

Osavuosisikatsaus 2/2016

HSLH 27.9.2016

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

Lisätietoja: Ilkka Heinänen
Talous- ja hallintojohtaja
ilkka.heinanen@hsl.fi

Maarit Hauskamaa
Talouspäälikkö
maarit.hauskamaa@hsl.fi

Sisällysluettelo

1.	TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2016.....	2
1.1.	Toimintaympäristö	2
1.2.	Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla.....	4
1.2.1.	Tavoite 1: Sujuvat matkat.....	4
1.2.2.	Tavoite 2: Selkeää palvelua	7
1.2.3.	Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun	12
1.2.4.	Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu	14
1.2.5.	Tavoite 5: Vähemmän päästöjä	15
1.2.6.	Tavoite 6: Tehokasta taloutta.....	16
1.3.	Henkilöstö	19
2.	TALOUSENNUSTE.....	20
2.1.	Talouskatsaus	20
2.2.	Kuntaosuusennuste.....	24
2.3.	Tuloslaskelma.....	26
2.4.	Investointihankkeet.....	27
2.5.	Kustannukset kunnittain, ennuste	28

1. TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2016

1.1.Toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui Helsingin kaupungin tietokeskuksen julkaisun mukaan maaliskuun lopussa 1 441 600 henkilöä. Väestönkasvu Helsingin seudulla oli ensimmäisellä neljänneksellä 3 700 henkeä eli noin 10 % suurempaa kuin kasvu vastaavana ajanjaksona vuotta aiemmin. Valtaosa väestönkasvusta johtui muuttoliikkeestä. Helsingin seudun väkiluku on ollut jatkuvassa nousussa. Muutaman viime vuoden aikana seudun väkiluku on kasvanut noin 1,3 prosentin vuosivauhtia. Helsingin väkiluku kasvoi ennakkotietojen mukaan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 1 300, Espoon 610, Vantaan 1 210 ja KUUMA-kuntien 680 henkeä.

Syksyllä 2016 julkaistun valtiovarainministeriön suhdannekatsauksen mukaan Suomen talous kasvaa kuluvana vuonna 1,1 % edelliseen vuoteen verrattuna. Seuraavien kahden vuoden aikana kasvu jää yhden prosentin tuntumaan ja koko ennusteperiodilla (2016-2018) kumulatiivinen kasvu jää vain noin kolmeen prosenttiin. Kuluvan vuoden kasvun veturina on kotimainen kysyntä. Vuonna 2017 julkinen kulutus tulee supistumaan johtuen julkisen sektorin palkkamenojen alenemisesta. Suomen kansantalous kasvaa seuraavien parin vuoden ajan kilpailijamaitamme hitaammin. Erityisesti Ruotsin talous on vahvassa vedossa, kasvun perustuessa etupäässä kotimaisen kysynnän vahvuuteen ja palveluvientiin.

Yksityisen kulutuksen kasvu on Suomessa suhdannetilanteeseen nähden vahvaa. Kulutuksen kasvua tukevat kotitalouksien reaalityövoimien kasvu, kuluttajien odotusten vahvistuminen ja omalta osaltaan säästämisasteen aleneminen. Myös yksityiset investoinnit lisääntyvät tänä vuonna ja erityisesti rakennusinvestoinnit ovat kovassa yli seitsemän prosentin kasvussa. Tavaroiden ja palveluiden viennin näkymät ovat edelleen vaisut. Viennin kasvu jää 0,8 prosenttiin eli vieläkin vientimarkkinoiden kasvua hitaammaksi. Investointien ja kulutuksen kasvun seurauksena tuonti kasvaa vientiä enemmän ja siten nettoviennin vaikutus bruttokansantuotteeseen muodostuu negatiiviseksi. Tänä vuonna hintojen ennustetaan nousevan vain 0,5 prosentilla ja ansiotasoindeksi nousuksi arvioidaan 1,2 %.

Työllisyysnäkymät ovat parantuneet alkuvuonna. Suomen talouden pitkän taantumajakson päätyminen ja taloudellisen aktiviteetin lisääntyminen etenkin rakentamisessa näkyvät jo työtuntien kasvuna: tehtyjen työtuntien määrä on noussut tammi-huhtikuussa 1,8 % vuoden takaiseen verrattuna. Työvoimankysynnän lisääntyminen varsinkin rakentamisessa kääntää työllisyyden tänä vuonna lievään 0,3 % kasvuun. Työttömyyden kasvu on ainakin hetkellisesti pysähtynyt sekä Tilastokeskuksen otospohjaisen työvoimatutkimuksen, että Työ- ja elinkeinoministeriön työnvälitystilaston mukaan. Viime vuonna työttömyysaste nousi 9,4 prosenttiin, mutta kuluvan vuoden huhtikuussa työttömyysasteen trendi on laskenut 9,1 prosenttiin. Ennuste koko kuluvan vuoden työttömyysasteelle on 9,2 %.

Maailmantalouden ja Suomen heikko taloudellinen tilanne on pitänyt kustannustason alhaisena. Polttoaineiden hinta ja korkotaso ovat pysyneet edelleen kohtuullisen alhaisella tasolla, vaikkakin pidemmän aikaa laskussa olleen raakaöljyn hinta kääntyi selvään nousuun kuluvan vuoden toisella neljänneksellä. VM:n ennusteissa öljyn keskimääräisen tynnyrihinnan oletetaan vuonna 2016 kuitenkin vielä jäävän 46 euroon, kun vuoden 2015 toteutunut keskihinta oli hieman alle 48 euroa. Korkotason ennustetaan pysyvän alhaisena vielä pitkään ja palkkakustannusten osalta kilpailukykysovimuksella on myönteisiä vaikutuksia vuodesta 2016 alkaen. Joukkoliikenteen kustannustaso historiallisesti laski vuonna 2015 keskimäärin -0,4 % edellisvuodesta. Tämän hetkinen arvio joukkoliikenteen keskimääräisestä kustannustason muutoksesta vuodelle 2016 on edellisen vuoden tapaan negatiivinen ollen nyt -0,2 %. Lähinnä maailmantalouden hie-

noisesta elpymisestä johtuen (vaikutus erityisesti öljyn hintaan) alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2017 - 2019 laadittiin keväällä keskimäärin 1,2 % kustannustason nousuun perustuen.

Joukkoliikennepalvelujen matkustajamäärät ovat olleet alkuvuonna (1 – 8/2016) nousussa edelliseen vuoteen verrattuna. HSL-alueella tehtiin elokuun 2016 loppuun mennessä 235,6 miljoonaa matkaa, eli 1,7 % edellisvuoden vastaavaa ajankohtaa enemmän. Myös koko vuoden 2016 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan 1,7 %, mikä tarkoittaa vuositasolla yhteensä reilua 365 miljoonaa matkaa HSL-alueella. Matkustajamäärien arvioitiin talousarviossa kasvavan tänä vuonna 1,3 % ja lippujen myyntiennuste talousarviossa 2017 perustui lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuun vastaavasti keskimäärin noin yhdellä prosentilla vuosittain.

Suomen talouden heikko kehitys vaikuttaa suoraan myös HSL:n ja kuntien talouteen. Seudun työllisyystilanne vaikuttaa suoraan matkustukseen ja lipputuloihin. Myös kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Tämä yhdessä lähivuosina käytönotettavien merkittävien liikenneinfrainvestointien kanssa tuo paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta riittävästi ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, aiheuttaa se paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

HSL:n organisaatorakennetta uudistetaan

HSL:n johto aloitti organisaatiomuutoksen valmistelun keväällä 2016. Organisaatorakenteen uudistuksella vastataan muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Tavoitteena on käynnistää 1.1.2017 rakenteeltaan ja vastuiltaan selkeä organisaatio, joka tukee osastojen ja ryhmien välistä yhteistyötä sekä asiakasnäkökulman ja digitaalisten palveluiden tuomista mukaan kaikkeen toimintaan. Uuden organisaation toimintaa ohjaavat nykyinen strategia, perustehtävä, arvot ja visio. Luonnos uuden organisaation rakenteeksi julkaistiin henkilöstölle 5.9.2016 ja toimintamallien tarkentaminen jatkuu syksyn ajan. Päätöksenteko valmistellaan lokakuun hallituksen kokoukseen sekä marraskuun yhtymäkokoukseen.

1.2.Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla

1.2.1. Tavoite 1: Sujuvat matkat

Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

Mittarit:

- Asiakkaiden yleinen tyytyväisyys HSL-alueen joukkoliikenteeseen
- Joukkoliikenteen luotettavuus
- HSL:n arvostusindeksin kehitys
- Länsimetron liikenteen aloituksen onnistuminen

Muutoksia raideliikenteessä ja linjastoissa

Kulunutta kautta on leimannut erityisesti raideliikenteessä tapahtuneet muutokset. HSL-alueen runkoverkko sai merkittävän parannuksen vuonna 2015, kun Kehärata otettiin käyttöön. Länsimetron oli tarkoitus käynnistyä syksyllä 2016 ja samassa yhteydessä oli suunniteltu toteutettavaksi merkittävä Etelä-Espoon linjastouudistus.

Kahden uuden pikaraitiotiehankkeen, Raide-Jokerin ja Kruunuvuoren raitioyhteyden, sekä länsimetron käyttöönottoon valmistautuminen ja siihen liittyneet poikkeusjärjestelyt ovat painottuneet alkuperäisistä suunnitelmista poiketen. Myös Kehäradan käyttöönotosta seuranneet juna- ja bussiliikenteen muutostarpeet ovat suunnanneet tekemistä jossain määrin uudelleen.

Vantaan lähibussien linjastosuunnitelma ja Aviapoliksen sukkulabussisuunnitelma ovat parhaillaan valmistelussa ja Kalasataman sekä Herttoniemen linjastosuunnitelmien laadinta on aloitettu. Vuoden 2016 aikana on valmistunut runkolinjojen 510 Tapiola-Pasila ja 560 Matinkylän jatkeen linjastosuunnitelmat. Runkolinjoille on hyvin tärkeää, että fyysisessä ympäristössä tapahtuu merkittävää kehitystä nykyiseen nähden, jotta runkolinjat saavuttaisivat niille asetetut nopeustavoitteet ja tätä kautta myös matkustajamäärätavoitteet. Ilman merkittävää nopeuden nostamista runkolinjojen vetovoima ja kustannustehokkuus jäävät alhaisiksi.

Raportoinnin sekä bussiliikenteen ja muiden liikennemuotojen toimivuuden seurannan mittareiden kehittämistyötä lisätään. Raportoinnin kehittämällä pyritään lisäksi tuottamaan kunnille parempaa tietoa liikenteen toimivuudesta ja sitä kautta parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta.

Aikataulusuunnittelun tehostamiseksi on hankittu kaksi uutta ohjelmistoa ja aloitettu valmistautuminen aikataulusuunnitteluohjelmiston päivityksen käyttöönottoon.

Länsimetron käyttöönotto viivästyi

Kesäkuussa Länsimetro Oy tiedotti, ettei liikenne käynnisty uudella metro-osuudella Espoossa suunnitellusti 15.8.2016. Tarkempaa tietoa liikenteen mahdollisesta käynnistymisajankohdasta odotetaan loka-kuussa. Koska länsimetron liikenne ei käynnistynyt, suunniteltiin Etelä-Espoon ja Lauttasaaren bussiliikenne uudelleen. Suunnittelu on jatkunut syksyllä korjaustoimenpiteillä Lauttasaareissa, jossa väliaikati-lanne erosi merkittävästi viime kevään liikenteestä.

Länsimetron liikennöinnin ongelmiin varauduttiin kilpailuttamalla ja sopimalla bussiliikennöitsijöiden kanssa metroa korvaavasta liikenteestä. Näiden bussien avulla voitiin palauttaa lähes kaikki vanhat linjat liikenteeseen huolimatta liikennöitsijämuutoksista. Viivästymisen myöhäisen ilmoituksen vuoksi HSL:llä ei ollut mahdollisuutta kilpailuttaa lisäliikennettä eikä tehdä vaihtoehtoisia suunnitelmia tilanteen ratkaisemiseksi. Asiakkaiden kannalta tilanteen säilyttäminen mahdollisimman ennallaan oli selkeästi paras ratkaisu. Kaikkiaan metroa korvaavassa bussiliikenteessä sovittiin 249 bussin liikenteestä.

Metroliikenne siirtyi runko-osuudella 2,5 minuutin vuoroväliin 15.8., jolloin tarjonta kasvoi lyhyemmistä junista huolimatta ja palvelutaso parani lyhentyneen vuorovälin ansiosta. Liikennöinti 2,5 minuutin vuorovälillä on tähän saakka onnistunut hyvin. Kuitenkaan Ruoholahdessa junien kääntö tiheällä vuorovälillä ei olisi onnistunut, joten Mellunmäestä tulevat metrojunat käännetään jo Kampissa. Tällä hetkellä ovat käytössä metrolinjat Vuosaari-Ruoholahti ja Mellunmäki-Kamppi. Uutta 300-sarjan metrojunakalustoa on jo saatu matkustajaliikenteeseen.

Myös asiakasviestinnän merkittävimmät tavoitteet kuluvalle vuodelle liittyivät Länsimetron aloitukseen. Metron käynnistymisen viivästyminen aiheutti merkittäviä viestintäpaineita kesälle ja alkusyksyyn. Loppukesällä metroviestinnän sijasta viestintä keskittyi bussilinjastossa tapahtuneista muutoksista viestimiseen. Länsimetron viivästymisen vuoksi aikataulukirjaa eikä linjakarttoja painettu syysaikataulukautta varten.

Kalustosanktiot käyttöön bussiliikenteessä

Bussiliikenteen sopimukset ovat mahdollistaneet sanktioinnin kaluston laadullisista poikkeamista. Joukkoliikenteen laatututkimuksen prosessin (JOLA) kehittäminen on saatu päätöksen ja kalustosanktiot otettiin käyttöön huhtikuusta alkaen. Laatututkimuksen poikkeamaraporttien mukaan kaluston kunto on kehittynyt parempaan suuntaan jatkuvasti vuodesta 2012. Sanktioinnin käyttöönoton myötä kaluston kunnon odotetaan kehittyvän edelleen.

Poikkeus- ja häiriötilanteiden hallintaa kehitettiin

Isoimpia joukkoliikenteeseen vaikuttaneita häiriöitä ovat olleet vaikea talvikeli tammikuussa, jolloin junien liikennöinnissä otettiin käyttöön supistamissuunnitelma, Kehäradan pidempi sähkökatkos ja metron vesivahinko helmikuussa, bussiliikennettä häirinnyt työnseisaus maaliskuussa, metrolari ja pääradan rata-vaurio heinäkuussa sekä elokuun työmaasta aiheutunut katkos A-junien liikennöinnissä.

Liikennejärjestelmätasoisista yhteistyötä isompien häiriöiden hoitamisessa on kehitetty yhdessä mm. Liikenneviraston, Espoon, Helsingin ja Vantaan sekä HKL:n kanssa. Lisäksi bussiliikennöitsijöille järjestettiin Länsimetroon liittyvä häiriönhallintaharjoitus.

Tutkimustoimintaa tehtiin tutkimussuunnitelman pohjalta

Lähijunien ja runkolinjan 560 lippulajitutkimusta on valmisteltu alkamaan syyskuussa. Keväällä toteutettiin merkittävien joukkoliikennehankkeiden vaikutustutkimuksista Kehäradan jälkeen-vaiheen ja Länsimetron ennen-vaiheen matkatutkimukset sekä lentomatikustajien maaliikennematkvoja koskeva jälkeen-vaiheen matkatutkimus. Myös navigaattoriaineistojen käyttökelpoisuutta matkanopeuksien seurannassa luodannut diplomityö valmistui. Vuoden 2018 liikkumistutkimuksen valmistelu on aloitettu kyselyn sisällön ja rakenteen määrittelyllä sekä kyselytyökalun toteutuksen suunnittelulla. Vuonna 2015 tai sitä ennen kerättyjen tutkimusaineistojen analysointia ja raportointia on hidastanut resurssivajaus tutkimustoiminnassa.

Tutkimusprosessien digitalisointia ja automatisointia on viety eteenpäin suunnitelmallisesti. Tämän johdosta tutkimusdatan laatu on parantunut. Joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimuksen digitalisoinnin valmistelu on aloitettu. Tutkimus digitalisoidaan vuoteen 2020 mennessä. Asiakastytyväisyystutkimuksen nettietokannasta (Asty Web) tarvittavia tunnuslukuja ja raportteja määritellään edelleen yhdessä

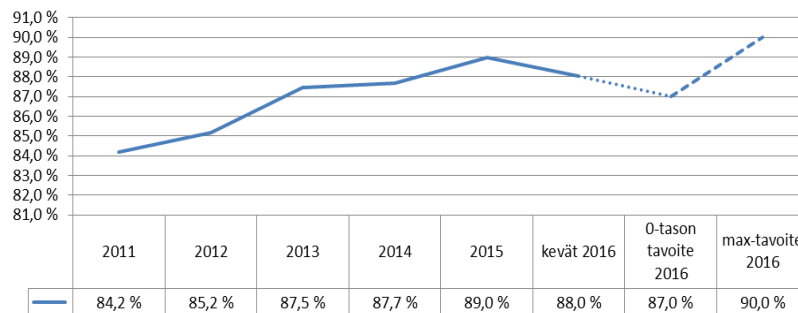
käyttäjien kanssa. BEST-tutkimusten tuloksia varten määritellään pohjoismaisten kaupunkien kesken tarvittavat vertailu- ja analysointiparametrit.

Suomenlinnan liikenteen kaluston laatututkimuksen (Jola) valmistelut on aloitettu. Vuoden 2017 alusta Jola-tutkimuksia tehdään kaikissa joukkoliikennemuodoissa yhdenmukaisella, digitaalisella menetelmällä. Jola Webin version 2.0 käyttöönoton valmistelut on aloitettu ja uusi versio otetaan käyttöön vuonna 2017.

VR-lähiliikenteen suoritelaskennan korvaavan, operaattorista riippumattoman laskentajärjestelmän kehittäminen on käynnistetty. Toiminnallisten etujen lisäksi saavutetaan kustannussäästöjä.

Alkuvuoden aikana on tehty useita joukkoliikenteen suunnittelua ja asiakaspalvelua palvelevia täsmätutkimuksia mm. palvelupisteiden "exit" –asiakastytytvyyskysely, kehäradan asemien matkalippututkimus, Solmun vaihtopaikkakysely, uuden matkakorttilukijan asiakaskysely busseissa, junissa ja metro-asemilla ja uuden matkakortinlukijan käyttöopastus metroasemilla.

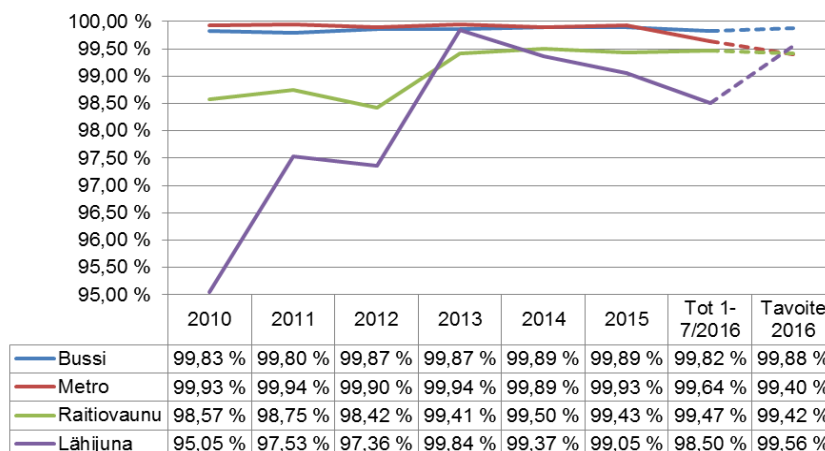
Asiakastytytvyisyys



Kuva 1: Asiakastytytvyyskyselyn yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)

Asiakastytytvyisyyttä (Asty) mitataan asiakastytytvyystutkimuksilla, joita HSL tekee kaksi kertaa vuodessa (kevällä ja syksyllä). Asiakkaiden tietoisuutta uusista linjastoista kysytään vasta syksyn kyselyssä. Kevään kyselyn perusteella yleinen asiakastytytvyisyys on laskenut viime vuoden tasosta 1 %-yksiköllä ja tälle vuodelle asetetusta tavoitteesta ollaan jäljessä 2 %-yksikköä.

Joukkoliikenteen luotettavuus



Kuva 2: Joukkoliikenteen luotettavuus liikennemuodoittain (ajettujen lähtöjen %-osuus suunnitelluista lähdöistä)

Bussi- ja junaliikenteen luotettavuutta heikensi tammikuun kovat pakkaset ja lumisateet. Bussiliikenteen luotettavuutta huononsi myös sääolosuhteiden nopeat vaihtelut. Erityisesti junaliikenteen poikkeuksellisen

huono luotettavuus johtuu erittäin haastavasta tammikuusta, jolloin junaliikenteen luotettavuus oli tasolla 93,5 %. Tammikuu poislaskettuna junaliikenteen luotettavuus on 99,4 %. Lisäksi kesällä oli pulaa kalustosta VR:n kunnossapitoresurssien puutteiden vuoksi.

HSL:n arvostusindeksi

Taloustutkimus Oy on tehnyt vuoden 2016 liikenneyhtiöiden tuotemerkkien arvostustutkimuksen pääkaupunkiseudulla 2016 -tutkimuksen kirjekyselynä osana Suur-Helsinki Tänä 2016-yhteistutkimusta. Tutkimukseen vastasi yhteensä 1074 iältään 15–79-vuotiasta pääkaupunkiseutulaista maaliskuusta 2016. Tutkimuksessa olivat mukana Finnair, HSL, Matkahuolto, Onnibus ja VR. Samat brändit olivat tutkimuksessa mukana myös vuosi sitten.

HSL:n arvostusindeksi on vuonna 2016 45 ja tässä on nousua edelliseen vuoteen kaksi yksikköä, mikä ei ole merkittävä muutos, mutta suunta on kuitenkin edelleen ylöspäin. Finnair on sen kanssa tasoissa. HSL ja Finnair erottuvat selvästi joukosta kaikkien arvosanan antaneiden joukossa. Tutkituista viidestä brändistä Finnair ja Onnibus ovat lisänneet arvostustaan selvästi ja myös tilastollisesti merkittävästi.

HSL:n käyttäjät ovat entistä tyytyväisempiä brändiin. Käyttäjistä (n=780) 84 % antaa HSL:lle erittäin hyvän arvosanan tai hyvän arvosanan. Erittäin hyvän arvosanan antaneiden määrä on kasvanut selvästi edellisvuodesta. Vain 5 % käyttäjistä antaa HSL:lle huonon tai erittäin huonon arvosanan. Tämä määrä on pysynyt suunnilleen edellisen vuoden tasolla.

1.2.2. Tavoite 2: Selkeää palvelua

Tarjoamme asiakkaille ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput.

Mittarit:

- Aikataulu- ja reittitiedon saatavuus
- LIJ-hankkeen vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen jatkuu (LIJ2014-hanke)

Helsingin seudun matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle. Siirtyminen uuteen Lippu- ja informaatiojärjestelmään on käynnissä. Nykyiset järjestelmät toimivat siirtymävaiheen aikana rinnakkain uuden järjestelmän kanssa.

Palvelupisteiden uusi myyntijärjestelmä otettiin käyttöön maaliskuussa 2016. Ajoneuvojen massa-asennukset ovat käynnissä (bussit, lähijunat, raitiovaunut). Uudet lipunmyyntilaitteet tulevat kuljettajien ja matkustajien käyttöön sitä mukaa kun asennukset etenevät. Kaikki nykyiset metroasemat on jo varustettu matkakortinlukijoilla. Länsimetron uusille asemille asennetaan kortinlukijat syksyn aikana. Uusien kortinlukijoiden asiakaskampanjointi toteutettiin keväällä yhdessä laitteiden koekäytön kanssa.

Asennusten etenemisen myötä bussien sisänäyttöissä alkaa näkyä seuraavan pysäkin nimi. Reaaliaikaisia ennusteita bussien saapumisajoista alkaa tulla pysäkkien infonäyttöihin syksyn mittaan.

Tavoitteena on, että ajoneuvojen laiteasennukset valmistuvat pääosin vuoden 2016 loppuun mennessä. Uudet lipunmyyntiautomaatit ja uusi tarkastajalaitte otetaan käyttöön vuoden loppupuolella. Kaikille metroasemille tulee monilippuautomaatit. Kaikille juna-asemille tulee joko monilippuautomaatti tai kertalippuautomaatti.

Käyttäjäkoulutukset toteutetaan vaiheistetusti uuteen järjestelmään sisältyvien toiminnallisuuksien käyttöönoton mukaisesti vuoden 2016 loppuun mennessä.

Pysäkkikuulutukset otetaan käyttöön busseissa ja raitiovaunuissa vuoden 2016 aikana. Kuulutustiedot on tuotettu ja kuulutusten testaus on käynnissä.

Hankkeen suurimpana riskinä on ollut aikataulun viivästyminen. Nykyisen operatiivisen aikataulun mukaan hanke valmistuu loppuvuoden 2016 aikana. Hankkeen aikatauluriskin pienentämiseksi HSL:n hallitus päätti vuonna 2014, että LIJ-hankkeessa ei toteuteta HSL -lippujen myyntiä VR:n myyntikanavissa (palvelu-asemat, automaattit ja konduktöörit). Lisäksi HSL on luopunut eräiden laskutettavien lippujen toteutuksesta järjestelmään. Aikatauluriskiä pyritään pienentämään myös HSL:n ja järjestelmätoimittajan tiiviillä yhteistyöllä meneillään olevissa testaus- ja käyttöönottovaiheissa.

Muutoksista viestitään asiakkaille ja sidosryhmille monin eri tavoin. Viestintäsuunnitelma on tehty ja sitä tarkennetaan hankkeen edetessä. Asiakkaille, ammattilaisille ja medialle suunnattu viestintämateriaali on HSL:n nettisivuilla hsl.fi/uudetlaitteet.

Nykyisen matkakorttijärjestelmän ylläpito jatkuu HSL:n ja Enfo Oyj:n välisen palvelusopimuksen mukaisesti. Kustannuksissa otetaan huomioon LIJ-laiteasennusten eteneminen. Laitekustannukset alenevat porrastetusti sitä mukaa kuin nykyiset myyntilaitteet korvautuvat LIJ-laitteilla.

Tariffijärjestelmän uudistuksen valmistelu jatkuu (kaarimalli)

Tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa valmistellaan tulevaisuuden taksa- ja lippujärjestelmää (TLJ). Työ on edennyt HSL:n hallituksen linjausten mukaisesti. Uudessa vyöhykejärjestelmässä vyöhykekaarten rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta.

HSL:n hallitus on päättänyt kaikki keskeiset kaarimallia koskevat linjaukset kuten vyöhykkeiden rajat, lippujen hintasuhteet ja hinnoitteluperiaatteet, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteet sekä asiakasryhmät, joilla on oikeus matkustaa ilman lippua.

Keväällä 2016 valmistui kaarimallin lipputuloennusteen laskentapohja, joka perustui hallituksen päätöksiin ja arvioihin siitä, miten matkustajat siirtyvät nykyisistä vyöhyke-lipuista kaarimallin vyöhykelippujen käyttäjiksi. Tässä työssä todettiin tarve tarkastella myös kuntaosuuslaskennan periaatteita eli tulojen ja menojen kohdentamista kaari-mallissa. Selvitystyö jatkuu yhdessä HSL:n ja kuntien edustajien kanssa, mikäli kunnat suhtautuvat asiaan myönteisesti.

Tavoitteena on, että uusi kaarimalli otetaan käyttöön vuoden 2018 alusta. LIJ-hankkeen tulee olla vakaasti tuotannossa ja matkakortit on vaihdettu. Käyttöönotto-suunnitelman sekä alustavan tiedotus- ja markkinointisuunnitelman valmistelu on käynnissä. Kaarimallin toteutuksessa hyödynnetään palvelumuotoilun keinoja, joilla tuetaan uuden lippujärjestelmän omaksumista.

Lipunmyyntiä kehitetään

Lipunmyyntiä kehitetään hallituksen hyväksymän lipunmyynnin kehittämisselvityksen ja -suunnitelman 2014–2020 ja muiden päätösten mukaan.

Mobiilikertalippu otettiin käyttöön Android- ja Windows-puhelimille syksyllä 2015, IOS-versio iPhone-puhelimille saatiin käyttöön tammikuussa 2016. Älypuhelimeen tilattavia kertalippuja tarjotaan kaikille vyöhykkeille. Liput maksetaan nyt puhelinlaskussa, mutta syksyn kuluessa käyttöön tulee mahdollisuus maksaa liput maksukorteilla. Myös ulkomaiset luottokortit hyväksytään, joten lippu sopii hyvin myös turis-

teille. Mobiililipun ja tekstiviestilipun hinnat yhtenäistettiin 15.8.2016 alkaen niin, että lippujen hinnat ovat 10 % alemmat kuin kuljettajalta tai konduktööriltä ostettu kertalippu.

Mobiililipun käyttöönotto on lisännyt matkapuhelimeen ladattujen kertalippujen myyntiä merkittävästi. Mobiili- ja tekstiviestilipun kpl-määräisen myynnin ennustetaan kasvavan viime vuoteen verrattuna yhteensä noin 30 % (4,7 milj. kpl, viime vuonna 3,2 milj. kpl) ja lipputulojen 62 % (12,8 milj. euroa, viime vuonna 7,9 milj. euroa.)

Matkapuhelimeen ladattavien lippujen myynti 1.1. - 31.8.2016 ja ennuste koko vuodelle (suluissa vastaavat toteutuneet luvut viime vuodelta):

mobiililippu (kaikki vyöhykkeet):

- tarkastelujaksolla 0,7 milj. kpl, 2,4 milj. euroa (2015: 0 kpl, 0 euroa)
- ennuste vuositasolla noin 1,5 milj. kpl, 5,0 milj. euroa (2015: 13 000 kpl, 50 000 euroa)

tekstiviestilippu (vain Helsingin sisäinen lippu):

- tarkastelujaksolla 2,2 milj. kpl, 5,3 milj. euroa (2015: 2,4 milj. kpl, 5,2 milj. euroa)
- ennuste vuositasolla noin 3,2 milj. kpl, 7,8 milj. euroa (2015: 3,6 milj. kpl, 7,9 milj. euroa)

Mobiililipun teknisten osien yhteiskäyttöisyyttä ja ominaisuuksien rikastamista palvelemaan MaaS-yhteistyötä on kehitetty yhteistyössä MaaS-operaattoreiden kanssa.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitetään edelleen ja asiakkaita kannustetaan niiden käyttöön. Aikuisen ja lapsen matkakortin sekä kertakortille ladattuja vuorokausilippuja on voinut tilata HSL:n verkkokaupasta syysystä 2015 alkaen. Matkakorttien lataus internetissä otetaan käyttöön vasta uuden kaarimallin myötä. Lipputuotteiden myynti verkkokaupassa on ollut toistaiseksi vähäistä. Merkittävää myynnin siirtymistä verkkoon on odotettavissa vasta sitten, kun matkakortin nettitausta otetaan käyttöön.

Lippujen myynti verkkokaupassa 1.1. - 31.8.2016 ja ennuste koko vuodelle (suluissa vastaavat toteutuneet luvut viime vuodelta):

- matkakortit: tarkastelujaksolla 1 063 kpl, 5 315 euroa (2015: 0 kpl, 0 euroa)
- ennuste vuositasolla noin 1 500 kpl, 7 500 euroa (2015: 119 kpl, 595 euroa)
- vuorokausiliput: tarkastelujaksolla 1 222 kpl, 10 432 euroa (2015: 0 kpl, 0 euroa)
- ennuste vuositasolla noin 1 800 kpl, 15 300 euroa (2015: 57 kpl, 628 euroa)

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistetään markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. HSL edistää myös työmatkasetelien korvaamista kohdennetuilla sähköisillä maksuvälineillä. HSL:llä on yhteistyösopimukset TyömatkaPassista, Eazy-break Oy:n EB-palvelusta ja Smartumin työmatkasaldo-palvelusta.

Kuljettajien ja konduktöörin lipunmyyntiä vähennetään, jotta liikenteen sujuvuus, luotettavuus ja turvallisuus paranevat. Avorahastuskäytäntö vakinaistettiin runkolinjojen busseissa (linjat 550 ja 560) syysliikenteen 2015 alussa. Konduktöörin lipunmyynti päättyy HSL-lippujen osalta lähijunissa sen jälkeen, kun kaikilla asemilla on HSL:n lippuautomaatti. VR:n kanssa on sovittu, että lipunmyynti jatkuu ainakin maaliskuun 2017 loppuun.

Tietoa lipuista ja lipunmyynnistä lisätään. Lippujen hintatiedot lisätään Reittioppaaseen käynnissä olevan uudistuksen myötä. Kirjasena ilmestyvästä Helsingin seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohjeesta on käytössä myös sähköinen versio, mikä helpottaa lipunmyyjien ja muun joukkoliikennettä palvelevan henkilökunnan työtä ja asiakaspalvelua.

Sähköiset matkustajainformaatiopalvelut uudistuvat

Sähköisiä matkustajainformaatiopalveluita ovat ajoneuvoissa, pysäkeillä ja terminaaleissa olevat informaatiopalvelut sekä internetissä ja mobiilipalveluina tarjottavat asiakassovellukset.

Liikennevaloetuuksien nykyistä laajempaan käyttöönottoon LIJ-järjestelmässä valmistaudutaan yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Espoo kilpailutti uudet LIJ-yhteensopivat risteyslaitteensa kesän alussa. Väistyvää Helmi-järjestelmää on lähinnä keskitytty ylläpitämään mahdollisimman hyvälaatuisena.

Jatkossa kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella ohjataan yhteisellä järjestelmällä (Mono). Monon osalta on tehty suunnittelu- ja valmistelutyötä, jotta järjestelmä on kyvykäs vastaamaan koko HSL-liikenteen tarpeisiin siirryttäessä LIJ:n myötä reaaliaikaisen tiedon piiriin.

Pysäkeille asennettuja aikataulu- ja informaationäyttöjä on lisätty ja vanhentuneita näyttöjä uusittu kuten aiempinakin vuosina. Länsimetron uusien liikenneterminaalien näyttöjen ja muiden informaatiolaitteiden liittämistä Monoon on valmisteltu yhdessä rakennuttajan kanssa.

Helsingissä sijaitsevat led-pohjaiset raitiovaunu- ja bussipysäkkien aikataulunäytöt on nyt kokonaan uusittu LCD-TFT-näytöillä.

HSL on tutkinut beacon-bluetooth-majakoiden hyödyntämistä osana entistä tarkempaa matkustajainformaatiota osallistumalla mm. MyWay-tutkimushankkeeseen.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus (Uusi avoin reittiopas RO4.0) on ollut käynnissä n. 1,5 vuotta. Liikenneviraston (LiVi) ja HSL:n yhteisen projektin perusosa valmistui kesäkuun lopussa, jolloin julkaistiin palvelun virallinen beta-versio. Syksyllä 2016 palvelua kehitetään HSL:n osalta keskittyen mm. reittioppaan ja HSL:n verkkosivujen integrointiin sekä erityisesti HSL-alueella palvelevien ominaisuuksien kehittämiseen. Digitransit-alustan lähdekoodi on käytössä jo myös Norjassa.

Uusi reittiopas korvaa nykyisen reittiopas-palvelun 1.1.2017 alkaen. Siirtymävaiheessa väistyvän ja uuden reittioppaan palveluita ylläpidetään rinnakkain, mistä aiheutuu hetkellinen nousu käyttökustannuksiin. Tavoite on, että uuden reittioppaan käyttöönoton jälkeen ylläpitokustannukset laskevat nykyisestä. Projektin etenemistä voi seurata osoitteessa www.digitransit.fi.

Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitetään edelleen. Pyrkimyksenä on tukea kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa, jotta HSL:n palveluiden käyttöä tukevat sähköiset informaatiopalvelut olisivat mahdollisimman monien käytettävissä.

Staattinen informaatio

Espoon, Kauniaisten ja Kirkkonummen pysäkki-informaation ilmeen ja linjanumeroiden maastotyöt aloitettiin toukokuussa 2016 Länsimetron liityntäliikenteen linjaston mukaiseksi. Länsimetron myöhästymisen johdosta työ jouduttiin palauttamaan alkutilanteeseen ja muuttamaan tilapäisen linjaston mukaiseksi.

Espoon, Kauniaisten ja Kirkkonummen staattisen informaation hoito kilpailutettiin ja uusi urakoitsija aloitti sopimuksen mukaiset työt toukokuussa 2016. Vantaan, Keravan ja Sipoon staattisen informaation hoidosta järjestettiin tarjouskilpailu, joka ratkaistaan syksyllä 2016 ja valittava urakoitsija aloittaa työt tammi-kuussa 2017. Helsingin staattisen informaation hoitoa jatkaa HKL.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät päivitetään LIJ2014-yhteensopiviksi

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät (Toimiala-IT) tukevat joukkoliikenteen laadukasta suunnittelua ja järjestämistä. Näitä ovat mm. Joukkoliikennerekisteri JORE, aikataulusuunnittelussa käytetty HASTUS, muut-

tuvan liikenteen ohjelma MUULI, Liikennöintikorvausten laskentasovellus KOLA, L-info, matkustajalaskentajärjestelmä, asiakas-palautejärjestelmä, linjastosuunnittelun analyysityökalu LISSU ja aikataulutuantoa tehostava TAKU. Merkittävin uusi kehiteillä oleva järjestelmä on bussiliikenteen tuotannon seurantaa tehostava BULTTI, johon sisältyy myös kalustorekisteri.

Järjestelmiä kehitetään käyttäjien tarpeiden mukaan sekä päivitetään LIJ2014-yhteensopiviksi.

Matkustajalaskentalaitteet (Dilax) otettiin käyttöön osaan uuden runkolinjan 560 (Rastila – Myyrmäki) busseista (10 kpl). Nykyisten laitteiden käyttöä ja tietojen raportointia tehostetaan.

Asiakaspalvelut säilyvät korkealaatuisina

Asiakaspalvelut käsittävät HSL:n asiakaspalvelupisteet Rautatientorilla, Itäkeskuksessa ja Pasilassa sekä liikenneinfokeskuksen ja asiakaspalautteiden käsittelyn.

Asiakaspalvelupisteet huolehtivat matkakorttien teosta, lipunmyynnistä, neuvonnasta ja muusta henkilökohtaisesta asiakaspalvelusta. Rautatientorin palvelupisteessä asioi tarkastelujaksolla noin 165 100 asiakasta, Itäkeskuksessa noin 39 500 asiakasta ja Pasilassa noin 26 200 asiakasta. Tavoitteena on, että keskimääräiset jonotusajat pysyvät alle 3 minuutissa. Tavoite toteutui Itäkeskuksen ja Pasilan palvelupisteissä. Kesäajalle järjestettiin tilapäisiä myyntipisteitä Kauppatorille palvelemaan Suomenlinnaan menijöitä sekä syksyllä opiskelijalipun päivytystä varten suurimpiin oppilaitoksiin.

Liikenneinfokeskus antaa neuvontaa ja informaatiota puhelimitse, tekee kutsuliikennevarauksia sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa. Liikenneinfokeskuksessa tavoitteena on vastata yli 90 %:iin saapuneista puheluista. Tarkastelujaksolla saapuneita puheluita oli noin 65 000 kpl ja vastattuja noin 59 800 (vastausprosentti 92).

Asiakaspalautteita saadaan eniten netissä toimivan palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin saadut palautteet käsitellään viivytystä, viimeistään kahden viikon kuluessa. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Tarkastelujaksolla saatiin noin 37 000 asiakaspalautetta, joista suurin osa kohdistui kuljettajaan (32 %) ja liikennöintiin (21 %). Palautteista tuotetaan johdolle raportteja toiminnan kehittämistä varten.

Asiakaspalvelun laatua valvotaan mm. seuraamalla jonotus- ja vastausaikoja, palvelusta saatuja asiakaspalautteita sekä tekemällä tutkimuksia (asiakastytyväisyys, Mystery Shopping).

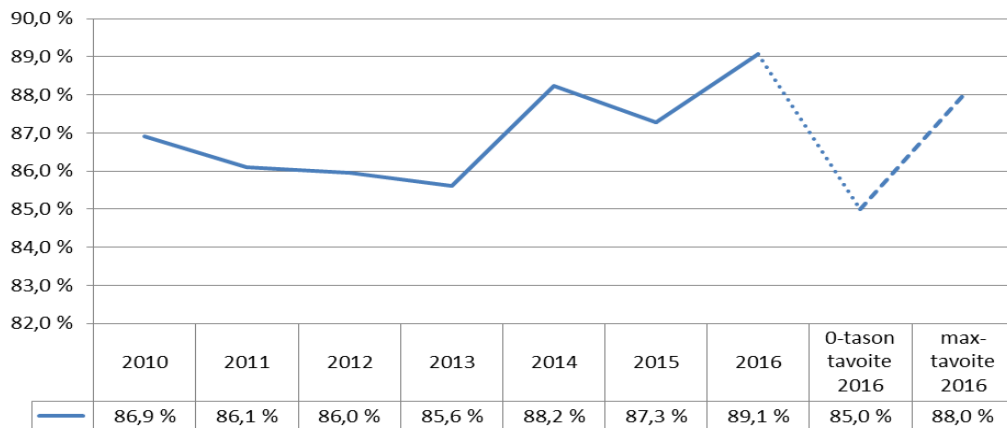
HSL:n someohjeistus uudistettiin

Viestintä sosiaalisessa mediassa on kehittynyt tasaisesti. Nopeinta kasvu on ollut Twitterissä, jossa seuraajia on tullut 250-300 henkilöä kuukaudessa. Johtoryhmä hyväksyi uudistuneet someohjeet loppukeväästä. Someohjeiden ohjenuorana on kannustava näkökulma somen hyödyntämiseen HSL:n työtehtävissä. Päivittäinen somen ylläpito ja vastaaminen on hajautettu tiedotuksen, markkinoinnin ja asiakaspalvelun kesken, ja yhä useampi henkilö julkaisee HSL:n tileillä sisältöä sekä vastaa asiakkaiden kysymyksiin ja kommentteihin.

Asiakaskokemusta kehitetään yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa

Liikennöitsijöiden ja HSL:n yhteinen asiakaskokemuksen kehitysprojekti käynnistyi elokuussa ja valmistuu vuoden loppuun mennessä. HSL haluaa jatkossa entistä vahvemmin johtaa asiakaskokemusta ja asiakaskohtaamisia sopimusliikenteessä yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa.

Asiakastyytyväisyys aikataulu- ja reittitiedon saatavuuteen



Kuva 3: Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla (arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)

Selkeän palvelun mittarina käytetään asiakastyytyväisyyskyselyn (Asty) kysymystä tietojen saannista aikatauluista ja reiteistä. Vuoden 2016 tulosten perusteella asiakkaat ovat olleet tiedonsaantiin keskimäärin tyytyväisempiä kuin edellisellä vuonna ja myös tälle vuodelle asetettu tavoite ylittyi 1,1 %-yksiköllä.

1.2.3. Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun

Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn.

Mittarit:

- Joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä
 - Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa
 - Kehä I tasoon ylettyvillä poikittaislinjoilla
- Kokonaismatkustajamäärän (nousut) kehitys vuositasolla

Markkinoinnilla tavoiteltiin kasvua

HSL toteutti vuoden alussa työnantajakampanjan tammi-helmikuussa. Vuorokausilippukampanja toteutettiin tänäkin vuonna kesällä. Sen mediallynäinen painotus oli vahvasti lentomatkustajien tavoittamisessa.

Metron liikennöinnin viivästys siirsi sen lanseerauskampanjaa, sekä uusiasiakaskampanjaa, jonka piti alun perin olla viestinnällisesti kytkettynä metron. Uusiasiakashankinta kampanja toteutetaan uudella konseptillä loka-marraskuussa.

Matkustajan turvallisuusohjeet valmistuivat

Bussimatkustamisen turvallisuutta on lisätty kohdentamalla vartiointipalveluja myöhäisiltojen ja viikonloppu liikenteeseen. Järjestyksenvälvojat ovat läsnä terminaaleissa ja nousevat busseihin katsomaan että matkanteko sujuu turvallisesti. Tarkastelujakson aikana valmistuivat myös matkustajan turvallisuusohjeet, jotka esitellään myöhemmin HSL:n internet –sivustolla. Vakaviin yhteiskunnallisiin uhkatilanteisiin varautumista testattiin osallistumalla Uusimaa 2016 –harjoitukseen.

Liityntäpysäköintiä kehitetään

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman laadinta on aloitettu. Lisäksi on kehitetty analyysimenetelmää pyöräpysäköinnin potentiaalista joukkoliikennepysäkeillä.

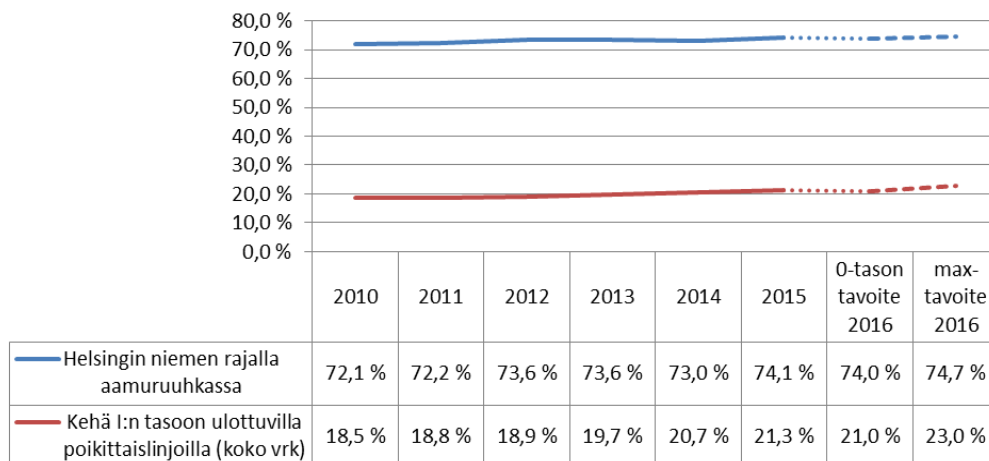
Liityntäpysäköinnin älykäs tietojärjestelmä otettiin käyttöön keväällä 2016, mutta palveluun ei vielä tule reaaliaikatie-toa HSL-alueen liityntäpysäköintialueilta. Palvelun käyttöönotossa tehdään yhteistyötä kuntien kanssa. Järjestelmän reaaliaikaosuus otettaneen aluksi käyttöön Länsimetron liityntäpysäköintialueilla.

Pyöräilyä edistettiin

Maaliskuussa starttasi pyöräilyn edistämiskampanja, joka toteutti HSL:n koordinoiman pyöräilystrategian linjauksia ja tavoitteita.

Kaupunkipyöräjärjestelmä integroitiin keväällä osaksi HSL:in sivustoa. Kaupunkipyörät lanseerattiin touko-kuussa näkyvällä kampanjoinnilla.

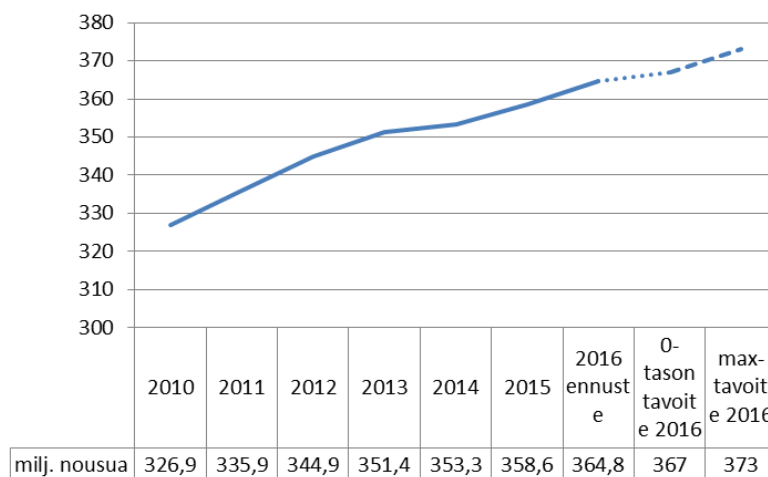
Joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä



Kuva 4: Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä

Joukkoliikenteen osuudesta moottoroidusta liikenteestä saadaan tämän vuoden toteumatiedot vuoden-vaihteen jälkeen. Tavoitteena on, että joukkoliikenne kasvattaa osuuttaan vuodesta 2015 sekä Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa että Kehä 1:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla.

Matkustajamäärät (nousut)



Kuva 5: Kokonaismatkustajamäärien kehitys 2010-2016, milj. nousijaa

Matkustajamäärät ovat tammi-elokuussa 2016 1,7 % prosenttia edellisvuoden vastaavaa ajanjaksoa suuremmat. Koko vuoden 2016 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan myös 1,7 %, mikä tarkoittaa vuositasolla yhteensä noin 365 miljoonaa matkaa HSL-alueella. Tavoitteena tälle vuodelle on 373 miljoonaa matkustajaa ja tämän hetken toteumaennuste näyttäisi jäävän tavoitteesta. Tälle vuodelle asetettu tavoite

sillä oletuksella, että länsimetro aloittaa liikennöinnin syksyllä 2016. Vaikutusarvioiden mukaan Länsimetro liityntälinjastoineen kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta seudulla 1,1 prosenttiyksikköä ja houkuttelee joukkoliikenteeseen arkipäivisin runsaat 11 000 uutta matkustajaa. Heistä kaksi kolmasosaa siirtyy henkilöautoista ja loput kevyestä liikenteestä. Esimerkiksi työmatkaliikenteessä matkustetaan paljon Helsingin keskustan poikki, joten Länsimetro tekee itäisen kantakaupungin ja Etelä-Espoon tai Lauttasaa- ren välisistä joukkoliikennematkoista entistä houkuttelevampia.

Juna- ja raitioliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet. Syinä suotuisalle kehitykselle ovat olleet Kehäradan junaliikenteen käyttöä lisäävä vaikutus, joka on näkynyt etenkin Lentokentän aseman matkustajamäärien kasvuna sekä raitioliikenteen laajeneminen Jätkäsaareen sekä edellisiä vuosia vähäisemmät ratatyöt.

Raitiovaunujen matkustajamäärät ovat kasvaneet sen vuoksi, että raitiolinjat 7A, 7B ja 8 ovat ajaneet poikkeusreittejä 1.6.–30.8.2015 ja viime vuoden matkustajamäärien lasku näillä linjoilla selittää tämän vuoden kasvua. Raitiovaunujen matkustajamäärien voidaan olettaa kasvavan myös vuoden loppua kohden ensisijaisesti Jätkäsaaren uuden asuinalueen ja siellä sijaitsevan Länsisataman kasvavien asiakasmäärien vuoksi. Muilla linjoilla ei ole syksyn aikana tiedossa palvelutasoa heikentäviä ratatöitä, jotka usein ovat vaikuttaneet myös raitioliikenteen käyttäjämääriin. Uutta Artic-raitiovaunukalustoa on jo liikenteessä 10 vaunua.

Bussilinjaston uudistus vaikutti Helsingin sisäisten liikenteeseen, lasku 6 % (osuus koko bussiliikenteessä on 45 %). Tämä luku sisältää vielä epävarmuustekijöitä, joita tarkennetaan mahdollisuuksien mukaan myöhemmin. Länsimetron korvaavassa liikenteessä 15.8.2016 alkaen oli käytössä kalustoa, joissa osassa ei ollut matkakorttijärjestelmän laitteita eli nousutietojen kerääminen näiltä osin ei ollut mahdollista. Uusien LIJ-laitteiden asennusten osalta on vielä epävarmuutta siitä, onko kaikkien laitteiden osalta rekisteröidyt nousutiedot saatu raportointiin mukaan.

1.2.4. Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu

Raideliikenneverkko perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.

Mittarit:

- HLJ 2015 -liikennejärjestelmäpäätöksen keskeiset asiat on sisällytetty MAL-sopimusmenettelyyn.
- HLJ 2019 -puiteohjelma on hyväksytty ja rahoituksesta sovittu.

MAL-sopimus allekirjoitettiin ja HLJ 2015:sta edistettiin

Uusi MAL-sopimus 2016-2019 allekirjoitettiin kesäkuussa 2016. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) oli liikenteen osalta lähtökohtana sopimukselle.

HLJ 2015 suunnitelman jatkotoiminä toteutetut selvitykset valmistuvat alkuvuodesta. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun selvityskokonaisuuden tulosten pohjalta pidettiin seminaari sekä erilaisia sidosryhmätapaamisia laaja-alaisen keskustelun edistämiseksi. HLJ 2015 suunnitelmaa on jalkautettu suunnittelualueen kattavan kuntakierroksen avulla, jolla on myös haettu evästyksiä suunnittelun jatkoon. HLJ 2015 suunnitelmaan täydentäviä ja toimeenpanevia selvityksiä on ohjelmoitu, kilpailutettu ja käynnistetty.

Maankäyttöratkaisujen ja liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittäminen on projektoitu. Osana sitä on jo toteutettu arviointityökalu maankäytön ja asumisen taloudellisten potentiaalien tunnistamiseksi. Myös liikennejärjestelmän terveystaakkoja tutkitaan aiempaa tarkemmin.

Liikenne-ennustemallien kehitystyötä on viety eteenpäin testaamalla Helsingin seudun yksilömallia, päivittämällä Liityntäpysäköintimalli sekä selvittämällä auton ja ajokortin omistuksen kehitystä. Auton ja ajokortin omistusta koskevaa selvitystä varten hankittiin myös kesällä tehtyyn valtakunnalliseen Nuorisobarometritutkimukseen täydentävä otos. Ennustemallin liikenneverkkokuvaukset päivitetään tämän vuoden loppuun mennessä. Lisäksi osallistutaan Valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen.

Uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman puiteohjelmaa on valmisteltu kesän 2016 aikana osana MAL 2019 puiteohjelmaa. Tavoitteena on laatia yksi yhteinen MAL-suunnitelma, jonka liikenneosio korvaa HLJ-suunnitelman. Erilaisia muutostrendejä on tunnistettu skenaariotyön pohjaksi. Puiteohjelma valmistellaan hyväksyttäväksi vuoden 2016 aikana. MAL 2019 suunnitelmaan liittyvän liikennejärjestelmäosion kustannusjakoneuvottelut käydään syksyn 2016 aikana. Suunnitelman valmistelu ohjelmoidaan siten, että HLJ -liikennejärjestelmäpäätös on mahdollista tehdä alkuvuodesta 2019.

1.2.5. Tavoite 5: Vähemmän päästöjä

Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

Mittarit:

- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

Suomen ensimmäistä sähköbussijärjestelmää kokeillaan

HSL:n tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen lähipäästöjä ja kasvihuonekaasupäästöjä. Bussiliikenteessä pyritään yli 90 %:n vähennyksiin hiilidioksidipäästöissä ja haitallisissa lähipäästöissä (hiukkaset, typen oksidit) vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteena on, että vuonna 2025 kaikki liityntälinjat ajetaan sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

HSL hankkii leasing-sopimuksella vuosien 2015-2016 aikana 12 sähköbussia koekäyttöön tarkoituksena luoda Suomeen ensimmäinen sähköbussijärjestelmä. Hankkeen (ePELI) kautta HSL -alueelle luodaan uusi innovatiivisten ratkaisujen ja teknologioiden käyttöönoton mahdollistava, määräaikaan perustuva sähköbussiliikennöintiin perustuva toimintamalli.

HSL:n bussiliikennöitsijöille on tarjottu mahdollisuutta sähköbussien kokeiluun ilman että kokeilu vaikuttaa liikennöitsijän kalustohankintoihin sekä talouteen. HSL on tehnyt sopimuksen Transdevin kanssa Espoon linjan 11 liikennöinnistä kahdella Linkkerin ns. konversio sähköbussilla vuoden 2016 loppuun saakka. Lisäksi on neuvoteltu Transdevin kanssa Helsingin linjan 55 liikennöinnistä kahdella sähköbussilla sekä Helsingin bussiliikenteen kanssa kahdella sähköbussilla linjalle 23. Sopimusvalmistelut etenevät myös muiden halukkaiden liikennöitsijöiden kanssa.

Kolme sähköbussien varikkolatausjärjestelmiä 2kpl 20 kW sekä 1 kpl 50 kW varikkolaturia on tilattu projektin käyttöön. Nämä varikkolatauslaitteet annetaan liikennöitsijöiden käyttöön.

Rakennusluvat on myönnetty sähköbussien latauspakoille: Linja 55 Nastolantie 5, Linja 51 Hakaniemenranta, Linja 23 Tenholantie, Linja 51 Neulastie. Rakennustyöt linjan 55 ja 23 päätepysäkeillä on aloitettu ja latausmastojen sekä latausasemien perustukset ovat jo valmiina. Latauspylväät, varsi ja orsi (Design Reform Oy, Tehomet Oy) on suunniteltu. Ensimmäinen latausasema on käytössä Helsingissä lokakuun alusta lähtien.

Kahden konversiobussin jälkeen valmistettavat kymmenen bussia on suunniteltu Linkkerillä. Ensimmäinen näistä kymmenestä bussista on luovutettu HSL:lle ja kyseisen bussin EMC-testit (sähkömagneettinen

testi) on tehty onnistuneesti. Bussi on luovutettu toistaiseksi Transdeville ajoon linjalle 11. Seuraavat seitsemän Linkkerin sähköbussia on tarkoitus valmistua kuluneen vuoden aikana.

1.2.6. Tavoite 6: Tehokasta taloutta

Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyttä.

Mittarit:

- Lipputulot/toimintamenot -suhde
- Joukkoliikenteen tuottavuus: Joukkoliikenteen täyttöaste, painotettu keskiarvo koko alueelta.
- Matkalipun tarkastuksen tehokkuus: Tarkastettujen matkustajien määrä/tarkastuspäivät

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyttä edistettiin

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun jatkoselvitys valmistui alkuvuodesta. Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyys on huomioitu MAL2019 -puiteohjelman valmistelussa. Lisäksi on osallistuttu aktiivisesti liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten kehittämiseen yhdessä sidosryhmien kanssa.

Lähijunaliikenteeseen uusi sopimus astui voimaan huhtikuussa

VR ja HSL lähijunaliikennöinnin uusi sopimus vuosille 2016–2021 astui voimaan 1.4.2016. Uuden VR-sopimuksen mukainen toiminta on vakiinnutettu aktiivisella yhteistyöllä VR:n kanssa junaliikenteen suunnittelussa, yhteistyössä ja seurannassa. Siuntion uudenlainen Y-junaliikenne on myös vakiintunut. Uutta Sm5-junakalustoa on saatu toimittajalta Junakalustoyhtiölle suunnitellusti, mutta kesän aikana on junakalustoa ollut selvästi VR-sopimusta enemmän sidottuna huoltoon, mikä on paikoin näkynyt liian vähäisenä liikenteessä olleena yksikkömääränä ja myös matkustajapalautteena liian täysistä junista. Rantaradan liikennöinnin kehittämistoimenpiteiden pohdinta on aloitettu. Sopimuksen mukaiseen kiertävään konduktöörimalliin liittyvässä tuotannosuunnittelussa ja partioiden tehtävien määrittelyssä on oltu vahvasti mukana. Kiertävässä konduktöörimallissa konduktöörit tulevat keskittymään ensisijaisesti asiakaspalveluun ja opastamiseen.

Matkalippujen tarkastus on näkyvää ja tehokasta

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). VR ostaa HSL:ltä VR-lähiliikenteen ja koko maan kaukojunaliikenteen tarkastustoiminnan.

Tavoitteena on, että matkalippujen tarkastus on näkyvää ja tehokasta, jotta liputta matkustaminen ja siitä aiheutuvat lipputulomenetykset eivät kasva. Vuonna 2016 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään viime vuoden tasolla (245 matkustajaa / tarkastuspäivä). Tarkastelujaksolla tarkastettiin keskimäärin 243 matkustajaa/ tarkastuspäivä (vastaavalla jaksolla edellisenä 247 matkustajaa).

Toimintaa suunnataan erityisesti aamu- ja iltapäivän ruuhkaliikenteeseen, jolloin matkustajamäärätkin ovat suurimmat. Tarkastuksia tehdään säännöllisesti kuitenkin myös ilta-, yö- ja viikonloppuliikenteessä koko HSL alueella ja kaikissa joukkoliikenteen kulkumuodoissa.

Tarkastelujaksolla tarkastettiin yhteensä 2,2 miljoonan matkustajan matkaliput (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 2,6 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,9 % (edellisenä vuonna 2,7 %).

Liputta matkustavia tavattiin:

- lähijunaliikenteessä 3,59 % (edellisenä vuonna 3,57 %)
- raitiovaunuissa 3,24 % (edellisenä vuonna 2,97 %)
- metron laiturialueella 3,48 % (edellisenä vuonna 3,32 %)
- metrossa 2,96 % (2,69 %)
- runkolinjalla 550 3,97 % (3,81 %) ja syksyllä 2015 käynnistyneellä runkolinjalla 560 4,89 %.
- muissa busseissa 0,62 % (0,67 %)

Järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä. HSL antaa järjestyksenvalvojille tässä työssä vaadittavan koulutuksen. Järjestyksenvalvojien käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalien yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatkettiin edellisten vuosien tapaan.

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytettiin matka-lippujen tarkastajista ja järjestyksenvalvojista muodostettuja ryhmiä.

Tarkastusyksikössä on 116 tarkastajan virkaa. Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle voidaan rekrytoida uusia tarkastajia vain HSL:n tarkastajakurssin kautta. Seuraava tarkastajakurssi järjestetään vuoden 2017 alkupuolella. Tarkastajien rekrytointi kurssille käynnistetään 10.10.2016. Tämä on jo viides HSL:n järjestämä tarkastajakurssi.

Huhtikuussa aloitettiin valmistelut Tampereen seudun joukkoliikenteen tarkastustoiminnasta, jossa Tampere ostaa HSL:ltä seudun joukkoliikenteen tarkastuksen. Tampereen tarkastustoimintaan liittyvän koulutuksen jälkeen tarkastustoiminta Tampereella aloitettiin 24.8.2016. Tarkastustoiminta on lähtenyt käyntiin hyvin ja vastaanotto Tampereella on ollut positiivista. Toistaiseksi Tampereella ei ole vielä määrätty yhtään tarkastusmaksua. Elokuussa tarkastettiin 1 874 matkustajan liput.

HSL käsittelee tarkastusmaksuista tehdyt oikaisuvaatimukset ja valitukset. Tavoitteena on, että oikaisuvaatimuksen käsittely kestää enintään 3 viikkoa. Tarkastelujaksolla käsittelyaika oli keskimäärin 2 viikkoa.

Tarkastelujaksolla tarkastajat toimivat opastustehtävissä liikennehäiriöiden aikana sekä osallistuivat alkuvuodesta aloitettuun uuden LIJ-hankkeeseen sisältyvän tarkastajalaitteen testaukseen.

Sisäistä tiedotusta uudistettiin

Tammikuussa uudistuneen Rinkeli-intranetin käyttöönotto on sujunut hyvin. Tavoitteena ollut koko työyhteisön innostaminen intran sisällöntuotantoon on toteutunut tavoitteiden suuntaisesti. Etusivun viestiketjussa viestitellään aktiivisesti ja juttuja kirjoittavat kaikkien osastojen edustajat.

Maaliskuun lopussa käyttöön tulivat työtilat. Syyskuuhun mennessä työtiloja oli luotu jo runsaat 100. Syksyn aikana on tavoitteena siirtää dokumenttien tallennus ja jakaminen verkkolevyiltä työtiloihin.

Kumppanuussopimuksissa taloudelliseen yhteistyösopimusmalliin

HSL on käynnistänyt asiakasohjelmansa kehittämisen, jonka tavoitteena on luoda HSL:n ja kumppaneiden välille taloudellinen yhteistyösopimusmalli. Työ valmistuu syyskuun aikana.

Hankintaohje päivitetään

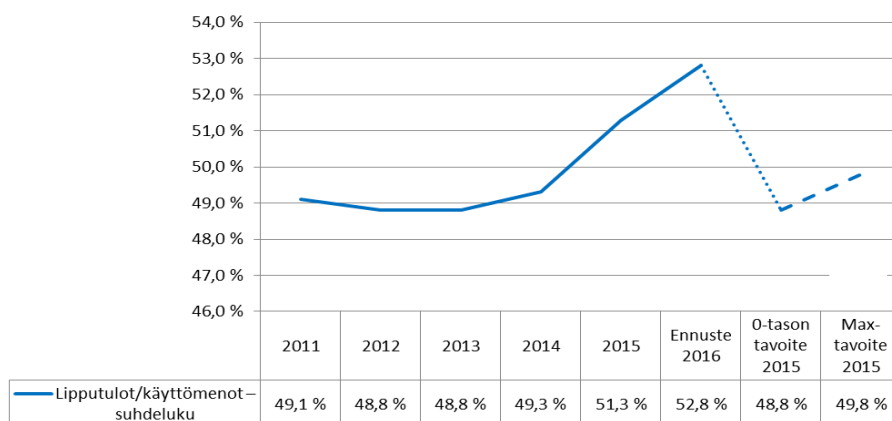
Hankintojen kustannustehokkuutta pyritään kasvattamaan uudistamalla HSL:n hankintaohje vastaamaan uutta hankintalakia. Yleishankinnoissa käytetään KL-Kuntahankintojen kilpailuttamia sopimuksia ja Pasi-

lan toimitilan osalta tehdään kilpailutusyhteistyötä HSY:n kanssa, jonka kanssa on mm. kilpailutettu siivo-
us- ja puhtaanapito palvelut.

Joukkoliikenteen tuottavuus

Joukkoliikenteen tuottavuutta mitataan vuoden 2016 alusta uudella mittarilla; joukkoliikenteen täyttöasteella (painotettu keskiarvo koko HSL-alueelta). Tämän on katsottu kuvaavan parhaiten toiminnan tehokkuutta. Tulokset vuoden toteumasta saadaan vuoden päätyttyä. Tavoitteena on, että täyttöaste kasvaa edellisestä vuoden 1 %-yksiköllä.

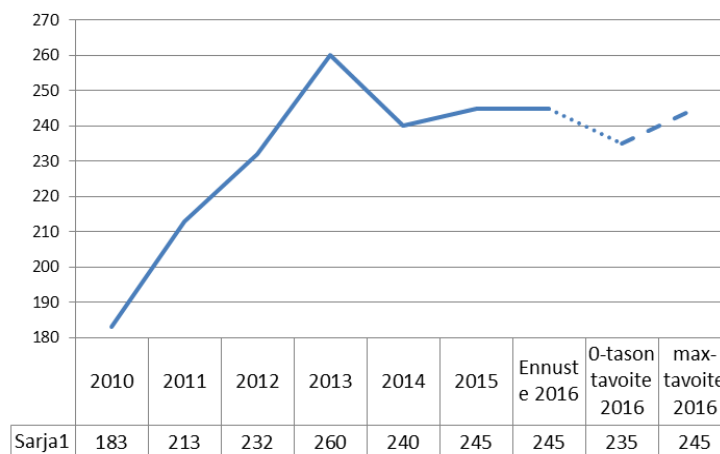
Lipputulot/käyttömenot –suhde



Kuva 6: Tarkastettujen matkustajien määrä/tarkastuspäivä 2010 - 2016

Lipputulolla voidaan kattaa ennusteen mukaan 52,8 % käyttömenoista (toimintamenot), mikä ylittäisi tälle vuodelle asetetun tavoitteen (49,8 %).

Matkalipun tarkastuksen tehokkuus



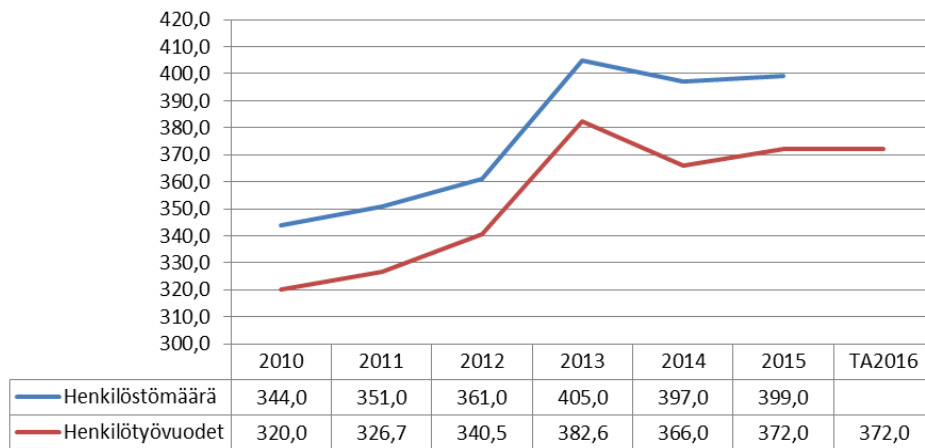
Kuva 7: Tarkastettujen matkustajien määrä/tarkastuspäivä 2010 - 2016

Tarkastuksen tehokkuuden mittarina on tarkastettujen matkalippujen määrä / tarkastaja / tarkastuspäivä. Mittaria seurataan tarkastajakohtaisesti. Tavoitteena on, että toiminnan tehokkuus säilyy vuonna 2015 saavutetulla tasolla ja syksyn ennusteen mukaan tämä tavoite saavutettaneen.

1.3. Henkilöstö

HSL:n kuluvaan vuoden tulokorttitavoitteisiin määritellyt mittarit perustuvat henkilöstökyselyyn, joka toteutetaan viimeisen vuosikolmanneksen aikana.

Henkilöstön määrä on kasvanut viime vuosina asiantuntijatehtävissä ja matkalippujen tarkastuksessa. Määräaikaista suunnittelijaa on rekrytoitu erityisesti lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämistehtäviin. Uusia matkalippujen tarkastajia on rekrytoitu ja koulutettu vuosina 2011 - 2013 ja vuonna 2015.



Kuva 8: Henkilöstömäärän ja henkilötyövuosien kehitys 2010 – 2016 (TA2016 = talousarvio, jossa henkilöresurssitarve on arvioitu henkilötyövuosina)

2. TALOUSENNUSTE

2.1. Talouskatsaus

Vuoden 2016 toinen osavuositarkastus perustuu pääosin kahdeksan kuukauden toteutumatietoihin. Osavuositarkastus sisältää vuositasen ennusteen.

Toisen osavuositarkastuksen ennuste sisältää vielä epävarmuustekijöitä. Tuloihin vaikuttaa merkittävästi matkustajamäärien kehitys loppuvuoden aikana ja matkalippujen ostokäyttäytymisen muutosten suuntaus. Toisaalta menoihin vaikuttaa epävarma taloustilanne ja kustannustason kehittyminen.

Sitovat erät, ennuste 2016

	TA 2016	Ennuste 2016	Ero Ennuste2016/TA2016	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	654 165 000	624 070 508	-30 094 492	-4,6 %
Investointimenot	46 840 000	36 558 760	-10 281 240	-21,9 %
Kuntaosuudet	309 867 000	293 838 000	-16 029 000	-5,2 %

Ennusteen mukaan talousarvion sitovien toimintamenojen ja investointimenojen tavoitteessa pysytään, eikä talousarvion ylitysesityksiä tarvitse sitovien menoraamien osalta tehdä.

Infrakustannuksissa ja kuntaosuustuloissa on huomioitu Länsimetron ja Matinkylän terminaalien infrakustannusten siirtyminen tuleviin vuosiin. Tämän vaikutus TA-ennusteeseen on yhteensä 16,029 milj. euroa, joka vaikuttaa sekä HSL:n toimintamenoja että –tuloja vähentäen. Yhtymäkokouksen hyväksymä sitova toimintamenoraami ei kuitenkaan tänä vuonna ylity, mutta sitova tuloarvio kuntaosuuksissa alitetaan ja kuntaosuuksiin valmistellaan talousarvion muutosesitys hallitukselle lokakuussa ja edelleen yhtymäkokouksen päätettäväksi marraskuussa.

Toimintatuotot

Toimintatuottoja arvioidaan kertyvän yhteensä 638,0 milj. euroa, 9,2 milj. euroa (1,4 %) alle talousarvion (TA 647,2 milj. euroa). Toimintatulojen alittuminen johtuu ennakoidusta kuntaosuuksien talousarviomuutoksesta, kun länsimetron aloituksen siirtymisen seurauksena infrakustannuksista siirtyy tuleviin vuosiin 16,0 milj. euroa, josta on peritty jäsenkunnilta osuus kuntaosuuksina. Jäsenkuntien kuntaosuuksiin tehtävä infrahyvitys huomioon ottaen, kuntaosuuksien ennustetaan olevan 293,8 milj. euroa ja ne muodostavat 46,1 % HSL:n toimintatuloista. Ennustetuista toimintatuloista 329,2 milj. euroa (51,6 %) on lipputulot.

Lipputulot

Tarkastelujaksolla matkustajamäärien (nousut liikennevälineissä) kehitys on hieman kasvanut vuoden ensimmäisestä ennusteesta (1,6 %) ja vuositasolla matkustajamäärien arvioidaan kasvavan edellisvuoden verrattuna 1,7 %. Talousarviossa lipputuloihin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuksi arvioitiin noin 1,0 %.

Lipputulot arvioidaan kertyvän yhteensä 329,2 milj. euroa, joka on 22,2 milj. euroa (7,2 %) edellisvuotta enemmän ja 7,2 milj. euroa (2,2 %) talousarviossa arvioitua enemmän. Lippujen hintoja korotettiin vuoden alussa keskimäärin 4,9 prosentilla.

Lipputulouennuste sisältää vielä epävarmuutta. Matkustajamäärien ennusteiden toteutuminen loppuvuoden aikana ja uusien liikennejärjestelyiden (linjastomuutokset) vaikutukset lipunmyyntiin voivat heilauttaa lipputuloja nykyisestä ennusteesta alas- tai ylöspäin.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, yhteensä 15,0 milj. euroa, koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista, liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteiden, taukotilojen ja sähköbussien vuokrista sekä asiakkailta matkakorteista perittävistä korttimaksuista.

Liikennevirasto leikkasi vuonna 2015 suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukia ja HSL:n osuus tuesta, 4,7 milj. euroa, toteutunee talousarviossa arvioidun mukaisena ja samantasoisena kuin edellisenä vuonna. Muita tuki ja avustuksia arvioidaan tänä vuonna saatavan 0,6 milj. euroa.

Tarkastusmaksutulojen arvioidaan olevan talousarvion mukaisesti yhteensä 5,0 milj. euroa ja tänä vuonna määrättävistä tarkastusmaksutuloista arvioidaan kirjattavan luottotappioita ja luottotappiovarauksia yhteensä 2,5 milj. euroa. Tarkastusmaksusaatavien vanhentumisaika on 5 vuotta ja kuluvana vuonna HSL:n ensimmäisen toimintavuoden 2010 avoimia tarkastusmaksusaatavia vanhenee. Vanhentuneet tarkastusmaksusaatavat tullaan kirjaamaan luottotappioksi ja samalla vuodelle 2010 tehtyä luottotappiovarausta puretaan.

Vuokratuottoja arvioidaan kertyvän 2,3 milj. euroa, 0,05 milj. euroa alle talousarvion.

Toimintakulut

Toimintakulujen määräksi arvioidaan 624,1 milj. euroa, joka alittaisi talousarvion 30,1 milj. eurolla (4,6 %). Alitus johtuu pääosin sekä joukkoliikenteen operointikuluissa syntyvästä säästöstä, joita arvioidaan kertyvän yhteensä 11,4 milj. euroa että infrakustannuksissa kuluvalla vuodelle kertyvästä säästöstä 16,0 milj. euroa.

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat ennusteen mukaan 481,1 milj. euroa, 77,1 % toimintamenoista. Polttoaineen hinnat ja korkotaso ovat edelleen säilyneet matalalla tasolla ja joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan tänä vuonna poikkeuksellisesti laskevan keskimääräisen kustannustason ollessa tällä hetkellä -0,2 % alle edellisen vuoden kustannustason. Talousarviossa oli varauduttu keskimäärin 1,7 % kustannustason nousuun.

Bussiliikenne

Bussiliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 309,7 milj. euroa, 3,0 milj. euroa talousarviota vähemmän. Alkuvuoden 2016 osalta poltto- ja voiteluaineiden kustannuskehitys on ollut ennakoitua selvästi alhaisemmalla tasolla ja palkkakustannusten kehitys on pysynyt maltillisena. Ennuste bussiliikenteen osalta kustannustasoksi koko vuodelle 2016 on nyt miinuksella -0,7 %, kun talousarviossa varauduttiin 2,0 % kustannustason kasvuun.

Bussiliikenteen kustannukset pitävät sisällään länsimetron viivästymisen aiheuttamia ylimääräisen liikenteen kustannuksia 9,0 milj. euroa.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset ovat arvion mukaan yhteensä 88,4 milj. euroa, 0,5 milj. euroa talousarviota enemmän (0,6 %). Junaliikenteen uusi sopimus tuli voimaan 1.4.2016 ja uusi sopimus sisältää useita kiinteitä eriä, joihin kustannustason muutokset eivät suoraan vaikuta. Junaliikenteen kustannukset pitävät sisällään myös Siuntion Y-junan kustannukset, joista HSL laskuttaa Siuntiota erillisen sopimuksen mukai-

sen korvauksen Siuntion asemalta ja asemalle tehdyistä matkoista. Siuntion laskutus kirjataan HSL:n toimintatuloihin.

Ennuste junaliikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2016 on 0,6 %, kun se talousarviossa oli 0,7 %.

Metro-, raitio-, lautta- ja kutsuplus-liikenne

Metroluikenteen kustannusten arvioidaan olevan 28,1 milj. euroa, 5,8 milj. euroa talousarviota vähemmän. Metroluikenteen kustannuksista on huomioitu länsimetron käynnistymisen siirtymisen aiheuttamia säästöjä 5,8 milj. euroa sekä ylimääräisistä kuljettajista aiheutuvia lisäkustannuksia 0,7 milj. euroa. Ennuste metroliikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2016 on nyt 0,5 %, kun se talousarviossa oli 2,0 %.

Raitioluikenteen kustannuksiksi arvioidaan 50,9 milj. euroa, 1,4 milj. euroa talousarviota vähemmän. Ennuste raitioluikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2016 on 0,7 %, kun se talousarviossa oli 1,8 %.

Lauttaliikenteen kustannuksiksi on arvioitu 4,0 milj. euroa, 0,1 milj. euroa alle talousarvion. Ennuste lauttaliikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2016 on miinuksella -0,1 %, kun se talousarviossa oli 1,1 %.

Kutsuplus-palvelun päättymisestä aiheutuviin siirtymävaiheen kustannusten kattamiseen varattiin talousarviossa 1,6 milj. euroa. Varautumisesta tehtiin kuitenkin tilinpäätöksen 2015 yhteydessä vuodelle 2015 ennakkokirjaus, joten talousarviossa tälle vuodelle merkitty varaus on ennusteessa poistettu tämän vuoden kustannuksista.

Infrakustannukset

Infrakustannuksia arvioidaan toteutuvan 83,2 milj. euroa eli 16,0 milj. euroa vähemmän kuin talousarviossa ennakoitiin (TA 99,2 milj. euroa). Talousarviossa infrakustannukset sisälsivät kustannukset Helsingiltä 72,6 milj. euroa, Espoolta 13,4 milj. euroa, Vantaalta 12,9 milj. euroa, Keravalta 0,08 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa. Länsimetron käyttöönnoton viivästymisen vuoksi länsimetron osuutta infrakustannuksista ei voi kuitenkaan vielä laskuttaa. Helsingin laskutus sisältää Länsimetron osuutta 5,2 milj. euroa ja Espoon osuus 10,8 milj. euroa eli yhteensä 16,0 milj. euroa infrakustannuksista tulee siirtymään kunnes länsimetro käynnistyy.

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 johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Kehäradan ja Länsimetron osalta sovelletaan 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita.

Muut toimintamenot

Muiden toimintamenojen kuin operointi- ja infrakustannusten määräksi arvioidaan 59,8 milj. euroa, 2,7 milj. euroa talousarviota vähemmän (4,3 %). Muut toimintamenot sisältävät länsimetron viivästymisen aiheuttamia lisäkustannuksia viestinnän ja pysäkkien uudelleenkilvityksen osalta yhteensä 0,3 milj. euroa.

Muiden ulkopuolisilta hankittavien palvelujen ostojen arvioidaan olevan yhteensä 31,5 milj. euroa, 1,8 milj. euroa alle talousarvion. Muut palvelujen ostot sisältävät mm. ulkopuolisilta ostettavat asiantuntijapalvelut, ICT-palvelut, laitteiden huoltopalvelut, matkakortin jälleenmyyjille maksettavat lipunmyyntipalkkiot, painatukset, ilmoitus- ja mainospaikat, kaupungeille maksettavat korvaukset staattisen informaation hoidosta sekä vartiointipalvelut.

Talousarviossa varauduttiin erityisesti ICT- ja tietoliikennekustannusten sekä laitehuoltopalveluiden kasvuun, kun uusi LIJ-järjestelmä ja entinen matkakorttijärjestelmä olisivat siirtymävaiheessa yhtä aikaa tuotantokäytössä. LIJ-hankkeen osajärjestelmien käyttöönoton ja asennusten aikataulujen tarkentuminen aiheuttaa kuitenkin säästöä ICT-, tietoliikenne- ja laitehuoltokustannuksiin noin 1,8 milj. euroa (12,2 %).

Henkilöstökulujen arvioidaan olevan 19,8 milj. euroa ja ylittävän talousarvion 0,1 milj. eurolla (0,5 %). Talousarvion ja ennusteen henkilöstökulut eivät sisällä varausta mahdolliseen tulospalkkion maksamiseen tältä vuodelta. Tulospalkkiojärjestelmän hyväksytyjen sääntöjen mukaan, tulospalkkion maksamisen kynnysehtona on, että HSL:n tulos on vähintään talousarvion mukainen ja kustannuksissa saavutetaan vastaavaa säästöä. Tulospalkkiota varten ei varata talousarvioon erillistä määrärahaa. Henkilöstökustannukset ovat 3,2 % HSL:n toimintamenoista.

Vuokrakulujen arvioidaan olevan yhteensä 3,9 milj. euroa ja ne alittavat talousarvion 0,7 milj. eurolla. Sähköbussien vuokrakustannuksiin varattiin talousarviossa 1,2 milj. euroa, mutta ennusteessa varaus on laskettu 0,9 milj. euroon. Myös muiden HSL:n käytössä olevien autojen vuokrakustannusten ennustetta on tarkennettu alaspäin.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannusten arvioidaan olevan 1,3 milj. euroa, sekä muiden kulujen 3,2 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL:n rahoitustilanne on säilynyt vakaana raportointijaksolla, eikä lainaa ole tarvinnut nostaa. Pitkäaikais- ta lainaa investointeihin ei tarvita myöskään vuoden 2016 aikana.

Rahoituksen nettokustannusten arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 0,4 milj. euron nettokustannuksiin. Pääosa rahoituskustannuksista aiheutuu jäsenkunnille maksettavasta ylimäärän korkohyvityksestä, joita on maksettu kuluvana vuonna yhteensä 0,2 milj. euroa. Sijoituksista saatavia tuottoja ei arvioida tänä vuonna juurikaan saatavan, koska heikon markkinatilanteen vuoksi sijoitustarjouksia HSL:n riskiä kaihtavilla sijoitusehdoilla on tällä hetkellä lähes mahdotonta saada rahoituslaitoksilta.

Poistot

Suunnitelmapoistojen arvioidaan olevan yhteensä 9,4 milj. euroa ja niiden arvioidaan olevan noin 0,7 milj. euroa alle talousarvion. Talousarviossa arvioitujen poistojen alittuminen johtuu investointimenojen alituksesta.

Investointien poistot ja rahoituksen nettomenot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Tilikauden tulos ja yli-/alijäämä

Tilikauden tuloksen rahoituserien ja poistojen jälkeen ennustetaan olevan noin 4,4 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 17,5 milj. euron alijäämään.

Investoinnit

Vuoden 2016 investointimenojen arvioidaan olevan yhteensä 36,6 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 10,3 milj. eurolla (21,9 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin lippu- ja informaatiojärjestelmä-hankkeen (LIJ) aikataulun tarkentumisen vuoksi seuraavalle vuodelle siirtyvistä investointikustannuksista.

Investointimenoista 31,9 milj. euroa (87,4 %) liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) rakentamiseen liittyviin hankintoihin, talousarviossa näihin investointeihin oli varattu 40,8 milj. euroa. Muiden operatiivis-

ten tietojärjestelmien, nykyisen matkakorttijärjestelmän ylläpitoon sekä lähiverkon kehittämiseen ja ylläpitoon sekä muihin investointeihin käytetään arvion mukaan 4,6 milj. euroa.

2.2.Kuntaosuusennuste

HSL:n jäsenkunnat maksavat kuntaosuuksina ne HSL:n menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja infrakustannusten kuntaosuuksista. Laskutettavat kuntaosuudet ovat talousarvion mukaan 309,9 milj. euroa.

Länsimetron viivästymisen vuoksi kuntaosuuksiin tullaan esittämään lokakuussa HSL:n hallitukselle ja edelleen yhtymäkokoukselle muutosta siten, että kunnilta laskutettavista kuntaosuuksista vähennetään länsimetron osuus infrakustannuksista, yhteensä 16,0 milj. euroa. Kuntaosuudet olisivat tämän muutoksen jälkeen yhteensä 293,8 milj. euroa.

Kuntaosuuslaskutuksen oikaisu kohdistuu kunnittain seuraavasti:

- Helsinki, hyvitetään 6,3 milj. euroa,
- Espoo, hyvitys 8,8 milj. euroa^{*)},
- Kaunainen, hyvitys 0,04 milj. euroa
- Vantaa, hyvitys 0,5 milj. euroa
- Kerava, hyvitys 0,05 milj. euroa
- Kirkkonummi, hyvitys 0,3 milj. euroa
- Sipoo, hyvitys 0,03 milj. euroa
- **Yhteensä 16,0 milj. euroa**

Espoo on laskuttanut länsimetron ja Matinkylän terminaalin infran osuutta HSL:ltä vastaavasti talousarvion mukaisesti ja Espoon laskutus tältä osin on yhteensä 10,8 milj. euroa, joka on kirjattu HSL:n infrakustannuksiin. Helsinki ei ole laskuttanut toistaiseksi 5,2 milj. euron länsimetron infraosuuttaan. Espoo hyvittää HSL:lle kuntaosuushyvityksen yhteydessä laskuttamansa 10,8 milj. euroa eli HSL:n ja Espoon hyvitysten nettovaikutus on 2,0 milj. euroa siten, että Espoo hyvittää summan HSL:lle.

Kuntien hyvitykset voidaan tehdä HSL:n ylimääkertymään, jolloin hyvittävät summat ovat kunnilla käytettävissä seuraavien TTS-vuosien kuntaosuuksia vähentävinä erinä tai lähettämällä hyvityslaskut kunnille kuluvalle vuodelle. Hyvityskäytännöstä sovitaan omistajaohjauksen kokouksessa syksyllä.

Ennusteen ja muutettavaksi ehdotettavan talousarvion mukainen toteutuva **laskutus** kunnittain (muutettu TA2016), kun edellä mainittu kuntaosuuden hyvitykset (ja Espoon veloitus) on otettu huomioon kuntaosuuksissa:

- Helsinki 189,051 milj. euroa (TA 195,371 milj. euroa)
- Espoo 44,983 milj. euroa (TA 53,789 milj. euroa) ./ Espoon hyvitys HSL:lle 10,8 milj. euroa^{*)}
- Kauniainen 0,628 milj. euroa (TA 0,661 milj. euroa)
- Vantaa 45,159 milj. euroa (TA 45,640 milj. euroa)
- Kerava 3,681 milj. euroa (TA 3,679 milj. euroa)
- Kirkkonummi 7,340 milj. euroa (TA 7,688 milj. euroa)
- Sipoo 2,996 milj. euroa (TA 3,039 milj. euroa)
- Yhteensä 293,838 milj. euroa (TA 309,867 milj. euroa)

Epävarmuustekijöitä kuntaosuusennusteessa

Länsimetron aikataulun siirtymisen aiheuttamat järjestelyt aiheuttavat ennusteen mukaan lisäkustannuksia noin 10,0 milj. euroa ja toisaalta metrolikenteen operointikustannuksissa jää säästöjä 5,8 milj. euroa.

Lisäkustannusten kustannusjaosta HSL/Helsinki/Espoo sovitaan myöhemmin syksyllä. Kuntaosuuslaskennassa kustannukset ovat mukana HSL:n toimintakuluissa nykyisten kuntaosuuslaskentasääntöjen mukaisesti kunnille jaettuina.

Junaliikenteessä ja avorahastuslinjalla 560 valmistuu tilinpäätökseen 2016 uudet lippulajitutkimukset. Kuntaosuusennusteessa on käytetty vielä vanhoja tietoja ja Kehäradan osalta ennustetta. Uudet tutkimustulokset matkustajista kuntalaisittain voivat muuttaa yksittäisen kunnan kuntaosuuslaskennan jakoja vielä suuntaan tai toiseen paljonkin.

Kuntaosuuslaskennassa on oletettu, että infrakustannuksista säästyvä länsimetron osuus (16,0 milj. euroa) palautetaan kunnittain HSL:n ylijäämäkertymään. Jos palautus halutaan hyvityslaskuna kuluvalle vuodelle, laskelmissa laskettu ylijäämäkertymä kunnan osalta muuttuu. Käytännöstä sovitaan omistajaohjauksessa syksyn aikana.

Ennuste kuntakohtaisista yli-/alijäämistä 31.12.2016

Ennusteen mukaan kuntaosuuksien **ennustettu toteuma** tänä vuonna on 289,5 milj. euroa, josta Helsingin kuntaosuusennuste ennen yli-/alijäämän käyttöä on 177,8 milj. euroa, Espoon 51,7 milj. euroa, Kauniaisten 0,6 milj. euroa, Vantaan 45,7 milj. euroa, Keravan 4,1 milj. euroa, Kirkkonummen 6,7 milj. euroa ja Sipoon 2,8 milj. euroa.

Toteutuvan laskutuksen ja ennustetun toteutuman erotus jää HSL:lle jäsenkunnan yli-/alijäämäksi, joka otetaan huomioon tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Ennustetun toteutuman 289,5 milj. euroa ja laskutuksen 293,8 milj. euroa välinen erotus 4,359 milj. euroa jää siis kunnille jaettavaksi kuntakohtaiseen ylijäämäkertymään.

Huom. tässä ennusteessa on huomioitu 16,0 milj. euron infrahyvitys siten, että hyvitykset on laskettu mukaan kuntien ylijäämäkertymiin. Jos kunta haluaa hyvityksestä hyvityslaskun kuluvalle vuodelle, on tässä ennustettu ylijäämäkertymä vuoden lopulla Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan osalta liian suuri sekä Espoon osalta liian pieni.

Ennusteen mukaisilla kuntaosuuksilla laskettuna kuntien yhteenlaskettu ylijäämäkertymä vuoden lopussa on yhteensä 64,5 milj. euroa, kun talousarvion mukainen ylijäämäkertymä olisi ollut vuoden lopussa 42,6 milj. euroa.

x 1 000 €	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2015	Käyttö TA2016	Käyttöennuste 2/2016	Kumulat. yli-/alijäämä arvio 31.12.2016
Espoo	13 685	-4 843	-6 720	6 965
Helsinki	22 526	-5 754	11 229	33 755
Kauniainen	572	-151	-5	567
Kerava	1 643	-515	-441	1 202
Kirkkonummi	984	-114	676	1 660
Sipoo	553	-23	203	756
Vantaa	20 153	-6 061	-583	19 570
Yhteensä	60 117	-17 461	4 359	64 476

2.3.Tuloslaskelma

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	ERO ENN2016/TA2016	
	2015	2016	2016	€	%
Toimintatuotot	622 920	647 186	637 989	-9 196	-1,4 %
Myyntituotot	307 725	322 680	329 900	7 220	2,2 %
Lipputulot	306 957	321 980	329 200	7 220	2,2 %
Muut myyntituotot	768	700	700		0,0 %
Korvaukset kunnilta	298 953	309 867	293 838	-16 029	-5,2 %
Muut myyntitulot	919	1 000	1 006	6	0,6 %
Tuet ja avustukset	6 035	5 514	5 341	-173	-3,1 %
Vuokratuotot	2 864	2 303	2 258	-45	-2,0 %
Muut toimintatuotot	6 424	5 822	5 647	-175	-3,0 %
Toimintakulut	-593 239	-654 162	-624 071	30 092	-4,6 %
Henkilöstökulut	-19 847	-19 743	-19 838	-96	0,5 %
<i>Palvelujen ostot yhteensä</i>	<i>-565 439</i>	<i>-625 046</i>	<i>-595 843</i>	<i>29 202</i>	<i>-4,7 %</i>
Liikenteen operointikustannukset	-470 579	-492 460	-481 088	11 372	-2,3 %
Infrapalvelut	-68 607	-99 245	-83 216	16 029	-16,2 %
Muut palvelujen ostot	-26 253	-33 341	-31 539	1 801	-5,4 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289	-1 726	-1 304	422	-24,5 %
Vuokratulot	-3 391	-4 525	-3 861	663	-14,7 %
Muut kulut	-3 272	-3 123	-3 223	-101	3,2 %
Toimintakate	29 681	-6 977	13 919	20 895	-299,5 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-148	-408	-199	209	-51,2 %
Vuosikate	29 533	-7 384	13 720	21 104	-285,8 %
Poistot	-8 394	-10 077	-9 361	716	-7,1 %
Tilikauden tulos	21 139	-17 461	4 359	21 820	-125,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	-17 461	4 359	21 820	-125,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	105,0 %	98,9 %	102,2 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	323 967	337 319	344 151
- ilman kuntaosuuksia, %	54,6 %	51,6 %	55,1 %
Toimintakate, %	4,8 %	-1,1 %	2,2 %
Vuosikate, %	4,7 %	-1,1 %	2,2 %
Vuosikate / Poistot, %	351,8 %	-73,3 %	146,6 %

¹⁾ Ennuste 2016: Osavuosisikatsaus 2/2016

2.4. Investointihankkeet

€	TP2015	TA 2016	Ennuste 2016	TAE 2017	TAE 2018	TAE 2019
Toimiala-IT	540 000	1 200 000	895 000	1 300 000	1 160 000	1 120 000
Asiakassovellukset	319 225	450 000	440 000	875 000	550 000	370 000
Matkakorttijärjestelmä	245 162	900 000	525 000	2 100 000	1 700 000	1 700 000
LIJ2014	13 989 260	40 840 000	31 940 000	10 620 000	2 815 000	100 000
Muut informaatiojärjestelmät	1 254 739	2 420 000	1 735 000	2 820 000	2 190 000	2 070 000
Muut ICT-investoinnit	328 775	930 000	748 000	1 060 000	200 000	100 000
Muut yhteiset hankinnat	0	100 000	275 760	150 000	100 000	100 000
Investointimenot yhteensä	16 677 161	46 840 000	36 558 760	18 925 000	8 715 000	5 560 000

2.5.Kustannukset kunnittain, ennuste

Kustannukset kunnittain 2016 ennuste								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Operointikustannukset								
Yhteensä	272,329	101,948	1,955	78,479	9,495	11,984	4,038	480,228
- Ympäristöbonus	0,657	0,338	0,004	0,202	0,011	0,025	0,014	1,251
Yhteensä	272,986	102,286	1,959	78,681	9,506	12,009	4,052	481,479
TA 2016								
- Yhteensä	283,848	98,417	1,964	80,923	9,546	12,575	4,584	491,857
- Ympäristöbonus	0,675	0,308	0,003	0,209	0,012	0,027	0,016	1,250
Yhteensä	284,523	98,725	1,967	81,132	9,558	12,602	4,600	493,107
Erotus	-11,537	3,561	-0,008	-2,451	-0,052	-0,593	-0,548	-11,628
Yleiskustannukset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Yhteensä	37,724	11,225	0,198	7,917	0,726	0,712	0,182	58,684
Yhteensä	37,724	11,225	0,198	7,917	0,726	0,712	0,182	58,684
TA 2016								
- Yhteensä	39,656	11,971	0,200	8,258	0,731	0,684	0,156	61,656
Yhteensä	39,656	11,971	0,200	8,258	0,731	0,684	0,156	61,656
Erotus	-1,932	-0,746	-0,002	-0,341	-0,005	0,028	0,026	-2,972

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	63,373	5,842	0,131	12,339	0,860	0,428	0,243	83,216
Yhteensä	63,373	5,842	0,131	12,339	0,860	0,428	0,243	83,216
TA 2016 (sis. mahd. TA-muutos)								
- Yhteensä	69,693	14,648	0,164	12,820	0,858	0,776	0,286	99,245
Yhteensä	69,693	14,648	0,164	12,820	0,858	0,776	0,286	99,245
Erotus	-6,320	-8,806	-0,033	-0,481	0,002	-0,348	-0,043	-16,029
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Yhteensä	374,083	119,353	2,288	98,937	11,092	13,149	4,477	623,379
TA 2016 (sis. mahd. TA-muutos)	387,552	116,538	2,298	101,729	11,149	13,714	4,999	637,979
								0,000
Erotus	-13,469	2,815	-0,010	-2,792	-0,057	-0,565	-0,522	-14,600
Lipputulot kunnittain 2016 ennuste								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	193,828	66,609	1,618	52,369	6,832	6,335	1,609	329,200
Yhteensä	193,828	66,609	1,618	52,369	6,832	6,335	1,609	329,200
TA 2016								
- Yhteensä	190,314	65,671	1,482	49,683	6,815	6,110	1,905	321,980
Yhteensä	190,314	65,671	1,482	49,683	6,815	6,110	1,905	321,980
Erotus	3,514	0,938	0,136	2,686	0,017	0,225	-0,296	7,220

Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia 2016 ennuste								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Yhteensä	180,255	52,744	0,670	46,568	4,260	6,814	2,868	294,179
TA 2016 (sis. mahd. TA-muutos)								
- Yhteensä	197,238	50,867	0,816	52,046	4,334	7,604	3,094	315,999
Erotus	-16,983	1,877	-0,146	-5,478	-0,074	-0,790	-0,226	-21,820
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2016 ennuste								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
Yhteensä	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
TA 2016 (sis. mahd. TA-muutos)								
- ed. vuosien yli-/alijäämä	5,754	4,843	0,151	6,061	0,515	0,114	0,023	17,461
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
Yhteensä	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161
Erotus yhteensä	-5,754	-4,843	-0,151	-6,061	-0,515	-0,114	-0,023	-17,461
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen 2016 ennuste								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Yhteensä	177,822	51,703	0,633	45,742	4,122	6,664	2,793	289,479
TA 2016 (sis. mahd. TA-muutos)								
Yhteensä	189,051	44,983	0,628	45,159	3,681	7,340	2,996	293,838
Erotus	-11,229	6,720	0,005	0,583	0,441	-0,676	-0,203	-4,359