

TILINPÄÄTÖS 2019

HSLH 24.3.2020

Yhtymäkokous 24.4.2020

HSL Helsingin seudun liikenne

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja, Strategia- ja hallintopalvelut
ilmari.makinen(at)hsl.fi
Maarit Hauskamaa, talouspäälikkö
maarit.hauskamaa(at)hsl.fi

Copyright: Graafit ja muut kuvat: HSL

SISÄLLYSLUETTELO

1	TOIMINTAKERTOMUS	3
1.1	Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa	3
1.1.1	Toimitusjohtajan katsaus vuoteen 2019.....	3
1.1.2	HSL:n hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset	5
1.1.3	Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys	7
1.1.4	Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa	9
1.1.5	Henkilöstö.....	9
1.1.6	Ympäristötekijät.....	10
1.1.7	Muut ei-taloudelliset asiat.....	12
1.1.8	Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä.....	13
1.1.9	Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista.....	14
1.2	Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä.....	17
1.3	Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus.....	20
1.3.1	Tilikauden tuloksen muodostuminen	20
1.3.2	Toiminnan rahoitus.....	21
1.4	Rahoitusasema ja sen muutokset.....	23
1.5	Kokonaistulot ja –menot	25
1.6	Tilikauden tuloksen käsittely	26
2	TALOUSARVION TOTEUTUMISVERTAILUT	27
2.1	Strategisten tulostavoitteiden toteutuminen	27
2.1.1	Erinomainen asiakaskokemus	28
2.1.1	Tehokas runkoverkko.....	31
2.1.2	Ennakointi ja uudistuminen	33
2.1.3	Aktiivinen yhteistyö	34
2.1.4	Kestävä talous.....	36
2.2	Sitovat erät	38
2.3	Tuloslaskelmaosan toteutuminen	39
2.3.1	Toimintatuotot.....	40
2.3.2	Toimintakulut	42
2.3.3	Poistot.....	45
2.3.4	Tilikauden tulos.....	45
2.4	Investointien toteutuminen	46
2.5	Rahoitusosan toteutuminen	47
3	TILINPÄÄTÖSLASKELMAT	48
3.1	Tuloslaskelma	48

3.2	Rahoituslaskelma	49
3.3	Tase	50
3.4	Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan	52
4	TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT	53
4.1	Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot	53
4.2	Tuloslaskelman liitetiedot	54
4.2.1	<i>Joukkoliikenteen lipputulot ja palveluostot</i>	54
4.2.2	<i>Tuloksen muodostuminen osastoittain</i>	56
4.2.3	<i>Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta</i>	57
4.3	Taseen liitetiedot	58
4.3.1	<i>Taseen vastaavia koskevat liitetiedot</i>	58
4.3.2	<i>Taseen vastattavia koskevat liitetiedot</i>	60
4.4	Vastuut ja vakuudet	63
4.5	Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot	64
4.6	Tunnuslukujen laskentakaavat	66
4.7	Kuntaosuuksien jakoperusteet	67
5	ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT	71

1 TOIMINTAKERTOMUS

1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

1.1.1 Toimitusjohtajan katsaus vuoteen 2019

HSL:n kymmenes toimintavuosi jäi taakse, kun tammikuussa 2020 tuli kuluneeksi kymmenen vuotta HSL:n varsinaisen toiminnan aloittamisesta. HSL on vakiinnuttanut tänä kymmenenä vuotena asemansa ja tullut yhä oleellisemmaksi osaksi seudun asukkaiden arkipäivää. Joukkoliikenteessä on kymmenessä vuodessa tapahtunut paljon. Kehärata ja Länsimetro liityntälinjoinen ovat tulleet todeksi ja vyöhykkeet ovat uudistuneet. Matkalippuja sekä liikennetietoa saa helposti mobiilipalveluiden kautta. Tavoitteemme liikenteen päästöjen pienentämiseksi on johtanut siihen, että sähköbussit ovat tekemässä läpimurtonsa. Keskustelu asiakkaittemme kanssa on entistä tiiviimpää, kun muun muassa asukasillat ja -työpajat sekä joukkoliikennesuunnitelmien blogit ovat vakiinnuttaneet paikkansa työvälineittemme joukossa. Tärkeä osa vuoropuhelua on myös aktiivinen osallistuminen someen.

Kuluneena vuonna tapahtui paljon sekä liikennejärjestelmäsuunnittelussa että joukkoliikenteessä. MAL 2019 -suunnitelma valmistui aikataulun mukaisesti, ja se on luonut hyvän pohjan valtion kanssa käytäville neuvotteluille valtion ja tämän seudun kuntien MAL-sopimuksen solmimiseksi. Neuvottelut jatkuvat vuonna 2020 maan hallituksen kanssa.

Pitkään valmisteltu vyöhykeuudistus toteutui huhtikuun 27. päivä 2019. Uudistus oli merkittävin hinnoittelu-uudistus sitten vuoden 1986 seutulipun käyttöönoton. Uudistus sujui teknisesti erittäin hyvin. Vajaan vuoden seurannan jälkeen näyttää myös siltä, että vyöhykeuudistus on tuonut lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja kasvattanut lipunmyyntiä. Matkustajamäärät ovat kasvaneet koko vuoden ajan, mutta nousu on ollut selvästi voimakkaampaa vyöhykeuudistuksen jälkeen. Vyöhykeuudistuksen yhteydessä lippujen hinnat laskivat monilla alueilla, mutta hinnan laskusta huolimatta vyöhykeuudistuksen jälkeiset lipputulot ovat selvästi ylittäneet tulosarvion.

Asiakkaat odottavat meiltä erinomaista palvelua ja luotettavasti toimivaa joukkoliikennettä. Asiakastytyväisyys on kehittynyt hyvään suuntaan. Matkustajien tyytyväisyys HSL-alueen joukkoliikenteeseen parani edellisestä vuodesta, ja vuonna 2019 tyytyväisten matkustajien osuus oli 86 prosenttia. Vyöhykeuudistuksen jälkeen tyytyväisimmät asiakkaat ovat A-vyöhykkeellä. Metroon tyytyväisten asiakkaiden osuus palasi lähes länsimetron käyttöönottoa edeltäneelle tasolle ja liikennevälineistä kaikkein tyytyväisimmät matkustajat löytyivätkin metrosta ja raitiovaunuista. Myös tyytyväisyys täsmällisyyteen, joukkoliikennevälineen vaihtamiseen sekä matkanteon nopeuteen ja sujuvuuteen kasvoi. Aktiivinen keskustelu asiakkaittemme kanssa ja heidän osallistumisensa palveluittemme kehittämiseen on meille tärkeää, olivat kyseessä sitten linjastosuunnittelu tai digipalveluittemme parantaminen. Panostamme tulevinakin vuosina asiakaskokemuksen parantamiseen, entistä vahvempaan joukkoliikenteen runkoverkkoon ja kestävien kulkutapojen kasvuun.

HSL:n strategian mukainen Visio 2030 ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu” antaa meille edelleen hyvän pohjan kehittää tulevana vuosina liikennejärjestelmää ja joukkoliikennettä entistä paremmiksi tällä seudulla. Strategiset painopisteemme ovat erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja kestävä talous. Ne ovat olleet keskeisiä toimintamme ohjaajina kuluneena vuonna ja tulevat ole-

maan seuraavinakin vuosina yhtymäkokouksen hyväksymän Toiminta- ja taloussuunnitelman 2020–2022 mukaisesti. Kestävä talouspohja ja asiakkaiden tarpeiden kuunteleminen auttavat meitä kehittämään palveluitamme HSL-alueen asukkaita palvelevaksi kokonaisuudeksi.

Tehdään parhaat matkat jatkossakin yhdessä!

Suvi Rihtniemi
Toimitusjohtaja

1.1.2 HSL:n hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset

HSL:n hallitus 1.1. – 31.12.2019

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Risto Rautava (Kok./H), pj.	Sini Jokinen (Kok./H)
Dennis Pasterstein (Kok./H)	Sanna Hämäläinen (Kok./H)
Iida Haglund (Kok./H)	Tarik Ahsanullah (Kok./H)
Mika Helenius (Kok./E) (1.1.–30.6.2019)	Ulla Palomäki (Kok./E)
Elias Erämaja (Kok./E) (1.7.–31.12.2019)	
Sakari Rokkanen (Kok./V)	Nina Merjola-Repo (Kok./V)
Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.	Saara Hyrkkö (Vihr./E)
Ville Ylikahri (Vihr./H)	Aino Tuominen (Vihr./H)
Alviina Alametsä (Vihr./H)	Tuomas Rantanen (Vihr./H)
Sirpa Kauppinen (Vihr./V)	Sanna Tuhkunen (Vihr./T)
Tarja Kantola (SDP/H)	Samuli Isola (SDP/Ke)
Antti Aarnio (SDP/E)	Riitta Ollila (SDP/V)
Pekka M. Sinisalo (sit./Ki)	Pasi Liukkonen (PS/V)
Hanna Mithiku (Vas./H)	Kari Kälviä (Vas./H)
Kristian Rehnström (RKP/V.)	Kicka Lindroos (RKP/Si)

H (Helsinki)

E (Espoo)

V (Vantaa)

Ka (Kauniainen)

Ke (Kerava)

Ki (Kirkkonummi)

Si (Sipoo)

T (Tuusula)

Kuntayhtymän hallituspaikkojen kuntajako tilikaudella 2019 oli seuraava:

Helsinki	7
Espoo	3
Vantaa	3
Kirkkonummi	1
paikkoja yhteensä	14

Kuntayhtymän hallituksen poliittiset voimasuhteet tilikaudella 2019 olivat seuraavat:

Kansallinen kokoomus (Kok.)	5
Vihreä Liitto (Vihr.)	4
Suomen Sosialidemokraattinen Puolue (SDP)	2
Vasemmistoliitto (Vas.)	1
Ruotsalainen kansanpuolue (RKP)	1

Sitoutumaton (sit.)	1
paikkoja yhteensä	14

Hallituksen asiantuntijajäsenet 1.1. – 31.12.2019

Asiantuntija	Varajäsen
Pormestari Jan Vapaavuori, Helsinki	Apulaispormestari Anni Sinnemäki
Kaupunginjohtaja Jukka Mäkelä, Espoo	Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo Hallinto- ja kehittämisjohtaja Harri Kivinen
Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Vantaa	Kaupungininsinööri Henry Westlin
Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi	Yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kaup- pinen (15.4.2019 alkaen)
Pormestari Arto Lindberg, Tuusula	Kansliapäällikkö Harri Lipasti
Kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, Kerava	Liikenneinsinööri Erkki Vähätörmä
Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo	Talousjohtaja Pekka Kivilevo
Kaupunginjohtaja Christoffer Masar, Kauniainen	Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju
Kunnanjohtaja Juha-Pekka Isotupa, Siuntio	Sivistystoimenjohtaja Jukka Pietinen

HSL:n tarkastuslautakunta 1.1. – 31.12.2019

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

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

HSL:n organisaatio

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

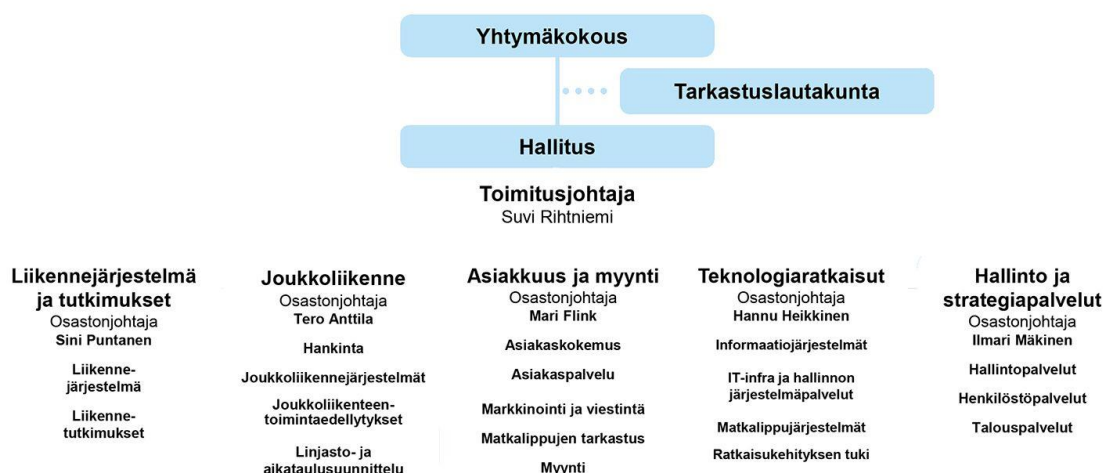
Kuntayhtymän johtaminen perustuu strategiaan, taloussuunnitelmaan, talousarvioon sekä muihin yhtymäkokouksen päätöksiin. Yhtymäkokous vastaa kuntayhtymän toiminnasta ja taloudesta, käyttää kuntayhtymän päätösvaltaa ja siirtää toimivaltaansa hallintosäännön määräyksillä. Hallitus vastaa yhtymäkokouksen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

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

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

Kuntayhtymän perustajakuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymän jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Siipoo, Siuntio ja Tuusula. Jäsenkuntien peruspääomaosuusien jakautuminen jäsenkunnittain on esitetty sivulla 60. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa ja HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan alueella.

HSL:n organisaatorakenteeseen ei tullut muutoksia vuoden 2019 aikana.



Kuvio 1. HSL:n organisaatiokaavio 2019

1.1.3 Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys

Suomen talous jatkoi tilikaudella positiivisen kehityksen tiellä, vaikka talouskasvu onkin hieman hidastunut. Talousarviota laadittaessa (10/2019) odotettiin Suomen talouden kasvavan yli kahden prosentin vuosivauhdilla vuoteen 2020 saakka. Valtiovarainministeriö (VM) arvioi Suomen talouden BKT:ksi 1,5 % vuonna 2019. Suomen talouden kasvu jatkui laaja-alaisesti, mutta kysynnän painopiste oli ennen kaikkea ulkomaisessa viennissä, jonka seurauksena vienti lisääntyi kotimaista kysyntää nopeammin.

Talousskasvun ennakoitaan jäävän noin prosentin tasolle lähivuosina. Maailmantaloudessa näkymät ovat epävarmat ja uuden pandemiariskin takia talousskasvun odotetaan entisestään hidastuvan vuonna 2020. Euroalueen näkymiä on hidastanut etenkin Saksan teollisuuden heikot näkymät. Yhdysvalloissa ripein kasvu näyttää olevan jo takana ja Kiinan talouden riskit kasvavat. Kotimaisen kysynnän ennustetaan ylläpitävän talousskasvua tulevina vuosina, kun ulkomaankaupan näkymät ovat epävarmat. Suomelle tärkeiden vientimaiden, Saksan ja Ruotsin, teollisuuden vaikeudet näkyvät teollisuuden tilauskantojen pienenemisenä.

Työllisyys lähti uudelleen kasvuun 2019 syksyllä kesän heikomman kehityksen jälkeen. Vaikka talousskasvun ennustetaan hidastuvan vuosina 2020–2021, ennustaa VM työllisyyden paranemisen jatkuvan. Joillakin aloilla ja alueilla yritysten on ollut jo keskimääräistä vaikeampi löytää sopivia

työntekijöitä avoimiin työpaikkoihin. Viime kädessä pula tarvittavasta osaamista voi johtaa työvoimapolusta kärsivillä aloilla korkeampaan palkkatasoon.

Markkinakorot ovat pysyneet edelleen historiallisen matalina ja 12 kuukauden Euribor on ollut vuonna 2019 edellisvuosien tapaan negatiivinen. Euroopan keskuspankin (EKP) rahapolitiikan ennustetaan jatkuvan keveänä eikä merkittäviä koron nostoja ole näköpiirissä lähitulevaisuudessa.

Julkisen talouden alijäämän ennustetaan kasvavan vuonna 2020, kun hallitusohjelman mukaiset menojen lisäykset astuvat voimaan. Ilman työllisyyden hyvää kehitystä sekä talouden ja julkisen hallinnon tuottavuutta parantavia toimia julkinen talous pysyy myös tulevana vuosina alijäämäisenä. Julkisen velkasuhteen lasku pysähtyy ja velka suhteessa BKT:hen kääntyy uudelleen kasvuun. Julkisessa taloudessa on pitkällä aikavälillä kestävyysvaje, joka johtuu mm. väestön ikääntymisen luomista merkittävistä paineista, kun samaan aikaan veroilla hyvinvointipalvelut ja sosiaaliturvan rahoittavan työikäisen väestön määrä vähenee.

Lähteet: Valtiovarainministeriön julkaisuja 2020:11: Talousnäkymät ja palkanmuodostus (31.1.2020).

Helsingin seudun aluetalouden kehitys

Helsingin seudulla asuu vuoden 2019 päättyessä jo 1,5 milj. asukasta, joka on lähes 27 % koko maan väestöstä. Helsingin seudulle muuttaa yhä enemmän asukkaita muulta Suomesta kuin Helsingin seudulta muuttaa asukkaita muualle Suomeen. Tilastoidulla vuoden kolmannella neljänneksellä Espoon ja KUUMA-kuntien muuttovoitto kasvoi ja Vantaan muuttovoitto hieman väheni ollen kuitenkin edelleen aikaisempia vuosia suurempi. Helsingin muuttovoitto oli hieman pienempi kuin edellisen vuoden vertailujaksolla. Seudun sisäisessä muuttoliikkeessä Espoo ja Vantaa nettosivat asukkaita Helsingistä. Myös KUUMA-kuntiin muutti edelleen väkeä pääkaupunkiseudulta, vaikka muuttoliike on pienentynyt huippuvuosista.

Helsingin seudun tuotannon kasvu jatkui vuoden 2019 kolmannella neljänneksellä vahvasti noin viiden prosentin tasolla, joka oli noin kaksi prosenttiyksikköä suurempaa tasoa kuin koko maan tuotannon kasvu. Uudenmaan teollisuuden ja rakentamisen yritysten suhdannetilanne on ollut edelleen tavanomaista parempi, mutta suhdanteiden hiipuminen maailmantaloudessa voi vaikuttaa kehitykseen jatkossa. Työttömien osuus työvoimasta oli Helsingin seudulla vuoden lopussa 8,5 % ollen samalla tasolla kuin vuotta aiemmin. Koko maassa vastaava osuus oli 9,8 %.

HSL:n kustannuskehitykseen energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus. Toimintakuluista 70 % on joukkoliikenteen liikennöitsijöille liikenteen operoinnista maksettavia operointikustannuksia. Joukkoliikenteen operointikustannuksista edelleen yli puolet on bussiliikenteestä maksettavia kustannuksia, joihin polttoaineiden hintakehityksellä ja palkkatason kehityksellä on iso vaikutus. Raakaöljyn hintamuutokset näkyvät dieselin hinnassa lyhyellä viiveellä ja hinnat näyttivät talousarvion laatimisen hetkellä (10/2018) lähtevän nousuun, mutta hintojen kehitys on ollut arvioitua maltillisempaa. Korkotason alhaisuus vaikutti erityisesti juna- ja raitio- ja metrokalustosta maksettavien korvausten suuruuteen. Myös yhteiskuntasopimuksen kautta saavutetut palkkaratkaisut tukivat HSL:n maltillista kustannuskehitystä vielä tilikaudella 2019. Joukkoliikenteen kustannustasoindeksiin oletettiin talousarviota laadittaessa nousevan tilinpäätöksen toteumaa enemmän ja talousarvio vuodelle 2019 laadittiin keskimäärin 2,9 %:n joukkoliikenteen kustannustason nousuun perustuen. Toteutunut joukkoliikenteen kustannustasoindeksi pysytteli talousarviossa arvioitua matalammalla tasolla ja se ylitti edellisen vuoden kustannustason keskimäärin 1,3 %:lla.

Lähteet: Helsingin seudun suunnat 4/2019 (16.12.2019), HSL.

1.1.4 Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa

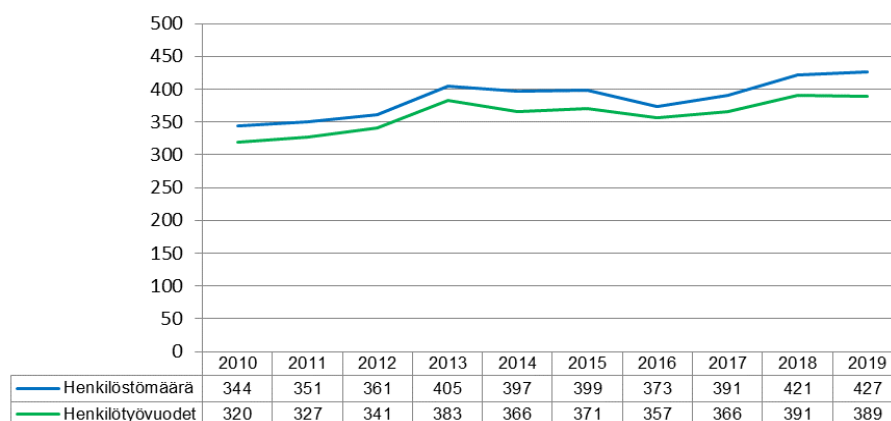
Matkalippujen hinnoittelu muuttui olennaisesti 27.4. 2019 kun siirryttiin vyöhykkeisiin perustuvaan tariffijärjestelmään. Lippujen hinnoittelu vyöhykemallissa ei enää perustu kuntarajoihin, vaan matkan pituuteen Helsingin keskustasta. Hintaportaat loiventuivat kuntien rajoilla, kun matkat kunnasta toiseen muuttuivat entiseen verrattuna halvemmiksi. Kuntarajojen merkitys pieneni, mikä mahdollistaa myös lähialueen palvelujen käytön kuntarajoista huolimatta. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien matkalippujen hintoihin. Tavoitteena on, että kuntien subventiotaso pysyisi keskimäärin samalla tasolla kuin aiemmin eli lipputuloilla katetaan noin puolet HSL:n toimintakuluista ja kuntien maksamilla kuntaosuuksilla toinen puoli. Hinnoitteluun jatkossa vaikuttaa myös jäsenkuntien tahto subventiotasosta.

1.1.5 Henkilöstö

HSL:ssä oli vuoden 2019 lopussa 427 työntekijää, kuusi enemmän kuin edellisenä vuonna. Vakituista henkilöstöä oli edellisvuoden tapaan 89 %. Määräaikaista henkilöstöä työskenteli erityisesti asiakaspalvelussa ja tutkimusten kenttätöissä, joissa työn määrä vaihtelee. Työntekijöiden keski-ikä oli 42,8 vuotta. Naisia oli 57 % ja miehiä 43 %. Henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 389 henkilötyövuotta (391 htv vuonna 2018).

Vuonna 2019 rekrytoitiin 32 uutta työntekijää vakituisen palvelussuhteeseen. Noin kolmannes tuli matkalippujen tarkastustehtäviin ja muut pääosin Teknologiaratkaisujen asiantuntijatehtäviin. Asiantuntijarekrytoinneilla vahvistettiin edelleen digitaalisten palvelujen kehittämistä.

Henkilöstö työskenteli HSL:ssä keskimäärin 8,7 vuotta. Lähtövaihtuvuus oli 6,1 %, hiukan edellisvuotta (4,3 %) suurempi. Vaihtuvuus kuvaa tässä irtisanoutuneiden määrää suhteessa vakituisen henkilöstön määrään, luku ei sisällä eläkkeelle jääneitä.



Kuvio 2. Henkilöstömäärän kehitys 2010-2019

Osaamisen kehittämiselle uutta pohjaa

Toimintavuoden aikana määriteltiin HSL:n strategiaa tukevat strategiset kyvykkyydet ja osaamiset sekä tehtiin näihin perustuvat osaamisen kehittämissuunnitelmat sekä johtoryhmä- että osastotasolla. Esimiesten kanssa käytiin läpi oppimisen ja osaamisen kehittämisen johtamisen teemaa ja

haettiin siihen erilaisia työkaluja sekä valmennuksen kautta että muilla keinoilla. Esimiesvalmennuksessa pohjalla oli edelleen valmentavan esimiestyön ote.

Henkilöstökoulutuksia järjestettiin talotasolla yhteensä 23. Koulutuksen teemat liittyivät kieliin, neuvottelu- ja esiintymistaitoihin, hankintaan, ajanhallintaan ja itsensä johtamiseen sekä somen hyödyntämiseen. Uusiin toimistotyökaluihin tarjottiin koulutusta koko henkilöstölle.

Koulutusten toteutusta tehostettiin ja muutettiin tukemaan työssä oppimista, koulutusosuuksia lyhennettiin ja koulutukseen liitettiin itsenäistä opiskelua. Henkilöstöä kannustettiin kehittämään omaa osaamista myös omaehtoisesti: työntekijöillä oli mahdollisuus oman valinnan mukaan osallistua koulutukseen, joka tukee erityisesti työelämävalmiuksia.

Tehtäviä vaihtamalla kehitti omaa osaamistaan 11 työntekijää. Koulutukseen käytettiin 462 193 euroa, keskimäärin 1 082 euroa työntekijää kohti. Kustannukset olivat edellisvuoden tasolla (1051 euroa / työntekijä).

Innostus työssä hyvällä tasolla

Henkilöstöstä 80 % vastasi henkilöstökyselyyn. Oman työryhmän toimivuus ja yhteistyö sekä johtaminen ja esimiestyö koettiin HSL:ssä vahvuuksina. Henkilöstön tyytyväisyys oli kokonaisuudessaan hyvällä tasolla ja kehittyi myönteiseen suuntaan.

Innostus omasta työstä oli parantunut edellisestä vuodesta, lähes 70 % henkilöstöstä kertoi olevansa innostunut työstään. Innostuneisuutta lisäsivät kokemus siitä, että oma osaaminen on riittävä, työssä on mahdollisuus kehittyä ja työtä ohjaavat selkeät tavoitteet. Tavoite- ja kehityskeskustelujen yhteydessä henkilöstö myös arvioi innostusta hyväksi (8,15 asteilolla 1 – 10).

Henkilöstökyselyn tulokset, asteikko 1-5	2019	2018
Yhteistyö	4,22	4,04
Johtaminen ja esimiestyö	3,97	3,89
Oma työ	3,82	3,80
Asiakaslähtöisyys	3,67	3,73
Työnantajan arviointi	3,73	3,71
Organisaation toimivuus: oma työyksikkö	3,87	3,71
Organisaation toimivuus: HSL	3,04	3,10
Kokonaisarvosana	3,81	3,75

1.1.6 Ympäristötekijät

HSL:n vuoteen 2030 tähtäävä visio on ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu”. Strategia korostaa kestävästä kehitystä, matkustajien sujuvaa arkea ja maailman toimivimman kaupunkiseudun kehittämistä. Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia ja seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 jo yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin vajaa kuusi miljoonaa päivittäistä matkaa. Sillä, miten paikasta toiseen liikutaan, on suuri merkitys ympäristön, terveyden ja turvallisuuden kannalta. HSL on tehnyt kestävästä kehityksen toimenpidesitoumuksen ja tavoitteemme on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukko-liikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Tiivis kaupunkirakenne tukee kestävästä liikkumisesta sekä vä-

hentää liikkumistarvetta ja tieliikenteen kasvupaineita ja parantaa siten elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

Sähköbussien määrää kasvoi harppauksella

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteessä ilmanlaatuun vaikuttavia typenoksidipäästöjä ja pienhiukkaspäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä yli 90 prosenttia vuoteen 2025 mennessä vuoden 2010 tasosta. Tavoitteena on, että vuonna 2025 HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta lähes 30 prosenttia on sähköbusseja. Sähköbussien määrä HSL-alueella kasvoi harppauksella syksyllä 2019, kun liikenteeseen saatiin normaalin kilpailutuksen kautta 30 varikolla ladattavaa sähköbussia. Näistä 20 tuli Leppävaaran liityntäliikenteeseen ja 10 Keravan linjoille. Lisäksi Vuosaaren linjoille tuli liikennöitsijän aloitteesta kaksi käytönaikaisella latauksella varustettua sähköbussia. Leppävaaran sähköbussimäärä kasvoi loppuvuodesta 2019 viidellä sähköbussilla, jotka on varustettu käytönaikaisella latauksella. Leppävaaran terminaalien ja Vuosaaren latausjärjestelmät valmistuivat loppuvuodesta 2019.

HSL käytti vuonna 2019 yhteensä 1,8 miljoonaa euroa liikennöitsijöille maksettaviin ympäristöbonuksiin. Vuodesta 2012 alkaen HSL on maksanut ympäristöbonuksia liikennöitsijöille yhteensä lähes 8 miljoonaa euroa. Ympäristöbonuksilla hyvitetään liikennöitsijöille päästöjen vähentämisestä aiheutuvia kuluja. Ympäristöbonusjärjestelmän avulla hankittiin vuodelle 2019 biodieseliä (10,8 milj. litraa), bioetanolia (65 000 litraa), biokaasua (300 000 kg) sekä pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteistoa. Näillä toimenpiteillä vähennettiin HSL:n bussiliikenteen hiilidioksidipäästöjä (CO₂) 18 560 tonnia, typenoksideja (NO_x) 20,2 tonnia, sekä pienhiukkasia (PM) 530 kg vuoden 2019 helmikuusta vuoden 2020 tammikuuhun saakka. Lähipäästöjen, typen oksidien (NO_x) sekä pienhiukkasten (PM) osalta tavoitteet vuodelle saavutettiin dieselkaluston voimakkaan uusiutumisen ansiosta. CO₂ tason alentaminen pelkästään ympäristöbonuksen kautta hankittavilla biopolttoaineilla ei tuottanut asetettuja tavoitteita. Syysliikenteeseen saapuneet 35 sähköbussia paransivat hieman CO₂ tulosta.

Kaupunkipyörillä ajettiin lähes neljä miljoonaa matkaa

Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöräpalvelut ovat vakiinnuttanut paikkansa kaupunkilaisten arjen liikkumisessa ja joukkoliikenteen osana. Kaupunkipyörillä ajettiin Helsingissä ja Espoossa yli 3,7 miljoonaa matkaa kaudella 2019. Edellisenä vuonna matkoja poljettiin noin 3 miljoonaa. Vantaalla otettiin kaupunkipyörät käyttöön ensi kertaa. Vantaan kaupunkipyörillä tehtiin 43 000 matkaa.

Kaupunkipyöräpalvelua halutaan tulevaisuudessa kehittää vielä monilta osin. Tavoitteena on, että esimerkiksi tietyömaista johtuvat korvaavat asemasijainnit saataisiin nopeammin käyttöön ja tieto niistä käyttäjille entistä paremmin.

MAL 2019 suunnitelmassa löydettiin keinoja liikenteen päästöjen leikkaamiseksi

HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta Helsingin seudun 14 kunnan alueella. MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään 2019–2050. Suunnitelma on tiekartta siihen, miten seudun liikenteen päästöt saadaan laskuun, asukkaiden arjesta tehdään sujuvaa, ihmiset voivat löytää kodin kohtuullisella hinnalla, hyvien liikenneyhteyksien varresta ja työpaikoille on helppo kulkea.

MAL 2019 -suunnittelussa on löydetty muutamia tehokkaita keinoja liikenteen päästöjen leikkaamiseksi sekä iso joukko pienempiä toimia. Tehokkaasti Helsingin seudun päästöt saadaan vähentymään tiemaksujen käyttönotolla. Tiemaksut vähentäisivät myös ruuhkautumista ja toisivat kättä lisärahaa liikenteen investointeihin ja palveluihin. Tiemaksujen avulla saadaan vähennettyä myös ruuhkia kasvavalla kaupunkiseudulla ja parannettua liikenteen toimivuutta.

Tulevaisuuden kestäviä liikkumISRatkaisuja pilotoitiin

HSL etsi uusia liikkumisen palveluita IdeaLab-innovaatiokilpailulla, jolla pyrittiin tuomaan nopeasti älykkäitä liikkumispalveluita kaikkien HSL-alueella liikkuvien hyödyksi. Kilpailuun saattoi osallistua valmiilla palvelulla tai konseptilla, joka oli nopeasti pilotoitavissa yhdessä HSL:n kanssa. HSL:n IdeaLab-kilpailun voittajiksi valittiin kutsukyytipalvelua tarjoava ViaVan Technologies B.V. sekä Samocat Sharing Oy, joka toi yhteiskäyttöiset potkulaudat ja sähköpotkulaudat Vuosaareen kesäkuusi 2019. Potkulautapalvelu perustui kaupunkipyöräjärjestelmän tapaan kiinteisiin asemiin, joilta laudat otettiin käyttöön ja jonne ne palautettiin. Potkulaudoilla ajettiin noin 17 000 matkaa.

Toinen voittajista oli ViaVanin kutsukyytipalvelu. Kokeilu käynnistyi syyskuussa 2019 ja se jatkuu keväeseen 2020. Kokeilun tarkoituksena on ollut selvittää, miten kutsuohjattu liikenne toimii perinteisemmän joukkoliikenteen täydentäjänä. Tavoitteena on vähentää oman auton tarvetta Espoossa. Matkustajamäärät ovat kasvaneet tasaisesti ja kutsukyyti on palvellut niin työmatkaliikennettä kuin harrastusmatkojakin. Tähän mennessä kutsukyydillä on tehty yli 10 000 matkaa. Asiakaspa-lautteen perusteella yhä useampi matkustaja on korvannut yksityisautolla tehtäviä matkoja kutsukyydillä, mikä on ollut yksi palvelun tavoitteista.

Viimeisen vuoden aikana HSL on ollut mukana neljässä automaattibussikokeilussa, joissa kaikissa testataan automaattiajoneuvojen teknologiaa yleisessä katuverkossa muun ajoneuvoliikenteen seassa sekä kokeillaan automaattibussien integroimista joukkoliikennejärjestelmään. HSL avustaa kokeiluissa reitti- ja aikataulusuunnittelussa sekä joukkoliikennejärjestelmäintegraatiossa. Olemalla mukana automaattibussikokeiluissa HSL saa ensikäden tietoa automaattiajoneuvojen teknologises-ta kehityksestä ja verkostoituu alan toimijoiden kanssa. Toistaiseksi automaattibussien teknologia asettaa liikaa rajoitteita kustannustehokkaalle liikennöinnille, eikä automaattibusseja ole vielä kan-nattavaa kilpailuttaa linjaliikenteeseen. Automaattibussien on kehityttävä nykyisestä sekä kapasiteetin, liikennöintinopeuden että ajoteknologian osalta, jotta niillä olisi kannattavaa hoitaa tavan-omaista linjaliikennettä tai kutsupohjaista liityntäliikennettä vähäisemmän kysynnän alueilla.

1.1.7 Muut ei-taloudelliset asiat

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

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

Kuntalain 84 §:n mukaan kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan on tehtävä sidonnaisuusilmoi-tus johtotehtävistään sekä luottamustoimistaan elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä, merkittävästä varallisuudestaan sekä muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- ja virkatehtävien hoitamisessa. Velvollisuus ilmoittaa sidonnaisuuksista koskee HSL:n hallituksen jäseniä ja varajäseniä, toimitusjohtajaa sekä hallituksen esittelijää.

HSL:n hallintosäännön mukaan hallituksen kokouksessa esittelijänä toimii toimitusjohtaja. HSL:n tarkastuslautakunta käsittelee ja hyväksyy sidonnaisuuksista tehdyt ilmoitukset ja sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

1.1.8 Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Matkalippujen hinnoittelu-uudistuksen vaikutuksia seurataan aktiivisesti

Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia matkustukseen ja lipputulokertymään seurataan aktiivisesti ja niistä raportoidaan HSL:n hallitukselle. Alustavan TTS2021-2023 valmistelun yhteydessä tehdään normaalia varhaisemmassa vaiheessa arviointi vyöhykeuudistuksen vaikutuksista rahoitukseen ja asiaa käsitellään hallituksen iltakoulussa huhtikuussa 2020.

Tulevat suuret joukkoliikenneinfrahankkeet kasvattavat infrakorvauksia

HSL maksaa joukkoliikenteen infrasta käyttökorkvauksia infraan investoineille jäsenkunnille. Tilinpäätöksessä 2019 infrakorvauksia maksettiin yhteensä 150,7 milj. euroa. Infrakorvaukset säilyvät samalla tasolla kunnes 2020-luvulla valmistuu uusia merkittäviä joukkoliikenteen infrahankkeita, jotka aiheuttavat valmistuessaan paineita joko lisätä jäsenkuntien subventiota ja/tai korottaa matkalippujen hintoja. Tulevaisuudessa yhä useampi matka HSL-alueella tehdään tiheävuorovälisillä runkolinjoilla. 2020-luvulla avataan uusia runkobussiyhteyksiä ja silloin valmistuvat myös mm. Raitio-Jokeri ja länsimetron jatke Kivenlahteen.

Junaliikenteen kalusto- ja varikkoratkaisut edellyttävät investointeja

Lähijunaliikenteen kilpailutus ratkaistaan vuonna 2020 ja voittava operaattori aloittaa liikennöinnin vuonna 2021. HSL valmistautuu hankkimaan uusia junia liikenteeseensä 2020-luvulla. Hankintaa valmistellaan yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kanssa niin, että junat olisivat liikenteessä pian 2020-luvun puolenvälin jälkeen. Uutta kalustoa tarvitaan, koska junaliikenteen kysyntä kasvaa, ja esimerkiksi Espoon kaupunkirata ja Järvenpään mahdollinen HSL-jäsenyys vaativat uutta kalustoa. Lisäksi nykyiset liikenteessä olevat Flirt-junat ovat 2020-luvulla tulossa peruskorjausikänsä. Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy hankkii kaluston ja HSL maksaa kaluston käytöstä korvauksia Junakalustoyhtiölle. Vuonna 2019 kalustokorvauksia maksettiin Junakalustoyhtiölle yhteensä 24,1 milj. euroa (ilman alv). Kaluston uusimisen myötä myös HSL:n kustannukset kasvavat.

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

MaaS, digitalisaatio ja puolesta-asiointi muuttavat lipunmyyntiä

Liikennepalvelulain tavoitteena oli mm. helpottaa uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automatisaation käyttöönottoa sekä liikenne palveluna -käsitteen (Mobility as a Service, MaaS) toteuttamista. Lain toiseen vaiheeseen sisältyi muun muassa puolesta-asiointi, jonka myötä asiakas voi luovuttaa kolmannelle osapuolelle oikeuden käyttämiinsä lipputuotteisiin tai palveluihin, jotka edellyttävät tunnistetietojen ja käyttäjätietojen hyödyntämistä. Liikennepalvelulain toinen vaihe astui voimaan 1.7.2018 ja puolesta-asiointia koskeva säännös 1.1.2019. HSL valmistautui liikennepalvelulain vaatimiin muutoksiin ja myyntirajapintaan toteutettiin kolmannelle osapuolelle mahdollisuus myydä

HSL:n kerta- ja kausilippuja (Open MaaS). Kausilippujen myyntiin sisältyy vahvan tunnistautumisen vaatimus HSL:n jäsenkuntien maksaman kuntalaistensa liikkumista tukevan subvention vuoksi.

HSL:n mobiilipalvelujen kehittäminen on tärkeässä roolissa HSL:n digitaalisten palveluiden kehityksessä. HSL:n tavoitteena on, että asiakkailta on tarjolla entistä enemmän ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä asiakkaiden toiveita vastaavia lipputuotteita. Uudenlaisia palveluita tulee tulevaisuudessa käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisatiorajoista piittaamatta. HSL valmisti tilikaudella MaaS-hengessä yhteistyötä HSL-Tallinna-Tartto joukkoliikenteen lippujen myymisestä HSL-sovelluksessa (eTicketing-hanke), mutta yhteistyö on toistaiseksi keskeytetty Kilpailu- ja kuluttajavirastolle tehdyn valituksen johdosta.

Sähköbussiliikenne kasvaa voimakkaasti

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

HSL-alueen laajentuminen

Järvenpään kaupunginvaltuusto päätti lokakuussa 2019 liittyä HSL:n jäseneksi 1.1.2022 alkaen. Vihdin kanssa on laadittu jäsenyysselvittelyitä, mikä voi johtaa tulevaisuudessa HSL-jäsenyyteen.

1.1.9 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista

Tehtyjen riskiarviointien perusteella merkittävimmät raportoidut riskit liittyivät tilikaudella yleisen taloustilanteen kehittymiseen ja kuntien mahdollisuuksiin panostaa joukkoliikenteeseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankeiden kustannusvaikutukseen kuntayhtymän taloudessa, päästötönnän liikenteen edistämistoimiin sähköbussiliikenteen keinoin, liikenteen luotettavuuteen (häiriöiden hallintaan), tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan ja mobiilipulla matkustavien matkustustiedon keräämisen haasteeseen sekä lippuväarennöksiin ja sitä kautta lipputulosten menettämiseen.

Taloudelliset ja strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät yleisen taloudellisen tilanteen heikkoon kehitykseen ja joukkoliikenteen kustannustason ennakoitua suurempaan nousuun sekä valtion toimenpiteiden aiheuttamiin kuntien rahoituspohjan mahdollisiin muutoksiin, jotka toteutuessaan heijastuvat nopeasti myös kuntayhtymän talouteen. Riskien vastapainona taloudellisen tilanteen myönteinen kehitys tarjoaa mahdollisuuden joukkoliikenteen käytön ja lipputulosten kasvuun sekä joukkoliikenteen käytösten parantamiseen.

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

Korkojen merkitys kuntayhtymän operointikustannuksiin on suuri erityisesti juna-, metro- ja raitiolii- kenteen kalustohankinnoissa. Viime vuosina korot ovat olleet matalalla tasolla, mikä on vaikuttanut alentavasti edellä mainittujen liikennemuotojen kustannuksiin. Matala korkotaso jatkui vuoden 2019 aikana, eikä korkotason odoteta nousevan merkittävästi lähitulevaisuudessa. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkoriskiin korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus toimintamenoista on kasva- nut HSL:n ensimmäisen toimintavuoden 12 prosentista tilinpäätösvuoden 20 prosenttiin. Suurten joukkoliikennehankkeiden valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyy myös jatkossa sekä strategisia että taloudellisia riskejä, mutta myös mahdollisuuksia paremman asiakaskokemuksen ja lisäänty- vän matkustuksen myötä. Tulevia suuria infrahankkeita ovat mm. metron jatke Kivenlahteen, Rai- de-Jokeri, Espoon kaupunkirata, Kruunusillat, raitioverkon kehittäminen ja Pisara-rata. Näillä kaikil- la on merkitystä kuntayhtymän talouteen, lippujen hintoihin ja kuntaosuuksien määrään sekä palve- lutasoon.

Digitaalisten palveluiden suurimmat taloudelliset riskit liittyvät mobiililippuun, jonka osuus HSL:n kokonaisyhteistyöstä kasvaa kovaa vauhtia. Sovelluksen ja lipun luotettavaan toimintaan ja väären- nösten estämiseen panostaminen auttaa ehkäisemään liiketoimintariskejä. Merkittäväksi riskiksi on tunnistettu väärennettyjen matkalippujen käytön lisääntyminen, joka on jo johtanut rikosilmoitusten tekemiseen.

Toiminnalliset ja muut riskit

Joukkoliikennesuunnittelussa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen häiriöihin ja poikkeusti- lanteisiin on varauduttu häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaym- päristöä analysoimalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä va- kaviin ja laajakantoisiin tapahtumiin. Matkustamisesta kerättävä tieto tarjoaa hyviä mahdollisuuksia entistä parempaan linjasto- ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Riskejä voidaan ehkäistä huolelli- sella suunnittelulla ja luotettavilla järjestelmillä. Tulevaisuudessa kattavalla ja laadukkaalla datalla on entistä suurempi rooli julkisen toimijan suunnittelutehtävän erinomaisessa toteuttamisessa.

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

Kuntayhtymän strategiaan kuuluu tärkeänä osana päästöttömän liikenteen edistäminen. Sähkö- bussien käyttöönottoa on edistetty eri toimin viime vuosien aikana. Sähköbussijärjestelmän laajen- tamiseen on kuitenkin tunnistettu liittyvän myös riskitekijöitä. Sähköbussien käyttöönottoon on tun- nistettu liittyvän riskejä mm. bussien saatavuuden, kustannusten ja infran rakentamisen osalta.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat toiminnan jatkuvuutta uhkaavat laajat käyttöä häiritsevät tietoliikenne- ja sähkönjakelutkatkokset tai tahallisesti aiheutetut palvelunestohyökkäyk- set. Tietoturvan ja tietosuojan osalta merkittävimpiä riskejä ovat henkilö- tai muihin merkittäviin HSL:n tietovarastoihin kohdistuvat tietomurrot tai tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Vuoden 2019 aikana myyntikanavissa ilmenneet häiriöt on tunnistettu sekä taloudellisena riskinä että mai-

neriskinä. HSL-sovelluksessa oli useampia häiriötilanteita erityisesti kesäkaudella ja myös muissa myyntikanavissa on ilmennyt joitakin lyhytaikaisia häiriötilanteita. Toimenpiteet häiriöiden estämiseksi on käynnistetty.

Hallinto-oikeudessa on vireillä yksi kunnallisvalitus ja kolme hallintovalitusta, joista ei HSL:n näkemyksen mukaan ole merkittävää taloudellista tai toiminnallista riskiä. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirastossa on vireillä ratkaisu yhteen valitukseen.

HSL:n likviditeetti on tilikauden 2019 aikana pysynyt hyvänä, eikä kuntayhtymä ole tarvinnut ulkopuolista rahalaitoslainaa tilikauden aikana. Tämän johdosta korko- tai muita suojauksia ei ole tilikaudella harkittu. Rahalaitosten periessä maksuliiketeillä olevista kassavaroista edelleen negatiivista korkoa, on HSL sijoittanut ylimääräisiä kassavaroja tilikaudella riskiä hajauttaen eri rahastoihin ja määräaikaistalle talletustilille.

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

1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

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

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

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

Säännösten, määräysten ja päätösten noudattaminen

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

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

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

Riskienhallinnan järjestäminen ja arviointi

Riskienhallintapolitiikka ja riskienhallinnan hallintamalli on uudistettu vuoden 2019 aikana. Uudistamisella pyritään riskienhallinnan toteuttamisen terävöittämiseen sekä paremman riskienhallintaprosessin luomiseen. Riskienhallinnan tehtävät ja vastuut on määritelty kuntayhtymän hallintosäännössä, riskien hallinnan hallintamallissa sekä hallituksen toukokuussa 2019 vahvistamassa riskienhallintapolitiikassa. Hallintamallin ja politiikan tarkoituksena on varmistaa riskienhallinnan asianmukainen järjestäminen ja yhdenmukaistaa riskienhallinnan toteuttamistavat, raportointi ja valvonta. Uudistetun hallintamallin jalkautus jatkuu vuoden 2020 aikana, jolloin kaikki kuntayhtymän riskit käydään läpi riskienhallintatyökalun avulla ja yhdenmukaistetaan.

Omaisuuksien hankinnan, luovutuksen ja hoidon valvonta

Kuntayhtymän hallintosäännön mukaan hallitus päättää omaisuuden ostamisesta ja myymisestä sekä vuokralle ottamisesta ja antamisesta sekä vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää mainituista asioista. Hallitus voi siirtää toimivaltaansa viranhaltijoille ja hallitus on 22.1.2019 (§ 5) päättänyt delegoida viranhaltijoille toimivaltaa irtaimen omaisuuden myymisessä sekä toimitilojen vuokralle ottamisessa ja antamisessa. Samalla hallitus vahvisti rajat, jonka arvon alittavasta omaisuudesta viranhaltija voi tehdä päätöksiä.

Kassavarojen sijoitustoiminnan osalta noudatetaan hallituksen päättämiä sijoitustoiminnan periaatteita.

Sopimustoiminta

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

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

Tietosuojapolitiikka

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

Tietosuojavastaava on määrittänyt kuntayhtymän tietosuojan vuosikellon, minkä lisäksi tietosuojadokumentaatio on koottu henkilöstölle helposti löydettäväksi. Erillisen tietotilinpäätöksen pohja muodostuu vuosikellon mukaisten toimien raportoinnista.

Vuoden aikana käsiteltiin HSL:n tietoturvapoikkeamien hallintamallin mukaisesti kaksi tietoturvapoikkeamaa. Kumpikaan ei täyttänyt tietoturvaloukkauksen määritelmää, eikä johtanut ilmoitukseen tietosuojavaltuutetulle.

Sisäisen tarkastuksen järjestäminen

Sisäinen tarkastus on sisäisen valvonnan näkyvä osa. Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat yhdessä osa kuntayhtymän johtamista ja sisäinen tarkastus avustaa toimitusjohtajaa hänen valvontavelvollisuutensa täyttämiseksi tarkastamalla ja arvioimalla sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuutta. Sisäinen tarkastus tekee toimitusjohtajan toimeksiannosta kuntayhtymän organisaatiossa sisäistä tarkastusta suorittamalla eri toimintojen ja valvontajärjestelmien riippumatonta arviointia sen varmistamiseksi, että johdon saama informaatio on oikeaa ja luotettavaa, riskienhallinta on toimivaa, voimavarojen käyttö on tehokasta ja taloudellista, omaisuus on turvattu, sisäinen valvontajärjestelmä toimii sekä voimassaolevia lakeja, säädöksiä, määräyksiä ja annettuja ohjeita sekä tehtyjä päätöksiä on noudatettu.

Kuntayhtymän hallituksen päätöksellä kuntayhtymän sisäinen tarkastus on hankittu ulkoiselta palveluntuottajalta. Sisäisen tarkastuksen palvelut on hankittu tilikaudella PwC Julkistarkastus Oy:ltä, joka yrityskaupan myötä muuttui 31.5.2019 KPMG Julkistarkastus Oy:ksi. Vastuullisena sisäisenä tarkastajana on toiminut koko tilikauden ajan KHT, JHT Juha Huuskonen.

Vuoden 2019 sisäisestä tarkastuksesta raportoitiin kuntayhtymän hallitukselle 11.2.2020 (§ 12). Vuonna 2019 sisäisen tarkastuksen kohteena olivat: lauttaliikenteen operointikustannusten laskutusperusteet, bussiliikenteen keskimatkojen laskentaprosessi ja pääsynhallinnan prosessit. Merkittävin tarkastushavainto liittyi bussiliikenteen keskimatkojen laskennassa käytettävän laskentatiedon pohjan heikkenemiseen mobiililippujen käytön kasvun myötä, mikä on raportoitu myös kuntayhtymän riskeissä. Muita hälyttäviä tai välitöntä huomiota vaativia havaintoja tai muita merkittäviä sisäisen valvonnan tai riskienhallinnan puutteita ei tullut esille. Sisäisen tarkastuksen raporteissa on annettu lisäksi toimenpidesuosituksia, jotka ovat liittyneet prosessien kehittämiseen.

1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

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

Tuloslaskelma

1 000 €	01.01.-31.12.2019	01.01.-31.12.2018
Toimintatuotot	748 235	728 017
Toimintakulut	-735 258	-708 354
Toimintakate	12 977	19 663
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	107	75
Muut rahoitustuotot	445	266
Korkokulut	-10	-17
Muut rahoituskulut	-21	-297
Vuosikate	13 500	19 691
Poistot	-18 258	-17 809
Tilikauden tulos	-4 758	1 882
Tilikauden ylijäämä	-4 758	1 882

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 4,8 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarvioissa oli varauduttu 35,8 milj. euron alijäämään. Yleisen taloustilanteen hyvä kehitys, kustannustason alhaisuus, hyvin kehittyneet lipputulot ja säästöt operointikustannuksista, saattoivat tuloksen talousarviossa arvioitua paremmaksi.

Toimintatuotot kasvoivat 2,8 % ja toimintakulut 3,8 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 13,0 milj. euroa, 6,7 milj. euroa pienempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 54,4 % voitiin kattaa muilla toimintatuotoilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia (jäsenkuntien subventiota).

Vuosikate oli 13,5 milj. euroa, 6,2 milj. euroa edellistä vuotta pienempi. Vuosikate osoittaa tulorahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulorahoituksen riittävyyttä. Tulorahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate ei aivan riittänyt kattamaan HSL:n poistoja, jotka olivat yhteensä 18,3 milj. euroa.

Tuloslaskelman tunnusluvut ovat kehittyneet seuraavasti:

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	101,8 %	102,8 %	101,4 %	104,6 %	105,0 %	102,2 %	102,9 %	102,3 %	101,1 %	102,0 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	54,4 %	54,6 %	57,9 %	56,7 %	54,6 %	52,4 %	51,8 %	52,0 %	52,4 %	53,6 %
Vuosikate/Poistot, %	73,9 %	110,6 %	77,9 %	310,0 %	351,8 %	161,5 %	276,9 %	233,1 %	134,0 %	206,6 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	262 €	256 €	225 €	242 €	246 €	242 €	246 €	238 €	225 €	212 €

1.3.2 Toiminnan rahoitus

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

Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2019	TP2018
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	13 500	19 691
Tulorahoituksen korjauserät		
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-11 127	-14 838
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		
Toiminnan ja investointien rahavirta	2 373	4 852
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		
Lyhytaikaisten lainojen muutos		
Oman pääoman muutokset		335
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	-250	825
Saamisten muutos	-4 229	-6 729
Korottomien velkojen muutos	757	-3 837
Rahoituksen rahavirta	-3 722	-9 405
RAHAVAROJEN MUUTOS	-1 350	-4 553
Rahavarat 31.12.	80 261	81 610
Rahavarat 1.1.	81 610	86 163
Rahavarojen muutos yhteensä	-1 350	-4 553

Vuoden 2019 investointimenot olivat 11,1 milj. euroa ja toiminnan ja investointien rahavirta oli tilikaudella 2,4 milj. euroa ylijäämäinen. Rahavarat pienenivät vuoden alusta 1,4 milj. eurolla.

Nettoinvestoinnit pystyttiin kattamaan tilikauden sekä aiempina kausina kassaan kertyneellä tulorahoituksella, eikä talousarviolainaa investointimenojen kattamiseen talousarviovuonna tarvittu.

Kassan riittävyyden tunnusluku ilmaisee monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa olemassa olevilla rahavaroilla. Kassan riittävyys oli vuoden lopussa hyvällä tasolla vaikka oli lyhen-
tynyt edellisestä vuodesta kahdella päivällä ollen 39,8 päivää.

Quick Ratio eli maksuvalmiussuhde kertoo miten hyvin lyhytaikaisesti sidotuilla varoilla pystytään kattamaan lyhytaikaiset velat. Quick Ratio on hieman noussut edellisestä vuodesta ja oli 1,65. Tunnusluvun yleisen luokitusasteikon mukaan 1-2 on tyydyttävää tasoa oleva tunnusluku. Current

Ratio eli käyttöpääomasuhde kertoo nopeakiertoisen omaisuuden ja nopeakiertoisten velkojen suhteen. Keskimäärin yli yhden olevaa tunnuslukua pidetään hyvänä.

Rahoituslaskelman tunnuslukujen kehitys:

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

1.4 Rahoitusasema ja sen muutokset

V A S T A A V A A x 1 000 €	31.12.2019	31.12.2018	V A S T A T T A V A A x 1 000 €	31.12.2019	31.12.2018
PYSYVÄT VASTAAVAT	59 096	66 227	OMA PÄÄOMA	78 566	83 325
Aineettomat hyödykkeet	35 882	39 060	Peruspääoma	9 566	9 566
Aineettomat oikeudet	28 433	32 623	Muu oma pääoma	3 778	3 778
Tietokoneohjelmistot	1 484	569	Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	69 981	68 099
Muut pitkävaikutteiset menot	1 040	1 148	Tilikauden yli-/alijäämä	-4 758	1 882
Ennakkomaksut	4 926	4 720			
			VIERAS PÄÄOMA	108 634	107 877
Aineelliset hyödykkeet	19 796	23 750	Lyhytaikainen	108 634	107 877
Kiinteät rakenteet ja laitteet	16 884	19 435	Saadut ennakot	31 082	30 263
Koneet ja kalusto	2 912	4 281	Ostovelat	56 156	56 426
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat		33	Muut velat	2 045	2 613
			Siirtovelat	19 350	18 575
Sijoitukset					
Osakkeet ja osuudet	3 417	3 417			
VAIHTUVAT VASTAAVAT	128 105	124 975			
Vaihto-omaisuus	360	110			
Saamiset	47 484	43 255			
Lyhytaikaiset saamiset	47 484	43 255			
Myyntisaamiset	26 040	25 555			
Lainasaamiset		2			
Muut saamiset	13 680	12 476			
Siirtosaamiset	7 763	5 222			
Rahoitusomaisuusarvopaperit	64 218	70 176			
Muut arvopaperit	64 218	70 176			
Rahat ja pankkisaamiset	16 043	11 434			
V A S T A A V A A Y H T E E N S Ä	187 200	191 202	V A S T A T T A V A A Y H T E E N S Ä	187 200	191 202

Taseen loppusumma, 187,2 milj. euroa, laski edellisestä vuodesta 4,0 milj. eurolla.

Taseen tunnusluvuilla ilmaistaan vakavaraisuutta, rahoitusvarallisuutta ja velkaantuneisuutta. Omavaraisuusasteella mitataan vakavaraisuutta, alijäämän sietokykyä ja kuntayhtymän kykyä selviytyä sitoumuksista pitkällä tähtäyksellä. Keskimäärin hyvänä tavoitetasona pidetään kuntataloudessa 70 %:n omavaraisuutta, alle 50 %:a alempi omavaraisuusaste merkitsee suurta velkarasitetta tai sitä, että taseessa on paljon välitettävistä varoja. HSL:n omavaraisuusaste oli vuonna 2019 50,3 % ja tase sisältää 31,1 milj. euroa matkalippujärjestelmään liittyviä asiakkaiden ennakkomaksuja (mm. matkakortin arvon lataukset ja ostetut, mutta käyttämättömät työmatkasetelit).

Suhteellinen velkaantuneisuus-% kertoo kuinka paljon toimintatuotoista tarvittaisiin vieraan pääoman takaisinmaksuun. Mitä pienempi velkaantuneisuuden tunnusluvun arvo on, sitä paremmat

mahdollisuudet on selviyttyä velan takaisinmaksusta tulorahoituksella. Suhteellinen velkaantuneisuus-% on pysynyt hyvällä tasolla seurantavuosina.

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) osoittaa paljonko kertynyttä ylijäämää on tulevien vuosien liikkumavarana, tai paljonko on kertynyttä alijäämää, joka on katettava tulevina vuosina. Kertynyt ylijäämä (alijäämä) / asukas osoittaa HSL-jäsenkuntien asukaskohtaisen kertyneen ylijäämän määrän. Eritely HSL:n kumulatiivisen ylijäämän jakautumisesta jäsenkunnittain on esitetty sivulla 61.

Kuntayhtymällä ei ole rahalaitoslainoja tilinpäätöksessä.

Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Omaparaisuusaste, %	50,3 %	51,8 %	49,8 %	52,5 %	47,0 %	40,3 %	36,4 %	31,8 %	24,0 %	29,1 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	10,4 %	10,7 %	12,4 %	11,8 %	12,5 %	12,0 %	12,9 %	12,5 %	15,5 %	11,8 %
Velat ja vastuut, % käyttötuloista	10,7 %	10,7 %	13,3 %							
Kertynyt ylijäämä, €	65 222 594,95	69 980 918,97	68 099 001,00	64 625 338,95	50 358 009,08	29 218 573,33	24 267 848,80	13 830 190,24	6 563 607,58	4 964 139,01
Kertynyt ylijäämä, €/asukas	49 €	53 €	54 €	52 €	41 €	24 €	21 €	12 €	6 €	5 €
Lainakanta 31.12., €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

1.5 Kokonaistulot ja –menot

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

TULOT	1 000 €	MENOT	1 000 €
Toiminta		Toiminta	
Toimintatuotot	748 235	Toimintakulut	-735 258
Korkotuotot	107	- Valmistus omaan käyttöön	
Muut rahoitustuotot	445	Korkokulut	-10
		Muut rahoituskulut	-21
Tulorahoituksen korjauserät	0		
+ Pysyvien vastaavien hyöd. luovutusvoitot		Tulorahoituksen korjauserät	
Investoinnit		Pakollisten varausten muutos	0
Rahoitusosuudet investointeihin		- Pakollisten varausten lis. (+), väh. (-)	0
Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustulot		- Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustappiot	0
Rahoitustoiminta		Investoinnit	
Antolainasaamisten vähennykset	0	Investointimenot	-11 127
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	Rahoitustoiminta	
Lyhytaikaisten lainojen lisäys	0	Antolainasaamisten lisäykset	0
Oman pääoman lisäykset		Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0
		Lyhytaikaisten lainojen vähennys	0
		Oman pääoman vähennykset	
Kokonaistulot yhteensä	748 788	Kokonaismenot yhteensä	-746 415

Kokonaistulojen ja –menojen erotus 2,372 milj. euroa täsmäytetään rahoituslaskelmaan siten, että erotus on sama kuin muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten ero (3,722 milj. euroa – 1,350 milj. euroa).

1.6 Tilikauden tuloksen käsittely

Tilikauden tulos on 4 758 324,02 euroa alijäämäinen. Hallitus esittää alijäämän, 4 758 324,02 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien yli-/alijäämätilille.

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien kolmen vuoden Toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa jäsenkuntien kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Kunnilta pyydetään vuosittain lausuntoja kuntakohtaisen yli-/alijäämän käytöstä alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman käsittelyn yhteydessä. Erittely yli-/alijäämien jakautumisesta kunnittain on esitetty sivuilla 61.

2 TALOUSARVION TOTEUTUMISVERTAILUT

2.1 Strategisten tulostavoitteiden toteutuminen

Kuntayhtymän strategia hyväksytään hallituskausittain. HSL:n hallitus hyväksyi osaltaan kokouksessa joulukuussa 2017 HSL:n strategian kausille 2017-2021. HSL:n yhtymäkokous hyväksyi strategian marraskuussa 2018. HSL:n strategia päivitetään hallituskausittain ja seuraava strategian päivityksen valmistelutyö käynnistyy vuoden 2020 lopulla.

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

Perustehtävä

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

Visio 2030

Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



Strategiset painopisteet

- Erinomainen asiakaskokemus
- Tehokas runkoverkko
- Ennakointi ja uudistuminen
- Aktiivinen yhteistyö
- Kestävä talous

Teemme

Yhdessä
Ihmislle
Vastuullisesti
Kunnianhimoisesti

Kuvio 3. HSL:n strategia 2017-2021

HSL:n tarina tiivistää strategian keskeiset ajatukset:

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

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

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

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

Strategian toteutumista seurataan strategisten tavoitteiden ja niille toiminta- ja taloussuunnitelmassa asetettujen mittavien indikaattoreiden avulla, jotka on esitetty seuraavissa kappaleissa.

Kuntayhtymän strategiassa on viisi strategista painopistettä, joiden tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana.

Kuntayhtymän vuodelle 2019 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista mittaavista indikaattoreista toteutui 77,8 % (21/27 tavoiteindikaattorista).

2.1.1 Erinomainen asiakaskokemus

Erinomaisen asiakaskokemuksen tavoitteiden saavuttamista mitattiin asiakastyytyväisyyden kehittymisellä, palveluiden helppokäyttöisyydellä, suosittelevuudella ja arvostusindeksin kehittämisellä, matkustajamäärien kehittämisellä ja liikenteen luotettavuudella.

Erinomaisen asiakaskokemuksen tavoitteiden toteutumista mittaavien indikaattorit kehittyivät tilikaudella positiivisesti. Kaikkien mittareiden arvot paranivat edelliseen vuoteen verrattuna.

Mittari	Tot. 2018	Tot. 2019	Muutos
Asiakastyytyväisyys, kokonaisindeksi (arvosanan 4-5 antaneet)	83,13 %	86,12 %	+ 2,99 %-yks.
Asiakastyytyväisyys, tyytyväisyys turvallisuuteen)	86,40 %	87,16 %	+ 0,76 %-yks.
Asiakastyytyväisyys matkustajainformaatioon	80,3 %	87,5 %	+ 7,2 %-yks.
Palveluiden käytön helppous (helppoutta mittaavien neljän erillisen NPS-kysymyksen painotettu ka.)	4,04	4,14	+ 2,5 %
Suosittelu (NPS, painotettu keskiarvo)	17,6	20,3	+ 2,7
HSL:n arvostusindeksi	49	57	+ 16,3 %
Matkustajamäärien kehitys	387,1 milj. nousua	396,9 milj. nousua	+ 2,5 %
Joukkoliikenteen luotettavuuden kehitys	99,39 %	99,62 %	+ 0,23 %-yks.

A-vyöhykkeellä tyytyväisimmät asukkaat

HSL mittaa matkustajien tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen lähes ympärivuotisella kyselytutkimuksella, jota tehdään arkisin maanantaista torstaihin kello 6–18 ja perjantaisin kello 6–16. Syksyllä 2019 tutkimukseen osallistui runsaat 28 000 matkustajaa busseissa, raitiovaunuissa, metrossa ja lähijunissa. Vastaukset painotetaan linjoittain nousijamäärien perusteella. Matkustajien tyytyväisyys HSL-alueen joukkoliikenteeseen parani vuodesta 2018, ja vuonna 2019 tyytyväisten matkustajien osuus oli 86 prosenttia. Asiakastyytyväisyys oli hieman korkeampi syksyllä (tyytyväisiä 87 %) kuin keväällä (86 %).

Eri liikennemuotojen välillä ei ollut suuri eroja asiakastyytyväisyydessä. Liikennevälineistä kaikkein tyytyväisimmät matkustajat ovat raitiovaunuissa ja metrossa. Metroliikenteessä tyytyväisten osuus oli keväällä 84 % ja syksyllä 89 %. Tyytyväisten osuus siis nousi syksyllä lähes länsimetron käyttöönottoa edeltäneelle tasolle, jolloin tyytyväisiä oli 91 prosenttia matkustajista. Hämeentien uudistuksen vuoksi maaliskuussa 2019 käyttöön otetut raitioliikenteen poikkeusreitit eivät vaikuttaneet merkittävästi tyytyväisyyteen. Myös tyytyväisyys täsmällisyyteen, joukkoliikennevälineen vaihtamiseen sekä matkanteon nopeuteen ja sujuvuuteen kasvoi.

Syksyn 2019 asiakastyytyväisyystutkimus oli ensimmäinen vyöhykeuudistuksen jälkeen bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunaliikenteessä. Syksyn tutkimuksen perusteella tyytyväisimpiä olivat A-vyöhykkeellä asuvat matkustajat, joista yleisarvosanan 4 tai 5 antoi 91 prosenttia. Tyytyväisyys oli lähes yhtä korkea Helsingin BC-vyöhykkeellä sekä Espoon ja Kauniaisten B-vyöhykkeellä (89 %). Tyytyväisten osuus oli matalin D-vyöhykkeellä (76 %) ja Espoon C-vyöhykkeellä (80 %). Edellä mainitut vyöhykekohtaiset tulokset perustuvat vastaajan ilmoittamaan asuinkuntaan (Kauniainen ja D-vyöhyke) tai postinumeroon (Helsinki, Espoo, Vantaa).

Suositteluhalukkuus oli korkein B-vyöhykkeellä asuvilla

HSL tekee neljä kertaa vuodessa omaa NPS-mittausta eli kysymystä kuinka todennäköisesti vastaaja suosittelee HSL:n palveluita ystävälle tai kollegalle. Asiakaskyselyssä suositteleeindeksiksi saatiin joulukuussa 16, joka kuvastaa tyydyttävää tulosta. Vuoden kyselyiden painotettu keskiarvo oli 20,3.

Suosittelijoiden osuus kaikista vastaajista oli noin 40 prosenttia ja arvostelijoiden osuus noin 24 prosenttia. Luku nousi hieman edellisestä tutkimuksesta (syyskuu 2019), jossa suositteleeindeksi oli 14. Kyselyssä esitetyistä laatuksymyksistä suositteleealukkuuteen oli selkeimmin yhteydessä kokemus siitä, että HSL etsii aktiivisesti tapoja palvella asiakkaitaan paremmin, huomioi asiakkaitten tarpeet ja tuottaa vastinetta rahoille. Myös tyytyväisyys aikatauluihin, reitteihin ja vaihtojen sujuvuuteen on yhteydessä suositteleealukkuuteen.

Suositteluhalukkuus oli korkein B-vyöhykkeellä asuvilla. Tulos oli samansuuntainen edellisessä tutkimuksessa. Tiedonkulun koettiin kehittyneen myönteisesti nyt jo kahden vuoden ajan. Myös uusiin vyöhykkeisiin ollaan aikaisempaa tyytyväisempiä. Suurimmat erot suositteleealukkuudessa sekä yleisessä tyytyväisyydessä olivat eri kaupunginosien ja vyöhykkeiden välillä. Avokysymyksissä yleisimmät esiinnousseet teemat olivat hinnat, linjaston ja aikataulujen kehittämiseen liittyvät toiveet ja ratikkalippu.

Säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävät arvostavat palveluita

Taloustutkimuksen huhtikuussa 2019 tekemä tutkimus osoitti, että HSL:n arvostus kaikkien tutkimukseen osallistuneiden keskuudessa nousi merkittävästi edellisvuodesta (57 vs. 49 v. 2018). Parantuminen johtuu ennen kaikkea erinomaisten arvosanojen lisääntymisestä, sillä heikkoja arvosanojen määrä laski vain vähän. Vain 8 % antoi huonon tai erittäin huonon arvosanan HSL:lle. Heikkojen arvosanojen pienoinen lasku kertonee siitä, että pahimmat kuohut metron avautumisen jälkeen ovat laantuneet, eikä vyöhykeuudistus ollut tutkimuksen tiedonkeruun aikana vielä käynnistynyt. Säännöllisesti HSL:ää käyttävät arvostavat sitä merkittävästi silloin tällöin käyttäviä enemmän. Erittäin hyvän arvosanan antaneita on säännöllisissä käyttäjissä lähes kaksi kertaa silloin tällöin käyttäviä enemmän.

Liikenteen luotettavuus erityisesti metrolienteessä parani selvästi

Liikenteen luotettavuutta seurataan aikataulun mukaan ajettujen lähtöjen osuudella kaikista lähdöistä. Metrolienteen luotettavuus parantui selvästi vuodesta 2018. Edellisen vuoden kuljettajapula korjaantui alkuvuodesta eikä ajamattomia lähtöjä sen johdosta enää ensimmäisen neljänneksen jälkeen juuri ollut. Luotettavuutta häirsivät lähinnä satunnaiset liikennehäiriöt, merkittävimpänä sää ja vesivahingon syksyllä aiheuttama liikennekatkos Kampissa ja Rautatientorilla.

Raitioliikenteen luotettavuus parantui selvästi vuodesta 2018. Raitioliikenteen luotettavuutta häirsivät alkuvuoden keliolosuhteet ja kuljettajavaje sekä kesän ja syksyn satunnaiset mm. EU-kokousten aiheuttamat liikennehäiriöt.

Junaliikenteen luotettavuus oli lähes edellisen vuoden tasolla. Junaliikenteessä noin 10 % peruutuksista johtui henkilöstöpulasta, 10 % johtui kalustovioista, 40 % johtui infravioista ja 40 % johtui muista syistä.

Bussiliikenteen luotettavuus oli lähes samaa tasoa kuin edellisenä vuonna. Luotettavuuteen vaikutti eräiden liikennöitsijöiden kalusto- ja kuljettajapula. Marraskuussa olleen AKT:n tukilakon vaikutuksia ei ole huomioitu luotettavuusluvussa. Lauttaliikenteen luotettavuus laski hieman edellisestä vuodesta.

Liikenteen luotettavuus liikennemuodoittain

	2018	2019
Metrolinjat	98,76 %	99,66 %
Raitiolinjat	99,03 %	99,42 %
Junaliikenne	99,38 %	99,34 %
Bussiliikenne	99,83 %	99,84 %
Lauttaliikenne	99,98 %	99,84 %
Keskimäärin	99,39 %	99,62 %

Lähes 400 miljoona nousua

Joukkoliikenteessä tilastoitiin yhteensä 396,9 miljoonaa nousua, joka on 2,5 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

Bussiliikenteessä oli yli 6 miljoonaa kasvua vuoteen 2018 verrattuna, josta suurin osa tuli seutulinjoilta ja Espoon metron liityntälinjoilta. Bussiliikenteessä nousijamäärät kasvoivat suhteellisesti eniten Keravan ja Tuusulan suunnalla linjastouudistusten myötä. Myös uusien runkolinjojen liikennöinnin aloittaminen näkyy runkolinjoilla kasvaneina nousumäärinä.

Metron matkustajamäärä kasvoi yli 4 miljoonalla nousulla vuotta 2018 korkeammaksi ja erityisesti kesällä lomien vuoksi tapahtuva matkustajamäärän notkahdus jäi normaalia pienemmäksi.

Raitiolikenteen matkustajat ovat syksyllä tottuneet kevään tilannetta paremmin Sörnäisten remontin aiheuttamaan laajamittaiseen poikkeuslinjastoon, mutta raitiovaunujen nousijamäärät näyttävät silti jäävän lähes 5 miljoonaa vuotta 2018 matalammiksi.

Lähijunissa nousumääräksi tilastoitiin 70,4 milj. nousua, joka oli 6,0 % enemmän kuin edellisenä vuotena. Kasvua erityisesti syksyn aikana, jonka voi tulkita johtuvan valtaosin vyöhykeuudistuksesta.

Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia matkustamiseen tutkittiin ensimmäisen kerran syksyllä. Tutkimusten perusteella metrossa läntisen osuuden nousijamäärä kasvoivat noin 9 %:lla vain vyöhykeuudistuksen ansiosta. HSL:n lähijunissa havaittiin lähinnä trendikasvua, mutta matkoissa tapahtui selkeitä siirtymiä joko kuntarajan yli pois päin Helsingin keskustasta tai uuden vyöhykerajan yli keskustaa kohti. HSL:n busseissa on ollut pieni vähenemä A-vyöhykkeellä, mutta kasvua B-, C- ja erityisesti D-vyöhykkeellä. Raitiovaunujen vertailu on hyvin vaikeaa eri vuosina erilaisten laajamittaisen poikkeusreitistöjen vuoksi. Laajemmin vaikutuksia voidaan arvioida kun liikkumistutkimuksen 2019 tulokset valmistuvat maaliskuussa 2020.

Matkustajamäärät liikennemuodoittain 2019 ja 2018 (matkustajamäärät tilastoidaan joukkoliikennevälineisiin nousseina matkustajina eli nousuina).

Miljoonaa nousijaa	2019	2018	Muutos abs	Muutos %
Metro	92,563	88,394	4,169	4,7 %
Raitiovaunu	56,764	61,506	-4,742	-7,7 %
Suomenlinnan lautta	2,175	2,183	-0,008	-0,4 %
Bussi yhteensä	175,045	168,654	6,391	3,8 %
Helsinki sisäinen	77,533	77,685	-0,152	-0,2 %
josta runkolinja 500	1,238			
Espoo + Kauniainen sisäinen	27,085	26,140	0,945	3,6 %
Vantaa sisäinen	12,371	11,790	0,581	4,9 %
Kerava sisäinen	0,354	0,252	0,102	40,5 %
Kirkkonummi sisäinen	0,333	0,323	0,010	3,1 %
Sipoon ja Keravan sisäinen	0,477	0,462	0,015	3,2 %
Tuusulan sisäinen	0,195	0,043	0,152	353,5 %
Siuntio sisäinen	0,004			
Seutuliikenne	55,319	50,677	4,642	9,2 %
josta runkolinjat 510, 550, 560	18,284	16,350	1,934	11,8 %
ja muut seutulijat	37,035	34,327	2,708	7,9 %
U-liikenne	1,374	1,282	0,092	7,2 %
Lähijunaliikenne	70,388	66,375	4,013	6,0 %
HSL-alue yhteensä	396,935	387,112	9,823	2,5 %
josta kaikki runkobussilinjat	19,523	16,350	3,173	19,4 %

2.1.1 Tehokas runkoverkko

Tehokkaan runkoverkon tavoitteen saavuttamista mitattiin joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvulla, runkolinjoille tehtävien matkojen kasvulla, bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksillä ja asiakastytyväisyydellä vaihtojen toimivuuteen sekä palautteella reittioppaan toimivuudesta.

Tehokkaan runkoverkon tavoitteiden toteutumista mittaavat indikaattorit kehittyivät positiivisesti matkustajamäärien (rekisteröityjen nousujen) oalta ja myös bussiliikenteen päästöjen vähentämisessä onnistuttiin. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuks on laskenut edellisessä mittauksessa (2018), mutta samaan aikaan kestävä liikunnan osuus matkoista on kasvanut (kävely, pyöräily).

Mittari	Tot. 2018	Tot. 2019	Muutos
Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu	22 %	Vuoden 2019 liikkumistutkimuksen tuloksia ei saatu tilinpäätöksen valmistumiseen mennessä.	
Runkolinjaverkostolla tehtävien joukkoliikennematkojen osuuden kasvu	16,350 milj. nousua/ 4,2 % kaikista nousuista	19,523 milj. nousua/ 4,9 % kaikista nousuista	+ 19,4 % / + 0,7 %-yks.
Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi	0,408 snt/matk.km	0,363 senttiä/matk.km	+ 11,0 %
Asiakastytyväisyys vaihtojen toimivuuteen ja odottamisolosuhteisiin	82,0 %	84,5 %	+ 2,5 %-yks.
Palaute reittioppaan toimivuudesta (reittioppaan NPS-luku)	15	31	+ 16

MAL-sopimuksen 2020-2023 neuvottelut käynnistyivät

MAL 2019 suunnitelma hyväksyttiin seudun ao. toimielimissä (HSL:n hallitus 26.3. 2019, HSYK 28.3. 2019 ja KUUMA johtokunta 23.5.2019). Lisäksi suunnitelma on hyväksytty kunnissa lukuun ottamatta Helsinkiä ja Espoota, jotka käsittelevät suunnitelman M- ja A- osat yhdessä MAL- sopimuksen kanssa. Vihti jätti hyväksymättä suunnitelman tiemaksuja käsittelevän luvun.

MAL- suunnitelman jälkiarviointia käsiteltiin MAL- neuvottelukunnan ja HLJ- toimikunnan yhteiskoukussa 24.9.2019 sekä HSL:n hallituksessa 26.11.2019. Jälkiarvioinnin tuloksia hyödynnetään seuraavan MAL- suunnittelukierroksen puiteohjelman valmistelussa v. 2020.

MAL- sopimuksen 2020-2023 neuvottelut ovat käynnissä ja neuvotteluja on tuettu hankkeiden perustelu- ja tausta-aineistoilla sekä valmisteluyhteistyöllä eri osapuolten kanssa. Sopimusta ei vuodenvaihteeseen mennessä saatu valmiiksi kuntaosapuolista riippumattomista syistä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) valmisteluun on osallistuttu LVM:n tarjoamien vuorovaikutusmenettelyjen puitteissa. Työn aikataulua on pidennetty vuoteen 2021. Tausta-aineistoksi valmisteltuun Traficomien raporttiin "Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset" on annettu kommentit ja lausuntoa vaikutusten arviointiohjelmasta on valmisteltun käsiteltäväksi HSL:n hallituksen käsittelyyn.

Kestävien kulkutapojen osuus liikkumisesta kasvussa

Vuoden 2018 Liikkumistutkimuksen mukaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut Helsingin seudulla vuoteen 2012 verrattuna 24 prosentista 22 prosenttiin. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat puolestaan kasvaneet ja samalla nostaneet kestävien kulkutapojen osuuden 57 prosentista 60 prosenttiin. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut 27 prosentista 25 prosenttiin ja kestävien kulkutapojen osuus noussut 61 prosentista 65 prosenttiin.

Liikkumistutkimus 2019 on päättynyt, mutta tuloksia ei saatu vielä tilinpäätöksen valmistumiseen mennessä. Tulosten valmistuessa niiden perusteella pystytään myös arvioimaan vyöhykeuudistuksen myötä tulleita liikkumisen muutoksia.

Kaksi uutta runkolinjaa aloitti liikennöinnin

Elokuussa 2019 otettiin käyttöön myös kaksi uutta runkolinjaa, 500 ja 510, jotka korvasivat aiemat linjat 58 ja 551. Runkolinjoilla on käytössä avorahastus, jolloin pysäkeillä matkustajien sisään- nousu ja ulosmeno voivat tapahtua nopeammin kuin normaalisti käytössä olevalla suljetulla rahastuksella. Lisäksi runkolinjojen käyttämä pysäkkiverkko on hieman harvempi kuin aiemmin käytössä olleilla linjoilla. Pysäkkiharvennuksella ja avorahastuksella on tavoiteltu korkeampaa keskinopeutta ja vähäisempää ajoaikojen vaihtelua. Runkolinjojen 500 ja 510 ajoaikojen hajonta on vähentynyt liikenteen aloituksen jälkeen, kun Pasilan aseman uudet joukkoliikennejärjestelyt otettiin käyttöön. Linjoilla esiintyy kuitenkin edelleen ketjuuntumista, joka johtuu tiheään vuorovälin lisäksi riittämättömistä joukkoliikenne-etuuksista.

Elokuussa 2019 otettiin käyttöön myös uudet bussilinjastot Keravan ja Tuusulan sekä Pohjois-Espoon ja Leppävaaran alueilla. Molemmista kohteista tuli käyttöön sähköbussseja ja Leppävaarassa sähköbussien määrä kasvoi loppuvuodesta, kun Leppävaaran terminaalien sähköbussien latausasema saatiin käyttöön. Leppävaaran ja Tuusulan linjoilla tehtiin korjauksia ajoaikoihin ja aikatauluihin saatujen mittauksien ja palautteiden perusteella. Lisäksi Tuusulassa otettiin käyttöön yhdessä Tuusulan kunnan kanssa suunniteltuja palvelutasoparannuksia, jotka perustuivat asukkailta saatuihin palautteisiin.

Keravalla linjasto oli jo aiemmin ollut liityntäpainotteinen, joten siellä muutokset olivat pienemmät. Pohjois-Espoossa ja Leppävaarassa muutokset tehtiin aiempaan liityntälinjastoon, joka oli ollut käytössä 2000-luvun alusta Espoon kaupunkiradan valmistumisesta saakka. Suurimpana muutoksena oli uuden linjan 235 perustaminen Espoon keskuksen, Leppävaaran ja Helsingin keskustan välille. Linja 235 liikennöi runkolinjan tiheydellä kaikkina päivinä ja elokuussa 2020 linja 235 muutetaan runkolinjaksi 200. Muutoksen myötä linjan nopeutta saadaan kasvatettua avorahastuksen ja harvemman pysäkkivälin myötä. Tuusulan alueella siirryttiin vahvemmin liityntäpainotteiseen linjastoon, joka oli suuri muutos aiempaan palveluun verrattuna. Samalla kuitenkin palvelua tihennettiin ja palveluaikoja laajennettiin.

Kesäkaudella katutöiden ja muiden työmaiden määrä pysyi edellisten vuosien tasolla. Keskeisimpänä joukkoliikenteeseen vaikuttavana työmaana Hämeentie. Hämeentien työmaan vuoksi Hämeentietä keskustaan suuntautuva bussiliikenne on ollut ajoittain paljon myöhässä.

Lähijunaliikenteen kilpailutus eteni

Lähijunaliikenteen kilpailutus on suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä. Tarjouskilpailun ensimmäinen vaihe avattiin vuonna 2018 ja varsinainen tarjouskilpailu ratkaistaan keväällä 2020.

Junaliikenteen kilpailutus eteni tarjouspyynnön julkaisuvaiheeseen. Kilpailutetun junaliikenteen sopimusluonnos julkaistiin ja operaattoreille järjestettiin sopimuksen esittelytilaisuus heinäkuussa. Tarjouspyyntö julkaistiin ja tarjouspyynnön esittelytilaisuus pidettiin syyskuussa. Alkunperin tavoitteena oli julkaista tarjouspyyntö jo keväällä 2019, mutta ehdokkaiden toiveiden ja kommenttien perusteella päätettiin tehdä kilpailutusmateriaalille ylimääräinen käännös ja validointikierros.

Kilpailutetun liikenteen sopimuskauden on tarkoitus alkaa edelleen kesäkuussa 2021. Toimintaympäristön osalta markkinat saivat huonoa signaalia, kun LVM päätti keskeyttää taajamajunien kilpailutuksen valmistelun.

Bussiliikenteen päästöt vähenevät kaluston uusimisen myötä

HSL pystyi edelleen vähentämään bussiliikenteen päästöjen kokonaismäärää. Keinoina päästöjen vähentämiseen olivat vanhan dieselkaluston uusiminen vähäpäästöisillä euro 6 päästötason dieselbusseilla, sekä sähköbussien suoritteiden sekä biopolttoaineiden osuuksien kasvu.

2.1.2 Ennakointi ja uudistuminen

Ennakoinnin ja uudistumisen tavoitteiden saavuttamista mitattiin ns. visuaalisten Dashboard-näkymien luomisella ja hyödyllisyyden arvioinnilla, prosessien automatisaatioista saaduilla höydyillä ja digitaalisten myyntikanavien myynnin osuuden kasvulla.

Ennakointiin ja uudistumiseen liittyvien tavoitteiden toteutumista mittaavien indikaattoreiden kehitys oli positiivinen digitaalisten myyntikanavien myynnin kasvun osalta ja digitaalisten myyntikanavien osuus lähes tuplaantui edelliseen vuoteen verrattuna. Matkakortin nettilatauksen käyttöönotto siirtyi vuodelle 2020 ja se ei ole vielä mukana digitaalisten myyntikanavien myynnissä.

Visuaalisten Dashboard-näkymiä on hyödynnetty kuntayhtymän raportoinnissa ja liikenteen täsmällisyyden seurannassa tavoitteen mukaisesti. Prosessien automatisointi on edennyt hyvin testausautomaation suunnittelun osalta, mutta toteutus jäi vielä tulevalle vuodelle.

Mittari	Tot. 2018	Tot. 2019	Muutos
ns. Dashboard-näkymien luominen/hyödyllisyys	Dashboard-näkymiä hyödynnetty mm. täsmällisyyden seurannassa ja talousraportoinnissa.		
Prossien automatisoinnista saavutetut hyödyt	Testausautomaation rakentaminen aloitettu.		
Digitaalisten myyntikanavien osuus myynnistä	17,5 %	30,1 %	+ 12,6 %-yks.

Myyntikanavat ja maksaminen kehittyvät edelleen vahvasti

HSL:n digitaalisia palveluita kehitetään vahvasti vuosina 2019-21. HSL-sovelluksen lippu-, reititipas- ja viestintäominaisuuksia kehitetään vastaamaan yhä paremmin asiakkaiden yksilöllisiin liikkumisen tarpeisiin. HSL-sovellukseen tuotiin uusia tuotteita ja vuoden 2019 loppupuolella käynnistynyt pilotti HSL-työsuhdelipun digitalisoimiseksi (HSL-työmatkapalvelu) aloitti uuden aikakauden yrityksille suunnatuissa digipalveluissa, joiden tavoitteena on tehdä joukkoliikenteestä entistä suosittu vaihtoehto työmatkaliikkuksessa. Matkakortin nettilatauksen (HSL-kortti) testaus käynnistyi, mutta nettilatauksen käyttöönotto siirtyi vuodelle 2020.

Maksamisessa on tapahtunut isoja muutoksia. PSD2:n (maksupalveludirektiivi) vaatimukset vastaavasta tunnistamisesta kaikissa maksuissa astui voimaan 14.9.2019. Laki vaikutti etenkin mobiilissa ja verkossa tehtäviin maksuihin. Mobiilisovelluksen ja verkkolatauksen osalta on tärkeää, että tulevaisuudessa on tarjolla asiakkaan näkökulmasta monipuolisesti erilaisia maksutapoja ja näiden tuomista tarjolle edistetään.

Liikenteen täsmällisyyden seurantaa kehitettiin

Raportteja ja tietolähteitä yhdistäviä ns. visuaalisia Dashboard-näkymiä on toteutettu bussi-, raitiovaunu- ja junaliikenteen täsmällisyyden seurannassa sekä HSL:n sisäisissä talouden raporteissa. Tavoitteena on ollut helpottaa tiedon hyödyntämistä sekä mahdollistaa laajempi pääsy lähes reaaliaikaiseen tietoon. Lisäksi syksyn aikana käyttöönotettu HSL-DW tietovaraston raportointi hyödynnä Dashboard-näkymiä.

Syksyllä aloitettiin HSL:n tietojärjestelmien testausautomaation rakentaminen. Tämä keventää jatkossa HSL:n oman henkilökunnan työkuormaa ja tuo testaukseen tarkkuutta ja nopeutta.

2.1.3 Aktiivinen yhteistyö

Aktiivisen yhteistyön tavoitteiden saavuttamista mitattiin OpenMaas -rajapintaan liittyvillä toimilla, MaaS IdeaLab –kilpailun ohjelman toteutumisella sekä asiakastytytyväisyydellä operaattoreiden palveluihin.

Aktiiviseen yhteistyöhön liittyvien tavoitteiden toteutusta mittaavien indikaattoreiden kehitys oli positiivista asiakastytytyväisyyden kehittymisen myötä. HSL:n Maas IdeaLab-ohjelma onnistui hyvin, vaikka osa pilotin toteutuksesta siirtyi vuodelle 2020. Open Maas-rajapinnan käyttäjien määrä on toistaiseksi ollut vähäinen, eikä uusia toimijoita MaaS-markkinoille ole tullut odotetun mukaisesti. Myöskään rajapinnasta myytyjen lippujen määrä ei ole kasvanut odotusten mukaisesti.

Mittari	Tot. 2018	Tot. 2019	Muutos
Maas IdeaLab-ohjelman onnistuminen	Potkulautapilotti toteutettu, Kutsuliikennepilotti alkanut ja jatkuu keväälle 2020.		
OpenMaas-rajapinnan edistämistoimet (markkinointikäynnit)	OpenMaaS:n käyttöä on edistetty eri tavoin keskusteluissa 20+ toimijan kanssa.		
OpenMaas-rajapinnan käyttäjätahojen lukumäärä	1	2	+ 1 käyttäjä
OpenMaas- rajapinnasta myytyjen lippujen määrä	2,5 milj. kpl Kokonaismyynti yhteensä: 5,9 M€	1,7 milj. kpl Kokonaismyynti yhteensä: 7,3 M€	- 35,1 % kpl, (Rajapintaan tuli myyntiin kausiliput, jotka vähensivät merkittävästi myytyjen lippujen kappalemäärää) +23,5 %
Asiakastytytvyisyys operaattoreiden palveluihin (kokonaistyytyväisyys liikennöitsijöiden palveluihin).	84,4 %	85,8 %	+ 1,4 %-yks.
Kannustejärjestelmän mittaamisen kehittäminen	Bussiliikenteen uusista sopimusmalleista ja niihin sisältyvistä kannusteiden ja sanktioiden kehittämisestä matkustajapalvelun näkökulmasta ja liikenteestä kerättävää dataa hyödyntäen päätettiin HSL:n hallituksessa 17.12.2019.		

IdeaLab- kilpailun voittajapalvelut käynnistyivät

IdeaLab –kilpailun voittajat – Samocat Sharing Oy:n toteuttama asemallinen potkulautapalvelu sekä ViaVan Technologies B.V.:n toteuttama kutsuliikennekokeilu – julkistettiin lokakuussa 2018. Kummankin pilotin toteutuksesta vastaa valittu kumppani ja HSL tukee toimijoita erityisesti markkinoinnin ja viestinnän osalta. Potkulautakokeilu käynnistyi toukokuussa ja jatkui lokakuun loppuun 2019. IdeaLab-kilpailun jälkeen keväällä 2019 Suomeen ja HSL-alueelle rantautuivat myös kaupallisesti toimivat asemattomat sähköpotkulautapalvelut.

Kutsukyytipalvelu lanseerattiin itäisessä Espoossa syyskuussa ja se jatkuu kuuden kuukauden ajan. ViaVanin sovelluksella käytettävän jaettujen kyytien palvelun odotetaan tuottavan HSL:lle näkemystä paitsi palvelun käyttötavoista ja -määristä, myös vastaavanlaisten palveluiden mahdollisesta roolista yhtenä first/last mile –ratkaisuna ja syöttöliikenteenä.

Avoimen myyntirajapinnan (OpenMaaS) hyödyntäjiä toistaiseksi vähäinen määrä

MaaS-markkinan käynnistyminen, liikennepalvelulain mukaisten rajapintojen avaaminen ja matkaketjujen syntyminen eteni Suomessa melko hitaasti vuosina 2018-2019. OpenMaaS-rajapinnan kehitystyö aloitettiin vuoden 2018 alussa ja marraskuusta 2018 lähtien Open-MaaS:issa on ollut tarjolla Liikennepalvelulain mukaisesti toteutettu puolesta-asiointi, mikä tarkoittaa alennushintaisten henkilökohtaisten lippujen tarjoamista rajapinnan kautta osaksi esimerkiksi MaaS-operaattoreiden palveluita.

HSL on edistänyt OpenMaaS:n käyttöä eri tavoin keskusteluissa 20+ toimijan kanssa. Vuonna 2019 kaksi toimijaa aloitti HSL-lippujen myynnin rajapinnan kautta. OpenMaaS-rajapinnan hyödyntäjien vähäinen määrä voi johtua monista tekijöistä. MaaS-markkina on vielä hyvin nuori, eikä vielä voida sanoa, miten se tulee jatkossa kehittymään. HSL:n näkemyksen mukaan uusien liikkumispalveluiden sekä välitys- ja yhdistämispalveluiden tulo markkinoille olisi erittäin tervetullutta.

Bussiliikenteen sopimusmalleja uudistettiin

Kuluvan vuoden aikana on valmisteltu päivityksiä bussiliikenteen hankinta- ja sopimusasiakirjoihin. Tarkoituksena on kehittää liikennöintisopimuksen rakennetta ja sisältöä siten, että syntyy selkeä sopimusmalli, joka houkuttelee tarjoamaan ja kannustaa kehittämään liikenteen operointia siten, että liikenteen luotettavuus ja ennakoitavuus paranevat.

Valmistelutyön keskeisiä tavoitteita ovat olleet sopimuksen ja osapuolten vastuiden kehittäminen sekä sopimukseen sisällytettävien kannusteiden ja sanktioiden kehittäminen matkustajapalvelun näkökulmasta ja liikenteestä kerättävää dataa hyödyntäen.

HSL:n hallitus hyväksyi 17.12.2019 (§ 136) sopimusehtojen kehittämistä koskevat periaatteet ja oikeutti toimitusjohtajan hyväksymään lopulliset sopimusasiakirjat sekä päättämän sovellettavista kannusteista.

2.1.4 Kestävä talous

Kestävän talouden tavoitteen saavuttamista mitattiin kokonaismyynnin kehittymisellä, säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien (kausilippua käyttävien) asiakkaiden osuudella, joukkoliikenteen täyttöasteen kehittymisellä, myynti- ja informaatiojärjestelmien kustannusten suhteella lipputuloihin, HSL:n kustannusjaon kehitystoimilla ja yhteistyöhankkeilla, joissa kustannuksia on jaettu kumppanin kanssa.

Kestävän talouden tavoitteiden toteutusta mittaavien indikaattoreiden kehitys oli positiivista myynnin kasvun, säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien osuuden kasvun ja joukkoliikenteen täyttöasteen (tehokkuuden mittarin) osalta. Myynti- ja informaatiojärjestelmän kustannuskehitys lipputuloihin verrattuna säilyi edellisen vuoden tasolla.

Mittari	Tot. 2018	Tot. 2019	Muutos	
Kokonaismyynnin kasvu (toimintatulot pl. kuntaosuudet)	386,9 M€	400,1 M€	+ 3,4 %	
Säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien määrän kasvu (kausi-lippumyynnin kasvu)	187,5 M€	191,8 M€	+ 2,3 %	
Joukkoliikenteen täyttöasteen kehittyminen	15,2 %	16,4 %	+ 1,2 %-yks.	
Myynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmien kustannukset/lipputulot suhteen kehittyminen	8,3 %	8,3 %	ei muutosta	
HSL:n kustannusten jaon (kunta-osuuslaskentamallin) kehittäminen	Laskentamalli on sopeutettu vyöhykeuudistuksen vaatimiin muutoksiin.			
Yhteistyöhankkeet, joissa kustannuksia jaetaan kumppanin kanssa	Erityisesti tietojärjestelmähankkeissa aloitettu useita yhteistyössä toteuttavia hankkeita mm. TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n kanssa.			

Kokonaismyynti kehittyi hyvin

HSL:n kokonaismyynti kehittyi edelleen hyvään suuntaan erityisesti hyvin kehittyneiden lipputulojen ansiosta. Edellisvuonna (2018) kausilippujen myynti hieman laski, johtuen todennäköisesti HSL-mobiilisovelluksen hyvin kehittyneestä kertalippumyynnistä, mutta tilikaudella kausilippulaisten osuus myös mobiilisovelluksessa kasvatti kausilippumyynnin osuutta ja säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien osuuden mittari kehittyi hyvään suuntaan. Myynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmien kustannukset suhteessa lipputuloihin pysyivät samalla tasolla edelliseen vuoteen verrattuna.

Joukkoliikenteen tehokkuutta mittaava täyttöaste kehittyi edellisestä vuodesta parempaan suuntaan ja tunnusluku kasvoi 1,2 %-yksiköllä. Täyttöasteeseen vaikuttaa kysynnän suhde tarjotaan ja täyttöaste lasketaan matkustajakilometrien suhde paikkakilometreistä.

Useita hankkeita edistettiin yhteistyössä kumppaneiden kanssa

HSL vastaa MAL 2019 suunnitelman valmistelusta, mutta valmisteluun ja sen kustannuksiin osallistuvat myös valtio ja ympäristökunnat. HSL on osallistunut myös muiden vastuulla olevien hankkeiden valmisteluun, esimerkkinä Kehä I:seen liittyvät selvitystyöt.

Tietojärjestelmien kehittämisessä on toteutettu ja toteutetaan useita hankkeita yhteistyössä kumppaneiden kanssa. Yhteistyöhankkeita ovat mm.:

- Digitransit-kehittäminen, TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ),
- Traficom-Aviapolis-hanke (Korkia / Uudenmaanliitto
- MJDI – multimodaalisen joukkoliikenteen digitaalinen informaatiohanke/VTT (yhteistyö, Traficom, MH, LMJ, HSL)
- VR-yhteistyö liityntäpysäköinnin mobiililipun lukulaiteen kanssa.
- eTicketing, HSL-Tallinna-Tartto lipunmyynti
- ABT-taustajärjestelmän hankinnan suunnittelu LMJ:n kanssa
- Transit PSP yhteishankinta LMJ:n kanssa

2.2 Sitovat erät

Hyväksyessään 27.11.2018 HSL:n vuoden 2019 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä.

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA 2019	TP 2019	Ero TP/TA	
			€	%
Kuntaosuudet yhteensä	348 106 000	348 106 000	0	0,0 %
Toimintakulut yhteensä	754 505 000	735 258 219	-19 246 781	-2,6 %
Investointimenot yhteensä	13 690 000	11 126 849	-2 563 151	-18,7 %

Kuntaosuudet toteutuivat talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät 19,2 milj. euroa (2,6 %) alle talousarvion ja investointimenot 2,6 milj. euroa (18,7 %) alle talousarvion.

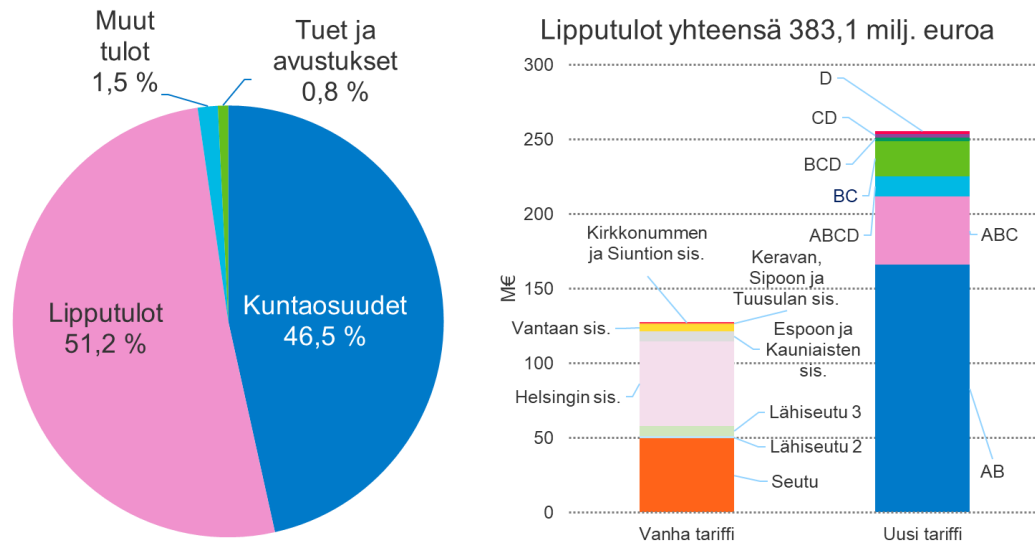
2.3 Tuloslaskelmaosan toteutuminen

Tuloslaskelmavertailu

x 1000 €	TP	TA	TP	ERO TP19/TP18		ERO TP19/TA19	
	2018	2019	2019	Eur	%	Eur	%
Toimintatuotot	728 017	737 599	748 235	20 218	2,8 %	10 636	1,4 %
Myyntituotot	370 825	373 373	383 881	13 057	3,5 %	10 508	2,8 %
AB vyöhykkeen lipputulot		170 946	165 976	165 976		-4 970	-2,9 %
ABC vyöhykkeen lipputulot		36 136	45 752	45 752		9 615	26,6 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot		8 989	13 610	13 610		4 621	51,4 %
BC vyöhykkeen lipputulot		23 328	23 661	23 661		333	1,4 %
BCD vyöhykkeen lipputulot		5 626	2 449	2 449		-3 178	-56,5 %
CD vyöhykkeen lipputulot		1 646	2 260	2 260		614	37,3 %
D vyöhykkeen lipputulot		1 687	2 046	2 046		359	21,3 %
Seutuliikenteen lipputulot	144 504	48 532	49 521	-94 983	-65,7 %	988	2,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	4 824	1 634	1 700	-3 124	-64,8 %	66	4,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	19 955	6 634	6 876	-13 080	-65,5 %	241	3,6 %
Helsingin sisäiset lipputulot	167 455	56 620	56 780	-110 675	-66,1 %	159	0,3 %
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	18 233	6 006	6 785	-11 447	-62,8 %	780	13,0 %
Vantaan sisäiset lipputulot	12 886	4 272	4 746	-8 140	-63,2 %	473	11,1 %
Keravan, Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot	1 353	431	604	-749	-55,3 %	173	40,0 %
Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot	855	284	315	-540	-63,2 %	31	10,8 %
Lipputulot yhteensä	370 065	372 773	383 080	13 014	3,5 %	10 306	2,8 %
Muut myyntituotot yhteensä	760	600	802	42	5,5 %	202	33,6 %
Korvaukset kunnilta	341 107	348 106	348 106	6 999	2,1 %		0,0 %
Muut myyntitulot	999	918	1 203	203	20,3 %	285	31,0 %
Tuet ja avustukset	5 763	6 367	5 807	44	0,8 %	-560	-8,8 %
Vuokratuotot	2 431	2 626	2 547	117	4,8 %	-78	-3,0 %
Muut toimintatuotot	6 892	6 210	6 691	-201	-2,9 %	481	7,8 %
Toimintakulut	-708 354	-754 505	-735 258	-26 905	3,8 %	19 247	-2,6 %
<i>Palkat ja palkkiot</i>	<i>-17 989</i>	<i>-18 899</i>	<i>-18 777</i>	<i>-788</i>	<i>4,4 %</i>	<i>122</i>	<i>-0,6 %</i>
<i>Henkilösivukulut</i>	<i>-4 057</i>	<i>-4 442</i>	<i>-4 184</i>	<i>-127</i>	<i>3,1 %</i>	<i>258</i>	<i>-5,8 %</i>
Henkilöstökulut yhteensä	-22 046	-23 341	-22 961	-915	4,2 %	380	-1,6 %
Palvelujen ostot yhteensä	-676 143	-721 002	-702 545	-26 402	3,9 %	18 457	-2,6 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-309 363	-334 959	-320 958	-11 595	3,7 %	14 001	-4,2 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-92 465	-95 199	-93 591	-1 126	1,2 %	1 608	-1,7 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-41 474	-44 003	-41 913	-440	1,1 %	2 090	-4,7 %
Raitiolilikenteen operointikustannukset	-51 914	-55 966	-52 911	-997	1,9 %	3 055	-5,5 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 556	-5 000	-4 500	-945	26,6 %	500	-10,0 %
IdeaLabin operointikustannukset			-749				
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-498 771	-535 127	-514 622	-15 851	3,2 %	20 505	-3,8 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 278	-9 136	-9 147	-1 869	25,7 %	-11	0,1 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 560	-15 033	-15 023	-1 463	10,8 %	11	-0,1 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-100 456	-110 241	-110 241	-9 786	9,7 %		0,0 %
Raitiolilikenteen infrapalvelut	-19 415	-15 880	-15 880	3 535	-18,2 %		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-512	-401	-401	111	-21,8 %		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-141 220	-150 691	-150 692	-9 471	6,7 %		0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-36 152	-35 184	-37 231	-1 079	3,0 %	-2 047	5,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 692	-1 920	-1 751	941	-34,9 %	169	-8,8 %
Vuokrakulut	-4 650	-5 004	-4 653	-3	0,1 %	351	-7,0 %
Muut kulut	-2 823	-3 237	-3 348	-525	18,6 %	-111	3,4 %
Toimintakate	19 663	-16 906	12 977	-6 686	-34,0 %	29 883	-176,8 %
Rahoitustuotot ja -kulut	27	-100	522	495	1830,9 %	622	-622,5 %
Vuosikate	19 691	-17 006	13 500	-6 191	-31,4 %	30 505	-179,4 %
Poistot	-17 809	-18 844	-18 258	-449	2,5 %	586	-3,1 %
Tilikauden tulos	1 882	-35 850	-4 758	-6 640	-352,8 %	31 092	-86,7 %
Tilikauden yli-/alijäämä	1 882	-35 850	-4 758	-6 640	-352,8 %	31 092	-86,7 %

2.3.1 Toimintatuotot

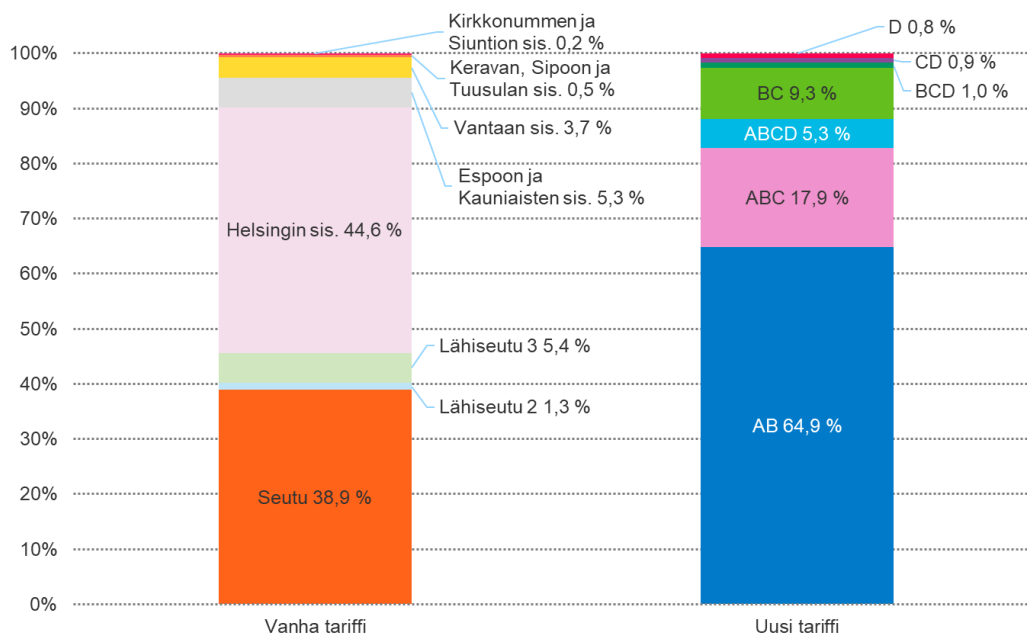
HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 748,2 milj. euroa, 10,6 milj. euroa (1,4 %) yli talousarvion (TA 737,6 milj. euroa). Toimintatuotoista 51,2 % on lipputuloja ja 46,5 % kuntaosuuksia.



Kuvio 4. Toimintatulojen jakautuminen 2019

Lipputulot

Lipputulot ovat yhteensä 383,1 milj. euroa ja ne ylittivät talousarvion 10,3 milj. eurolla (2,8 %). Vuoden aikana siirryttiin uuteen vyöhykkeisiin perustuvaan tariffiin. Aikaisemman tariffin lipputulot olivat 127,3 milj. euroa, ja ne ylittivät talousarvion 2,9 milj. eurolla (2,3 %). Vyöhykemallin tariffin lipputulot olivat 255,8 milj. euroa, ja ne ylittivät talousarvion 7,4 milj. eurolla (3 %). Talousarviossa vyöhykemalliin arvioitiin siirryttävän huhtikuun alussa, kun siihen siirryttiin 27.4.2019.



Kuvio 5. Lipputulojen jakautuminen 2019

Joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 396,9 miljoonaa matkaa ja kokonaismatkustajamäärä kasvoi edellisestä vuodesta yhteensä 2,5 %. Talousarvion 2019 lipunmyyntiennuste perustui 1,5 %:in matkustajamäärän kasvuun.

Eniten talousarvion tavoitteen ylitti ABC-vyöhykkeen lipputulot, jotka olivat 9,6 milj. euroa eli 26,6 % yli talousarvion. Lisäksi ABCD-vyöhykkeen lipputulot ylittivät talousarvion 4,6 milj. eurolla eli 51,4 %:lla. Suurimman lippuryhmän eli AB-vyöhykkeen lippujen myynti alitti talousarvion 2,9 %:lla eli 5,0 milj. eurolla.

Lipputulot kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 13,0 milj. eurolla (3,5 %). Lippujen hintoja ei korotettu alkuvuonna 2019. Myynnin kasvun taustalla on erityisesti mobiililippumyynnin voimakas kasvu. Mobiililippujen myynti lähes kaksinkertaistui 114,6 milj. euroon, ja se kattaa n. 29,9 % HSL:n kokonaislipputuloista. Mobiililiput sisältävät Maas-yhteistyön, jonka osuus oli 7,3 milj. euroa eli n. 1,9 % HSL:n lipputuloista. Loppuvuonna 2019 HSL toi mobiilisovellukseensa uutena tuotteena edullisemman jatkuvan säästötilauksen.

Perinteisen matkakortin kausi- ja arvolippumyynti laski viime vuonna noin 13 %. Laskun taustalla on asiakkaiden nopea siirtyminen mobiilimyyntikanavaan. HSL:n tavoitteena on ollut kasvattaa erityisesti kausiasiakkaiden määrää ja kannustaa asiakkaita lataamaan pitkiä kausia, jotka ovat asiakkaalle suhteellisesti edullisimpia ja toisaalta kannustavat huolettomaan joukkoliikenteen käyttämiseen. Mobiilisovelluksen kautta tapahtuva kertalippumyynti on kasvanut merkittävästi ja on lisännyt koko kertalippumyynnin määrää. Kausilippujen tuotot ovat vuoden 2019 aikana kasvaneet 2,3 %, ja ovat 50,1 % koko lipputulokertymästä. Mobiilisovelluksen osuus kaikista myydyistä 30 vuorokauden kausilipuista oli 15,1 %.

Liikenneöitsijämyynnin osuus jatkoi laskemistaan. Liikennevälineistä ostettujen kertalippujen osuus oli enää 1,5 % HSL:n lipputuloista. Tekstiviestilipusta luovuttiin kokonaan vyöhyketariffiin siirryttäessä, joten niiden osuus lipputuloista jäi alle 0,2 %:n.



Kuvio 6. Lipputulojen kehitys maksualueittain 2010-2019

Kuntaosuudet

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä talousarvion mukaiset 348,1 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 47,3 %.

Kuntaosuudet kasvoivat edellisen vuoden tasosta 7,0 milj. euroa (2,1 %). Kasvun selittää pääosin Länsimetron tarkistetut infrakorvaukset, jotka kasvoivat 9,0 milj. euroa. Tapiolan liityntäterminaalin valmistumisen myötä infrakustannukset kasvoivat myös 1,5 milj. euroa.

Kuntaosuuksien toteutuminen tilinpäätöksessä ja talousarviovertailut on esitetty sivulla 52.

Muut toimintatuotot

Muut toimintatuotot (kuin lipputulot ja kuntaosuudet), olivat yhteensä 17,1 milj. euroa ja ne koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,8 milj. euroa. Muita avustuksia ja tukia saatiin 1,0 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät 0,3 milj. euron ennakokirjauksen sähköbussien TEM-tukeen, jonka maksatusta haetaan isommassa erässä projektin loppuvaiheessa vuonna 2020.

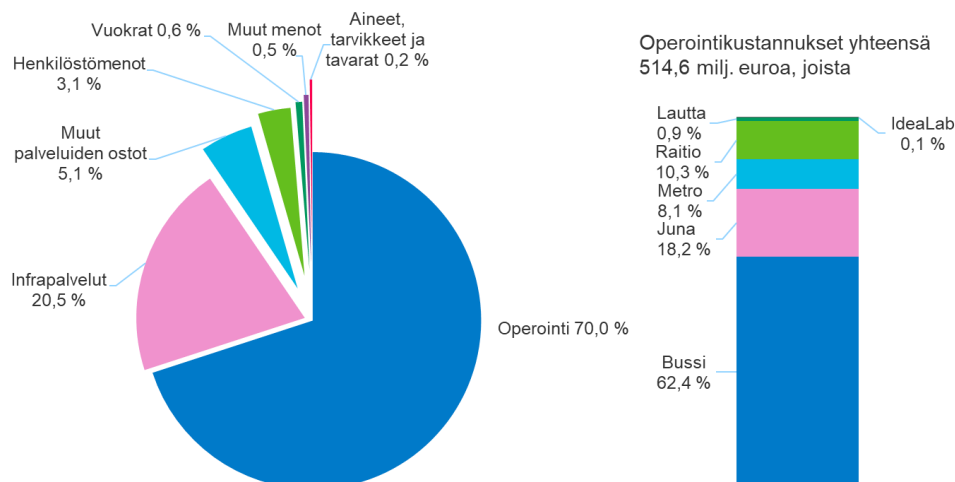
Tarkastusmaksutuloja kertyi 4,9 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 0,3 milj. euroa (5,9 %).

Vuokratuloja kertyi 2,5 milj. euroa, 0,1 milj. euroa alle talousarvion.

Muut tulot olivat 3,9 milj. euroa. Muihin tuloihin kirjattiin mm. asiakaspalvelun palvelu- ja myyntipalkkioita 0,8 milj. euroa, Digitransit palvelumaksuja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:ltä 0,5 milj. euroa ja VR:n clearing ja matkustajalaskentalaiteiden ylläpitokuluja VR:ltä 0,1 milj. euroa.

2.3.2 Toimintakulut

Toimintakuluja toteutui yhteensä 735,3 milj. euroa, mikä jäi 19,2 milj. euroa alle talousarvion (2,6 %). Toimintakuluista 702,5 milj. euroa (95,6 %) oli palvelujen ostomenoja.



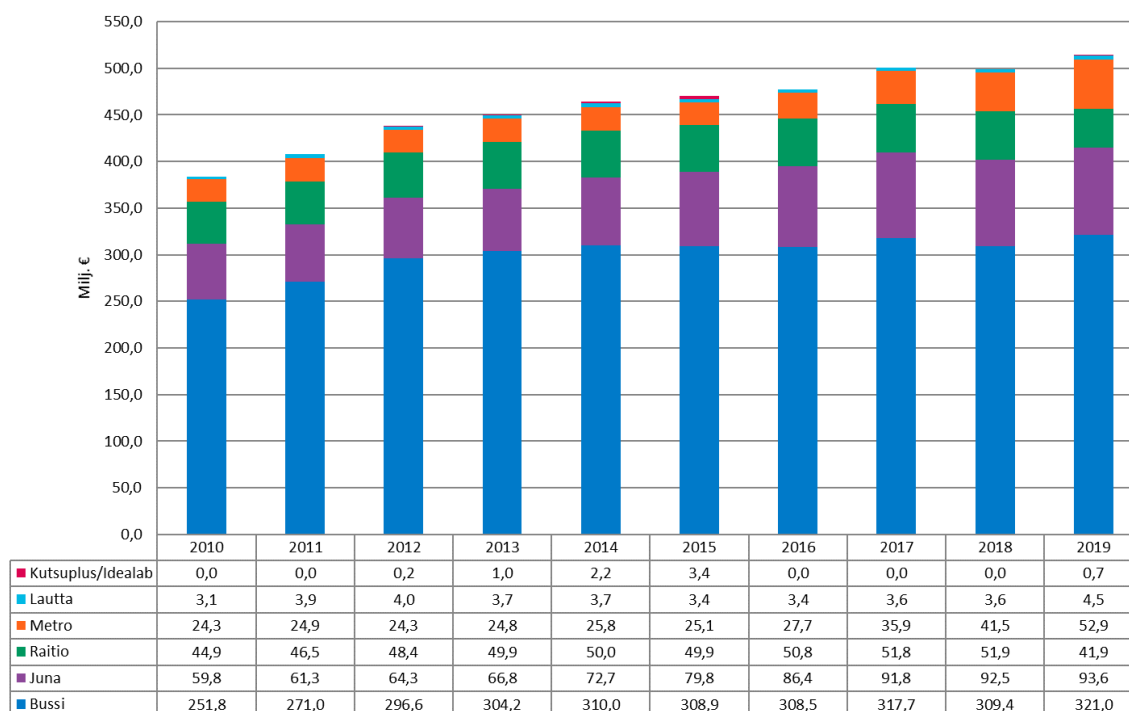
Kuvio 7. Toimintakulujen jakautuminen 2019

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 514,6 milj. euroa, 70,0 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 20,5 milj. euroa (3,8 %).

Joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna 2019 keskimäärin 1,3 % kun talousarviossa oli varauduttu keskimäärin 2,9 %:n nousuun. Vuonna 2019 poltto- ja voiteluaineiden sekä muun energian hinnat kehittyivät vähemmän mitä talousarviossa arvioitiin. Palkkakustannukset kehittyivät lähes talousarvion mukaisina.

Operointikulujen osalta bussiliikenne on selvästi suurin kokonaisuus noin 62 %:n osuudella operointikuluista yhteensä. HSL:n talouteen keskeisesti vaikuttavia tekijöitä ovat liikenteenharjoittajien palkkakustannusten sekä energian hintojen kehitys. Bussiliikenteessä palkkojen ja henkilösivukustannusten osuus liikenteenhoidon kustannuksista on n. 50 % ja poltto- ja voiteluaineiden n. 15 %. Palkkakustannusten osalta kehitys jatkui suhteellisen maltillisena vielä vuoden 2019 aikana. AKT:n palkkaratkaisu piti sisällään 1,1 % yleiskorotuksen helmikuussa ja 0,2 % taulukkopalkkojen korotuksen lokakuussa 2019. Yleiskorotukset 2019 ja 2020 lasketaan neljän vientiteollisuusalan yleiskorotusten keskiarvona (teknologiateollisuus, kemianteollisuus, paperiteollisuus, mekaaninen metsäteollisuus) ja niistä sovitaan jatkossa erikseen.



Kuvio 8. Operointikustannusten kehitys liikennemuodoittain 2010-2019

Bussiliikenne

Bussiliikenteen operointikustannukset olivat 321,0 milj. euroa. Kustannukset alittivat talousarvion 14,0 milj. eurolla (4,2 %). Alitus johtuu pääosin talousarvioon tehdyistä varauksista, jotka eivät toteutuneet.

Bussiliikenteen operointikustannukset sisälsivät liikennöitsijöille maksettua ympäristöbonuksia 1,8 milj. euroa ja laatubonuksia 5,1 milj. euroa. Liikennöitsijöiden korvauksista vähennettiin korvauksena ajamattomista vuoroista yhteensä 1,9 milj. euroa. Muita sanktioita vähennettiin korvauksista 0,5 milj. euron edestä.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset olivat yhteensä 93,6 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 95,2 milj. euron menoihin. Yhteensä junaliikenteen kustannukset alittivat talousarvion 1,6 milj. eurolla (1,7 %). Alitus johtuu pääosin korkokuluissa syntyneistä säästöistä Junakalustoyhtiölle maksetuissa korvauksissa.

Junaliikenteen kustannukset sisältävät myös Siuntion ja Karjaan Y-junan kustannukset, joista HSL laskuttaa Raaseporia erillisen sopimuksen mukaisesti Karjaan asemalta ja asemalle tehdyistä matkoista. Karjaan laskutus, yhteensä 0,2 milj. euroa, on kirjattu HSL:n muihin toimintatuloihin.

Metro-, raitiovaunu- ja lauttaliikenne

Metroliikenteen kustannukset olivat yhteensä 41,9 milj. euroa (TA 44,0 milj. euroa). Talousarvion alitus johtuu pääasiassa pääomakustannuksista, kun vanhojen junien peruskorjaukset myöhästivät talousarviosta. Lisäksi sähkönhinnan osuus yksikköhintojen kehityksessä alitettiin merkittävästi.

Raitioliikenteen kustannukset olivat 52,9 milj. euroa (TA 56,0 milj. euroa). Säästöt johtuvat pääasiassa pääomakustannuksien korvauksista, kun Artic-vaunujen toimitusaikataulu lykkääntyi suunnitellusta. Hämeentien ratatöiden vähentävä vaikutus suoritepohjaiseen laskutukseen oli ennakoitua suurempi.

Lauttaliikenteen kustannukset olivat 4,5 milj. euroa (TA 5,0 milj. euroa). Säästöjä syntyi talousarviossa varauduttuihin lautan telakointikustannuksissa.

Maas IdeaLab operointikustannukset

Maas IdeaLab -kilpailun voittaneille kumppaneille maksettiin korvauksia yhteensä 0,8 milj. euroa, josta toteutuneen potkulautapilotin osuus oli 0,5 milj. euroa ja kutsupohjaisen liikenteen operoinnin osuus 0,3 milj. euroa. Talousarviossa IdeaLabin kustannuksiin oli varattu investointibudjetissa 1 milj. euroa, osa kustannuksista siirtyy vuodelle 2020.

Infrakustannukset

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

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 150,7 milj. euroa ja toteutuivat talousarvion mukaisina.

Muut toimintakulut

Muita kuin operointi- ja infrakustannuksia toteutui yhteensä 69,9 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 1,3 milj. eurolla (1,8 %).

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 37,2 milj. euroa, 2,0 milj. euroa yli talousarvion. Ulkopuolisilta ostettavat palvelut pitävät sisällään erilaisia palvelujen ostoeria, joista IT-palvelut ylittivät 1,7 milj. euroa. Tämä ylitys johtuu pääasiassa voimakkaasti kasvaneesta Azure

käytöstä ja MS premier-sopimuksesta, jotka kasvattivat kustannuksia talousarviossa ennakoitua enemmän. Myös LIJ-järjestelmän ylläpitomaksujen hintamuutos oli hieman suurempi kuin talousarviossa oli arvioitu. Laitehuollon kustannukset ylittivät laitetakuiden päättyessä talousarvion 0,3 milj. eurolla. Asiantuntijapalveluiden ostot jäivät 0,7 milj. euroa alle talousarvion. Alitus asiantuntijapalveluissa johtuu pääosin joidenkin töiden siirtymisestä seuraavalla vuodelle.

Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 23,0 milj. euroa, 0,4 milj. euroa alle talousarvion. Henkilöstökulut sisältävät tilinpäätökseen tulospalkkioiden maksamista varten tehdyn varauksen, joka yhteensä sivukuluineen on 0,6 milj. euroa. Ennen tulospalkkiovarausta henkilöstökulut alittivat talousarvion 1,0 milj. eurolla. Vuoden lopussa HSL:n palveluksessa oli 427 henkilöä, henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli yhteensä 389 henkilötyövuotta, lähes sama kuin edellisenä vuonna (2018: 391 htv).

Vuokrakuluja toteutui yhteensä 4,7 milj. euroa, 0,4 milj. euroa alle talousarvion. Laitteiden ja autojen leasing-vuokrakulut jäivät 0,4 milj. euroa talousarviosta.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannuksiin käytettiin 1,8 milj. euroa sekä muihin kuluihin 3,3 milj. euroa. Muut kulut sisältävät tarkastusmaksutuloista toimintavuodelta 2019 kirjatun luottotappiovarauksen 2,0 milj. euroa. HSL:n toimintavuoden 2013 vanhentuneista tarkastusmaksusaatavista kirjattiin luottotappioita tilivuodelle 2,2 milj. euroa ja samalla purettiin vuodelle 2013 tehty luottotappiovaraus 2,7 milj. euroa. Muista saatavista kirjattiin luottotappioita 0,06 milj. euroa. Näin ollen nettokulut luottotappioiden ja -varausten osalta olivat 1,6 milj. euroa, 0,3 milj. euroa vähemmän kuin mihin talousarviossa oli varauduttu.

Toimintatuottojen ja kulujen erotuksena syntyvä toimintakate oli 13,0 milj. euroa ylijäämäinen.

2.3.3 Poistot

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 18,3 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 0,6 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui pääosin aikataulusiirtymästä, kun suunniteltuja investointihankkeita ei voitu edistää suunnittelussa aikataulussa.

2.3.4 Tilikauden tulos

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 4,8 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 35,9 milj. euron alijäämäiseen tulokseen.

2.4 Investointien toteutuminen

Vuoden 2019 Investointimenot ovat yhteensä 11,1 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 2,6 milj. eurolla (18,7 %).

Investointimenoista 2,9 milj. euroa liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) -hankkeeseen liittyviin kehityshankintoihin. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, asiakassovellusten ja lähiverkon kehittämiseen sekä toimitilojen remontoimiseen käytettiin 8,2 milj. euroa. Talousarvion alittuminen johtuu joidenkin investointihankkeiden siirtymisestä tuleville vuosille, mm. lähimaksamisen ja tunnistepohjaisen järjestelmän kehitysinvestoinnit. Investointeihin oli myös budjetoitu varaus Idealabile, jonka kustannukset siirrettiin käyttömenoihin operointikustannuksiin. Lisäksi Flirt-junien teipaukseen tehty varaus ei toteudu.

Hankeryhmät	TP2018	TA2019	TP2019	Muutos TP2019/TA2019	
	€	€	€	€	%
Asiakkuus ja myynti	2 107 442	5 520 000	2 351 292	-3 168 708	-57,4 %
Digitaalisten kuluttajapalvel. kehittäminen	2 987 981	2 900 000	3 181 066	281 066	9,7 %
Hallinto- ja Strategiapalvelut	848 400	445 000	815 321	370 321	83,2 %
Joukkoliikenne	916 940	2 210 000	1 122 826	-1 087 174	-49,2 %
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset		250 000	94 384	-155 616	-62,2 %
LIJ	7 678 199	2 122 000	2 942 816	820 816	38,7 %
Teknologiaratkaisut	292 123	243 000	619 143	376 143	154,8 %
Muut osakkeet ja osuudet	7 359	0	0	0	0,0 %
Investointimenot yhteensä	14 838 444	13 690 000	11 126 849	-2 563 151	-18,7 %

2.5 Rahoitusosan toteutuminen

1 000 €	TA 2 019	TP 2 019	Muutos TP/TA
Toiminta ja investoinnit			
Toiminnan rahavirta			
Tulorahoituksen korjauserät			
Vuosikate	- 17 006	13 500	30 505
Investointien rahavirta			
Investointimenot	- 13 690	- 11 127	2 563
Rahoitusosuudet investointimenoihin			
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot			
Toiminta ja investoinnit netto	- 30 696	2 373	33 068
Rahoitustoiminta			
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys			
Pitkäaikaisten lainojen vähennys			
Oman pääoman muutokset			
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 000	- 3 722	- 8 722
Vaikutus maksuvalmiuteen	- 25 696	- 1 350	24 346

HSL:llä ei ole tilinpäätöksessä pitkäaikaista rahalaitosvelkaa. Vuosikate rahoituserien jälkeen oli 13,5 milj. euroa ylijäämäinen ja se kattoi 73,9 % investointien poistoista, joita kirjattiin yhteensä 18,3 milj. euroa.

3 TILINPÄÄTÖSLASKELMAT

3.1 Tuloslaskelma

Euroa	01.01.-31.12.2019		01.01.-31.12.2018	
Toimintatuotot				
Myyntituotot	385 084 254,91		371 824 303,46	
Kuntaosuudet	348 106 000,00		341 107 000,00	
Tuet ja avustukset	5 807 001,97		5 763 088,15	
Muut toimintatuotot	<u>9 238 041,53</u>	748 235 298,41	<u>9 322 817,55</u>	728 017 209,16
Toimintakulut				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-18 776 765,76		-17 988 824,07	
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-3 570 240,84		-3 397 118,70	
Muut henkilösivukulut	-613 928,33		-659 723,88	
Palvelujen ostot	-702 544 844,92		-676 143 063,74	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 751 157,87		-2 691 981,95	
Muut toimintakulut	<u>-8 001 281,32</u>	-735 258 219,04	<u>-7 472 997,54</u>	-708 353 709,88
Toimintakate		12 977 079,37		19 663 499,28
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot	107 077,84		75 112,65	
Muut rahoitustuotot	445 469,79		266 078,80	
Korkokulut	-9 530,14		-17 223,58	
Muut rahoituskulut	<u>-20 564,05</u>	522 453,44	<u>-296 910,32</u>	27 057,55
Vuosikate		13 499 532,81		19 690 556,83
Poistot	<u>-18 257 856,83</u>	-18 257 856,83	<u>-17 808 638,86</u>	-17 808 638,86
Tilikauden tulos		-4 758 324,02		1 881 917,97
Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)		<u>-4 758 324,02</u>		<u>1 881 917,97</u>

3.2 Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2019	TP2018
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	13 500	19 691
Tulorahoituksen korjauserät		
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-11 127	-14 838
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		
Toiminnan ja investointien rahavirta	2 373	4 852
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		
Lyhytaikaisten lainojen muutos		
Oman pääoman muutokset		335
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	-250	825
Saamisten muutos	-4 229	-6 729
Korottomien velkojen muutos	757	-3 837
Rahoituksen rahavirta	-3 722	-9 405
RAHAVAROJEN MUUTOS		
	-1 350	-4 553
Rahavarat 31.12.	80 261	81 610
Rahavarat 1.1.	81 610	86 163
Rahavarojen muutos yhteensä	-1 350	-4 553

3.3 Tase

V A S T A A V A A x 1 000 €	31.12.2019	31.12.2018
PYSYVÄT VASTAAVAT	59 096	66 227
Aineettomat hyödykkeet	35 882	39 060
Aineettomat oikeudet	28 433	32 623
Tietokoneohjelmistot	1 484	569
Muut pitkävaikutteiset menot	1 040	1 148
Ennakkomaksut	4 926	4 720
Aineelliset hyödykkeet	19 796	23 750
Kiinteät rakenteet ja laitteet	16 884	19 435
Koneet ja kalusto	2 912	4 281
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat		33
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	3 417	3 417
VAIHTUVAT VASTAAVAT	128 105	124 975
Vaihto-omaisuus	360	110
Saamiset	47 484	43 255
Lyhytaikaiset saamiset	47 484	43 255
Myyntisaamiset	26 040	25 555
Lainasaamiset		2
Muut saamiset	13 680	12 476
Siirtosaamiset	7 763	5 222
Rahoitusomaisuusarvopaperit	64 218	70 176
Muut arvopaperit	64 218	70 176
Rahat ja pankkisaamiset	16 043	11 434
V A S T A A V A A Y H T E E N S Ä	187 200	191 202

VASTATTAVAA	31.12.2019	31.12.2018
x 1 000 €		
OMA PÄÄOMA	78 566	83 325
Peruspääoma	9 566	9 566
Muu oma pääoma	3 778	3 778
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	69 981	68 099
Tilikauden yli-/alijäämä	-4 758	1 882
VIERAS PÄÄOMA	108 634	107 877
Lyhytaikainen	108 634	107 877
Saadut ennakot	31 082	30 263
Ostovelat	56 156	56 426
Muut velat	2 045	2 613
Siirtovelat	19 350	18 575
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	187 200	191 202

3.4 Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2019 TP

ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	286 713 702,81	106 589 133,17	2 158 244,40	86 082 337,74	10 262 323,45	11 673 907,31	4 867 412,72	6 249 164,34	824 347,75	515 420 573,69
%-jakautuma	55,6 %	20,7 %	0,4 %	16,7 %	2,0 %	2,3 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6 790 236,56	-1 975 709,48	-46 976,02	-1 724 103,61	-184 990,14	-269 856,36	-93 075,11	-140 179,24	-11 647,84	-11 236 774,36
Henkilöstökulut	14 337 368,33	4 021 101,60	94 590,59	3 302 670,22	346 146,38	454 402,11	154 910,73	228 086,12	21 547,24	22 960 823,32
Palvelujen ostot	24 444 747,77	6 473 060,41	149 457,95	4 773 694,39	477 933,78	480 510,29	158 181,13	217 875,83	28 892,51	37 204 354,06
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1 132 996,86	301 893,61	7 046,99	224 950,97	22 537,29	23 254,68	7 687,43	10 625,46	1 379,24	1 732 372,53
Muut toimintakulut	3 859 287,04	1 100 454,99	25 910,48	930 527,13	98 954,55	136 270,09	46 794,00	70 433,21	6 127,82	6 274 759,31
Rahoitustuotot ja -kulut	-348 279,35	-92 046,43	-2 154,80	-67 360,82	-6 672,32	-6 492,31	-2 126,07	-2 863,41	-409,45	-528 404,96
Poistot	11 541 818,66	3 449 491,65	74 108,93	2 515 654,08	207 609,30	241 185,25	87 335,26	104 964,58	12 552,15	18 234 719,86
Yhteensä	48 177 702,75	13 278 246,35	301 984,12	9 956 032,36	961 518,84	1 059 273,75	359 707,37	488 942,55	58 441,67	74 641 849,76
%-jakautuma	64,5 %	17,8 %	0,4 %	13,3 %	1,3 %	1,4 %	0,5 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	81 159 274,01	50 366 900,99	336 732,14	15 202 908,08	936 252,53	1 914 594,74	328 641,38	353 247,80	92 960,24	150 691 511,91
%-jakautuma	53,9 %	33,4 %	0,2 %	10,1 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	416 050 679,57	170 234 280,51	2 796 960,66	111 241 278,18	12 160 094,82	14 647 775,80	5 555 761,47	7 091 354,69	975 749,66	740 753 935,36
%-jakautuma	56,2 %	23,0 %	0,4 %	15,0 %	1,6 %	2,0 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	218 146 904,86	75 987 948,35	1 916 777,67	61 423 603,30	9 467 689,20	8 318 375,36	2 514 798,80	4 634 438,51	669 075,30	383 079 611,34
%-jakautuma	56,9 %	19,8 %	0,5 %	16,0 %	2,5 %	2,2 %	0,7 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	197 903 774,71	94 246 332,16	880 182,99	49 817 674,88	2 692 405,62	6 329 400,45	3 040 962,67	2 456 916,18	306 674,37	357 674 324,02
%-jakautuma	55,3 %	26,3 %	0,2 %	13,9 %	0,8 %	1,8 %	0,9 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- suurten kaupunkiseut. tuki	2 379 000,00	1 041 000,00	35 000,00	837 000,00	133 000,00	144 000,00	76 000,00	142 000,00	23 000,00	4 810 000,00
Yhteensä	2 379 000,00	1 041 000,00	35 000,00	837 000,00	133 000,00	144 000,00	76 000,00	142 000,00	23 000,00	4 810 000,00
%-jakautuma	49,5 %	21,6 %	0,7 %	17,4 %	2,8 %	3,0 %	1,6 %	3,0 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	195 524 774,71	93 205 332,16	845 182,99	48 980 674,88	2 559 405,62	6 185 400,45	2 964 962,67	2 314 916,18	283 674,37	352 864 324,02
%-jakautuma	55,4 %	26,4 %	0,2 %	13,9 %	0,7 %	1,8 %	0,8 %	0,7 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,0 %	54,8 %	30,2 %	44,0 %	21,0 %	42,2 %	53,4 %	32,6 %	29,1 %	47,6 %

Vertailu kuntaosuudet 2019 ennuste ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TP	197 903 774,71	94 246 332,16	880 182,99	49 817 674,88	2 692 405,62	6 329 400,45	3 040 962,67	2 456 916,18	306 674,37	357 674 324,02
2019 TA	217 319 697,38	101 976 591,47	1 004 436,07	52 964 028,35	3 049 702,71	6 266 429,34	2 919 474,77	2 952 424,23	293 776,81	388 746 561,12
Erotus	-19 415 922,67	-7 730 259,31	-124 253,08	-3 146 353,47	-357 297,09	62 971,10	121 487,90	-495 508,05	12 897,55	-31 072 237,10
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TP	2 379 000,00	1 041 000,00	35 000,00	837 000,00	133 000,00	144 000,00	76 000,00	142 000,00	23 000,00	4 810 000,00
2019 TA	16 177 681,63	3 412 994,92	306 426,02	15 825 062,35	1 142 449,64	3 266 429,64	82 864,81	293 952,02	132 417,68	40 640 278,71
Erotus	-13 798 681,63	-2 371 994,92	-271 426,02	-14 988 062,35	-1 009 449,64	-3 122 429,64	-6 864,81	-151 952,02	-109 417,68	-35 830 278,71
Kuntaosuudet vähennyksen jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TP	195 524 774,71	93 205 332,16	845 182,99	48 980 674,88	2 559 405,62	6 185 400,45	2 964 962,67	2 314 916,18	283 674,37	352 864 324,02
2019 TA	201 142 000,00	98 564 000,00	698 000,00	37 139 000,00	1 907 000,00	3 000 000,00	2 837 000,00	2 658 000,00	161 000,00	348 106 000,00
Erotus=-alijäämä(+)/yliäämä(-)	-5 617 225,29	-5 358 667,84	147 182,99	11 841 674,88	652 405,62	3 185 400,45	127 962,67	-343 083,82	122 674,37	4 758 324,02
TA-suunniteltu ylij. käyttö	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	13 797 939,93	2 380 690,33	270 822,68	15 000 000,00	1 010 920,00	3 121 522,85	7 718,23	150 983,73	109 680,96	35 850 278,71
Ero ylijäämien käytössä	-19 415 165,22	-7 739 358,17	-123 639,69	-3 158 325,12	-358 514,38	63 877,59	120 244,44	-494 067,55	12 993,40	-31 091 954,69
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TP	195,525	93,205	0,845	48,981	2,559	6,185	2,965	2,315	0,284	352,864
Subventio% kunnittain	47,0 %	54,8 %	30,2 %	44,0 %	21,0 %	42,2 %	53,4 %	32,6 %	29,1 %	47,6 %

4 TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

4.1 Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostus- ja jaksotusperiaatteet sekä menetelmät

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

Vaihto-omaisuutena on kirjattu verkkokaupan tavaravaraston ja matkakorttien varaston arvot tilinpäätöksessä. Verkkokaupan tavaramyynti lopetettiin kesällä 2019 ja vaihto-omaisuudessa ollut varasto kirjattiin kuluksi (arvo kirjaushetkellä 0,05 milj. euroa) eli verkkokaupan varaston arvo tilinpäätöksessä 0 euroa.

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

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

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

Tilikaudella romutettiin käyttöomaisuuteen kirjatut Voyager-lipunmyyntiautomaatit, joiden menojäännös 1,2 milj. euroa kirjattiin kertapoistona tilikauden kuluksi.

Tilikauden päättyessä HSL:n taseessa ei ole pitkäaikaista rahalaitosvelkaa.

Edellisen tilikauden tietojen vertailukelpoisuus

HSL:n toiminnassa ei ole tapahtunut tilikauden tietojen vertailukelpoisuuteen vaikuttavia olennaisia muutoksia vuosien 2018 ja 2019 välillä.

4.2 Tuloslaskelman liitetiedot

4.2.1 Joukkoliikenteen lipputulot ja palveluostot

x 1 000 €	TP 2018	TA 2019	TP 2019	Muutos TA2019/TP2019	
				Eur	%
LIPPUTULOT					
AB vyöhykkeen lipputulot		170 946	165 976	-4 970	-3,0 %
ABC vyöhykkeen lipputulot		36 136	45 752	9 615	21,0 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot		8 989	13 610	4 621	34,0 %
BC vyöhykkeen lipputulot		23 328	23 661	333	1,4 %
BCD vyöhykkeen lipputulot		5 626	2 449	-3 178	-129,8 %
CD vyöhykkeen lipputulot		1 646	2 260	614	27,2 %
D vyöhykkeen lipputulot		1 687	2 046	359	17,5 %
Sisäisen liikenteen lipputulot					
- Espoo	18 233	6 006	6 785	780	11,5 %
- Helsinki	167 455	56 620	56 780	159	0,3 %
- Kerava ja Sipoo	1 353	431	604	173	40,0 %
- Kirkkonummi	855	284	315	31	10,8 %
- Vantaa	12 886	4 272	4 746	473	11,1 %
Sisäinen liikenne yhteensä	200 781	67 614	69 229	1 616	2,4 %
Seutuliikenteen lipputulot					
Lähiseutuliikenteen lipputulot				988	2,0 %
- LS2-vyöhyke	4 824	1 634	1 700	66	4,0 %
- LS3-vyöhyke	19 955	6 634	6 876	241	3,6 %
Lähiseutuliikenne yhteensä	24 779	8 268	8 576	307	3,7 %
LIPPUTULOT YHTEENSÄ	370 065	372 773	383 080	10 306	2,8 %
OPEROINTIKUSTANNUKSET (sis. bonukset ja sanktiot)					
Bussiliikenne					
- Helsinki ¹⁾	120 454	127 773	122 150	-5 623	-4,4 %
- Seutu, Espoon suunta			21 063		
- Seutu, Vantaan suunta			32 759		
- Seutu, poikittais			32 309		
- seutulinjat PKS yht	80 234	88 801	86 131	-2 670	-3,0 %
- seutulinjat Kerava	3 520	3 015	2 938	-76	-2,5 %
- Espoo ja Kauniainen	59 709	65 606	60 576	-5 030	-7,7 %
- Vantaa	26 124	27 639	26 554	-1 085	-3,9 %
- Kerava	917	1 125	1 189	64	5,7 %
- U-linjat Vihdin ja Hämeenl. suunta	405	359	390	31	8,6 %
- Kirkkonummen ostoliikenne	5 834	6 033	6 151	118	2,0 %
- U-Kirkkonummi	1 375	1 327	1 658	331	24,9 %
- Sipoon ostoliikenne	4 769	5 144	5 195	51	1,0 %
- U-linjat Sipoo	554	541	634	93	17,2 %
- Tuusulan ostoliikenne	1 964	3 983	4 131	148	3,7 %
- U-linjat Tuusula	2 107	1 457	1 255	-202	-13,8 %
- Siuntio	153	155	158	3	2,0 %
- Ympäristöbonus	1 243	2 000	1 847	-153	-7,7 %
Bussiliikenne yhteensä	309 363	334 959	320 958	-14 001	-4,2 %
Junaliikenne					
- lähijunaliikenne	92 465	95 199	93 591	-1 608	-1,7 %
Junaliikenne yhteensä	92 465	95 199	93 591	-1 608	-1,7 %
Raitioliikenne					
- Helsinki	51 914	55 966	52 911	-3 055	-5,5 %
Raitioliikenne yhteensä	51 914	55 966	52 911	-3 055	-5,5 %
Metroliikenne					
- Länsimetron avaamisen jälkeen	41 474	44 003	41 913	-2 090	-4,7 %
Metroliikenne yhteensä	41 474	44 003	41 913	-2 090	-4,7 %

x 1 000 €	TP 2018	TA 2019	TP 2019	Muutos TA2019/TP2019 Eur %	
Lauttaliikenne					
- Helsinki	3 556	5 000	4 500	-500	-10,0 %
Lauttaliikenne yhteensä	3 556	5 000	4 500	-500	-10,0 %
IdeaLab					
- Potkulautapilotti			476	476	
- Espoon kutsuliikennepilotti			273	273	
IdeaLab yhteensä			749	749	
OPEROINTIKUSTANNUKSET YHTEENSÄ	498 771	535 127	514 622	-20 505	-3,8 %
INFRAKUSTANNUKSET					
Bussiliikenne					
- Helsinki	3 586	3 916	3 916		0,0 %
- Espoo	2 737	4 501	4 501		0,0 %
- Vantaa	898	669	669		0,0 %
- Kerava ¹⁾	17	-11		11	-100,0 %
- Kirkkonummi	39	61	61		0,0 %
Bussiliikenne yhteensä	7 278	9 136	9 147	11	0,1 %
Junaliikenne					
- Helsinki	631	753	753		0,0 %
- Espoo	1 394	1 282	1 282		0,0 %
- Vantaa, muu kuin Kehärata	599	971	971		0,0 %
- Vantaa, Kehärata	10 809	11 889	11 889		0,0 %
- Kerava ¹⁾	58	11		-11	-100,0 %
- Kirkkonummi	68	127	127		0,0 %
Junaliikenne yhteensä	13 560	15 033	15 023	-11	-0,1 %
Raitioliikenne					
- Helsinki	19 415	15 880	15 880		0,0 %
Raitioliikenne yhteensä	19 415	15 880	15 880		0,0 %
Metroliikenne					
- Helsinki, kantakaupungin metro	40 783	41 431	41 431		0,0 %
- Helsinki, Länsimetro	17 371	19 295	19 295		0,0 %
- Espoo, Länsimetro	42 183	49 401	49 401		0,0 %
- Vantaa, kantakaupungin metro	119	115	115		0,0 %
	100 456	110 241	110 241		0,0 %
Lauttaliikenne					
- Helsinki	512	401	401		0,0 %
Lauttaliikenne yhteensä	512	401	401		0,0 %
INFRAKUSTANNUKSET YHTEENSÄ	141 220	150 692	150 692		0,0 %
MUUT PALVELUT					
Lipunmyyntipalkkiot	7 191	5 800	6 340	540	9,3 %
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöoikeudet					
- Sisäiset palvelut ja muut	4 990	5 013	5 985	973	19,4 %
- Lippu-, digi- ja infopalvelut	9 124	8 510	9 210	700	8,2 %
IT-palvelut yhteensä	14 114	13 523	15 195	1 673	12,4 %
Toimisto- ja asiantuntijapalvelut	5 507	6 595	5 859	-736	-11,2 %
Ilmoitukset ja markkinointi	2 696	2 255	2 825	570	25,3 %
Koneiden ja lait. kunnossapito	1 614	1 790	2 122	333	18,6 %
Muut palvelut	5 031	5 221	4 890	-331	-6,3 %
MUUT PALVELUT YHTEENSÄ	36 152	35 184	37 231	2 047	5,8 %
PALVELUT YHTEENSÄ	676 143	721 002	702 545	-18 457	-2,6 %

1) Keravalta ei laskutettavia infrakorvauksia, sillä edellisten vuosien oikaisu olisi ylittänyt laskutuksen. Oikaisu huomioidaan tulevien vuosien laskutuksessa.

4.2.2

Tuloksen muodostuminen osastoittain

1 000 €	HSL YHTEENSÄ	Johto		Liikenne- järjestelmä ja tutkimukset - osasto		Joukkoliikenne - osasto		Asiakkuus ja myynti -osasto		Teknologia- ratkaisut - osasto		Hallinto- ja strategiapalvelut -osasto		Yhteiset menot ja tulot ¹⁾	
		€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.
Toimintatuotot	748 235		0,0 %	635	0,1 %	1 109	0,1 %	7 362	1,0 %	2 029	0,3 %	101	0,0 %	736 999	98,5 %
Myyntituotot	385 084		0,0 %		0,0 %		0,0 %	1 618	0,4 %		0,0 %		0,0 %	383 467	99,6 %
Kuntaosuudet	348 106		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	348 106	100,0 %
Tuet ja avustukset	5 807		0,0 %	505	8,7 %	3	0,0 %	4	0,1 %	3	0,0 %	93	1,6 %	5 199	89,5 %
Vuokratuotot	2 547		0,0 %		0,0 %	1 092	42,9 %		0,0 %	1 405	55,2 %	3 746	0,1 %	46	1,8 %
Muut toimintatuotot	6 691		0,0 %	130	1,9 %	15	0,2 %	5 739	85,8 %	622	9,3 %	4	0,1 %	181	2,7 %
Toimintakulut	-735 258	-734	0,1 %	-3 089	0,4 %	-7 705	1,0 %	-25 291	3,4 %	-24 981	3,4 %	-6 371	0,9 %	-667 086	90,7 %
Henkilöstökulut															
Palkat ja palkkiot	-18 777	-447	2,4 %	-1 564	8,3 %	-3 340	17,8 %	-8 419	44,8 %	-3 379	18,0 %	-1 628	8,7 %		0,0 %
Henkilösivukulut															
Eläkekulut	-3 570	-44	1,2 %	-296	8,3 %	-635	17,8 %	-1 611	45,1 %	-644	18,0 %	-340	9,5 %		0,0 %
Muut henkilösivukulut	-614	-4	0,6 %	-52	8,5 %	-109	17,7 %	-280	45,6 %	-111	18,1 %	-58	9,5 %		0,0 %
Palvelujen ostot	-702 545	-145	0,0 %	-1 161	0,2 %	-2 338	0,3 %	-11 938	1,7 %	-19 716	2,8 %	-1 906	0,3 %	-665 341	94,7 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 751	-27	1,6 %	-4	0,2 %	-9	0,5 %	-674	38,5 %	-844	48,2 %	-174	10,0 %	-19	1,1 %
Vuokrakulut	-4 653	-8	0,2 %	-6	0,1 %	-1 269	27,3 %	-772	16,6 %	-267	5,7 %	-605	13,0 %	-1 727	37,1 %
Muut toimintakulut	-3 348	-60	1,8 %	-5	0,2 %	-6	0,2 %	-1 598	47,7 %	-21	0,6 %	-1 658	49,5 %		0,0 %
Toimintakate	12 977	-734		-2 454		-6 596		-17 930		-22 952		-6 270		69 912	
Rahoitustuotot	553		0,0 %	1	0,1 %	2	0,3 %		0,0 %		0,0 %	550	99,5 %		0,0 %
Rahoituskulut	-30		0,0 %	-1	4,3 %	-3	9,6 %	-1	4,1 %	-2	7,6 %	-16	54,7 %	-6	19,8 %
Vuosikate	13 500	-734		-2 454		-6 597		-17 931		-22 954		-5 737		69 906	
Poistot	-18 258		0,0 %	-17	0,1 %		0,0 %	-15	0,1 %	-17 616	96,5 %	-94	0,5 %	-515	2,8 %
Tilikauden tulos	-4 758	-734		-2 472		-6 597		-17 946		-40 570		-5 831		69 391	
Tilikauden yli- (+)/alijäämä (-)	-4 758	-734		-2 472		-6 597		-17 946		-40 570		-5 831		69 391	

4.2.3 Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Pysyvien vastaavien ryhmä

Poistoaika

Poistosuunnitelman mukaiset poistoajat hyödykeryhmittäin

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

4.3 Taseen liitetiedot

4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Käyttöomaisuuden tase-erittely 31.12.2019

Käyttöomaisuusryhmä	Laajat it-järjestelmät	IT-ohjelmat ja oikeudet	Muut pitkävaikutteiset menot	Matkakorttijärjestelmän kiinteät laitteet	Liikenne-informaatiolaitteet	Henkilö- ja pakettiautot	IT-laitteet	Muut laitteet ja kalusteet	Yhteensä
Hankinnat									
Alkusaldo	54 646 333,80	1 308 783,25	1 584 316,71	22 358 889,03	2 210 154,06	0,00	6 204 259,20	160 633,98	88 473 370,03
Tilinpäätöksen hankinnat	6 581 460,24	1 570 749,35	207 972,09	1 447 313,34	625 797,30	165 916,80	-257 106,81	645 983,47	10 988 085,78
Tilinpäätöksen luovutukset	-33 832,50	0,00	0,00	-1 595 563,20	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 629 395,70
Loppusaldo	61 193 961,57	2 879 532,60	1 792 288,80	22 210 639,17	2 835 951,36	165 916,80	5 947 152,39	806 617,45	97 832 060,11
Poistot									
Alkusaldo	-22 023 437,45	-739 745,19	-436 586,91	-3 905 325,58	-1 228 442,31	0,00	-2 021 374,30	-62 363,66	-30 417 275,40
Vuoden lopun erityiset poistovähennykset	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-82 213,54	0,00	0,00	-82 213,54
Tilinpäätöksen poistot	-10 739 758,90	-655 932,88	-315 784,12	-2 994 401,73	-457 299,78	-19 356,96	-1 825 705,68	-79 206,16	-17 087 446,21
Tilinpäätöksen peruutukset	1 832,29	0,00	0,00	423 320,29	0,00	0,00	0,00	0,00	425 152,58
Loppusaldo	-32 761 364,06	-1 395 678,07	-752 371,03	-6 476 407,02	-1 685 742,09	-101 570,50	-3 847 079,98	-141 569,82	-47 161 782,57
Kirjanpitoarvon korotukset/alennukset									
Alkusaldo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Loppusaldo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kirjattu arvo									
Loppusaldo	28 432 597,51	1 483 854,53	1 039 917,77	15 734 232,15	1 150 209,27	64 346,30	2 100 072,41	665 047,63	50 670 277,54
Alkusaldo	32 622 896,35	569 038,06	1 147 729,80	18 453 563,45	981 711,75	0,00	4 182 884,90	98 270,32	58 056 094,63

Käyttöomaisuusosakkeet ja osuudet

	Kotipaikka	Omistusosuus	Osakkeiden lkm	Kirjanpitoarvo 31.12.2019, eur
Osakkuusyhteisöt				
Kiinteistö Oy Asemapäällikönkatu 5 ¹⁾	Helsinki	34,87 %	4309,5	3 385 122,94
Muut osakkeet ja osuudet				
Helsingin Konsernihankinta Oy	Helsinki		1	1 000,00
TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy	Tampere	14,15 %	390 855	31 277,28

¹⁾ Yhteisomistus 50/50 % Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) kanssa. Taulukossa esitetty HSL:n osuus.

Pitkä- ja lyhytaikaisten saamisten muutos

Lyhytaikaiset saamiset	31.12.2019 euroa	31.12.2018 euroa	Muutos euroa
Lyhytaikaiset saamiset	47 483 997,30	43 254 897,59	4 229 099,71
Myyntisaamiset	26 040 064,51	25 554 877,26	485 187,25
Lainasaamiset	130,27	2 350,00	-2 219,73
Muut saamiset	13 680 429,62	12 475 559,22	1 204 870,40
Siirtosaamiset	7 763 372,90	5 222 111,11	2 541 261,79
Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät	7 763 372,90	5 222 111,11	2 541 261,79
Siirtosaamiset kunnilta ja kuntayhtymiltä	966 036,94	0,00	966 036,94
Siirtosaamiset liikenneoitsijöiltä ja VR:ltä	132 663,50	1 826 908,30	-1 694 244,80
Siirtosaamiset valtiolta	6 050 476,68	3 231 000,00	2 819 476,68
Siirtosaamiset muilta	614 195,78	164 202,81	449 992,97

4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oma pääoma

Oman pääoman muutokset	31.12.2019 euroa	31.12.2018 euroa	Muutos euroa
Peruspääoma	9 565 772,00	9 565 772,00	0,00
Muu oma pääoma	3 778 075,16	3 778 075,16	0,00
Edellisten tilikausien ali-/ylijäämä	69 980 918,97	68 099 001,00	1 881 917,97
Tilikauden ali-/ylijäämä	-4 758 324,02	1 881 917,97	-6 640 241,99
Oma pääoma yhteensä	78 566 442,11	83 324 766,13	-4 758 324,02

PERUSPÄÄOMA

Peruspääoma kunnittain 31.12.2019

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

MUU OMA PÄÄOMA

Muu oma pääoma kunnittain 31.12.2019

(YTV:stä siirtyneet jäljellä olevat ylijäämät)

	Eur
- Espoo	0,00
- Helsinki	0,00
- Kauniainen	201 518,06
- Kerava	0,00
- Kirkkonummi	0,00
- Vantaa	3 576 557,10
Yhteensä	3 778 075,16

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

Edellisten tilikausien yli- (+) / alijäämä (-) kunnittain 31.12.2019

	Eur
- Espoo ¹⁾	7 095 131,10
- Helsinki	37 681 850,67
- Kauniainen	475 033,75
- Kerava	4 237 738,70
- Kirkkonummi	3 702 654,13
- Sipoo	294 478,52
- Siuntio	337 448,23
- Tuusula	1 219 294,61
- Vantaa	14 937 289,27
Yhteensä	69 980 918,98

TILIKAUDEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)

Tilikauden yli- (+) /alijäämä (-) vuodelta 2019 kunnittain	Eur
- Espoo	5 358 667,84
- Helsinki	5 617 225,29
- Kauniainen	-147 182,99
- Kerava	-652 405,62
- Kirkkonummi	-3 185 400,45
- Sipoo	-127 962,67
- Siuntio	-122 674,37
- Tuusula	343 083,82
- Vantaa	-11 841 674,88
Yhteensä	<u>-4 758 324,02</u>

KUMULATIIVINEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄ (-) KUNNITTAIN YHTEENSÄ 31.12.2019

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

	Eur
- Espoo	12 453 798,94
- Helsinki	43 299 075,96
- Kauniainen	529 368,82
- Kerava	3 585 333,08
- Kirkkonummi	517 253,68
- Sipoo	166 515,85
- Siuntio	214 773,87
- Tuusula	1 562 378,43
- Vantaa	6 672 171,49
Yhteensä	<u>69 000 670,12</u>

Lyhytaikaiset velat

Lyhytaikaiset velat	31.12.2019	31.12.2018	Muutos
	euroa	euroa	euroa
Lyhytaikaiset velat yhteensä	108 634 056,71	107 877 306,46	756 750,25
Saadut ennakot	31 082 354,97	30 263 320,45	819 034,52
Matkakortin arvon lataukset	25 022 343,05	24 355 233,00	667 110,05
Työmatkasetelit	5 868 776,02	5 655 716,02	213 060,00
Lahjakortit	20 235,90	12 965,90	7 270,00
Kutsuplus-matkakukkarot	0,00	54 405,53	-54 405,53
Saadut vakuudet/pantit	171 000,00	185 000,00	-14 000,00
Ostovelat	56 155 982,16	56 425 587,63	-269 605,47
Muut velat	2 045 359,78	2 613 376,37	-568 016,59
Siirtovelat	19 350 359,80	18 575 022,01	775 337,79
Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät	19 350 359,80	18 575 022,01	775 337,79
Lipputulot jaksotukset	14 620 759,21	13 677 705,25	943 053,96
Lomapalkkijaksotukset	4 077 063,96	3 822 330,10	254 733,86
Tulospalkkiovaraus	647 406,00	516 086,00	131 320,00
Muut siirtovelat liikennöitsijöille	0,00	164 365,00	-164 365,00
Muut siirtovelat muille	5 130,63	394 535,66	-389 405,03

4.4 Vastuut ja vakuudet

Vakuudet ja vastuusitoumukset

<u>Euroa</u>	<u>31.12.2019</u>
Kaluston leasing-vastuut	
Leasing-maksut 2020 -->	791 187,52
Leasing-maksut 2021 -->	232 663,91
Leasing-maksut 2022->	167 974,19
Yrityskortit	
Yrityskortit 2020 -->	200 000,00
Rakennusten ja rakennelmien vuokrat	
Vuokrat 2020-->	1 437 839,97
Vastuut yhteensä	2 829 665,59

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

Muut taseen ulkopuoliset vastuut

Muita taseen ulkopuolisia vastuita ei ollut.

4.5 Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot

Henkilöstön lukumäärä 31.12.	Yhteensä		
	31.12.2019	31.12.2018	Muutos
Johto	1	1	0
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	41	41	0
Joukkoliikenne	61	58	3
Asiakkuus ja myynti	225	223	2
Teknologiaratkaisut	62	63	-1
Hallinto ja strategiapalvelut	37	35	2
Yhteensä	427	421	6

Työsuhteiden luonne	2019	2018
Vakinaiset	380	375
Määräaikaiset	47	46
Työllistetyt	0	0
Kaikki yhteensä	427	421

Luottamushenkilöiden palkkioista perityt ja puolueelle tai puolueyhdistykselle tilitetyt luottamushenkilömaksut

	2019	2018
Kokoomus	13 740,96	13 510,55
SDP	9 594,39	10 519,51
Vasemmistoliitto	2 325,63	2 498,76
Vihreät	14 492,66	16 468,55
Perussuomalaiset	0,00	792,25
RKP	4 788,00	5 240,00
Siniset	259,25	228,75
Pro-Kirkkonummi	640,50	
Yhteensä	45 841,39	49 258,37

Tilintarkastajan palkkiot 31.12.

Tilintarkastuspalvelut ostettiin vuonna 2019 BDO Oy:lta.

Tarkastuslautakunnan sihteeripalvelut ostettiin BDO Oy:lta.

Sisäisen tarkastuksen palveluita suoritti vuonna 2019 PwC Julkistarkastus Oy/KPMG Julkistarkastus Oy.

	2019	2018
KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:lta ostetut palvelut:		
Tilintarkastuspalvelut	0,00	7 444,00
Muut asiantuntijapalvelut	0,00	3 000,00
KPMG Oy Ab:lta ostetut palvelut:		
Lakimiespalvelut	315 801,09	201 752,69
Muut asiantuntijapalvelut	350 816,18	219 050,41
Koulutuspalvelut	0,00	2 850,00
BDO Oy:tä ostetut palvelut:		
Tilintarkastuspalvelut	9 576,00	10 252,23
Tarkastuslautakunnan sihteerin tehtävät	22 999,00	19 020,50
Hanketarkastukset	3 980,00	0,00
PwC Julkistarkastus Oy:ltä ostetut palvelut:		
Sisäisen tarkastuksen palvelut	8 576,00	38 064,00
Hanketarkastukset	0,00	427,50
KPMG Julkistarkastus Oy:ltä ostetut palvelut:		
Sisäisen tarkastuksen palvelut	5 242,00	0,00
Yhteensä	716 990,27	501 861,33

Intressitahoihin liitetty liiketoimet

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

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

4.6 Tunnuslukujen laskentakaavat

Tuloslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat

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

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

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

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

Rahoituslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat

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

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

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

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

Taseen tunnusluvut

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

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

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

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

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

Kuntaosuuslaskennan tunnusluvut

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

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

4.7 Kuntaosuuksien jakoperusteet

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

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

Junaliikenne

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

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

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

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun, viestinnän ja markkinoinnin, lippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidon, hallinnon yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminalien 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. Bussiliikenneterminalien 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

Vanha tariffi:

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.

Sisäiset lipputulot kohdistetaan sen kunnan lipputuloksi, minkä kunnan 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).

Uusi tariffi:

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

5 ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT

Helsingissä 24.3.2020

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus

Sähköiset allekirjoitukset ovat todennettavissa tilinpäätöksen viimeiseltä sivulta.

Risto Rautava
puheenjohtaja

Sirpa Hertell
varapuheenjohtaja

Antti Aarnio

Elias Erämaja

Iida Haglund

Tarja Kantola

Sirpa Kauppinen

Hanna Mithiku

Dennis Pasterstein

Tuomas Rantanen

Kristian Rehnström

Sakari Rokkanen

Pekka M. Sinisalo

Ville Ylikahri

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Ilmari Mäkinen
osastonjohtaja

Tilintarkastusmerkintä

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä ____/____ 2020

BDO Oy
Tilintarkastusyhteisö

Tiina Lind
KHT, JHT

SIGNATURES

ALLEKIRJOITUKSET

UNDERSKRIFTER

SIGNATURER

UNDERSKRIFTER

This documents contains 73 pages before this page
Dokumentet inneholder 73 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 73 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 73 sider før denne side

Detta dokument innehåller 73 sidor före denna sida

authority to sign
representative
custodial

toimivaltaoikeus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende

SIGNATURES

ALLEKIRJOITUKSET

UNDERSKRIFTER

SIGNATURER

UNDERSKRIFTER

This documents contains 74 pages before this page
Dokumentet inneholder 74 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 74 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 74 sider før denne side

Detta dokument innehåller 74 sidor före denna sida

authority to sign
representative
custodial

toimivaltaoikeus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende

SIGNATURES

ALLEKIRJOITUKSET

UNDERSKRIFTER

SIGNATURER

UNDERSKRIFTER

This documents contains 75 pages before this page
Dokumentet inneholder 75 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 75 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 75 sider før denne side

Detta dokument innehåller 75 sidor före denna sida

authority to sign
representative
custodial

toimivaltaoikeus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende