tavalla osana matkaketjuja. Parannamme liityntäpysäköinnistä tarjottavaa tietoa ja edistämme tiedon kytkemistä osaksi valtakunnallisten matkaketjujen informaatiota. Lisäämme kuntien ja valtion sitoutumista liityntäpysäköinnin määrän ja laadun parantamiseen.

Kehitämme matkatiedon laatua lisätäksemme matkaketjujen saumattomuutta sekä liikkumisen kokonaisratkaisun houkuttelevuutta. Kehitämme yhdessä kumppanien kanssa tarjoamaamme valtakunnallista alustaa (Digitransit) käyttäjälähtöisesti niin, että alusta palvelee asiakkaita, kuntia ja liikumispalveluiden tarjoajia katkeamattomien matkaketjujen tuottamisessa ja käyttämisessä. Analytiikan keinoin saamme entistä paremman kuvan asiakkaiden matkaketjuista. Kehitämme muiden liikkumispalveluiden yhdistämistä joukkoliikenteen matkahakuihin. Edistämme tiedon avoimuutta ja jatkokäyttöä. Rakennamme liikkumispalveluiden verkostoja ja ekosysteemiä, ja tarjoamme osaamistamme ekosysteemin käyttöön.

Kasvatamme kestävästä liikkumisesta seudullisen yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisen kautta. Etsimme yhdessä kuntien kanssa keinoja tehdä palvelusta seuraavalla sopimuskaudella entistä paremmin muuta joukkoliikennettä tukevan ja vielä sujuvamman osan matkaketjuja. Arvioinnin tavoitteena on löytää ja järjestää asiakaskokemuksellisesti ja myös liiketoiminnallisesti tarkoituksenmukaisin tapa toteuttaa seudulle yhtenäinen kaupunkipyöräpalvelu.

Raideverkosto laajenee tällä strategiakaudella, kun otamme käyttöön Länsimetron jatkeen Kivenlahteen ja Pikaraitiotielinjan 550. **Panostamme liikkumisen kestävyteen myös mm. joukkoliikenteen sähköistämällä.** Kasvatamme voimakkaasti sähköbussien määrää kuluvalle strategiakaudella. Lisäksi hyödynnämme sopimusliikennöitsijöillämme ympäristöbonusmallia, jolla kannustamme päästöjä alentaviin toimenpiteisiin, esimerkiksi biodieselin käytön lisäämiseen.

3.1.3 Tieto ja osaaminen

Hyödynnämme oikea-aikaista, laadukasta tietoa ja korkeaa asiantuntemustamme asiakasarvomme ja tuottavuutemme vahvistamiseksi. Tiedolla johtamisen ja analytiikan merkitys toiminnan suunnittelussa on noussut keskeiseksi kilpailutekijäksi. Kehitämme kyvykkyyttämme tiedon tuottamiseen ja hyödyntämiseen. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää korkeaa osaamistasoa strategisesti kriittisessä osaamisessa. Tavoitteemme on olla alamme paras asiantuntija.

Vahvistamme tietojohtamisen kyvykkyyttä ja kehitämme kyvykkyyttämme tiedon tuottamiseen ja hyödyntämiseen sekä HSL:n sisällä että kumppaniverkostossa. Kyvykkyyttämme on jäsentää eri tietojen keskinäiset riippuvuudet, erityisesti liiketoiminnan kontekstissa sekä eri tyyppiset datat (laadulliset tai määrälliset). Liiketoimintatavoitteet sisältävän päivittyvän tilannekuvan avulla luomme systemaattisen ja läpinäkyvän tavan tekemiseen ja priorisointiin.

Kehitämme datanhallintaprosessia. Tunnistamme ydintiedon (master data) ja laadimme suunnitelmallisen mallin ydintiedon hallinnan kehittämiseksi. Varmistamme, että data on saatavilla ja käytettävissä,

iteratiivisesti arvontuotolla priorisoiden ja modulaarisesti rakentaen, pala kerrallaan. Tiedon osuvuuden ja lisäarvon parantamista edistetään iteratiivisesti ja kohti reaaliaikaisempaa tietoa.

Tuotamme analytiikan avulla arvoa asiakkaillemme ja muille sidosryhmillemme. Yhdistämme lipunosto- ja liikkumistietoa asiakastietoihin. Kehitämme itsepalveluanalytiikkaa arjen oman työn tiedolla johtamista varten.

Kustannustehokkuuden ja tuottavuuden parantaminen on mahdollista hyödyntämällä dataa, automaatiota ja tekoälyä osana joukkoliikenteen kehittämistä. Kehitämme vahvasti digitaalisia palveluita mm. vahvistamalla HSL-sovelluksen liiketoimintaa myyntitavoitteisiin pääsemiseksi.

Liikennejärjestelmän laaja-alainen kehittäminen osana muuttuvaa yhteiskuntaa sekä asiakastarpeiden ja kaupunkikehityksen yhteensovittaminen vaativat monipuolista tietoa ja osaamista. Kehitämme strategisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusarviointimenetelmiä ottamaan entistä paremmin huomioon monipuolisia tietoja sekä tulevaisuuden epävarmuutta.

Kehitämme strategista osaamista ja varmistamme, että strategista osaamista hyödynnetään laajasti toiminnassamme. Varmistamme strategian toteutumista tunnistamalla tavoitteisiin liittyvän tärkeän osaamisen ja sen kehittämisen keinot. Tartumme tehokkaasti osaamistarpeisiin ja hyödynnämme monipuolisesti osaamismuotoilua, reflektointia, työkiertoa ja uusia kehittymisen keinoja. Opimme yhdessä jakamalla osaamista ja tekemällä yhteistyötä.

Kehitämme monialaisessa yhteistyössä osaamistamme tiedon analysoinnissa ja yhdistelyssä, erityisesti liiketoimintamerkityksiä palvelleen.

Tuemme kehittymistä esihenkilötyöllä ja palkitsemisella. Käytämme rekrytointia aktiivisesti osaamisen kehittämiseen. Viemme rekrytointiprosessia ja rekrytoinnin työkaluja eteenpäin hyödyntämällä eri kanavista saatavaa hakijakokemusta ja muuta tietoa. Markkinoimme HSL:ää työpaikkana, jossa "Onnistumme yhdessä".

Kehitämme jatkuvasti ydinprosesseja arvoon fokusoiden ja hukkaa välttäten. Lisäämme tulostavoitteellisuuden kulttuuria. Jalkautamme ajatustavan, että resurssit ovat rajallisia. Käytämme panos-tuotos – tietoa tehdessä valintoja arjessa.

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

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

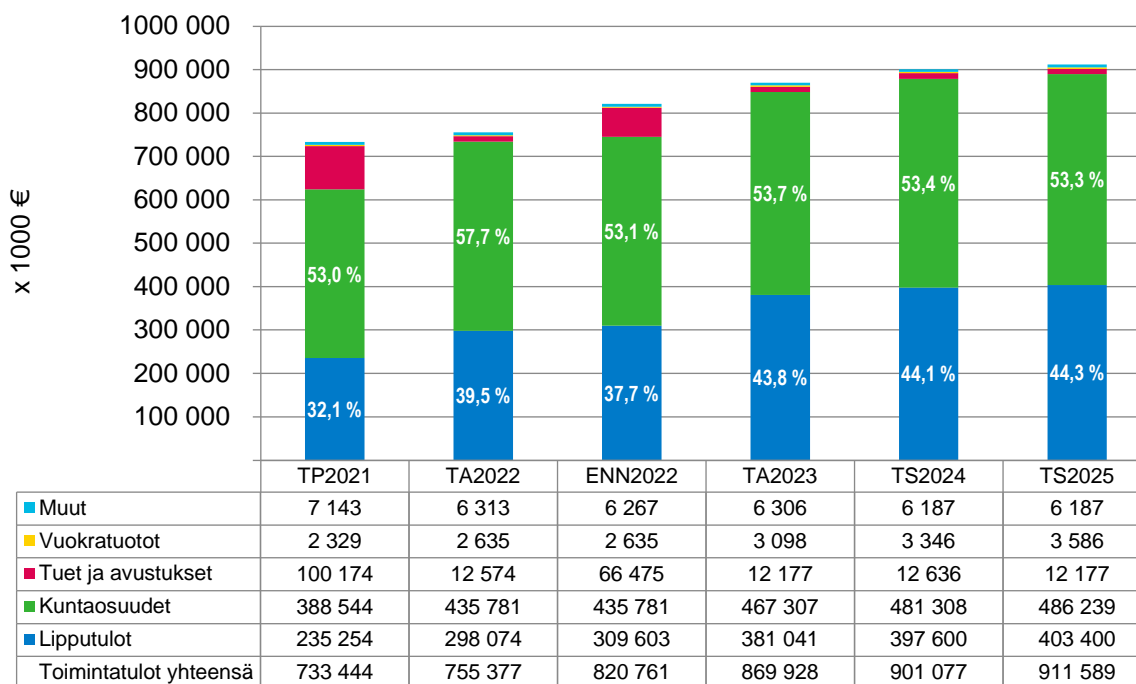
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat erät

	TA2022	TA2023	ERO TA2023/TA2022	
Toimintamenot	731 000 000 €	876 000 000 €	145 000 000	19,8 %
Investointimenot	26 669 000 €	23 387 000 €	-3 282 000	-12,3 %
Kuntaosuudet	435 781 000 €	467 307 000 €	31 526 000	7,2 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat yhteensä 869,9 milj. euroa. Kasvua vuoden 2022 ennusteeseen verrattuna on 49,0 milj. euroa (6,0 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 901,1 milj. euroa vuonna 2024 ja 911,6 milj. euroa vuonna 2025.



Kuva 5. Toimintatulot 2021-2025

4.2.1 Lipputulot

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu skenaarioon, jossa matkustus jää vuonna 2023 -12% vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2024 matkustajamäärät ovat -8 % alle vuoden 2019 ja vuonna 2025 jäädään vielä -7 % vuoden 2019 tasosta.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2023 arvioidaan kertyvän lippituloja yhteensä 381,0 milj. euroa. Vuoden 2023 lipputulotavoite on kunnianhimoinen ja se on vain 0,5 % alle vuoden 2019 toteuman. Lipputulot muodostavat 43,8 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2023. Lippitulojen arvioidaan olevan 397,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 403,4 milj. euroa vuonna 2025. Osana lipputilihanketta HSL on tutkinut vaihtoehtoisia tapoja hinnoitella joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteena on ollut selvittää, löytyykö nykyistä vyöhykemallia parempi ratkaisu. Lipputulot vuosille 2023-2025 on toistaiseksi arvioitu nykyiseen vyöhykehinnoittelumalliin perustuen.

Lippituloarvio vuonna 2023 on 71,4 milj. euroa kuluvan vuoden ennustetta suurempi ja tavoitteen saavuttaminen edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua.

Koronaviruspandemiasta aiheutuneen liikkumisen muutoksen sekä yllä mainittujen hintatarkasteluun liittyvien ehtojen vuoksi HSL alueen joukkoliikenteen käyttöön ja lippujen hankintaan vaikuttavat muutokset lähitulevaisuudessa saattavat johtaa siihen, että lippulukertymä voi poiketa huomattavastikin arvioidusta.

Lipputulot vyöhykkeittäin 2023

- AB vyöhykkeen lippitulojen arvioidaan olevan 262,8 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lippulukertymästä on 69 %.

- ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 53,9 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 14 %.
- ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 14,1 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.
- BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 39,3 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.
- BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,3 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 3,6 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.
- D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan 4,0 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

4.2.2 Kuntaosuudet

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

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

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2023 yhteensä 467,3 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 55 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 55,4). HSL:n strategiakauden tavoitteena on, että kuntaosuudet keskimäärin asettuvat 50-55 %:in subventiotasoon.

Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ali- ja ylijäämää kunnittain 2020-2025

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020	227,2	111,8	1,4	58,7	4,0	6,9	3,0	3,0	0,5	416,4
2021	214,7	97,5	1,1	54,1	1,3	3,8	2,8	2,5	0,4	378,1
2022 ENN	224,2	118,5	1,5	64,9	4,6	7,7	3,5	3,9	0,4	429,1
2023 TA	243,4	155,1	1,8	65,9	4,9	7,7	4,1	5,1	0,9	489,0
2024 TS	247,3	154,5	1,9	65,6	5,3	7,5	4,1	5,3	0,7	492,2
2025 TS	249,3	154,1	1,9	67,0	6,2	7,6	4,1	5,7	1,1	497,1

Kuntakohtaisen yli-/alijäämien käyttö

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

Suunnitelmavuosien 2023-2025 kuntaosuuksissa on käytettävissä hyvitettäviä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2021 kertymä huomioituna vuoden 2022 ennusteen mukaisella arvioidulla kertyvällä ylijäämällä, yhteensä 65,2 milj. euroa. Tästä ylijäämästä 2/3 on taloussuunnitelmassa jaettu kolmelle tulevalle vuodelle 2023–2025 siten, että vuonna 2023 vähennetään 1/3 ja seuraavina TTS-vuosina 2024-25 vähennetään 1/6. Jäljelle jäävä 1/3 osuus ylijäämästä eli 21,744 milj. jätetään tuleville vuosille tasa-painottamaan kuntaosuuksiin kohdistuvaa korotuspainetta.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ali- ja ylijäämäkertymät (miinusmerkkinen luku laskutettavaa alijäämää)

M€	Kumulat. yli-/alijäämä	Käyttöennuste	Yli-/alijäämä-ennuste	Jaettuna TS-vuosille		
	31.12.2021	2022	31.12.2022	2023	2024	2025
Helsinki	7,999	22,922	30,921	10,307	5,153	5,153
Espoo	-1,071	14,704	13,632	4,544	2,272	2,272
Kauniainen	0,066	0,268	0,334	0,111	0,055	0,055
Vantaa	-3,433	13,246	9,814	3,271	1,654	1,654
Kerava	1,350	2,317	3,667	1,222	0,611	0,611
Kirkkonummi	2,724	2,107	4,832	1,610	0,805	0,805
Sipoo	-0,276	0,812	0,536	0,179	0,089	0,089
Tuusula	0,962	0,364	1,326	0,442	0,221	0,221
Siuntio	0,031	0,138	0,170	0,056	0,028	0,028
Yhteensä	8,353	56,879	65,232	21,744	10,872	10,872

4.2.3 Muut tulot

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuoden 2023 tarkastusmaksuun tullaan esittämään korotusta. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuosina 2023-2025. Tarkastusmaksuista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 1,5 milj. euroa vuosittain. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

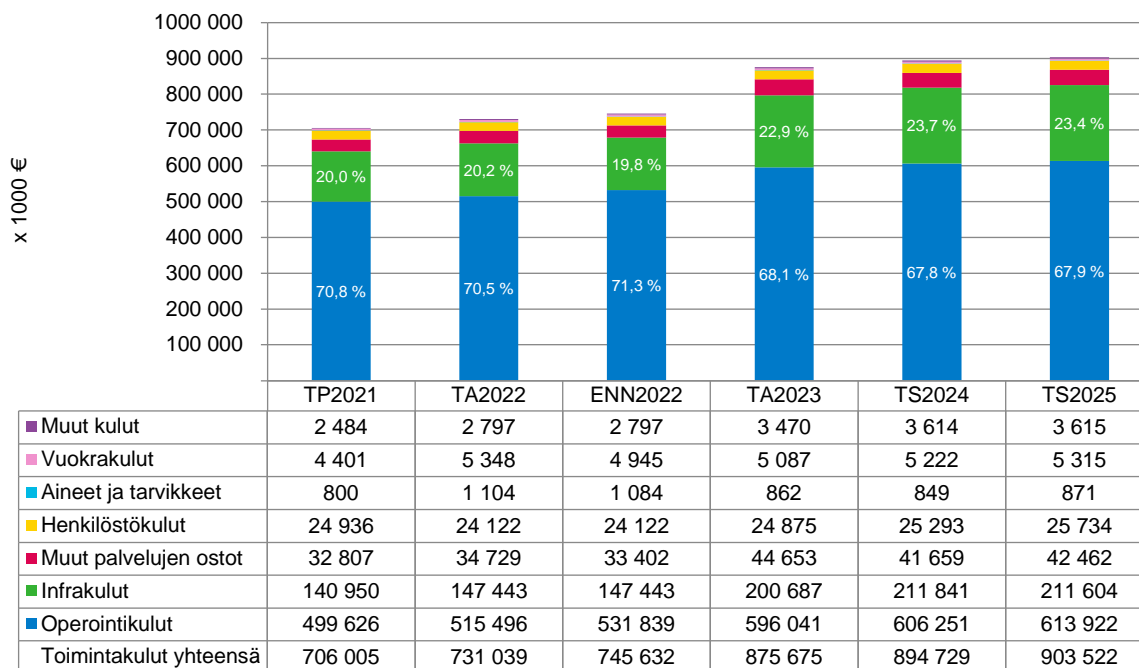
Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 12,0 milj. euroa vuosina 2023–2025. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion tuissa ei ole huomioitu TTS-kaudella mahdollisesti saatavaa lisärahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen poikkeusoloissa tai palvelutason ylläpitämiseen. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,2 milj. euroa vuonna 2023, 0,2 milj. euroa vuonna 2024 ja 0,2 milj. euroa vuonna 2025.

Vuokratuloja arvioidaan saatavan matkakorttijärjestelmän laitteista ja taukotiloista sekä toimitilojen ulosvuokrauksesta 3,1 milj. euroa vuonna 2023.

Muut tulot, 2,0 milj. euroa vuonna 2023, syntyvät erilaisista palvelumaksuista ja edelleen veloitettavista korvauksista.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2023 ovat yhteensä 875,7 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2022 ennusteesta 130,0 milj. euroa (17,4 %). Vuonna 2024 toimintamenojen arvioidaan olevan 894,7 milj. euroa ja 903,5 milj. euroa vuonna 2025.



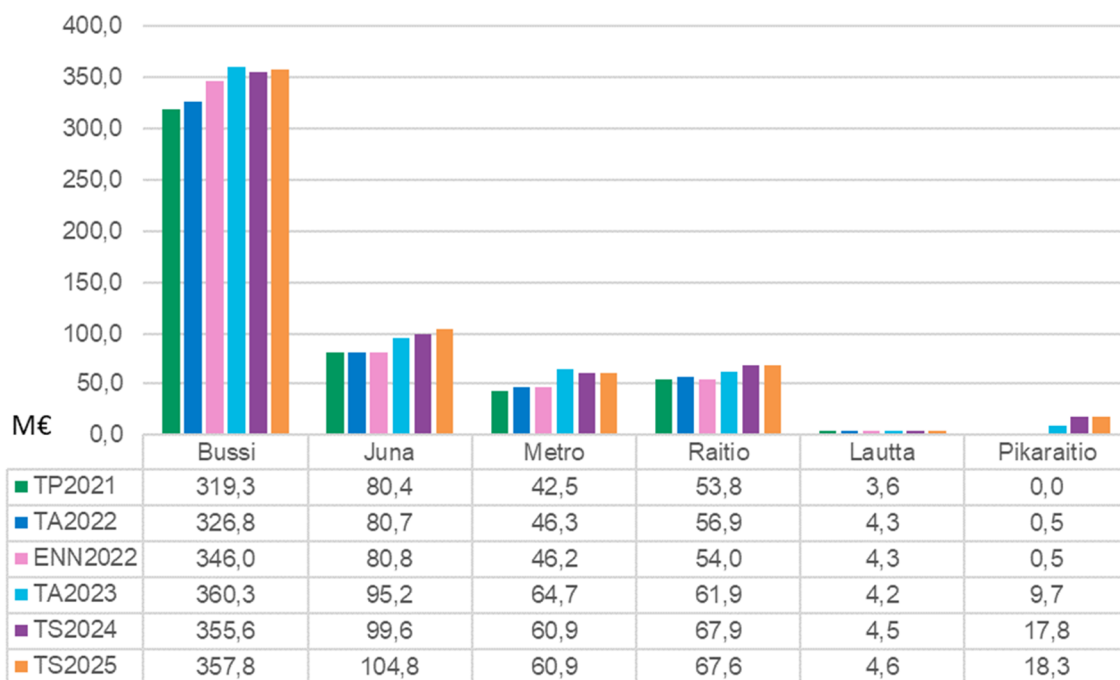
Kuva 6. Toimintamenot 2021-2025

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot ovat yhteensä 841,4 milj. euroa vuonna 2023, 96,1 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2024 yhteensä 859,8 milj. euroa ja 868,0 milj. euroa vuonna 2025.

Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2023 yhteensä 596,0 milj. euroa, joka on 68,1 % HSL:n toimintamenoista.



Kuva 7. Operointikustannukset 2021-2025 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 360,3 milj. euroa vuonna 2023. Kustannustaso on kasvanut merkittävästi vuodesta 2021 alkaen. Kustannustason kasvun arvioidaan olevan maltillisempaa loppuvuonna 2022, mutta koko vuoden vaikutuksen arvioidaan olevan 8,4 % ja edelleen vuonna 2023 noin 4,1 %. Kustannustasoon kasvuun vaikuttaa pääasiassa polttoaineiden hintojen nousu. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonukseen. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,1 milj. euroa ja Ojangan bussivarikon vuokrakustannuksia 1,2 milj. euroa. Vuonna 2024 kustannuksiksi arvioidaan 355,6 milj. euroa ja 357,8 milj. euroa vuonna 2025. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2023 sisältää varauksia työmaiden ja poikkeusjärjestelyiden järjestämiseksi 7,7 milj. euroa. Lisäksi korvauksiin sisältyy uusia luotettavuuskorvauksia ja korvauksia liikennöitsijöille maksettavasta matkustajalaskennasta yhteensä 2,7 milj. euroa.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 64,7 milj. euroa vuonna 2023. Metroliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2022 12,1 % ja vuonna 2023 22,6 %. Kustannustason kasvuun vaikuttaa pääasiassa käyttöenergian hinta. Vuonna 2024 kustannuksiksi arvioidaan 60,9 milj. euroa ja 60,9 milj. euroa vuonna 2025. Suunnitelmakauden ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa uuden Sammalvuoren varikon ylläpito- ja pääomakustannukset. Suunnitelmakaudella kaluston pääomakorvaukset kasvavat uusien M300-junien ja peruskorjaushankkeiden myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2023 olevan 61,9 milj. euroa. Raitioliikenteessä suoritteiden yksikköhintoihin vaikuttavan kustannustason keskimääräiseksi muutokseksi on arvioitu vuonna 2022 noin 5,1 % ja vuonna 2023 9,6 %. Kustannuksiksi arvioidaan 67,9 milj. euroa vuonna 2024 ja 67,9 milj. euroa vuonna 2025. Vuoden 2024 aikana varaudutaan vanhojen varikoiden lisäksi korvaamaan jatkossa uuden Ruskeasuon varikon vuokrat.

Pikaraitoliikenne: Suunnitelmakaudella varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen aloittamiseen. Vuonna 2023 varaudutaan maksamaan 9,7 milj. euroa liikenteen käynnistyskorvauksia ja vuokria uudesta Roihupellon varikosta.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2023 olevan 4,2 milj. euroa, vuonna 2024 4,5 milj. euroa ja vuonna 2025 4,6 milj. euroa.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2023 yhteensä 95,2 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta ja korvaukset lippuyhteistyöstä. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,8 milj. euroa. Vuonna 2024 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 99,6 milj. euroa sekä 104,8 milj. euroa vuonna 2025.

Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Erillisissä sopimuksissa sovittuun joukkoliikenteen infraan ei lueta operointikalustoa, varikkoinfraa, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infraa, kuljettajien sosiaaliloja, liityntäpysäköinnin infra, liiketiloja eikä mainospaikkoja.

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

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

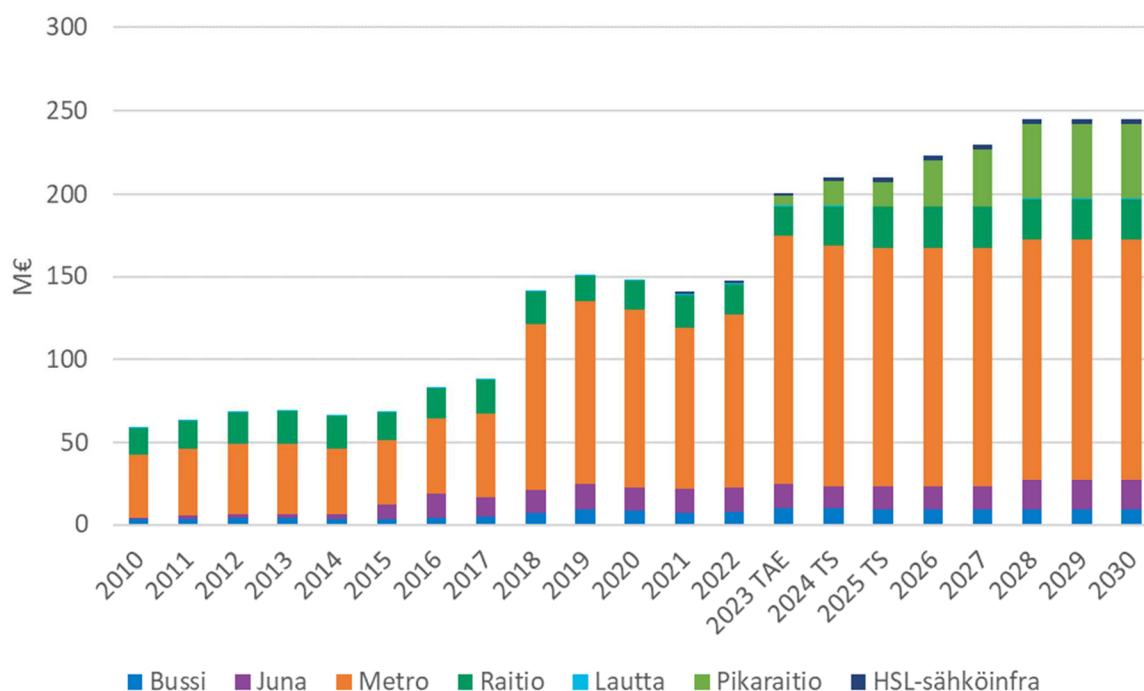
Vuonna 2023 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 200,7 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset ovat seuraavat:

- Helsinki 88,8 milj. euroa
- Espoo 97,2 milj. euroa
- Vantaa 12,3 milj. euroa ja
- Kirkkonummi 0,4 milj. euroa.

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espoossa sijaitsevan sähköbussien latausinfraan 1,7 milj. euroa ja Helsinkiin sijoiteltavan latausinfraan kokonaiskustannuksiltaan 0,5 milj. euroa. Kustannukset sisältävät varaukset kannusteisiin ja sähkönsiirtoon. HSL:n hankkimien kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti ja puolet niiden pääomakustannuksien arvosta vähennetään ko. kuntien oman jli-infrakorvauslaskutuksen yhteydessä ja tästä syystä kuntien laskutuksen summa eroaa noin 0,3 milj. euroa infran kokonaiskustannuksesta.

Keravalla, Kauniaisilla, Sipoolalla, Tuusulalla ja Siuntiolalla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa.

Infrakustannukset yhteensä ovat vuonna 2023 53,2 milj. euroa (36,1 %) suuremmat kuin vuonna 2022. Suunnitelmakautena kustannukset kasvavat Länsimetron laajentumisen ja pikaraitiolinja 550 käyttöönoton myötä. Uudet joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat merkittävästi HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.



Kuva 8. Infrakustannukset 2010-2030 liikennemuodoittain. Vuodet 2026-2030 sisältävät Kruunusillat, Vantaan ja Vihdintien pikaraitioteiden ja Espoon kaupunkiradan ennakkotietojen perusteella lasketut vaikutukset.

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

Pikaraitiolinja 550 on kuntaosuuslaskelmassa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimukseen tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 44,7 milj. euroa vuonna 2023. Muihin palvelujen ostoon käytetään 41,7 milj. euroa vuonna 2024 ja 42,5 milj. euroa vuonna 2025.

IT-käyttöpalveluiden kustannukset (27,6 milj. euroa vuonna 2023) sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Suurimmat yksittäiset IT-kustannuserät ovat LIJ-järjestelmän ohjelmistojen ja jatkuvien palveluiden ylläpito sekä kapasiteettipalvelut, joihin käytetään yhteensä noin 14,3 milj. euroa. IT-käyttöpalveluiden kustannusten ennakoidaan laskevan TTS-kaudella kun LMJ:n kanssa yhteistyössä tehtävä lipputilihanke valmistuu ja lippujärjestelmää uusitaan.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2023 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 5,0 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 0,9 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin. Asiakaskokemuksen ja palvelumuotoilun kehittämiseen varataan 0,5 milj. euroa. MAL-jatkotoihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen ja tutkimiseen liittyviin palveluihin käytetään 0,5 milj. euroa. Erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatoihin yhteensä noin 1,4 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 1,7 milj. euroa.

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

Vartiointipalveluihin käytetään 1,4 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,7 milj. euroa vuonna 2023. Tämä ryhmä sisältää mm. rakennusten, koneiden, kaluston ja laitteiden rakentamis- ja kunnossapidon palvelut, staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 4: Muut palveluostot 2021-2025

x 1 000 €	TP2021	TA2022	ENN2022	TA2023	Ero TA2023/ENN2022	TS2024	TS2025	
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	18 700	19 111	19 500	27 597	8 097	41,5 %	23 836	24 717
Asiantuntijapalvelut	3 870	5 517	4 000	4 984	984	24,6 %	5 485	5 358
Laitteiden huoltopalvelut	2 860	2 460	2 360	3 330	969	41,1 %	3 591	3 656
Ilmoitukset ja markkinointi	3 601	3 044	3 044	3 564	520	17,1 %	3 564	3 564
Painatukset	520	581	581	142	-439	-75,6 %	132	142
Vartiointipalvelut	532	1 161	961	1 376	415	43,1 %	1 380	1 382
Muut palvelut	2 724	2 855	2 956	3 660	704	23,8 %	3 671	3 643
Muiden palveluiden ostot yhteensä	32 807	34 729	33 402	44 653	11 251	33,7 %	41 659	42 462

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,9 milj. euroa vuonna 2023, joka on 2,8% toimintamenoista. Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 20,1 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,8 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 400 henkilön työpanokseen ja kunta-alan palkkojen arvioituun yleiskorotukseen 2022-2023. Henkilöstömäärä ei merkittävästi kasva, mutta vuonna 2022 järjestetään uusi matkalippujen tarkastajien kurssi, josta saadaan täydennystä matkalippujen tarkastuksen resursseihin. Osa uusista tarkastajista tulee olemaan korvausrekrytointeja. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulos- ja kannustepalkkion maksamiseen. Sekä tulospalkkiojärjestelmä että kannustinjärjestelmä perustuvat periaatteelle, että palkitseminen tulee normaalin tekemisen ylittävästä suorituksesta, eikä sitä varten tehdä erillistä varausta talousarvioon.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2023 varattu 0,9 milj. euroa. Vuoden 2024 ja 2025 varaus on myös 0,9 milj. euroa molempina vuosina. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matka- ja kertakorttipohjien hankinnat, kalusto- hankinnat ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2023 ovat 5,1 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 1,6 milj. euroa. HSL:n vuokramenot kasvavat suunnitelmakaudella Ojangan bussivarikon käyttöönoton myötä. Vuonna 2024 vuokramenojen arvioidaan olevan 5,2 milj. euroa ja vuonna 2025 5,3 milj. euroa.

Muut menot vuosina 2023-2025 ovat 3,5-3,6 milj. euroa vuosittain. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan noin 1,5 milj. euroa vuosina 2023-2025. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, joiden arvioidaan olevan TTS-kaudella 1,5 milj. euroa vuosittain.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2023 5,7 milj. euroa alijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025 sisältää vuonna 2020 nostetun 50,0 milj. euron talousarviolainan kustannukset takaisinmaksuerinä rahoituslaskelmassa ja korkoina tuloslaskelmassa. Lainaa on jäljellä vuoden 2022 lopussa 39,5 milj. euroa.

TTS-suunnitelma ei sisällä varausta uuden talousarviolainan nostoon. Epävarman talouskehityksen ja kustannusten nousupaineen johdosta uuden lainan nostotarve arvioidaan talousarviovuonna erikseen mikäli tarvetta lainan nostolle ilmenee.

Ylimääräisten kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään tarvittaessa kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta.

Rahoituksen nettomenojen arvioidaan olevan 0,01-0,1 milj. euroa vuosina 2023-2025.

Jäsenkunnille maksettavat tai laskutettavat korot

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

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

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 5,8 milj. euroa alijäämäinen, ja se ei riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 16,0 milj. euroa vuonna 2023.

Tilikauden 2023 alijäämäksi arvioidaan 21,7 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkuntien laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 23,4 milj. euroa vuonna 2023, 11,4 milj. euroa vuonna 2024 ja 16,7 milj. euroa vuonna 2025. Vuoden 2023 investoinneissa painottuvat uusien lukijalaitteiden hankinta, joka mahdollistaa mm. lähimaksamisen kehittämisen sekä lipputilihankkeen kehittäminen.

Uusien lukijalaitteiden ja reitittimien hankintaan on varattu yhteensä 5,7 milj. euroa. Lippujärjestelmän uusimiseen eli lipputilihankkeeseen on budjetoitu yhteensä 1,3 milj. euroa. Euromäärältään merkittävin hanke TTS-kaudella (2023-2025) on HSL-sovellus, jonka kehittämiseen panostetaan suunnitelmakaudella yhteensä 6,6 milj. euroa. Liikenteen operoinnin sopimuseuranta kehitetään 4,1 milj. eurolla.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 16,0 milj. euroa vuonna 2023, 17,1 milj. euroa vuonna 2024 ja 18,8 milj. euroa vuonna 2025. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyin poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat lippu- ja informaatiojärjestelmien hankkeiden osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto. Taloussuunnitelman poistoarviossa ei ole huomioitu lippu- ja informaatiojärjestelmän laitteiden uusimisesta mahdollisesti aiheutuva vanhojen laitteiden jäännösarvon ennaikaista kirjausta poistoksi siltä osin mitä ao. hankinnoissa on vielä poistamatonta osuutta jäljellä, kun uudet lukijalaitteet on asennettu. Talousarvion poistoarvio voi ylittyä tältä osin mikäli vanhojen laitteiden poistoja on tekemättä siinä vaiheessa kun uudet otetaan käyttöön.

Taulukko 5: Investoinnit 2022-2025

x 1000 € Investointihanke	Ennuste 2/2022	TA2023	TS2024	TS2025
Lukijalaitteet	845	3 281		
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 700	2 900	2 000	1 700
Reitittimet	1 556	2 389		
Sopimuseuranta	865	1 404	1 384	1 344
Lipputilihanke	700	1 300	1 514	500
HSL.fi -palvelu ja kaupunkipyörät	760	1 050	730	730
LIJ lippu- ja myyntijärjestelmän kehittäminen	1 100	1 040	300	
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 000	1 000	400	400
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu (+Matkustajadata DW)	750	840	800	8 000
Sähköiset näytöt – TFT	200	700	400	250
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	478	545	550	345
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	473	499	520	540
Matkustajalaskentalaitteet	50	200		1 200
Muut hankkeet ¹⁾	5 723	6 239	2 827	1 682
YHTEENSÄ	16 200	23 387	11 425	16 691

¹⁾ Yksittäiset alle 0,5 M€:n investoinnit.

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2023-2025

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	TA	ERO		TS	ERO		TS	ERO	
	2021	2022	2/2022 ¹⁾	2023	TA2023/ENN2022		2024	TS2024/TA2023		2025	TS2025/TS2024	
					€	%		€	%		€	%
Toimintatuotot	733 444	755 377	820 924	869 928	49 004	6,0 %	901 077	31 149	3,6 %	911 589	10 512	1,2 %
Myyntituotot	235 607	298 374	309 903	381 241	71 337	23,0 %	397 800	16 559	4,3 %	403 600	5 800	1,5 %
Lipputulot yhteensä	235 254	298 074	309 603	381 041	71 437	23,1 %	397 600	16 559	4,3 %	403 400	5 800	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	353	300	300	200	-100	-33,3 %	200	0,0 %	0,0 %	200	0,0 %	0,0 %
Korvaukset kunnilta	388 544	435 781	435 781	467 307	31 526	7,2 %	481 308	14 000	3,0 %	486 239	4 931	1,0 %
Muut myyntitulot	2 915	2 037	2 200	2 002	-198	-9,0 %	1 977	-25	-1,2 %	1 977		
Tuet ja avustukset	100 174	12 574	66 475	12 177	-54 298	-81,7 %	12 636	459	3,8 %	12 177	-459	-3,6 %
Vuokratuotot	2 329	2 635	2 635	3 098	463	17,6 %	3 346	249	8,0 %	3 586	240	7,2 %
Muut toimintatuotot	3 875	3 976	3 930	4 104	174	4,4 %	4 010	-94	-2,3 %	4 010		0,0 %
Toimintakulut	-706 005	-730 499	-745 632	-875 675	-130 043	17,4 %	-894 729	-19 054	2,2 %	-903 522	-8 793	1,0 %
Henkilöstökulut	-24 936	-24 122	-24 122	-24 875	-753	3,1 %	-25 293	-417	1,7 %	-25 734	-441	1,7 %
Palvelujen ostot	-673 383	-697 128	-712 684	-841 382	-128 698	18,1 %	-859 751	-18 370	2,2 %	-867 988	-8 237	1,0 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-319 329	-326 819	-346 019	-360 341	-14 322	4,1 %	-355 587	4 755	-1,3 %	-357 817	-2 230	0,6 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-80 352	-80 696	-80 753	-95 226	-14 473	17,9 %	-99 575	-4 350	4,6 %	-104 752	-5 177	5,2 %
Metrolinjan operointikustannukset	-42 524	-46 284	-46 240	-64 743	-18 503	40,0 %	-60 905	3 837	-5,9 %	-60 883	22	0,0 %
Raitiliikenteen operointikustannukset	-53 782	-56 888	-54 003	-61 864	-7 860	14,6 %	-67 867	-6 003	9,7 %	-67 606	261	-0,4 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 640	-4 270	-4 284	-4 150	134	-3,1 %	-4 480	-330	8,0 %	-4 550	-70	1,6 %
Pikaraitiliikenteen operointikustannukset		-540	-540	-9 718	-9 178	1699,6 %	-17 837	-8 119	83,5 %	-18 315	-477	2,7 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-499 626	-514 956	-531 839	-596 041	-64 202	12,1 %	-606 251	-10 210	1,7 %	-613 922	-7 671	1,3 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 155	-7 913	-7 913	-10 272	-2 359	29,8 %	-9 650	621	-6,0 %	-9 375	276	-2,9 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 225	-14 265	-14 265	-13 888	377	-2,6 %	-13 663	225	-1,6 %	-13 447	216	-1,6 %
Metrolinjan infrapalvelut	-97 482	-105 073	-105 073	-150 723	-45 650	43,4 %	-147 293	3 430	-2,3 %	-146 394	899	-0,6 %
Raitiliikenteen infrapalvelut	-19 724	-18 142	-18 142	-17 444	698	-3,8 %	-23 651	-6 207	35,6 %	-24 740	-1 090	4,6 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-652	-378	-378	-744	-366	96,9 %	-638	106	-14,3 %	-625	14	-2,1 %
Pikaraitiliikenteen infrapalvelut				-5 782	-5 782		-14 526	-8 744	151,2 %	-14 304	222	-1,5 %
Muut infrapalvelut	-1 712	-1 672	-1 672	-1 835	-163	9,7 %	-2 420	-584	31,8 %	-2 720	-300	12,4 %
Infrapalvelut yhteensä	-140 950	-147 443	-147 443	-200 687	-53 244	36,1 %	-211 841	-11 153	5,6 %	-211 604	237	-0,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 807	-34 729	-33 402	-44 653	-11 251	33,7 %	-41 659	2 993	-6,7 %	-42 462	-802	1,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-800	-1 104	-1 084	-862	222	-20,5 %	-849	13	-1,5 %	-871	-22	2,6 %
Vuokratulot	-4 401	-5 348	-4 945	-5 087	-142	2,9 %	-5 222	-135	2,7 %	-5 315	-93	1,8 %
Muut kulut	-2 484	-2 797	-2 797	-3 470	-672	24,0 %	-3 614	-144	4,2 %	-3 615		0,0 %
Toimintakate	27 439	24 878	75 292	-5 747	-81 040	-107,6 %	6 347	12 095	-210,4 %	8 066	1 719	27,1 %

LIITE 1:

Tuloslaskelma 2023-2025

x 1 000 €	TP	TA	Ennuste	TA	ERO		TS	ERO		TS	ERO	
	2021	2022	2/2022 ¹⁾	2023	TA2023/ENN2022	%	2024	TS2024/TA2023	%	2025	TS2025/TS2024	%
	€				€	%		€	%		€	%
Rahoitustuotot ja -kulut	-8	-70	-130	-10	120	-92,3 %	-90	-80	800,0 %	-140	-50	55,6 %
Vuosikate	27 431	24 808	75 162	-5 757	-80 920	-107,7 %	6 257	12 015	-208,7 %	7 926	1 669	26,7 %
Poistot	-17 023	-17 605	-18 283	-15 987	2 297	-12,6 %	-17 129	-1 142	7,1 %	-18 798	-1 669	9,7 %
Tilikauden yli-/alijäämä	10 408	7 203	56 879	-21 744	-78 623	-138,2 %	-10 872	10 872	-50,0 %	-10 872		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	103,9 %	103,4 %	110,1 %	99,3 %		100,7 %		100,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	344 900	319 596	385 143	402 620		419 769		425 350
- ilman kuntaosuuksia, %	48,9 %	43,8 %	51,7 %	46,0 %		46,9 %		47,1 %
Toimintakate, %	3,7 %	3,3 %	9,2 %	-0,7 %		0,7 %		0,9 %
Vuosikate, %	3,7 %	3,3 %	9,2 %	-0,7 %		0,7 %		0,9 %
Vuosikate / Poistot, %	161,1 %	140,9 %	411,1 %	-36,0 %		36,5 %		42,2 %

¹⁾ Ennuste 2022: Osavuositarkastus 2/2022

LIITE 2:
Rahoituslaskelma 2023-2025

30

1 000 €	2021	TA2022	ENN2022	TA2023	TS2024	TS2025
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	27 431	24 268	75 162	-5 757	6 257	7 926
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-11 741	-26 669	-16 200	-23 387	-11 425	-16 691
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 284					
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-85					
Toiminnan ja investointien rahavirta	16 889	-2 401	58 962	-29 144	-5 168	-8 765
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		-5 000				
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-5 263		-5 263	-5 263	-5 263	-5 263
Oman pääoman muutokset						
Muut maksuvalmiuden muutokset	-17 280					
Rahavarojen muutos	-5 654	-7 401	53 699	-34 408	-10 431	-14 028
Rahavarat 31.12	74 037	54 193	127 736	93 329	82 898	68 870
Rahavarat 1.1	79 692	61 594	74 037	127 736	93 329	82 898
Investointien tulorahoitus %	262,3 %	91,0 %	464,0 %	-24,6 %	54,8 %	47,5 %
Kassan riittävyys, pv	38,3	27,1	62,6	38,9	33,8	27,8

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

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

Muutokset vuonna 2023

Metroliikenne

Kivenlahden metroliikenne aloitetaan Länsimetron vaiheen 2 valmistuttua.

Puolet metrovuoroista liikennöidään Kivenlahteen ja puolet Tapiolaan päivä- ja ruuhka-ajan liikenteessä. Metrolinjojen ruuhka-ajan vuoroväli on 5 minuuttia, jolloin vuoroväli Tapiolan ja Itäkeskuksen välillä on 2,5 minuuttia.

Iltaisin noin klo 20.30–23.30 sekä viikonloppuaamuisin ajetaan kaikki lähdöt Kivenlahteen asti. Metrolinjojen vuoroväli on tällöin 15 minuuttia, jolloin Kivenlahden ja Itäkeskuksen välisen osuuden vuoroväliksi tulee 7,5 minuuttia.

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

Lähijunaliikenne

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

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Raitioliikenne

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

Melkinlaiturin kääntöpaikan käyttöönotto

Varaudutaan linjan 8 jatkeeseen Jätkäsaarella osuudella Saukonpaasi – Melkinlaituri.

Kustannusmuutokset: +150 000 € vuonna 2023 ja +370 000 € vuosittain.

Rosina Heikelin puiston käyttöönotto

Varaudutaan jatkamaan linja 7 Pasilasta Meilahden uudelle kääntöpaikalle. Kustannusarviossa on vertailukohtana tilanne, jossa linjan 7 pohjoinen päätepysäkki on Pasilan asemalla.

Kustannusmuutokset: +400 000 € vuonna 2023 ja +1 000 000 € vuosittain.

Linja 9N aloittaa liikenteen

Korvataan linja 23N uudella linjalla 9N perjantai- ja lauantaiöisin.

Kustannusmuutokset: +45 000 € vuonna 2023 ja +115 000 € vuosittain.

Asemapäällikönkadun molempisuuntaistaminen

Pasilassa otetaan käyttöön uusi rataosuus Asemapäällikönkadulla. Itä-Pasilassa linjat 7 ja 9 siirtyvät kulkemaan molempiin suuntiin Asemapäällikönkatua pitkin. Linjat eivät enää kierrä Messukeskuksen kautta. Linjan 2 päätepysäkki siirtyy Messukeskukselle.

Linjan 9 kustannusmuutokset -20 000 € vuonna 2023 ja -50 000 € vuosittain.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Varautuminen pikaraitiolinjan 550 käyttöönottoon

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen varaudutaan liikenteen käynnistämiseen liittyviin toimenpiteisiin.

Kustannusmuutokset: +2 285 000 € vuonna 2023.

Poikkeusreitit

Vuonna 2023 Pasilan ratatyöt sekä Mannerheimintien alkavaksi suunniteltu peruskorjaus aiheuttavat laajoja raitioliikennekatkoja ja poikkeusreittejä.

Bussiliikenne

Länsimetron vaiheen 2 valmistuminen

Toteutetaan Länsimetron jatkeen uuden liityntälinjastosuunnitelman mukaiset muutokset bussiliikenteeseen.

Linjastosuunnitelmalla on merkittäviä vaikutuksia liityntäyhteyksiin Etelä-Espoon läntisimmän joukkoliikenteen solmukohdan siirtyessä Matinkylästä Espoonlahteen. Suunnitelmalla on vaikutuksia myös Kirkkonummen sisäiseen liikenteeseen ja etenkin Espoon ja Kirkkonummen väliseen seutuliiikenteeseen.

Kustannusvaikutus vuositasona on noin - 2 400 000 €.

Linjastosuunnitelman käyttöönotto tapahtuu vaiheittain. Metroliikenteen käynnistyessä muutetaan suurin osa linjastosta linjastosuunnitelman mukaiseksi. Osa suunnitelmassa esitetyistä muutoksista tapahtuu 8/2023 alkaen runkolinjojen 520 ja 530 perustamisen yhteydessä.

Tapiola - Leppävaara -linjastosuunnitelma

Varaudutaan toteuttamaan Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukaiset bussiliikenteen muutokset 8/23 alkaen. Muutoksilla ei ole merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Pikaraitiolinjan 550 käyttöönotto

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 liikenteen käynnistykseen syyskuudella 2023, jolloin nykyinen runkobussilinjan 550 lakkautetaan.

Bussiliikenteen kustannusvaikutus: -3 470 000 € syksyllä 2023 ja -8 100 000 € vuositasona.

Linjan 23N lakkauttaminen

Korvataan bussilinjan 23N liikenne raitiolinjan 9N yöliikenteellä

Bussiliikenteen kustannusvaikutus: -44 000 € vuonna 2023 ja -113 000 € vuositasona.

Linja 69 Kampi – Pasila – Käpylä – Malmi – Jakomäki

Varaudutaan Malmin lentokentän ympäristön asukasmäärän kasvuun tihentämällä lisäämällä hieman tarjontaa linjalle 69 arkisin ruuhka-aikoina sekä viikonloppuina.

Kustannusvaikutus n. 47 000 € vuonna 2023 ja noin 103 000 € vuositasona.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025****Linja 77 Rautatientori – Sepänmäki – Alppikylä – Jakomäki**

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

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

Sipoon saaristoyhteydet

Varaudutaan lisäämään Sipoon kesäliikenteeseen yksi auto sekä hieman kilometri- ja tuntisuoritteita, jotta voidaan palvella yhteyksiä Gumbostrandista ja Spjutsundista lähteville saaristolautoille.

Kustannusvaikutus n. 18 000 euroa vuonna 2023 ja vuositasolla.

Länsimetron jatkeen asemien ympäristöt

Varaudutaan Länsimetron jatkeen asemien ympäristöjen rakentamisen aikaisiin hidastuksiin liittyntälinjastossa.

Kustannusvaikutus noin 150 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannus

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen maaliskuusta 2023 alkaen.

Kustannusvaikutukset vuonna 2023 yhteensä n. 611 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 211 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 179 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 220 000 €

Herttoniemen metroaseman perusparannustyö

Varaudutaan Herttoniemen metroaseman perusparannustyön aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 500 000 € vuonna 2023.

Linnanrakentajantien ja Laajasalon katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 600 000 € vuonna 2023.

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen Koirasaarentietä kulkevaan bussiliikenteeseen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 300 000 € vuonna 2023.

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025****Itäkeskuksen bussiterminaalin remontti**

Varaudutaan Itäkeskuksen bussiterminaalin remontin tilapäisjärjestelyjen aiheuttamiin kustannuksiin 10/2023 alkaen.

Kustannusvaikutus n. 280 000 € vuonna 2023.

Espoon kaupunkirata

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kustannusvaikutus yhteensä n. 800 000 € vuonna 2023.

Kulosaaren sillan korjaus

Varaudutaan Kulosaaren sillan korjauksen aiheuttamiin viivästyksiin bussiliikenteessä.

Kustannusvaikutus yhteensä 400 000 € vuonna 2023.

Junatien sillan uudet järjestelyt

Varaudutaan Junatien sillan järjestelyjen rakentamisen aiheuttamiin viivästyksiin bussiliikenteessä.

Kustannusvaikutus yhteensä 300 000 € vuonna 2023.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Muutokset vuonna 2024

Metroliikenne

Metroliikenne ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

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

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

Kustannusvaikutus, mikäli Järvenpää liittyy HSL:ään:

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

Raitioliikenne

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

Kalasadaman raitiotie

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

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

Pikaraitiolinjan 550 matkustajaliikenne

Varaudutaan pikaraitiolinjan 550 matkustajaliikenteeseen.

Kustannusmuutokset: +6 670 000 € vuonna 2024 ja +7 145 000 € vuosittain.

Poikkeusreitit

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

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Bussiliikenne

Linja 977 Kerava - Kytömaa

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

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

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

Varaudutaan siirtämään linjojen 70 ja 71 päätepysäkit muualle Malmin alueella Ala-Malmin Pikkalan-kadun terminaalin poistuessa bussiliikenteen käytöstä Malmin uuden sote-keskuksen rakennustöiden alkaessa.

Päätepysäkit pyritään sijoittamaan esimerkiksi Pikitehtaankortteleiden alueelle paikkaan, jossa ne palvelevat samalla Malmin alueen tiivistyvää maankäyttöä, jolloin linjastoon ei ole tarpeen tehdä muita lisäyksiä kasvavan kysynnän palvelemiseksi.

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

Lahdenväylän seutulinjat 711 Hakaniemi - Tikkurila, 721 Hakaniemi - Koivukylä, 731 Hakaniemi - Kulomäki

Varaudutaan siirtämään liikenne Hakaniemestä Kalasatamaan uuden terminaalialueen valmistuessa Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti.

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Linja 111 Otaniemi – Matinkylä - Hyljelahti

Varaudutaan Meritien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Meritien ollessa suljettuna Hyljelahtea palveleva bussilinja joutuu kiertämään Hyljetien kautta nykyistä selvästi hitaampaa reittiä.

Kustannusvaikutus noin 300 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannustyö

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus v. 2024 yhteensä n. 804 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 278 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 236 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 290 000 €

Herttoniemen metroaseman perusparannus

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025**

Varaudutaan Herttoniemen metroaseman perusparannustyön aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 500 000 € vuonna 2024.

Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 600 000 € vuonna 2024.

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotien rakentamisen Koirasaarentietä kulkevaan bussiliikenteeseen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 300 000 € vuonna 2024.

Itäkeskuksen terminaalin remontti

Varaudutaan Itäkeskuksen bussiterminaalin remontin tilapäisjärjestelyjen aiheuttamiin kustannuksiin.

Kustannusvaikutus n. 900 000 € vuonna 2024.

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustyöt Leppävaarassa

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi tammikuusta 2024 alkaen.

Kustannusvaikutukset vuonna 2024 yhteensä noin 830 000 €

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

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kustannusvaikutus yhteensä n. 1 500 000 € vuonna 2024.

Vantaan raitiotien rakennustyöt

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen kevästä 2024 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2024 yhteensä n. 400 000 €

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025**

Kalasadama – Pasila raitiolinjan rakentaminen

Varaudutaan Kalasadama – Pasila raitiolinjan rakentamisen aiheuttamiin viivästyksiin

Kustannusvaikutus vuonna 2024 100 000 €.

Aleksis Kiven Kadun remontti

Varaudutaan Aleksis Kiven Kadun rakentamisen aikaisten järjestelyjen aiheuttamiin viivästyksiin

Kustannusvaikutus vuonna 2024 300 000 €.

LIITE 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

Muutokset vuonna 2025

Metroliikenne

Metroliiikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Lähijunaliikenne

Lähijunaliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Raitioliikenne

Raitioliikenteessä ei varauduta tarjonnan lisäyksiin.

Poikkeusreitit

Mannerheimintien peruskorjaus jatkuu vielä vuonna 2025 ja aiheuttaa edelleen poikkeusreittitarpeita raitioliikenteelle. Poikkeusreittien laajuus sekä kustannukset selviävät suunnittelun tarkentuessa lähempänä toteutusta. Lisäksi Pitkäsillan remontti on suunniteltu alkavaksi maaliskuussa ja päättyväksi vuoden lopussa, tämä on otettu huomioon vuosisuoritteita suunnitellessa.

Bussiliikenne

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

Varaudutaan jatkamaan linjan 52 reitti Kuninkaantammessa uudelle, Kuninkaantammentien itäpäähän valmistuvalle pääte pysäkillle.

Kustannusvaikutus n. 122 000 € vuonna 2025 ja noin 318 000 € vuositasolla.

Linja 87 Herttoniemi (M) - Kruunuvuorenranta

Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannan kasvavalle asuinalueelle.

Kustannusvaikutus n. 115 000 € vuonna 2025 ja noin 309 000 € vuositasolla.

Mannerheimintien perusparannus

Varaudutaan Mannerheimintien perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus v. 2024 yhteensä n. 804 000 €.

- Helsingin sisäiset linjat n. 278 000 €
- Espoon suunnan seutulinjat n. 236 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 290 000 €

Mäkelänkadun perusparannustyö

Varaudutaan Mäkelänkadun perusparannustyön aiheuttamaan bussiliikenteen hidastumiseen kevästä 2025 alkaen.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 506 000 €

- Helsingin sisäiset linjat n. 304 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 202 000 €

**LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025****Herttoniemen metroaseman perusparannus**

Varaudutaan Herttoniemen metroaseman perusparannustyön aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 500 000 € vuonna 2025.

Linnanrakentajantien ja Laajasalontien katutyöt

Varaudutaan Linnanrakentajantien ja Laajasalontien ympäristön katutöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus n. 600 000 € vuonna 2025.

Itäkeskuksen bussiterminaalin remontti

Varaudutaan Itäkeskuksen bussiterminaalin remontin tilapäisjärjestelyjen aiheuttamiin kustannuksiin.

Kustannusvaikutus n. 900 000 € vuonna 2025.

Sellon pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustyöt Leppävaarassa

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin alueella Sellon uusien pysäköinti- ja palvelutilojen rakennustöiden vuoksi.

Kustannusvaikutukset vuonna 2025 yhteensä noin 830 000 €

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

Espoon kaupunkiradan rakennustyöt

Varaudutaan Espoon kaupunkiradan rakennustöistä johtuviin junaliikenteen liikennöintikatkoihin ja korvaavan bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kustannusvaikutus yhteensä n. 1 500 000 € vuonna 2025.

Vantaan raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Vantaan ratikan rakennustöiden aiheuttamiin bussiliikenteen poikkeusjärjestelyihin sekä liikenteen hidastumiseen.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 600 000 €

- Vantaan sisäiset linjat n. 350 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 250 000 €

Kruunusiltojen raitiotien rakentaminen

Varaudutaan Kruunusiltojen raitiotieyhteyden rakentamisen aiheuttamiin poikkeusjärjestelyihin ja bussiliikenteen hidastumiseen Hakaniemessä Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan ympäristössä.

Kustannusvaikutus vuonna 2025 yhteensä n. 684 000 €

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2023-2025

- Helsingin sisäiset linjat n. 500 000 €
- Vantaan suunnan seutulinjat n. 184 000 €

Kuntaosuudet 2023
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonus	332,5	122,0	2,6	101,1	10,7	11,1	5,6	7,6	1,3	594,4
Ympäristöbonus	1,0	0,6	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Yhteensä	333,4	122,7	2,6	101,4	10,7	11,1	5,7	7,7	1,3	596,4
%-jakautuma	55,9 %	20,6 %	0,4 %	17,0 %	1,8 %	1,9 %	0,9 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,2	-1,5	0,0	-1,2	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-8,5
Henkilöstökulut	15,3	4,5	0,1	3,6	0,4	0,4	0,2	0,3	0,1	24,9
Palvelujen ostot	29,6	9,0	0,2	6,3	0,6	0,6	0,2	0,3	0,0	46,9
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,1	1,2	0,0	0,9	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	6,5
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poistot	8,9	2,8	0,1	2,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	14,3
Yhteensä	53,2	16,2	0,4	11,7	1,1	1,2	0,4	0,7	0,1	85,0
%-jakautuma	62,6 %	19,0 %	0,5 %	13,8 %	1,3 %	1,4 %	0,5 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	93,0	87,9	0,5	15,4	0,9	2,1	0,4	0,4	0,1	200,6
%-jakautuma	46,3 %	43,8 %	0,3 %	7,7 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	479,6	226,7	3,6	128,5	12,7	14,4	6,5	8,7	1,5	882,1
%-jakautuma	54,4 %	25,7 %	0,4 %	14,6 %	1,4 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	230,3	68,9	1,7	60,4	7,4	6,3	2,2	3,3	0,5	381,0
%-jakautuma	60,4 %	18,1 %	0,4 %	15,9 %	2,0 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	249,3	157,8	1,9	68,0	5,2	8,1	4,3	5,5	1,0	501,0
%-jakautuma	49,8 %	31,5 %	0,4 %	13,6 %	1,0 %	1,6 %	0,9 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	10,3	4,5	0,1	3,3	1,2	1,6	0,2	0,4	0,1	21,7
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,9
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosu	3,5	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Yhteensä	16,1	7,2	0,2	5,4	1,6	2,0	0,4	0,8	0,1	33,7
%-jakautuma	47,9 %	21,3 %	0,6 %	16,0 %	4,6 %	5,8 %	1,1 %	2,4 %	0,3 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	233,139	150,587	1,654	62,643	3,694	6,123	3,903	4,680	0,884	467,307
%-jakautuma	49,9 %	32,2 %	0,4 %	13,4 %	0,8 %	1,3 %	0,8 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,6 %	66,4 %	46,3 %	48,8 %	29,1 %	42,7 %	60,2 %	53,5 %	59,7 %	53,0 %

Vertailu kuntaosuudet 2023 TAE ja 2022 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	249,282	157,767	1,858	68,032	5,248	8,093	4,277	5,474	0,996	501,027
2022 TA	230,060	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,030
Erotus	19,222	36,686	0,282	1,017	0,348	0,066	0,549	1,278	0,549	59,997

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2023 TAE ja 2022 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	16,144	7,178	0,204	5,390	1,552	1,969	0,375	0,794	0,112	33,718
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	233,139	150,587	1,654	62,643	3,694	6,123	3,903	4,680	0,884	467,307
2022 TA	224,500	120,744	1,482	69,159	4,888	7,464	3,601	3,590	0,353	435,780
Erotus	8,639	29,843	0,172	-6,516	-1,193	-1,341	0,302	1,090	0,531	31,527

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2023 TAE	243,445	155,131	1,765	65,914	4,917	7,734	4,082	5,122	0,941	489,050
Subventio% kunnittain	50,8 %	68,4 %	49,4 %	51,3 %	38,8 %	53,9 %	62,9 %	58,6 %	63,5 %	55,4 %

Kuntaosuudet 2024
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	338,1	123,3	2,7	102,8	11,4	11,2	5,7	7,9	1,1	604,1
Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	338,8	123,7	2,7	103,0	11,4	11,2	5,7	8,0	1,1	605,6
%-jakautuma	55,9 %	20,4 %	0,4 %	17,0 %	1,9 %	1,8 %	0,9 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-3,5	-1,0	0,0	-0,9	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	-5,8
Henkilöstökulut	15,7	4,7	0,1	3,6	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	25,3
Palvelujen ostot	25,5	7,7	0,2	5,5	0,5	0,5	0,2	0,3	0,0	40,4
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,2	1,3	0,0	0,9	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	6,7
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Poistot	10,6	3,3	0,1	2,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	17,1
Yhteensä	53,1	16,1	0,4	11,6	1,1	1,1	0,4	0,6	0,1	84,6
%-jakautuma	62,7 %	19,1 %	0,5 %	13,7 %	1,3 %	1,3 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	101,7	89,1	0,6	16,1	0,9	2,1	0,4	0,5	0,1	211,6
%-jakautuma	48,1 %	42,1 %	0,3 %	7,6 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	493,5	229,0	3,7	130,7	13,4	14,4	6,6	9,1	1,3	901,8
%-jakautuma	54,7 %	25,4 %	0,4 %	14,5 %	1,5 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	240,4	71,9	1,8	63,0	7,8	6,5	2,3	3,4	0,5	397,6
%-jakautuma	60,5 %	18,1 %	0,5 %	15,8 %	2,0 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	253,2	157,1	2,0	67,7	5,7	7,9	4,3	5,7	0,8	504,2
%-jakautuma	50,2 %	31,2 %	0,4 %	13,4 %	1,1 %	1,6 %	0,8 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	5,2	2,3	0,1	1,6	0,6	0,8	0,1	0,2	0,0	10,9
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,9
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikenteen kulkutapaosu	3,5	1,6	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Yhteensä	11,0	4,9	0,1	3,8	0,9	1,2	0,3	0,6	0,1	22,8
%-jakautuma	48,1 %	21,5 %	0,7 %	16,4 %	4,1 %	5,1 %	1,2 %	2,5 %	0,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	242,170	152,179	1,804	63,954	4,711	6,719	3,975	5,081	0,715	481,308
%-jakautuma	50,3 %	31,6 %	0,4 %	13,3 %	1,0 %	1,4 %	0,8 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	49,1 %	66,4 %	48,2 %	48,9 %	35,1 %	46,6 %	60,5 %	56,0 %	54,7 %	53,4 %
Vertailu kuntaosuudet 2023 TAE ja 2022 TA, ennen vähennyksiä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	253,159	157,085	1,953	67,709	5,651	7,883	4,261	5,653	0,798	504,152
2022 TA	230,060	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,030
Erotus	23,099	36,004	0,377	0,694	0,751	-0,144	0,533	1,457	0,351	63,122
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2023 TAE ja 2022 TA										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	10,990	4,906	0,149	3,755	0,941	1,163	0,285	0,573	0,083	22,846
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	242,170	152,179	1,804	63,954	4,711	6,719	3,975	5,081	0,715	481,308
2022 TA	224,500	120,744	1,482	69,159	4,888	7,464	3,601	3,590	0,353	435,780
Erotus	17,670	31,435	0,322	-5,205	-0,177	-0,745	0,374	1,491	0,362	45,527
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2024 TS	247,322	154,451	1,860	65,589	5,322	7,524	4,065	5,302	0,743	492,179
Subventio% kunnittain	50,1 %	67,4 %	49,7 %	50,2 %	39,7 %	52,2 %	61,9 %	58,5 %	56,9 %	54,6 %

Kuntaosuudet 2025
(alv. 0 %)

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	340,8	123,8	2,8	104,7	12,3	11,3	5,8	8,3	1,4	611,2
Ympäristöbonus	1,2	0,8	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	2,6
Yhteensä	342,1	124,6	2,8	105,1	12,4	11,3	5,8	8,4	1,4	613,8
%-jakautuma	55,7 %	20,3 %	0,5 %	17,1 %	2,0 %	1,8 %	0,9 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-3,2	-0,9	0,0	-0,8	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	-5,4
Henkilöstökulut	15,9	4,7	0,1	3,7	0,4	0,4	0,2	0,2	0,1	25,7
Palvelujen ostot	25,9	7,8	0,2	5,6	0,5	0,5	0,2	0,3	0,0	41,1
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,5	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Muut toimintakulut	4,2	1,3	0,0	1,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	6,8
Rahoitustuotot ja -kulut	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Poistot	11,5	3,6	0,1	2,6	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	18,4
Yhteensä	54,9	16,6	0,4	12,1	1,1	1,2	0,5	0,7	0,1	87,5
%-jakautuma	62,7 %	19,0 %	0,5 %	13,8 %	1,3 %	1,3 %	0,5 %	0,8 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	102,1	88,5	0,6	15,9	0,9	2,1	0,4	0,5	0,1	211,1
%-jakautuma	48,4 %	41,9 %	0,3 %	7,5 %	0,4 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	499,1	229,7	3,8	133,0	14,4	14,6	6,7	9,5	1,7	912,5
%-jakautuma	54,7 %	25,2 %	0,4 %	14,6 %	1,6 %	1,6 %	0,7 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	243,9	73,0	1,8	63,9	7,9	6,6	2,3	3,5	0,5	403,4
%-jakautuma	60,5 %	18,1 %	0,5 %	15,8 %	2,0 %	1,6 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	255,2	156,7	2,0	69,1	6,5	8,0	4,3	6,1	1,1	509,1
%-jakautuma	50,1 %	30,8 %	0,4 %	13,6 %	1,3 %	1,6 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Yhteensä	11,0	4,9	0,1	3,8	0,9	1,2	0,3	0,6	0,1	22,8
%-jakautuma	48,1 %	21,5 %	0,7 %	16,4 %	4,1 %	5,1 %	1,2 %	2,5 %	0,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	244,193	151,821	1,840	65,373	5,577	6,841	4,053	5,479	1,062	486,239
%-jakautuma	50,2 %	31,2 %	0,4 %	13,4 %	1,1 %	1,4 %	0,8 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	48,9 %	66,1 %	48,4 %	49,2 %	38,7 %	46,8 %	60,7 %	57,6 %	64,0 %	53,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2023 TAE ja 2022 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	255,181	156,727	1,989	69,127	6,518	8,004	4,339	6,052	1,145	509,082
2022 TA	230,060	121,081	1,576	67,015	4,900	8,027	3,728	4,196	0,447	441,030
Erotus	25,121	35,646	0,413	2,112	1,618	-0,023	0,611	1,856	0,698	68,052

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2023 TAE ja 2022 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	10,990	4,906	0,149	3,755	0,941	1,163	0,285	0,573	0,083	22,846
2022 TA	5,560	0,337	0,094	-2,144	0,012	0,563	0,127	0,606	0,094	5,250

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	244,193	151,821	1,840	65,373	5,577	6,841	4,053	5,479	1,062	486,239
2022 TA	224,500	120,744	1,482	69,159	4,888	7,464	3,601	3,590	0,353	435,780
Erotus	19,693	31,077	0,359	-3,786	0,689	-0,623	0,452	1,889	0,709	50,459

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2025 TS	249,344	154,093	1,896	67,009	6,188	7,646	4,143	5,700	1,090	497,110
Subventio% kunnittain	50,0 %	67,1 %	49,8 %	50,4 %	43,0 %	52,3 %	62,0 %	59,9 %	65,7 %	54,5 %

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

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

Junaliikenne

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

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

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

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometriä perusteella.

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

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

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

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

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

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

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

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

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

LIPPUTULOT

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

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki ja ilmastoperusteinen rahoitus ovat kohdistettu kuntien asukasluvun perusteella.

Suorite seuranta 2010-2025 (yhteenveto)

Suoritteista ja muista tunnusluvuista on saatavilla lisätietoja HSL:stä.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Ennuste	2023 TA	2024 TS	2025 TS
Lipputulot M€	243,5	252,8	269,7	277,9	287,3	307,0	331,4	357,7	370,1	383,1	243,3	235,3	309,6	381,0	397,6	403,4
Kokonaiskustannukset M€	478,9	508,3	545,7	564,6	578,7	589,5	611,1	646,9	714,1	740,8	724,58	711,96	754,3	875,7	894,7	903,5
Operointikustannukset M€	383,9	407,5	437	450,1	464,5	470,5	476,8	501,3	499,9	515,4	507,4	499,76	531,8	596,0	606,2	613,9
Infrakustannukset M€	59,1	63,2	68,3	69,5	66,1	68,6	83,2	88,4	141,2	150,7	148,34	141,00	147,4	200,7	211,8	211,6
Muut kustannukset M€	35,9	37,5	40,4	45	48,1	50,4	51,1	57,2	72,9	74,6	68,85	71,20	74,1	84,4	84,0	87,5
Nousut (milj.)	327	336	345	351	353	359	367	375	387	397	252	238	304	345	364	369
Linjakilometrit (milj.)	105	106	107	107	111	114	114	116	113	118	116	114	113	117	118	117
Paikkakilometrit (milj.) *	9 530	9 818	9 737	10 014	10 710	11 332	11 619	14 309	15 688	16 061	15 442	15 492	15 336	16 462	16 739	16 690
Istumapaikkakilometrit (milj.)*	6 004	6 168	6 058	6 218	6 695	7 098	7 428	7 636	8 088	8 296	8 530	8 075	7948	8400	8482	8463
Matkustajakilometrit (milj.)*	2288	2319	2378	2450	2378	2436	2554	2602	2488	2632	1667	1567	2020,6	2306,2	2361,4	2403,8
Kokonaiskustannukset pl. infra € / nousut	1,28 €	1,33 €	1,38 €	1,41 €	1,45 €	1,45 €	1,44 €	1,49 €	1,48 €	1,49 €	2,29 €	2,40 €	2,00 €	1,96 €	1,88 €	1,87 €
Kokonaiskustannukset pl. infra € / matk.km	0,18 €	0,19 €	0,20 €	0,20 €	0,22 €	0,21 €	0,21 €	0,21 €	0,23 €	0,22 €	0,35 €	0,36 €	0,30 €	0,29 €	0,29 €	0,29 €
Kokonaiskustannukset ml. infra € / matk.km	0,21 €	0,22 €	0,23 €	0,23 €	0,24 €	0,24 €	0,24 €	0,25 €	0,29 €	0,28 €	0,43 €	0,45 €	0,37 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €
Operointikustannukset € / nousut	1,17 €	1,21 €	1,27 €	1,28 €	1,31 €	1,31 €	1,30 €	1,34 €	1,29 €	1,30 €	2,01 €	2,10 €	1,75 €	1,73 €	1,67 €	1,66 €
Operointikustannukset € / linja-km	3,65 €	3,83 €	4,08 €	4,20 €	4,19 €	4,12 €	4,17 €	4,32 €	4,41 €	4,36 €	4,38 €	4,37 €	4,72 €	5,08 €	5,15 €	5,23 €
Operointikustannukset € / paikka-km	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,03 €	0,04 €	0,04 €	0,04 €
Operointikustannukset € / istuin-km	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,06 €	0,07 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €	0,07 €
Keskimääräinen jäsenkuntien subventio-%	48 %	49 %	50 %	50 %	49 %	47 %	45 %	44 %	48 %	48 %	58 %	53 %	54 %	55 %	54 %	54 %

