

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021

HSL:n hallitus 30.10.2018
Yhtymäkokous 27.11.2018

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja
Maarit Hauskamaa, talouspäälikkö
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Sisällysluettelo

1	Yleisperustelut	2
1.1	Johdanto	2
1.2	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö	3
1.3	Organisaatio	6
2	HSL:n strategia 2017-2021	7
2.1	Visio 2030: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu	8
2.2	HSL- tarina: Parhaat matkat tehdään yhdessä	8
3	Strategiaan perustuvat tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella	10
3.1	Erinomainen asiakaskokemus	10
3.2	Tehokas runkoverkko	12
3.3	Ennakointi ja uudistuminen	14
3.4	Aktiivinen yhteistyö	16
3.5	Kestävä talous	17
4	Toimintaan liittyvien riskien hallinta	19
5	Henkilöstö	21
6	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	23
6.1	Talousarvion sitovuus	23
6.2	Toimintatulot	23
6.2.1	Lipputulot	23
6.2.2	Kuntaosuudet	25
6.2.3	Muut tulot	27
6.3	Toimintamenot	28
6.3.1	Operointikustannukset	28
6.3.2	Infrakustannukset	30
6.3.3	Muut palvelujen ostot	32
6.3.4	Henkilöstökustannukset	32
6.3.5	Muut kulut	33
7	Investointiosa	34
8	Rahoitusosa	36

1 Yleisperustelut

1.1 Johdanto

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2019-2021 on otettu huomioon strategian tavoitteet, toiminnan ja toimintaympäristön muutostekijät sekä viimeisin vuoden 2018 talouden ja toiminnan ennuste. Toiminta- ja taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi 2019 on talousarviovuosi ja seuraavat vuodet 2020-2021 suunnitelmavuosia.

HSL:n uusi strategia hyväksytään Toiminta- ja taloussuunnitelman 2019-2021 hyväksymisen yhteydessä. Uuden strategiatyön tavoitteena oli luoda uudistettu, innostava ja konkreettinen HSL:n strategia, joka vastaa toimintaympäristön ja asiakastarpeiden muutoksiin ja joka menee aidosti arkeen. Samalla toiminta- ja henkilöstöstrategia integroidaan vahvemmin suunnitteluun, toimintaan, johtamiseen ja seurantaan. Onnistunut strategia luo lisää arvoa asiakkaille, henkilöstölle, HSL:lle, omistajille ja sidosryhmille.

Matkalippujen hinnoittelun vuonna 2019 muuttava vyöhykeuudistus on yksi Helsingin seudun joukkoliikenteen mullistavimmista muutoksista sitten vuoden 1986. Tuolloin pääkaupunkiseudulle saatiin yhteinen seutulippu. Yhä useamman alueen asukkaan elämässä kuntien rajat määrittävät vuosi vuodelta vähemmän liikkumista kodin, työpaikan tai harrastusten välillä. Tämä on vaikuttanut myös uusien vyöhykkeiden suunnitteluun. Esimerkiksi B-vyöhykkeellä olevan alueen merkitys pääkaupunkiseudun kasvulle kasvaa entisestään uudistuksen myötä. B-vyöhykkeelle syntyy useita kaupunkikeskittymiä ja uusien vyöhykkeiden myötä ne ovat saavutettavissa peruslipun hinnalla sekä Helsingin ydinkeskustan A-vyöhykkeeltä että Espoon ja Vantaan reuna-alueita käsittävältä C-vyöhykkeeltä. Vyöhykeuudistuksen myötä tehdään ensimmäistä kertaa aidosti seudullista liikennemutosta, joka rakentaa nykyaikaista joukkoliikennettä, ennakoi Helsingin seudun väestömäärän kasvua ja varmistaa kuntarajoista riippumattoman, entistä joustavamman liikkumisen.

Vuosi 2018 toi mittavia muutoksia länsisuunnan joukkoliikennejärjestelyihin, kun länsimetro ja sen liityntäliikenne käynnistyivät. Seuraavia suuria muutoksia raideliikenteeseen on tulossa 2020-luvulla, kun raidejokeri ja länsimetro jatke Kivenlahteen valmistuvat. HSL:n lähijunaliikenteen tarjouskilpailun voittaja on määrä julkistaa huhtikuussa 2020. Valittu operaattori aloittaa kilpailutetun lähijunaliikenteen HSL:n alueella näillä näkymin kesäkuussa 2021. HSL:n käynnistämä lähijunaliikenteen kilpailutus koskee junaliikennettä kehäradalla, pääradalla Helsingistä Keravalle ja rantaradalla Helsingistä Siuntioon. Muut lähijunat ovat osa liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaa Etelä-Suomen taajamaliikennettä, jossa kilpailutettu liikenne alkaa myöhemmin.

Bussiliikenteessä runkolinjasto laajenee ja uudet runkolinjat 500 ja 510 (Itäkeskus/Herttoniemi/-Pasila-Meilahti-Munkkiniemi-Munkkivuori/Tapiola) aloittavat liikennöinnin syksyllä 2019. HSL:n tavoitteena on myös varmistaa kestävä kehitys jatkuminen bussiliikenteessä. Uusien bussilinjojen kilpailutuksessa tullaan jatkossa vaatimaan vähitellen kasvavia määriä sähköbussia ja asetetaan tiukempia ympäristövaatimuksia.

Matkalippujen myynti siirtyy entistä enemmän mobiiliin ja nettiin. Maksamiseen kehitetään uusia vaihtoehtoisia maksutapoja. Lähimaksamisen vaiheittaista käyttöönottoa suunnitellaan joukkoliikenteessä. Vuosien 2019–2020 aikana lähimaksamisen on tarkoitus laajentua kaikkiin liikennevälineisiin ja kaikkiin aikuisten kertalippuihin. Lähimaksaminen on HSL:n ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista

maksamista. Asiakkaat voivat tulevaisuudessa käyttää maksamisen tunnisteena muutenkin mukanaan olevia laitteita, kuten älypuhelinta, maksukorttia, älykelloa tai vaikkapa biometrisiä tunnisteita.

1.2 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Yleisen talouskehityksen ja toimintaympäristön kuvaukset perustuvat Valtiovarainministeriön syksyn 2018 talouskatsaukseen, Helsingin seudun suunnat -julkaisuun 3/2018 ja Euroopan komission talousennusteeseen keväältä 2018.

Helsingin seudulla asuu noin 1,5 miljoonaa ihmistä ja väestönkasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisella reilun prosentin vuosivauhdilla. Helsingin seudun talouden kasvu edellyttää suurta jatkuvaa tulomuuttoa. Muuttajien myötä seutu saa väestöä, joka lisää seudun osaamispääomaa, joka on edellytys alueen korkealle tuottavuudella ja kilpailukyvyllä. Muuttovoittoa seutu saa muualta maasta ja ulkomailta. Ulkomainen muuttovoitto on hidastunut edellisvuosista ja lapsia on syntynyt edellisvuotta vähemmän, mutta seudun muuttovoitto muualta Suomesta kasvaa. Erityisesti pääkaupunkiseudun muuttovoitto Helsingin seudun ulkopuolisesta Suomesta on kasvanut jo viimeiset viisi vuotta selvästi, mutta viimeisen vuoden aikana muuttovoitto muualta Suomesta onkin vähentynyt kolmella prosentilla. Vaikka muuttovoitto muualta Suomesta on viimeisen vuoden aikana vähentynyt, on muuttovoitto muualta Suomesta kuitenkin ollut suurempaa vain 90-luvun lopulla. Helsingin seutu vetää erityisesti nuoria aikuisia. Espoo ja Vantaa vetävät sekä nuoria että varttuneempia aikuisia ja lapsiperheitä, kun samaan aikaan Helsinki vetää nuoria aikuisia ja menettää yli 30-vuotiaiden lapsiperheitä. Kuuma-kuntien muuttovoitto pääkaupunkiseudulta on kääntynyt uudelleen kasvuun. Kuuma-kunnat ja muu Uusimaa menettävät nuoria aikuisia erityisesti pääkaupunkiseudulle ja toisaalta vetävät lapsiperheitä pääkaupunkiseudulta. Seudun sisäisessä muuttoliikkeessä Helsinki on viime vuosina ollut suurin menettäjä. Vuonna 2017 Helsinki ja Espoo menettivät asukkaita, kun Vantaa puolestaan on kasvattanut netto-muuttoaan.

Valtiovarainministeriö arvio taloudellisessa katsauksessaan, että Suomen talouden kasvu jatkuu yli kahden prosentin vuosivauhdilla vuoteen 2020 saakka, mutta hidastuu alle 1,5 %:iin keskipitkällä aikavälillä. Suomen talouskasvun nopeutuminen, viennin vilkastuminen, matalalla pysyneet korot sekä myönteinen kansainvälinen kehitys ovat tukeneet yksityisten investointien kasvua. Asuntorakentamisen kasvu jatkuu edelleen. Talouden ripeä toipuminen ja vahvana jatkuva talouskasvu nostavat työvoiman kysyntää ja työllisyys kasvaa nopeammin kuin vuosiin. Työllisyysaste nousee Suomessa noin 73 %:iin vuonna 2020, mutta työttömyys alenee hitaasti avoimista työpaikoista huolimatta. Julkisen talouden alijäämät supistuvat ja julkinen talous kääntyy vähitellen ylijäämäiseksi. Julkisen talouden velkaantuminen jatkuu kuitenkin talouskasvusta huolimatta edelleen 2020-luvulle tultaessa. Talouskasvu ei riitä kattamaan väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia julkisia menoja. Väestön ikääntyminen kasvattaa hoito- ja hoivamenoja ja heikentää julkista taloutta 2030-luvulle saakka, jos menojen kasvua ei kyetä hillitsemään rakenteellisin uudistuksin.

Maailmantalouden arvioidaan kasvavan kiihtyvästi vielä vuoden 2018 ajan, minkä jälkeen kasvuvauhti hidastuu. Euroalueella kasvu on toistaiseksi jatkunut, investoinnit ovat elpyneet lähelle kriisiä edeltävää tasoa ja kuluttajien luottamus on korkealla. Talous on kuitenkin erittäin altis ulkoisille riskitekijöille, jotka ovat vahvistuneet ja muuttuneet negatiivisemmiksi. Vuonna 2018 hintojen nousua kiihdyttää esimerkiksi viime vuoden tasoa korkeammalla oleva raakaöljyn hinta. Välillisten verojen nousu voi kiihdyttää inflaatiota jopa 0,4 %-yksikköä. Vaikka inflaatio-odotukset ovat vielä kohtuullisen vaimeita, in-

flaation odotetaan vähitellen kiihtyvän vuoteen 2020 mennessä. Alkuvuodesta 2018 koetuista rahoitusmarkkinoiden heilahteluista tulee mahdollisesti pysyvämpi ilmiö, mikä lisää epävarmuutta. Yhdysvaltojen finanssipoliittisen elvytyksen odotetaan lisäävän kasvua lyhyellä aikavälillä, mutta lisäävän talouden ylikuumenemisvaaraa. Viime aikoina kaupan protektionismin lisääntyminen on negatiivinen riski maailmantalouden näkymille.

Talouuskasvu on yleisesti vahvistanut myös julkista taloutta, jonka alijäämä pienenee ja velka suhteessa bruttokansantuotteeseen laskee lähivuosina hyvän talouuskasvun siivittämänä. Valtiontalous on julkisen talouden alasektoreista alijäämäisin ja myös 2020-luvun alussa aloittava maakuntahallinto on alijäämäinen.

Matkalippujen hinnoittelu muuttuu täysin, kun uusi vyöhykkeisiin perustuvat hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuoden 2019 aikana. Vyöhykehinnoittelun käyttöönoton todellinen vaikutus lipputulojen kertymiseen ja sitä kautta myös tarvittaviin kuntien rahoitusosuuksiin nähdään vasta mallin oltua käytössä jonkun aikaa. Uusi hinnoittelumalli voi aiheuttaa painetta kasvattaa kuntien rahoitusta, jos lippujen hinnat halutaan pitää mahdollisimman alhaisina entistä suuremmalle joukolle asiakkaita.

Muutokset kuntien taloustilanteessa voivat vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Yhdessä merkittävien uusien joukkoliikenneinfrainvestointien kanssa tämä tuo edelleen paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän 2020-luvulle tultaessa. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Joukkoliikenteen kustannustaso nousee

Joukkoliikenteen kustannustaso näyttää ennusteessa vuodelle 2018 keskimäärin 1,3 % kustannustason kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Talousarviossa 2019 varaudutaan keskimäärin jo 2,9 %:in kustannustason nousuun. Kustannustason nousuennuste on suurempi kuin kolmena edellisenä vuotena. Talous on elpynyt nopeasti vuosien 2017 ja 2018 aikana maailmanlaajuisesti ja euroalueella sekä erityisesti Suomessa loppuvuoden 2017 ja vuoden 2018 aikana. Talouuskasvu on lisännyt öljytuotteiden ja sähköenergian kysyntää, mikä on nostanut hintoja. Suunnitelmavuosien 2020-2021 kustannukset on laskettu vuoden 2019 kustannustasossa.

HSL:n toimintamenoista 44 % on bussiliikenteestä liikennöitsijöille maksettavia operointikustannuksia. Linja-autoliikenteen kustannusrakenteessa merkittävin tekijä on kuljettajien palkkakustannukset. Palkkojen ja välillisten palkkojen suhteellinen paino linja-autoliikenteen kustannusindeksissä on yhteensä noin 50 %. HSL:n arvion mukaan riski, että AKT-sektorin palkat nousevat vuonna 2019 viime vuosina toteutunutta maltillista kehitystä enemmän, on suuri. AKT:n palkkojen yleiskorotus helmikuussa 2019 lasketaan 31.12.2018 mennessä neljän vientiteollisuusalan toteutuneiden yleiskorotusten keskiarvona (teknologiateollisuus, kemianteollisuus, paperiteollisuus, mekaaninen metsäteollisuus) ja on todennäköistä, että hyvän taloustilanteen johdosta ko. toimialojen palkkakustannukset nousevat aikaisempaa enemmän.

Energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus liikennöitsijöille maksettavien korvausten hintakehitykseen. Talouuskasvu on lisännyt öljytuotteiden kysyntää ja raakaöljyn hinta on ollut melko voimakkaassa kasvussa loppuvuodesta 2017 alkaen. Kysynnän kasvun lisäksi monet muut epävarmuustekijät maailmantaloudessa vaikuttavat raakaöljyn ja öljytuotteiden hintaan. Sähkön pörssihinta oli ke-

säkuussa 2018 huomattavasti korkeammalla tasolla viime vuoteen verrattuna. Pohjoismaisen sähköpörssin osto- ja myyntitarjouksista johdetun systeemihinnan alkuvuoden kasvu sai toisena vuosineljänneksenä jatkoa. Hinnan nousuun vaikuttivat muun muassa hiilidioksidin päästöoikeuksien pörssihintojen nousu sekä Pohjoismaiden heikentynyt vesitilanne. Hinnan nousu näkyy erityisesti VR:n maksaman sähköenergian spot-hintaindeksissä, mikä nousi 1. kvartaalilla 2018 26,7 %. Vastaavanlainen hyppäys tapahtui 3. kvartaalilla 2018, jolloin hinta nousi 26,1 %. HKL on tehnyt sähkön tuottajan kanssa pitkäaikaisia ostosopimuksia ja hintojen muutokset ovat siitä johtuen huomattavasti pienempiä raitiovaunu- ja metroliikenteessä.

Juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa myös yleinen korkotason kehitys. Euroalueen korkotason ennakoitaan lähtevän vähitellen nousuun vuoden 2019 lopulla.

Matkustajamäärät kasvavat

Matkustajamäärien kasvu jatkoi vuonna 2017 edelleen yli kahden prosentin vuosivauhtia ja HSL:n liikenteessä yhteensä lähes 375 miljoonaa matkaa eli yli miljoona matkaa vuorokaudessa. Syyskaudella 2018 matkustajamäärien kehitys on jatkanut positiivisella polulla ja matkustajamäärien ennustetaan kasvavan vuonna 2018 lähes neljä prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Suhteellisesti suurinta kasvu on länsimetron avautumisen jälkeen ollut luonnollisesti metroliikenteessä, jossa tehdyt matkat muodostavat noin viidesosan kaikesta matkustamisesta.

Kestävään liikkumiseen kuuluu joukkoliikenteen lisäksi selkeästi myös mm. pyöräily ja kävely. Pyöräilyn ja kävelyn suosio kasvaa erityisesti lyhyemmillä matkoilla. Pyöräilyn ja kävelyn suosioon vaikuttaa myös säätila ja lämmin kesäkausi vuonna 2018 suosi näitä kulkumuotoja.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021 on laadittu noin 1,5 %:n matkustajamäärän kasvuennusteella. Lipunmyynnin odotetaan kasvavan erityisesti uusien helppojen myyntikanavien mobiililipun ja lähimaksamisen ansiosta. Vyöhykeuudistuksen odotetaan osaltaan lisäävän matkustusta erityisesti B-vyöhykkeellä.

Maakuntaudistus ja HSL:n asema

Maakunta- ja sote-uudistuksen lait ovat tällä hetkellä eduskunnan käsiteltävinä. Uudistuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2021. Tällöin sosiaali- ja terveystalouden palvelujen, pelastustoimen ja kasvupalvelujen järjestämisvastuu siirtyisi maakunnille. Jos nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, ei niiden perusteella näyttäisi tulevan HSL:n tehtäviin muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

HSL:n toimialue laajeni vuonna 2018, kun uudet jäsenkunnat Tuusula ja Siuntio liittyivät HSL:n jäseniksi. Selvityksiä Järvenpään, Nurmijärven ja Vihdin jäsenyydestä on tehty ja selvitykset saattavat johtaa HSL-alueen laajenemiseen johonkin näistä kunnista TTS-kaudella.

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymään voivat kuulua nykyisten jäsenkuntien lisäksi muut Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

1.3 Organisaatio

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluu yhdeksän jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. HSL vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta sekä koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

HSL:n johtamisperiaatteet määritellään perussopimuksessa ja hallintosäännössä. Perussopimuksen 8 §:n mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyn strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat. Strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet, joiden toteutumista seurataan vuosittain. Yhtymäkokouksen hyväksymässä hallintosäännössä täsmennetään johtamisrakenteita ja toimivaltaa organisaatiossa.

HSL:n nykyinen organisaatorakenne tuli voimaan vuoden 2017 alussa. Organisaatorakenteen uudistuksella vastattiin osaltaan muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Uudistamisen tavoitteena oli rakenteeltaan ja vastuultaan selkeä organisaatio, joka tukee osastojen ja ryhmien välistä yhteistyötä. Olennaisena osana oli asiakasnäkökulman ja digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan. Vuosien 2017 ja 2018 aikana organisaatorakennetta on täsmennetty havaittujen kehittämistarpeiden osalta.

HSL:ssä oli vuoden 2018 alkaessa 391 työntekijää. Henkilöstöstä vakituisia oli 90 % ja määräaikaisia 10%. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti kausiluontoisesti operatiivisten tutkimusten kenttätöissä ja asiakaspalvelussa. Talousarviossa 2019 on varauduttu keskimäärin 396 työntekijän työpa-nokseen.



Kuvio 1: HSL:n organisaatio 2019

2 HSL:n strategia 2017-2021

Perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia on lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa, se ohjaa vahvasti HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. Käytännössä strategian linjauksia ja tavoitteita toteutetaan toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä talousarviossa. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Strategiaa toteutetaan myös organisaation kehitysprojekteissa sekä vuosittain laadittavissa HSL- ja osastotasoisissa tulostavoitteissa.

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seuranta. Hallitukselle raportoidaan kolmesti vuodessa osavuositarkastusten yhteydessä toiminta- ja taloussuunnitelman toteutumisesta (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteessa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin vuositason toteutumisesta.

Strategiassa **arvoiksemme** on tunnistettu neljä tärkeää asiaa: **yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti**. Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat tekemistä strategian suuntaisesti eteenpäin. Arvot ovat työssämme koko ajan läsnä, ne määrittävät käyttäytymistämme, valintoja ja päätöksentekoa arjen työtilanteissa. Tavoitteena on tukea sitä, että yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti tekeminen on jokaiselle työntekijälle luonteva tapa toimia.



Kuvio 2: HSL:n strategia

2.1 Visio 2030: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu

Visio kuvaa näkemystä ja tavoitetilaa, johon organisaatio toiminnallaan pyrkii. HSL:n visio on *"Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu"*. Visiossa yhdistyy kolme keskeistä asiaa: kestävyys, sujuvuus ja seudun toimivuus.

HSL:n visiossa korostuu kestävä kehitys, jolla ymmärretään liikenteeseen perinteisesti yhdistetyn ekologisen kestävyuden (mm. ympäristöystävällisyys ja päästöttömyys) lisäksi myös taloudellista sekä sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Kestävään liikkumiseen kuuluu joukkoliikenteen lisäksi selkeästi myös mm. pyöräily ja kävely.

"Sujuva arki" kuvaa liikennejärjestelmän tuomaa lisäarvoa monipuolisesti - helppoutta, huolettomuutta, yksinkertaisuutta. "Maailman toimivin kaupunkiseutu" tukee Helsingin kaupungin visiota maailman toimivimmasta kaupungista. Seudullisena liikkumisen toimijana HSL laajentaa vision kattamaan koko Helsingin seudun. HSL:n tavoitteena on tuottaa omalta osaltaan hyötyä sekä yksilön että seudun ja yhteiskunnan tasolla.

Visio yhdistettynä viiteen **strategiseen painopisteeseen** on yhteinen suunnitelmamme siitä, miten kestäväällä liikkumisella ja muihin asioihin panostamalla rakennetaan sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu. Painopisteitä tulkitaan aina suhteessa visioon, jonka elementit läpileikkaavat kaiken toiminnan.

2.2 HSL-tarina: Parhaat matkat tehdään yhdessä

Strategian keskeisiä tavoitteita kirkastaa HSL-tarina, joka kertoo HSL:n olemassaolon tarkoituksen. Tarinaa käytetään strategian rinnalla ja sitä hyödynnetään sekä sisäisessä viestinnässä että osana asiakkaille suunnattua viestintää.

HSL-tarinaa on hyödynnetty myös uuden brändin luomisessa. Brändi kertoo, miten tavoitteeseen päästään ja määrittää yhteisen tapamme toimia kaikissa kosketuspisteissä läpi asiakaspolun. Loppukäyttäjän näkökulmasta kaikki kohtaamiset ovat yhtä tärkeitä ja yhdessä ne muodostavat sen mielikuvan, joka ihmisillä HSL:stä on. Jotta jokainen teko, viesti ja kontakti kertoisi yhtä ja samaa tarinaa, meiltä vaaditaan saumatonta yhteispeliä. Vahva brändi on monen asian summa ja se kasvaa ja kehittyy tälläkin hetkellä. Viestinnässämme annamme lupauksia ja asetamme odotuksia. Palveluilla ja tavalla toimia lunastamme lupaukset. Kun onnistumme ylittämään asiakkaan odotukset ja yllättämään positiivisesti, ihmiset pitävät meistä entistä enemmän ja suosittelevat meitä eteenpäin.

HSL-tarina:***HSL - Parhaat matkat tehdään yhdessä.***

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 kestäväen talouden.

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

3 Strategiaan perustuvat tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella

3.1 Erinomainen asiakaskokemus

Tavoitteet	Mittarit
Asiakaskokemuksessa tavoittelemme hyötyä, helpoutta, luotettavuutta ja positiivista yhdessä matkustamisen kokemusta.	- Asiakastytyväisyys (kokonaisindeksi, tyytyväisyys turvallisuuteen) - Palveluiden käytön helppous (CES-mittari) - Matkustajamäärien kehitys - Joukkoliikenteen luotettavuuden kehitys - Suosittelu (NPS) - HSL:n arvostusindeksi - Asiakastytyväisyys matkustajainformaatioon - Asiakastytyväisyys vaihtojen toimivuuteen ja odottamisolosuhteisiin
HSL on yhteisö, joka luo uutta hyvää. Asiakkaamme ovat osa yhteisöä, eivät vain passiivinen viestien vastaanottaja.	
Joukkoliikenne muodostuu joukoista ihmisiä ja sosiaalisuudella on merkittävä rooli joukkoliikenteen asiakaskokemuksessa.	

Digitaalisia palveluita kehitetään vahvasti

HSL:n digitaalisia palveluita kehitetään vahvasti vuosina 2019-21. HSL-sovelluksen lippu-, reittiopas- ja viestintäominaisuuksia kehitetään kattavammiksi. Vuonna 2019 otetaan käyttöön uudistettu HSL.fi-verkkopalvelu, jossa aiemmin erilliset HSL.fi ja Reittiopas yhdistyvät saumattomaksi palvelukokonaisuudeksi.

Asiakaskokemuksen mittareita ja mittaamisen käytäntöjä eri palveluissa ja kanavissa sekä projekteissa kehitetään. Asiakaspalveluissa perehdytetään asiakkaita käyttämään uusia tuotteita ja opastetaan digitaalisten palveluiden käyttöä huomioiden kaikki käyttäjäryhmät. Rutiinitehtävien hoitamisessa kokeillaan tekoälyn sopivuutta hoitaa yksinkertaiset tehtävät, jolloin resursseja voidaan käyttää tehokkaasti vaativampiin asiakaspalvelutehtäviin. Chat otetaan käyttöön vuonna 2019 ja sitä kehitetään kontaktimuotona.

Lähimaksamisen suosio on kasvanut viime vuosina. Lähimaksaminen on nopea ja helppo tapa maksaa kertamatkoja maksukortilla joukkoliikenteessä ilman tunnusluvun syöttämistä. Maksukortin lähimaksulla matkustettaessa asiakkaan ei tarvitse ladata erillistä joukkoliikennesovellusta tai sitoa varojaan suljetulle HSL:n matkakortille, vaan hän voi matkustaa joukkoliikenteessä suoraan maksukortilla näyttämällä se kortinlukijalle. Mahdollisuus hankkia lippu maksukortilla helpottaa sekä satunnaisesti matkustavien että turistien joukkoliikenteen käyttöä. Lisäksi lähimaksaminen vähentää liputta matkustamista tilanteissa, joissa liputta matkustamisen syynä on se, että asiakas ei ole ehtinyt ostamaan lippua ajoissa.

Lähimaksaminen on ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista matkustamista. Tunnistepohjaisessa järjestelmässä matkustusoikeutta hallitaan fyysisen matkakortin, rahastuslaitteen tai matkapuhelimen sijaan taustajärjestelmässä. Asiakkaat voivat käyttää matkustamisen tunnisteena erilaisia jo olemassa olevia ratkaisuja kuten älypuhelin, maksukortti, matkakortti, älykello, biometrisiä tunnisteita jne. Liiketoimintalogiikan siirtyminen liikennevälinelaitteista taustajärjestelmään vähentää laitteille asetettavia vaatimuksia ja luo kustannussäästöjä tulevaisuuden laitehankintoihin.

Sekä lähimaksaminen että tunnistepohjainen matkustaminen vaativat taustajärjestelmän kehittämistä, jonka kustannusten vuosina 2019-2021 arvioidaan olevan yhteensä neljä miljoonaa euroa. Tavoitteena on rakentaa yhteinen taustajärjestelmä suurten kaupunkien (Helsingin seutu, Tampere, Turku ja

Oulu) kesken yhteistyössä TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n (LMJ Oy) kanssa. LMJ Oy on kuntien yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö, jonka toiminta kattaa yli 20 keskeisintä kaupunkiseutua. Suurten kaupunkien yhteiskäyttöisen taustajärjestelmän kehittämiseen on mahdollista saada Liikenneviraston suurten kaupunkien joukkoliikennetukea 3,5 miljoonaa euroa (max. 50 % hankinnan arvosta). Rakennettava taustajärjestelmä tulee korvaamaan myös nykyiset mobiililippujen ja matkakorttien taustajärjestelmät.

Lähimaksaminen tuodaan asiakkaiden käyttöön vaiheittain. Vuoden 2019 aikana lähimaksaminen mahdollistetaan ensin pilottina raitiovaunuissa, joissa asiakas voi ostaa maksukortilla AB-vyöhykkeen kertalipun. Vuosien 2019-2020 aikana lähimaksaminen laajennetaan kaikkiin liikennevälineisiin, sekä koskemaan kaikkien vyöhykkeiden aikuisten kertalippuja. Kolmannessa vaiheessa vuosina 2020-2021 myös alennusryhmien kertalippujen ja kausilippujen myynti lähimaksulla tulee mahdolliseksi. Lisäksi mahdollistetaan uusien hinnoittelumallien käyttöönotto, kuten capping-hinnoittelu, jossa taustajärjestelmä laskee tehtyjen matkojen perusteella asiakkaalle parhaan mahdollisen hinnan ja näin poistaa epävarmuutta oikean lipun valinnasta.

Kaupunkipyörien alue laajenee Helsingissä ja myös Vantaalle on tulossa pyöriä, jotka yhdistetään mahdollisuuksien mukaan HSL:n verkkopalvelujen kokonaisuuteen.

Viestinnässä korostuu muutoksista tiedottaminen

Vuonna 2019 tapahtuu runsaasti inframuutoksia, jotka edellyttävät laajaa poikkeustiedottamista sekä uusista palveluista tiedottamista. Seurauksena on runsaita ja laajoja muutostöitä sähköiseen ja staattiseen matkustajainformaatioon. Hämeentien rakennustöiden käynnistyminen tammikuussa vie bussit ja raitiovaunut poikkeusreiteille ja linjan 550 raiteiden rakentaminen vaikuttaa siihen, että Huopalahden asema jää ilman bussiyhteyksiä. Alkuvuodesta myös metron asetinlaitteen asennus pysäyttää metrolinjojen yhden viikonlopun ajaksi. Tapiolan bussiterminaalin on määrä avautua maaliskuussa, mikä parantaa vaihtoyhteyksiä Tapiolassa. Keväällä jatkuvat myös katutyöt Pasilassa.

Alkuvuodesta 2019 tarvitaan edelleen voimakasta viestintää, että matkakorttien vaihto joko mobiiliin tai uusiin matkakortteihin saadaan toteutettua ripeästi ja kattavasti. Vyöhykkeiden käyttöönotto vuonna 2019 edellyttää näkyviä markkinointi- ja viestintätoimia sekä ennen muutosta että sen jälkeen. On myös tarpeen varautua tilapäisten info- ja opastuspisteiden perustamiseen eri puolilla HSL-aluetta.

3.2 Tehokas runkoverkko

Tavoitteet	Mittarit
Tuemme toiminnallamme tiiviin ja vetovoimaisen Helsingin seudun kehittämistä.	- Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu - Runkolinjaverkostolla tehtävien joukkoliikennematkojen osuuden kasvu
Edistämme liikenteen kokonaistoimivuutta, kustannustehokkuutta ja päästöttömyyttä. Erityisesti raideliikenteessä korostuu kestävä kehitys.	- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi - Asiakastytytyväisyys vaihtojen toimivuuteen ja odottamisolosuhteisiin
Tuemme asiakkaidemme arjen sujuvuutta nopealla ja selkeällä matkustamisella.	Palaute reittioppaan toimivuudesta

MAL-2019 suunnitelma valmistuu

MAL 2019 -suunnitelma viimeistellään lausuntojen jälkeen hyväksyttäväksi vuoden 2019 alussa. Sen jälkeen jatketaan suunnitelman pohjalta MAL-sopimuksen 2020-2023 valmistelua yhteistyössä kuntien ja valtion viranomaisten kanssa siten, että sopimus voidaan hyväksyä vuoden 2019 aikana. Työssä huolehditaan siitä, että suunnitelmassa ja sopimuksessa edistetään joukkoliikenteen runkoverkon toteuttamista ja että suunnitelmassa tärkeimmiksi priorisoidut hankkeet ovat mukana sopimuksessa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun osallistutaan tiiviisti.

MAL 2019 -suunnitelma sekä sitä varten tehdyt selvitykset dokumentoidaan helposti omaksuttavalla ja jatkosuunnittelussa hyödynnettävissä olevalla tavalla. MAL-viestintä suunnitellaan ja toteutetaan monikanavaisesti siten, että se tukee suunnitelman toteuttamista ja sopimukseen sitoutumista. MAL 2019 -suunnittelukierroksen päätösseminaari järjestetään.

Vuoden 2019 aikana toteutetaan valmistuneen MAL 2019 -suunnitteluprosessin jälkiarviointi sisältäen kuntakierroksen sekä käynnistetään MAL 2019 -suunnitelmassa sovitut jatkotyöt.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa kehitettäviä teemoja ovat ainakin raideliikenteen visio ja raitiotieverkon kokonaisuus, päästövähennystavoitteiden toteutuksen konkretisointi, KUHA-hankkeiden ohjelmointi sekä strategisen datan tunnistaminen, kerääminen ja hyödyntäminen. Uuden sukupolven HEL-MET 5.0 -liikennemalli kehitetään sitä koskevan suunnitelman mukaisesti v. 2019-2020 aikana. MAL-seurantaa kehitetään siten, että sopimuksen lisäksi seurataan suunnitelman toteutumista.

TTS kaudella vuoden 2020 aikana aloitetaan uuden MAL-suunnittelukierroksen valmistelu ja laaditaan sekä hyväksytään sitä koskeva puiteohjelma. Puiteohjelmassa määriteltyjen, seuraavaa MAL-kierrosta palvelevien selvitysten laadinta aloitetaan vuoden 2020 lopulla ja vuonna 2021 aloitetaan MAL 2023 -suunnitelman laadinta.

Runkolinjasto laajenee ja sähköbussien käyttöönotto etenee

Syksyllä liikennöinnin aloittavat runkolinjat 500 ja 510 sekä mahdollisesti myös runkolinja 570. Syysliikennekauden alussa voimaan tulevat myös Tuusulan, Keravan ja Pohjois-Espoon linjastouudistukset, jotka edellyttävät kohdennettua alueellista markkinointiviestintää sekä laajoja muutostöitä matkustajainformaatioon.

Tuusulan HSL:n järjestämä liikenne aloittaa syksyllä 2019. Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman sekä Tuusulan palvelutasomäärittelyn vuosille 2018-2019 keskeisimpänä tavoitteena oli Tuusulan kunnan kytkeminen osaksi HSL-alueen joukkoliikennejärjestelmää ja myös Keravan liityntäliikenteen

kehittäminen sekä Vantaan ja Sipoon näitä alueita sivuavien osien tarkastelu kokonaisuutena vuoden 2019 syksyn tilanteessa.

Kalasatamaan valmistuu uusi bussiterminaali ja osa nykyisin Hämeentietä keskustaan kulkevasta bussiliikenteestä ohjataan Hermannin rantatien kautta Kalasataman keskukseen syksyllä 2020.

HSL:llä on ollut runsaan vuoden koekäytössä kotimaisia Linkker-sähköbussseja. Linkker-sähköbussit HSL on hankkinut poikkeuksellisesti itse, jotta liikennöitsijät ovat päässeet kokeilemaan uutta teknologiaa ilman omaa riskiä. Täyssähköbussit eivät tuota haitallisia lähipäästöjä. Ne ovat lähes meluttomia ja selvästi energiatehokkaampia kuin dieselbussit: energiakustannukset ovat siis huomattavasti pienemmät. Sähköbussit ovat kuitenkin olleet vielä hankintahinnaltaan selvästi dieselbussseja kalliimpia. Ensi vuonna useilla valmistajilla on jo tarjolla kaupunkiliikenteeseen soveltuvia sähköbussseja ja HSL:n ensimmäinen bussikilpailutus, jossa liikennöitsijän pitää tarjota liikenteeseen sähköbussseja, on Espoon Leppävaaran liityntäliikenteen kilpailutus. Kilpailutetut sähköbussilinjat aloittavat liikennöinnin 2019.

HSL:n tavoitteena on varmistaa kestävä kehityksen jatkuminen bussiliikenteessä. Linjoja kilpailutettaessa tullaan vaatimaan vähitellen kasvavia määriä sähköbussseja ja asetetaan dieselkalustolle entistä tiukempia ympäristövaatimuksia sekä euroluokkien että biopolttoaineiden osalta. Voimassa olevissa sopimuksissa vauhditetaan tähteistä ja jätteistä valmistettuihin biopolttoaineisiin siirtymistä ympäristöbonuksen avulla. HSL maksaa liikennöitsijöille vuosittain ympäristöbonuksia yhteensä kaksi miljoonaa euroa.

Sähköbussien tarvitseman latausjärjestelmän laajentamista viedään eteenpäin yhdessä jäsenkuntien kanssa bussiliikenteen kilpailutuksen vaatimassa tahdissa. Leppävaaran terminaalin latausjärjestelmä hankitaan HSL:n kilpailuttamana palveluna.

HSL on mukana myös neljässä toimialueellaan toteutettavassa automaattibussikokeilussa, joiden tarkoituksena on testata automaattiajoneuvojen teknologiaa todellisessa liikennenympäristössä. Samalla testataan myös automaattibussien integrointia osaksi muita joukkoliikenteen palveluja ja kerätään ylipäätään kokemuksia ajoneuvojen operoinnista. HSL:n rooli hankkeissa on toimia sparraajana ja antaa tukea reittisuunnittelussa, matkustajainformaatioissa ja hankkeiden kytkemisessä osaksi koko seudun joukkoliikennejärjestelmää. Esimerkiksi Kivikossa runsaan kilometrin mittaista reittiä kulkeva robottibussi on saanut linjatunnuksen 94R, ja sen lähdöt näkyvät myös Reittioppaassa. Olemalla mukana automaattibussikokeiluissa pysymme kartalla siitä, millaista automaattiajoneuvojen teknologia nykytilanteessa on ja millä aikajänteellä automaattibussit voisivat olla todellinen osa HSL:n tilaamaa joukkoliikennettä.

Raideliikenteessä seuraavia suuria muutoksia 2020-luvulla

Puolet varhaisemman tilauserän Flirt-junista teipataan vuoden 2019 aikana HSL:n tilaajavärytyksen mukaisesti. Vuonna 2020 loput Flirt-junista teipataan tilaajaväritteiseksi. Tavoitteena on, että entistä suurempi osa matkustajainformaatiosta tapahtuisi digitaalisten kanavien, kuten esimerkiksi liikennevälineissä olevien sähköisten näyttötaulujen kautta.

Lähijunaliikenteessä varaudutaan matkustajamäärien kasvuun 2019 pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia ruuhka-aikaan. HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä järjestetään vuosina 2018-

2019 tarjouskilpailu ja tavoitteena on käynnistää hankintamenettely HSL-alueen sisäisen lähijunaliikenteen operointia ja kunnossapitoa 27.6.2021 alkaen koskevasta 10 vuoden mittaisesta sopimuksesta siten, että uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. HSL avaa tarjouskilpailun esivalintavaiheen vuonna 2018 ja varsinainen tarjouskilpailu on tarkoitus ratkaista keväällä 2020. Lähijunaliikenteen kilpailutus tulee olemaan suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä. Uudistunut lähijunaliikennepalvelu on tarpeen lanseerata näkyvästi uutena ja laadukkaana joukkoliikennepalveluna.

Länsimetro aloitti liikennöinnin marraskuussa 2017 ja länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu 2020-luvulla. HSL suunnittelee TTS-kaudella länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelman, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskitämisestä ja tiheistä vuoroväleistä. Metroliikenteessä varaudutaan vuonna 2019 vastaamaan vyöhykehinnoittelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla Tapiolaan päättyvien junien liikenne Matinkylään ruuhka-aikaan.

Raitiovaunujen rooli kasvaa tulevaisuudessa, kun Helsingin kantakaupungin linjasto tihenee ja poikittaisen Raide-Jokerin liikenne käynnistyy 2020-luvulla. Raitiovaunuilla tehdään tulevaisuudessa pitempiä matkoja kuin nykyään.

3.3 Ennakointi ja uudistuminen

Ennakoinnin ja uudistumisen tavoitteet	Mittarit
Toimintamme perustuu luotettavaan tietoon ja sen tehokkaaseen hyödyntämiseen ja jakamiseen.	- ns. Dashboard-näkymien luominen/hyödyllisyys - Prossien automatisoinnista saavutetut hyödyt - Digitaalisten myyntikanavien osuus myynnistä
Uudistumme rohkeasti. Olemme avoimia ja ketteriä, kokeilemme.	
Kasvatamme osaamistamme yksilö- ja organisaatiotasolla.	

Myyntikanavat ja maksaminen uudistuvat

Myyntin tavoitteena vuoteen 2021 mennessä on kasvattaa merkittävästi digitaalisten myyntikanavien osuutta kanavavalikoimassa. Erityisesti mobiili- sekä nettimyynnin odotetaan kasvattavan osuuttaan huomattavasti tulevien vuosien aikana. Vuonna 2020 mobiilimyynnin sekä netissä tapahtuvan matkakortin latauksen ennustetaan olevan yhteensä jopa kaksikolmasosaa HSL:n koko myynnistä. Lipun myyntiä siirtyä tulevaisuudessa myös avoimen myyntirajapinnan kautta ulkopuolisille Maas-toimijoille. Myynnin pienentymistä nähdään perinteisessä myymälöissä tapahtuvassa matkakortin lataamisessa.

Digitaalisuuden lisääntyminen myynnissä näkyy myös kohdennetussa asiakkuusmarkkinoinnissa. Markkinoinnin automaatiojärjestelmän käyttöönotto lisää mahdollisuuksia viestiä asiakkaille oikea-aikaisesti, relevantisti ja kohdistetusti. Tavoitteena on parempi ja henkilökohtaisempi palvelukokemus, mikä kasvattaa myyntiä ja asiakastyytyvyyttä.

Asiakastietojen hallintaa kehitetään vuosina 2019-21 tukemaan yhtenäistä asiakashallintaa. HSL-tunnuksen käyttöä eri palveluissa laajennetaan. Sekä asiakkaalle että HSL:lle muodostuu aiempaa parempi kokonaisnäkyminen asiakastietoihin, mikä mahdollistaa mm. paremman asiakaspalvelun ja -kokemuksen eri kanavissa.

Maksamisen alueella tullaan näkemään kehitystä asiakkaan näkökulmasta yhä helpompaan, sujuvampaan ja yksinkertaisempaan suuntaan. Liikennevälineisiin on tulevien vuosien aikana tarkoitus tuoda mahdollisuus hankkia lippu hyödyntäen oman maksukortin lähimaksuominaisuutta. Uusia maksutapoja lanseerataan myös mobiiliin sekä verkkolatauksen puolelle.

Asiakaslähtöisen suunnittelun työkalusivusto käyttöön

Myynnin osaaminen tulee kehittämään digitaalisuuden edistyessä ja nykyisten osaamistarpeiden rinnalla digimyyntiin ja –markkinointiin, digikehittämisen sekä liiketoimintaymmärryksen osaamiset tulevat entistä tärkeämmiksi.

Edistämme avointa, ketterää ja kokeilevaa tekemisen tapaa HSL:ssä käyttöönottamalla asiakaslähtöisen suunnittelun työkalusivuston vuoden 2019 alussa. Kasvatamme asiakaslähtöisen kehittämisen ja suunnittelun osaamista palvelumuotoilukoulutuksella ja HSL:n sisäisen asiakaskokemuslähettiläsverkoston rakentamisella. Pilottikoulutus ”Erinomaisen asiakaskokemuksen lähettiläät” on käynnissä syksyllä 2018 joukkoliikenneosastolla. Pilotin perusteella päätetään koulutuksen ja lähettiläsverkoston laajentumisesta HSL:n muille osastoille vuosina 2019-21.

Tutkimustoiminta tukee uuden suunnittelua ja tekemistä

Liikennejärjestelmätason tutkimustoimintaan sisältyvät TTS-kaudella seuraavat tutkimukset: liikkumistutkimuksen (HEHA 2018) analyysi- ja julkaisuvaihe, vyöhykemallin jälkeinen-tutkimus 2019 ja Liityntäpysäköintitutkimus 2019. Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää kehitetään edelleen vuoden 2018 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta. Tässä voidaan mahdollisesti hyödyntää HSL:n mobiilisoluvellusta.

Liikkumistutkimusta, Liityntäpysäköintitutkimusta ja Matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Tar kasteltavia hankkeita ovat Kehärata 2015, Länsimetro 2017 ja sen jatke TTS-kauden jälkeen, Vyöhykemalli 2019 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Raide-Jokeri noin 2022.

Asiakastyytyväisyystutkimusta (ASTY) ja BEST eli kansainvälistä asukkaiden joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimusta tehdään vuosittain kuten myös joukkoliikenteen laatu –tutkimusta (JOLA). HSL on BEST-tutkimuksen puheenjohtaja 2019–20. TTS-kaudella kehitetään Asiakastyytyväisyystutkimusta digitaaliseen suuntaan. Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimus (KOTU) uusitaan TTS-kaudella ainakin kerran.

Lippulajitutkimuksilla (LIPTU) kerätään tietoa matkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien HSL-alijäämän määrittämistä varten. Syksyllä 2019 lippulajitutkimus tehdään raitiovaunuissa. Siuntion ja Tuusulan HSL-jäsenyyden vaikutukset bussiliikenteeseen selvitetään HSL:n suunnitteleman linjaston käyttöönoton jälkeen. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa Vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2019 aikana.

TTS-kaudella tehdään ainakin kerran henkilöautojen matkanopeustutkimus ja päivitetään MAL-barometri. Joukkoliikennelippujen hintajoustotutkimus toteutetaan vyöhykeuudistuksen astuttua voimaan. Hintajoustotutkimus kuvaa siten nykyisen lippujärjestelmän hintajoustoja sen elinkaaren loppuun saakka.

Vuonna 2020 toteutetaan matkustajalaskennan uudistus vähintään raportoinnin osalta. Nousijamäärätiedot viedään yhteen tietokantaan (HSL:n DW eli Data Warehouse), josta suunnittelijat voivat oman valintansa mukaan taulukoida tietoja yli kaikkien liikennemuotojen, ajallisesti ja paikallisesti haluamallaan tavalla rajattuna. Myös tietojen julkista esillepanoa kehitetään.

TTS-kaudella käynnistyy uusia runkobussilinjoja, jotka toimivat avorahastusperiaatteella. Näihin jokaiseen hankitaan riittävä määrä matkustajalaskentalaitteita. Lisäksi luodaan toimintamallit uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä sekä HSL:n mobiilisovelluksesta saatavien tietojen hyödyntämiseen HSL:n toiminnassa. Samoin selvitetään uusien matkustajatiedon keräystapojen käyttö- ja hyödyntämismahdollisuudet soveltaen EU:n tietosuojasetusta (GDPR). Menettelyjä seurataan ja tarkennetaan tarvittaessa.

3.4 Aktiivinen yhteistyö

Aktiivisen yhteistyön tavoitteet	Mittarit
Olemme aktiivinen ja merkittävä liikenteen toimija Suomessa. Toimimme yhteistyössä monien eri tahojen kanssa parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi.	- Maas IdeaLab-ohjelman onnistuminen - OpenMaas-rajapinnan edistämistoimet (markkinointikäynnit), rajapinnan käyttäjätahojen lukumäärä, rajapinnasta myytyjen lippujen määrä
Johdamme kumppanuuksia ammattimaisesti. Olemme vastuullinen, luotettava ja avoin kumppani.	Asiakastyytyväisyys operaattoreiden palveluihin
Osallistumme aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalvelujen kehittämiseen.	Kannustejärjestelmän mittaamisen kehittäminen

Suunnittelu- ja tutkimusprosesseja kehitetään vuorovaikutteisemmiksi

Liikennemallien ja maankäytön suunnittelun ymmärtämistä ja osaamista laajennetaan HSL:n sisäisessä työskentelyssä tarjoamalla sisäistä koulutusta. Tavoitteena on edistää liikennemallien perusteiden ymmärtämistä ja mallitarkastelujen hyödyntämistä sekä maankäytön suunnittelun perusteiden ymmärtämistä ja huomioon ottamista liikennejärjestelmää ja linjastoja suunniteltaessa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyötä liikennetutkimusten sekä joukkoliikenteen suunnittelun kanssa tiivistetään kehittämällä suunnittelu- ja tutkimusprosesseja vuorovaikutteisemmiksi turvaamaan tutkimusten käytettävyyttä ja suunnitelmien toteutettavuutta.

TTS-kaudella huolehditaan, että MAL-suunnittelussa kehitetään edelleen toimintamalleja ja aktiivista vuoropuhelua sidosryhmien kanssa koko suunnittelukierroksen ajan.

Uusia liikkumispalvelujen toimintamalleja testataan

Liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamiseksi on perustettu kaksivuotinen HSL IdeaLab -hanke, jossa työskentellään proaktiivisesti HSL:n palveluvalikoimaa, haetaan toimintamalleja HSL:n rooliksi, käydään markkinavuoropuhelua eri toimijoiden kanssa sekä luodaan HSL:n linja ja käytännöt huolellisen arvioinnin perusteella. IdeaLabin avulla testataan HSL:n strategiaan sopivia syvempiä yhteistyön muotoja. Malli on hankintalainsäädännön mukainen tapa testata palveluita, jotka tukevat HSL:n omaa palvelutarjontaa esim. joukkoliikenteen katvealueilla. Hankkeen tavoitteena on löytää ratkaisuja kestävästi liikkumisen palveluiden ja niitä tukevien palveluiden ympärille, kerätä kokemuksia erilaisista kumppanuussopimuksista ja yhteistyön muodoista, liiketoimintamalleista sekä asiakastarpeista. Tavoitteena on selkeyttää HSL:n linjaa ja positioita uusien palveluiden/MaaS-kentässä.

Vuonna 2018 julkaistussa kilpailuohjelmassa etsittiin Suomesta ja ulkomailta toteutettavissa olevia, fiksua ja HSL:n strategian mukaisia ratkaisuja liikkumisen haasteisiin. Kilpailuohjelmassa ei haettu suoraan tiettyjä ratkaisuja, vaan siinä esitettiin teemoja, jotka ovat haastavia HSL-alueella ja pyrittiin siten saamaan out-of-the-box-ratkaisuja pilotoitavaksi.

Vuonna 2019 HSL toteuttaa IdeaLab-kilpailun uusien liikennepalveluiden voittajahankkeet. IdeaLabille on varattu miljoonan euron määräraha vuodelle 2019. Pilottihankkeiden arviointia ja johtopäätöksiä tehdään alkuvuodesta 2020. Tavoitteena on, että vuoden jälkeen pilotit voivat jatkaa ja laajentaa toimintaansa kannattavina palveluina.

3.5 Kestävä talous

Kestävän talouden tavoitteet	Mittarit
Joukkoliikenteen rahoitus on ennakoitavaa ja pitkäjänteistä.	HSL:n kustannusten jaon (kuntaosuuslaskentamallin) kehittäminen
Varmistamme myyntitulojen kasvun palveluidemme houkuttelevuudella ja kilpailukykyisyydellä.	- Kokonaismyynnin kasvu - Säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien määrän kasvu (kausi- ja kausilippumyynnin kasvu)
Toimintamme on kustannustehokasta ja läpinäkyvää.	- Joukkoliikenteen täyttöasteen kehittyminen - Myynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmien kustannukset/lipputulot suhteen kehittyminen - Yhteistyöhankkeet, joissa kustannuksia jaetaan kumppanin kanssa

Uusi vyöhykehinnoittelumalli uudistaa lipputuotteita ja hinnoittelua

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuonna 2019. Vyöhykemallin myötä lipputuotteet ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Myös merkittävimmät viestintätoimet liittyvät vuonna 2019 vyöhykeuudistukseen. Vyöhykkeiden muutos merkitsee laajoja muutoksia pysäkki-infraan ja matkustajainformaatioon. Muutoksesta viestiminen edellyttää kaikkien HSL:n viestintäkanavien käyttöä ja muutosviestinnän tukemista näkyvällä markkinointikampanjalla.

Uudistus mahdollistaa lähialueen palvelujen käytön kuntarajoista riippumatta. Nykyisen Helsingin, Espoon tai Vantaan sisäisen lipun sijaan ostetaan AB- tai BC-lippu. Seutulippualueita vastaa jatkossa ABC-lippu. Koko HSL-alueen lippu on ABCD-lippu. Lisäksi uudistus mahdollistaa lisävyöhykeliput; jos sinulla on esim. AB-kausilippu voit ostaa C-vyöhykkeen lisävyöhykkeenä edullisemmin.

Vyöhykehinnoittelun etuina asiakkaalle ovat reilu hinta (hinnoittelun perustuminen matkan pituuteen Helsingin keskustasta), kuntarajoista eroon pääseminen (kuntarajojen merkityksen pieneneminen julkisessa liikenteessä, lähialueen palvelujen käytön parempi saatavuus kuntarajoista huolimatta), selkeys (kaarten, lipputuotteiden sekä näiden nimien selkeys: ABCD) sekä hinnoittelun vastaavuus liikkujien tarpeisiin (mahdollisimman monen matkustajan tarpeisiin vastaaminen).

Vyöhykehinnoittelun arvioidaan kaikkiaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla noin 1 % ja ajoneuvomatkojen arvioidaan vastaavasti vähenevän 0,5 %.

Matkalippujen tarkastus varmistaa lipputulojen kertymisen

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). VR:n kanssa sovitaan vuosittain erikseen VR-lähiliikenteen ja koko maan kaukojuni liikenteen tarkastustoiminnasta. Vuonna 2019 tavoitteena on lisätä tarkastettujen matkustajien määrää edellisestä vuodesta (ennuste 265 matkustajaa / tarkastuspäivä).

Tarkastuksia suunnataan erityisesti niille alueille, liikennevälineisiin ja ajankohtiin, joissa ilman asianmukaista matkalippua matkustaminen on suurinta ottaen huomioon myös matkustajamäärät.

4 Toimintaan liittyvien riskien hallinta

Kuntalain edellyttämät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet sekä hallintosääntö määrittelevät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyt ja vastuut HSL:ssä. Riskienhallinnalla varmistetaan HSL:n strategian toteutuminen ja tavoitteiden saavuttaminen niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Olennaista on tunnistaa tavoitteiden saavuttamisen mahdollisesti estävät tai niiden saavuttamista merkittävästi haittaavat riskit ja arvioida, ovatko ne hyväksyttävällä tasolla.

Joukkoliikennesuunnittelussa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen häiriöihin ja poikkeustilanteisiin varaudutaan häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoidaan pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin ja laajakantoisiin tapahtumiin. Matkustamisesta kerättävä tieto tarjoaa hyviä mahdollisuuksia entistä parempaan linjasto- ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Riskejä voidaan ehkäistä huolellisella suunnittelulla ja luotettavilla järjestelmillä. Tulevaisuudessa kattavalla ja laadukkaalla datalla on entistä suurempi rooli julkisen toimijan suunnittelutehtävän erinomaisessa toteuttamisessa.

Tulevan TTS-suunnittelukauden aikana valmistellaan useita liikennöintiin liittyviä hankintoja ja kilpailutuksia, joista merkittävin on lähijunaliikenteen kilpailuttaminen. Tavoitteena on, että junaliikenteen kilpailun kautta saadaan valittua kokonaistaloudellisesti edullisin palveluntuottaja. Projektin riskienhallinnan avulla varmistetaan hankintaorganisaation resurssit sekä häiriötön palveluntuotanto siirtymäkauden aikana. Kilpailuttamiseen ja sopimushallintaan liittyviä riskejä vähennetään hyvällä hankintalainsäädännön osaamisella sekä kilpailutusprosessin hallinnalla.

HSL:n uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ) on otettu käyttöön. Hankkeen riskejä on kartoitettu ja seurattu aktiivisesti ja niiden hallintaan on varauduttu monin eri toimenpitein.

Uusi vyöhykkeisiin perustuva lippujen hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuonna 2019. Uuden hinnoittelumallin mukanaan tuomia riskejä lipunmyyntitulojen ja joukkoliikenteen käyttöön on selvitetty erilaisien analyysien ja laskentamallien avulla. Tärkeää on, että uusi vyöhykemalli ja lippujen hinnoittelu eri vyöhykkeillä tuottaa edellytykset joukkoliikenteen määrällisen ja suhteellisen käytön kasvuun sekä riittävän lipputulokertymän jäsenkuntien subvention pitämiseksi omistajaohjauksen linjauksen mukaisesti keskimäärin 50 %:ssa.

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

Joukkoliikenteen toimintaympäristön muuttuminen edellyttää entistä aktiivisempaa seuranta- ja lainsäädännön, teknologian ja uusien joukkoliikenneinnovaatioiden osalta. Henkilöstön osaamista kehitetään siten, että HSL:ssä on riittävä osaamisen taso em. alueilla sekä niihin liittyvässä projektinhallinnassa. Liikennepalvelumarkkinoiden vapautumisella halutaan lisäksi luoda edellytyksiä uudelle liiketoiminnalle. HSL varautuu liikennemarkkinoiden muutokseen mm. osallistumalla aktiivisesti toimialan kehityksen seurantaan ja kehittämällä jatkuvasti omaa toimintaansa ja palveluitaan. Strategisen tason suunnittelussa erityinen paino on asiakastarpeiden huomioimisessa.

Henkilöstöön kohdistuvien uhka- ja väkivaltatilanteiden sekä työtapaturmien syntymistä ehkäistään huolehtimalla henkilöstön koulutuksesta ja ohjeistuksesta. Koulutuksessa varaudutaan erilaisiin asiakastilanteisiin ja harjoitellaan hyviä toimintatapoja konfliktien ehkäisemiseksi.

Liiketoiminnan jatkuvuuden hallinta

Liiketoiminnan jatkuvuuden hallinnan tavoitteena on turvata ja varmistaa HSL:n palvelujen häiriötön ja keskeytyksetön saatavuus normaalioloissa. Kokonaisuutena jatkuvuuden hallinta on ennalta ehkäisevää ja ennakoivaa varautumista mahdollisiin tuleviin häiriötilanteisiin. Tietoturvatyön osana on käynnissä jatkuvuuden hallinnan kehitysprojekti.

Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) palvelujen häiriöttömän saatavuuden turvaamiseksi kehitetään yhteistyössä palvelutoimittajien kanssa toipumissuunnitelmia, joiden avulla varmistetaan tietojärjestelmäpalvelujen jatkuvuutta. Jatkuvuuden hallinnan kannalta toipumissuunnitelmien lisäksi tarvitaan aina testattuja ja koulutettuja liiketoiminnan jatkuvuussuunnitelmia, joiden avulla systematisoidaan HSL:n toimintaa mahdollisten häiriötilanteiden aikana. Liiketoiminnan jatkuvuussuunnitelmissa kehitetään tyyppillisesti esimerkiksi vaihtoehtoisia toimintamalleja ja priorisoidaan asioita. Keskeistä jatkuvuuden hallinnassa on myös häiriötilanteiden hallinta vaarantamatta tietoturvallisuutta.

Liiketoiminnan jatkuvuuden hallinnan kehitysprojektissa on tehty jatkuvuusriskien arviointi ja kehitystyö tehdään riskiperusteisesti. Viitekehyksinä hyödynnetään ISO/IEC -standardeja. Ensivaiheessa kehitysprojektissa keskitytään HSL:n myyntijärjestelmien jatkuvuuden hallintaan.

Tietoturva

HSL:n tietoturvapolitiikkaan perustuvan tietoturvallisuuden hallintamallin mukaisella säännöllisellä tietoriskien arvioinnilla ja varautumisella varmistetaan liiketoiminnan häiriötön jatkuvuus tietojen saatavuuden, eheyden ja luottamuksellisuuden varmistamisen osalta. Tietoturvallisuuden hallintamalli perustuu ISO 27001:2013 standardiin, jonka keskeisenä tietoturvatyön lähtökohtana on säännöllinen riskienhallinta. Tietoturvallisuuden hallintamallia ollaan parhaillaan jalkauttamassa osaksi HSL:n normaalila toimintaa.

Tietosuoja ja EU:n uusi tietosuoja-asetus GDPR (General Data Protection Regulation)

EU:n tietosuoja-asetuksen myötä kiristyy vaatimuksiin on varauduttu laatimalla HSL-hallituksen hyväksymään tietosuojapolitiikkaan perustuva tietosuojan hallintamalli, jonka avulla suunnitellaan, toteutetaan, seurataan ja kehitetään toimenpiteitä henkilötietoja sisältävien järjestelmien tietosuojaperiaatteiden toteutumisen varmistamiseksi. Tietosuojariskejä tullaan arvioimaan tietoturvariskien tapaan, mutta tarkoitukseen soveliaita riskikategorioita käyttäen.

GDPR-projektin aikana HSL:n tietosuojaa on saatettu EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen edellyttämälle tasolle. Henkilötietojen tietosuojaosastoita on laadittu, käytännön tietosuojaprosesseja on tarkennettu ja henkilöstön tietosuojaosaamista on lisätty koulutuksilla. Projektin aikana henkilötietojen käsittelyyn liittyvät asiat on organisaatiossa entistä laajemmin tunnistettu ja projektin myötä tietosuoja-kokonaisuutta on saatu merkittävästi eteenpäin koko HSL:n toiminnassa. Lisäksi on työstyetty hallintamallia ja työkaluja tietosuojan vaikutusten arviointiin.

Keskeisimmät riskit tietosuojan osalta koskevat maineriskejä, sillä mikäli HSL:n tietosuoja ei ole määrysten mukainen, voi toiminnan legitimitetti kärsiä ja asiakkaiden luottamus HSL:ään palveluntuottajana heikentyä.

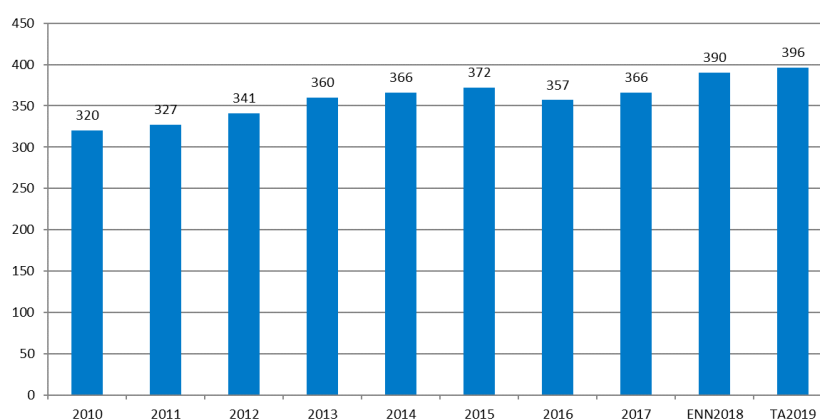
5 Henkilöstö

Henkilöstö matkalla luomassa kestäväää liikkumista, sujuvaa arkea ja maailman toimivinta kaupunkiseutua.

Henkilöstön määrä

Tavoite: Perustehtävän ja tavoitteiden mukainen toiminta hoidetaan tehokkaasti

Tarvittava työpanos vuonna 2019 on suunnitelman mukaan 396 henkilötyövuotta. Määrässä ei kauden aikana tapahdu tämän jälkeen merkittäviä muutoksia. Talon ulkopuolelta ostettavat palvelut täydentävät omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää.



Kuvio 3: Henkilötyövuosien kehitys 2010-2019

Rekrytointi

Tavoite: HSL on kiinnostava työpaikka, joka tarjoaa mahdollisuuksia ja näköalapaikkoja ammattilaisille

HSL:n työnantajakuva rakennetaan systemaattisesti. Rekrytoinnissa HSL on esim. it-työn, asiakaspalvelutyön, joukkoliikenteen hankinta- ja suunnittelutyön sekä liikennejärjestelmä- ja tutkimustyön ammattilaisten työpaikka. Erityisesti HSL:n roolia digiajan ja tulevaisuuden tekijöiden työpaikkana vahvistetaan. Rekrytointia kehitetään hyödyntämällä uusia rekrytoinnin työkaluja.

Osaaminen

Tavoite: Osaamisen kehittämisellä tuetaan uudistumista ja muutosten hallintaa

Osaamista vahvistetaan asiakasymmärryksessä ja tiedon hyödyntämisessä, digitaalisissa palveluissa, projektiosaamisessa, ostopalvelujen ohjaamisessa ja verkostojen johtamisessa.

Osaamisen kehittämisessä käytetään monipuolisesti erilaisia osaamisen kehittämisen tapoja ja uusia oppimisympäristöjä. Oman henkilöstön osaamista hyödynnetään aktiivisesti. Korkeakouluyhteistyötä tiivistetään sekä osaamisen kehittämisessä että tarjoamalla harjoittelu- ja opinnäytetyömahdollisuuksia. Keskeisiin asiantuntija- ja ammattitehtäviin suunnitellaan osaamisen kehittämisspolut.

Esimiesosaamista kehitetään erityisesti strategian ja muutoksen johtamisessa ja valmentavassa esimiestyössä. Tulevaisuuden muutoksiin varaudutaan kartoittamalla esimiespotentiaalia. Uusia esimiehiä tuetaan systemaattisella perehdytyksellä.

Omat toimintatavat

Tavoite: Toimintatavoilla tuetaan työarjen sujumista

Sisäisiä toimintatapoja selkiytetään ja yksinkertaistetaan aina kun se on mahdollista. Kokeiluilla haetaan uusia ratkaisuja. Sisäisellä asiakastyytyvyydellä ja henkilöstön palautteella on iso merkitys yhteisten toimintamallien kehittämisessä.

Henkilöstökyselyn tuloksia hyödynnetään aktiivisesti ryhmien toiminnan kehittämisessä. Tulosten perusteella toteutetaan vuosittain konkreettisia parannustoimenpiteitä. HSL:n toimintastrategiaa tukeva henkilöstöohjelma tehdään vuonna 2019.

6 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

6.1 Talousarvion sitovuus

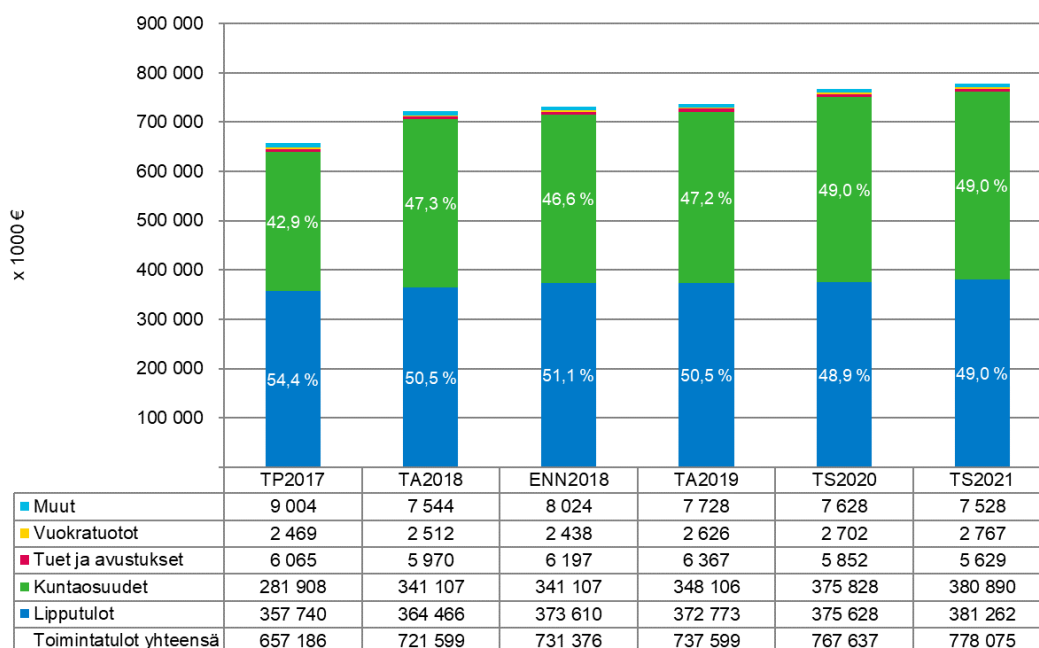
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat määrärahat

	TA2018	TA2019	ERO TA2019/TA2018	
Toimintamenot	722 946 000 €	754 505 000 €	31 559 000 €	4,4 %
Investointimenot	22 853 000 €	13 690 000 €	-9 163 000 €	-40,1 %
Kuntaosuudet	341 107 000 €	348 106 000 €	6 999 000 €	2,1 %

6.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2019 ovat yhteensä 737,6 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 6,2 milj. euroa (0,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 767,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 778,1 milj. euroa vuonna 2021.



Kuvio 4: Toimintatulojen kehitys 2017–2021

6.2.1 Lipputulot

Lipputulotarvit perustuvat vuoden 2019 talousarvioon, kahdeksan kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputulotennusteeseen vuodelle 2018 sekä vuodelle 2019 esitettyihin hinnanmuutoksiin ja hintajoukseen. Siirtymät nykytariffista vyöhyketariffin mukaisiin lippuihin on arvioitu tehtyjen konsulttiselvitysten perusteella. Vyöhykemalliin arvioidaan siirryttävän vuoden 2019 aikana, joten osalle vuodesta

tulee kertymään edelleen nykytariffin mukaisia lipputulota. Kokonaisuudessaan vuodelle 2019 arvioidaan kertyvän sekä nykyisen että vyöhyketariffin mukaisia lipputulota yhteensä 372,8 M€. Vyöhyketariffin mukaiset lipputulot olisivat 370,1 milj. euroa vuonna 2019. Vuoden 2018 ennusteeseen verrattuna lipputulot laskevat 0,2 %. Lipputulot muodostavat 50,5 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2019. Lipputulojen arvioidaan olevan 375,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 381,2 milj. euroa vuonna 2021.

Vyöhykkeisiin perustuvan tariffijärjestelmän aikataulu on riippuvainen matkakorttien vaihdon toteutumisesta. Matkakorttien tulee olla vaihdettu ennen kuin vyöhykkeet voidaan ottaa käyttöön. Joitakin uuden tariffin mukaisia lippulajeja ja ominaisuuksia voidaan toteuttaa myös käyttöönoton jälkeen. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on pääosin arvioitu uuden vyöhyketariffin perusteella.

AB vyöhykkeen liput

AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 255,5 miljoonaa euroa. AB vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Helsingin, Espoon ja Vantaan sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 69 %.

BC vyöhykkeen liput

BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 35,4 miljoonaa euroa. BC vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Espoon ja Vantaan sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.

D vyöhykkeen liput

D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 2,5 miljoonaa euroa. D vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Kerava, Sipoo Tuusula ja Kirkkonummi, Siuntio lipuista D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

ABC vyöhykkeen liput

ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 52,4 miljoonaa euroa. ABC vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Helsingin sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 14 %.

CD vyöhykkeen liput

CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 2,5 miljoonaa euroa. CD vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Lähiseutu 2 ja Lähiseutu 3 lipuista. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

BCD vyöhykkeen liput

BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 8,4 miljoonaa euroa. BCD vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Lähiseutu 2 ja Lähiseutu 3 lipuista. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2 %.

ABCD vyöhykkeen liput

ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 13,4 miljoonaa euroa. Laskennallisesti lippujen hinnat muuttuvat ABCD vyöhykkeellä -1,0 %. ABCD vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Lähiseutu 3 lipuista. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2019 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hinnankorotuksia. Näiden lippujen myynti on vähäistä. Vyöhyketariffiin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

6.2.2 Kuntaosuudet

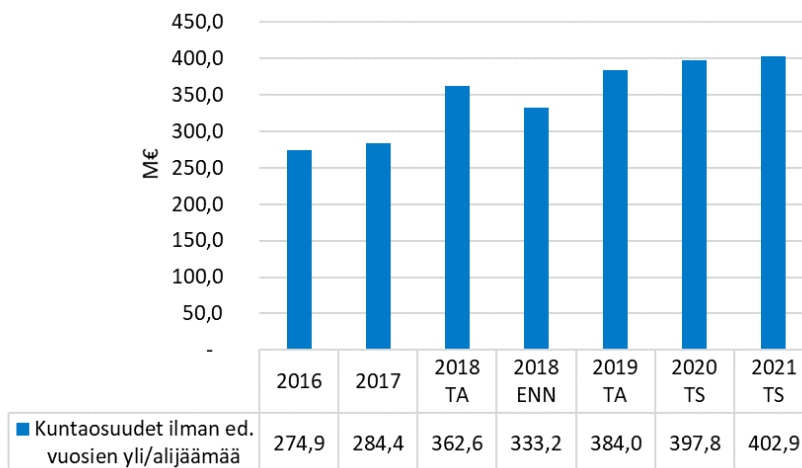
Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuu lippulajitutkimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin. Uudet lippulajitutkimukset metrossa ja junaliikenteessä valmistuvat vasta vuoden 2018 tilinpäätökseen ja TTS:ssä esitetty kuntaosuuksijaot perustuvat edellisiin tutkimustuloksiin. Riskinä on, että uusien lippulajitutkimusten tiedot matkustamisesta tulevat muuttamaan kuntakohtaista jakoa, kun talousarvioennusteita ja tilinpäätöstä laaditaan vuodelle 2019.

Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnoittelumalli otetaan käyttöön keväällä 2019. Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2019 yhteensä 348,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 47,2 % HSL:n toimintatuloista. Tuloslaskelmassa esitettäviä laskutettavia kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien ylijäämiä yhteensä 35,9 milj. euroa.

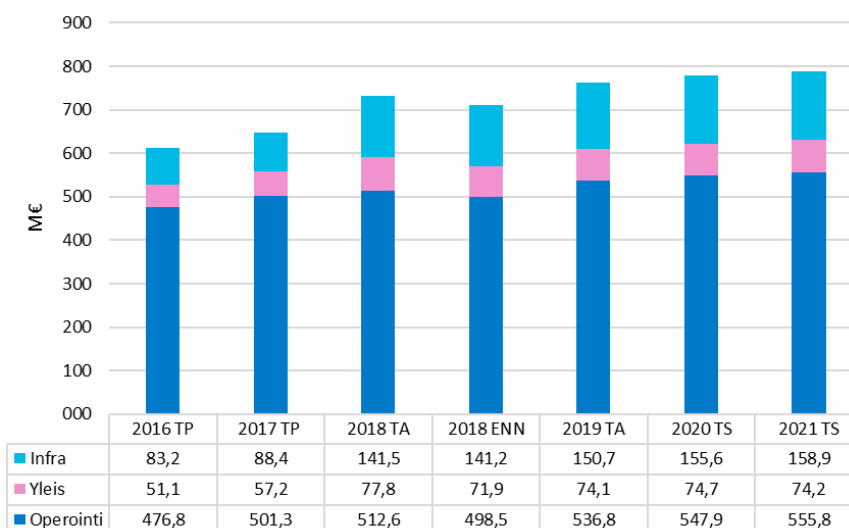
Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ylijäämiä kunnittain 2017-2021.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K: nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2017 TP	180,8	54,6	0,6	38,9	2,7	4,4	2,4	0,0	0,0	284,4
2018 TA	208,0	87,1	1,1	52,2	3,1	5,1	2,3	3,0	0,6	362,6
2018 ENN	194,0	82,3	0,6	42,3	2,4	5,7	3,1	2,6	0,2	333,2
2019 TA	214,9	100,9	1,0	52,1	2,9	6,1	2,8	2,8	0,3	384,0
2020 TS	223,7	104,3	1,1	53,6	2,9	6,0	2,9	3,1	0,3	397,8
2021 TS	229,1	104,4	1,1	53,3	2,8	6,0	2,9	3,0	0,3	402,9



Kuvio 5. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ylijäämiä kunnittain 2016-2021.

Huom. Talousarvio 2018 (TA2018) laadittiin oletuksella, että vyöhykehinnottelu olisi käytössä kesällä 2018. Myös vyöhykelippujen hinnat olivat talousarvion 2018 laskennassa eritasolla kuin nykyisessä esityksessä.



Kuvio 6. Kuntaosuuksien muodostuminen 2016-2021.

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö / alijäämän takaisin maksaminen

HSL:n viimeisimmän osavuositarkastuksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). Ylijäämä on jaettu tasaisesti kolmelle TTS-kaudelle, poikkeuksena Vantaa ja Kirkkonummi. HSL laskuttaa kuntaosuudet talousarvion mukaisina, eikä talousarvion ja toteuman välistä erotusta (yli-/alijäämää) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa.

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2017 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2018 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 79,8 milj. euroa. Ylijäämä on talous-suunnitelmassa jaettu kolmelle tulevalle vuodelle 2019–2021. Vantaan ja Kirkkonummi käyttävät ylijää-

määnsä etupainotteisesti vuonna 2019, kun muiden kuntien ylijäämä on jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle. Ennusteessa ei jäsenkunnilla ollut kertyneitä alijäämiä. Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2017	Käyttöennuste 2018	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2018	Jaettuna TTS-vuosille		
				2019	2020	2021
Helsinki	39,719	1,675	41,394	13,798	13,798	13,798
Espoo	1,943	5,199	7,142	2,381	2,381	2,381
Kauniainen	0,437	0,376	0,812	0,271	0,271	0,271
Vantaa	19,419	3,870	23,289	15,000	4,145	4,145
Kerava	3,225	-0,192	3,033	1,011	1,011	1,011
Kirkkonummi	5,857	-2,509	3,347	3,122	0,113	0,113
Sipoo	1,278	-1,254	0,023	0,008	0,008	0,008
Tuusula	0,000	0,453	0,453	0,151	0,151	0,151
Siuntio	0,000	0,329	0,329	0,110	0,110	0,110
Yhteensä	71,877	7,946	79,823	35,850	21,986	21,986

Jäsenkunnille maksetaan korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskutetaan korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Koron laskentaperusteena on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäisen ja viimeisen päivän kuntakohtaisen kumulatiivisen yli/alijäämän keskiarvo. Korkona käytetään tilinpäätösvuoden ensimmäisen päivän vuoden euribor-korkoa. Koron määräytymispäivä on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäinen pankkipäivä ja maksupäivä tilinpäätösvuotta seuraavan vuoden kesäkuun 30. päivä. Varaus koron maksamiseen kuntakohtaisesta yli-/alijäämästä sisältyy toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

6.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista on peritty asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu vuonna 2018 on 5,00 euroa. Vuodelle 2019 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2018 0,8 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,6 milj. euroon vuonna 2019. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista perittävien maksujen pienevän.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2019 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,2 milj. euroa vuonna 2019, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 1,8 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 4,6 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, tauko-tila- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä yhteensä noin 0,9 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbussista 2,6 milj. euroa ja muita tuloja 1,0 milj. euroa vuonna 2019.

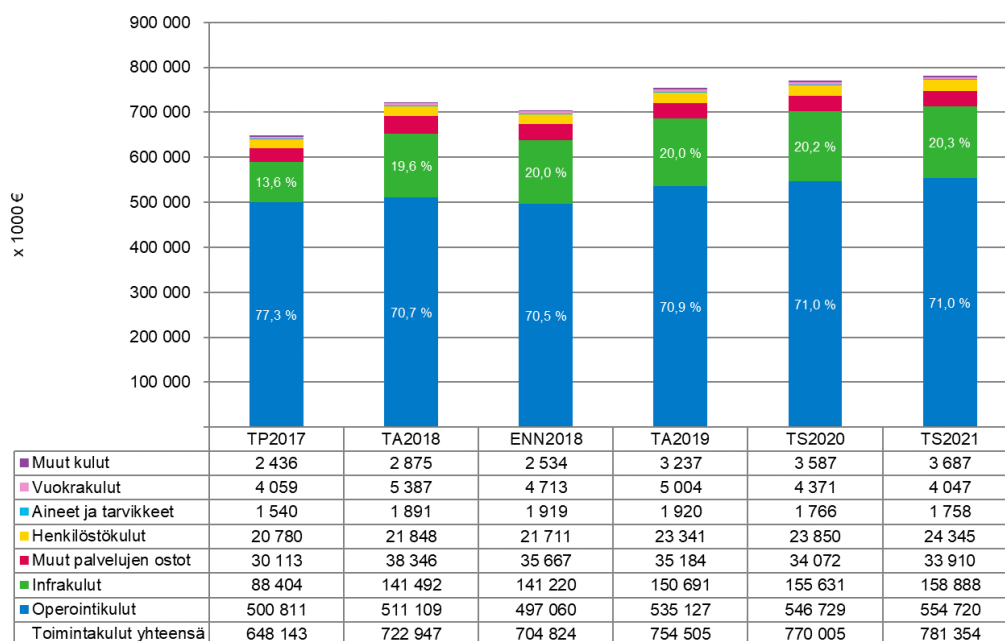
Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2019–2021. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle on pienentynyt viime vuosina, vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,5 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät Työ- ja elinkeinoministeriön arvioidun 0,4 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

6.3 Toimintamenot

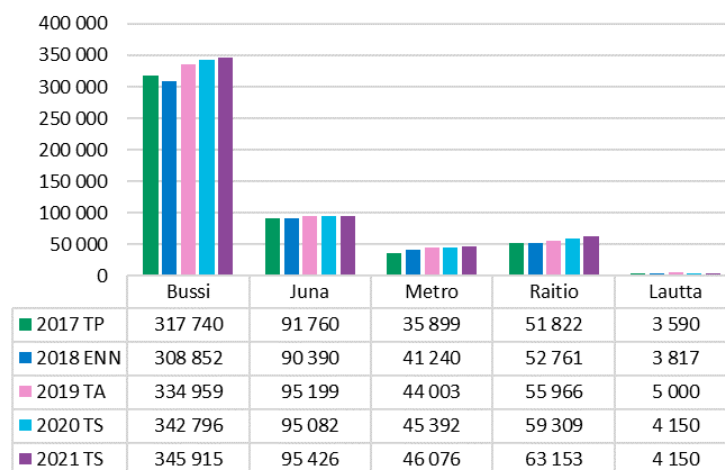
HSL:n toimintamenot vuonna 2019 ovat yhteensä 754,5 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2018 ennusteesta 49,7 milj. euroa (7,0 %). Vuonna 2020 toimintamenojen arvioidaan olevat 770,0 milj. euroa ja 781,4 milj. euroa vuonna 2021.



Kuvio 7: Toimintamenojen kehitys 2017-2021

6.3.1 Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 535,1 milj. euroa, 70,9 % HSL:n toimintamenoista. Kunta-osuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan netto-kustannuksia 1,0 milj. euroa sekä Pasilan aseman vuokratuloja 0,7 milj. euroa. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 2,9 % edellisvuoden tasosta.



Kuvio 8. Operointikustannukset 2017-2021 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 335,0 milj. euroa vuonna 2019. Kustannustason nousuksi on arvioitu 2,6 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 1,0 milj. euroa. Vuonna 2020 kustannuksiksi arvioidaan 342,8 milj. euroa ja 345,9 milj. euroa vuonna 2021. Molemmat vuodet vuoden 2019 hintatasossa. Kustannusarvioon on sisällytetty useita eri hankkeisiin liittyviä varauksia, jotka ovat eritelty tarkemmin palvelutasokuvauksessa, liite 3.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 44,0 milj. euroa vuonna 2019. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 3,5 %. Vuonna 2020 kustannuksiksi arvioidaan 45,4 milj. euroa ja 46,1 milj. euroa vuonna 2021. Vuosina 2020-2021 kustannukset nousevat vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä. Vuoden 2019 ennusteessa varaudutaan 0,3 milj. eurolla Matinkylästä liikennöivän metroliikenteen vuorovälin lisäämiseen maaliskuusta alkaen.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 56,0 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 2,7 %. Kustannuksiksi arvioidaan 59,3 milj. euroa vuonna 2020 ja 63,2 milj. euroa vuonna 2021. Vuonna 2019 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten takia ja niiden siirtyessä vähitellen pois takuunalaisesta laskutuksesta. Uusia Artic-raitiiovaujuja oli syyskuussa 2018 liikenteessä 50 kappaletta. Artic-vaunuja on vastaanotettu 70 kappaletta vuoden 2019 päättyessä.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 5,0 milj. euroa. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,0 %. Vuonna 2019 varaudutaan operointikustannuksissa laajamittaisiin telakointikustannuksiin ja vuosina 2020 ja 2021 kustannusten arvioidaan laskevan 4,2 milj. euron tasoon.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2019 yhteensä 95,2 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Junaliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 4,1 %. Liikennevirasto nostaa junayksikkökilometrin hintaan indeksiin sisältyvää ratamaksua vuoden 2019 alusta 15,5 % ja kun samalla sähkön hinta on ollut voimakkaassa kasvussa vuonna 2018, on junayksikkökilometrien yksikköhintoja tarkistettu ylöspäin myös vuosille 2019-2021. Kuntaosuuksissa junaliikenteen

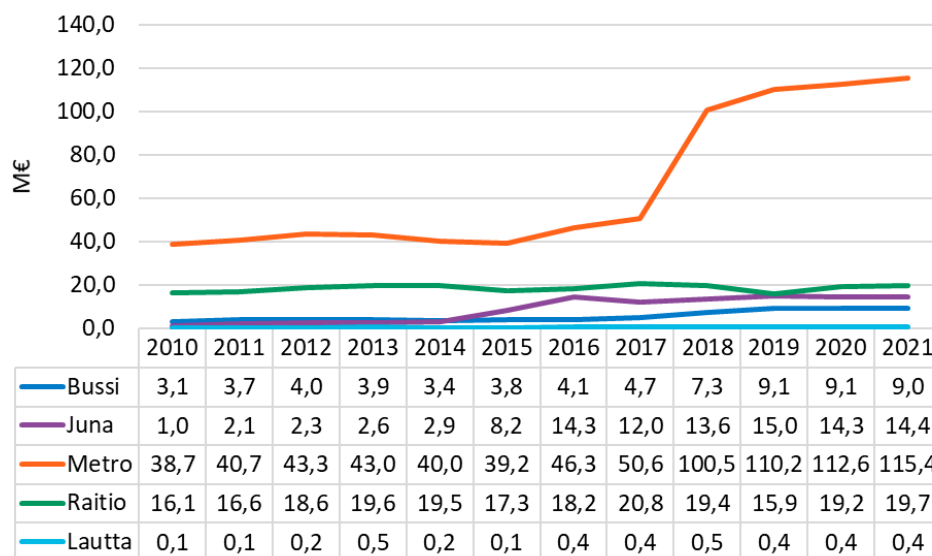
operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratulua 0,7 milj. euroa. Vuonna 2020 juna-liikenteen kustannuksiksi arvioidaan 95,1 milj. euroa sekä 95,4 milj. euroa vuonna 2020.

HSL:n ja VR:n väliseen sopimukseen sisältyy HSL-lähijunien operointi ja kunnossapito. HSL ja VR ovat neuvotelleet *uuden hinnan* HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen loppuajalle. Sopimus on voimassa kesäkuuhun 2021 asti, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen. Uudella sopimuksella päivitettiin maaliskuussa 2016 allekirjoitettua siirtymäkauden sopimuksen hinnoittelua. Uusi hinta sopimukselle on laskennallisesti noin 27 miljoonaa euroa aiempaa alhaisempi. Siirtymäkauden sopimus oli arvoltaan noin 320 miljoonaa euroa koko sopimuskaudelle. Aikaisempaa edullisempi hinta perustuu sopimuksen muutoslausekkeisiin, VR:n toiminnassaan tekemiin kehitystoimiin ja ennen muuta siihen, että alkuperäisessä sopimuksessa oli varauduttu useisiin riskeihin, jotka eivät kuitenkaan ole toteutuneet. *Lisäksi junaliikenteen matkustajamäärät ja suorite* ovat kasvaneet merkittävästi siitä, mitä sopimusvalmistelun alkuvaiheessa arvioitiin. Esimerkiksi Kehäradan suoritukset ovat kasvaneet merkittävästi alkuvaiheen arviosta kierrosajan ja kalustomäärän kasvamisen myötä. Suunnitelmakaudella varaudutaan edelleen lisäämään Kehäradan yölähtöjä sekä mahdollisiin su-liikenteen tiheämpiin vuoroväleihin. Mikäli nämä eivät toteudu niin kustannukset laskevat noin 0,1 milj. euroa vuonna 2019, 0,2 milj. euroa vuonna 2020 ja 0,3 milj. euroa vuonna 2021. Sopimukseen kirjattava 27 miljoonan euron alennus jaetaan jäljellä olevalle sopimuskaudelle alkaen vuodesta 2018. Alennus ei ole suoraan vähennystä 1.3.2016 HSL:n hallituksessa käsitellystä sopimuksen kokonaisarvosta, koska ostettavan liikenteen määrä on kasvanut.

6.3.2 Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Joukkoliikenteen infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalitytöt, liityntäpysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

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



Kuvio 9. Infrakustannukset 2010-2021 liikennemuodoittain

Vuonna 2019 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 150,7 milj. euroa ja vuonna 2020 yhteensä 155,7 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 81,7 milj. euroa, Espoolta 55,2 milj. euroa, Vantaalta 13,6 milj. euroa ja Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa. Kerava ei laskuta infrakorvauksia vuonna 2019 aikaisemmilta vuosilta kertyneen ylijäämän vuoksi.

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

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. -kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan olleet ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infra-sopimuksen mukaisesti on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2019.

HSL suunnittelee yhteistyössä Espoon kanssa sähköbussien latausinfran järjestämistä HSL:n tilaamana. HSL on käynnistänyt infran kokonaispalvelut kattavan hankintamenettelyn kesäkuussa 2018. HSL kohdistaa kuntaosuuslaskelmissa latausinfran nettokustannukset infrasopimuksia soveltaen. Kilpailutettavan ostopalvelun laskutuksen arvioidaan alkavan vuonna 2020.

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy

paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Alla olevassa taulukossa on esitetty arviot valmistuvien hankkeiden vaikutuksista lipun hintoihin. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu korotustarve 11-12 %).

Taulukko 4: Arviot valmistuvien infrahankkeiden vaikutuksista lipunhintoihin.

Hanke	Investointi, M€	Valtion osuus	Kuntien osuus, M€		Infrakustannus 1. vuosi	Vaikutus lippujen hintoihin keskimäärin ³⁾
	Yhteensä		Helsinki ²⁾	Espoo ²⁾	Yht. (ml. hallinto+kp), M€	
Raide-Jokeri ¹⁾	276	30 %	135	72	10	2,2 %
Espoon kaupunkirata Kauklahteen ¹⁾	236	50 %		131	5	1,1 %
Kruunusillat, joukkoliik. osuus ¹⁾	159	0 %	186		7	2,8 %
Kantakaupungin raitioverkko ¹⁾	121	0 %	132		6	1,4 %
Länsimetron jatke Kivenlahteen ⁴⁾	994	21 %		949	46	n. 11 - 12 %
Pisarakat	Laskelmaa ei ole vielä tehty					

¹⁾ Hintataso 2016

²⁾ ml. infrasopimuksen mukaiset rakennusaikaiset korot

³⁾ Keskim. hintojen korotus, jolla katetaan 50 % kustannusten kasvusta. Ml. operointikustannusten nettomuutos ja muutos matkustajamäärissä/lipputulouksissa

⁴⁾ Hintataso 2018. Pl. Sammalvuoren varikko ja liityntäpysäköinti. Laskelma tarkentuu, kun länsimetron jatkeen uudet kustannusarviot valmistuvat.

6.3.3 Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 35,2 milj. euroa vuonna 2019. Muihin palvelujen ostoon käytetään 34,1 milj. euroa vuonna 2020 ja 33,9 milj. euroa vuonna 2021.

ICT-kustannuksia kasvattavat LIJ-hankkeen mukanaan tuomat uudet palvelut ja erityisesti informaatiojärjestelmien kehittyminen. TTS-kaudella jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan vähitellen laskevan noin 2,3 M€ vuodesta 2018 vuoteen 2021, kun uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön.

Taulukko 5: Muiden palvelujen ostojen erittely tililajeittain 2017-2021

x 1 000 €	TP2017	TA2018	ENN2018	TA2019	Ero TA2019/ENN2018	TS2020	TS2021
ITC-palvelut	10 121	13 620	13 557	13 523	-35	-0,3 %	13 626
Lipunmyyntipalkkiot	7 024	6 500	6 800	5 800	-1 000	-14,7 %	5 000
Toimisto- ja asiantuntijapalvelut	4 052	7 098	6 531	6 595	64	1,0 %	6 652
Laitteiden huoltopalvelut	1 741	3 615	1 522	1 790	267	17,6 %	1 890
Ilmoitukset ja markkinointi	1 924	1 938	2 190	2 255	65	3,0 %	1 955
Staattisen informaation hoitopalv	843	1 200	561	600	39	6,9 %	600
Painatukset	793	674	603	736	133	22,1 %	573
Vartiointipalvelut	624	780	773	780	7	0,9 %	780
Muut palvelut	2 990	2 921	3 129	3 106	-24	-0,8 %	2 997
Muiden palveluiden ostot yht.	30 113	38 346	35 667	35 184	-483	-1,4 %	34 072

6.3.4 Henkilöstökustannukset

Henkilöstömenot ovat 23,3 milj. euroa vuonna 2019, joka on 3,1 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1,6 milj. eurolla (7,5 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 18,9

milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,4 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Henkilöstömenoissa on varauduttu 396 henkilön työpanokseen. Uudenlaista osaamista tarvitaan digitaalisten palveluiden lisääntyessä: kehittäminen laajenee mm. yrityskäyttöliittymiin ja uusien digitaalisten palveluiden myötä myös jatkokehitys- ja ylläpitotöiden määrä kasvaa. HSL:n työtehtävärakenne on muuttunut vuosien saatossa enemmän asiantuntijatyötä painottavaksi. HSL:n aloittaessa toimintansa työtehtävistä 36 % oli asiantuntijatyötä, vuonna 2019 asiantuntijatyön osuus on jo 43 %. Vuosille 2020–2021 henkilöstömenoissa on huomioitu yleisesti sovitut palkankorotukset.

6.3.5 Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2019 varattu 1,9 milj. euroa. Vuoden 2020 varaus on 1,8 milj. euroa ja vuoden 2021 varaus 1,8 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2019 ovat 5,0 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokratustannusten lisäksi sähköbusseista maksettavia leasing-vuokria 1,4 milj. euroa, kuljettajien sosiaali-
loista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj. euroa. Vuoden 2020 varaus on 4,4 milj. euroa ja vuoden 2021 varaus 4,0 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2019 ovat 3,2 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain 1,8-2,0 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, jotka ovat TTS-vuosina vähitellen kasvava erä, kun matkalipun myyntiä siirtyy HSL:n omiin myyntikanaviin, joiden maksuvälinekustannukset (mm. korttimaksamisen kustannus) näkyvät kasvavina menoina. Vuodelle 2020 muihin menoihin varataan yhteensä 3,6 milj. euroa ja vuodelle 2021 3,7 milj. euroa.

Toimintakatteen vuonna 2019 arvioidaan olevan 16,9 milj. euroa alijäämäinen.

7 Investointiosa

HSL:n investointimenot ovat 13,7 milj. euroa vuonna 2019, 12,0 milj. euroa vuonna 2020 ja 10,9 milj. euroa vuonna 2021.

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui pääosiltaan vuoden 2017 loppuun mennessä. LIJ –järjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2019-2021 vielä noin 2,0 milj. euroa, joka on varattu pääosin vuodelle 2020.

Erilaisiin Digitaalisten kuluttajapalveluiden kehittämishankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 6,7 milj. euroa, kullekin vuodelle noin 2 milj. euroa.

Asiakkuuden ja myynnin –sovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 14,3 milj. euroa, josta 6,9 milj. euroa vuodelle 2019, 4,8 milj. euroa vuodelle 2020 ja 2,5 milj. euroa vuodelle 2021. Merkittävimpana yksittäisenä kehittämishankkeena tässä ryhmässä on Lähimaksamisen kehittäminen, jolle on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 3,0 milj. euroa. Tähän ryhmään sisältyy myös Maas IdeaLabin 1,0 milj. euron varaus liikkumispalveluiden uusien toimintamallien testaamiseen.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 6,6 milj. euroa, josta 2,6 milj. euroa vuodelle 2019, 2,5 milj. euroa vuodelle 2020 ja 1,5 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpana yksittäisenä investointina Jore 4.0 -hankkeeseen on koko suunnitelmakaudelle varattu 2,9 milj. euroa.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 7,0 milj. euroa, josta merkittävimminä yksittäisinä hankkeina 0,7 milj. euroa toimitilojen remontteihin sekä 0,6 milj. euroa tietovarasto ja raportointiratkaisuihin.

Taulukko 6: Investointimenojen erittely 2017-2021

€	TP 2017	TA 2018	Enn 2018	TA 2019	TS 2020	TS 2021
Asiakkuus ja myynti	2 021 844	6 220 000	2 953 000	6 920 000	4 835 000	2 505 000
Digitaalisten kuluttajapalveluiden kehittäminen	1 217 522	4 320 000	3 562 000	2 350 000	2 200 000	2 200 000
Hallinto- ja Strategiapalvelut	336 049	790 000	1 157 000	445 000	950 000	530 000
Joukkoliikenne	669 460	4 448 000	1 477 000	2 610 000	2 480 000	1 480 000
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	55 715	360 000	60 000	250 000	250 000	20 000
LIJ	16 665 935	6 000 000	7 570 000	892 000	1 159 000	0
Teknologiaratkaisut	241 953	715 000	370 000	223 000	155 000	4 150 000
Muut osakkeet ja osuudet	23 918		7 359			
Kaikki yhteensä	21 232 396	22 853 000	17 156 359	13 690 000	12 029 000	10 885 000

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 18,8 milj. euroa vuonna 2019, 19,4 milj. euroa vuonna 2020 ja 18,4 milj. euroa vuonna 2021. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. LIJ-hankkeen poistot on vaiheistettu siten, että ensimmäiset poistot aloitettiin määrittelyvaiheen päätyttyä kesällä 2013. Suurin osa poistoista on kuitenkin aloitettu vasta vuoden 2017 lopulla, kun kaikki myyntijärjestelmät oli otettu tuotantokäyttöön. Viimeinen osuus poistojen vaiheistuksesta liittyy hankkeen lopulliseen hyväksymiseen, joka tehtiin ehdollisena kesäkuussa 2018.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

8 Rahoitusosa

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2018. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021 ei sisällä myöskään pitkäaikaisen talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli lainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. Talousarviossa on varauduttu tarvittaessa lyhytaikaisen luottolimiitin käyttöön 10 milj. eurolla.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. Rahoituslaitoksista Nordea, Danske ja OP Yrityspankki ovat ilmoittaneet perivänsä HSL:ltä maksuliiketeileillä olevista varoista negatiivista talletuskorkoa tietyn rajan yli menevistä maksuliiketilien saldoista. HSL on sijoittanut ylimääräisiä kassavaroja kahden rahoituslaitoksen yhteensä neljään eri rahastoon sekä yhden rahoituslaitoksen määräaikaiselle tilille välttyäkseen kassavaroista maksettavilta korkokustannuksilta.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2019 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa, nousevan 0,2 milj. euroon vuonna 2020 ja 0,3 milj. euroon vuonna 2021. Nettomenojen kasvu johtuu pääosin varautumisesta jäsenkunnille maksettaviin ylijäämien korkoihin.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 17,0 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Tilikauden 2019 alijäämäksi arvioidaan 35,9 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkunnilta laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä.

Tuloslaskelma 2017–2021

x 1 000 €	TP 2017	TA 2018	ENN. ¹⁾ 2018	TA 2019	ERO TA2019/ENN2018		TS 2020	ERO TS2020/TA2019		TS 2021	ERO TS2021/TS2020	
					€	%		€	%		€	%
Toimintatuotot	657 186	721 599	731 376	737 599	6 223	0,9 %	767 637	30 038	4,1 %	778 075	10 438	1,4 %
Myyntituotot	358 594	365 216	374 360	373 373	-987	-0,3 %	376 128	2 755	0,7 %	381 662	5 534	1,5 %
Seutuliikenteen lipputulot	138 807	140 005	146 707	372 773	226 066	154,1 %	375 628	2 855	0,8 %	381 262	5 634	1,5 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	3 832	3 862	4 953		-4 953	-100,0 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	15 818	20 452	20 041		-20 041	-100,0 %						
Helsingin sisäiset lipputulot	168 269	168 525	168 573		-168 573	-100,0 %						
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 989	17 096	18 204		-18 204	-100,0 %						
Vantaan sisäiset lipputulot	12 404	12 442	12 956		-12 956	-100,0 %						
Keravan , Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot	848	1 287	1 312		-1 312	-100,0 %						
Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot	774	797	866		-866	-100,0 %						
Lipputulot yhteensä	357 740	364 466	373 610	372 773	-837	-0,2 %	375 628	2 855	0,8 %	381 262	5 634	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	854	750	750	600	-150	-20,0 %	500	-100	-16,7 %	400	-100	-20,0 %
Korvaukset kunnilta	281 908	341 107	341 107	348 106	6 999	2,1 %	375 828	27 722	8,0 %	380 890	5 062	1,3 %
Muut myyntitulot	1 428	918	943	918	-25	-2,7 %	918		0,0 %	918		0,0 %
Tuet ja avustukset	6 065	5 970	6 197	6 367	170	2,7 %	5 852	-515	-8,1 %	5 629	-223	-3,8 %
Vuokratuotot	2 469	2 512	2 438	2 626	188	7,7 %	2 702	76	2,9 %	2 767	65	2,4 %
Muut toimintatuotot	6 722	5 876	6 331	6 210	-121	-1,9 %	6 210		0,0 %	6 210		0,0 %
Toimintakulut	-648 143	-722 947	-704 824	-754 505	-49 681	7,0 %	-770 005	-15 500	2,1 %	-781 354	-11 349	1,5 %
Henkilöstökulut	-20 780	-21 848	-21 711	-23 341	-1 629	7,5 %	-23 850	-509	2,2 %	-24 345	-495	2,1 %
Palvelujen ostot	-619 328	-690 947	-673 947	-721 002	-47 055	7,0 %	-736 432	-15 430	2,1 %	-747 518	-11 086	1,5 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-317 740	-314 446	-308 852	-334 959	-26 107	8,5 %	-342 796	-7 837	2,3 %	-345 915	-3 119	0,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-91 760	-94 721	-90 390	-95 199	-4 809	5,3 %	-95 082	117	-0,1 %	-95 426	-344	0,4 %
Metrolinjojen operointikustannukset	-35 899	-42 973	-41 240	-44 003	-2 763	6,7 %	-45 392	-1 389	3,2 %	-46 076	-684	1,5 %
Raitiolinjojen operointikustannukset	-51 822	-55 308	-52 761	-55 966	-3 205	6,1 %	-59 309	-3 343	6,0 %	-63 153	-3 844	6,5 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 590	-3 661	-3 817	-5 000	-1 183	31,0 %	-4 150	850	-17,0 %	-4 150		0,0 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-500 811	-511 109	-497 060	-535 127	-38 067	7,7 %	-546 729	-11 602	2,2 %	-554 720	-7 991	1,5 %

Liite 1: Tuloslaskelma 2017–2021

38

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TA2019/ENN2018		TS	ERO TS2020/TA2019		TS	ERO TS2021/TS2020	
	2017	2018	2018	2019	€	%	2020	€	%	2021	€	%
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 716	-7 349	-7 278	-9 136	-1 858	25,5 %	-9 085	51	-0,6 %	-8 997	87	-1,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-11 972	-13 589	-13 560	-15 033	-1 474	10,9 %	-14 337	697	-4,6 %	-14 371	-35	0,2 %
Metroluikenteen infrapalvelut	-50 572	-100 627	-100 456	-110 241	-9 786	9,7 %	-112 635	-2 393	2,2 %	-115 423	-2 788	2,5 %
Raitioluikenteen infrapalvelut	-20 773	-19 415	-19 415	-15 880	3 535	-18,2 %	-19 167	-3 287	20,7 %	-19 696	-529	2,8 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-371	-512	-512	-401	111	-21,8 %	-408	-7	1,8 %	-400	8	-2,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-88 404	-141 492	-141 220	-150 691	-9 471	6,7 %	-155 631	-4 940	3,3 %	-158 888	-3 256	2,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-30 113	-38 346	-35 667	-35 184	483	-1,4 %	-34 072	1 112	-3,2 %	-33 910	161	-0,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 540	-1 891	-1 919	-1 920	-2	0,1 %	-1 766	154	-8,0 %	-1 758	8	-0,5 %
Vuokrakulut	-4 059	-5 387	-4 713	-5 004	-292	6,2 %	-4 371	634	-12,7 %	-4 047	324	-7,4 %
Muut kulut	-2 436	-2 875	-2 534	-3 237	-703	27,7 %	-3 587	-350	10,8 %	-3 687	-100	2,8 %
Toimintakate	9 044	-1 348	26 551	-16 906	-43 457	-163,7 %	-2 368	14 538	-86,0 %	-3 279	-911	38,5 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-188	-30	24	-100	-124	-510,4 %	-241	-141	140,6 %	-291	-50	20,8 %
Vuosikate	8 856	-1 378	26 576	-17 006	-43 582	-164,0 %	-2 609	14 397	-84,7 %	-3 570	-961	36,8 %
Poistot	-11 363	-20 073	-18 630	-18 844	-214	1,1 %	-19 377	-533	2,8 %	-18 416	961	-5,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-2 507	-21 451	7 945	-35 850	-43 795	-551,2 %	-21 986	13 864	-38,7 %	-21 986		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	101,4 %	99,8 %	103,8 %	97,8 %		99,7 %		99,6 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	375 278	380 492	390 269	389 493		391 809		397 185
- ilman kuntaosuuksia, %	57,9 %	52,6 %	55,4 %	51,6 %		50,9 %		50,8 %
Toimintakate, %	1,4 %	-0,2 %	3,6 %	-2,3 %		-0,3 %		-0,4 %
Vuosikate, %	1,3 %	-0,2 %	3,6 %	-2,3 %		-0,3 %		-0,5 %
Vuosikate / Poistot, %	77,9 %	-6,9 %	142,6 %	-90,2 %		-13,5 %		-19,4 %

¹⁾ Ennuste 2018: Osavuosisikatsaus 2/2018

Rahoituslaskelma 2017-2021

1 000 €	TP2017	TA2018	ENN2018	TA2019	TS2020	TS2021
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	8 856	-1 378	26 576	-17 006	-2 609	-3 570
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-21 232	-22 853	-17 156	-13 690	-12 029	-10 885
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	-12 376	-24 231	9 419	-30 696	-14 638	-14 455
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset		336	336			
Muut maksuvalmiuden muutokset	7 812	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	-4 565	-18 895	14 755	-25 696	-9 638	-9 455
Rahavarat 31.12	86 163	67 268	82 024	56 328	46 690	37 235
Rahavarat 1.1	90 728	86 163	67 268	82 024	56 328	46 690
Investointien tulorahoitus %	41,7 %	-6,0 %	154,9 %	-124,2 %	-21,7 %	-32,8 %
Kassan riittävyys, pv	48,5	34,0	42,5	27,3	22,1	17,4

Liikenteen palvelutasokuvaus

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

METROLIIKENNE

Muutokset vuonna 2019

Varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnittelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla osa Tapiolaan päätyvistä junista Matinkylään ruuhka-aikaan

Kustannusmuutos:

+ 300 000 € vuositasona

LÄHIJUNALIIKENNE

Muutokset vuonna 2019

Varaudutaan lisäämään Kehäradalle yöliikenteeseen 2 lisälähtöä P-junille ja 2 lisälähtöä I-junille kesäkuusta 2019 alkaen. Liikenteen lisäys riippuu matkustajamäärästä sekä käytettävissä olevasta ratakapasiteetista, eikä siksi ole täysin HSL:n päätettävissä.

Kustannusvaikutus 2019: +133 000 €, 2020: +229 000 €, 2021: +238 000 €

Säilytetään yksiköiden lisääminen yksittäisille lähdöille (alkaa kokeiluna jo vuonna 2018 lokakuun muutosajankohdassa)

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan tihentämään Kehäradan sunnuntailiikennettä 20 minuutista 10 minuuttiin elokuusta 2020 alkaen. Liikenteen tihentämisen myötä siirrytään kahden rungon junista yhden rungon juniin.

Kustannusvaikutus 2020: +35 000 €, 2021: +93 000 €

RAITIOLIIKENNE

Muutokset vuonna 2019

Hämeentien perusparannus

Hämeentietä kulkevat raitiolinja 1, 6, 6T, 7 ja 8 liikennöivät poikkeusreittejä Hämeentien perusparannustyön aikana.

Kustannusmuutos:

- 800 000 € vuonna 2019

Pasilansillan joukkoliikenneterminaali

Linjojen 2 ja 7 päätepysäkki siirtyy Länsi-Pasilasta Pasilansillan uuteen joukkoliikenneterminaaliin terminaalin valmistuessa. Muutoksella ei kokonaisuutena ole vaikutusta liikennöintikustannuksiin.

Muutokset vuonna 2020**Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto**

Varaudutaan Hernesaaren raitioliikenteen 1. vaiheen aloittamiseen osuudella Hietalahti - Eiranranta. Muutos koskee linjaa 6.

Kustannusmuutokset:

+200 000 € vuonna 2020 ja +490 000 € vuositasolla.

Linjan 6T lakkauttaminen

Linja 6T lakkautetaan Hernesaaren 1. vaiheen raitioliikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:

-120 000 € vuonna 2020 ja -285 000 € vuositasolla.

Linjan 7T perustaminen

Perustetaan linjan 6T poistuvaa palvelua korvaamaan linja 7T (Länsiterminaalili – Rautatientori – Kaupatori).

Kustannusmuutokset:

+250 000 € vuonna 2020 ja 600 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2021**Ilmalan raitiotie**

Varaudutaan Ilmalan raitiotien käyttöönottoon. Muutos koskee linjaa 9.

Kustannusmuutokset:

+520 000 € vuonna 2021 ja +1 280 000 € vuosittain

Jätkäsaaren raitiolinjaston täydentyminen

Varaudutaan linjojen 7, 8 ja 9 muutoksiin Jätkäsaarella. Linjojen 8 ja 9 reitti pitenee uutta Atlantinkadun rataa pitkin Länsiterminaalille. Linjan 7 reitti pitenee Melkinlaiturille.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 7 +220 000 € vuonna 2021 ja +540 000 € vuositasolla

Linjalla 8 +350 000 € vuonna 2021 ja +850 000 € vuositasolla

Linjalla 9 +430 000 € vuonna 2021 ja +1 050 000 € vuositasolla

Linjan 7 pidennys Meilahteen ja linjan 2 jatkamiseen Messukeskukselle

Varaudutaan linjan 7 jatkamiseen Meilahteen ja linjan 2 Messukeskukselle.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 2 +30 000 € vuonna 2021 ja +80 000 € vuosittain

Linjalla 7 +270 000 € vuonna 2021 ja +650 000 € vuosittain

Linjan 7T lakkauttaminen

Linja 7T lakkautetaan Jätkäsaaren raitiolinjaston valmistuessa.

Kustannusmuutokset:

-250 000 € vuonna 2020 ja -600 000 € vuositasolla.

LAUTTALIIKENNE

Ei suunniteltuja muutoksia.

BUSSILIIKENNE**HANKKEIDEN JA TYÖMAIDEN AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET SEKÄ LISÄLIIKENTEEJÄRJESTÄMINEN****Muutokset vuonna 2019****Länsimetron liityntäliikenteen palvelutason parantaminen**

Lisätään palvelutarjontaa Etelä-Espoossa kehittämällä Espoon sisäistä liikennettä sekä seutuliikennettä Länsiväylän sektorissa. Kustannuksissa on huomioitu nykyisen liityntäliikenteen palvelutason leikkaukset alueilla, joihin seutuliikenteen vaikutus kohdistuu.

Kustannusvaikutus:

Espoon sisäinen liikenne + 1 000 000 € vuositasolla

Seutuliikenne + 4 600 000 € vuositasolla

Vyöhykemallin käyttöönotto

Liikennemallitarkastelujen perusteella vyöhykemallin käyttöönotto lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti B-vyöhykkeeltä A-vyöhykkeelle suuntautuvilla matkoilla. Varaudutaan matkustajamäärien kasvun ruuhka-ajan liikenteessä Turunväylän, Turuntien, Vihdintien, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän sektorien seutuliikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

6 ap / arki

Seutuliikenne + 1 000 000 € vuositasolla

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri –hankkeelta saatuaan alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua sii-

hen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2019:

Seutuliikenne + 950 000 €

Helsingin sisäinen liikenne + 420 000 €

Espoon sisäinen liikenne + 140 000 €

Hämeentien ja Sörnäisten metroaseman ympäristön työmaan vaikutukset bussiliikenteeseen

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat Sörnäisten metroaseman ympäristön ja Hämeentien katujärjestelyiden rakentamisesta sekä Sörnäisten metroaseman vesieristyksen uusimisesta.

Työmaiden Helsingin sisäiselle bussiliikenteelle sekä seutuliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset vuonna 2019:

Helsingin sisäinen liikenne +360 000 €

Seutuliikenne +210 000 €

Ojangon varikon myöhästyminen

Varaudutaan kustannustason kasvuun koska liikennettä joudutaan kilpailuttamaan lyhyellä vuoden sopimuksella.

Kustannusmuutokset:

Vantaan sisäinen liikenne + 250 000 € vuonna 2019

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

Muutokset vuonna 2020

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri –hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva

vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäisen liikenne +1 200 000 €

Seutuliikenne +3 100 000 €

Espoon sisäinen liikenne +80 000 €

Hämeentien ja Sörnäisten metroaseman ympäristön työmaan vaikutukset bussiliikenteeseen

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat Sörnäisten metroaseman ympäristön ja Hämeentien katujärjestelyiden rakentamisesta sekä Sörnäisten metroaseman vesieristyksen uusimisesta.

Työmaiden Helsingin sisäiselle bussiliikenteelle sekä seutuliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäinen liikenne +360 000 €

Seutuliikenne +210 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliiin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+6 ap / arki, +2 ap / la ja +2 ap / su

Espoon sisäinen liikenne +1 220 000€ / vuodessa

Leppävaaran sähköbussiliikenne

Leppävaaran terminaalien rakentamistyön aikaisten poikkeusreittien vuoksi sähköbussien käyttö Leppävaaran liityntäliikenteessä kasvattaa liikennöintikustannuksia. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu latauslaitteen sijainnista terminaalissa ja tästä syntyvistä pidemmistä siirto- ja latausajoista terminaalissa. Lisäkustannukseen ei sisälly sähköbussien latauslaitteista aiheutuvia kustannuksia, eikä arvioissa ole huomioita mahdollista yleistä liikenteen hintatason muutosta joka aiheutuisi sähköbussiliikenteestä.

Kustannusmuutokset:

Espoon sisäinen liikenne + 650 000€ / vuodessa

Ojangan varikon myöhästyminen

Varaudutaan kustannustason kasvuun koska liikennettä joudutaan kilpailuttamaan lyhyellä vuoden sopimuksella.

Kustannusmuutokset:

Vantaan sisäinen liikenne + 360 000 € vuonna 2020

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

Muutokset vuonna 2021

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri –hankkeelta saatuaan alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2021:

Helsingin sisäisen liikenne +1 200 000 €

Seutuliikenne +4 700 000 €

Espoon sisäinen liikenne +280 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaisten järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+6 ap / arki, +2 ap / la ja +2 ap / su

Espoon sisäinen +1 220 000€ / vuodessa

Leppävaaran sähköbussiliikenne

Leppävaaran terminaalien rakentamistyön aikaisten poikkeusreittien vuoksi sähköbussien käyttö Leppävaaran liityntäliikenteessä kasvattaa liikennöintikustannuksia. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu latauslaitteen sijainnista terminaalissa ja tästä syntyvistä pidemmistä siirto- ja latausajoista terminaalissa. Lisäkustannukseen ei sisälly sähköbussien latauslaitteista aiheutuvia kustannuksia, eikä arvioissa ole huomioita mahdollista yleistä liikenteen hintatason muutosta joka aiheutuisi sähköbussiliikenteestä.

Kustannusmuutokset:

Espoon sisäinen liikenne + 650 000€ / vuodessa

Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 1 850 000 € vuositasona

Laajasalontien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Laajasalontien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Laajasalon linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 800 000 € vuositasona

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA**Muutokset vuonna 2019****Linja 21 Eira – Ruoholahti (M) – Lauttasaari (M) – Vattuniemi**

Varaudutaan lisäämään linjalle syksystä 2019 alkaen yksi auto arkipäivien ruuhkaliikenteeseen matkustajamäärien vuoksi.

+1 ap / arki

+ 60 000 € vuonna 2019 ja 130 000 € vuositasolla

Linja 56 Kalasatama (M) – Käpylä – Metsälä – Kannelmäki

Linjan vuoroväliä tiennetään ruuhka-aikoina 15 minuutista 10 minuuttiin sekä muina aikoina 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

4 ap / ma-pe

+ 179 000 € vuonna 2019 ja + 465 000 € vuositasolla

Linja 57 Kontula – Käpylä – Munkkiniemi

Varaudutaan lisäämään linjalle syksystä 2019 alkaen yksi auto arkiliikenteeseen. Linjan vuoroväliä tiennetään ruuhka-aikoina 7-8 minuuttiin ja päivällä 20 minuutista 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+ 80 000 € vuonna 2019 ja 160 000 € vuositasolla

Linja 61 Rautatientori – Pukimäki – Siltamäki

Varaudutaan lisäämään yksi auto arki- ja lauantailiikenteeseen syksystä 2019 lähtien kohonneiden ajoaikojen vuoksi.

+1 ap / arki / la

+ 130 000 € vuonna 2019 ja 280 000 € vuositasolla

Linja 63 Kamppi – Maunula – Paloheinä**Linja 70 Kamppi – Viikki – Pihlajamäki – Pukimäki – Malmi**

Tiennetään linjan 70 kesäliikenteen ruuhka-ajan vuoroväli noin 15–20 minuutista 15 minuuttiin. Lisätään tunteja linjan 63 talviliikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / kesäarki

+ 34 000 vuonna 2019 ja 71 000 euroa vuositasolla

Linja 69 Kamppi – Pasila – Käpylä – Pukimäki – Malmi – Jakomäki

Tiennetään linjan 69 kesäliikenteen ruuhka-ajan vuoroväli noin 15–20 minuutista 15 minuuttiin. Lisätään tunteja talviliikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 3 ap / kesäarki

+ 39 000 vuonna 2019 ja 83 000 euroa vuositasolla

Linja 73 Hakaniemi – Malmi – Tapaninkylä – Puistolan asema – Ala-Tikkurila

Linja 74 Hakaniemi – Malmi – Tapanila – Puistolan asema – Heikinlaakso

Varaudutaan kasvaneiden ajoaikojen takia lisäämään kesäliikenteeseen arjen ruuhka-aikaan yksi auto sekä talven arkiliikenteeseen tunteja.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / kesäarki

+ 30 000 euroa vuonna 2019 ja 47 000 euroa vuositasolla

Linjat 84 ja 88 Herttoniemi – Gunillankallio/Kaitalahti

Lisätään tarjontaa vastaamaan Kruunuvuorenrannan kasvaviin asukasmääriin tihentämällä linjojen 84 ja 88 vuorovälejä. 84:n illan ja sunnuntain vuoroväliä tihennetään 20 minuutista 15 minuuttiin. 88:n vuoroväliä tihennetään ruuhkassa 10 minuutista 7,5 minuuttiin, päivällä 20 minuutista 10 minuuttiin ja illassa ja sunnuntaisin 20 minuutista 15 minuuttiin.

+2 ap / arki ja la, +1 ap / su

+ 215 000 € vuonna 2019 ja 450 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila

Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2019 alkaen yksi auto sunnuntailiikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 1 ap / su

+ 12 000€ vuonna 2019 ja 26 000 € vuositasolla

Runkolinjat 500 ja 510 Itäkeskus / Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkiniemi – Munkkivuori / Tapiola

Runkolinja 500 korvaa Helsingin sisäisen linjan 58 ja runkolinja 510 korvaa seutulijnan 551.

Molempien runkolinjojen vuoroväli on ruuhka-aikana 6 minuuttia, arjen päiväliikenteessä 12 minuuttia, lauantaisin 15 minuuttia, sunnuntaisin 20 minuuttia ja iltaisin 15-20 minuuttia.

Muutoksella ei ole erillisiä kustannusvaikutuksia liikenteen operointiin, mutta linjan 510 osalta aikaisemmin ilmoitetut suoritteet ovat virheellisiä. Linjan 551 liikennöintisuunnitelman suoritteet pohjautuivat arvioihin, joissa linjan päätepysäkki on Otaniemessä. Tapiolan ja Otaniemen välisen ajoyhteyden säilyminen mahdollistaa linjan ajamisen edelleen Tapiolaan ja 2019 keväällä Westendinasemalle.

Linja 506 Viikki – Pasila – Meilahti

Tihennetään linjan 506 kesäliikenteen ruuhka-ajan vuoroväli noin 15–20 minuutista 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / kesäarki

+ 20 000 euroa vuonna 2019 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2020**Linjat 50 Sompasaari-Pasila-Pajamäki ja 59 Sompasaari-Pasila-Maunula**

Varaudutaan siirtämään linjojen 50 ja 59 päätepysäkki Sompasaaren uuden alueen rakentuessa.

+1 ap / arki

+ 60 000 € vuonna 2020 ja 150 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila

Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2020 alkaen yksi auto lauantailiikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 1 ap / la

+ 15 000€ vuonna 2020 ja 25 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021**Linjat 84, 87 ja 88 Herttoniemi – Gunillankallio/Haakoninlahti/Kaitalahti**

Varaudutaan lisäämään tarjontaa vastaamaan Kruunuvuorenrannan kasvaviin asukasmääriin perustamalla linja 87 Herttoniemi – Haakoninlahti. Linjojen 84 ja 88 vuorovälejä muutetaan samalla aikataulujen tasavälisyyden parantamiseksi.

+ 290 000 € vuonna 2019 ja 700 000 € vuositasolla

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2019****Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti**

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

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

Linja 113 Tapiola – Laajalahti – Leppävaara**Linja 548 Tapiola – Kauniainen – Jupperi****Linja 549 Tapiola – Kauniainen – Jorvi**

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-2 ap / arki

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

Linja 202 Helmipöllönmäki-Leppävaara-Nuijala (vuoden 2019 mukainen linjasto)

Lisätään linjan 202 ruuhka-autolle päiväliikenne kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto lauantaille ja sunnuntaille kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / la ja +1 ap / su

+60 000 € vuonna 2019 ja +140 000 € vuositasolla

Linja 544 Leppävaara – Nihtisilta – Soukka – Kivenlahti

Varaudutaan tihentämään linjan talviliikenteen vuoroväliä 2019 syysliikenteen alusta 20 minuutista 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset

+ 2 ap/arki

+ 70 000 € vuonna 2019 ja + 150 000 € vuositasolla

Linja 551 Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkiniemi – Tapiola

Linjan 551 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminalin läpi Westendinasemalle vuoden 2019 maaliskuun alusta. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään kaksi autoa arkiliikenteeseen ja yksi auto lauantaille ja sunnuntaille pidentyvän reitin vuoksi. Linjan 551 liikennöintisuunnitelman suoritteet pohjautuivat arvioihin, joissa linjan päätepysäkki on Otaniemessä. Tapiolan ja Otaniemen välisen ajo-

yhteyden säilyminen mahdollistaa linjan ajamisen edelleen Tapiolaan ja 2019 keväällä Westendinasemalle. Samalla linjan vuorovälit yhtenäistetään linjan 58 (tuleva 500) kanssa. Linjan jatkaminen Tapiolaan sekä vuorovälien yhtenäistämisen myötä linjalle lisätään yksi auto arki- ja sunnuntailiikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / arki

+1 ap / la

+2 ap / su

+850 000 € vuonna 2019 ja +850 000 € vuositasolla

Runkolinja 510 Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkiniemi – Tapiola - Westendinasema

Runkolinja 510 korvaa seutulinjan 551. Vuoroväli on ruuhka-aikana 6 minuuttia, arjen päiväliikenteessä 12 minuuttia, lauantaisin 15 minuuttia, sunnuntaisin 20 minuuttia ja iltaisin 15-20 minuuttia.

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran bussilinjasto muuttuu Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukaiseksi syysliikenteen 2019 alussa. Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukainen linjasto ja linjan 238 palvelun säilyttäminen arkisin tunnin välein ruuhka-aikaan nostavat liikennöintikustannuksia 300 000€ vuodessa.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki

+130 000 € vuonna 2019 ja +300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti

Linjan 111 reitti siirretään poikkeusreitille Djupsundsbäckenin alueen rakennustöiden alkaessa ja Hylkeenpyytäjätien yhteyden katketessa. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

+280 000 € vuonna 2020 ja +280 000 € vuositasolla

Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti

Linja 118B Tapiola-Suurpelto

Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskukseen vuoden 2020 elokuussa, kun Kuuriniitty-Suurpelto –joukkoliikennedyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikennedyhteyden kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki ja +1ap / la

+150 000 € vuonna 2020 ja +380 000 € vuositasolla

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila**Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila**

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-150 000 € vuonna 2020 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara-Kauniainen-Espoon keskus-Tuomarila

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa esitetty pisto Kuurinniittyyn linjalle 224 poistuu, kun Suurpellon ja Kuurinniityn välinen joukkoliikenneyhteys valmistuu ja linja 118 siirtyy kulkemaan uutta katuosuutta pitkin. Linja 118 tarjoavat palvelun Kuurinniityn ja Espoon keskuksen välille.

Kustannusmuutokset:

-46 000 € vuonna 2020 ja -110 000 € vuositasolla

Linja 437 Martinlaakso – Perusmäki

Varaudutaan vuoden 2019 syysliikenteestä alkaen arkipäivien ruuhka-aikoina liikennöivän uuden linjan liikennöintiajan laajentamiseen maanantaista lauantaihin klo 6 – 21 väliselle ajalle. Muutoksella parannetaan Perusmäen ja Niipperin alueiden palvelutaso sekä niiden yhteydet Kehäradalle.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / lauantai

+74 000 € vuonna 2020 ja +186 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021**Linja 560 Rastila-Myyrmäki-Matinkylä**

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä elokuussa 2021. Jatko edellyttää Lintulaaksontien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti sekä länsimetron Kivenlahden jatkeen valmistumista.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2021 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasolla

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2019****Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelma**

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Linjastosuunnitelman mukaisesti perustetaan Tuusulan, Keravan ja Vantaan seutuliikenteen uudet seutulinjat 641 Tikkurila Leinelä – Hyrylä – Kerava ja 642 Leinelä – Lahela – Hyrylä. Samalla lakkautetaan linjat 621 ja 622. Linjan 633 reitti muuttuu välille Hakaniemi – Leinelä – Korso ja linjan 623 reittiä nopeutetaan Ruskeasannassa linjan 633 palvellessa aluetta. Linjan 973 liikennöinti tihenee ja reitti katkeaa Keravan asemalle Virrenkulman sijasta.

Muutokset parantavat yhteyksiä Tikkurilasta Hyrylään sekä Tuusulan työpaikka-alueille. Samalla Ilolan ja Leinelän välisen liityntäliikenteen määrä kasvaa. Myös Ilolan, Simonkylän ja Tikkurilan väliset yhteydet kehittyvät. Vallinojalta poistuu suora seutuyhteys Helsinkiin, mutta samalla liityntäliikenne Korson asemalle paranee. Linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti on arvioitu olevan Vantaan kaupungille kustannusneutraali. Suunnitelman mukainen liikennöinti edellyttää Epinkoskentien jatkeen rakentamista.

Kivistön alueen liikenne

Varaudutaan asukasmäärän kasvuun Kivistön alueella.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1ap / ma-su

+ 120 000 € vuonna 2019 + 250 000 € vuositasolla

Linja 576 Tikkurila – Aviapolis – Seutula – Kivistö

Varaudutaan Tikkurilantien työpaikka-alueen kasvuun ja kasvaviin ajoaikoihin

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-pe

+75 000 € vuonna 2019 ja +155 000 € vuositasolla

Linjan 724 V-reitti Tikkurila – Päiväkumpu

Tikkurilan ja Päiväkummun välille perustetaan linjalle 724 V-reitti, joka tarjoaa Havukosken koulun oppilaille yhteyden Tikkurilaan, Lummetien väistötiloihin lukuvuotena 2018 - 2019. Linja aloittaa liikenteen syksystä 2018.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-pe

+50 000 € vuonna 2019

Muutokset vuonna 2020**Lahdenväylän suunnan linjasto**

Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista (linjat 711, 721 ja 731) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alusta

2020. Muutos on sidoksissa Ojangan uuden bussivarikon valmistumiseen. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen yöliikennettä. Linjastomuutoksen yhteydessä lyhentyviltä reiteiltä säästytävä liikennöintisuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella. Muutos on kustannusneutraali.

Linja 570 Mellunkylä – Tikkurila – Lentokenttä

Linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja kaikkien lähtöjen reitti muutetaan päättymään Lentokentälle.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 230 000 € vuonna 2020 ja +500 000 € vuositasolla

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2020 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajojohde Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / la, +1 ap / kesäaika

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

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

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2020 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajojohde Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutosta

+14 000 € vuonna 2020 ja +35 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KERAVAL SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAL SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Tuusulan ja Keraval linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Linjastosuunnitelman mukaisesti liityntäliikenteen määrä alueella kasvaa. Myös ilta- sekä viikonloppuliikenteen palvelutaso paranee.

Linjastosuunnitelman kustannusvaikutukset:

+80 000 € vuonna 2019 ja +200 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan maankäytön kehittymiseen sekä matkustajamäärien kasvuun yhdellä lisäautolla ruuhka-ajan liikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2019**

Varaudutaan Matinkylän liityntäyhteyksien kehittämiseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+150 000€ vuonna 2019 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2019**

Linjat 785-788 Rautatientori – Nikkilä

Linja 982 Nikkilä – Neulasniitty – Talma

Linja 985 Nikkilä – Talma – Keravan asema

Linjan 985 tarjontaa lisätään siten että vuoroväli on arkisin läpi päivän 30 minuuttia ja viikonloppuisin 60 minuuttia. Linjan 982 liikennöintiaikaa laajennetaan lisäämällä lähtöjä ruuhkan laitaan siten että linja liikennöi noin klo 7-10 ja 13-16, jolloin linjan 985 K-reitti Neulasniityn kautta voidaan lakkauttaa.

Viikonloppuisin ei enää liikennöidä linjoja 785-788 Helsingistä (Rautatientorilta) Nikkilään, vaan Nikkilän suunnan tarjonta keskitetään liityntälinjalle 985, joka palvelee myös Talman aluetta.

Nikkilässä tulee muutoksia bussireitteihin, kun Nikkilän linja-autoasema poistuu käytöstä. Linjojen pääte- ja ajantasauspysäkit sijoitetaan pääosin Isolle Kylätielle, Kuntalan edustan uuteen katutermiinaaliin. Linjojen 785 ja 985 päätepysäkit siirtyvät Itäiseen Jokipuistoon.

Kustannusmuutokset:

+50 000 € vuonna 2019 ja +100 000 € vuositasolla.

Linjat 841, 842 ja 843 Itäkeskus – Söderkulla – Nikkilä / Eriksnäs / Kalkkiranta

Linja 995 Söderkulla – Kalkkiranta

Linjojen 841 ja 991 tarjontaa yhdistetään siten että Itäkeskukseen liikennöivän linjan 841 reittiä jatketaan Söderkullasta Nikkilään ja perustetaan uusi linja 842 Itäkeskus-Söderkulla-Eriksnäs. Lauantaisin liikennöidään myös linjaa 843 Itäkeskus-Söderkulla-Kalkkiranta, joka korvaa linjan 995 palvelun.

Linjoja 841 ja 842 liikennöidään arkisin läpi päivän 60 minuutin välein, jolloin vuoroväli osuudella Itäkeskus-Söderkulla on 30 minuuttia. Lauantaisin liikennöidään päiväliikenteessä 60 minuutin vuorovälillä linjaa 841 ja 120 minuutin vuorovälillä linjoja 842 ja 843, jolloin vuoroväli osuudella Itäkeskus-Söderkulla on 30 minuuttia. Sunnuntaisin ja iltaisin liikennöidään 120 minuutin välein linjoja 841 ja 842, jolloin vuoroväli osuudella Itäkeskus-Söderkulla on 60 minuuttia.

Arkisin osa linjan 995 lähdöistä jatketaan Söderkullasta Taasjärven alueelle, edellyttäen että katujen ja pysäkkien parannustoimenpiteet Tasbyntiellä ja Amiraalintiellä on toteutettu. Myös linja 841 voidaan liikennöidä Amiraalintien kautta, jos reitille tarvittavat parannustoimenpiteet on toteutettu.

Kustannusmuutokset:

+40 000 € vuonna 2019 ja +80 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan asukasmäärän kasvuun Nikkilän ja Söderkullan alueella tihentämällä ilta- ja viikonloppuliikenteen vuorovälejä.

Kustannusmuutokset:

+10 000 € vuonna 2020 ja +25 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2020

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Linjastosuunnitelman mukaisesti liityntäliikenteen määrä alueella kasvaa. Myös ilta- sekä viikonloppuliikenteen palvelutaso paranee. Linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti on arvioitu Tuusulan kunnan osalta kustannusneutraaliksi.

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan Rykmentinpuiston asuinalueen kehittymiseen lisäämällä alueelle päivittäinen joukkoliikennetarjonta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-su

+100 000 € vuonna 2020 ja +300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kuntaosuudet vuonna 2019

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ilman ymp.bonusta	297,034	115,466	2,334	87,692	9,424	11,419	4,800	5,951	0,649	534,770
- Ympäristöbonus	1,104	0,533	0,006	0,340	0,005	0,007	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	298,138	115,999	2,341	88,033	9,430	11,426	4,802	5,953	0,650	536,770
%-jakautuma	55,5 %	21,6 %	0,4 %	16,4 %	1,8 %	2,1 %	0,9 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	46,095	14,855	0,303	10,470	0,872	0,866	0,251	0,302	0,044	74,058
Yhteensä	46,095	14,855	0,303	10,470	0,872	0,866	0,251	0,302	0,044	74,058
%-jakautuma	62,2 %	20,1 %	0,4 %	14,1 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	83,313	47,901	0,334	15,507	0,889	1,930	0,349	0,403	0,065	150,692
Yhteensä	83,313	47,901	0,334	15,507	0,889	1,930	0,349	0,403	0,065	150,692
%-jakautuma	55,3 %	31,8 %	0,2 %	10,3 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	426,442	178,222	2,971	113,669	11,186	14,215	5,399	6,656	0,758	759,520
- Ympäristöbonus	1,104	0,533	0,006	0,340	0,005	0,007	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	427,546	178,754	2,977	114,009	11,192	14,222	5,401	6,658	0,759	761,520
%-jakautuma	56,1 %	23,5 %	0,4 %	15,0 %	1,5 %	1,9 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	99,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	210,226	76,778	1,973	61,045	8,142	7,956	2,482	3,706	0,465	372,773
Yhteensä	210,226	76,778	1,973	61,045	8,142	7,956	2,482	3,706	0,465	372,773
%-jakautuma										0,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	216,216	101,444	0,998	52,624	3,044	6,259	2,918	2,951	0,293	386,747
- Ympäristöbonus	1,104	0,533	0,006	0,340	0,005	0,007	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
%-jakautuma										0,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	13,798	2,381	0,271	15,000	1,011	3,122	0,008	0,151	0,110	35,850
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,380	1,032	0,036	0,825	0,132	0,145	0,075	0,143	0,023	4,790
Yhteensä	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640
%-jakautuma	39,8 %	8,4 %	0,8 %	38,9 %	2,8 %	8,0 %	0,2 %	0,7 %	0,3 %	99,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
Yhteensä	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
%-jakautuma	57,8 %	28,3 %	0,2 %	10,7 %	0,5 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	99,2 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	47,0 %	55,1 %	23,4 %	32,6 %	17,0 %	21,1 %	52,5 %	39,9 %	21,3 %	45,7 %

Vertailu kuntaosuudet 2019 TA ja 2018 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
Erotus	6,876	13,817	-0,099	-0,111	-0,207	1,026	0,536	-0,239	-0,284	21,316
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324
Erotus	1,361	2,719	0,140	8,948	0,126	1,254	-0,486	0,145	0,108	14,316
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Erotus	5,515	11,098	-0,239	-9,059	-0,334	-0,228	1,023	-0,384	-0,393	6,999

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	214,940	100,944	0,969	52,139	2,918	6,122	2,844	2,809	0,271	383,957
Subventio% kunnittain	50,3 %	56,5 %	32,5 %	45,7 %	26,1 %	43,0 %	52,7 %	42,2 %	35,7 %	50,4 %

Kuntaosuudet vuonna 2020

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ilman ymp.bonusta	301,885	119,346	2,470	89,110	9,524	11,497	5,085	6,378	0,654	545,949
- Ympäristöbonus	1,097	0,541	0,007	0,339	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	302,982	119,887	2,477	89,448	9,529	11,505	5,087	6,380	0,654	547,949
%-jakautuma	55,3 %	21,9 %	0,5 %	16,3 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	98,7 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	46,278	15,068	0,318	10,612	0,884	0,882	0,258	0,307	0,045	74,652
Yhteensä	46,278	15,068	0,318	10,612	0,884	0,882	0,258	0,307	0,045	74,652
%-jakautuma	62,0 %	20,2 %	0,4 %	14,2 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	99,5 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	87,729	48,552	0,351	15,268	0,909	1,979	0,369	0,406	0,068	155,631
Yhteensä	87,729	48,552	0,351	15,268	0,909	1,979	0,369	0,406	0,068	155,631
%-jakautuma	56,4 %	31,2 %	0,2 %	9,8 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	99,7 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	435,893	182,967	3,139	114,990	11,318	14,358	5,712	7,091	0,766	776,232
- Ympäristöbonus	1,097	0,541	0,007	0,339	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	436,990	183,507	3,145	115,329	11,323	14,366	5,714	7,092	0,766	778,232
%-jakautuma	56,2 %	23,6 %	0,4 %	14,8 %	1,5 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	99,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	210,891	78,210	2,035	60,885	8,283	8,222	2,738	3,893	0,471	375,628
Yhteensä	210,891	78,210	2,035	60,885	8,283	8,222	2,738	3,893	0,471	375,628
%-jakautuma	56,1 %	20,8 %	0,5 %	16,2 %	2,2 %	2,2 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	98,8 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	225,002	104,757	1,104	54,105	3,035	6,137	2,974	3,198	0,295	400,604
- Ympäristöbonus	1,097	0,541	0,007	0,339	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	226,098	105,298	1,110	54,444	3,040	6,144	2,976	3,199	0,295	402,604
%-jakautuma	56,2 %	26,2 %	0,3 %	13,5 %	0,8 %	1,5 %	0,7 %	0,8 %	0,1 %	99,1 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	13,798	2,381	0,271	4,145	1,011	0,113	0,008	0,151	0,110	21,986
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,380	1,032	0,036	0,825	0,132	0,145	0,075	0,143	0,023	4,790
Yhteensä	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
%-jakautuma	60,4 %	12,7 %	1,1 %	18,6 %	4,3 %	1,0 %	0,3 %	1,1 %	0,5 %	98,4 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	209,920	101,885	0,804	49,474	1,898	5,886	2,893	2,905	0,162	375,828
Yhteensä	209,920	101,885	0,804	49,474	1,898	5,886	2,893	2,905	0,162	375,828
%-jakautuma	55,9 %	27,1 %	0,2 %	13,2 %	0,5 %	1,6 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	99,2 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,0 %	55,5 %	25,6 %	42,9 %	16,8 %	41,0 %	50,6 %	41,0 %	21,2 %	48,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 TS ja 2018 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	226,098	105,298	1,110	54,444	3,040	6,144	2,976	3,199	0,295	402,604
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
Erotus	15,654	17,138	0,007	1,369	-0,217	0,904	0,593	0,008	-0,283	35,173

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TS ja 2018 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	209,920	101,885	0,804	49,474	1,898	5,886	2,893	2,905	0,162	375,828
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Erotus	14,293	14,419	-0,133	3,276	-0,343	2,658	1,079	-0,137	-0,392	34,721

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	223,718	104,265	1,075	53,618	2,909	5,999	2,901	3,056	0,272	397,814
Subventio% kunnittain	51,2 %	56,8 %	34,2 %	46,5 %	25,7 %	41,8 %	50,8 %	43,1 %	35,5 %	51,1 %

Kuntaosuudet vuonna 2021

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- ilman ymp.bonusta	308,980	119,435	2,477	89,637	9,578	11,545	5,103	6,400	0,657	553,813
- Ympäristöbonus	1,106	0,534	0,007	0,337	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	310,086	119,969	2,484	89,974	9,583	11,552	5,105	6,402	0,657	555,813
%-jakautuma	55,8 %	21,6 %	0,4 %	16,2 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	98,7 %
Yleiskustannukset										
	46,015	14,982	0,316	10,552	0,879	0,877	0,256	0,305	0,044	74,228
Yhteensä	46,015	14,982	0,316	10,552	0,879	0,877	0,256	0,305	0,044	74,228
%-jakautuma	62,0 %	20,2 %	0,4 %	14,2 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	99,5 %
Infrakustannukset										
	89,439	49,893	0,357	15,385	0,922	2,034	0,376	0,411	0,069	158,888
Yhteensä	89,439	49,893	0,357	15,385	0,922	2,034	0,376	0,411	0,069	158,888
%-jakautuma	56,3 %	31,4 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	99,7 %
Kustannukset yhteensä										
	444,435	184,311	3,150	115,574	11,379	14,456	5,736	7,117	0,771	786,928
- Ympäristöbonus	1,106	0,534	0,007	0,337	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	445,540	184,844	3,157	115,911	11,385	14,463	5,738	7,118	0,771	788,928
%-jakautuma	56,5 %	23,4 %	0,4 %	14,7 %	1,4 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	99,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	214,055	79,383	2,065	61,798	8,407	8,345	2,779	3,951	0,478	381,262
Yhteensä	214,055	79,383	2,065	61,798	8,407	8,345	2,779	3,951	0,478	381,262
%-jakautuma	56,1 %	20,8 %	0,5 %	16,2 %	2,2 %	2,2 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	98,8 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	230,380	104,928	1,085	53,776	2,972	6,111	2,957	3,165	0,293	405,666
- Ympäristöbonus	1,106	0,534	0,007	0,337	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	231,486	105,461	1,092	54,113	2,978	6,119	2,959	3,167	0,293	407,666
%-jakautuma	56,8 %	25,9 %	0,3 %	13,3 %	0,7 %	1,5 %	0,7 %	0,8 %	0,1 %	99,2 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	13,798	2,381	0,271	4,145	1,011	0,113	0,008	0,151	0,110	21,986
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,380	1,032	0,036	0,825	0,132	0,145	0,075	0,143	0,023	4,790
Yhteensä	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
%-jakautuma	60,4 %	12,7 %	1,1 %	18,6 %	4,3 %	1,0 %	0,3 %	1,1 %	0,5 %	98,4 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	215,308	102,048	0,785	49,143	1,835	5,861	2,876	2,873	0,160	380,890
Yhteensä	215,308	102,048	0,785	49,143	1,835	5,861	2,876	2,873	0,160	380,890
%-jakautuma	56,5 %	26,8 %	0,2 %	12,9 %	0,5 %	1,5 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	99,2 %
Subventio% kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,3 %	55,2 %	24,9 %	42,4 %	16,1 %	40,5 %	50,1 %	40,4 %	20,8 %	48,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2021 TS ja 2018 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	231,486	105,461	1,092	54,113	2,978	6,119	2,959	3,167	0,293	407,666
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
Erotus	21,042	17,301	-0,011	1,038	-0,279	0,879	0,576	-0,024	-0,285	40,235

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 TS ja 2018 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	215,308	102,048	0,785	49,143	1,835	5,861	2,876	2,873	0,160	380,890
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Erotus	19,681	14,582	-0,152	2,945	-0,406	2,633	1,062	-0,169	-0,394	39,783

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	229,106	104,429	1,056	53,288	2,846	5,974	2,884	3,024	0,270	402,876
Subventio% kunnittain	51,4 %	56,5 %	33,5 %	46,0 %	25,0 %	41,3 %	50,3 %	42,5 %	35,0 %	51,1 %

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTAPERUSTEET

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymää koskeva perussopimus

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

Vyöhykehinnittelun vaikutukset kuntaosuuslaskentaan

Vuonna 2019 käyttöönotettava vyöhykejärjestelmä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistukseen kuntaosuuslaskelmissa. Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnittelumalli otetaan käyttöön alkuvuoden 2019 aikana.

Lipputulojen jakoperusteina eri vyöhykkeille on käytetty arvioituja lipputyyppi- ja asuinkuntakohtaisia lipputulojakaumia. Kunkin vyöhykkeen kaikki henkilökohtaiset arvo-, mobiili-, ja kausilipputulot on kohdistettu kunnille matkustajan asuinkunnan perusteella. Nykyiset kuntien sisäiset kertalipputuotteet poistuvat. Niitä korvaavien vyöhykekohtaiset kertalippujen tulot ja muut lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, on kohdistettu kunnille vyöhykkeittäin suoraan kohdistettujen arvo- ja mobiililipputulojen jakautumien perusteella.

Oleellisin lipputuloihin vaikuttava muutos matkoilla, joilla nykyinen PKS:n seutulippu korvautuu AB- tai BC-lipulla. Uudessa järjestelmässä AB-lippu tuottaa arvioiden mukaan n. 70 % HSL:n lipputuloista. Myönnettävät alennukset sekä lisävyöhykelipun ja seniorilipun käyttöönotto vaikuttavat myös lipputulokertymään.

Kustannusjaon osalta liikennemuotojen ja linjastojen kohdistuseriin ei esitetä muutoksia, eli nykyinen jako sisäisiin ja seudullisiin linjastoihin säilyy entisellään. Operointikustannukset arvioitu tilanteeseen, jossa Länsi-Espoon suorat bussilinjat ovat käytössä. Kustannusten jaossa käytettävien nousujen ja matkustajakilometrien jakautumat perustuvat bussiliikenteen osalta alkuvuoden 2018 muokattuihin tietoihin ja Länsimetron myötä ennakoituihin muutoksiin. Raideliikenteen osalta on käytetty viimeisimpien lippulajitulkimusten muokattuja tuloksia. Merkittävimmät muutokset ovat nykyisten sisäisillä kertalipuilla tehtyjen nousujen kohdistuksessa. Nämä nousut on kohdistettu kunnille vyöhykkeittäin suoraan kohdistettujen nousujakautumien perusteella. Länsimetron osalta on hyödynnetty ulkopuolisen asiantuntijan tekemiä kokonaisarviointeja. Tuusulalle ja Siuntiolle kohdistettavien liikennemuotokohtaiset nousut ja matkustajakilometrit on arvioitu hyödyntämällä aikaisemmin laadittujen vaikutusarviointien suhdekertoimia. Tämä koskee metro-, juna- ja raitioliikenteen kustannusjakoa.

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. 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 operointikulut on uuden sopimuksen myötä jaettu kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvona. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5. Uuden junakaluston käyttöönoton myötä pääomakustannukset nousevat merkittävästi ja pelkästään matkustajakilometreihin perustuva kuntajako kohdistaisi 3. vyöhykkeen kunnille kohtuuttoman suuret kustannukset. Tarvittavan kalustomäärän kannalta ratkaisevaa on maksimikuormitus eli nousujen määrä, ei matkojen pituus.

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja 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.

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

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

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

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

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. 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

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

HSL:n kulujen ja tuottojen kohdistaminen kunnille

