

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2017–2019

HSLH 25.10.2016

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL (00520 Helsinki)
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

SISÄLLYSLUETTELO

1	Yleisperustelut	2
1.1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
1.2	Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö.....	4
1.3	HSL:n organisaatio.....	7
2	Strategiset tavoitteet	8
2.1	Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot.....	8
2.2	Strategiset tavoitteet kaudelle 2017–2019.....	10
2.2.1	Tavoite 1: Sujuvat matkat	10
2.2.2	Tavoite 2: Selkeää palvelua.....	14
2.2.3	Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun	20
2.2.4	Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu	22
2.2.5	Tavoite 5: Vähemmän päästöjä	26
2.2.6	Tavoite 6: Tehokasta taloutta.....	29
3	Henkilöstö	34
4	Toiminnan riskien hallinta	37
5	Käyttötalous	38
5.1	Talousarvion sitovuus	38
5.2	Tuloslaskelma 2017 - 2019	38
5.2.1	Toimintatulot.....	39
5.2.2	Toimintamenot	43
5.3	Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö.....	47
5.4	Peruspääoma.....	47
5.5	Investoinnit	48

Liite 1: Tuloslaskelma

Liite 2: Rahoituslaskelma

Liite 3: Investointierittely

Liite 4: Kuntaosuudet

Liite 5: Joukkoliikenteen palvelutaso

Liite 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 7: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

Liite 8: Tunnuslukujen laskentakaavat

1 Yleisperustelut

1.1 Toimitusjohtajan esipuhe

HSL:n voimassaoleva toimintastrategia on ohjannut toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) valmistelua vuosille 2017–2019. Valmistelua ohjaavat vahvasti HSL:n arvot: asiakaslähtöisyys, jatkuva kehittyminen, yhteistyö ja ympäristövastuu. HSL:ssä työskentelee osaava, innostunut ja työhönsä sitoutunut henkilöstö, joka osaltaan mahdollistaa toiminta- ja henkilöstöstrategiamme tavoitteiden toteutumisen.

Joukkoliikenteen päästöjen vähentämiseen sijoitetaan yli miljoona euroa

HSL:n tavoitteena on päästötön joukkoliikenne vuoteen 2025 mennessä. Tavoite on haastava, mutta se on saavutettavissa. Käytämme kaikki mahdolliset keinot, jotta olemme mukana hillitsemässä ilmastomuutosta ja saamme lähipäästöt minimoitua. Kun onnistumme, se tuo jokaiselle seudun asukkaalle myös puhtaamman ilman. Ensi vuonna käytämme yli miljoona euroa uusien päästöjä vähennystoimien tukemiseen.

Toteutamme niin kutsutulla ympäristöbonuksella omaa pienimuotoista päästökauppaa. Kriteerejä tarkistetaan vuosittain sen mukaan, mitä markkinoilla tapahtuu ja miten päästöjen vähentämiseen tarkoitettu teknologia kehittyi.

Pyrimme vähentämään joukkoliikenteen päästöjä myös muilla keinoilla. Esimerkiksi bussiliikenteen kilpailutuksissa niin kutsutulle puhtaalle kalustolle eli vähäpäästöisille linja-autoille annetaan lisäpisteitä. Myös sähköbussien käyttöönotto ja muut uudet teknologiat tulevat auttamaan päästöjen vähentämisessä. Jotta bussiliikenteen lähi- ja CO₂-päästötasot vähenevät HSL:n tavoitteiden mukaisesti, pitää ympäristöasioita käyttää entistä enemmän kilpailukeinoina. Kehitämme kilpailutuksia siten, että ne kannustavat ja luovat mahdollisuuksia liikennöitsijöille.

Runkolinjastoa vahvistetaan

Suunnitelmakaudella kehitämme linjastoa edelleen runkolinjastrategian mukaisesti keskittämällä tarjontaa vahvoille reiteille sekä bussi- että raideliikenteessä. Edistämme runkolinjojen 500, 510 ja 570 liikennöinnin toimintaedellytyksiä osallistumalla aktiivisesti linjojen käyttämän katu ympäristön suunnitteluun kaupunkien kanssa. Tarkoituksena on suunnitella runkolinjoille tasokas katu ympäristö, joka takaa runkolinjojen sujuvan, turvallisen sekä houkuttelevan joukkoliikennepalvelun.

Länsimetron käyttöönotto laajentaa selvästi HSL-alueen runkoverkon kattavuutta. Samassa yhteydessä toteutetaan merkittävä Etelä-Espoon linjastouudistus. HSL jatkaa nykyisiä sopimuksiaan Etelä-Espoossa ja Lauttasaareissa kulkevista busseista ja bussit liikennöivät nykyiseen malliin niin pitkään, kunnes metro kulkee Ruoholahdesta kohti länttä. Meille kaikkein tärkeintä on, että joukkoliikenne palvelee asiakkaitamme kaikissa tilanteissa mahdollisimman hyvin.

VR ja HSL allekirjoittivat vuonna 2016 uuden lähijunaliikenteen sopimuksen vuosille 2016–2021. Suunnitelmakaudella tarkastellaan hankintaperiaatteita eri raideliikennemuotojen osalta ottaen huomioon saadut kokemukset ja tehdyt päätökset lähijunaliikenteen avaamisesta kilpailulle. Raide-Jokerin kaluston ja liikenteen hankintatapa selvitetään ja hankinnat toteutetaan suunnitelmakauden aikana.

Merkittävät infrahankkeet ja niiden kustannukset tuovat edelleen kustannuspaineita lippujen hintoihin. HSL:n kustannuksista noin puolet katetaan asiakkailta perittäviltä matkalipputulolla ja puolet jäsenkuntien maksamilla kuntaosuuksilla. Talouden yleiset heikot näkymät tuovat lisähaasteita tulevien vuosien suunnitteluun ja kuntien heikko taloustilanne vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteeseen. Suuret infrahankkeet lisäävät tulevina vuosina merkittävästi HSL:n kustannuksia; lipunhintoja ja/tai kuntien maksuosuuksia joudutaan korottamaan huomattavasti enemmän kuin menneinä vuosina.

Uusi vyöhykepohjainen hinnoittelumalli uudistaa matkalippujen hinnoittelua

Uusi matkalippujärjestelmä ja seudullinen ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä ovat käytössä täydessä laajuudessaan vuonna 2017. Uusia ominaisuuksia otetaan käyttöön edelleen vuosittain. Tavoitteemme on tarjota asiakkaille selvästi entistä enemmän ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput. Matkustajainformaatiota ja matkalippujärjestelmää kehitämme asiakaslähtöisesti palvelumuotoilun keinoja ja käyttäjätutkimuksia hyödyntäen.

Uusi vyöhykepohjainen hinnoittelumalli otettaneen käyttöön vuoden 2018 alussa, kun uusi matkalippujärjestelmä on vakaasti tuotannossa ja nykyiset matkakortit on vaihdettu uusiin. Kaarimalli tuo merkittäviä muutoksia lipputuotteisiin ja hinnoitteluun. HSL:n hallitus on jo aiemmin päättänyt uuden kaarimallin vyöhykkeiden ja lippulajien hintasuhteista sekä asiakasryhmistä ja oikeudesta matkustaa ilman lippua. Hallitus päättää myöhemmin käyttöönoton ajankohdan ja lippujen hinnat.

Asiakaspalveluita digitalisoidaan

Sähköisessä asiakaspalvelussa painopisteemme on HSL:n kanta-asiakasohjelman kehittämisessä ja mobiilipalveluissa. Tavoitteemme on kasvattaa sähköisiin palveluihin rekisteröityneiden asiakkaiden määrä useaan sataan tuhanteen vuoteen 2018 mennessä.

Matkustajatiedotuksen painopiste siirtyy suunnitelmakaudella entistä enemmän painotuotteista digitaaliseen ja monikanavaiseen julkaisemiseen ja automatisoidun julkaisutuotannon osuus kasvaa. Tavoitteena on, että olennainen matkustajatieto olisi asiakkaiden saavutettavissa digitaalisessa muodossa niin helposti, että painotuotteiden osuus pienenee merkittävästi. HSL:n tavoitteena on kasvattaa sähköisten asiakkuuksien määrää merkittävästi 2017 – 2019. Tavoitteena on, että suurin osa HSL:n kanta-asiakkaista saadaan myös digitaalisen viestinnän piiriin.

Teemme yhteistyötä liikkumista palveluna (Mobility as a Service) kehittävien toimijoiden kanssa. Tiedot HSL-alueen joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat vapaasti kaikkien toimijoiden käytettävissä. Kehitämme lipputuotteita ja lipun myyntikanavia jatkossa mm. verkkokauppaan ja MaaS-yhteistyöhön sopiviksi.

Asiakaskokemusta ja turvallisuutta kehitetään yhteistyössä sidosryhmien kanssa

Asiakaskokemuksen kehittämistä jatketaan yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa. Tavoitteena on pystyä vähentämään erityisesti kuljettajien toiminnasta tulevan negatiivisen palautteen määrää. Myös palvelumuotoilun merkitys kasvaa digitalisoinnin ja asiakaslähtöisen ajattelun ja asiakaskokemuksen vaatimusten myötä.

Joukkoliikenteen turvallisuutta kehitetään turvallisuusstrategian tavoitteiden mukaisesti yhteistyössä viranomaisten ja eri joukkoliikennetoimijoiden kanssa. Teemme töitä matkustajien ja henkilökunnan

turvallisuuden takaamiseksi. Tavoitteena on koko matkaketjun turvallisuus. Liikennevirastossa sijaitsevaan turvalavomoon sijoitetaan myös bussiturvallisuutta ylläpitävää toimintaa, johon kuuluu muun muassa järjestyksenvalvonta sekä busseissa käyttöön otettavan hätäilmoitusjärjestelmän toimenpiteiden ohjaus. HSL:n joukkoliikenteen turvallisuustoimenpiteiden vaikutuksen seuraamista varten luodaan oma seurantajärjestelmä.

Helsingin seudun MAL-suunnitelman yhteissuunnittelua jatketaan

Helsingin seudun neljäntoista kunnan sekä valtion välisissä maankäytön, liikenteen ja asumisen linjauksissa on sovittu, että yhteissuunnittelua jatketaan edellisten suunnitelmien pohjalta. Käynnistytävä MAL 2019 -suunnittelukierros päivittää ja konkretisoi olemassa olevia suunnitelmia.

Helsingin seudun voimakas kasvu vaatii koko seudun näkemyksellistä ja kokonaisvaltaista kehittämistä. Yhteistyössä käynnistetty suunnittelukausi tähtää yhteiseen MAL-suunnitelmaan, joka kokoaa maankäytön, asumisen ja liikenteen keskeiset ratkaistavat asiat yhteiseen asiakirjaan. Sen tavoite on antaa aiempaa vahvempi lähtökohta myös seuraavalle MAL-sopimukselle. Yhteistyön tavoitteena on Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen. Seutuyhteistyön kohteena ovat erityisesti maankäyttö, asuminen ja liikenne sekä seudulliset palvelut. Yhteistyön sisällöstä sovitaan tarkemmin vuosittain hyväksyttävässä toimintasuunnitelmassa.

Laaja ja pitkäjänteinen seudullinen yhteistyö luo edellytyksiä toimivalle liikennejärjestelmälle ja kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle. Maankäytön tiivistäminen mahdollistaa kestäväen yhteiskuntarakenteen muodostumisen olemassa olevien hyvien joukkoliikennedyhteysien varrelle.

Suvi Rihthniemi
Toimitusjohtaja

1.2 Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui ennakkotietojen mukaan kesäkuun lopussa noin 1 448 100 henkeä. Huhtikesäkuun aikana seudun väkiluku kasvoi noin 6 500 hengellä. Väestönlisäys oli poikkeuksellisen suuri - jopa viidenneksen vuoden takaista väestönkasvua enemmän. Väestönkasvua vauhditti tulomuuton lisääntyminen. Seudun muuttovoitto oli 4 800 henkeä ja luonnollinen väestönkasvu 1 700 henkeä. Syntyneiden (4 000 henkeä) ja kuolleiden (2 300 henkeä) määrät säilyivät suunnilleen edeltävän vuoden tasolla.

Helsingin väkiluku kasvoi ennakkotietojen mukaan vuoden toisella neljänneksellä 2 570, Espoon 1 530, Vantaan 1 120 ja KUUMA-kuntien 1 420 henkeä. Helsingissä sekä luonnollinen väestönkasvu että nettomuutto säilyivät edellisvuoden tasolla. Espoossa, Vantaalla ja KUUMA-kunnissa muuttovoitto ja siten väestönlisäys olivat selvästi vuoden takaista suurempia. Espoossa ja Vantaalla myös syntyneiden enemmitys eli luonnollinen väestönlisäys oli edellisvuotta suurempi.

Helsingin kaupungin tietokeskuksen raportin mukaan länsimetron ja kehäradan valmistumisen arvioidaan lisäävän asuntotuotantoa ja väestönkasvua Espoossa ja Vantaalla, mikä jonkin verran hidastanee Helsingin väestönkasvua. Väestöennusteen perusvaihtoehdon mukaan väestön ennustetaan Helsingin seudulla kasvavan 490 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä, nopeassa vaihtoehdossa asukasmäärä kasvaisi 580 000 asukkaalla ja hidastuvankin kasvun vaihtoehto kasvattaisi väestöä 325 000 asukkaalla. Vieraskielisten asukkaiden osuuden ennustetaan tuplaantuvan Helsingin seudulla

vuoteen 2030 mennessä nykyisestä 11,5 prosentista 21 prosenttiin. Uudet ennustevaihtoehdot ovat aiemmin laadittuja ennusteita korkeammat muun muassa vuonna 2015 alkaneen turvapaikanhakijoiden määrän kasvun johdosta. Helsingin väestön ikärakenne tulee muuttumaan merkittävästi, ikäryhmään 65-74 kuuluvien määrä on jo useita vuosia ollut jyrkässä kasvussa ja heidän määränsä tulee kasvamaan vuoteen 2020 mennessä, jonka jälkeen kasvu pysähtyy toistaiseksi. Yli 85-vuotiaiden määrä kasvaa tasaisesti vuoteen 2030 asti, jolloin kasvu nopeutuu huomattavasti ja heidän määränsä tulee ennusteen mukaan lähes kolminkertaistumaan vuoteen 2040 mennessä.

Helsingin seudun tuotanto kääntyi viime vuoden lopulla uudelleen kasvuun ja syksyllä 2016 julkaistun valtiovarainministeriön taloudellisen katsauksen mukaan Suomen kansantalouden ennustetaan kasvavan vuonna 2016 1,1 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Vuosien 2017-2018 kasvun ennustetaan jäävän yhden prosentin tuntumaan ja koko ennusteperiodilla kumulatiivinen kasvu jää vain noin kolmeen prosenttiin. Huolimatta hienoisesta talouden piristymisestä Suomen talouden ennustetaan lähivuosien ajan pysyvän heikkona. Ennusteen mukaan BKT tulisi olemaan vielä vuonna 2018 3 prosenttia pienempi kuin vuonna 2008 ja teollisuustuotannon taso jäisi vuonna 2018 noin viidenneksen alemmalle tasolle kuin kymmenen vuotta sitten. Lähivuosien taloudellista kasvua kannattelee etupäässä yksityinen kulutus ja investoinnit. Viennin kehitys jää edelleen maailmankauppaa vaisummaksi ja siten markkinaosuuksien menettäminen kansainvälisessä kaupassa jatkuu. Suomen julkinen talous pysyy alijäämäisenä vuosikymmenen loppuun saakka. Julkiseen talouteen on eri hallitusten toimesta kohdentunut mittavia sopeutustoimia, mutta niistä huolimatta alijäämä ei ole supistunut merkittävästi. Talouden hidas kasvu ei tuota tarpeeksi verotuloja rahoittamaan julkisia menoja ikääntymisen aiheuttaessa automaattista menojen kasvupainetta.

Työmarkkinoiden tilanne pysyy edelleen heikkona. Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan työttömyysaste oli koko maassa vuonna 2015 keskimäärin 9,4 prosenttia, kun se vuonna 2014 oli 8,7 prosenttia. Syksyllä työttömyysaste oli hieman parantunut ja työttömyysaste oli elokuussa 7,2 % kun se edellisvuoden elokuussa oli 8,3 %. Työllisyysaste eli työllisten osuus 15–64-vuotiaista oli elokuussa 2016 69,9 prosenttia, kun se vuotta aiemmin oli 68,8 prosenttia. Työvoiman ulkopuolella olevia piilotyöttömiä oli 144 000 henkeä vuonna 2015, mikä oli 5 000 henkeä enemmän vuoteen 2014 verrattuna. Piilotyöttömien määrä on kasvanut tasaisesti vuodesta 2008 lähtien.

Joukkoliikenteen kustannustaso säilynee matalalla

Maailmantalouden ja Suomen heikko taloudellinen tilanne on pitänyt kustannustason alhaisena. Polttoaineen hinta ja korkotaso ovat pysyneet edelleen alhaisina. Raakaöljyn hinta on laskenut jyrkästi viime vuosina, mutta keväällä 2016 raakaöljyn hinta kääntyi lievään nousuun. Sovun Iranin ydinkiiressä ennustetaan edelleen laajentavan raakaöljyn tarjontaa ja öljyn hinnan ennustetaan kuitenkin nousevan lähiaikoina vain maltillisesti.

Joukkoliikenteen kustannustaso laski vuonna 2015 keskimäärin 0,4 prosenttia edellisvuodesta. Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2017 – 2019 on laadittu joukkoliikenteen kustannusten keskimääräiseen 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen. Raaka-aineiden hintojen arvioidaan saavutaneen jo pohjansa ja AKT:n irtautuminen kilpailukyky sopimuksesta tuo epävarmuutta TTS-vuosien kustannuksiin.

Suomen talouden yleinen heikko kehitys vaikuttaa edelleen myös HSL:n ja kuntien talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän lasku vähentää matkustustarvetta ja pienentää lipputuloja. Toisaalta kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämi-

seen. Yhdessä merkittävien infrainvestointien kanssa tämä tuo paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta riittävästi ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan taantumasta huolimatta

Matkustajamäärät (tilastoidut joukkoliikenteen nousut) kasvoivat vuonna 2015, jolloin HSL-alueella tehtiin 358,6 miljoonaa matkaa, mikä oli 1,5 prosenttia edellisvuotta enemmän. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat olleet alkuvuonna (1–8/2016) lievässä nousussa edelliseen vuoteen verrattuna. HSL-alueella tehtiin elokuun 2016 loppuun mennessä 235,6 miljoonaa matkaa, eli 1,7 prosenttia enemmän kuin edellisvuoden vastaavana aikana. Koko vuoden 2016 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan myös 1,7 prosenttia, mikä tarkoittaa vuodessa runsasta 365 miljoonaa matkaa. TTS2017-2019 on laadittu 2 prosentin matkustajamäärän kasvuennusteella, josta noin 1,5 prosenttia arvioidaan vaikuttavan lipunmyyntiä kasvattavaksi uusien asiakkaiden kasvun osuudeksi.

Kuntalain muutokset

Toukokuussa 2015 voimaan tullut kuntalaki toi muutoksia myös kuntayhtymien toimintaan. Olennaimpia ovat seuraavat muutokset:

- Konsernitason tilinpäätöstietoja tarkennetaan siten, että tytäryhteisön lisäksi myös osakkuusyhteisön asemassa olevan kuntayhtymän tai liikelaitoskuntayhtymän tiedot on yhdisteltävä konsernitilinpäätökseen.
- Kuntayhtymän vuoden 2015 tilinpäätöksessä taseeseen sisältyvä alijäämä tulee kattaa vuosina 2017–2020 ja taloussuunnitelmassa tulee päättää yksilöidyistä toimenpiteistä, joilla alijäämä katetaan.
- Arviointimenettely laajennetaan koskemaan kuntayhtymiä. Jos kuntayhtymä ei ole kattanut vuoden 2015 taseessa olevaa alijäämää vuoden 2020 loppuun mennessä, valtiovarainministeriö voi asettaa ulkopuolisen selvityshenkilön, joka laatii ehdotuksen kuntayhtymän ja jäsenkuntien väliseksi sopimukseksi.

Suurta osaa uuden lain säännöksistä sovelletaan vasta seuraavan valtuustokauden alusta 1.6.2017 lukien, mutta esimerkiksi taloutta koskevia säännöksiä sovellettiin kuitenkin jo vuonna 2015.

Maakuntauudistus ja HSL:n asema

Maan hallitus valmistelee maakuntahallinnon uudistamista. Maakuntavaalit pidetään tammikuussa 2018. Maan hallitus on linjannut maakuntien tehtäviä 5.4.2016. Näiden linjausten kohtien 8 ja 9 mukaan maakuntiin siirretään:

8) Alueellinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelu (nykyiset ELY- keskusten ja maakunnan liittojen tehtävät)

9) Joukkoliikenteen alueellinen suunnittelu ja järjestäminen sekä valtionavustustehtävät samoin kuin yksityisteiden valtionavustustehtävät (nykyiset ELY- keskusten ja maakunnan liittojen tehtävät).

Tässä yhteydessä ei muuteta kunnille ja niiden yhteistyöelimille joukkoliikennelain mukaan kuuluvien tehtävien järjestämistä.

Jos nämä linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, niin niiden perusteella HSL:n tehtäviin ei näyttäisi tulevan muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

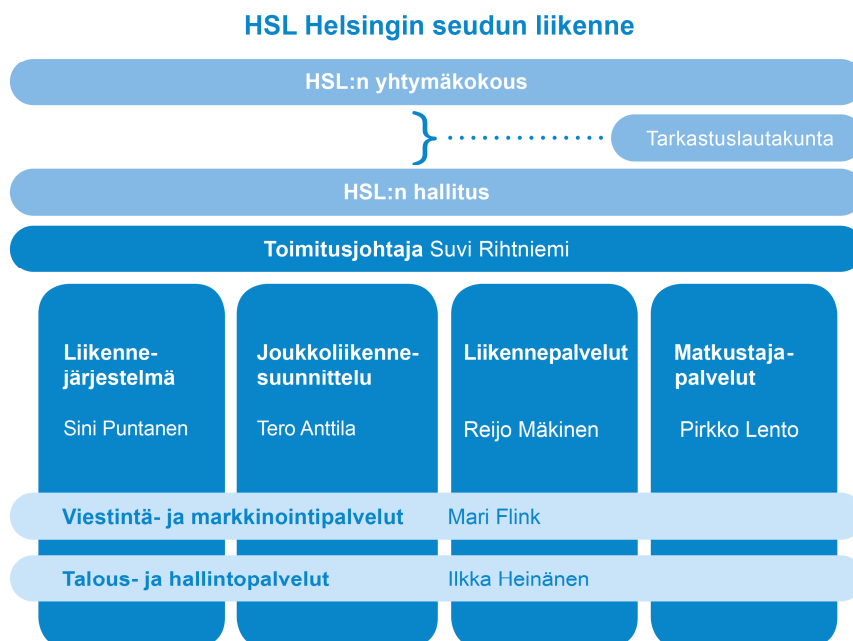
HSL:n toimialueen laajentumista koskeva selvitystyö on käynnissä Tuusulan kunnan kanssa, minkä lisäksi Siuntion kunnan kanssa tehty määräaikainen sopimus Y-junan liikennöinnistä saattaa johtaa jäsenyysneuvotteluihin ja Siuntion jäsenyyteen HSL:ssä.

1.3 HSL:n organisaatio

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluvat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo. HSL vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta sekä koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. HSL aloitti toimintansa vuonna 2010.

HSL:ssä oli vuoden 2016 alkaessa 351 vakituista ja 48 määräaikaista työntekijää. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti matkalippu- ja informaatiojärjestelmähankkeissa ja operatiivisten tutkimusten kenttätöissä.

HSL on käynnistänyt keväällä 2016 HSL:n organisaatorakenteen ja johtamisjärjestelmän kehittämistyön, jotka on tarkoitus saattaa voimaan vuoden 2017 alussa. Uusi organisaatorakenne esitetään HSL:n hallitukselle lokakuussa 2016 ja hallitus päättää johtajien nimityksistä, mutta päätös on ehdollinen, koska yhtymäkokous vahvistaa vielä organisaatorakenteen marraskuussa 2016.



Kuva 1. HSL:n organisaatio 2016

2 Strategiset tavoitteet

HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 laadittu strategia. Strategia toimii myös toiminta- ja taloussuunnitelman sekä HSL:n tuloskorttien pohjana. HSL:n toimintastrategia ulottuu vuoteen 2025. Strategisiin tavoitteisiin sisältyvät mittarit ja niiden tavoitearvot määritetään pääosin vuositasolla ja joidenkin mittareiden osalta 2–5 vuoden välein. Vuositason tavoitteet sisällytetään HSL:n tuloskorttiin. HSL:n toimitusjohtaja raportoi strategian toteutumisesta säännöllisesti hallitukselle.

2.1 Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot



Kuva 2. HSL:n strategia 2025

HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumiskärsäjä asiakkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu: "Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikuttamisen suunnannäyttaja". Seuraavassa avataan vision sisältöä tarkemmin.

Ykkösvalinta: Yhä suurempi joukko ihmisiä käyttää joukkoliikennettä työmatkoilla ja vapaa-aikana. Helsingin seudun väestökasvuun perustuvasta liikenteen kasvusta yli puolet ohjautuu joukkoliikenteeseen.

Älykäs: Tarjoamme asiakkaille älykkääseen teknologiaan perustuvia palveluita, jotka näkyvät ajantasaaisena matkustusinformaationa, helposti hankittavina matkalippuina sekä matkustuskokemusta parantavina uusina palveluina.

Kestävä ja turvallinen: Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen lisää liikenneturvallisuutta, vähentää liikenteen tilantarvetta ja liikenneväylien kulumista. Liikennejärjestelmä perustuu kestäviin energialähteisiin ja vähäpäästöiseen kalustoon. Matkustajat kokevat joukkoliikenteen turvalliseksi.

Suunnannäyttävä: Vahvistamme Helsingin seudun asemaa Euroopan parhaimpiin kuuluvana joukkoliikenteen järjestäjänä ja kehittäjänä. Kehitämme joukkoliikennettä yhteistyössä asiakkaiden sekä suomalaisten ja kansainvälisten kumppaneidemme kanssa.

HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen.



Kuva 3. HSL:n arvot

2.2 Strategiset tavoitteet kaudelle 2017–2019

2.2.1 Tavoite 1: Sujuvat matkat



Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

- I. Seudun joukkoliikenteen rungon muodostavat metro, lähijunat ja bussien runkolinjat, joiden vuorotiheys on yleensä alle 10 minuuttia.
- II. Yhteydet runkoverkolle hoidetaan liityntälinjoilla, jotka palvelevat samalla alueidensa sisäisiä yhteyksiä.
- III. Vaihdot keskitetään suurelta osin terminaaleihin, joissa matkustajille tarjotaan myös muita palveluita. Vaihtopaikkojen liityntäkävelyt suunnitellaan lyhyiksi ja esteettömiksi ja ympäristö toteutetaan laadukkaasti.
- IV. Runkolinjojen lyhyet vuorovälit parantavat liikenteen luotettavuutta.

Mittarit:

- Joukkoliikenteen luotettavuus
- Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle
- HSL:n arvostusindeksi (tunnettuus, arvostus)
- Länsimetroyrjestyksen liikenteen aloituksen onnistuminen (tietoisuus, aloituksen koordinointi ja jälkiarvointi, LIJ-laitteet uusilla metroasemilla, opastus, datan saanti)

Länsimetron käyttöönotto laajentaa selvästi HSL-alueen runkoverkon kattavuutta. Samassa yhteydessä toteutetaan merkittävä Etelä-Espoon linjastouudistus. Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu vuonna 2021. HSL suunnittelee jatkeen liityntälinjastosuunnitelman, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleista. Talousarvio vuodelle 2017 on laadittu oletuksella, että länsimetro käynnistyy vuonna viimeistään kesäliikenteen alkaessa ja bussit liikennöivät nykyiseen malliin niin pitkään, kunnes metro kulkee Ruoholahdesta kohti länttä.

Runkolinjasto laajenee seuraavan kerran vuonna 2018, kun runkolinja 500 Herttoniemi–Munkkivuori aloittaa liikennöinnin. Vuonna 2019 varaudutaan aloittamaan runkolinjojen 510 Pasila–Tapiola ja 570 Mellunmäki–Aviapolis liikennöinti. Linjan 560 jatke Myyrmäestä Matinkylään on aikataulutettu vuoteen 2019. HSL laatii toteuttamissuunnitelman myös Espoon sisäisestä runkolinjasta E1 Matinkylä–Espoon keskus–Jorvi.

HSL osallistuu pikaraitiotie Raide-Jokerin rakennussuunnittelun ja rakentamisen ohjaamiseen. Tässä yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota rakentamisen aikaisiin liikennejärjestelyihin, jotta vältetään merkittäviltä matkustajille aiheutuvilta matka-aikahaitoilta ja liikennöintikustannusten kasvulta.

Lähibussien kutsuohjauksesta pyritään luopumaan ja siirtymään pelkästään reittipohjaiseen liikenteeseen.

Joukkoliikennesuunnittelussa varaudutaan HSL-alueen laajentumiseen. Kehitämme nykyisin käytössä olevia suunnitteluperiaatteita vastaamaan paremmin mahdollisten uusien HSL-kuntien maankäyttöä, jotta voimme luoda kustannustehokkaan ja houkuttelevan palvelutason.

Aikataulusuunnittelussa panostetaan siihen, että liityntäyhteydet ovat sujuvia ja vaihdot toimivat. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä alkaa tuottaa aiempaa kattavampaa dataa, jota hyödynnetään joukkoliikenteen suunnittelussa. Tavoitteena on kehittää raportointia ja mittareita ohjaamaan päivittäistä työtä sekä tuottaa muun muassa kuntien liikennesuunnitteluun parempaa tietoa joukkoliikenteen toimivuudesta.

Suunnitelmakauden aikana HSL suunnittelee yhdessä Liikenneviraston kanssa parannustoimenpiteitä, jotka lisäävät rantaradan kapasiteettia ja toimintavarmuutta.

Suunnitelmakauden linjastomuutoksista on kerrottu tarkemmin liitteessä 5.

Liikenteen hankinnassa korostetaan laatua ja luotettavuutta

Liikennöitsijäyhteistyössä ja sopimuksissa korostetaan liikenteen laadun ja luotettavuuden parantamista. HSL tekee suunnittelu- ja sopimussyhteistyötä VR:n, Liikenneviraston ja LVM:n kanssa lähijunaliikenteen palvelujen ja toimintaedellytysten kehittämiseksi.

Liikennöitsijöiden kanssa tehdään yhteistyötä kilpailutetun bussiliikenteen hankintaperiaatteiden kehittämiseksi. Tarjousvertailussa ja sopimusehdoissa keskitytään HSL:n strategisten tavoitteiden edistämiseen ja yksinkertaistetaan kilpailuttamismallia mahdollisuuksien mukaan. Sopimuskauden aikaista liikenteen hoidon seurantaan tehostetaan ja säännöllistä raportointia nopeutetaan.

TTS-kaudella tarkastellaan hankintaperiaatteita eri raideliikennemuotojen osalta ottaen huomioon saadut kokemukset ja tehdyt päätökset lähijunajunaliikenteen avaamisesta kilpailulle. Raide-Jokerin kaluston ja liikenteen hankintatapa selvitetään ja hankinnat toteutetaan TTS-kaudella.

HKL:n kanssa neuvotellaan lauttasopimuksen jatkosta tai lauttaliikenteen kilpailuttamisesta. Nykyinen lauttasopimus päättyy vuonna 2017.

Kehäradan ja länsimetron liityntäliikenteeseen siirtymisellä on saavutettava huomattavia säästöjä bussien liikennöintikustannuksissa, kun raideliikenteen kustannukset kasvavat uusien rataosuuksien ja junien käyttöönoton takia.

HSL edistää runkolinjojen 500, 510 ja 570 liikennöinnin toimintaedellytyksiä osallistumalla aktiivisesti linjojen käyttämän katu ympäristön suunnitteluun kaupunkien kanssa. Tarkoituksena on suunnitella runkolinjoille tasokas katu ympäristö, joka takaa runkolinjojen sujuvan, turvallisen sekä houkuttelevan joukkoliikennepalvelun.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan

Runkolinjalle 570 (Aviapolis-Mellunmäki) 2015 valmistuneen selvitystyön pohjalta on tunnistettu lukuisia ongelmakohtia katuverkossa. Niiden korjaukset suunnitellaan ja rakennetaan vuosien 2016 – 2018 aikana. Liikenne runkolinjalla 570 alkaa syksyllä 2018.

HSL on yhdessä Helsingin kaupungin kanssa suunnitellut infrastruktuurin parannustoimenpiteitä runkolinjalle 500 (Herttoniemi-Munkkivuori). Osapuolet jatkavat tarkempien suunnitelmien laatimista siten, että toimenpiteet toteutetaan vuosina 2016–2018. Runkolinja 500 aloittaa liikennöinnin syksyllä 2018.

Runkolinjan 510 (Pasila-Westendinasema) kehittämisselvitys valmistui keväällä 2016. Selvityksessä määriteltiin tärkeimmät toimenpiteet runkolinjan sujuvuuden ja luotettavuuden parantamiseksi. Runkolinja aloittaa liikennöinnin syksyllä 2019.

Solmu-projektissa selvitetään vaihdoista aiheutuvan hankaluuden vähentämistä

HSL:n Solmu-projektissa haetaan laajaa toimijarajat ylittävää yhteistyötä. Projektin päämääränä on vähentää joukkoliikennevälineen vaihdosta matkustajalle aiheutuvaa hankaluutta. Solmu-projektin osavaiheessa 5 laaditaan konkreettisia toimenpide-ehdotuksia HSL-alueen tärkeimmille vaihtopaikoille. Toimenpiteet toteutetaan yhdessä sidosryhmien kanssa ehdotusten pohjalla vuoteen 2020 mennessä. HSL ottaa aktiivisen roolin sidosryhmäyhteistyössä ja edistää tärkeiden toimenpiteiden pikaista toteuttamista. Samalla HSL pyrkii madaltamaan eri toimijoiden kynnystä toteuttaa ehdotettuja toimenpiteitä.

Poikkeus- ja häiriötilanteiden hallintaa kehitetään

Jotta liikenteen luotettavuus edelleen paranisi, kehitämme poikkeus- ja häiriötilanteiden liikenteen järjestämistä uusilla sopimus- ja yhteistyömalleilla. Ajamattomien lähtöjen osuutta bussi- ja raitioliikenteessä alennetaan vuosittain. Lähijunaliikenteessä luotettavuutta parannetaan nykytasosta. Metroliiikenteessä varaudutaan luotettavuuden hetkelliseen notkahdukseen länsimetron käyttöönoton yhteydessä. Lyhyen vuorovälin ja uuden rataosuuden tuomat haasteet korjataan ja metron luotettavuus palautetaan hyvälle tasolle. Lauttaliikenteessä turvataan luotettavuuden säilyminen korkealla tasolla.

Liikenteen luotettavuuden kehitystavoite suunnitelmakaudella (ajettujen lähtöjen osuus suunnitelluista lähdöistä):

	2015	2016	2017	2018	2019
Bussiliikenne	99,88 %	99,88 %	99,90 %	99,90 %	99,90 %
Junaliikenne	99,36 %	99,56 %	99,60 %	99,60 %	99,60 %
Raitiotieliikenne	99,42 %	99,42 %	99,43 %	99,44 %	99,45 %
Metroliiikenne	99,88 %	99,40 %	99,55 %	99,70 %	99,88 %
Lauttaliikenne	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %

Joukkoliikenteen turvallisuutta kehitetään turvallisuusstrategian tavoitteiden mukaisesti yhteistyössä viranomaisten ja eri joukkoliikennetoimijoiden kanssa. Teemme töitä matkustajien ja henkilökunnan turvallisuuden takaamiseksi. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen koko matkaketju on turvallinen. Liikennevirastossa sijaitsevaan turvalvomoon sijoitetaan myös bussiturvallisuutta ylläpitävää toimintaa, johon kuuluu muun muassa järjestyksenvalvonta sekä busseissa käyttöön otettavan hätäilmoitus-

järjestelmän toimenpiteiden ohjaus. HSL:n joukkoliikenteen turvallisuustoimenpiteiden vaikutuksen seuraamista varten luodaan oma seurantajärjestelmä.

HSL:n häiriöpäivystäjä on viranomaisten ja liikennöitsijöiden tavoitettavissa yllättävien häiriöiden varalta 24/7. Päivystäjä päättää häiriötilanteessa toimenpiteistä liikennöinnin varmistamiseksi sekä välittää häiriötietoa matkustajille yhdessä viestinnän päivystäjän kanssa. HSL:n häiriöpäivystyksen prosessia kehitetään jatkuvasti vastaamaan muuttuvan liikenneympäristön vaatimuksiin. Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän myötä häiriöpäivystyksen käyttöön saadaan aikaisempaa tehokkaampia liikenteen hallinnan ja matkustajainformaation työkaluja. HSL jatkaa tiivistä yhteistyötä Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksen kanssa.

Tutkimustoiminta tukee liikenteen suunnittelua

TTS-kaudella toteutetaan HSL:n toiminnan edellyttämiä tutkimuksia yhdessä sovitun tutkimussuunnitelman pohjalta.

Liikennejärjestelmätason tutkimustoimintaan sisältyvät liikkumistutkimus (HEHA 2018), matkatutkimukset (MATU 2017, 2018 ja 2019), lippulajitutkimus (LIPTU 2017) ja Liityntäpysäköintitutkimus (LIIPY 2018). Lisäksi tehdään kaksi matkanopeustutkimusta (2017 ja 2019) sekä päivitetään HLJ-barometri 2017, jota toistetaan sen jälkeen vuosittain. Matkatutkimuksen rinnalle kehitetään vuonna 2017 Reittitutkimus (RETU), jota käytetään kulkureittien ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen tarkempaan selvittämiseen. Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää kehitetään vuoden 2014 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta mobiilisti vastattavan Internet-kyselyn suuntaan. Samalla automatisoidaan aineistojen geokoodausta, mikä tähän asti on vaatinut paljon resursseja ja viivytännyt kohtuuttomasti aineistojen analysointia ja tulosten julkaisemista.

Liikkumistutkimusta, Liityntäpysäköintitutkimusta ja Matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Tarkasteltavia hankkeita ovat Kehärata 2015, Länsimetro 2016, uusi joukkoliikenteen vyöhykemalli eli kaarimalli 2018 ja runkobussilinjat 500, 510, 560 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Länsimetron jatke 2020 ja Raide-Jokeri 2022.

Liikkumistutkimuksesta ja Liityntäpysäköintitutkimuksista kootaan kolmena poikkileikkausvuonna (2014, 2018 ja 2022) kokonaiskuva Helsingin seudun 14 kunnan asukkaiden liikkumisesta. Tätä kokonaiskuvaa täydennetään vuosittain joukkoliikenteeseen aina kulloinkin käyttöön otettavan hankkeen välittömälle vaikutusalueelle kohdistetulla Matkatutkimuksella: tutkimus tehdään aina hiukan ennen hankkeen käyttöönottoa ja pian käyttöönoton jälkeen, kun liikenne hankkeen osalta on ehtinyt vakiintua. Vaikutusten arvioinnissa käytetään hyväksi myös HSL:n asiakastytyväisyyssuutkimusta (ASTY) ja kansainvälistä BEST-tutkimusta, joihin liitetään em. raidehankkeita koskevia kysymyksiä koko ennen–jälkeen-tutkimusten periodin ajan. Tarvittaessa päivitetään myös hintajoustotutkimus uuden joukkoliikenteen vyöhykemallin eli kaarimallin vaikutusten arviointia varten.

Lippulajitutkimuksella kerätään vuonna 2017 tietoa metromatkustajien kotipaikka- ja matkalippujakautumista kuntien alijäämän määrittämistä varten. Tämä tehdään ennen kaarimallin käyttöönottoa, kun länsimetron ensimmäinen vaihe on saatu käyttöön ja liikenne sen osalta on vakiintunut. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa kaarimallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2017 aikana. On mahdollista, että vuosina 2017 ja 2018 tarvitaan usean joukkoliikennemuodon lippulajitutkimusta, mihin HSL voi tarvita lisäresursseja.

Edellä mainittu vuoden 2018 Liikkumistutkimus ei ehdi palvelemaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman MAL 2019:n valmistelua vaan MAL 2019:ssä hyödynnetään vuoden 2014 tutkimusta. Jatkossa Liikkumistutkimus osuu kuitenkin aikaisempaa paremmin MAL-suunnitelmien valmisteluun, jos noudatetaan edellä mainittua aikataulua. Tutkimusten tulosten julkaisemista tehostetaan: kunkin tutkimuksen keskeiset tulokset pyritään julkaisemaan tutkimuksen laajuus huomioon ottaen viimeistään 6 kuukauden kuluessa tutkimuksen kenttätöväiheen päättymisestä. Vuoden 2017 HLJ-barometrin tulokset julkaistaan kuitenkin jo maaliskuussa kuntavaalien alla.

TTS-kaudella selvitetään, mitä mahdollisuuksia HSL:llä on hyödyntää uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä saatavaa tietoa tutkimustoiminnassaan.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Matkustaminen tulee sujuvammaksi, koska runkolinjoilla on lyhyet vuorovälit.
- Länsimetro tarjoaa nopean runkoyhteyden Espoosta Helsinkiin.
- Kehärata vakiinnuttaa asemansa suoran raideyhteyden tarjoajana lentoasemalle ja nopeana poikittaisyhteytenä Vantaalle.
- Ympäri vuorokauden toimiva häiriöpäivystys varmistaa liikenteen sujuvuuden myös yllättävissä tilanteissa. Ympäri vuorokauden toimiva viestinnän päivystys varmistaa, että matkustajat saavat aina mahdollisimman nopeasti tiedon mahdollisista häiriöistä.

2.2.2 Tavoite 2: Selkeää palvelua



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

- Asiakkaat saavat ajantasaista tietoa aikatauluista ja poikkeusliikenteestä muun muassa pysäkeillä ja liikennevälineissä sekä omiin päätelaitteisiin kuten kännykkään. Myös Reittiopas-palvelu muuttuu ajantasaiseksi.
- Selkeä lippujärjestelmä perustuu vuodesta 2018 alkaen kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden omaksumista tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lipun voi ostaa helposti esimerkiksi netistä. Matkakortin itsepalvelulukijoissa on kosketusnäytöt, joiden käyttö on helppoa kaikille asiakasryhmille.
- Lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin, vaan nykyistä enemmän matkan pituuteen. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin. Hinnoitteluun vaikuttaa jäsenkuntien tahto subventiotasosta.

Mittarit:

- Aikataulu- ja reittitiedon saatavuus
- Lippu- ja informaatiojärjestelmäudistuksen (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste.

Helsingin seudun matkalippujärjestelmä on käytössä kaikissa HSL -kunnissa. Matkalippujärjestelmään kuuluvat:

- taksa- ja lippujärjestelmä (muun muassa lipputuotteet, lippujen kelpoisuus, asiakasryhmät ja lippujen hinnoittelu)
- lipunmyyntipalvelut (muun muassa myyntikanavat, lipunmyyntisopimukset) ja
- näiden tekninen toteutus (matkakortti- ja myyntijärjestelmä sekä erilaiset mobiililiput).

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistus tuotantoon (LIJ-hanke)

Uusi matkakorttijärjestelmä ja seudullinen ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä ovat käytössä täydessä laajuudessaan 2017 alkaen. Uusia ominaisuuksia otetaan käyttöön edelleen vuosittain.

Nykyinen matkakorttijärjestelmä ja nykyinen Helmi-informaatiojärjestelmä ajetaan hallitusti alas vuoden 2017 aikana. Nykyjärjestelmien kustannukset vähenevät vastaavasti ja loppuvat kokonaan vuonna 2018.

Tariffijärjestelmän uudistuksen valmistelu jatkuu (kaarimalli)

Tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa on valmisteltu tulevaisuuden taksa- ja lippujärjestelmää. Uudessa vyöhykejärjestelmässä vyöhykekaarten rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta.

HSL:n hallitus on päättänyt uuden kaarimallin vyöhykkeiden ja lippulajien hintasuhteista sekä asiakasryhmistä ja oikeudesta matkustaa ilman lippua. Päätökset on otettu huomioon LIJ-järjestelmän teknisessä toteutuksessa.

Uusi kaarimalli otettaneen käyttöön vuoden 2018 alussa, kun LIJ-hanke on vakaasti tuotannossa ja matkakortit on vaihdettu. Hallitus päättää käyttöönoton ajankohdan ja lippujen hinnat. Kaarimalli tuo merkittäviä muutoksia lipputuotteisiin ja hinnoitteluun. Kaarimallia markkinoidaan ja siitä tiedotetaan laajamittaisesti vuonna 2017.

Kaarimallin käyttöönottosuunnitelman laatiminen on käynnistetty. Hankkeen toteutus edellyttää pitkäjänteistä projektityöskentelyä, kaikkien matkustajainformaatiotuotteiden uudistamista ja laajaa viestintäkampanjaa sisäisille ja ulkoisille sidosryhmille.

Lipunmyyntiä kehitetään

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

HSL Mobiililippua kehitetään edelleen. Nykyisen puhelinoperaattorilaskutuksen rinnalle tuodaan maksutavaksi myös maksukortit (pankki- ja luottokortit). Lipputuotteita ja lipun myyntikanavia kehitetään jatkossa mm. verkkokauppaan ja MaaS-yhteistyöhön sopiviksi.

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistetään markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. Työsuhdeedun käyttöönottoa helpottavat HSL:n työmatkasetelit sekä niitä korvaavien, yksityisten toimijoiden tuottamien kohdennettujen sähköisten maksuvälineiden käyttöönotto. Toistaiseksi uusien maksuvälineiden käyttö on vielä vähäistä.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitetään ja asiakkaita kannustetaan niiden käyttöön. Matkakorttien lataus internetissä otetaan käyttöön vuoden 2018 aikana.

Konduktöörit jatkavat HSL-lippujen myyntiä ainakin maaliskuun 2017 loppuun. Konduktöörin lipunmyynti voidaan lopettaa sen jälkeen, kun kaikilla asemilla on HSL:n lippuautomaatit. HSL-lippujen myynti VR:n asemilla ja VR:n lippuautomaateissa päättyy viimeistään silloin, kun HSL:n matkakortit on vaihdettu.

Raitiovaunuissa kuljettajien lipunmyynti voidaan päättää silloin, kun kaikilla keskeisillä raitiovaunupysäkeillä on lippuautomaatti. Tavoitteena on, että lipunmyynti päättyy viimeistään vuoden 2018 alussa.

Kertalipun voi jatkossa hankkia lippuautomaatista tai käyttää mobiililippua. Liikennevälineissä voi edelleen ostaa matkakortilla arvolipun itsepalvelulukijalta.

Tietoa lipuista ja lipunmyynnistä lisätään. Lippujen hintatiedot lisätään Reittioppaaseen käynnissä olevan uudistuksen myötä vuonna 2016 (nykytariffi). Helsingin seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohje tuotetaan edelleen sekä kirjaseksi että sähköiseksi. Nopeasti päivitettävissä oleva sähköinen ohje helpottaa lipunmyyjien ja muun joukkoliikennettä palvelevan henkilökunnan työtä ja asiakaspalvelua.

Matkalippujen yhteiskäyttöisyyttä edistetään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. HSL:n laajeneminen kehyskuntiin toisi HSL:n matkakortin ja -liput yhä useamman kunnan asukkaiden käyttöön. HSL osallistuu matkalippujen valtakunnallisen yhteiskäyttöisyyden kehittämiseen yhteistyössä Liikenneviraston, valtakunnallista Waltti-korttia hallinnoivan Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n (LMJ) kanssa. Tavoitteena on ns. matkatilijärjestelmä, jossa asiakas voi ostaa yhdestä paikasta eri toimijoiden matkaliput koko matkaketjulle. Toimijoiden matkakortit toimivat tunnisteena, jonka avulla liput tarkistetaan taustajärjestelmässä. Tulevaisuudessa on mahdollista, että vastaava tunniste voi olla myös esimerkiksi mobiililaitteessa.

Matkustajainformaatiopalvelut uudistuvat

Sähköisiä matkustajainformaatiopalveluita ovat ajoneuvoissa, pysäkeillä ja terminaaleissa olevat informaatiopalvelut sekä internetissä ja mobiilipalveluina tarjottavat asiakassovellukset. Keskeinen yhteinen nimittäjä on matkan tekemisen tukeminen ja helpottaminen.

Helmi-järjestelmä (Helsingin liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä) korvataan uudella seudullisella järjestelmällä vuoden 2016 loppuun mennessä.

Liikennevaloetuksien nykyistä laajempaan käyttöönottoon on valmistauduttu yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Uusia risteyskohteita valoetuksilla otetaan käyttöön etenkin Espoossa ja Vantaalla.

Mono-järjestelmällä (Aikataulu- ja informaatiomonitorien ohjausjärjestelmä) ohjataan eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella. Suunnitelmakaudella järjestelmään tehdään reaaliaikaominaisuuksien kehitys- ja integrointityötä. Suunnitelmakaudella varaudutaan järjestelmän korvaamiseen uudella, mikäli se osoittautuu suorituskyvyn ja palvelutason turvaamisen kannalta välttämättömäksi.

Pysäkeille asennettuja aikataulu- ja informaationäyttöjä lisätään ja vanhentuneita näyttöjä uusitaan, kuten aiempinakin vuosina. Patterinäyttöihin lisätään normaalin korjausprosessin yhteydessä 3G-paluukanava järjestelmävalvontaa varten ja samalla näytön lasi päivitetään korkearesoluutiseksi. Näyttöjen tekninen ylläpito ja huolto ulkoistetaan vuoden 2016 aikana ja palvelusopimusta tarkistetaan tarvittaessa kokemusten karttuessa.

Sähköiset tunnisteet tuovat IoT-maailman (Internet of Things, esim. Beacon-bluetooth-majakat) joukkoliikenteeseen. TTS-suunnitelmassa on varauduttu sähköisten tunnisteiden tuomiseen ajoneuvoihin ja pysäkeille vuoden 2017 aikana. Sähköisten tunnisteiden avulla mobiilipalveluiden kohdennettavuutta tiettyyn paikkaan tai ajoneuvoon voidaan parantaa huomattavasti.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus eli Digitransit-palvelualusta ja sen päälle rakennettu Reittiopas-verkkosovellus otetaan tuotantokäyttöön vuoden 2017 alussa. Palvelualusta on rakennettu tiiviissä yhteistyössä Liikenneviraston (LiVi) kanssa. Palvelu on toteutettu avoimeen lähdekoodiin perustuen. Sillä voi tehdä reittihakuja kansallisesti kaikkialle Suomeen, mikäli Liikenneviraston datat sen sallivat. Palvelukokonaisuus on toteutettu vastaamaan mm. reaaliaikaisuuden ja usean liikennemuodon reitityksen asettamia vaatimuksia sekä muita kasvaneita asiakaspalvelutarpeita.

Reittiopas-verkkosovellus muodostaa matkustajainformaation pohjan, jota hyödynnetään vuoden 2017 aikana kehitettävässä HSL-applikaatiossa sekä Reittiopas-verkkosovelluksen ja Hsl.fi-verkkosivuston muodostamassa kokonaisuudessa.

Vuoden 2017 aikana vanhan ja sitä korvaavan uuden reittioppaan palveluita joudutaan ylläpitämään rinnakkain, mistä aiheutuu hetkellinen nousu käyttökustannuksiin.

Liityntäpysäköinnin älykkääseen tietojärjestelmään tehdään vuosina 2017–18 tarvittavaa jatkokehitystä. Yhteistyötä tehdään sekä kuntien että pysäköintioperaattoreiden kanssa.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät (Toimiala-IT) tukevat joukkoliikenteen laadukasta suunnittelua ja järjestämistä. Näitä ovat mm. Joukkoliikennerekisteri JORE, aikataulusuunnittelussa käytetty HAS-TUS, muuttuvan liikenteen ohjelma MUULI, Liikennöintikorvausten laskentasovellus KOLA, L-info, matkustajalaskentajärjestelmä Dilax, asiakaspalautejärjestelmä ja linjastosuunnittelun analyysityökalu LISSU.

Suunnitelmakaudella vanha MUULI-järjestelmä ajetaan hallitusti alas vuoden 2017 puoliväliin mennessä. Uusi liikennetuotannon seurantajärjestelmä otetaan täysimääräisesti käyttöön ja joukkoliikennerekisterin ylläpidon karttakäyttöliittymä uusitaan. Liikennetuotannon seurantajärjestelmää myös kehitetään uusilla tarpeellisilla ominaisuuksilla.

Matkustajalaskentalaiteita (Dilax) varaudutaan hankkimaan lisää. Uusia laskentalaiteita asennetaan muun muassa osaan uusista Artic-raitiovaunuista, uusien runkolinjojen busseista sekä vanhoista metrojuniista. Nykyisten laitteiden käyttöä ja tietojen raportointia tehostetaan.

HSL tekee yhteistyötä MaaS-toimijoiden kanssa

HSL tekee yhteistyötä liikkumista palveluna (Mobility as a Service) kehittävien toimijoiden kanssa. Tiedot HSL-alueen joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat vapaasti kaikkien toimijoiden käytävissä. Suomalaiset Maas-operaattorit käyttävät sovelluksissaan Digitransitin tarjoamia rajapintoja.

Digitransit palvelualusta on kerännyt huomiota myös kansainvälisesti. Norjassa paikallinen tiehallinto sekä Oslon alueen joukkoliikenneviranomaisen Ruter ovat julkaisseet oman kansallisen reittioppaansa beta-version, joka pohjautuu suoraan Helsingissä kehitettyyn ja kirjoitettuun lähdekoodiin.

HSL:n avoimen julkisen datan politiikka tukee MaaS-toimijoiden ja muiden kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa. HSL:n tavoitteena on, että HSL:n palveluiden käyttöä tukevat sähköiset informaatiopalvelut olisivat mahdollisimman monien käytettävissä. Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitetään edelleen. Avoimen datan tietolähteitä ovat muun muassa lippu- ja informaatiojärjestelmä sekä reittiopas sisältäen kaikki matkustamista tukevat sähköiset informaatiotyytit. Kehittäjärajapintojen (API) teknisestä toimivuudesta ja tehokkuudesta sekä kehittäjille annettavasta tuesta huolehditaan aktiivisesti.

HSL:n lippujärjestelmän rajapintoja ja lipputuotteita kehitetään yhteistyössä MaaS-toimijoiden kanssa sopimus pohjaisesti.

Asiakaspalvelut säilyvät korkealaatuisina

Asiakkaat saavat henkilökohtaista lipunmyynti- ja neuvontapalvelua HSL:n asiakaspalvelupisteissä Rautatientorilla, Itäkeskuksessa ja Pasilassa sekä liikenneinfokeskuksessa ja asiakaspalautteiden käsittelyssä. Tilapäisiä myyntipisteitä järjestetään kesäisin Kauppatorille palvelemaan Suomenlinnaan menijöitä sekä syksyisin opiskelijoille muutamaaan suurimpaan oppilaitokseen. Pasilan palvelupisteestä toimitetaan verkkokaupan lipputilaukset sekä muut ennakkoon tilatut liput asiakkaille. Uuden taksa- ja lippujärjestelmän käyttöönotossa varaudutaan perustamaan tilapäisiä neuvontapisteitä asiakkaille esimerkiksi Kampin terminaaliin ja Pasilan asemalle.

Liikenneinfokeskus antaa puhelimitse matkakortti-, tariffi-, reitti- ja aikatauluneuvontaa sekä poikkeusinfoa, vastaanottaa puhelimitse asiakaspalautteita sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa (Facebook, Twitter).

Asiakaspalautteita saadaan eniten netissä toimivan palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin saadut palautteet käsitellään viivytyksettä, viimeistään kahden viikon kuluessa. Palautesihteerit vastaavat niihin itse tai toimittavat ne asiantuntijoille vastattavaksi. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Palautteista tuotetaan raportteja toiminnan kehittämistä varten.

Kehitämme asiakaspalveluhenkilökunnan työkaluja käyttäjälähtöisiksi

Kehitämme sähköistä asiakaspalvelun työpöytää, jossa useita toimintoja voi käsitellä samalla näytöllä yhtäaikaaisesti. Humany-järjestelmän avulla kehitämme asiakaspalvelun laadun yhtenäistämistä eri toimipisteissä. Järjestelmä helpottaa tiedon hakua ja tiedon välittämistä asiakaspalvelussa. Asiakaspalautejärjestelmää ja järjestelmästä saatavia raportteja kehitämme toimintaa paremmin tukevaksi. Valmistaudumme taksa- ja lippujärjestelmän käyttöönottoon: varmistamme, että henkilökunnalla on riittävä osaaminen uudesta järjestelmästä sekä mahdollisesta HSL-alueen laajenemisesta.

Asiakaspalvelun laatua valvomme muun muassa seuraamalla jonotus- ja vastausaikoja, palvelusta saatuja asiakaspalautteita sekä tekemällä tutkimuksia (asiakastyytyväisyys, Mystery Shopping).

Varaudumme suurtaapahtumien ja muiden poikkeusjärjestelyiden aiheuttamiin liikennehäiriöihin

Huolehdimme joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä työmaiden ja isojen tapahtumien aiheuttamien liikenteellisten häiriöiden aikana. Häiriöiden aikana liikennettä ohjataan poikkeusreitille, tilataan lisälähtiä, raitioliikennettä korvataan busseilla ja matkustajille ja liikennöitsijöille tiedotetaan tehokkaasti poikkeuksista. Kiinnitämme erityistä huomiota suurten hankkeiden, kuten Raide-Jokerin rakentamisen, Keski-Pasilan, Jätkäsaaren sekä Kalasataman aiheuttamiin poikkeusliikennejärjestelyihin. Lisäksi varaudumme talven ongelmapaikkojen kartoittamiseen ja ennaltaehkäisemiseen yhteistyössä kuntien, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä liikennöitsijöiden kanssa.

Vuosi 2017 on Suomen 100-vuotisjuhlavuosi. Vuodenvaihteesta alkaen koko vuosi tulee olemaan täynnä isoja kaupunkitapahtumia ja niiden vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat huomattavat.

Kehitämme asiakasopastusta pysäkeillä

Otamme käyttöön uuden HSL:n ilmeen mukaisen kilpimallin asteittain koko HSL-alueen bussi- ja raitiovaunupysäkeillä sekä terminaaleissa. Kilpimallin uusiminen on osa HSL-alueen joukkoliikenteen matkustajainformaation yhtenäistämistä, jonka yhteydessä myös lähiliikenteen juna-asemien joukkoliikenneinformaatio vaihdetaan HSL-ilmeeseen. Uuden vyöhykepohjaisen hinnoittelun käyttöönottoon varaudutaan maksuvyöhyketunnusten lisäämiseen pysäkeille vuoden 2017 alussa.

Kasvatamme sähköisten asiakkuuksien määrää

Matkustajatiedotuksen painopiste siirtyy TTS-kaudella entistä enemmän painotuotteista digitaaliseen ja monikanavaiseen julkaisemiseen ja automatisoidun julkaisutuotannon osuus kasvaa. Tavoitteena on, että olennainen matkustajatieto olisi asiakkaiden saavutettavissa digitaalisessa muodossa niin helposti, että painotuotteiden osuus pienenee merkittävästi.

HSL:n tavoitteena on kasvattaa sähköisten asiakkuuksien määrää merkittävästi 2017 – 2019. Tavoitteena on, että suurin osa HSL:n kanta-asiakkaista saadaan myös digitaalisen viestinnän piiriin. Rekisteröityneille asiakkaille tehdään kohdennettua viestintää ja markkinoinnin automatisointia. Kasvava sähköisten asiakkaiden määrä ja rikastuva asiakasdata (CRM) mahdollistaa asiakassegmenttien hyödyntämisen HSL:n myynnissä, markkinoinnissa, palvelukehityksessä ja viestinnässä.

Verkko- ja mobiilikehityksen tavoitteet tulevalle TTS -kaudelle liittyvät vahvasti asiakkaille tarjottavien palveluiden digitalisointiin ja integroimiseen niin, että asiakasrajapintaan syntyy eheä palvelukokonaisuus, joka tukee saumattomasti joukkoliikennekäytön jokaista vaihetta. Digitalisoinnissa mobiilikannalla on keskeinen rooli.

HSL:n mobiiliroadmap-työssä määriteltyjä palvelukehityskokonaisuuksia ovat muun muassa:

- HSL.fi:n ja Reittioppaan integraatio, joka tarjoaa yhtenäisen palvelukokonaisuuden.
- Oma matkakortti -palvelun ja verkkolataamisen tuominen osaksi hsl.fi –kokonaisuutta.
- HSL Mobiilipun kehitystyö yhteistyössä myynnin kanssa.
- HSL -sovelluksen kehitystyö sisältäen esimerkiksi kahdensuuntaisen asiakasviestinnän.
- HSL -viestipalvelu, jonka avulla HSL:n digipalveluiden kautta saatavaa asiakasviestinnän laatua ja kohdennettavuutta voidaan parantaa .

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistamisen myötä asiakkaat saavat nykyistä merkittävästi enemmän ajantasaista tietoa matkaketjun eri vaiheissa.
- Pysäkkikuulutusten käyttöönotto helpottaa erityisesti satunnaisten matkustajien sekä näkövammaisten matkustamista.
- Liikennevaloetuuksien laajempi käyttöönotto sujuvoittaa joukkoliikenteellä matkustamista.
- Mobiililippujen käyttöönotto sekä matkakortin nettilatausmahdollisuus helpottavat merkittävästi matkan maksamista.
- Reittioppaan laajennus mahdollistaa matkaketjun suunnittelun koko Suomen alueelle.
- Avorahastuksen ansiosta matkustus helpottuu ja nopeutuu runkobussilinjoilla.

2.2.3 Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun



Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

- Maankäytön tiivistyminen edesauttaa kestävien kulkumuotojen toimivuutta ja edistää niiden kilpailukykyä.
- Edistämme kuntien ja valtion kanssa yhteistyössä liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamista polkupyörille ja henkilöautoille raideliikenteen asemille ja muihin joukkoliikenteen solmupisteisiin.
- Joukkoliikenteen aktiivisella markkinoinnilla ja HSL:n asiakasohjelmalla kasvatamme sekä nykyisten asiakkaiden joukkoliikenteen käyttöä että uusien asiakkaiden määrää.

Mittarit:

- Joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä
 - Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa
 - Kehä I tasoon ylettyvillä poikittaislinjoilla
- Kokonaismatkustajamäärä (nousut) vuositasona

Länsimetron odotetaan lisäävän TTS-kaudella joukkoliikenteen käyttäjämääriä. 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 työmatkaliiken-

teessä matkustetaan paljon Helsingin keskustan poikki, joten länsimetro tekee itäisen kantakaupungin ja Etelä-Espoon tai Lauttasaaren välisistä joukkoliikennematkoista entistä houkuttelevampia.

Joukkoliikenteen runkoverkkoja ja niihin liittyviä liityntäyhteyksiä kehitetään TTS-kaudella. Joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta parannetaan yhteistyössä kuntien ja Liikenneviraston kanssa.

Tehokkaalla kampanjoinnilla vahvistetaan joukkoliikenteen suosiota

Markkinoinnin tehtävänä on vahvistaa joukkoliikenteen brändiä ja suosiota. HSL tuottaa tehokasta kampanjointia, jolla saavutetaan kampanjakohtaiset imagolliset, myynnilliset tai muut etukäteen määritellyt tavoitteet, esimerkiksi rekisteröityneiden asiakkaiden määrä. Kampanjoiden onnistumista mitataan taloudellisen tuloksen kuten myynnin sekä laadullisten tekijöiden kuten huomioarvon suhteen. Laadullisen mittaamisen tärkein mittari on Taloustutkimus Oy:n vuosittainen kansallinen bränditutkimus, jossa HSL:n tavoitteena on nousta valtakunnallisesti TOP100 joukkoon. Mainoskilpailut ovat myös yksi tapa mitata joukkoliikenteen mainonnan imagollista ja taloudellista tuloksellisuutta.

Asiakaskokemusta kehitetään

HSL:ssä kehitetään asiakaskokemusta osana asiakasohjelmaa. Tavoitteena on, että asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen pysyy kokonaisuutena korkealla tasolla ja paranee niillä osa-alueilla, joilla on vielä eniten kehitettävää.

Asiakaskokemuksen kehittämistä jatketaan HSL:n henkilöstön ja liikennöitsijöiden kanssa. Tavoitteena on pystyä vähentämään erityisesti kuljettajien toiminnasta tulevan negatiivisen palautteen määrää. Myös palvelumuotoilun merkitys kasvaa digitalisoinnin ja asiakaslähtöisen ajattelun ja asiakaskokemuksen vaatimusten myötä. HSL järjestää kuljettajakoulutusta liikennöintisopimusten mukaisesti asiakaspalvelun kehittämiseksi.

Tiedotuksen tavoitteena on lisätä HSL:n tunnettuutta ja asiakastyytyväisyyttä sidosryhmien keskuudessa. Vuorovaikutuksen merkitys HSL:n, asiakkaiden ja muiden sidosryhmien kesken kasvaa entisestään. HSL:n rooli aktiivisena keskustelijana hankkeiden onnistuneessa läpiviennissä korostuu. Viestinnän asiantuntijat luotaavat toimintaympäristöä sekä suunnittelevat ja toteuttavat laajojen liikenne- ja suunnitteluhankkeiden viestintää.

Sisäisen viestinnän kehittämistarpeet painottuvat HSL:n työntekijälähtöisyyden ja asiantuntijaviestinnän lisäämiseen ensisijaisesti sosiaalisen median kanavia hyödyntämällä.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Ruuhkautuminen hidastuu, kun yhä useampi matka tehdään joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen.
- HSL:n asiakasohjelma tarjoaa etuja matkakortin käyttäjille
- Laadukas tiedotus varmistaa sen, että asiakkaat saavat tarpeellisen tiedon liikku-miseensa vaikuttavista asioista ajoissa ja kattavasti.
- Asiakaskokemuksen kehittämisen ja kuljettajakoulutuksen kautta kohti parempaa asiakaspalvelua.

2.2.4 Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu



Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.

- I. Seudun tulee olla vetovoimainen asukkaille, yrityksille ja seudulla kävijöille. Seudun toimivuus varmistetaan liikennejärjestelmällä.
- II. Liikennejärjestelmäsuunnittelua viedään eteenpäin vahvaan raideverkkoon pohjautuen. Tällä varmistamme myös edellytykset tiiviin ja kestävän yhdyskuntarakenteen muodostumiselle.
- III. Maankäytön tiivistymistä edistämme osallistumalla kaavoitukseen ja sidosryhmäyhteistyöllä.

Mittarit:

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

HSL osallistuu seudun maankäytön suunnitteluun osana MAL 2019 suunnitteluprosessia. Tavoitteena on varmistaa joukkoliikenteelle myönteinen kaupunkirakenteen kehitys ja hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset.

HSL osallistuu aktiivisesti joukkoliikennehankkeiden arviointeihin.

HLJ 2015:n ja MAL-sopimuksen 2016-2019 toimeenpano

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta ollut lähtökohtana uudelle maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukselle 2016–2019 ja se toimii pohjana myös seuraavalle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Helsingin seudun seuraava liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan entistä tiiviimmässä yhteistyössä seudun maankäytön ja asumisen suunnittelun kanssa osana MAL 2019 -suunnitelmaa. Suunnittelukierroksen tärkeimmät lähtökohdat, suunnitteluprosessi sekä keskeiset syvennettävät teemat kuvataan yhteisessä MAL 2019 -puiteohjelmassa.

MAL-sopimus ohjaa osaltaan tulevan suunnittelukierroksen aikana edistettäviä HLJ 2015 -linjauksia. Joidenkin teemojen on jo nyt tunnistettu olevan keskeisiä ja niihin liittyen on toteutettu lisäselvityksiä.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan vahvistamiseksi ja kestävän liikkumisen edistämiseksi HLJ 2015:n mukaisesti etsitään mahdollisuuksia ja keinoja sekä vaikutetaan päätöksentekoon. Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvityksen ja siitä käytävän keskustelun pohjalta varaudutaan siihen, että mahdollista toteutussuunnittelua sekä toimenpide- ja rahoituspaketin muodostamista valmistellaan. Taloudellinen näkökulma pidetään MAL 2019 –suunnittelussa vahvasti mukana.

HLJ:llä ja sen toteutuksella vaikutetaan maankäyttöratkaisujen ja liikenneinvestointien yhteensovittamiseen Helsingin seudulla. HSL tuottaa laadukasta arviointitietoa suunnittelua ja päätöksentekoa varten. HSL osallistuu yhteistyötahojen hankkeisiin kuten liikenteen palvelujen, liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun. Niissä huolehditaan HSL:n ja HLJ:n tavoitteiden huomioonottamisesta. MAL 2019 –työssä ja sen liikennevetoisissa selvityksissä huomioidaan sidosryhmien tarpeet ja hyödynnetään mahdolliset synergiat. Osallistutaan myös muihin HSL:n kannalta hyödyllisiin yhteistyötahojen tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin. Edistetään kestävästä liikkumisesta lisäävien toimintamallien käyttöönottoa ja digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämistä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Edistetään HLJ 2015:ssä määritellyn joukkoliikenteen runkoverkon ja laadukkaiden vaihtopaikkojen eli solmupisteiden toteutumista. Erityishuomion kohteena ovat asemanseutujen ja muiden keskeisten solmupisteiden ja niiden potentiaalin hyödyntäminen sekä palvelutason nosto.

Edistetään vuoden 2017 alussa valmistuvan pyöräilyn kehittämistarveselvityksen mukaista laatukäytäväverkon toteuttamista seudulla yhteistyötahojen kanssa ja toteutamme pyöräilyä edistäviä toimia.

Liityntäpysäköinnin toteuttamista ja ylläpidon vastuunjakoja pilotoitiin vuonna 2015, ja sen tuloksia jalkautetaan nyt liityntäpysäköintialueiden toteutukseen seudulla. Vuoden 2017 alussa valmistuu liityntäpysäköinnin toteuttamisohjelma, jonka toteuttamista HSL edistää.

Infrastruktuurin kehittämishankkeissa pienten kustannustehokkaiden toimien eli KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmointia jatketaan jatkuvana ja vuosittain toistuvana prosessina. Hankeohjelmia päivitetään vastaamaan MAL-sopimuksen rahoitusta siten, että ohjelma palvelee mahdollisimman tehokkaasti HLJ 2015 linjausten toteutumista, MAL 2019 suunnittelukierroksen tavoitteena on rahoituksen vahvistaminen ja teemakokonaisuuksien monipuolistaminen sekä suunnittelu-yhteistyön kehittäminen maankäytön ja asumisen kanssa.

HLJ-toimikunnan alaiset yhteistyöryhmät jatkavat toimintaansa HLJ 2015:n toteutuksen edistämiseksi sekä MAL 2019 -suunnitelman valmistelemiseksi.

MAL 2019 -suunnitelmaa ja sen liikennejärjestelmäosiota valmistellaan puiteohjelman mukaisesti

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva prosessi, jossa uuden suunnitelman lähtökohtana on edellinen hyväksytty suunnitelma sekä sen tarkistus- ja kehittämistarpeet. Tarpeet määritetään vuoden 2016 aikana, kun valmistellaan yhteistyössä seudun maankäytön ja asumisen asiantuntijoiden kanssa MAL 2019 -suunnitelman puiteohjelman.

Puiteohjelman valmistelua varten on toteutettu laajaa sidosryhmäyhteistyötä seudun tarpeiden kartoittamiseksi ja suunnitteluprosessin kehittämiseksi. Toimintaympäristön muutoksia on tunnistettu ja analysoitu suunnittelun rinnalla jatkettavassa skenaariotyössä. Toimintaympäristöä koskevat tarkastelut tarjoavat tietoa, jonka avulla esimerkiksi seudun kasvua, maankäyttöä, asuntotuotantotarpeiden ja liikennejärjestelmän rahoitusmahdollisuuksia, digitalisaatiota ja liikkumista palveluna (MaaS) voidaan tarkemmin käsitellä MAL 2019:n suunnittelussa tarkoituksenmukaisesti. Toimintaympäristötarkastelujen, HLJ 2015 -suunnitelman jälkiarvioinnin ja sidosryhmäyhteistyön pohjalta on määritetty teemat, joihin MAL 2019 -suunnitelmassa pitää syventyä. Periaatteena MAL 2019 -suunnittelukierroksella on

olemassa olevan tiedon hyödyntäminen ja sen panostaminen suunnitteluun lisäselvitysten sijaan. Suunnitelmasta pyritään tekemään entistä konkreettisempi ja joustavampi.

Vuonna 2017 tehdään taustaselvityksiä asioista, jotka on puiteohjelmassa määritetty painopistealueiksi. Liikennevetoisina selvityksinä toteutettaviksi on tunnistettu joukkoliikenteen runkoverkkoa ja keskusverkkoa, liikennejärjestelmän investointeja sekä palveluiden ja logistiikan aihepiirejä käsittelevät selvitykset. Selvitykset tehdään MAL-yhteistyön puitteissa. Vuoden 2016 lopussa käynnistetään OECD:n toteuttama yhteiskäyttöisten ajoneuvojen liikennejärjestelmäsimulointi yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien sekä Liikenneviraston kanssa. Liikenteen teknologioita sekä palveluita koskeva selvitys, sekä muita täydentäviä selvityksiä, ohjelmoidaan vastaamaan tarvetta alkuvuodesta 2017. Toteutettavien selvitysten antamat lähtökohdat kootaan suunnittelun isot linjat kokoaviksi raameiksi syksyllä 2017. Suunnittelun välitavoitteena muodostettavat raamit antavat pohjan MAL 2019 – suunnitelman kokoamiselle. MAL 2019 -kokonaisuuden valmistelu tehdään pääasiassa vuonna 2018. Valmisteluvaiheessa toteutettava vaikutusten arviointi ohjaa tehtäviä suunnitteluvaihtoehtoja. Valintojen läpinäkyvyyden lisäämiseksi ja tavoitteiden saavuttamisen havainnollistamiseksi määritetään vaikuttavuutta kuvaavia mittareita. Tavoitteena on, että laadittavaan suunnitelmaan on helppo sitoutua: sitoutumista edistetään laajamittaisella ja selkeällä vuorovaikutuksella ja viestinnällä. Vuorovaikutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota luottamushenkilöiden koko prosessin ajan jatkuvaan osallistamiseen.

HSL:n jäsenkunnat rahoittavat HLJ 2019 –suunnitelman laadintaa, liikennetutkimuksia sekä liikenneennustemallin kehittämistä ja ylläpitoa kuntaosuuksissaan osana HSL yleiskustannuksia. Kustannuksiin haetaan osarahoitus myös KUUMA-kunnilta sekä valtiolta edellisen suunnitelmakauden mukaisesti. MAL 2019 -työ toteutetaan siten, että HLJ -liikennejärjestelmäpäätös on mahdollista tehdä osana MAL 2019 –suunnitelmapäätöstä alkuvuodesta 2019.

Seuranta ja vaikutusten arviointi

MAL-aiesopimuksen 2016–2019 toteutumista edistetään ja seurataan yhteistyötahojen kanssa. Seuranta jatketaan ja seurantamenetelmiä kehitetään edelleen palvelemaan jatkuvaa liikennejärjestelmätöitä sekä siihen liittyvää viestintää ja vuorovaikutusta.

HLJ-talouden ja HSL:n joukkoliikennetalouden yhteyttä vahvistetaan sekä kehitetään arviointityökaluja tätä varten. Myös liikennejärjestelmän toteutuneen rahoituksen seuranta monipuolistetaan.

MAL-työn projektinaikaista vaikutusten arviointia toteutetaan ja kehitetään suunnittelun rinnalla puiteohjelman mukaisesti. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman edellyttämän lakisääteisen SOVan (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) arviointikehikko laaditaan vuoden 2017 loppupuolella. Arviointikehikko palvelee MAL 2019-suunnitelmakokonaisuuden valmistelua vuoden 2018 alkupuoliskolla sekä HLJ 2019-suunnitelman viimeistelyä vuoden 2019 alussa. Valmiista MAL 2019 -suunnitelmasta toteutettava vaikutusten arviointi toimii tärkeänä lähtökohtana seuraavan suunnittelukierroksen ja mahdollisten sopimusten valmistelussa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja tutkimusmenetelmien kehittäminen

Kehitämme liikennejärjestelmän sekä hankkeiden ja niiden vertailun taloudellisten vaikutusten arviointia niin, että se kattaa paremmin maankäytön ja muut laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset. Osallistutaan aktiivisesti sidosryhmien selvityksiin ja projekteihin, jotka palvelevat strategisen tason vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin kehittämistä.

Nykyinen liikenne-ennustemalli HELMET päivitetään MAL 2019 -suunnitelman laatimista varten tuoreimmilla käytettävissä olevilla aineistoilla siten, että päivitetty malli olisi käytettävissä vuodenvaihteessa 2017–2018. Päivityksessä käytettäviä aineistoja ovat Helsingin seudun 14 kunnan osalta liikumistutkimus HEHA2014, ympäryskuntien osalta valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus HLT2016 sekä liikenteen nykyistä ja tulevaa tarjontaa sekä aluejakoja koskevat aineistot vuodelta 2016. Lisäksi päivityksessä otetaan huomioon vuosina 2012–2015 tehdyt tavaraliikenteen ja matkustajasatamien tutkimukset, vuonna 2016 tehdyt Kehärataa ja lentoasemaa koskevat tutkimukset sekä auton- ja ajokortinomistusta ja autoliikenteen sijoitteluparametreja koskevat selvitykset. Myös saavutettavuutta kuvaava SAVU-malli päivitetään vuoden 2017 alkupuoliskolla ja siihen kehitetään työpaikkasaavutettavuutta koskeva osa.

Varaamme aiempaa enemmän resursseja liikenne-ennustemallien kehitystyöhön ja testaamiseen. Liikkumistutkimusta, Matkatutkimuksia ja uutta Reittitutkimusta käytetään myös Helsingin seudun liikenne-ennustemallin kehittämisessä. Kehittämistyö aloitetaan TTS-kauden puolivälissä siten, että uudenlainen malli olisi käytettävissä aikanaan MAL 2023 -työssä. Selvitämme erilaisia vaihtoehtoja uuden sukupolven malliksi. On mahdollista, että HELMET-mallin ja HESY-mallien (yksilömalli) parhaat osat yhdistetään uudeksi malliksi. Yhtenä vaihtoehtona on myös, että nykyistä mallia viedään ajankäyttömallin suuntaan muodostamalla toisistaan riippumattomien matkojen mallin tilalle matkaketjuja kuvaava malli, jossa asukkaiden liikkuminen kuvataan käyntipaikoissa viipymisen ja niiden välisen kulkemisen avulla. Mallissa saattaa olla tarvetta myös joukkoliikenteen vaihtopaikkojen huomioimiseen ainakin runkoverkkojen osalta. Lisäksi kävellen ja pyörällä tapahtuvaa lähiliikkumista pitäisi mallintaa nykyistä paremmin ja huomioida mallissa myös liikkuminen palveluna eli MaaS-ajattelu. Nämä otetaan huomioon mallin pohjana olevien tutkimusten suunnittelussa.

TTS-kaudella päivitetään yhteistyössä sidosryhmien kanssa joukkoliikenteen sijoitteluparametrit, liikenne-ennustejärjestelmään sisältyvät päästöfunktiot sekä uuden Reittioppaan päästölaskurit, joita käytetään ilmastonsuojelua koskevissa tarkasteluissa ja edistämisessä.

TTS-kaudella lisätään yhteistyötä sidosryhmien ja tutkimuslaitosten kanssa tutkimusten ja liikenne-ennustemallien menetelmien saralla sekä pyritään saattamaan HSL:n tutkimustiedot entistä laajemmin hyödynnettäviksi. Kehitystyössä hyödynnetään HLJ-toimikunnan asettamia yhteistyöryhmiä sekä vahvistetaan HSL:n sisäistä liikennemalliyhteistyötä. Liikenne-ennusteiden laatijoiden ja käyttäjien kanssa kehitetään liikenteen mallintamisen ja mallien käyttäjäyhteisö.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Laaja ja pitkäjänteinen seudullinen yhteistyö luo edellytyksiä toimivalle liikennejärjestelmälle ja kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.
- Maankäytön tiivistäminen mahdollistaa kestävästä yhteiskuntarakenteen muodostumisen olemassa olevien hyvien joukkoliikennedyhteysien varrelle.
- Mahdollisesti käyttöön otettavat uudet liikennejärjestelmän rahoitusmallit vähentävät painetta nostaa lippujen hintoja ja kuntaosuuksia. Samalla saadaan resursseja palvelutason parantamiseen.

2.2.5 Tavoite 5: Vähemmän päästöjä



Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

- I. Kasvatamme päästöttömän raideliikenteen osuutta joukkoliikenteessä
- II. Vähennämme päästöjä bussiliikenteessä

Mittarit:

- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

Linjastosuunnittelun avulla matkoja keskitetään raideliikenteeseen, jolloin joukkoliikenteen kokonaispäästöt vähenevät. HSL osallistuu Helsingin kaupungin poikkihallinnolliseen raitioliikenneprojektiin, jossa kehitetään raitioliikennettä ja valmistaudutaan sen laajentamiseen.

Sähköbussilla liikennöintiä kokeillaan pääkaupunkiseudulla eri linjoilla. Tarkoituksena on saada kokemuksia liikennöinnin luotettavuudesta, vaadittavasta latausinfrastruktuurista ja sähköbussien tekniikasta sekä selvittää sähköbussien vaikutuksia nykyisiin suunnitteluperiaatteisiin ja liikennöintikustannuksiin.

Bussiliikenteen hankinta suosii ympäristöystävällisiä ratkaisuja

Bussiliikenteen hankinnoissa suositetaan tarjousvertailussa ratkaisuja, jotka vähentävät sekä haitallisia lähipäästöjä että CO₂-kuormitusta. Tavoitteena on tuottaa tehokkaita ja laadukkaita liikennepalveluja minimoimalla sekä kustannukset että ympäristövaikutukset.

HSL:n hankinnan tavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävä kehityksen tielle vähähiilisen energian, vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen ja älykkäiden liikennepalvelujen käyttöönoton avulla. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää parhaimpien biopolttoaineiden ja sähköbussien yhdistelmää.

Suomen ensimmäistä sähköbussijärjestelmää kokeillaan

Vuonna 2015 käynnistetty ePeli-hanke jatkuu TTS-kauden loppuun. Sähköbussien ja niiden järjestelmien kehityksessä on tultu vaiheeseen, jossa niiden hyödyt ja kaupallinen potentiaali on jo selkeästi tunnistettu, mutta viimeiset askeleet ennen laajempaa, strategian mukaista, kaupallista vaihetta puuttavat.

Sähköbussien osalta siirtyminen toimintaan normaalin kilpailutusjärjestelmän puitteissa edellyttää vakiintuneita kokonaisvaltaisia toimijaverkostoja ja toimintamalleja ("ekosysteemiä"). Keskeisiä toimijoita ovat teknologian tuntevat bussioperaattorit, sähköbussien latausinfrastruktuurin hankinta ja rakentaminen kaupunkiympäristöön sekä itse sähköbussien hankinta ja hankintaan liittyvät toimintamallit. Vaikka sähköbussi- ja latausjärjestelmien osalta on jo edistytty merkittävästi, on innovaatio- ja tuotantoketjussa edelleen merkittäviä puutteita muun muassa hankintaprosessien ja eri palveluntarjoajien

osalta, latausinfra ja bussien integroimisessa kokonaisjärjestelmäksi ja bussioperaattorien saamisessa mukaan tarjoamaan sähköbussseja kaupalliseen liikenteeseen.

HSL hankki leasing-sopimuksella 12 sähköbussia kotimaiselta Linkker bussivalmistajalta. Nämä busset on luovutettu/luovutetaan liikennöitsijöille. Näin liikennöitsijät saavat kokemuksia uuden teknologian busseista ilman suuria taloudellisia riskejä ennen pitkäjänteisempiä hankintapäätöksiä. Kyseisten bussien koekäyttö kestää kolme vuotta ja hankkeen budjetti on yli 6 miljoonaa euroa. TEM ja Tekes rahoittavat hanketta merkittävällä osuudella.

Uusia bussiterminaleja suunniteltaessa on tehty varaukset tulevia sähköbussien latausjärjestelmiä varten. HSL:n tavoitteena on, että vuonna 2025 kaikki liityntälinjat ajetaan sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

Hankkeessa luodaan valmiudet kilpailuttaa sähköbussiliikennettä normaalin bussiliikenteen tapaan mahdollisimman nopeasti. Tämä edellyttää kaupunkien sitoutumista sähköbussien pikalatausasemien järjestämiseen yhdessä valittaviin kohteisiin. Tämä sitoutuminen tarvitaan periaatteellisella tasolla kaupungin lausunnossa tästä TTS:stä ja yksityiskohtaisella tasolla aina bussiliikenteen tarjouskilpailun yhteydessä.

BioSata-hankkeella edistetään biopolttoaineisiin siirtymistä

BioSata hanke luo yhteistyömallin, joka mahdollistaa asteittaisen siirtymisen korkeaseosteisiin biopolttoaineisiin niin busseissa kuin Helsingin kaupungin (Staran) autoissa ja työkoneissa. Hanke liittyy Sitran Smart & Clean aloitteen liikenneosuuteen. Välitavoitteeksi on asetettu 50 %:n biopolttoaineisuus vuodelle 2017 ja 70 – 90 %:n osuus vuoden 2019 loppuun mennessä.

Hankkeen osapuolia ovat liikenteen tilaajat, ajoneuvo-operaattorit, energiayhtiöt, autojen maahan-tuojat, avainministeriöt ja tutkimus. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt hankkeelle energiatukea. Hanke toteutetaan Suomessa voimassa olevan biopolttoaineiden jakeluvetoisuuden puitteissa niin, ettei korkeaseosteisten biopolttoaineiden kohdennetusta käytöstä aiheudu merkittäviä lisäkustannuksia. Polttoainevaihtoehdot ovat parafiininen uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu.

Yhteiskuntavastuun kehittäminen

Suunnitelmissa on, että HSL siirtyy yhteiskuntavastuuraportointiin TTS-kaudella. Työ on tarkoitus aloittaa samassa yhteydessä, kun HSL:n uusi hallitus käynnistää oman strategian päivittämistyönsä. Tässä yhteydessä ympäristöraportointi sulautetaan osaksi yhteiskuntavastuuraportointia. Inspecta Oy:n ISO-laatujohtamisjärjestelmäsertifikaateista ja samalla Inspectan suorittamista ulkoisista auditoinneista on luovuttu vuoden 2016 aikana, mutta enemmän lisäarvoa tuottaneita sisäisiä auditointeja jatketaan edelleen oman laatutyön puitteissa. Suunnitelmakaudella on tarkoitus integroida laadunhallinta entistä kiinteämmin osaksi HSL:n johtamisjärjestelmää.

Päästöjen kehitys

Bussiliikenteen päästöt matkustajakilometriä kohti laskivat vuoden 2015 aikana 13 % typpioksidien osalta, partikkelien osalta 17% ja hiilidioksidin osalta 12 %.

Bussiliikenteen päästötaso alentuu tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen sekä biopolttoaineiden lisääntyvän käytön seurauksena. Eri bussityyppien päästöjä seurataan käytönaikaisilla mittauksil-

la, joiden avulla suorituskykyyn perustuvia HSL:n -päästöluokkia edelleen tarkennetaan tulevilla kilpailukierroksilla.

Lisäksi HSL järjestää erillisen tarjouskilpailun ympäristöbonuksesta, jolla voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti hyvittää liikennöitsijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä.

Ympäristöbonuksen määrää kasvatetaan asteittain saavutettujen tulosten mukaisesti. Vuonna 2017 ympäristöbonukseen varataan 1,3 miljoonan euron suuruinen määräraha.

Päästöjen vähentämistavoitteet:

Bussiliikenne, g/matkustajakm	2015	2016	2017	2018	2019
CO ₂ -päästöt	65,651	- 5 %	- 10 %	- 20 %	- 30 %
NO _x -päästöt	0,410	- 8 %	- 10 %	- 18 %	- 38 %
Partikkelipäästöt	0,00512	- 12 %	- 18 %	- 25 %	- 30 %

HSL:n tavoitteena on vähentää bussiliikenteessä typpioksidien (NO_x) ja partikkelien (PM) päästöjä 80 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2018 mennessä. Hiilidioksidipäästöt (CO₂) on tarkoitus puolittaa samassa ajassa. Tavoitteena on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä.

Vuonna 2025 tavoitteena on, että kaikki liityntälinjat ajetaan sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Asuinympäristöstä tulee terveellisempi ja viihtyisämpi, koska joukkoliikenteen päästöt ovat entistä pienemmät.
- Uusi energiatehokas kalusto tarjoaa myös aiempaa mukavampia matkoja: esimerkiksi uudet raitiovaunut sekä sähköbusseja ovat aiempaa kalustoa hiljaisempia ja uusissa Flirt-junissa on ilmastointi.

2.2.6 Tavoite 6: Tehokasta taloutta



Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä.

- I. Tehostamme joukkoliikennepalveluiden suunnittelulla ja hankintamenettelyillä joukkoliikenteen hoitoa.
- II. Etsimme HSL:n sisäisen ja ulkoisen toiminnan kehittämisessä toiminnallisesti parhaimmat ja kustannustehokkaimmat palvelujen järjestämistavat.
- III. Selvitämme aktiivisesti sellaisia liikennejärjestelmän rahoitusvaihtoehtoja, jotka mahdollistavat seudun kasvun ja joiden avulla matkalippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin kohdistuvaa korotuspainetta voidaan hillitä.

Mittarit:

- Lipputulot/toimintamenot -suhde
- Joukkoliikenteen tuottavuus
- Matkalippujen tarkastuksen tehokkuus

Vuonna 2015 HSL:n toimintatuloista kuntaosuuksien osuus oli 48,0 prosenttia, lipputulosten 49,3 prosenttia, muiden tulojen 1,9 prosenttia ja valtiolta saadun joukkoliikennetuen osuus 0,8 prosenttia. Suunnitelmakaudella HSL:n tavoitteena on laajentaa toiminnan rahoitus pohjaa uusien tulo- ja rahoituslähteiden avulla. Näin HSL haluaa kasvattaa muiden tulojen absoluuttista määrää ja mahdollisuuksien mukaan myös suhteellista osuutta kaikista toimintatuloista.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä pyritään vahvistamaan aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätöimijöiden kanssa sekä osaamisen ja arviointityökalujen kehittämisellä.

Joukkoliikennepalvelun kustannustehokkuutta seurataan kattavilla mittareilla, joita ovat esimerkiksi liikennöintikustannus linjoittain nousua kohden ja täyttöaste joukkoliikennemuodoittain.

Aikataulusuunnittelu tehdään mahdollisimman kustannustehokkaasti ottaen huomioon liikenteen toimivuus ja matkustajien tarpeet. Joukkoliikenteen suunnittelussa korostetaan matkustajamäärien kasvua alueellisen kattavuuden sijaan. Bussiliikenteen kilpailutuksissa pyritään luomaan aiempaa kustannustehokkaampia kohdekokonaisuuksia sekä suunnittelun että liikennöinnin kannalta.

Asiakastytyväisyystutkimuksen (Asty Web), joukkoliikennekaluston laatututkimuksen (Jola Web) ja Suomenlinnan liikenteen tilastojen nettietokantaa (Lati Web) kehitetään edelleen yhteistyössä käyttäjien kanssa, jotta voidaan taata mahdollisimman sujuva pääsy tunnuslukuihin ja raportteihin. Asiakastytyväisyystutkimuksen digitalisointia pilotoidaan ja tavoitteena on koko tutkimuksen digitalisointi vuonna 2020. HSL- tietopakettista tehdään avoin nettietokanta, Tieto Web, josta saadaan kaikki tarvittavat avaintunnusluvut.

Markkinoinnin ja viestinnän kanavien digitalisoitumisen myötä asiakaskontaktointin kustannukset laskevat samalla kun tehokkuus ja tavoitettavuus paranevat. Uusiasiakaskampanjoinnin myötä HSL:n tavoitteena on kasvattaa merkittävästi uusien kanta-asiakkaiden määrää (matkakortti tai rekisteröitynyt mobiililippuasiakas) 2017 – 2019.

Asiakasohjelmaan on tavoitteena kytkeä myös HSL:n verkkokauppa, johon voidaan tuoda lippu- ja matkakorttituotteiden lisäksi kumppaneiden tuotteita ja palveluita myyntiin. Asiakasohjelma laajenee myös HSL:n mobiilimaailmaan ja kumppaneiden avulla voidaan parantaa matkustajien asiakaskokemusta muun muassa joukkoliikenteen solmupisteissä. Kumppaniyhteistyön tavoitteena on tuoda lisätuloja HSL:n talouteen lipputulojen ja kuntaosuuksien lisäksi.

Matkalippujen tarkastuksella turvataan lipputulot

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). VR:n kanssa sovitaan vuosittain erikseen VR-lähiliikenteen ja koko maan kaukojunaliikenteen tarkastustoiminnasta.

Näkyvä ja tehokas matkalippujen tarkastustoiminta vähentää liputta tai virheellisellä matkalipulla matkustavien määrää. Toiminta edistää joukkoliikenteen lipputulojen kertymistä. Vuonna 2017 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään vuoden 2016 tasolla (ennuste 245 matkustajaa / tarkastuspäivä).

Tarkastuksia suunnataan erityisesti niille alueille, liikennevälineisiin ja ajankohtiin, joissa ilman asianmukaista matkalippua matkustaminen on suurinta ottaen huomioon myös matkustajamäärät. Tarkastuksia tehdään säännöllisesti kuitenkin koko HSL-alueella ja kaikissa joukkoliikenteen kulkumuodoissa.

Järjestyksenvälvojat toimivat matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä. HSL antaa järjestyksenvälvojille tarkastustyössä vaadittavan koulutuksen. Toiminta lisää matkustajien turvallisuutta sekä matkalippujen tarkastajien työturvallisuutta. Järjestyksenvälvojen käyttämisestä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalin yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatketaan vuosina 2017–2019.

Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle varaudutaan rekrytoimaan uusia tarkastajia. HSL järjestää seuraavan tarkastajakurssin vuoden 2017 alussa.

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytetään matkalippujen tarkastajista ja järjestyksenvälvojista muodostettuja ryhmiä. Jatkossa tarkastajia avustavia järjestyksenvälvoja käytetään entistä enemmän avorahastukseen kuuluvilla bussilinjoilla. Tämä lisää vartiointikuluja noin 40 000 euroa vuodessa.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 25 prosenttia normaalitasoa vähemmän vuosina 2017–2019.

HSL:n hallitus hyväksyi toukokuussa joukkoliikenteen tarkastustoiminnan pilotin Tampereen joukkoliikenteessä. Pilotti käynnistyi elokuussa 2016. Kokeilu jatkuu syksyyn 2017. Matkalippuja voidaan tarkastaa ilman erityisiä lupia, mutta tarkastusmaksun periminen edellyttää, että toiminnassa noudatetaan lakia joukkoliikenteen tarkastusmaksusta. Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettua asetusta muutettiin 1.5.2016 siten, että maksu on voimassa HSL-kuntayhtymän toimivalta-alueella, rautateiden joukkoliikenteessä sekä Tampereen kaupungin joukkoliikenneviranomaisen toimivalta-alueella.

HSL hoitaa tällä hetkellä oman alueensa lisäksi tarkastustoiminnan myös valtakunnan rautatieliikenteessä. Tarkastustoiminnan kehittämiseksi jatketaan myös kansainvälistä yhteistyötä.

Kuntaosuuslaskentamallia kehitetään ennen kaarimallin käyttöönottoa

Uusi tariffijärjestelmä, kaarimalli, otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2018. Kaarimalli muuttaa myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien maksuosuuksiin, koska liikenteen lipputulojen kertyminen ja liikennöinti eivät perustu tulevaisuudessa enää kuntarajoihin vaan kaarimallisiin vyöhykkeisiin.

Alkuvuonna 2016 valmistui alustava selvitys kuntaosuuksien laskennasta kaarimallissa. Työssä selvitettiin Strafica Oy:n tuella erilaisia vaihtoehtoja kuntaosuuslaskennalle ja vaihtoehtoista pyydettiin jäsenkunnilta lausuntoa Toiminta- ja taloussuunnitelman 2017-2019 lausuntopyynnön yhteydessä.

Selvitystyötä jatketaan yhteistyössä jäsenkuntien kanssa siten, että paras ratkaisuvaihtoehto kuntaosuuksien jakamiselle kaarimallin käyttöönoton yhteydessä olisi käytössä HSL:n kustannusjaon perusteeksi kaarimallin käyttöönoton yhteydessä.

Suurten infrahankkeiden kustannuspainetta matkustajilta perittäviin lippujen hintoihin pyritään hillitsemään

Suurten joukkoliikenteen infrahankkeiden kustannusvaikutuksia HSL:n talouteen ja lippujen hintoihin selvitetään edelleen suunnitelmakaudella. Tavoitteena on, että jo hankesuunnittelun yhteydessä HSL tekee laskelmat investointien vaikutuksista infrakustannuksiin (sisältäen infran hallinnon ja ylläpidon), HSL:n kustannuksiin ja tätä kautta lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Näin kuntien infrahankkeista päättävillä tahoilla on jo hankepäätöksen yhteydessä mahdollisimman tarkkaa tietoa päätöksen vaikutuksista HSL:n tuloihin ja menoihin. Tähän mennessä laskelmat on tehty Raide-Jokerista, kantakau-pungin raitioverkon kehittämisestä 2016 - 2025 ja Kruunusillat-hankkeesta. Jatkossa laskelmat on tarkoitus tehdä Länsimetron jatkamisesta Kivenlahteen, Espoon kaupunkiradasta ja Pisara-radasta.

HSL:n yhtymäkokous päätti 17.11.2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttumalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai palvelutasoon (tai itse kustannuksiin). Neuvottelijat tapasivat kolme kertaa ja neuvotteluissa keskusteltiin mm. infrapääomalle laskettavan koron suuruudesta sekä eri asiakasryhmien alennusprosenttien yhdenmukaistamisesta. Neuvottelujen lopputulos oli, että yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pienentämiselle ei löytynyt.

Hankintoja tehostetaan

Hankintalakien kokonaisuudistus on tulossa vuoden 2016 aikana ja HSL:n hankintaohje uudistetaan kynnysarvon ylittävien hankintojen osalta vastaamaan uutta hankintalakia. Kynnysarvon alittavien ja näin ollen hankintalakien soveltamisalan ulkopuolelle jäävien hankintojen, eli pienhankintojen osalta

tavoitteena on selkeyttää ja monipuolistaa hankintaohjetta niin, että se palvelee paremmin käytännön hankintatoimea. Samalla kuitenkin huomioidaan tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu sekä suhteellisuuden ja avoimuuden yleiset periaatteet. Ohjeistuksella pyritään sujuvoittamaan, joustavoittamaan ja yksinkertaistamaan hankintoja sekä vähentämään hankintojen tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Hankintojen sujuvoittaminen ja joustavoittaminen ovat olleet keskeisiä periaatteita myös uusien hankintalakien valmistelussa.

Pienhankintoja koskevaa ohjeistusta on pyritty selkeyttämään ja täydentämään niin, että usein esiin tulleisiin kysymyksiin ja ongelmiin löytyy ratkaisu hankintaohjeesta. Näillä toimenpiteillä edesautetaan pienhankintojen sujuvaa tekemistä ja nopeutetaan hankintaprosessin kulkua.

Hankintaohjeen käyttöönoton aikatauluun vaikuttaa hankintalakien kokonaisuudistus, joka on parhailaan käynnissä. Hankintaohje hyväksytetään HSL:n hallituksella, kun lait on vahvistettu.

Kokonaisarkkitehtuurityön eteneminen

Kokonaisarkkitehtuurityötä jatketaan muun muassa toiminta-arkkitehtuurin parantamisella. Tähän kuuluu projektien kustannusymmärryksen lisääminen painottamalla projektien eri vaiheiden kustannuksia.

Raportoinnin arkkitehtuuria kehittämällä määritellään toimintamalli eri raportointi- ja analysointipalveluiden koordinoimiseksi. Arkkitehtuurimäärittelyssä otetaan pohjaksi LIJ:n arkkitehtuuri, huomioidaan tietosuoja-asiat sekä tietoturva-arkkitehtuuri. Liiketoimintapalvelut vastaavat osaltaan määrittelystä: keitä ovat käyttäjät ja mitä raportteja tarvitaan. Talous- ja hallintopalvelut sekä tietohallinnon johtoryhmä koordinoivat asiaa yhdessä palveluista vastaavien kanssa.

HSL:n talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmien vaatimusmäärittely ja kilpailutuksen valmistelu tehdään pääosin vuoden 2016 aikana. Tavoitteena on kilpailuttaa osa järjestelmistä ja järjestelmien ylläpito vuoden 2017 aikana. Päivitetyt järjestelmät ovat käytössä viimeistään 1.1.2018. Suunnitelmavuosien aikana on tavoitteena käydä läpi myös talous- ja henkilöstöhallinnon prosesseja ja tehostaa toimintaa tarvittavilta osin. Järjestelmien kilpailutukseen ja hankintaan on varattu määräraha vuoden 2017 investointeihin.

Sähköinen arkistointi otetaan käyttöön vuonna 2017. Tavoitteena on luoda edellytykset siirtymiselle kokonaan sähköiseen asianhallintaan asianhallintajärjestelmä Dynastyssa ja sähköiseen asiakirjojen allekirjoittamiseen. Tämä edellyttää, että kuvataan ja päivitetään tiedonohjausjärjestelmään (TOJ) HSL:n prosessit ja päivitetään HSL:n tiedonohjaussuunnitelma (TOS). Työssä noudatetaan SÄHKE2 vaatimuksia. Dynasty –asianhallintajärjestelmän nykyinen versio vaihdetaan uudempaan versioon 6.3. ja nykyisen tuotantokannan rinnalle määritellään uusi tuotantokanta. Dynastyn ja TOJ:n välille tehdään integraatio. TOS lähetetään Kansallisarkistoon hyväksyttäväksi ja anotaan pysyvän sähköisen säilyttämisen lupaa. Projektin lopputulos muuttaa organisaation asianhallinnan prosessia, toimintamalleja ja työnkulkua. Sen avulla säästetään tulevaisuudessa paperinkulutuksessa, arkistotilakuluissa (sähköinen arkistointi) ja tehostetaan työajan käyttöä verrattuna paperiseen asianhallintaan.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Kun kustannustehokkuus paranee ja joukkoliikenteen rahoituspohja laajenee, lipunhintojen korotuspaine pienenee.
- Tehokas matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulojen kertymisen suunnitellusti ja vähentää lipunhintojen korotuspaineita.
- Mahdollisen alijäämämallin käyttöönoton myötä kuntaosuuslaskennassa, jäsenkunta voi entistä läpinäkyvämmiin ja tehokkaampiin vaikuttaa kustannuksiinsa ja sitä kautta edelleen subventiotasoonsa, mikä helpottaa jäsenkuntien taloudenpitoa sekä näkyy kuntalaisille tarkoituksenmukaisempana palveluna.
- Infrahankkeiden kustannusvaikutusten arvioiminen jo hankesuunnitelmaa tehtäessä, vähentää lipunhintojen yllättäviä korotuspaineita.
- Tehokkaat tietojärjestelmät tukevat HSL:n talouden hallintaa ja ennakoitavuutta.

3 Henkilöstö

Henkilöstövisio

Olemme innostuneita, yhteistyöhön ja kehittymiseen sitoutuneita. Teemme työmme asiakas- ja ratkaisulähtöisesti.

HSL:n henkilöstövisio on yhteinen näkemys siitä, millaisena haluamme nähdä ja kokea oman tapamme toimia. Se ohjaa toimintaamme ja sen kehittämistä.

Innostus ja hyvinvointi työssä syntyvät siitä, että työn tekemisen perusasiat ovat kunnossa: työntekijällä on sopivasti vastuuta ja valtuuksia tehdä työtä, selkeät tavoitteet ja esimiehen tuki niiden toteuttamiseen, mahdollisuus vaikuttaa oman työn kehittämiseen ja uuden oppimiseen, työn tekemistä tukevat työkalut sekä työkaverit, joiden kanssa työasiat sujuvat. Vision toteutumista tuetaan strategisissa tavoitteissa määriteltynä osaamisen, työyhteisö- ja esimiestaitojen sekä yhteistyön kehittämisen avulla.



Kuva 4: Henkilöstövisio ja henkilöstöstrategiset tavoitteet

Henkilöstöstrategian tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoite 1: Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Osaamisen kehittämistä suunnitellaan ja seurataan osana toiminnan suunnittelua ja vuosittaisia tavoite- ja kehityskeskusteluja. Strateginen osaaminen tarkistetaan ja osaamisen kehittämisestä tehdään suunnitelma, jonka toteutumista ja vaikutuksia seurataan. Talon sisällä työssä oppimista tuetaan muun muassa työkierrolla. Omien työntekijöiden osaamista hyödynnetään sisäisissä koulutuksissa.

Mahdollisuuksia kehittää osaamista yhteistyössä HSL:n ulkoisten sidosryhmien kanssa selvitetään. Korkeakouluyhteistyötä tiivistetään sekä osaamisen kehittämisessä että mahdollisissa rekrytoinneissa. Keskeisiin asiantuntija- ja ammattitehtäviin suunnitellaan osaamisen kehittämispolut. Tavoite- ja kehityskeskustelujen sekä työsuorituksen arvioinnin sisältö ja toteutustapa uudistetaan vuoden 2016 aikana ja uudet mallit otetaan käyttöön vuonna 2017.

Perehdyttämisen sisältöä ja toteutusta kehitetään uusilta työntekijöiltä kerättävän palautteen avulla.

Toiminnan kehittämisestä, oman osaamisen jakamisesta ja toisilta oppimisesta tehdään kaikille avointa. Kehittämisideoiden esittämiseen ja käsittelyyn kehitetään pelisäännöt ja kehittämisideoita varten tehdään yhteinen sähköinen työtila. Asiakaslähtöisyys on ideoiden tärkeä arviointikriteeri.

Tavoite 2: Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Esimiestyötä ja johtamista kehitetään määritellyn esimiesroolin, esimiesosaamisen ja esimiestyöstä saadun palautteen perusteella. Esimiesvalmennusta jatketaan ja johtamisen työkaluja kehitetään erityisesti päivittäisjohtamisessa ja valmentavassa esimiestyössä. Esimiesosaamista vahvistetaan myös hyödyntämällä oman talon parhaita käytäntöjä. Tulevaisuuden muutoksiin varaudutaan kartoittamalla esimiespotentiaalia. Uudet esimiehet perehdytetään systemaattisesti esimiestehtäviin.

Työyhteisötaitoja ja oman työkäyttämisen merkitystä käydään läpi osastojen kehittämissäviiden valmennuksissa. Työpaikkakäyttämisen pelisääntöjä nostetaan esille sopivien teemojen yhteydessä. Yhteisöllisen sähköisen liikuntasovelluksen kampanjoilla tuetaan työkavereiden kannustamista.

Tavoite 3: Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Palveluperiaatteet auttavat HSL:n työntekijöitä toimimaan yhdessä ja ne johtavat hyvään asiakas- ja työntekijäkokemukseen. Aiemmin aloitettua palveluperiaatteiden toiminnallistamista jatketaan. Uudella intranetillä on jatkossa keskeinen rooli palveluperiaatteiden konkretisoinnissa. Uusia toimenpiteitä tehdään kunnes palveluperiaatteet ovat luonteva osa HSL:n työkulttuuria.



Kuva 5: HSL:n palveluperiaatteet

Henkilöstökyselyn tuloksia hyödynnetään aktiivisesti toiminnan ja yhteistyön kehittämisessä. Tulosten perusteella valitaan vuosittain jokaisessa ryhmässä konkreettiset parannustoimenpiteet toteutettavaksi.

Asiakaspalautteen (ulkoinen ja sisäinen) systemaattista seuranta ja hyödyntämistä parannetaan kaikilla tasoilla. Sidosryhmäyhteistyötä tehostetaan määrittelemällä keskeiset sidosryhmät, yhteistyön tavoitteet, käytännön yhteistyöfoorumit, vastuuhenkilöt ja raportointi.

Henkilöstöstrategian mittarit

Mittarit:

- Henkilöstökyselyn perusteella seurattavat:
 - Osaamisen kehittäminen
 - Työyhteisötaidot
 - Asiakaslähtöisyys
 - Osastojen välinen yhteistyö

Henkilöstömittareiden toteutuminen 2011 - 2015 ja tavoite vuonna 2016:

Mittari	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Esimiestyö (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	3,66	3,81	3,80	3,80	3,84	
Yhteistyö (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	3,84	3,85	3,96	3,94	3,99	
Organisaation toimivuus (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	3,06	3,21	3,31	3,27	3,30	
Henkilöstökyselyn perusteella tehdyt parannustoimenpiteet, toteutumisaste	-	98,62	73,30	30,00	100,00	
Osaamisen kehittäminen (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,92	4,05
Työyhteisötaidot (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,98	4,10
Asiakaslähtöisyys (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,72	3,85
Osastojen välinen yhteistyö (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,28	3,40

4 Toiminnan riskien hallinta

Riskienhallinta tukee kuntayhtymää sen perustehtävän toteuttamisessa ja strategisten tavoitteiden saavuttamisessa. Riskienhallinnan avulla kyetään tunnistamaan myös uusia mahdollisuuksia.

Vuonna 2016 riskienhallinnassa jatkettiin HSL:n 1. luokan ja osastojen kannalta tärkeimpien riskien käsittelyä. Samalla laadittiin käsittelysuunnitelmat kattamaan kaikki riskit. Vuosina 2017 – 2019 riskikarttaa ja riskienhallintasuunnitelmia ylläpidetään uusien riskien, toteutuneiden riskienhallintatoimenpiteiden ja jäännösriskien näkökulmasta.

Joukkoliikennesuunnittelun merkittävimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja linjaston suuriin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. HSL:n mainetta luotettavana, asiantuntevana ja asiakaslähtöisenä toimijana ylläpidetään monipuolisella viestinnällä.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttavat keskeisesti hankinta- ja sopimusprosessit. Junaliikenteen kilpailuttamiseen valmistautumiselle saatiin lisää aikaa VR:n kanssa solmitun suorahankintasopimuksen myötä.

Uudet lainsäädäntöhankkeet edellyttävät HSL:ltä aktiivista osallistumista valmistelutyöhön. Valmistumassa olevat ja uudet joukkoliikenneinfrahankeet kuten länsimetro ja raidejokeri parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa, mutta samalla hankkeisiin sisältyy myös merkittäviä riskejä, joihin varaudutaan hankekohtaisten riskienhallintasuunnitelmien avulla.

Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän siirtymävaiheeseen, matkakorttien vaihtoon ja nettilatauksen käyttöönottoon liittyviin riskeihin on varauduttu. Ennen uuden tariffijärjestelmän käyttöönottoa on tärkeää, että lippu- ja informaatiojärjestelmän toiminta on vakiintunut.

Joukkoliikenteen häiriöihin ja poikkeustilanteisiin varaudutaan häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit aina yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin joukkoliikenteeseen kohdistuviin tarkoituksellisiin iskuihin.

Henkilöstöön kohdistuvien uhka- ja väkivaltatilanteiden sekä työtapaturmien syntymistä ehkäistään huolehtimalla henkilöstön koulutuksesta ja ohjeistuksesta. Koulutuksessa varaudutaan erilaisiin asiastilanteisiin ja harjoitellaan hyviä toimintatapoja konfliktien ehkäisemiseksi. Lisäksi huolehditaan siitä, että työvälineet ja varusteet ovat kunnossa.

Tietoturvan kehittämisestä huolehditaan siten, että seurataan tietoturvallisuuden tilaa proaktiivisesti ja päivitetään tietoturvaohjetta säännöllisesti sekä kehitetään koko henkilöstön tietoturvakoulutuksia. Tietoturvaopastukseen kiinnitetään erityistä huomiota henkilöstön perehdyttämisessä.

Riskienhallintatoimenpiteet on otettu osaksi osastojen, ryhmien ja henkilöiden tavoitteita sekä tehtäviä ja riskienhallinta on kiinteä osa vuosittain toistuvaa TTS -prosessia. Riskienhallintatoimenpiteiden toteutumista arvioidaan tavoite- ja kehityskeskusteluissa sekä mitataan tulokorteissa.

5 Käyttötalous

5.1 Talousarvion sitovuus

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

Talousarvion sitovat erät:

	TA 2016	Muut. TA 2016 ¹⁾	TA 2017	Ero TA2017/Muut.TA2016	
	Eur	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	654 165 000	654 165 000	677 851 000	23 686 000	3,6 %
Investointimenot	46 840 000	46 840 000	32 800 000	-14 040 000	-30,0 %
Kuntaosuudet	309 867 000	293 838 000	313 345 000	19 507 000	6,6 %

1) Talousarvion muutosesitys kuntaosuuksien osalta käsitellään HSL:n hallituksessa 25.10.2016 ja yhtymäkokouksessa 15.11.2016.

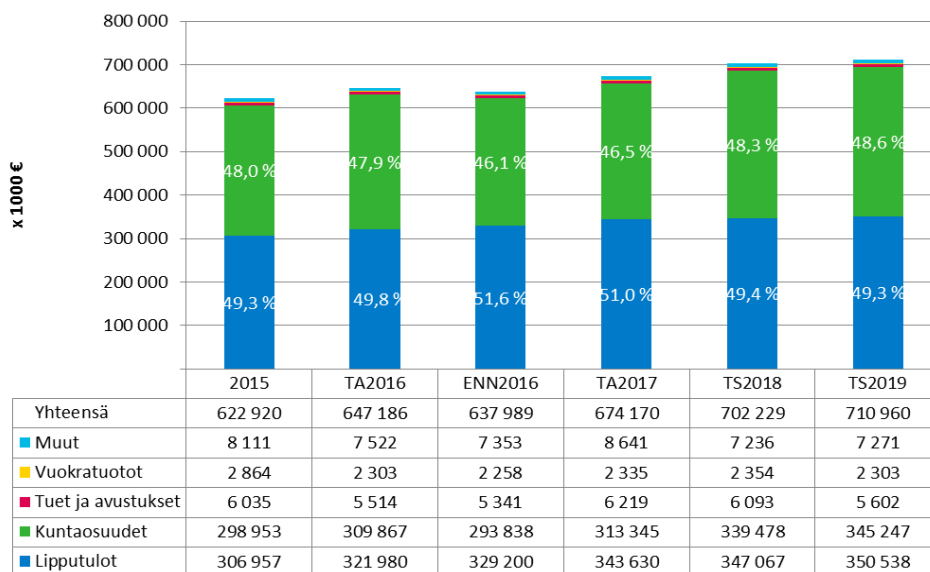
5.2 Tuloslaskelma 2017 - 2019

	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TA2017/ENN2016		TS	ERO TS2018/TA2017		TS	ERO TS2019/TS2018	
x 1 000 €	2015	2016	2016	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%
Toimintatuotot	622 920	647 186	637 989	674 170	36 181	5,7 %	702 229	28 058	4,2 %	710 960	8 732	1,2 %
Myyntituotot	307 725	322 680	329 900	344 380	14 480	4,4 %	347 817	3 437	1,0 %	351 288	3 471	1,0 %
Lipputulot	306 957	321 980	329 200	343 630	14 430	4,4 %	347 067	3 437	1,0 %	350 538	3 471	1,0 %
Muut myyntituotot	768	700	700	750	50	7,1 %	750		0,0 %	750		0,0 %
Korvaukset kunnilta	298 953	309 867	293 838	313 345	19 507	6,6 %	339 478	26 133	8,3 %	345 247	5 769	1,7 %
Muut myyntitulot	919	1 000	1 006	919	-87	-8,7 %	919		0,0 %	919		0,0 %
Tuet ja avustukset	6 035	5 514	5 341	6 219	879	16,5 %	6 093	-126	-2,0 %	5 602	-492	-8,1 %
Vuokratuotot	2 864	2 303	2 258	2 335	78	3,4 %	2 354	18	0,8 %	2 303	-51	-2,2 %
Muut toimintatuotot	6 424	5 822	5 647	6 972	1 325	23,5 %	5 567	-1 405	-20,1 %	5 602	34	0,6 %
Toimintakulut	-593 239	-654 162	-624 071	-677 851	-53 780	8,6 %	-700 929	-23 078	3,4 %	-707 580	-6 651	0,9 %
Henkilöstökulut	-19 847	-19 743	-19 838	-20 393	-555	2,8 %	-20 393		0,0 %	-20 393		0,0 %
Palvelujen ostot yhteensä	-565 439	-625 046	-595 843	-647 196	-51 352	8,6 %	-670 477	-23 281	3,6 %	-677 879	-7 402	1,1 %
Liikenteen operointikustannukset	-470 579	-492 460	-481 088	-502 765	-21 677	4,5 %	-500 995	1 770	-0,4 %	-505 518	-4 523	0,9 %
Infrapalvelut	-68 607	-99 245	-83 216	-109 833	-26 617	32,0 %	-136 499	-26 666	24,3 %	-140 199	-3 700	2,7 %
Muut palvelujen ostot	-26 253	-33 341	-31 539	-34 598	-3 058	9,7 %	-32 983	1 615	-4,7 %	-32 162	821	-2,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289	-1 726	-1 304	-1 166	138	-10,6 %	-1 147	18	-1,6 %	-1 062	85	-7,4 %
Vuokrakulut	-3 391	-4 525	-3 861	-5 319	-1 457	37,7 %	-5 434	-115	2,2 %	-4 769	666	-12,2 %
Muut kulut	-3 272	-3 123	-3 223	-3 777	-553	17,2 %	-3 477	300	-7,9 %	-3 477		0,0 %
Toimintakate	29 681	-6 977	13 919	-3 680	-17 599	-126,4 %	1 299	4 980	-135,3 %	3 380	2 080	160,1 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-148	-408	-199	-240	-41	20,6 %	-465	-225	93,8 %	-510	-45	9,7 %
Vuosikate	29 533	-7 384	13 720	-3 920	-17 640	-128,6 %	834	4 755	-121,3 %	2 870	2 035	243,9 %
Poistot	-8 394	-10 077	-9 361	-18 732	-9 371	100,1 %	-23 486	-4 754	25,4 %	-22 040	1 447	-6,2 %
Tilikauden tulos	21 139	-17 461	4 359	-22 652	-27 011	-619,7 %	-22 652		0,0 %	-19 170	3 482	-15,4 %
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	-17 461	4 359	-22 652	-27 011	-619,7 %	-22 652		0,0 %	-19 170	3 482	-15,4 %

5.2.1 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2017 ovat yhteensä 674,2 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 36,2 milj. euroa (5,7 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 702,2 milj. euroa vuonna 2018 ja 711,0 milj. euroa vuonna 2019.

Alla olevassa taulukossa vuosien 2018–2019 toimintatuloihin kirjattavat laskutettavat kuntaosuudet perustuvat vuoden 2017 hintatasoon ja vuoden 2017 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarvetta vuosille 2018–2019 ei siis ole mukana taulukossa).



Kuva 6. Toimintatulojen kehitys 2015–2019

Lipputulot

Lipputuloarviot perustuvat kahdeksan kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloennusteeseen sekä esitettyihin hinnankorotuksiin ja hintajoustoon. Lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2016 ilman ALV:ia yhteensä 329,2 milj. euroa ja 343,6 milj. euroa vuonna 2017. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen on 4,4 %. Lipputulot muodostavat 51,0 % HSL:n toimintatuloista.

Taloussuunnitelmassa kuntien sisäisten lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Keskimääräiset korotukset ovat erisuuruiset, koska myytyjen lippujen lippulajijakautuma vaihtelee alueittain. Vuodesta 2016 vuoteen 2017 matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 2,0 %. Lippujen myyntiennuste 2017–2019 perustuu lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuun vastaavasti keskimäärin noin 1,5 prosentilla vuosittain.

Lipputuloarvioihin sisältyvät lippujen myynnin arvioidut muutokset sekä hintajousto, jonka mukaan lippujen kappalemääräinen myynti laskee hintoja korotettaessa. Muutokset johtuvat pääosin Kehäradan käyttöönoton arvioiduista vaikutuksista. Lisäksi lippulajien käytön välillä on tapahtunut siirtymää HSL:n strategian mukaisesti. Kertalippujen käyttö on hinnankorotusten myötä vähentynyt ja matkustajat ovat siirtyneet käyttämään entistä enemmän matkakortille ladattuja kausi- ja arvolippuja. Myös mobiililippu on kasvattamassa suosiotaan.

Lippujen hintoja esitetään korotettavaksi vuonna 2017 keskimäärin 4,1 %. Sisäisiin lippuihin esitetään keskimäärin 4,4 %:n korotusta ja seutulippuihin keskimäärin 3,7 %:n korotusta. Lippujen hintojen korotusesitys johtuu pääosin kasvaneista Länsimetron käyttöönoton sekä muun metroliiikenteen (metrovarikon laajennus, kulunvalvontalaitteisto) aiheuttamista infrakustannuksista. Osaltaan kustannuksia kasvattaa myös em. syistä johtuva metro- ja junaliikenteen operointikustannusten kasvu. Yleiskustannusten puolella suurin kasvu johtuu LIJ-järjestelmän käyttöönoton (vaikutus poistoihin) sekä sen ja nykyisen matkakorttijärjestelmän siirtymäajalla yhtäaikaisen ylläpidon aiheuttamasta ICT- ja tietoliikennekulujen kasvusta.

Vuonna 2017 korotukset kohdistuvat vuorokausi, kausi- ja arvolippuihin. Kuntien sisäisten kausi- ja arvolippujen hintaa korotetaan enemmän kuin seutukaasilippujen hintaa, jotta sisäisten ja seutulippujen korkea hintaporras pienenesi. Arvolippujen hintoja korotetaan keskimäärin 5,5 %, kausilippujen hintoja keskimäärin 4,2 %.

Kaikkien kuntien sisäisten maksualueiden lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Ennakkoon myytävät kertaliput ovat 10 % halvempia kuin kuljettajalta ostetut liput. Ennakkoon myytäviä lippuja ovat mobiilikertaliput, tekstiviestilippu ja automaattista ostetut kertaliput.

Lipputulojen arvioidaan olevan 347,1 milj. euroa vuonna 2018 ja 350,5 milj. euroa vuonna 2019.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä tulee käyttöön aikaisintaan elokuussa vuonna 2017. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella.

Seutuliput

Pääkaupunkiseudun seutulipputulot vuonna 2016 ovat ennusteen mukaan yhteensä 126,1 milj. euroa. Laskennassa on huomioitu VR sopimuksen tuomat seutulipputilitykset 1.4.2016 alkaen. Lisäksi myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin pääkaupunkiseudun seutulippujen hinnat nousevat 3,8 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Seutulipputulot vuonna 2017 ovat 131,4 milj. euroa.

Lähiseutu 2-lippujen hinnat nousevat keskimäärin 3,0 % ja lähiseutu 3-lippujen hinnat keskimäärin 3,2 %. Lähiseutulipputulot vuonna 2017 ovat yhteensä 18,4 milj. euroa.

Sisäiset liput

Helsingin sisäiset liput

Helsingin sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2016 on 156,6 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin Helsingin sisäisten lippujen hinnat nousevat 4,4 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2017 arvioitu kertyvän 164,0 milj. euroa.

Espoon/Kauniaisten sisäiset liput

Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2016 on 16,0 milj. euroa.

Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lippujen hinnat nousevat 4,3 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna.

Lipputulot on vuonna 2017 arvioitu kertyvän 16,8 milj. euroa.

Vantaan sisäiset liput

Vantaan sisäisten lipputulot ennuste vuonna 2016 on 11,0 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin Vantaan sisäisten lippujen hintojen muutos on 3,8 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Lipputulot on vuonna 2017 arvioitu kertyvän 11,6 milj. euroa.

Keravan/Sipoon sekä Kirkkonummen sisäiset liput

Ennusteen mukaan Keravan ja Sipoon yhteisen maksualueen sisäiset lipputulot vuonna 2016 ovat 0,8 milj. euroa ja Kirkkonummen 0,7 milj. euroa. Keskimäärin Kerava/Sipoo-maksualueen sisäisten lippujen hinnat nousevat 3,7 % ja Kirkkonummen sisäisten lippujen hinnat 4,0 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna.

Kaikkiaan Kerava/Sipoo-maksualueen sisäisiä lipputulot on vuonna 2017 arvioitu kertyvän 0,80 milj. euroa ja Kirkkonummen sisäisiä lipputulot 0,75 milj. euroa.

Ennakkoon myytävät kertaliput

HSL:n hallituksen linjaaman strategian mukaisesti kuljettajamyyntiä pyritään edelleen vähentämään. Tämän vuoksi esitetään ennakkoon myytävälle kertalipulle annettavaksi 10 %:n alennus pyörästettynä lähimpään kymmeneen senttiin kaikilla vyöhykkeillä. Hinnoittelu noudattaa silloin myös mobiililippujen hinnoittelua. Mobiililiput ovat myös ennakkoon myytäviä lippuja.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2017 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hinnankorotuksia. Näiden lippujen myynti on vähäistä ja on edelleen vähentynyt korkeiden korotusten vuoksi. Siirryttäessä kaarimallin mukaiseen hinnoitteluun saattaisi näiden lipputuotteiden hinnat olla ainakin aluksi korkeat. Kaarimalliin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

Yhteenveto lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista 2016–2017, ei ALV:ia

Seutuliput, pääkaupunkiseutu	3,8 %
Seutuliput, lähiseutu 2	3,0 %
Seutuliput, lähiseutu 3	3,2 %
Helsingin sisäiset liput	4,4 %
Espoon/Kauniaisten sisäiset liput	4,3 %
Vantaan sisäiset liput	3,9 %
Keravan/Sipoon sisäiset liput	3,7 %
Kirkkonummen sisäiset liput	4,0 %
Keskimäärin	4,1 %

Kerta-, arvo- ja kausilippujen hintoja korotetaan keskimäärin seuraavasti:

- Kertaliput - 0,2 %
- Arvoliput + 5,5 %
- Kausiliput + 4,2 %

Korttimaksu

Matkakorteista on peritty asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu vuonna 2016 on 5,00 euroa. Vuonna 2017 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %).

Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2016 0,7 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen kasvavan hieman vuonna 2017 ja olevan silloin 0,8 milj. euroa.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2017 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan vuonna 2017 kertyvän 6,4 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 2,8 milj. euroa.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa otetaan huomioon siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 25 % normaalitasoa vähemmän vuosina 2017–2019.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 3,8 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukoti- ja sähköbussivuokrista, VR:ltä ja Tampereelta laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä ja Tampereelta yhteensä noin 0,9 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbussista 2,3 milj. euroa ja muita tuloja 0,6 milj. euroa.

Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,7 milj. euroa vuosina 2017–2019. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,5 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät Työ- ja elinkeinoministeriön arvioidun 0,5 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

Kuntaosuudet

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Jäsenkunnilta laskutettavat kuntaosuudet ovat talousarviossa 2017 yhteensä 313,3 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 46,5 % HSL:n toimintatuloista. Laskutettavissa kuntaosuuksissa on myös huomioitu kunnille palautettavien ylijäämäkertymien osuus, joita vuonna 2017 palautetaan kunnille yhteensä 22,7 milj. euroa.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2017 kustannuksia yhteensä 696,2 milj. euroa, josta operointikustannuksia 503,6 milj. euroa (72,3 %), infrakustannuksia 109,8 milj. euroa (15,8 %) ja yleiskustan-

nuksia 82,8 milj. euroa (11,9 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 360,2 milj. euroa, josta lipputulot ovat yhteensä 343,6 milj. euroa (95,4 %). Kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 22,7 milj. euroa.

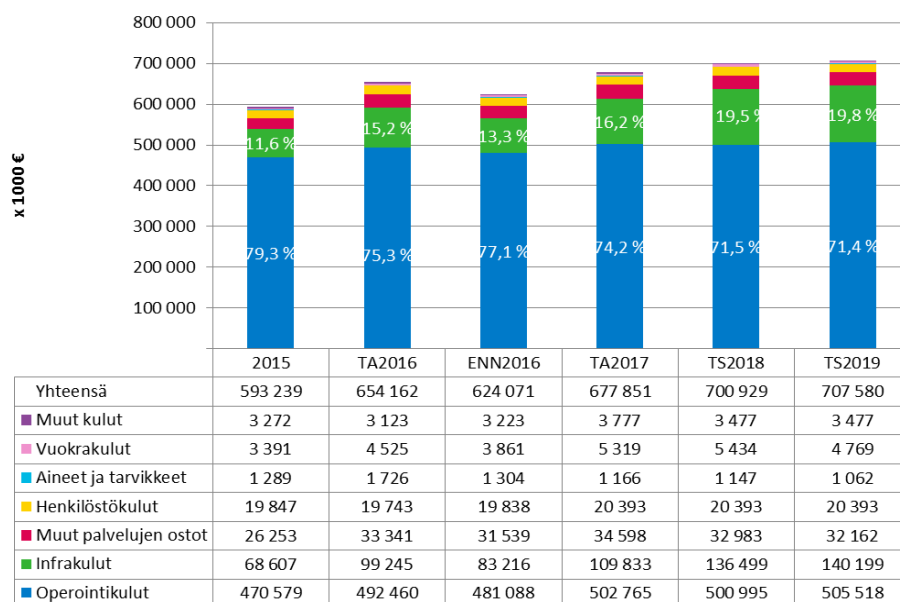
x 1 000 €	TP2015	TA2016	ENN2016	TA2017	Ero TA2017/ENN2016	TS2018	TS2019
					€ %		
Kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset yhteensä	601 845	664 707	633 327	696 234	100,0 %	62 907	724 252
Operointikustannukset	470 579	492 460	481 479	503 564	72,3 %	22 085	501 843
Infrakustannukset	68 607	99 245	83 216	109 833	15,8 %	26 617	136 499
Yleiskustannukset	62 659	73 002	68 632	82 837	11,9 %	14 205	85 910
Kuntaosuuksiin kohdistetut tulot yhteensä	324 031	337 379	343 848	360 237	100,0 %	16 389	362 123
Lipputulot	306 957	321 980	329 200	343 630	95,4 %	14 430	347 067
Valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki	4 700	4 700	4 700	4 700	1,3 %	0,0 %	4 700
Yleiskustannuksiin kohdistetut tulot	12 374	10 699	9 948	11 907	3,3 %	1 959	10 356
Kuntien kumulatiiviset yli-/alijäämät yhteensä ¹⁾	-21 139	17 461	-4 359	22 652		22 652	19 170
Laskutettavat kuntaosuudet yhteensä	298 953	309 867	293 838	313 345	19 507	6,6 %	339 478
							345 247

¹⁾ Suunniteltu kumulatiivisten ylijäämien käyttö ilmaista ilman erumerkkiä. Kun ylijäämiä on jäänyt käyttämättä (tilinpäätös ja ennuste) ja HSL:n tilikauden tulos on ollut ylijäämäinen, on luku miinusmerkinen.

Selvitys kuntaosuuksien muodostumisesta jäsenkunnittain vuosina 2017–2019 on sivuilla 53-61.

5.2.2 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2017 ovat yhteensä 677,9 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2016 ennusteesta 53,8 milj. euroa (8,6 %). Vuonna 2018 toimintamenojen arvioidaan olevat 700,9 milj. euroa ja 707,6 milj. euroa vuonna 2019.



Kuva 9: Toimintamenojen kehitys 2015–2019

Palveluiden ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2017 ovat yhteensä 647,2 milj. euroa, 95,5 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 502,8 milj. euroa, 74,2 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan netto-

kustannuksia 0,8 milj. euroa. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen menot vuonna 2017 ovat yhteensä 315,1 milj. euroa (sis. sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa). Bussiliikenteen menot sisältävät 1,3 milj. euron ympäristöbonusva-
rauksen. Vuonna 2017 bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 1,8 %. Vuonna 2018 bussiliikenteen kustannuksia alentaa koko vuoden käytössä oleva Länsimetro ja sen myötä liityntälii-
kenne metroasemille. Talousarvio vuodelle 2017 on laadittu oletuksella, että länsimetro käynnistyy vuonna 2017 viimeistään kesäliikenteen alkaessa ja bussit liikennöivät nykyiseen malliin siihen saak-
ka. Helsingin ja Espoon sisäisen bussiliikenteen ja Helsingin, Espoon ja Vantaan välisen seutubussili-
ikenteen operointikustannukset on jaettu kuntaosuuksiin kahdessa erässä – ennen Länsimetron käyt-
töönottoa ja Länsimetron jälkeen.

Vuonna 2018 bussiliikenteen menoiksi yhteensä arvioidaan 307,9 milj. euroa ja 310,4 milj. euroa vuonna 2019.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan yhteensä 91,2 milj. euroa ml. Junakalus-
toyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Vuonna 2017 junaliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 1,2 %. Vuonna 2017 menot kasvavat uuden Sm5-kaluston käyttöönoton vuoksi. Lisäksi vuonna 2016
tehtyjen Rantaradan muutosten vaikutus kohdistuu koko vuodelle. Uudessa VR-sopimuksessa säästöt kasvavat asteittain, vuonna 2018 konduktööritoiminnan säästöt ovat toteutuneet täysimääräisesti ja
myös vanha VR:n kalusto on poistunut kokonaan sopimuksen korvauksista. Vuonna 2018 junaliiken-
teen kustannuksiksi arvioidaan 90,2 milj. euroa sekä vuonna 2019 90,6 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan 53,6 milj. euroa. Raitioliikenteessä kus-
tannustason muutokseksi on arvioitu -1,2 %. Kustannuksiksi arvioidaan 56,8 milj. euroa vuonna 2018
ja 58,0 milj. euroa vuonna 2019. Vuonna 2017 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakus-
tannusten johdosta. Uusia Artic-raitiovaunuja on toimitettu 32 kappaletta vuoden 2017 loppuun men-
nessä. Artic-raitiovaunuja on tilattu kaikkiaan 40.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 39,6 milj. euroa vuonna 2017. Metroliikenteessä kus-
tannustason muutokseksi on arvioitu -0,8 %. Vuonna 2018 kustannuksiksi arvioidaan 43,0 milj. euroa
ja 42,8 milj. euroa vuonna 2019. Vuonna 2017 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja Länsi-
metron käynnistymisen myötä. Metron viikonloppuöiden yöliikennekokeilu lopetettiin vuonna 2014.
Talousuunnitelma ei sisällä yöliikenteen kustannuksia vuosina 2017–2019. Myös metroliikenteen
osalta operointikustannukset on jaettu kuntaosuuksiin kahdessa erässä – ennen Länsimetron käyt-
töönottoa ja Länsimetron jälkeen. Erityisesti Helsingin ja Espoon osalta ovat ennakoidut muutokset
jako-osuuksissa merkittäviä.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan 4,0 milj. euroa ja pysyvän samalla ta-
solla suunnitelmavuosina 2018–2019. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,1 %.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2017 on 109,8 milj. euroa. Infra-
menot sisältävät kustannukset Helsingiltä 77,4 milj. euroa, Espoolta 21,4 milj. euroa, Vantaalta 10,9
milj. euroa, Keravalta 0,07 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,03 milj. euroa.

Inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista 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 % rakennusaikainen korko. Pääomalle laskettavan koron osalta on laskennallisena korkona käytetty infrasopimuksen mukaista viittä prosenttia. Korkojen osuus infrakustannuksista on 42,7 milj. euroa vuonna 2017.

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 ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infrasopimuksen mukaisesti on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2017. Länsimetron infrakustannukset on laskettu talousarvioon 2017 puolen vuoden osalta ja vuodesta 2018 alkaen täysimääräisenä.

Vuonna 2018 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 136,5 milj. euroa ja vuonna 2019 yhteensä 140,2 milj. euroa.

Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 34,6 milj. euroa vuonna 2017. Muihin palvelujen ostoon käytetään 33,0 milj. euroa vuonna 2018 ja 32,2 milj. euroa vuonna 2019.

Vuosina 2017-2018 lisäkustannuksia aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja uuden sekä vanhan matkakorttijärjestelmän rinnakkaiskäyttö. ICT-kustannuksia kasvattavat lisäksi siirtymäajalla LIJ-hankkeen mukanaan tuomat uudet palvelut ja erityisesti informaatiojärjestelmien kehittyminen. TTS-kaudella jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan vähitellen laskevan noin 1,2 milj. eurolla vuodesta 2017 vuoteen 2019, kun uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön.

x 1 000 €	TP2015	TA2016	ENN2016	TA2017	Ero TA2017/ENN2016	TS2018	TS2019
ITC-palvelut	7 108	11 117	9 997	11 570	1 573	15,7 %	11 070
Lipunmyyntipalkkiot	6 825	6 600	7 000	7 020	20	0,3 %	6 320
Asiantuntijapalvelut	3 156	4 788	4 429	5 083	654	14,8 %	5 065
Laitteiden huoltopalvelut	2 236	3 750	3 051	3 530	479	15,7 %	3 530
Ilmoitukset ja markkinointi	1 857	1 575	1 585	1 921	336	21,2 %	1 721
Staattisen informaation hoitopalv	1 294	1 380	1 380	1 370	-10	-0,7 %	1 270
Painatukset	800	635	785	664	-121	-15,4 %	568
Vartiointipalvelut	400	544	544	751	207	38,1 %	751
Muut palvelut	2 577	2 952	2 769	2 688	-81	-2,9 %	2 688
Muiden palveluiden ostot yht.	26 253	33 341	31 539	34 598	3 058	9,7 %	32 983

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat 20,4 milj. euroa, joka on 3,0 % toimintamenoista. Henkilöstömenot kasvavat edellisen vuoden ennusteesta 0,6 milj. euroa (2,8 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 16,5 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 3,9 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 386 henkilötyövuoden työpanokseen. LIJ-hankkeessa tarvitaan vielä vuoden 2017 aikana ylimääräisiä suunnitteluresursseja järjestelmän valmiiksi saattamiseen ja vanhan järjestelmän hallittuun alasajoon. Vuosille 2018–2019 henkilöstömenot on budjetoitu vuoden 2017 tasoon.

Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2017 varattu 1,2 milj. euroa. Varaus on 0,1 milj. euroa edellisvuoden ennustetta pienempi, koska uusien matkakorttien hankinta on ajoitettu osittain vuoteen 2016. Sekä vuonna 2018 että 2019 varaus on 1,1 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2017 ovat 5,3 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokra- ja vastikekustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 1,5 milj. euroa ja kuljettajien sosiaalityötiloista maksettavia vuokria 2,1 milj. euroa. Vuoden 2018 varaus vuokramenoihin on 5,4 milj. euroa ja vuoden 2019 varaus 4,8 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2017 ovat 3,8 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuonna 2017 yhteensä 2,8 milj. euroa. Vuodelle 2018-2019 varaus muihin menoihin on 3,5 milj. euroa molemmille vuosille.

Toimintakatteen vuonna 2017 arvioidaan olevan 3,7 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan rahoitusmenoja, joita arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa.

Rahoitustulot ja -menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvitse nostaa myöskään vuonna 2016.

Uusiin investointeihin on budjetoitu vuodelle 2017 varaus talousarviolainaan 20,0 milj. euroa ja 10 milj. euroa vuodelle 2018, jolloin lainakanta vuoden 2019 lopussa olisi noin 26,0 milj. euroa. Lainakorkona laskennassa on käytetty 1,5 %.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2017 arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa ja kasvavan vuosina 2018 ja 2019 siten, että varaus on 0,5 milj. euroa vuodelle 2018 ja 0,5 milj. euroa vuodelle 2019.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 3,9 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2017 ovat 18,7 milj. euroa. Poistot kaksinkertaistuvat edellisvuoden ennusteesta ja ne kasvavat 9,4 milj. eurolla (100,1 %). Suunnitelmapoistot kasvavat, kun LIJ-hanke valmistuu ja uusitut ohjelmistot ja laitteet ovat kokonaisuudessaan käytössä kevään 2017 aikana. Varaus poistoihin on 23,5 milj. euroa vuodelle 2018 ja 22,0 milj. euroa vuodelle 2019.

Tilikauden 2017 alijäämäksi arvioidaan 22,7 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkuntien kuntaosuuksia (ja HSL:n toimintatuloja) vähentävänä eränä.

5.3 Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä, kuluvan vuoden talousarviossa arvioitu käyttö huomioiden, otetaan huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä.

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä osavuositarkastuksen 2/2016 käyttöennuste huomioiden yhteensä 64,5 milj. euroa, joka on taloussuunnitelmassa jaettu kolmelle tulevalle vuodelle 2017–2019.

x 1 000 €	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2015	Käyttö TA2016	Käyttöennuste 2/2016	Kumulat. yli-/alijäämä arvio 31.12.2016	TTS 2017-2019		
					2017	2018	2019
Espoo	13 685	-4 843	-6 720	6 965	3 482	3 482	
Helsinki	22 526	-5 754	11 229	33 755	11 252	11 252	11 252
Kauniainen	572	-151	-5	567	189	189	189
Kerava	1 643	-515	-441	1 202	401	401	401
Kirkkonummi	984	-114	676	1 660	553	553	553
Sipoo	553	-23	203	756	252	252	252
Vantaa	20 153	-6 061	-583	19 570	6 523	6 523	6 523
Yhteensä	60 117	-17 461	4 359	64 476	22 652	22 652	19 170

Jäsenkunnat ovat lausunnoissaan alustavaan Toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2017-2019 ottaneet kantaa kertyneen ylijäämänsä käyttöön. Espoo on lausunut, että haluaa ylijäämänsä käytettävän vuosien 2016-2018 aikana. Vantaa on lausunut, että haluaa ylijäämänsä käytettävän vuonna 2017 6,5 milj. euroa. Muut kunnat ovat lausuneet, että ylijäämän käyttö jaksoitettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi. Kuntien lausunnot ylijäämiensä käytöstä on otettu huomioon kuntaosuuslaskelmissa vuosina 2017-2019.

Jäsenkunnille maksetaan korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskutetaan korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Koron laskentaperusteena on kunkin 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. Korko kuntakohtaiselle yli-/alijäämälle sisältyy toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

5.4 Peruspääoma

HSL:n peruspääoma on 1.1.2016 yhteensä 9,230 milj. euroa, joka jakaantuu jäsenkunnille seuraavasti: Helsinki 4,798 milj. euroa, Espoo 2,010 milj. euroa, Vantaa 1,625 milj. euroa, Kirkkonummi 0,300 milj. euroa, Kerava 0,278 milj. euroa, Sipoo 0,148 milj. euroa ja Kauniainen 0,071 milj. euroa.

Peruspääomaosuuksiin ei esitetä muutoksia suunnitelmakaudella. Peruspääomalle ei esitetä maksettavaksi korkoa.

5.5 Investoinnit

HSL:n investointimenot ovat 32,8 milj. euroa vuonna 2017, 7,4 milj. euroa vuonna 2018 ja 8,6 milj. euroa vuonna 2019.

Suunnitelmakauden merkittävin investointi on LIJ-hanke, jonka valmistuminen ajoittuu suunnitelmakauden alkuun. LIJ-hankkeen investointeihin on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2017-2019 vielä noin 25,3 milj. euroa. Määrärahavaraus on 22,6 milj. euroa vuodelle 2017 ja 2,7 milj. euroa kehittämisinvestointeihin vuodelle 2019.

Matkustajainformaatiolaitteisiin ja -järjestelmiin (mm. Uusi reittiopas & Digitransit, sähköiset TFT- ja patterinäytöt) on varattu suunnitelmakaudelle 7,1 milj. euroa, josta 2,7 milj. euroa vuodelle 2017, 2,2 milj. euroa vuodelle 2018 ja 2,1 milj. euroa vuodelle 2019.

Toimiala-IT:n kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 3,3 milj. euroa. Merkittävimpiä yksittäisiä kehittämishankkeita ovat joukkoliikennerekisterin (JORE) kehittäminen, johon on varattu suunnitelmakaudella 0,9 milj. euroa ja matkustajalaskentaohjelmiston hankinta, johon on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 0,6 milj. euroa sekä toimiala-IT:n yleinen kehittäminen, johon on varattu 0,5 milj. euroa.

Asiakassovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 2,5 milj. euroa, joka sisältää asiakasohjelmaan, CRM-järjestelmään ja verkkopalveluiden kehittämiseen varatut määrärahat.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 10,5 milj. euroa. Muissa investoinneissa on varauduttu suunnitelmakaudella 6,1 milj. eurolla lippujärjestelmän laitehankintoihin ja kehittämiseen, 4,1 milj. eurolla muihin IT-investointeihin (mm. talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmien päivittäminen) sekä 0,3 milj. eurolla HSL:n toimitilojen remontoitimenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 18,7 milj. euroa vuonna 2017, 23,5 milj. euroa vuonna 2018 ja 22,0 milj. euroa vuonna 2019. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

LIJ-hankkeen työn osuuksista aloitettiin poistot hankkeen määrittelyvaiheen päätyttyä 1.7.2013 alkaen. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain. Tämän hetken aikataulutietojen mukaan uusi järjestelmä on kokonaisuudessaan tuotantokäytössä keväällä 2017 ja koko hankkeen poistot on laskettu talousarviossa alkavaksi täysimääräisinä 1.4.2017 alkaen. Uusia ominaisuuksia otetaan käyttöön edelleen vuosittain suunnitelmakaudella. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Tuloslaskelma 2015 - 2019

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TA2017/ENN2016		TS	ERO TS2018/TA2017		TS	ERO TS2019/TS2018	
	2015	2016	2016	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%
Toimintatuotot	622 920	647 186	637 989	674 170	36 181	5,7 %	702 229	28 058	4,2 %	710 960	8 732	1,2 %
Myyntituotot	307 725	322 680	329 900	344 380	14 480	4,4 %	347 817	3 437	1,0 %	351 288	3 471	1,0 %
Seutuliikenteen lipputulot	114 934	122 142	126 100	131 361	5 261	4,2 %	132 699	1 338	1,0 %	134 027	1 328	1,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	2 836	2 888	3 100	2 564	-536	-17,3 %	3 494	930	36,3 %	3 529	35	1,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 133	14 786	14 880	15 852	972	6,5 %	15 106	-746	-4,7 %	15 256	150	1,0 %
Helsingin sisäiset lipputulot	147 622	153 872	156 600	163 965	7 365	4,7 %	165 605	1 640	1,0 %	167 261	1 656	1,0 %
Espoon sisäiset lipputulot	15 136	15 771	16 000	16 775	775	4,8 %	16 943	168	1,0 %	17 112	169	1,0 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot ²⁾	5											
Vantaan sisäiset lipputulot	10 487	11 042	11 000	11 556	556	5,1 %	11 672	116	1,0 %	11 789	117	1,0 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	681	736	800	802	2	0,3 %	797	-5	-0,6 %	805	8	1,0 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	614	743	720	755	35	4,9 %	751	-4	-0,5 %	759	8	1,1 %
Kutsuplus-lipputulot	508											
Lipputulot yhteensä	306 957	321 980	329 200	343 630	14 430	4,4 %	347 067	3 437	1,0 %	350 538	3 471	1,0 %
Muut myyntituotot yhteensä	768	700	700	750	50	7,1 %	750		0,0 %	750		0,0 %
Korvaukset kunnilta	298 953	309 867	293 838	313 345	19 507	6,6 %	339 478	26 133	8,3 %	345 247	5 769	1,7 %
Muut myyntitulot	919	1 000	1 006	919	-87	-8,7 %	919		0,0 %	919		0,0 %
Tuet ja avustukset	6 035	5 514	5 341	6 219	879	16,5 %	6 093	-126	-2,0 %	5 602	-492	-8,1 %
Vuokratuotot	2 864	2 303	2 258	2 335	78	3,4 %	2 354	18	0,8 %	2 303	-51	-2,2 %
Muut toimintatuotot	6 424	5 822	5 647	6 972	1 325	23,5 %	5 567	-1 405	-20,1 %	5 602	34	0,6 %
Toimintakulut	-593 239	-654 162	-624 071	-677 851	-53 780	8,6 %	-700 929	-23 078	3,4 %	-707 580	-6 651	0,9 %
Henkilöstökulut	-19 847	-19 743	-19 838	-20 393	-555	2,8 %	-20 393		0,0 %	-20 393		0,0 %
Palvelujen ostot	-565 439	-625 046	-595 843	-647 196	-51 352	8,6 %	-670 477	-23 281	3,6 %	-677 879	-7 402	1,1 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 929	-312 650	-309 688	-314 302	-4 614	1,5 %	-307 084	7 218	-2,3 %	-309 989	-2 905	0,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-79 777	-87 955	-88 445	-91 227	-2 782	3,1 %	-90 198	1 029	-1,1 %	-90 644	-446	0,5 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-25 094	-33 871	-28 100	-39 579	-11 479	40,9 %	-42 903	-3 324	8,4 %	-42 839	64	-0,1 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-49 944	-52 320	-50 877	-53 629	-2 752	5,4 %	-56 782	-3 153	5,9 %	-58 018	-1 236	2,2 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 408	-4 104	-3 978	-4 028	-50	1,3 %	-4 028		0,0 %	-4 028		0,0 %
Kutsuplus -operointikustannukset	-3 427	-1 560										
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-470 579	-492 460	-481 088	-502 765	-21 677	4,5 %	-500 995	1 770	-0,4 %	-505 518	-4 523	0,9 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 773	-4 454	-4 091	-5 411	-1 320	32,3 %	-6 626	-1 215	22,5 %	-7 917	-1 291	19,5 %

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TA2017/ENN2016		TS	ERO TS2018/TA2017		TS	ERO TS2019/TS2018	
	2015	2016	2016	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%
Junaliikenteen infrapalvelut	-8 167	-14 308	-14 308	-11 944	2 364	-16,5 %	-13 459	-1 515	12,7 %	-13 255	204	-1,5 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-39 210	-61 955	-46 289	-71 334	-25 045	54,1 %	-94 367	-23 033	32,3 %	-95 584	-1 217	1,3 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-17 343	-18 168	-18 168	-20 773	-2 605	14,3 %	-21 638	-865	4,2 %	-23 014	-1 376	6,4 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-114	-360	-360	-371	-11	3,1 %	-409	-38	10,2 %	-429	-20	4,9 %
Muut infrapalvelut												
Infrapalvelut yhteensä	-68 607	-99 245	-83 216	-109 833	-26 617	32,0 %	-136 499	-26 666	24,3 %	-140 199	-3 700	2,7 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 253	-33 341	-31 539	-34 598	-3 058	9,7 %	-32 983	1 615	-4,7 %	-32 162	821	-2,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289	-1 726	-1 304	-1 166	138	-10,6 %	-1 147	18	-1,6 %	-1 062	85	-7,4 %
Vuokrakulut	-3 391	-4 525	-3 861	-5 319	-1 457	37,7 %	-5 434	-115	2,2 %	-4 769	666	-12,2 %
Muut kulut	-3 272	-3 123	-3 223	-3 777	-553	17,2 %	-3 477	300	-7,9 %	-3 477		0,0 %
Toimintakate	29 681	-6 977	13 919	-3 680	-17 599	-126,4 %	1 299	4 980	-135,3 %	3 380	2 080	160,1 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-148	-408	-199	-240	-41	20,6 %	-465	-225	93,8 %	-510	-45	9,7 %
Vuosikate	29 533	-7 384	13 720	-3 920	-17 640	-128,6 %	834	4 755	-121,3 %	2 870	2 035	243,9 %
Poistot	-8 394	-10 077	-9 361	-18 732	-9 371	100,1 %	-23 486	-4 754	25,4 %	-22 040	1 447	-6,2 %
Tilikauden tulos	21 139	-17 461	4 359	-22 652	-27 011	-619,7 %	-22 652		0,0 %	-19 170	3 482	-15,4 %
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	-17 461	4 359	-22 652	-27 011	-619,7 %	-22 652		0,0 %	-19 170	3 482	-15,4 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	105,0 %	98,9 %	102,2 %	99,5 %		100,2 %		100,5 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	323 967	337 319	344 151	360 825		362 751		365 713
- ilman kuntaosuuksia, %	54,6 %	51,6 %	55,1 %	53,2 %		51,8 %		51,7 %
Toimintakate, %	4,8 %	-1,1 %	2,2 %	-0,5 %		0,2 %		0,5 %
Vuosikate, %	4,7 %	-1,1 %	2,2 %	-0,6 %		0,1 %		0,4 %
Vuosikate / Poistot, %	351,8 %	-73,3 %	146,6 %	-20,9 %		3,6 %		13,0 %

¹⁾ Ennuste 2016: Osavuosisikatsaus 2/2016²⁾ Kauniaisten sisäisiä lippuja ei enää ole matkakorttijärjestelmässä, vaan liput on yhdistetty Espoon alueen lippuihin.

Rahoituslaskelma 2015 – 2019

1 000 €	TP2015	TA2016	ENN2016	TA2017	TS2018	TS2019
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	29 533	-7 384	13 720	-3 920	834	2 870
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-72	0	0	0	0	0
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-16 677	-46 840	-36 559	-32 800	-7 350	-8 555
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	178					
Toiminnan ja investointien rahavirta	12 962	-54 224	-22 839	-36 720	-6 516	-5 685
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	35 000	0	20 000	10 000	
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0	0	0	0	-1 000	-3 000
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	6 731	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	19 693	-14 224	-17 839	-11 720	7 484	-3 685
Rahavarat 31.12	79 352	48 359	61 513	49 793	57 277	53 592
Rahavarat 1.1	59 659	79 352	79 352	61 513	49 793	57 277
Investointien tulorahoitus %	177,1 %	-15,8 %	37,5 %	-12,0 %	11,4 %	33,5 %
Kassan riittävyys, pv	48,8	27,0	36,0	26,8	29,8	27,7

Investoinnit 2015 - 2019

€	TP2015	TA 2016	Ennuste 2016	TA 2017	TS 2018	TS 2019
Toimiala-IT	540 000	1 200 000	895 000	1 255 000	1 090 000	980 000
Asiakassovellukset	319 225	450 000	440 000	1 275 000	900 000	320 000
Matkakorttijärjestelmä	245 162	900 000	525 000	2 300 000	1 900 000	1 900 000
LIJ-hanke	13 989 260	40 840 000	31 940 000	22 580 000	0	2 715 000
Muut informaatiojärjestelmät	1 254 739	2 420 000	1 735 000	2 710 000	2 240 000	2 120 000
Muut ICT-investoinnit	328 775	930 000	748 000	2 530 000	1 120 000	420 000
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	32 800 000	7 350 000	8 555 000

Kuntaosuudet 2017

Huom. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonusta	285,341	104,272	2,044	84,557	9,692	12,460	3,935	502,301
- Ympäristöbonus	0,670	0,320	0,004	0,220	0,011	0,025	0,013	1,263
Yhteensä	286,011	104,592	2,048	84,777	9,703	12,485	3,948	503,564
%-jakautuma	56,8 %	20,8 %	0,4 %	16,8 %	1,9 %	2,5 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	45,457	14,181	0,228	9,124	0,835	0,885	0,220	70,930
Yhteensä	45,457	14,181	0,228	9,124	0,835	0,885	0,220	70,930
%-jakautuma	64,1 %	20,0 %	0,3 %	12,9 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	74,112	21,111	0,184	12,179	0,871	1,047	0,329	109,833
Yhteensä	74,112	21,111	0,184	12,179	0,871	1,047	0,329	109,833
%-jakautuma	67,5 %	19,2 %	0,2 %	11,1 %	0,8 %	1,0 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	404,910	139,564	2,456	105,860	11,398	14,392	4,484	683,064
- Ympäristöbonus	0,670	0,320	0,004	0,220	0,011	0,025	0,013	1,263
Yhteensä	405,580	139,884	2,460	106,080	11,409	14,417	4,497	684,327
%-jakautuma	59,3 %	20,4 %	0,4 %	15,5 %	1,7 %	2,1 %	0,7 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	202,574	69,679	1,709	54,504	6,977	6,536	1,651	343,630
Yhteensä	202,574	69,679	1,709	54,504	6,977	6,536	1,651	343,630
%-jakautuma	59,0 %	20,3 %	0,5 %	15,9 %	2,0 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	202,336	69,885	0,747	51,356	4,421	7,856	2,833	339,434
- Ympäristöbonus	0,670	0,320	0,004	0,220	0,011	0,025	0,013	1,263
Yhteensä	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846	340,697
%-jakautuma	59,6 %	20,6 %	0,2 %	15,1 %	1,3 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	11,252	3,482	0,189	6,523	0,401	0,553	0,252	22,652
- suurten kaupunkien tuki	2,429	1,043	0,037	0,830	0,137	0,149	0,075	4,700
Yhteensä	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327	27,352
%-jakautuma	50,0 %	16,5 %	0,8 %	26,9 %	2,0 %	2,6 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519	313,345
Yhteensä	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519	313,345
%-jakautuma	60,4 %	21,0 %	0,2 %	14,1 %	1,2 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä	46,7 %	47,0 %	21,3 %	41,7 %	34,1 %	49,8 %	56,0 %	45,8 %

Vertailu kuntaosuudet 2017 TA ja 2016 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846	340,697
2016 TA	203,558	59,673	0,849	52,527	4,332	7,952	3,137	332,028
Erotus, 2017 TA - 2016 TA	-0,552	10,532	-0,098	-0,951	0,100	-0,071	-0,291	8,669

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2017 TA ja 2016 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327	27,352
2016 TA	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519	313,345
2016 TA	195,371	53,789	0,661	45,640	3,679	7,688	3,039	309,867
Erotus, 2017 TA - 2016 TA	-6,046	11,891	-0,136	-1,417	0,215	-0,509	-0,520	3,478

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	200,577	69,162	0,714	50,746	4,295	7,732	2,771	335,997
Subventio% kunnittain	49,5 %	49,4 %	29,0 %	47,8 %	37,6 %	53,6 %	61,6 %	49,1 %

Kuntaosuudet 2018

Huom1. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

Huom2. vuoden 2018 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2017 hintatasoon ja vuoden 2017 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuodelle 2018 ei siis mukana laskelmassa).

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonusta	285,817	100,269	2,000	86,501	9,606	12,429	3,921	500,543
- Ympäristöbonus	0,707	0,300	0,004	0,240	0,011	0,025	0,013	1,300
Yhteensä	286,524	100,569	2,004	86,741	9,617	12,454	3,934	501,843
%-jakautuma	57,1 %	20,0 %	0,4 %	17,3 %	1,9 %	2,5 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	48,428	15,104	0,241	9,718	0,891	0,940	0,233	75,555
Yhteensä	48,428	15,104	0,241	9,718	0,891	0,940	0,233	75,555
%-jakautuma	64,1 %	20,0 %	0,3 %	12,9 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	83,407	36,178	0,257	13,529	1,032	1,713	0,383	136,499
Yhteensä	83,407	36,178	0,257	13,529	1,032	1,713	0,383	136,499
%-jakautuma	61,1 %	26,5 %	0,2 %	9,9 %	0,8 %	1,3 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	417,652	151,551	2,498	109,748	11,529	15,082	4,537	712,597
- Ympäristöbonus	0,707	0,300	0,004	0,240	0,011	0,025	0,013	1,300
Yhteensä	418,359	151,851	2,502	109,988	11,540	15,107	4,550	713,897
%-jakautuma	58,6 %	21,3 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	2,1 %	0,6 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	204,611	70,390	1,726	55,026	7,046	6,600	1,668	347,067
Yhteensä	204,611	70,390	1,726	55,026	7,046	6,600	1,668	347,067
%-jakautuma	59,0 %	20,3 %	0,5 %	15,9 %	2,0 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	213,041	81,161	0,772	54,722	4,483	8,482	2,869	365,530
- Ympäristöbonus	0,707	0,300	0,004	0,240	0,011	0,025	0,013	1,300
Yhteensä	213,748	81,461	0,776	54,962	4,494	8,507	2,882	366,830
%-jakautuma	58,3 %	22,2 %	0,2 %	15,0 %	1,2 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	11,252	3,482	0,189	6,523	0,401	0,553	0,252	22,652
- suurten kaupunkien tuki	2,429	1,043	0,037	0,830	0,137	0,149	0,075	4,700
Yhteensä	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327	27,352
%-jakautuma	50,0 %	16,5 %	0,8 %	26,9 %	2,0 %	2,6 %	1,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	200,067	76,936	0,550	47,609	3,956	7,805	2,555	339,478
Yhteensä	200,067	76,936	0,550	47,609	3,956	7,805	2,555	339,478
%-jakautuma	58,9 %	22,7 %	0,2 %	14,0 %	1,2 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä	47,8 %	50,7 %	22,0 %	43,3 %	34,3 %	51,7 %	56,2 %	47,6 %

Vertailu kuntaosuudet 2018 TTS ja 2016 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	213,748	81,461	0,776	54,962	4,494	8,507	2,882	366,830
2016 TA	203,558	59,673	0,849	52,527	4,332	7,952	3,137	332,028
Erotus, 2018 TTS - 2016 TA	10,190	21,788	-0,073	2,435	0,162	0,555	-0,255	34,802

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TTS ja 2016 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327	27,352
2016 TA	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	200,067	76,936	0,550	47,609	3,956	7,805	2,555	339,478
2016 TA	195,371	53,789	0,661	45,640	3,679	7,688	3,039	309,867
Erotus, 2018 TTS - 2016 TA	4,696	23,147	-0,111	1,969	0,277	0,117	-0,484	29,611

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	211,319	80,418	0,739	54,132	4,357	8,358	2,807	362,130
Subventio% kunnittain	50,5 %	53,0 %	29,5 %	49,2 %	37,8 %	55,3 %	61,7 %	50,7 %

Kuntaosuudet 2019

Huom1. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

Huom2. vuoden 2019 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2017 hintatasoon ja vuoden 2017 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuodelle 2019 ei siis mukana laskelmassa).

A. Kustannukset kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Operointikustannukset								
- Yhteensä ilman ymp.bonusta	288,285	100,997	2,018	87,312	9,650	12,485	3,927	504,674
- Ympäristöbonus	0,706	0,300	0,004	0,241	0,011	0,025	0,013	1,300
Yhteensä	288,991	101,297	2,022	87,553	9,661	12,510	3,940	505,974
%-jakautuma	57,1 %	20,0 %	0,4 %	17,3 %	1,9 %	2,5 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset								
	47,096	14,689	0,236	9,451	0,867	0,917	0,226	73,482
Yhteensä	47,096	14,689	0,236	9,451	0,867	0,917	0,226	73,482
%-jakautuma	64,1 %	20,0 %	0,3 %	12,9 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset								
	86,434	36,796	0,266	13,567	1,032	1,717	0,387	140,199
Yhteensä	86,434	36,796	0,266	13,567	1,032	1,717	0,387	140,199
%-jakautuma	61,7 %	26,2 %	0,2 %	9,7 %	0,7 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä								
	421,815	152,482	2,520	110,330	11,549	15,119	4,540	718,355
- Ympäristöbonus	0,706	0,300	0,004	0,241	0,011	0,025	0,013	1,300
Yhteensä	422,521	152,782	2,524	110,571	11,560	15,144	4,553	719,655
%-jakautuma	58,7 %	21,2 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	2,1 %	0,6 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	206,660	71,109	1,745	55,555	7,116	6,667	1,686	350,538
Yhteensä	206,660	71,109	1,745	55,555	7,116	6,667	1,686	350,538
%-jakautuma	59,0 %	20,3 %	0,5 %	15,8 %	2,0 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	215,155	81,373	0,775	54,775	4,433	8,452	2,854	367,817
- Ympäristöbonus	0,706	0,300	0,004	0,241	0,011	0,025	0,013	1,300
Yhteensä	215,861	81,673	0,779	55,016	4,444	8,477	2,867	369,117
%-jakautuma	58,5 %	22,1 %	0,2 %	14,9 %	1,2 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	11,252		0,189	6,523	0,401	0,553	0,252	19,170
- suurten kaupunkien tuki	2,429	1,043	0,037	0,830	0,137	0,149	0,075	4,700
Yhteensä	13,681	1,043	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327	23,870
%-jakautuma	57,3 %	4,4 %	0,9 %	30,8 %	2,3 %	2,9 %	1,4 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	202,180	80,630	0,553	47,663	3,906	7,775	2,540	345,247
Yhteensä	202,180	80,630	0,553	47,663	3,906	7,775	2,540	345,247
%-jakautuma	58,6 %	23,4 %	0,2 %	13,8 %	1,1 %	2,3 %	0,7 %	100,0 %
Subventio% kunnittain								
- Yhteensä	47,9 %	52,8 %	21,9 %	43,1 %	33,8 %	51,3 %	55,8 %	48,0 %

Vertailu kuntaosuudet 2019 TTS ja 2016 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	215,861	81,673	0,779	55,016	4,444	8,477	2,867	369,117
2016 TA	203,558	59,673	0,849	52,527	4,332	7,952	3,137	332,028
Erotus, 2019 TTS - 2016 TA	12,303	22,000	-0,070	2,489	0,112	0,525	-0,270	37,089

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2019 TTS ja 2016 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	13,681	1,043	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327	23,870
2016 TA	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	202,180	80,630	0,553	47,663	3,906	7,775	2,540	345,247
2016 TA	195,371	53,789	0,661	45,640	3,679	7,688	3,039	309,867
Erotus, 2019 TTS - 2016 TA	6,809	26,841	-0,108	2,023	0,227	0,087	-0,499	35,380

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	213,432	80,630	0,742	54,186	4,307	8,328	2,792	364,417
Subventio% kunnittain	50,5 %	52,8 %	29,4 %	49,0 %	37,3 %	55,0 %	61,3 %	50,6 %

Kuntaosuusyhteenvedo 2015 - 2019

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	ENN2016 ¹⁾	Muutos TA2017/TA2016			Muutos TS2018/TA2017			Muutos TS2019/TS2018		
				TA2017	€	%	TS2018	€	%	TS2019	€	%
Operointikustannukset												
Helsinki	271 277	284 523	272 986	286 011	1 488	0,5 %	286 524	513	0,2 %	288 991	2 467	0,9 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	268 352	283 848	272 329	285 341	1 493	0,5 %	285 817	476	0,2 %	288 285	2 468	0,9 %
- Kutsuplus	2 925											
- Ympäristöbonus ²⁾		675	657	670	-5	-0,7 %	707	37	5,5 %	706	-1	-0,1 %
Espoo	98 545	98 725	102 286	104 592	5 867	5,9 %	100 569	-4 023	-3,8 %	101 297	728	0,7 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	98 091	98 417	101 948	104 272	5 855	5,9 %	100 269	-4 003	-3,8 %	100 997	728	0,7 %
- Kutsuplus	454											
- Ympäristöbonus		308	338	320	12	3,9 %	300	-20	-6,3 %	300		0,0 %
Kauniainen	1 937	1 967	1 959	2 048	81	4,1 %	2 004	-44	-2,1 %	2 022	18	0,9 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 927	1 964	1 955	2 044	80	4,1 %	2 000	-44	-2,2 %	2 018	18	0,9 %
- Kutsuplus	11											
- Ympäristöbonus		3	4	4	1	33,3 %	4		0,0 %	4		0,0 %
Vantaa	75 338	81 132	78 681	84 777	3 645	4,5 %	86 741	1 964	2,3 %	87 553	812	0,9 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	75 312	80 923	78 479	84 557	3 634	4,5 %	86 501	1 944	2,3 %	87 312	811	0,9 %
- Kutsuplus	26											
- Ympäristöbonus		209	202	220	11	5,3 %	240	20	9,1 %	241	1	0,4 %
Kerava	8 796	9 558	9 506	9 703	145	1,5 %	9 617	-86	-0,9 %	9 661	44	0,5 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	8 791	9 546	9 495	9 692	146	1,5 %	9 606	-86	-0,9 %	9 650	44	0,5 %
- Kutsuplus	5											
- Ympäristöbonus		12	11	11	-1	-8,3 %	11		0,0 %	11		0,0 %
Kirkkonummi	10 950	12 602	12 009	12 485	-117	-0,9 %	12 454	-31	-0,2 %	12 510	56	0,4 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	10 944	12 575	11 984	12 460	-115	-0,9 %	12 429	-31	-0,2 %	12 485	56	0,5 %
- Kutsuplus	6											
- Ympäristöbonus		27	25	25	-2	-7,4 %	25		0,0 %	25		0,0 %
Sipoo	3 618	4 600	4 052	3 948	-652	-14,2 %	3 934	-14	-0,4 %	3 940	6	0,2 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	3 618	4 584	4 038	3 935	-649	-14,2 %	3 921	-14	-0,4 %	3 927	6	0,2 %
- Kutsuplus												
- Ympäristöbonus		16	14	13	-3	-18,8 %	13		0,0 %	13		0,0 %
Yhteensä	470 461	493 107	481 479	503 564	10 457	2,1 %	501 843	-1 721	-0,3 %	505 974	4 131	0,8 %

²⁾ Tilinpäätöksessä (TP2015) ympäristöbonus on mukana operointikustannusrivillä (yhteensä ilman Kutsuplussaa).

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	ENN2016 ¹⁾	Muutos TA2017/TA2016			Muutos TS2018/TA2017			Muutos TS2019/TS2018		
				TA2017	€	%	TS2018	€	%	TS2019	€	%
Yleiskustannukset												
Helsinki	32 789	39 656	37 724	45 457	5 801	14,6 %	48 428	2 971	6,5 %	47 096	-1 332	-2,8 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	32 043	39 656	37 724	45 457	5 801	14,6 %	48 428	2 971	6,5 %	47 096	-1 332	-2,8 %
- Kutsuplus	746											
Espoo	9 627	11 971	11 225	14 181	2 210	18,5 %	15 104	923	6,5 %	14 689	-415	-2,7 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	9 519	11 971	11 225	14 181	2 210	18,5 %	15 104	923	6,5 %	14 689	-415	-2,7 %
- Kutsuplus	109											
Kauniainen	181	200	198	228	28	14,0 %	241	13	5,7 %	236	-5	-2,1 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	171	200	198	228	28	14,0 %	241	13	5,7 %	236	-5	-2,1 %
- Kutsuplus	10											
Vantaa	6 526	8 258	7 917	9 124	866	10,5 %	9 718	594	6,5 %	9 451	-267	-2,7 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	6 518	8 258	7 917	9 124	866	10,5 %	9 718	594	6,5 %	9 451	-267	-2,7 %
- Kutsuplus	8											
Kerava	585	731	726	835	104	14,2 %	891	56	6,7 %	867	-24	-2,7 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	583	731	726	835	104	14,2 %	891	56	6,7 %	867	-24	-2,7 %
- Kutsuplus	2											
Kirkkonummi	551	684	712	885	201	29,4 %	940	55	6,2 %	917	-23	-2,4 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	549	684	712	885	201	29,4 %	940	55	6,2 %	917	-23	-2,4 %
- Kutsuplus	1											
Sipoo	143	156	182	220	64	41,0 %	233	13	5,9 %	226	-7	-3,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	143	156	182	220	64	41,0 %	233	13	5,9 %	226	-7	-3,0 %
- Kutsuplus												
Yhteensä	50 403	61 656	58 684	70 930	9 274	15,0 %	75 555	4 625	6,5 %	73 482	-2 073	-2,7 %

KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INFRAKULUJA, EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ SEKÄ ENNEN KUNTAOSUUKSISTA VÄHENNETTYJÄ TULOJA												
Helsinki	304 065	324 179	310 710	331 468	7 289	2,2 %	334 952	3 484	1,1 %	336 087	1 135	0,3 %
Espoo	108 172	110 696	113 511	118 773	8 077	7,3 %	115 673	-3 100	-2,6 %	115 986	313	0,3 %
Kauniainen	2 119	2 167	2 157	2 276	109	5,0 %	2 245	-31	-1,4 %	2 258	13	0,6 %
Vantaa	81 864	89 390	86 598	93 901	4 511	5,0 %	96 459	2 558	2,7 %	97 004	545	0,6 %
Kerava	9 381	10 289	10 232	10 538	249	2,4 %	10 508	-30	-0,3 %	10 528	20	0,2 %
Kirkkonummi	11 501	13 286	12 721	13 370	84	0,6 %	13 394	24	0,2 %	13 427	33	0,2 %
Sipoo	3 761	4 756	4 234	4 168	-588	-12,4 %	4 167	-1	0,0 %	4 166	-1	0,0 %
Yhteensä	520 863	554 763	540 163	574 494	19 731	3,6 %	577 398	2 904	0,5 %	579 456	2 058	0,4 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

58

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	ENN2016 ¹⁾	Muutos TA2017/TA2016			Muutos TS2018/TA2017			Muutos TS2019/TS2018		
				TA2017	€	%	TS2018	€	%	TS2019	€	%
Kuntaosuuksista vähennettävät lipputulot												
Helsinki	182 192	190 314	193 828	202 574	12 260	6,4 %	204 611	2 037	1,0 %	206 660	2 049	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	181 748	190 314	193 828	202 574	12 260	6,4 %	204 611	2 037	1,0 %	206 660	2 049	1,0 %
- Kutsuplus	443											
Espoo	62 009	65 671	66 609	69 679	4 008	6,1 %	70 390	711	1,0 %	71 109	719	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	61 952	65 671	66 609	69 679	4 008	6,1 %	70 390	711	1,0 %	71 109	719	1,0 %
- Kutsuplus	58											
Kauniainen	1 519	1 482	1 618	1 709	227	15,3 %	1 726	17	1,0 %	1 745	19	1,1 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 517	1 482	1 618	1 709	227	15,3 %	1 726	17	1,0 %	1 745	19	1,1 %
- Kutsuplus	2											
Vantaa	47 415	49 683	52 369	54 504	4 821	9,7 %	55 026	522	1,0 %	55 555	529	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	47 411	49 683	52 369	54 504	4 821	9,7 %	55 026	522	1,0 %	55 555	529	1,0 %
- Kutsuplus	4											
Kerava	6 418	6 815	6 832	6 977	162	2,4 %	7 046	69	1,0 %	7 116	70	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	6 417	6 815	6 832	6 977	162	2,4 %	7 046	69	1,0 %	7 116	70	1,0 %
- Kutsuplus	1											
Kirkkonummi	5 912	6 110	6 335	6 536	426	7,0 %	6 600	64	1,0 %	6 667	67	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	5 911	6 110	6 335	6 536	426	7,0 %	6 600	64	1,0 %	6 667	67	1,0 %
- Kutsuplus	1											
Sipoo	1 493	1 905	1 609	1 651	-254	-13,3 %	1 668	17	1,0 %	1 686	18	1,1 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 493	1 905	1 609	1 651	-254	-13,3 %	1 668	17	1,0 %	1 686	18	1,1 %
- Kutsuplus												
Yhteensä	306 957	321 980	329 200	343 630	21 650	6,7 %	347 067	3 437	1,0 %	350 538	3 471	1,0 %
Kuntaosuuksista vähennettävät valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki												
Helsinki	2 433	2 433	2 433	2 429	-4	-0,2 %	2 429		0,0 %	2 429		0,0 %
Espoo	1 041	1 041	1 041	1 043	2	0,2 %	1 043		0,0 %	1 043		0,0 %
Kauniainen	37	37	37	37		0,0 %	37		0,0 %	37		0,0 %
Vantaa	826	826	826	830	4	0,5 %	830		0,0 %	830		0,0 %
Kerava	138	138	138	137	-1	-0,7 %	137		0,0 %	137		0,0 %
Kirkkonummi	150	150	150	149	-1	-0,7 %	149		0,0 %	149		0,0 %
Sipoo	75	75	75	75		0,0 %	75		0,0 %	75		0,0 %
Yhteensä	4 700	4 700	4 700	4 700		0,0 %	4 700		0,0 %	4 700		0,0 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	ENN2016 ¹⁾	Muutos TA2017/TA2016			Muutos TS2018/TA2017			Muutos TS2019/TS2018		
				TA2017	€	%	TS2018	€	%	TS2019	€	%
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INRFAKULUJA JA EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ												
Helsinki	119 441	131 432	114 449	126 465	-4 967	-3,8 %	127 912	1 447	1,1 %	126 998	-914	-0,7 %
Espoo	45 122	43 984	45 861	48 051	4 067	9,2 %	44 240	-3 811	-7,9 %	43 834	-406	-0,9 %
Kauniainen	564	648	502	530	-118	-18,2 %	482	-48	-9,1 %	476	-6	-1,2 %
Vantaa	33 623	38 881	33 403	38 567	-314	-0,8 %	40 603	2 036	5,3 %	40 619	16	0,0 %
Kerava	2 824	3 336	3 262	3 424	88	2,6 %	3 325	-99	-2,9 %	3 275	-50	-1,5 %
Kirkkonummi	5 439	7 026	6 236	6 685	-341	-4,9 %	6 645	-40	-0,6 %	6 611	-34	-0,5 %
Sipoo	2 193	2 776	2 550	2 442	-334	-12,0 %	2 424	-18	-0,7 %	2 405	-19	-0,8 %
Yhteensä	209 206	228 083	206 263	226 164	-1 919	-0,8 %	225 631	-533	-0,2 %	224 218	-1 413	-0,6 %
Infrakustannukset												
Helsinki	55 076	69 693	63 373	74 112	35 787	51,3 %	83 407	950	1,3 %	86 434	3 027	3,6 %
Espoo	4 900	14 648	5 842	21 111	6 463	44,1 %	36 178	15 067	71,4 %	36 796	618	1,7 %
Kauniainen	112	164	131	184	20	12,2 %	257	73	39,7 %	266	9	3,5 %
Vantaa	7 331	12 820	12 339	12 179	-641	-5,0 %	13 529	1 350	11,1 %	13 567	38	0,3 %
Kerava	584	858	860	871	13	1,5 %	1 032	161	18,5 %	1 032		0,0 %
Kirkkonummi	435	776	428	1 047	271	34,9 %	1 713	666	63,6 %	1 717	4	0,2 %
Sipoo	169	286	243	329	43	15,0 %	383	54	16,4 %	387	4	1,0 %
Yhteensä	68 607	99 245	83 216	109 833	10 588	10,7 %	136 499	26 666	24,3 %	140 199	3 700	2,7 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ												
Helsinki	174 517	201 125	177 822	200 577	-548	-0,3 %	211 319	10 742	5,4 %	213 432	2 113	1,0 %
Espoo	50 022	58 632	51 703	69 162	10 530	18,0 %	80 418	11 256	16,3 %	80 630	212	0,3 %
Kauniainen	676	812	633	714	-98	-12,1 %	739	25	3,5 %	742	3	0,4 %
Vantaa	40 954	51 701	45 742	50 746	-955	-1,8 %	54 132	3 386	6,7 %	54 186	54	0,1 %
Kerava	3 408	4 194	4 122	4 295	101	2,4 %	4 357	62	1,4 %	4 307	-50	-1,1 %
Kirkkonummi	5 875	7 802	6 664	7 732	-70	-0,9 %	8 358	626	8,1 %	8 328	-30	-0,4 %
Sipoo	2 362	3 062	2 793	2 771	-291	-9,5 %	2 807	36	1,3 %	2 792	-15	-0,5 %
Yhteensä	277 814	327 328	289 479	335 997	8 669	2,6 %	362 130	26 133	7,8 %	364 417	2 287	0,6 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

60

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	ENN2016 ¹⁾	TA2017	Muutos TA2017/TA2016		TS2018	Muutos TS2018/TA2017		TS2019	Muutos TS2019/TS2018	
					€	%		€	%		€	%
Edellisten tilikausien yli-/alijäämät												
Helsinki		-5 754		-11 252			-11 252			-11 252		
Espoo		-4 843		-3 482			-3 482					
Kauniainen		-151		-189			-189			-189		
Vantaa		-6 061		-6 523			-6 523			-6 523		
Kerava		-515		-401			-401			-401		
Kirkkonummi		-114		-553			-553			-553		
Sipoo		-23		-252			-252			-252		
Yhteensä		-17 461		-22 652			-22 652			-19 170		

KUNTAOSUUDET KAIKKI YHTEENSÄ (vähennykset huomioitu)												
Helsinki	174 517	195 371	177 822	189 325	-6 046	-3,1 %	200 067	10 742	5,7 %	202 180	2 113	1,1 %
Espoo	50 022	53 789	51 703	65 680	11 891	22,1 %	76 936	11 256	17,1 %	80 630	3 694	4,8 %
Kauniainen	676	661	633	525	-136	-20,6 %	550	25	4,8 %	553	3	0,5 %
Vantaa	40 954	45 640	45 742	44 223	-1 417	-3,1 %	47 609	3 386	7,7 %	47 663	54	0,1 %
Kerava	3 408	3 679	4 122	3 894	215	5,8 %	3 956	62	1,6 %	3 906	-50	-1,3 %
Kirkkonummi	5 875	7 688	6 664	7 179	-509	-6,6 %	7 805	626	8,7 %	7 775	-30	-0,4 %
Sipoo	2 362	3 039	2 793	2 519	-520	-17,1 %	2 555	36	1,4 %	2 540	-15	-0,6 %
Yhteensä	277 814	309 867	289 479	313 345	3 478	1,1 %	339 478	26 133	8,3 %	345 247	5 769	1,7 %

¹⁾ TP2015 ja ENN2016 kuntaosuudet tässä taulukossa ovat laskennalliset tilinpäätöksen ja osavuosisikatsauksen 2/2016 mukaisen ennusteen osoittamat kuntaosuudet. Vuoden 2015 toteutunut kuntaosuuslaskutus on tehty talousarvion mukaan.

LIITE 4: Kuntaosuudet

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, kuntaosuudet yhteensä

	TP2015	TA2016	ENN2016	TA2017	Muutos TA2017/TA2016		TS2018	Muutos TS2018/TA2017		TS2019	Muutos TS2019/TS2018	
					€	%		€	%		€	%
Helsinki	278	308	280	295	-13	-4,2 %	308	13	4,5 %	308	0	0,0 %
Espoo	185	197	189	237	40	20,4 %	273	37	15,5 %	283	9	3,4 %
Kauniainen	71	69	66	54	-15	-21,6 %	56	2	3,5 %	55	0	-0,7 %
Vantaa	191	212	212	203	-9	-4,2 %	216	13	6,5 %	214	-2	-0,9 %
Kerava	97	103	115	108	5	5,0 %	109	1	0,8 %	107	-2	-2,0 %
Kirkkonummi	152	198	172	184	-15	-7,3 %	198	14	7,9 %	196	-2	-1,1 %
Sipoo	122	157	145	129	-28	-17,7 %	130	1	0,6 %	128	-2	-1,4 %
Yhteensä	229	252	236	252	0	0,0 %	270	18	7,1 %	272	2	0,6 %

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, ilman infrakuluja

	TP2015	TA2016	TA2017	TA2017	Muutos TA2017/TA2016		TS2018	Muutos TS2018/TA2017		TS2019	Muutos TS2019/TS2018	
					€	%		€	%		€	%
Helsinki	190	198	180	180	-18	-9,3 %	180	0	0,2 %	177	-3	-1,8 %
Espoo	167	143	168	161	18	12,2 %	145	-16	-9,8 %	154	9	6,1 %
Kauniainen	59	52	52	35	-17	-32,3 %	30	-5	-15,1 %	29	-1	-3,3 %
Vantaa	157	152	155	147	-5	-3,5 %	155	8	5,2 %	153	-2	-1,0 %
Kerava	80	79	91	84	5	6,3 %	80	-3	-4,0 %	78	-2	-2,4 %
Kirkkonummi	141	178	161	157	-21	-12,0 %	155	-2	-1,4 %	153	-2	-1,3 %
Sipoo	113	142	132	112	-30	-21,1 %	111	-2	-1,6 %	109	-2	-1,7 %
Yhteensä	172	172	168	164	-8	-4,5 %	162	-2	-1,4 %	162	0	-0,1 %

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, vain infrakulut

	TP2015	TA2016	TA2017	TA2017	Muutos TA2017/TA2016		TS2018	Muutos TS2018/TS2017		TS2019	Muutos TS2019/TS2018	
					€	%		€	%		€	%
Helsinki	88	110	100	115	6	5,2 %	129	13	11,3 %	132	3	2,6 %
Espoo	18	54	21	76	23	42,1 %	129	53	69,0 %	129	0	0,4 %
Kauniainen	12	17	14	19	2	10,7 %	26	7	37,9 %	27	1	2,2 %
Vantaa	34	59	57	56	-4	-6,1 %	61	6	9,9 %	61	0	-0,8 %
Kerava	17	24	24	24	0	0,7 %	28	4	17,6 %	28	0	-0,8 %
Kirkkonummi	11	20	11	27	7	33,9 %	43	17	62,4 %	43	0	-0,5 %
Sipoo	9	15	13	17	2	14,2 %	20	3	15,5 %	20	0	0,2 %
Yhteensä	56	81	68	88	8	9,4 %	109	20	22,9 %	110	2	1,6 %

JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta

METRO- JA LÄHIJUNALIIKENNE

Metron 15.8.2016 käynnistynyttä liikennemallia ja aikataulurakennetta on tarkoitus jatkaa siihen asti kun metro laajenee Kivenlahteen, joka tapahtuu aikaisintaan 2021. Selkeyden vuoksi ja koska metron junat ovat vakiomittaisia (4 vaunua, yhteensä 90 metriä) otetaan kaluston mitoituksessa käyttöön käsite junayksikkö. Metron kustannukset kasvavat merkittävästi vuosina 2017–2019 kun Länsimetron liikenne on koko vuoden voimassa. Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,7 milj. euroa vuonna 2017 (33,9 milj. euroa vuonna 2016). Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu -0,96 %. Vuonna 2018 kustannuksiksi arvioidaan 43,0 milj. euroa ja 43,0 milj. euroa vuonna 2019.

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2017 yhteensä 90,1 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Vuonna 2017 menot kasvavat uuden Sm5-kaluston käyttöönoton vuoksi. Lisäksi vuonna 2016 tehtyjen Rantaradan muutosten vaikutus kohdistuu koko vuodelle. Uudessa VR-sopimuksessa säästöt kasvavat asteittain, vuonna 2018 konduktööritoiminnan säästöt ovat toteutuneet täysimääräisesti ja myös vanha VR:n kalusto on poistunut kokonaan sopimuksen korvauksista. Vuonna 2018 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 88,9 milj. euroa ja vuonna 2019 90,8 milj. euroa.

Huhtikuun 2016 mukaisen tiedon mukaan toukokuussa 2017 Pasilan nykyinen asemarakennus suljetaan ja väliaikainen asema otetaan käyttöön ainakin kahden vuoden ajaksi. Tämä heikentää ja pidentää vaihtoyhteyksiä junien ja bussien sekä raitiovaunujen välillä.

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA**Muutokset vuonna 2017****Raitioliikenteen linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:**

Raitioliikenteen reitit, liikennöintiajat ja vuorovälit muuttuvat Raitioliikenteen linjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 10.2.2015, § 23) mukaisiksi syysliikenteen 2017 alussa. Vuonna 2017 alkaa raitioliikenne uusilla Välimerenkadun rataosuudella ja Reijolankadun rataosuudella.

- Linjan 1 uusi reitti on Eira - Töölö - Sörnäinen - Käpylä ja linjaa liikennöidään kaikkina viikonpäivinä.
- Linja 1A lakkautetaan.
- Linjan 2 reitti muuttuu Arkadiankadulle ja linja pitenee Eläintarhasta Pasilan asemalle.
- Linjan 3 reitti pitenee Eläintarhasta Meilahteen.
- Linjat 7A ja 7B korvataan uudella linjalla 7 Jätkäsaari - Kamppi - Kruununuhaka - Sörnäinen - Pasila.
- Linjojen 6, 8 ja 9 ruuhka-ajan vuoroväli harvenee 10 minuuttiin.

Kustannusmuutokset:

+ 1 100 000 € vuonna 2017 ja +3 100 000 € vuositasolla.

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

Koillis-Helsingin bussilinjasto muuttuu Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaiseksi syysliikenteen 2017 alussa. Linjastomuutoksista ei kokonaisuutena aiheudu merkittäviä kustannusvaikutuksia.

- Linjan 68 reitti muutetaan kulkemaan Kustaa Vaasan tien kautta. Yöliikenne ajetaan edelleen Arabian kautta (linja 68N).
- Linjan 69 reitti jatkuu Malmilta Sepänmäen, Tattariharjun ja Alppikylän kautta Jakomäkeen.
- Linjan 70(T) reitti lyhenee välille Kamppi - Malmi ja linjaa ajetaan vain arkisin. Pihlajamäen ja Malmin väli ajetaan Pukinmäen kautta. Linja 70N ajaa öisin Rautatientorilta Malmin, Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle.
- Linjan 71 reitti pitenee Savelasta Malmille. Ruuhka-aikoina liikennöidään kuormitetuimmalla reittiosuudella myös linjaa 71B Rautatientori – Viikki. Yöreitti jatkuu Malmilta Sepänmäen, Tattariharjun ja Alppikylän kautta Jakomäkeen.
- Linjan 72 päätepysäkki siirtyy Tapanilan urheilukeskuksesta Siltamäkeen, jolloin reitti palvelee laajempaa käyttäjäkuntaa. Ruuhka-aikoina osa vuoroista ajetaan edelleen Töyrynummen kautta Tapaninkylään. Yöreitti 72N ei enää kulje Suutarilaan asti, vaan päätepysäkki on Töyrynummella.
- Linjan 74/74N päätepysäkki siirtyy Heikinlaaksoon. Reitti kulkee Kustaa Vaasan tietä ja Lahdenväylää Pihlajamäkeen sekä Malmin ja Puistolan asemien kautta.
- Linjan 75 reitti muuttuu kulkemaan Jakomäen kautta ja vastaavasti linjan 77 reitti muuttuu kulkemaan Tattariharjuntien ja Pihlajamäen kautta.
- Linjan 79 reitti jatkuu Malmilta Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle. Reittiä myös nopeutetaan hieman Viikin ja Malmin välillä, koska linja 71 tarjoaa yhteyden Pihlajamäen sisäosista Malmille. Ruuhka-aikoina liikennöidään lisäksi linjaa 79B kuormitetuimmalla reittiosuudella Siilitien metroasema – Latokartano.
- Linjan 506 reittiä jatketaan Viikistä Myllypuron metroasemalle ja linjalla aloitetaan lauantailiikenne.
- Linja 554(K) lakkautetaan ja korvataan uusilla linjoilla 553(K) Hakunila – Porttipuisto – Fallkulla – Malmi – Maunula – Leppävaara ja 561B Itäkeskus – Malmi – Siltamäki – Töyrynummi – Tapaninkylä
- Linjat 75A, 76A, 76B, 76N ja 77A lakkautetaan ja korvataan linjojen 74, 75 ja 79 reittimuutoksilla sekä uusilla linjoilla 553 ja 561B.

Linja 14 Hernesaari – Pajamäki

Linjalle lisätään 12. auto arkipäivän ruuhka-aikoihin kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+116 000 € vuonna 2017 sekä +116 000 vuositasolla

Linja 16 Rautatientori – Kruununuhaka – Kulosaari (M) – Korkeasaari Zoo (Mustikkamaa)

Linjan 16 vuoroille varataan sähköbussin vaatimat latausajat.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+175 000 € vuonna 2017 sekä +175 000 € vuositasolla

Linja 20 Hietalahti – Ruoholahti – Lauttasaari – Katajaharju

Linja varaudutaan jatkamaan Ruoholahdesta Länsisatamaan uuden laivaterminaalin valmistuttua.

Linja 20 tarjoaa yhteyden laivaterminaalilta Ruoholahden metroasemalle, kunnes raitiolinjan 8 jatke Länsisatamaan valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki / la / su

+150 000 € vuonna 2017 sekä +350 000 € vuositasolla

Linja 23 Rautatientori – Alppila – Pasila – Ruskeasuo

Linja 23N Rautatientori – Kallio – Pasila – Ilmala

Linjan 23 perusreititin vuoroille varataan sähköbussin vaatimat latausajat. Tuntilisäys on huomioitu talvikauden arkiliikenteessä vuoden 2017 alusta lähtien.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+ 20 000 € vuonna 2017 ja + 20 000 € vuositasolla

Linjan 23N reittiä jatketaan Rautatientorilta Jätkäsaareen aikaisintaan elokuussa 2017, jolloin alueen asukasmäärä on kasvanut riittävästi ja tarve viikonloppujen aamuyöliikenteelle on kasvanut.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

2 ap / pe/la

+ 33 000 € vuonna 2017 ja +70 000 € vuositasolla

Linja 36 Konala – Kannelmäki – Maununneva – Pirkkola

Linja 36 alkaa liikennöidä myös lauantaisin. Muutoksella parannetaan Luoteis-Helsingissä paikallisia yhteyksiä mm. kauppakeskus Kaareen, Konalan S-Marketiin ja Pirkkolan uimahallille.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / la

+22 000 € vuonna 2017 ja +55 000 € vuositasolla

Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Konala / Malminkartano – Myyrmäki

Linja 37 Kamppi – Malminkartano – Honkasuo

Linjan 39 liikennöintiä jatketaan illalla kahden tunnin ajan muuttamalla linjan 39N lähdöt linjan 39 lähdöiksi. Muutoksella parannetaan Vaskipellon alueen iltayhteyksiä. Samalla jatketaan linjan 37 liikennöintiä kahdella tunnilla, jotta pohjoisen Malminkartanon yhteydet eivät heikkene.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+163 000 € vuonna 2017 ja 163 000 € vuositasolla

Linja 39N Asema-aukio - Töölö - Munkkiniemi - Konala - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolle aikaisintaan syksyllä 2017, jolloin alueella odotetaan olevan riittävästi matkustuspotentiaalia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+3 000 € vuonna 2017 ja +7 000 € vuositasolla

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolle aikaisintaan syksyllä 2017, jolloin alueella odotetaan olevan riittävästi matkustuspotentiaalia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+6 000 € vuonna 2017 ja +16 000 € vuositasolla

Linja 51 Hakaniemi – Kallio – Maunula – Lassila – Malminkartano

Linjan 51 vuoroille varataan sähköbussin vaatimat latausajat.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+130 000 € vuonna 2017 sekä 130 000 € vuositasolla

Linja 54 Itäkeskus – Pukinmäki – Lassila – Pitäjänmäki

Linjan todennäköinen ajoaikojen piteneminen Kehä I:n työmaiden takia saattaa edellyttää lisääautoa arkiliikenteeseen vuoden alusta lähtien (talvi- ja kesäkaudelle).

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+ 145 000 € vuonna 2017 sekä + 145 000 € vuositasolla

Linja 55 Rautatientori – Merihaka – Kalasatama – Kumpula - Koskela

Linjalle varataan sähköbussin vaatimat latausajat. Tuntilisäys on huomioitu talvikauden arkiliikenteessä vuoden 2017 alusta lähtien.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+ 20 000 € vuonna 2017 ja + 20 000 € vuositasolla

Linja 58 Itäkeskus – Herttoniemi – Alppila – Pasila – Meilahti – Munkkivuori

Varaudutaan ajoajan pitenemiseen Pasilan aseman työmaan aiheuttamien poikkeusjärjestelyjen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2017 ja +140 000 € vuositasolla

Linja 79 Herttoniemi (M) – Malmi

Linjalle lisätään yksi ruuhka-auto kasvaneiden ajoaikojen vuoksi kevääksi 2017.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+55 000 € vuonna 2017

Linja 81 Kulosaari – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi

Linjalle varataan sähköbussin vaatimat latausajat.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+20 000 € vuonna 2017 ja +20 000 € vuositasolla

Linjat 84, 85, 86

Varaudutaan linjoilla ajoaikojen pitenemiseen Yliskylän ostoskeskuksen rakentamistöiden aiheuttamien poikkeusjärjestelyjen takia vuoden 2017 alusta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki/la/su

+300 000 € vuonna 2017 ja +300 000 € vuositasolla

Linja 89 Herttoniemi (M) – Yliskylä

Jatketaan linjaa 89 Hopealaakson uudelle asuinalueelle Kruunuvuorenrannassa.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki/la/su

+160 000 € vuonna 2017 ja +400 000 € vuositasolla

Linjat 90, 96

Kesäliikenteessä ajetaan arkisin ja lauantaisin läpi päivän 15 min vuorovälillä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-1 ap / 2-akselinen kesä-arki, +1 teli kesällä Ma-To (yöliikenne)

+1 kesälauantai

-5 000 € vuonna 2017 ja -5 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 94A, 95, 97, 97V

Kesäliikenteessä ajetaan linjoilla 92, 94, 94A ja 95 arkisin ja lauantaisin läpi päivän 15 min vuorovälillä. Linjojen 97 ja 97V yhteinen vuoroväli on ruuhka-aikana 10 minuuttia ja päivä- sekä lauantai-liikenteessä 15 min.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap kesälauantai

+55 000 € vuonna 2017 ja +55 000 € vuositasolla

Linjat 702, 703 ja 705

Varaudutaan pidentämään hieman Koillis-Helsingin lähibussilinjojen liikennöintiaikaa arkisin aamulla ja iltapäivällä, jotta linjat palvelisivat paremmin myös työ- ja koulumatkatkayhteyksiä. Linjat ovat liikennöineet noin klo 7.30–15.30. Liikennöintiaikaa laajennetaan siten, että liikennettä on jatkossa noin klo 7–17. Linjat 702, 703 ja 705 palvelevat alueita, joilla tavanomainen bussiliikenne vähenee tai kävelymatka lähimmälle bussipysäkille pitenee Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman toteutuessa. Linjoille varaudutaan myös tekemään pieniä reittimuutoksia, jotta normaalilinjaston katvealueita palveltaisiin mahdollisimman kattavasti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivämuutosta

+20 000 € vuonna 2017 ja +42 000 € vuositasolla

Linja 813 Vuosaari(M) – Kallvikintie – Pohjoinen ostoskeskus

Varaudutaan lisäämään linjalle yksi auto kasvaneiden matkustajamäärien vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+52 000 € vuonna 2017 ja +115 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018

Raitioliikenteen linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

Raitioliikenteen palvelualueita laajennetaan Raitioliikenteen linjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 10.2.2015, § 23) mukaisesti vuoden 2018 aikana.

Linjan 6 reitti pitenee Hietalahdesta Eiranrantaan arviolta elokuussa 2018. Linja 6T lakkautetaan.

Kustannusmuutokset:

Ei kustannusvaikutuksia.

Linja 500 Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori

Linja 50 Sompasaari – Kalasatama (M) – Pasila – Suursuo

Linja 59 Sompasaari – Kalasatama (M) – Pasila – Pajamäki

Linja 80A Itäkeskus (M) – Herttoniemen teollisuusalue – Herttoniemi (M)

Perustetaan runkolinjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 126) ja HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 125) mukaisesti linjojen 58 ja 58B tilalle runkolinja 500 reitille Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori vuoden 2018 syysliikenteen alusta alkaen.

Linjan reittiä 500 sujuvoitetaan useilla bussikaista- ja pysäkkijärjestelyillä, jolloin liikennöintimuutokset voidaan totuttamaan ilman merkittäviä kustannuslisäyksiä.

Herttoniemen päätepysäkillä on siirrettävä linjat 50 ja 59 päättymään Kalasatamaan tai Sompasaareen, jotta linjalle 500 saadaan tarpeeksi tilaa nykyiseen terminaaliin.

Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan poikittaislinjojen 50 ja 59 päätepysäkit siirretään Sompasaareen, jonne reitti kulkee Kalasataman metroaseman kautta. Linjalla 59 aloitetaan lauantai- ja sunnuntailiikenne, jotta Kalasataman keskuksen eteläpuolisille asuinalueille on liikennettä myös viikonloppuisin.

Perustetaan linja 80A korvaamaan linjan 58 reittiosuuden itäpäästä välillä Herttoniemi-Itäkeskus.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+4 ap / la/su

+170 000 € vuonna 2017 ja +370 000 € vuositasolla

Linja 26 Hakaniemi – Kalasatama – Hakaniemi**Linja 55 Rautatientori – Merihaka – Kalasatama (M) – Kumpula – Koskela****Linja 56 Kalasatama (M) – Käpylä – Metsälä – Kannelmäki**

Kalasataman keskuksen katuverkko ja metroaseman bussipysäkit valmistuvat arviolta vuoden 2018 syksyyn mennessä. Linjan 55 reitti muutetaan kulkemaan Vilhonvuorenkadun jatkeen ja Kalasataman metroaseman kautta. Linjan 56 päätepysäkki siirtyy Kalasataman keskuksen kohdalle. Lähibussilinja 26 liikennöi Kalasataman alueelle katuverkon valmistumiseen asti, eli arviolta vuoden 2018 kesäliikenteen loppuun asti.

Linja 43 Kamppi – Hakuninmaa

Linjan 43 reitti jatketaan nykyiseltä Hakuninmaan päätepysäkiltään Kuninkaantammeen syksyllä 2018, kun Perhekunnantie valmistuu. Kuninkaantammentien levennyksen ja Pitkäkosken ulkoilumajalle rakennettavan kääntöpaikan valmistuttua todennäköisesti vuonna 2021 linjaa jatketaan edelleen Pitkäkoskelle. Tällöin linja palvelee myös Kuninkaantammentien varteen kaavoitettavia uusia asuinalueita.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki ja +1 ap / la ja su

+92 000 € vuonna 2018 ja +231 000 € vuositasolla (kun jatko vain Kuninkaantammeen asti)

Linja 71 Rautatientori – Arabia – Viikinmäki – Pihlajamäki – Malmi**Linja 71B Rautatientori – Arabia – Viikinmäki – Viikki**

Siirretään linjan 71 reitti kulkemaan Hakaniemestä Arabiaan Sörnäisten rantatien, Kalasataman keskuksen sekä Hermannin rantatien kautta. Ruuhkalinjan 71B reitti lyhennetään välille Kalasataman keskus – Arabia – Viikinmäki – Viikki. Reittimuutokset parantavat yhteyksiä pohjoisesta Arabian, Viikinnäiden, Viikinnäiden, Pihlajiston ja Pihlajamäen asuinalueilta Kalasataman palveluihin sekä tuovat vaihdottoman yhteyden Kalasataman ja Hermanninrannan asuinalueilta Arabiaan ja Malmin aluekeskukseen. Linjan 71 reittimuutos parantaa yhteyksiä myös kehittyvällä Kalasataman ja Hakaniemen välisellä alueella. Linjat 71 ja 71B liikennöivät runkolinjamaisen tiheällä vuorovälillä.

Arabiasta säilyy vaihdoton yhteys Sörnäisiin raitiolinjoilla 6 ja 8.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / la ja su

+80 000 € vuonna 2018 ja +210 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2019

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017****Länsimetron liityntälinjasto**

Länsimetron liityntälinjaston toimivuuden varmistamiseksi varaudutaan kohdentamattomaan viiden auton mahdolliseen lisäykseen rakennustöiden aiheuttamien mahdollisten viivytyksien vuoksi.

+ 5 ap / arki / la / su

+ 1 500 000 € vuonna 2017 sekä vuositasolla

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman muutokset

Linja 554(K) korvataan Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaisesti syysliikenteen 2017 alussa linjalla 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle. Pukinmäen asemalta reitti jatkuu linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan. Itäkeskuksen ja Malmin välillä linjan 554(K) korvaa uusi linja 561B.

Ei merkittävää kustannusvaikutusta.

Linja 201 Leppävaara – Pajamäki

Linja 201 alkaa liikennöidä myös lauantaisin. Muutoksella parannetaan itäisen Espoon ja Luoteis-Helsingin yhteyksiä mm. kauppakeskus Selloon.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / la

+10 000 € vuonna 2017 ja +27 000 € vuositasolla

Linja 219 (14.8.2016 asti 20) Leppävaara – Karakallio – Järvenperä – Perusmäki

Varaudutaan jatkamaan nykyisin Järvenperään päättyvä linja Perusmäen kasvavalle asuinalueelle syksystä 2017 lähtien. Linja 219 liikennöi talviarkisin 20 minuutin vuorovälillä ja palvelee työ- ja koulumatkoja. Muutoksessa vuoroväli pysyy entisellään mutta linjapituus kasvaa.

Perusmäen yhteyksiä voidaan parantaa myös muilla tavoin, esim. muuttamalla linjan 566 (Martinlaakso – Espoon keskus) reitti kulkemaan Perusmäen kautta. Linja 566 palvelee arkisin työ- ja koulumatkoja. Sen vuoroväli on 30 minuuttia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 3 ap / talviarki

+150 000 € vuonna 2017 ja +300 000 € vuositasolla

Linjat 245 (14.8.2016 asti 85) Espoon keskus – Nuksionpää ja 241 (14.8.2016 asti 81) Espoon keskus – Hirvisuo - Nupurinkallio

Varaudutaan Nupurinkallion rakentuvan alueen palvelun luomiseen laajentamalla linjojen palvelu- aluetta reittimuutoksien ja vuoroja lisäämällä syysliikenteen 2017 alusta lähtien. Yksi pienkalustolinja lisätään palvelemaan arkisin Karhusuota ja Nupurinkalliota (linjan 241 jatke). Koulu- ja työmatkalaisia varten lisätään ruuhkavuoroja linjalle 245 arkisin.

Autopäivä ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki (1 ap linjalle 245 ja 1 ap pienkalustolinjalle)

+150 000 € vuonna 2017 ja + 370 000 € vuositasolla,

josta pienkalustolinjan kustannukset + 54 000 € vuonna 2017 ja 113 000 € vuositasolla

Linja 502 Merihaka – Hakaniemi – Meilahti – Munkkiniemi – Leppävaara

Tihennetään kesäsunnuntain vuoroväli 30 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / kesä-su

+10 000 € vuonna 2017 ja +10 000 € vuositasolla

Linja 550 Itäkeskus – Oulunkylä – Leppävaara – Westendinasema

Tihennetään kesäsunnuntain vuoroväli 10 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+4 ap / kesä-su

+30 000 € vuonna 2017 ja +30 000 € vuositasolla

Linja 554 Itäkeskus – Malmi – Pukinmäki - Leppävaara

Tihennetään linjan 554 kesäarjen päivä- ja iltaliikenteen vuoroväli 20 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutoksia

+27 000 € vuonna 2017 ja +27 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018

Raide-Jokerin rakentamistöiden edellyttämät poikkeusjärjestelyt bussilinjoilla

Raide-Jokerin rakentamistöistä seuraa poikkeusjärjestelyitä bussiliikenteelle. Rakentamisen vaiheistus ja sitä kautta vaikutukset bussiliikenteen kannalta eivät ole vielä tiedossa, mutta on todennäköistä, että runkolinjalla 550 – ja rakennuspaikasta riippuen muillakin bussilinjoilla – joudutaan ajamaan paikoin normaalia hitaampia reittejä, mistä syntyy lisäkustannuksia.

+ 1 miljoonaa euroa vuonna 2018 ja + 1 miljoonaa euroa vuositasolla

Linja 164 Matinkylä-Saunalahti

Linja 165 Matinkylä-Kauklahti

Muutetaan linjojen 164 ja 165 sunnuntailiikenne lauantailiikenteen kaltaiseksi. Molempien linjojen vuoroväli muuttuu 60 minuutista 30 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / su

+40 000 € vuonna 2018 ja +100 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2019

Linja 111 Hyljelahti – Matinkylä – Westend – Tapiola – Otaniemi

Linjan 111 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin läpi vuoden 2019 alusta. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

+330 000 € vuonna 2019 ja +330 000 € vuositasolla

Linja 118 Tapiola – Suurpelto – Espoon keskus – Kauklahti
Linja 118B Tapiola – Suurpelto

Linja 113 Tapiola – Laajalahti – Leppävaara

Linja 548 Tapiola – Kauniainen – Juppuri

Linja 549 Tapiola – Kauniainen – Jorvi

Tapiolan uusi bussiterminaali otetaan käyttöön vuoden 2019 alusta. Linjat 113, 548 ja 549 siirtyvät käyttämään Tapiolan uutta bussiterminaalia Tapionaukion sijasta ja samalla niiden reitti muuttuu siten, että linjat eivät enää liikennöi Revontulentien kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-2 ap / arki

-400 000 € vuonna 2019 ja -400 000 € vuositasolla

Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti

Linja 118B Tapiola-Suurpelto

Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskukseen vuoden 2019 elokuussa, kun Kuuriniitty-Suurpelto –joukkoliikennedyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikennedyhteyden kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki ja +1ap / la

+150 000 € vuonna 2019 ja +380 000 € vuositasolla

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila

Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-150 000 € vuonna 2019 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 550 Itäkeskus-Oulunkylä-Huopalahti-Leppävaara-Tapiola-Westendinasema

Linjan 550 reitti muuttuu kulkemaan vuoden 2019 alusta Tapiolan uuden bussiterminaalin kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki / la / su

+270 000 € vuonna 2019 ja +270 000 € vuositasolla

Linja 551 Pasila-Otaniemi-Tapiola-Westendinasema

Linja 510 Pasila-Otaniemi-Tapiola-Westendinasema

Linjan 551 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin kautta Westendinasemalle vuoden 2019 alusta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki ja +1 ap / la

+440 000 € vuonna 2019 ja +440 000 € vuositasolla

Elokuussa 2019 linja 551 varaudutaan muuttamaan runkolinjaksi 510. Linjan 510 liikennöintikustannukset kasvavat verrattuna linjaan 551 mikäli nopeutustoimenpiteitä ei saada tehtyä. Mikäli nopeutustoimenpiteet tehdään, laskevat linjan 510 liikennöintikustannukset linjaan 551 verrattuna, vaikka automäärä kasvaisikin sunnuntailiikenteessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / su tai +1 ap / su

+50 000 € vuonna 2019 ja +120 000 € vuositasolla tai -10 000 € vuonna 2019 ja -40 000 € vuositasolla

Linja 560 Matinkylä – Myyrmäki – Malmi – Rastila

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä elokuussa 2019. Jatko edellyttää Lintulaaksontien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+13 ap / arki, +10 ap / la ja + 7 ap / su

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2019 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasolla

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017****Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman muutokset**

Linja 554(K) korvataan Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaisesti linjalla 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle sekä edelleen linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan. Linja 553 korvaa Heikinlaaksoon lyhenevän linjan 74 Porttipuistossa. Itäkeskuksen ja Malmin välillä linjan 554(K) korvaa uusi linja 561B.

Ei merkittävää kustannusvaikutusta.

Linja 561 Itäkeskus – Malmi – Tammisto – Aviapolis**Linja 576 Tikkurila – Koivuhaka – Aviapolis – Seutula – Kivistö****Linja 612 Tammisto – Koivuhaka – Tikkurila**

Linjan 561 reittiä jatketaan syksyllä 2017 Aviapoliksesta Koivuhaan ja Viertolan kautta Tikkurilan matkakeskukselle. Reitin jatkamisen myötä muodostuu vaihdoton ja melko tiheä yhteys Tammistosta Valimotien varren liikekeskuksilta Tikkurilaan. Samassa yhteydessä tälle yhteysvälille perustettu asiointilinja 612 voidaan lakkauttaa. Linjaa 612 liikennöidään elokuusta 2016 alkaen arkisin noin klo 7 – 18 tunnin vuorovälillä. Linja 561 liikennöi arkisin ruuhka-aikoina 15 minuutin välein, arkisin ja lauantaisin päiväsaikaan 20 minuutin välein sekä sunnuntaisin 30 minuutin välein. Linjan 561 jatkeella on mahdollista parantaa palvelutasoa myös Viertolassa Tikkurilantien ympäristössä, missä asutus on lisääntymässä. Viertolanrannan ja Tikkurilan eteläosan sekä Tikkurilan matkakeskuksen välillä nykyinen palvelutaso on heikko erityisesti sunnuntaisin, jolloin liityntäyhteys asemalle on vain kerran tunnissa. Reittimuutos palvelee myös Veromiehen, Aviapoliksen ja Koivuhaan työmatka- ja asiointiyhteyksiä. Linjan 561 jatke Tikkurilaan mahdollistaa myös linjan 576 reitin muuttamisen Tikkurila – Aviapolis -välillä siten, että Ruskeasannan eteläosaan voidaan tarjota kokopäiväinen ja myös viikonloppuisin liikennöitävä yhteys Tikkurilasta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

+1 ap / arki, +1,5 ap / la, su

186 000 € vuonna 2017 ja 390 000 € vuositasolla

Linja 562 Mellunkylä – Tikkurila – Aviapolis

Linjalle 562 lisätään auto keväälle 2017 kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Lisäautoa ei enää tarvita kesällä 2017, kun Tikkurilan terminaalien viereisen hotellin rakennustyöt ovat siinä vaiheessa, jolloin linja 562 pääsee ajamaan terminaalien eteläisen sisäänkäynnin kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

1 ap / arki ja 1 ap /su

+100 000 € vuonna 2017 ja + 100 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018**Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Konala / Malminkartano – Myyrmäki**

Linjaa jatketaan Kampista Eiraan, linjan 18 päätepysäkillä saakka. Muutos parantaa oleellisella tavalla matkustajapalvelua ylikuormitetulla Munkkivuori – Töölö – Kamppi – Eira -akselilla.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

2 ap / arki ja 1 ap /su

+170 000 € vuonna 2018 ja + 420 000 € vuositasonalla

Muutokset vuonna 2019

Kalasataman alueen linjastomuutokset

Kalasataman keskuksen bussiterminaali valmistuu arviolta vuonna 2018. Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista (linjat 722, 724, 731, 739 ja 751) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alkaessa 2018. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-240 000 € vuonna 2018 ja -600 000 € vuositasonalla

Linja 560 Matinkylä – Myyrmäki – Malmi – Rastila

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä. Jatko edellyttää Lintulaaksontien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+13 ap / arki, +10 ap / la ja + 7 ap / su

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2018 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasonalla

Linja 570 Aviapolis – Tikkurila – Mellunmäki

Muutetaan bussilinja 562 runkolinjaksi 570. Muutos edellyttää nopeutustoimien toteuttamista katuverkkoon. Nopeutustoimien suunnittelu on parhaillaan käynnissä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivä- eikä kustannusmuutosta

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017**

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2019

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017**

Kirkkonummen bussilinjastoon toteutetaan säästöjä vuosina 2016 ja 2017. Säästöt kohdistuvat ensisijaisesti kesäliikenteeseen sekä niihin sisäisten linjojen lähtöihin jotka eivät palvele koululaisia. Säästöillä tavoitellaan n. 300 000 euron suuruista kustannusvähennystä vuositasolla.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2019

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017**

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2019

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTAPERUSTEET

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 (yleiskustannukset)
- infrakuluihin

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

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

Sisäisten linjojen ja U-linjojen osalta kuntakohtaiset keskimatkat perustuvat viimeisten lippulajitutkimusten mukaisiin linjastokohtaisiin keskimatkoihin. Seutulinjojen osalta kunnittaiset keskimatkat lasketaan vuosittain linja/linjayhdistelmäkohtaisten nousujen ja viimeisten lippulajitutkimusten mukaisten linja/linjayhdistelmäkohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Vuositasen 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 lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikulut on uuden sopimuksen myötä jaettu kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvona. Painoina on käytetty kummallekin

osatekijälle 0,5. Uuden junakaluston käyttöönoton myötä pääomakustannukset nousevat merkittävästi ja pelkästään matkustajakilometreihin perustuva kuntajako kohdistaisi 3. vyöhykkeen kunnille kohtuuttoman suuret kustannukset. Tarvittavan kalustomäärän kannalta ratkaisevaa on maksimikuormitus eli nousujen määrä, ei matkojen pituus.

Metroliikenne

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista 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 lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut eli yleiskustannukset

Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL-organisaation eri yksiköiden nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja.

Suunnittelu, hallinto yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Kulut yhteensä kohdistetaan ensin eri liikennemuodoille/linjastoille sovitulla kertoimella painotettujen nousujen jakautuman perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjen 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.

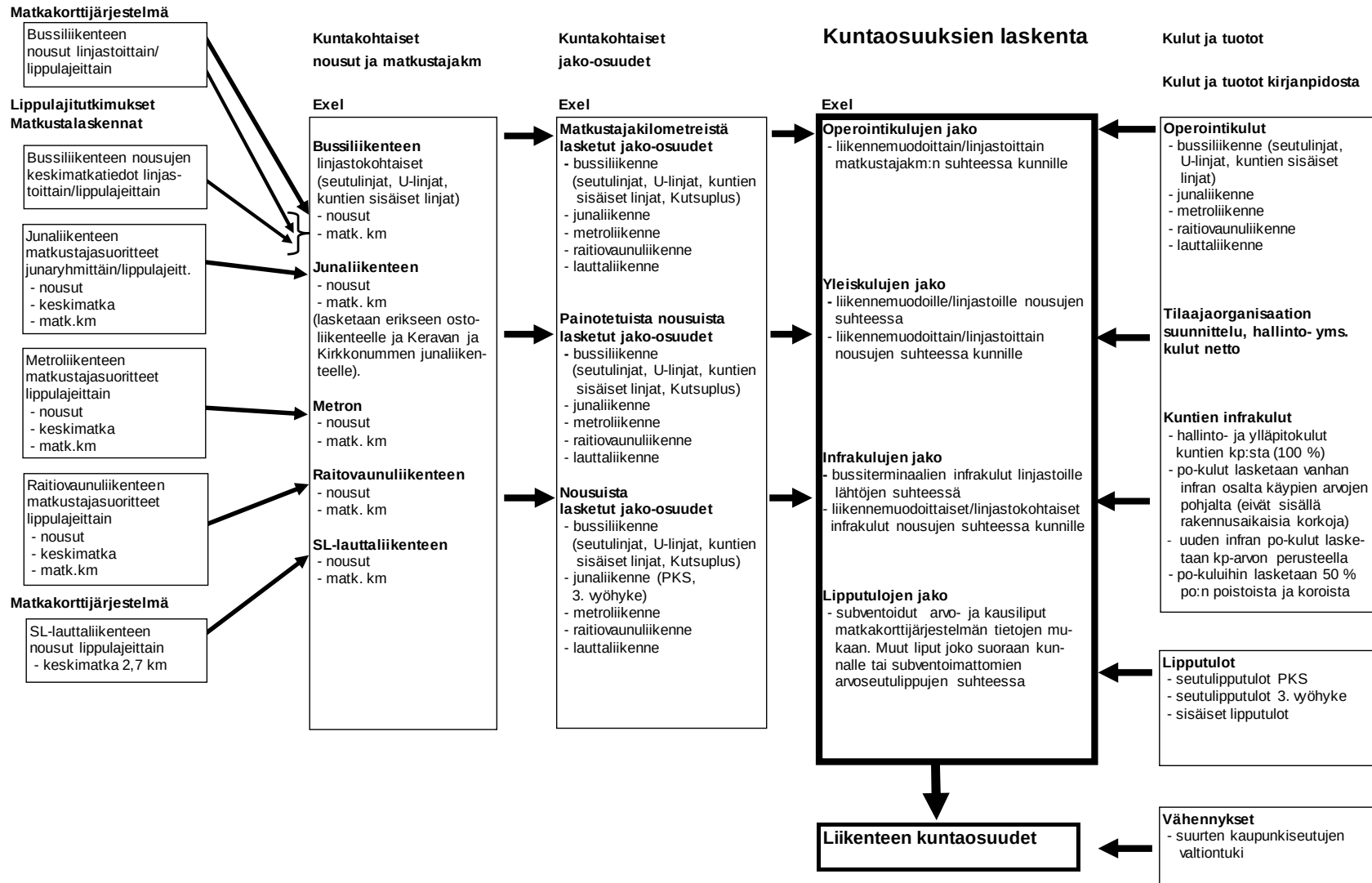
LIPPUTULOT

Seutulipputulot kohdistetaan kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne seutulipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisilla aikuisten ja lasten arvoseutulipuilla tehtyjen nousujen perusteella. Kehäradan tuomista lisääntyneistä kertaseutulipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

Sisäiset lipputulot kohdistetaan sen kunnan lipputuloksi, jonka lipuista on kysymys.

Poikkeuksena ovat toisten kuntien asukkaiden ostamat ko. kunnan sisäiset subventoidut liput. Nämä lipputulot kohdistetaan kortin kuntalaisuuden mukaan. (Näiden lippujen käyttöä vastaava osuus operointi, yleis- ja infrakuluista kohdistetaan myös kortin kuntalaisuuden mukaan).

HSL-organisaation kulujen ja tuottojen kohdistaminen kunnille



Lyhenne	Selite
ASTY	Asiakastytyvääisyystutkimus.
ASTY Web	Asiakastytyvääisyystutkimuksen nettitietokanta.
BEST	Benchmarking European Service of public Transport. BEST:ssä tutkitaan yhtenäisellä menetelmällä Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukko-liikenteeseen.
CRM	Customer Relationship Management eli asiakkuuksien johtaminen.
CO ²	Hiilidioksidin kemiallinen kaava.
Dilax	Automaattisia laskentalaitteita valmistava yritys. Dilaxin laitteita on käytössä busseissa ja lähijunissa.
Dynasty	HSL:n käytössä oleva asianhallintajärjestelmä.
eBusSystems	Hanke, jossa kehitetään sähköbussijärjestelmää latausverkostoineen.
ePELI	HSL:n alueelle muodostettava tulevaisuuden bussiliikenteen innovointiympäristö. ePELI:n ytimessä on kokeiluluonteinen sähköbussiliikenne, joka toimii kokeilu- ja kehitysalustana.
ELY	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.
ENN	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2015 = Vuoden 2015 ennuste (osavuositarkastus 2/2015).
HASTUS	Horaires et. Assignations pour Systeme de Transport Urbain et Semi-urbain, ohjelmisto, jolla suunnitellaan HSL:n bussi- ja ratikkaliikenteen aikataulut. Lyhenteen vapaa käänös: ”Kaupunkien ja taajamien kuljetusjärjestelmien aikataulut ja toimeksiannot”
HEHA	Liikkumistutkimus tai henkilöhaastattelututkimus.
HELMi	Helsingin liikennevaloetus busseille ja ratikoille, tuottaa myös ajoaika-tilastoja ja välittää reaaliaikaista tietoa vaunujen kulusta (pysäkinäytöt ja vaununäytöt).
HKL	Helsingin kaupungin liikennelaitos.
HLJ	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (2015).
HSL	Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä.
HSL-alue	HSL:n jäsenkuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo) muodostama alue.
HSLH	Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus.
ICT / IT	Informaatioteknologia (vanh. automaattinen tietojenkäsittely/ATK).
IoT-maailma	Internet of Things, esineiden internet. Internet-verkon laajentuminen laitteisiin ja koneisiin, joita voidaan ohjata, mitata ja sensoroida internet verkon yli.
IP-lukija	Matkakortin itsepalvelulukija junissa, busseissa, raitiovaunuissa ja asemilla.
JOLA Web	Joukkoliikenteen laatututkimuksen raportoinnin ja tilastoinnin tietojärjestelmä.
JORE	Joukkoliikennerekisteri, johon on koottu kaikki linjojen reittejä ja aikatauluja koskevat tiedot.
KOLA	Bussiliikenteen korvauslaskennan ohjelma.
KUHA	Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet.

KUUMA	KUUMA-seutu muodostuu pääkaupunkiseudun ympärillä sijaitsevista 10 kehyskunnasta. KUUMA-kuntia ovat Hyvinkää, Järvenpää, Kirkkonummi, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti.
LATI-Web	Suomenlinnan liikenteen tilastojen nettitietokanta.
LIIPY	Liityntäpysäköinti.
LIJ	Lippu- ja informaatiojärjestelmä (-hanke).
L-INFO	Liikennetietokanta, kaikki muut tiedot paitsi asiakasrekisteri, tietoa myös myyntilaitteiden kautta.
LIPTU	Lippulajitutkimus, joita tehdään HSL:n perussopimuksen mukaisesti vuosittain eri joukkoliikennemuodoissa.
LISSU	Linjastosuunnittelun analyysityökalu.
LISU	Liikennöintisuunnitelma, jossa suunnitellaan seuraavan liikennöintivuoden (kesäkausi ja talvikausi) liikenteen toteutus (tarkat reitit & liikennetarjonta). Tulevan kesän ja talvikauden aikataulut laaditaan Lisun pohjalta.
LITU	Laaja liikennetutkimus, joka koostuu osatutkimuksista (esim. HEHA).
LiVi	Liikennevirasto.
LMJ	Valtakunnallista Waltti-korttia hallinnoiva Lippu- ja maksujärjestelmä Oy.
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö.
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen Palveluna. Kokonaisuus, jossa liikkumistarpeet on paketoitu kokonaisuuksiksi ja käyttäjä päättää millaisia osia hän haluaa pakettiinsa ostaa.
MAL	Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne.
MASU	Maankäyttösuunnitelma.
MATU	Matkatutkimus
MKJ	Matkakorttijärjestelmä (nykyinen lippujärjestelmä, joka uusitaan LIJ-hankkeessa).
MONO	Aikataulu- ja informaatiomonitorien ohjaus (aikataulunäytöt esim. asemilla).
MUULI	Muuttuneen liikenteen ohjelma (esim. ajamattomat vuorot, kalustemuutokset).
NO ₂	Typpidioksidin kemiallinen kaava.
Ruter As	Yhtiö joka suunnittelee, järjestää ja markkinoi joukkoliikennettä Oslo ja Åkerhusin alueella Norjassa.
SAVU	Saavutettavuustarkastelut.
SÄHKE2	Arkistolaitoksen SÄHKE2-normi, joka ohjaa julkishallinnon asiakirjahallintaa sähköisessä toimintaympäristössä.
TA	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2017 = vuoden 2017 talousarvio.
TIETO-Web	HSL:n avaintunnusluvut sisältävä nettitietokanta.
TOJ	Tiedonohjausjärjestelmä.
TOS	Tiedonohjaussuunnitelma.
TS	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2018 = vuoden 2018 taloussuunnitelma.

TLJ	Taksa- ja lippujärjestelmä –hanke, jossa valmistellaan HSL-alueen uutta vyöhykehinnittelumallia.
TP	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2015 = vuoden 2015 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. TTS sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Alustavasta TTS:sta pyydetään vuosittain jäsenkuntien lausuntoja elokuun loppuun mennessä.
Waltti	Valtakunnallinen matkakorttihanke.

Tuloslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat

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

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

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

Rahoituslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat

Investointien tulorahoitus, % = $100 \times \text{Vuosikate} / \text{Investointien omahankintameno}$

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

Kuntaosuuksien tunnuslukujen laskentakaavat

Subventio-% = $\text{Kuntaosuudet ennen yli-/alijäämän käyttöä} / \text{kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset}$. Subventio-% osoittaa miten suuri osuus kunnalle kohdistetuista kustannuksista katetaan kuntaosuudella ennen yli-/allijäämävähennyksen tekemistä.

Kuntaosuudet per asukas = $\text{Kuntaosuudet} / \text{HSL-jäsenkuntien asukasmäärä}$