

# HSL Helsingin seudun liikenne

## Vuosikertomus



# HSL Helsingin seudun liikenne

## Vuosikertomus 2015

### Sisällys

Tämä on HSL	4
Toimitusjohtajan katsaus	6
Vuoden varrelta	8
Asiakkaat	14
Henkilöstö	16
Ympäristö	20
Joukkoliikenne lukuina	22
Talous	26
Hallinto ja organisaatio	30



Vuonna 2015  
lähijunaliikenteen  
matkustajamäärät  
kasvoivat

8,9

prosentilla.





## Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen 2015

HSL:llä oli vuonna 2015 yhdeksän strategiasta johdettua tavoitetta, joiden toteutumista seurattiin niitä varten kehitettyjen mittareiden avulla.

### 1. Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin

Joukkoliikenteen luotettavuus (ajettujen vuorojen osuus aikataulun mukaisista)  
Matkanteko on nopeaa ja sujuvaa (asiakastytyväisyyskysely, arvosanojen 4-5 osuus)  
Joukkoliikennevälineen vaihtaminen sujuu hyvin (asiakastytyväisyyskysely, arvosanojen 4-5 osuus)  
Tietoisuus Kehäradasta ja Vantaan uudistuneesta bussilinjastosta on korkealla tasolla. (asiakastytyväisyyskysely, arvosanojen 4-5 osuus, molempien kysymysten painoarvo 50%)

Tavoitetaso	Toteuma
99,74 %	99,73%
89,0 %	86,9 %
88,0 %	85,6 %
80,0 %	49,9 %

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

Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla (asiakastytyväisyyskysely, arvosanojen 4-5 osuus)  
Lippu- ja informaatiojärjestelmäudistuksen vuosittaisen suunnitelman toteutumistas

88,0 %	87,3 %
100,0 %	85,0 %

### 3. Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn

Joukkoliikenteen osuus moottoriliikenteestä  
•Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa  
•Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)  
Kokonaismatkustajamäärä suhteutettuna kokonaisasukasmäärään (nousua/asukas/v)  
HSL:n arvostusindeksi (julkisuuskuva, brändi)  
Asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen (BEST-tutkimus)  
Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (asiakastytyväisyyskysely, arvosanojen 4-5 osuus)

Tavoitetaso	Toteuma
73,70 %	74,05 %
22,0%	21,3 %
306	295
45/57	43/58
85,0 %	81,0 %
90,0 %	89,0 %

### 4. Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta

Saadaan aikaan 14 kunnan yhteinen, maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa yhteen sovitettu HLJ 2015 -päätös. Neuvotellaan liikennejärjestelmäpäätöksen keskeiset asiat mukaan MAL-aiesopimukseen.  
Yrityskyselyn pohjalta määritellyt kehittämistoimenpiteet on toteutettu.

100,0 %	90,0 %
100,0 %	100,0 %

### 5. Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä

Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haitta-arvojen kautta (snt/matkustajakm)

0,700	0,647
-------	-------

### 6. Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä

Lipputulot/toimintamenot  
Joukkoliikenteen tuottavuus: matkustajakilometrin hinnan nousu on pienempi kuin joukkoliikenteen kustannusindeksin nousu.  
Matkalipun tarkastuksen tehokkuus: tarkastettujen matkustajien määrä/tarkastuspäivät  
Muiden tulojen kuin lipputulosten, kuntaosuuksien, valtiontukien sekä tarkastusmaksutulojen vuotuinen kasvuprosentti.  
IT-hallintamallin noudattaminen sekä arkkitehtuuritavoitetilan laatiminen ja tavoitetilan mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen.  
VR:n suorahankintasopimuksen tai lähijunaliikenteen kilpailuttamisen 1. vaiheen asiakirjojen luonnosten valmistuminen

49,8 %	51,7 %
4,5 %	-1,5 %
245	245
1,0 %	5,1 %
100,0 %	80,0 %
95,0 %	80,0 %

### 7. Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Vuodelle 2015 tehdyn osaamisen kehittämissuunnitelman toteuttaminen

100,0 %	87,0 %
---------	--------

### 8. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Henkilöstökysely, esimiestyö-indeksi  
Henkilöstökysely, yhteistyö-indeksi

3,90	3,84
4,00	3,99

### 9. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkalu- ja asiakasryhmien kanssa

Henkilöstökysely, organisaation toimivuus -indeksi  
Henkilöstökyselyn tuloksista johdettu, konkreettinen ja todennettavissa oleva suunnitelma, jossa on määritelty toimenpiteet (suunnitelman toteutumis-%)

3,45	3,30
100,0 %	100,0 %

# Suurten kehityshankkeiden vuosi

**Vuosi 2015** oli joukkoliikennehankkeiden toteutumisen kannalta historiallinen vuosi. Kehärata avautui liikenteelle, Vantaan bussilinjasto uudistui perusteellisesti ja runkolinja 560 aloitti liikenteen. Vuosi oli onnistunut myös talouden, toiminnan ja asiakastytyväisyyden näkökulmasta.

HSL:n hallituksen vuoden 2015 tulokortissa asettamista tavoitteista 65,3 prosenttia toteutui ja taloudellinen tulos muodostui 21,1 miljoonaa euroa ylijäämäiseksi. Joukkoliikenteen tuotantokustannukset kääntyivät laskuun ensimmäistä kertaa HSL:n historiassa. Lisäksi matkustajamäärät ja lipputulokertymä kehittyivät ennakoitua suotuisammin. Myös asiakastuloksen osalta vuosi oli edellistä parempi.

Lähijunaliikenteessä otettiin merkittävä askel, kun HSL, VR ja Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy solmivat lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016–2021 tehtävästä suorahankinnasta. Tavoitteena on, että HSL:n hallitus voi päättää lähijunaliikenteen tarjouskilpailumenettelyn käynnistämistä vuoden 2017 lopussa tai 2018 alussa.

## Runkolinjat käyttöön

Helsingin seudun historian merkittävimpiin joukkoliikennehankkeisiin lukeutuva Kehärata otettiin käyttöön heinäkuussa. Kehärata on raideliikenteen runkoyhteys, yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja merkittävä poikittaisyhteys vantaalaisille. Lisäksi Kehärata palvelee koko Suomea toimiessaan lento- ja kaukojunaliikenteen yhdistävänä linkkinä muualle maahan. Ensimmäisen puolen vuoden aikana lähijunien matkustajamäärät nousivat arkiliikenteessä 15 prosentilla. Kehäradan avaamisen myötä koko Vantaan bussilinjasto uudistui elokuussa ja muodostaa nyt liityntälinjaston Kehäradan asemille.

Elokuussa avautui myös runkobussilinja 560 Rastilasta Myyrmäkeen. Kahden uuden runkolinjan käyttöönotto saman vuoden aikana vie kohti strategista tavoitetta rakentaa liikenneverkko sujuvien runkoyhteyksien varaan. Valmisteilla on myös suuria, Helsingin seudun runkolinjastoja täydentäviä raitiolinjaston laajennussuunnitelmia.

## Ekologisempaa liikkumista

Seuraava merkittävä runkolinja, länsimetro, otetaan käyttöön elokuussa 2016. Länsimetron liikennöinnin aloitus merkitsee myös Espoon osalta siirtymistä liityntälinjastoon. Eteläisessä Espoossa metron saapuminen ja sen tuomat rakennusprojektit merkitsevät kaupunkirakenteen tiivistymistä metroasemien ympäristöissä. Tiiviimpi kaupunkirakenne ja metro tekevät liikkumisesta ekologisempaa.

Vuoteen 2020 asetetun vision mukaan pääkaupunkiseutu on yksi maailman pyöräilymetropoleista. HSL edistää tavoitteen saavuttamista markkinointiponnistuksin sekä hyödyntämällä digitaalisia mahdollisuuksia. Sähköbussiliikenteessä yhdistyy älykkään ja vähähiilisen liikenteen edistäminen sekä uudentyyppinen hankintamalli, jonka turvin on mahdollista kokeilla uusia kalusto- ja polttoaineratkaisuja sekä tietosovelluksia busseissa. HSL:n strategian mukaisesti sähköbussien osuus HSL-alueen bussiliikenteestä olisi vuonna 2025 jopa 30 prosenttia.

Suurten joukkoliikennehankkeiden toteutumisen keskellä on täytynyt myös luopua joistakin hankkeista. HSL:n hallitus teki syksyllä päätöksen Kutsuplus-hankkeen lakkauttamisesta. Kutsuplussan tyyppisellä liikennöinnillä on edelleen tilausta ja mahdollisuuksia Helsingin seudun liikennejärjestelmän täydentäjänä. HSL tukeekin selvitystyötä, jossa liikenteelle etsitään markkinaehtoista järjestelyä.

## Helsingin seutu kehittyy

Vuonna 2050 Helsingin seudun väkiluku ylittää mahdollisesti jo kahden miljoonan asukkaan rajan. Tämä luo paineita myös liikennejärjestelmälle. Tieliikenteen hinnoittelumahdollisuuksista ja vaikutuksista käynnistyi selvitystyö, johon osallistuu HSL:n johdolla laaja seudullinen yhteistyöverkosto. Tavoitteena on löytää toimivia ratkaisuja vahvistamaan liikennejärjestelmän rahoituspuoleista kestävyyttä ja selvittää, millaisia vaikutuksia tiemaksuilla olisi Helsingin seudulla.

Hallituksen aluehallintouudistus saattaa tuoda muutoksia myös HSL:n vastuualueeseen. HSL pitää kuntayhtymää edelleen toimivana mallina joukkoliikenteen järjestämisessä. Kuntayhtymän jäseniksi tulisi mahdollisuuksien mukaan liittää naapurikunnat, joiden pendelöintiaste pääkaupunkiseudulle on yli 40 prosenttia.

Joukkoliikenteen merkitys metropolialueella poikkeaa muista Suomen kaupunkiseuduista. Elinkeinoelämän toimivuus ja työssäkäynti, kaupunkitilan tehokas käyttö sekä liikenteen ympäristövaikutusten pitäminen kohtuullisina yli miljoonan asukkaan kaupunkiseudulla eivät ole mahdollisia ilman toimivaa ja kohtuuhintaista joukkoliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee uutta hanketta, jossa liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi liikennekaareksi. HSL seuraa tarkoin liikennekaaren valmistelua. Liikennekaareen liittyvien ensimmäisten lakimuutosten on arvioitu tulevan eduskunnan käsittelyyn vuonna 2016.

**Suvi Rihtniemi**  
Toimitusjohtaja



# Katsaus vuoteen 2015



## Vantaan bussilinjasto uudistui

Vantaan bussiliikenne uudistui täysin syksyllä 2015. Reitit muuttuivat ja useimmat linjanumerot vaihtuivat. Taustalla oli heinäkuussa avattu Kehärata, jonka junat muodostavat pääasiallisen yhteyden Vantaalta Helsingin keskustaan. Bussit tarjoavat yhteyksiä junalle ja täydentävät joukkoliikennetarjontaa.

Vantaan bussit saivat uudet linjanumerot. HSL:n uuden numerointiperiaatteen mukaan eri kuntien alueella luovutaan päällekkäisistä linjanumeroista. Espoossa vastaava muutos toteutetaan länsimetron avautumisen yhteydessä. Samalla tasattiin linjojen vuorovälejä ja karsittiin yksittäisten linjojen reittiversioita. Bussien aikatauluja tahdistettiin niin, että vuorovälit myös linjojen yhteisillä osuuksilla ovat tasavälisiä.

## Uusi leasingmalli kalustohankintoihin

HSL käynnisti vuonna 2015 hankkeen, jossa kokeillaan uuden bussikaluston hankintaa kokeilukäyttöön. Hankkeessa liikennöitsijät voivat tutustua ja koekäyttää uuden teknologian busseja ilman suuria taloudellisia riskejä ennen lopullista bussihankintaa. Ensimmäisenä koekäyttöön hankitaan 12 sähköbussia.

HSL:n tavoite on, että vuonna 2025 noin kolmannes busseista kulkisi sähköllä. Bussien sähköistymisellä voidaan alentaa tehokkaasti ilman typpidioksideja. Busseille on ideoitu myös muunlaisia uusien palvelujen kokeiluja.

HSL:n vuokraamat bussit tulevat koekäyttöön vähitellen Espoossa ja Helsingissä. Koekäyttö kestää neljä vuotta ja hankkeen budjetti on enintään kuusi miljoonaa euroa.



## Runkobussilinja 560 aloitti

Uusi runkobussilinja 560 aloitti liikenteen elokuussa 2015. Linjan reitti kulkee Rastilasta Vuosaaren, Mellunmäen, Kontulan, Malmin aseman, Paloheinän ja Kuninkaantammen kautta Myyrmäkeen.

Runkolinjan bussit tunnistaa oranssista väristä ja tiheästä vuorovälillä. Bussit ovat uusia, ja niiden matkanteko on nopeaa muun muassa reittijärjestelyjen, Paloheinässä sijaitsevan tunnelin ja liikennevalotietojen vuoksi. Lisäksi runkolinjoilla on kiinnitetty erityistä huomiota korkeatasoiseen matkustajainformaatioon. Uusi poikittainen yhteys on saanut matkustajilta kiitosta esimerkiksi siitä, että työmatkaan kuluvat ajat ovat lyhentyneet sen ansiosta puoleen entisestä.

Runkolinja 560 tekee HSL:n runkolinjoista entistä enemmän verkoston kaltaisen. HSL-alueen runkolinjasto muodostuu metrosta, lähijunaliikenteestä ja runkolinjabusseista.

## Kutsuplus-kokeilu päättyi

Kutsuplus HSL:n järjestämänä palveluna päättyi vuoden 2015 lopussa kuntien tiukentuneen taloustilanteen vuoksi. HSL selvittää kuitenkin mahdollisuuksia täysin markkinaehtoisesta Kutsuplus-tyyppisen liikennepalvelun järjestämiseksi. Tällaisessa ratkaisussa liikennöinti olisi yritysvetoista. Mahdollinen uudistunut matkojen yhdistelyyn perustuva liikennekokeilu alkaisi vuoden 2017 alusta.

Kutsuplus-kokeiluun johtanut joukkoliikenteen kehitysprojekti käynnistyi Aalto-yliopistossa 2007 ja kaikille avoin liikenne avautui vuonna 2013. Kutsuplus-liikenne saavutti runsaassa kolmessa vuodessa suosiota palvelu kokeilijoiden keskuudessa. Suomessa kehitetty Kutsuplus-ohjelmisto on yksi maailman pisimmälle viedyistä matkojenyhdistelyohjelmistoista.



## Lähijunaliikennöinnin aiesopimus solmittiin

HSL, VR ja Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy solmivat toukokuussa 2015 lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016-2021. Aiesopimuksen pohjalta osapuolet valmistelivat uuden viisivuotisen sopimuksen. HSL:n hallitus hyväksyi sopimuksen alkuvuodesta 2016, ja sopimus astui voimaan 1.4.2016.

Sopimus tuottaa HSL:lle viiden vuoden sopimuskaudella yhteensä noin 30 miljoonan euron säästön nykyhintatasoon verrattuna. Säästö on samansuuruinen kuin HSL:n arvioimat kilpailutuksen tuomat hyödyt eli 15 prosentin hinnanlasku nykytasosta.

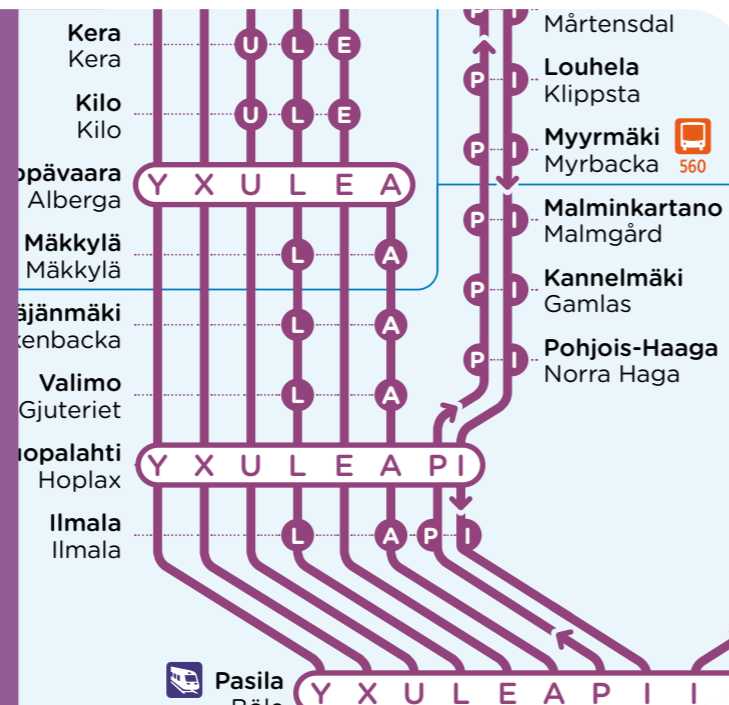
Sopimus luo edellytykset lähijunaliikenteen tarjouskilpailun valmistelulle ja hallitulle toteutukselle. Se myös vahvistaa HSL:n roolia liikenteen järjestävänä viranomaisena, ja toisaalta selkeyttää VR:n velvoitteita palvelu- ja laatutason toteuttamisessa. HSL ja VR tekevät jatkossa tiiviimpää yhteistyötä liikenteen suunnittelussa ja ratakapasiteetin tilaamisessa.

## Lähijunien linjakartta uudistui

VR:n suunnittelema lähijunien linjakartta jäi historiaan, kun junatunnukset muuttuivat Kehäradan myötä. HSL uudisti samassa yhteydessä lähiliikenteen aikataulujen ja lähialuekarttojen ulkoasua. Asiakkaille annettiin mahdollisuus antaa palautetta uusista materiaaleista sekä verkossa että Postihallissa järjestetyssä näyttelyssä.

Matkustajainformaation selkeys ja toimivuus ovat merkittävä osa onnistunutta joukkoliikenteen asiakaskokemusta. Lähiliikenteen asemilla oli useamman toimijan matkustajainformaatiota, joten uudistuksen tavoitteena oli yleisvaikutelman selkeyttäminen.

Kehäradan, runkolinja 560:n ja tulevan länsimetron myötä myös seudullinen ja poikittainen runkoliikenne vahvistuu. Muutoksen pohjalta HSL on suunnitellut Helsingin seudun ensimmäistä runkolinjakarttaa, jossa yhdistyvät kaikki keskeiset runkolinjat.



## Matkalla tulevaisuuteen -sarja menestyi

HSL:n liikenteen tulevaisuutta käsittelevät Matkalla tulevaisuuteen -talk show't keräsivät nettikanavilla satoja tuhansia katsojia. Viisiosaisen sarjan tavoitteena oli herättää keskustelua siitä, millaisessa metropolissa haluamme asua ja miten tahdomme sen sisällä liikkua. Tuomas Enbusken juontamissa keskusteluissa pohdittiin kaupunkien, liikkumisen ja työn tulevaisuutta eri näkökulmista.

Pysäkin mittaisen talk show'n jaksojen kyydissä matkustivat muiden muassa Jethro Rostedt, Anni Sinnemäki, Mikael Pentikäinen, Risto Linturi ja Matti Apunen. Enbuske haastatteli talk show -vieraiden lisäksi HSL:n toimitusjohtajaa Suvi Rihtniemeä siitä, millaisia ajatuksia hänellä on liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen kehittämisestä.

Kaikki sarjan ohjelmat ovat katsottavissa osoitteessa [www.matkallatulevaisuuteen.fi](http://www.matkallatulevaisuuteen.fi).



## HSL-alueen joukkoliikenne jälleen paras

Helsingin seutu oli jo viidettä vuotta peräkkäin kansainvälisen BEST-joukkoliikennetutkimuksen (Benchmarking in European Service of Public Transport) kärjessä. Tutkimus mittaa kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä alueensa joukkoliikenteeseen.

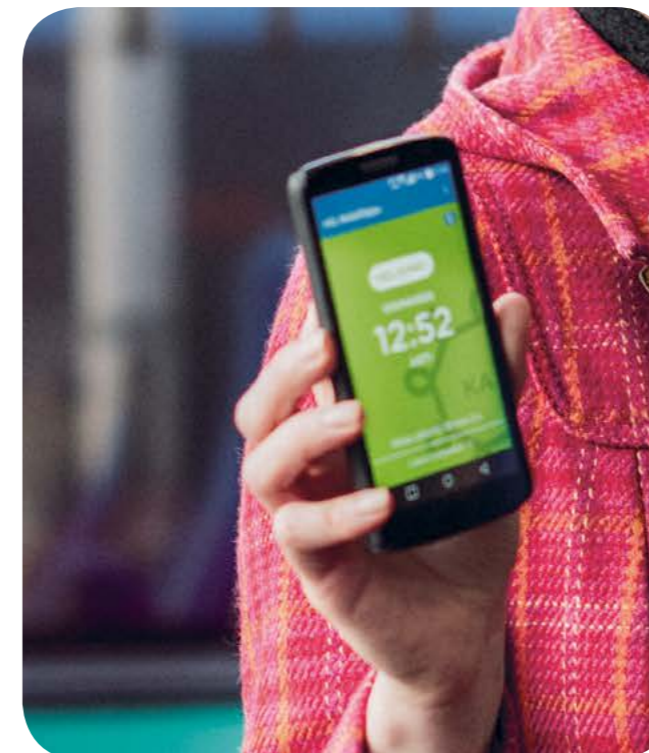
Muihin BEST-kaupunkeihin verrattuna HSL-alue pärjäsi erityisen hyvin joukkoliikenneuskollisuudessa, jolla mitataan sitä, suosittelisiko asukas joukkoliikenteen käyttöä muille. HSL-alueella joukkoliikenne antaa tutkimuksen mukaan rahalle muita kaupunkeja parempaa vastinetta.

HSL-alueen asukkaat ovat entistä tyytyväisempiä joukkoliikenteen luotettavuuteen ja joukkoliikennekaluston nykyaikaisuuteen ja siisteyteen. Leudommat talvet ja modernit suunnittelutyökalut ovat parantaneet luotettavuutta. Luotettavuuden lisääntyminen saattaa linkittyä myös matkustajien mahdollisuuteen saada reaaliaikaista tietoa liikenteen häiriöistä matkapuhelimillaan.

## Lakkopäivä pysäytti joukkoliikenteen

Helsingin seudun joukkoliikenne pysähtyi mielenilmauksen vuoksi perjantaina 18.9. Liikenne palasi normaaliksi seuraavan lauantaiaamun aamuliikenteestä alkaen. Helsingin seudulla asuvia kannustettiin lakkopäivänä liikkumaan kävellen tai pyöräillen. Kutsuplus liikennöi myös lakkopäivänä.

HSL korvasi 18.9. voimassa olleesta kausilipusta yhden päivän, jos asiakas ei voinut mielenilmauksen aikana käyttää joukkoliikennettä tavanomaisilla matkoillaan. Hyvitys annettiin matkakortille ladattavana kautena tai arvona.



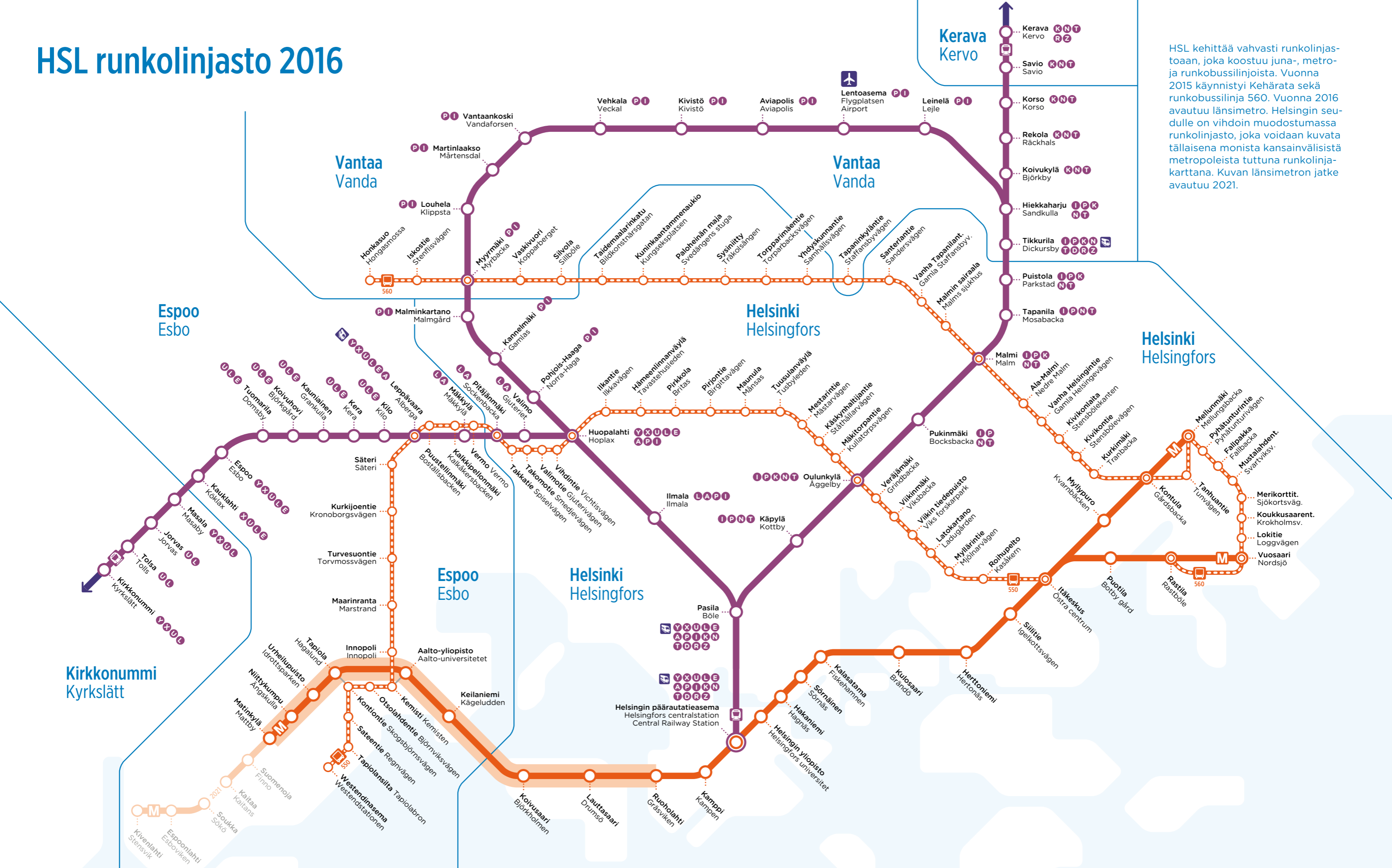
## Mobiililippu käyttöön

HSL aloitti marraskuussa HSL Mobiililippu -sovelluksen pilotoinnin. Puhelimeen ladattavalla sovelluksella voi ostaa kertalipun kaikkiin HSL-alueen liikennevälineisiin koko HSL-alueella.

HSL Mobiililippu on samanhintainen kuin kuljettajalta tai konduktööriltä ostettava kertalippu. Bussissa lippu näytetään kuljettajalle ja muissa liikennevälineissä pyydettyä konduktöörille tai matkalipuntarkastajalle. Nykyisen tekstiviestilipun tapaan mobiililippu on ostettava ennen kuin matkustaja astuu liikennevälineeseen tai metron tai Suomenlinnan lautan laituralueelle.

HSL Mobiililippu on osa HSL:n digijulkistusten sarjaa, joka käynnistyi marraskuun alussa verkkokaupan ja sähköisen asiakasohjelman avautumisella. Vuoden 2016 aikana HSL tuo asiakkaidensa käyttöön kaupunkipyörien digipalvelut, mobiililipun seuraavan version sekä täysin reaaliaikaisen liikennetiedon koko HSL-alueelle.

# HSL runkolinjasto 2016



HSL kehittää vahvasti runkolinjastoaan, joka koostuu juna-, metro- ja runkobussilinjoista. Vuonna 2015 käynnistyi Kehärata sekä runkobussiliinia 560. Vuonna 2016 avautuu länsimetro. Helsingin seudulle on vihdoin muodostumassa runkolinjasto, joka voidaan kuvata tällaisena monista kansainvälisistä metropoleista tuttuun runkolinjakarttana. Kuvan länsimetron jatke avautuu 2021.



# Matkustajille uusia palveluita

Joukkoliikennematkustajien tyytyväisyys nousi ennätystasolle.

HSL sai kevään 2015 asiakastyytyväisyyskyselyssä kaikkien aikojen parhaan tuloksen: lähes 91 prosenttia matkustajista on tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen. Peräti 93,7 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenne antaa vastinetta rahalle ja matkustajista lähes 99 prosenttia suosittelisi joukkoliikenteen käyttöä muille.

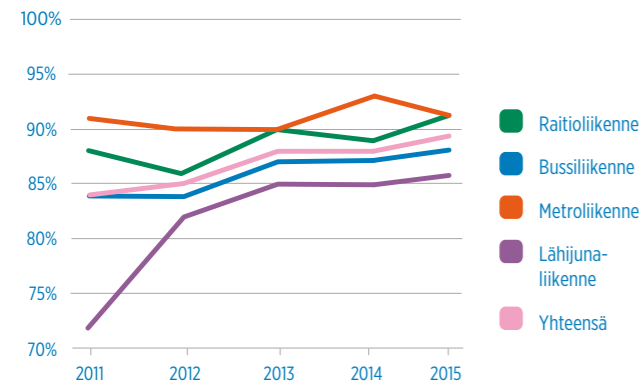
HSL mittaa matkustajien tyytyväisyyttä joukkoliikennepalveluihin ympärivuotisella kyselytutkimuksella kaikissa joukkoliikennevälineissä. Myös kansainvälisen BEST-tutkimuksen mukaan HSL-alueen asukkaat pitivät joukkoliikenteen hinta- ja palvelutasoa hyvin toisiaan vastaavina ja joukkoliikennettä suositeltavana liikennemuotona.

HSL oli selvästi vertailuryhmänsä paras brändi Taloustutkimuksen toteuttamassa selvityksessä, jossa tutkittiin liikenneyhtiöiden tuotemerkkien arvostusta pääkaupunkiseudulla. HSL:n arvostus on kasvanut erityisesti keski-ikäisten ja hyvätuloisten vastaajien parissa.

## Asiakasohjelma ja verkkokauppa avattiin

Vuoden lopussa HSL käynnisti kanta-asiakasohjelman, jonka edut saa käyttöön HSL-verkkotunnuksella ja matkakortilla. Samalla avattiin verkkokauppa, josta voi tilata lippu- ja tavaratuotteita.

## Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien osuuden kehitys 2011-2015 liikennemuodoittain



HSL-tunnuksen avulla asiakas saa muun muassa personoituja informaatiopalveluita HSL.fi:stä ja Reittioppaasta sekä etuja ja alennuksia HSL:n kumppaneiden tuotteista ja palveluista. Tunnuksen voi luoda verkossa HSL:n sivuilla, mistä löytyy myös lista kanta-asiakaseduista. Verkkokaupan kautta HSL:n liput ja tuotteet ovat saatavilla koko Suomessa. Vuonna 2017 verkkokaupan kautta on mahdollista ladata myös matkakorttia.

Asiakasohjelma ja verkkokauppa käynnistivät HSL:n joukkoliikenteen digijulkistusten sarjan. Vuonna 2016 HSL ottaa käyttöön mobiililipun, uudistaa informaatiojärjestelmän ja valtakunnallisen Reittioppaan sekä tuo matkustajien käyttöön HSL-tunnuksella ja matkakortilla käytettävät kaupunkipyörät.

## Parempaa informaatiota joukkoliikenteessä

HSL valitsi uuden kuulutusäänen HSL-alueen busseihin ja raitiovaunuihin asiakastestausten perusteella. Valittu kuulutusääni kuuluu näyttelijä Alma Pöystille, jonka ääni erottui edukseen kirkkaudellaan.

Kuulutuspalvelu tuo merkittävän parannuksen kaikkien matkustajien mutta erityisesti näkövammaisten saamaan informaatioon joukkoliikennevälineissä. Uusien busseihin asennettavien näyttöjen ja kuulutusten on tarkoitus olla käytössä busseissa ja raitiovaunuissa vuoden 2016 loppupuolella.



## Kehärata lisäsi junamatkustusta

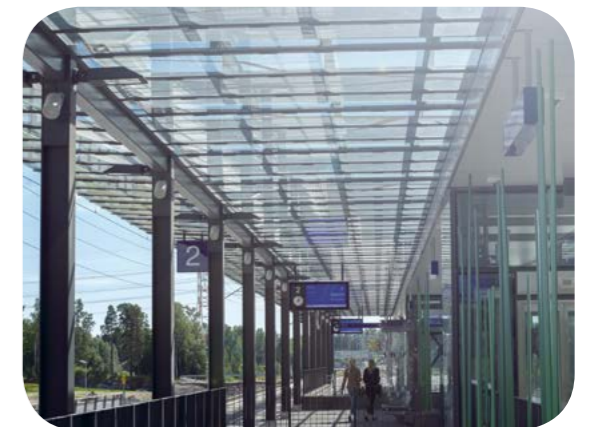
Matkustajamäärien kasvun taustalla on heinäkuussa 2015 avattu Kehärata.

Odotettu Kehärata avattiin heinäkuun ensimmäisenä päivänä. Avajaispäivää juhlistettiin monipuolisissa tapahtumissa Helsingin Rautatieasemalla ja Asema-aukiolla sekä Vantaalla Tikkurilassa, Leinelässä, Aviapoliksessa ja Kivistössä. Kehäradan junissa matkusti ensimmäisenä liikennöintipäivänä noin 80 000 matkustajaa.

Loppuvuodesta HSL-alueen junilla kuljettiin arkivuorokauden aikana noin 171 000 kertaa. Lukema kasvoi edellisvuodesta peräti 13,5 prosentilla, mikä on pitkälti Kehäradan ansiota. Eniten matkustajia kerää Lentoaseman asema, jonne juna kulkee Helsingin päärautatieasemalta puolessa tunnissa.

Kehäradan junien kirjaintunnuksukset ovat I Helsingistä vastapäivään kiertävillä junilla ja P Helsingistä myötäpäivään kiertävillä junilla. M-junatunnus jäi Kehäradan myötä historiaan. Päiväliikenteessä Kehäradan junien vuoroväli on vain 10 minuuttia. Viimeinen juna lentokentältä lähtee noin klo 1.15, joten myös puolenyön aikaa saapuvilta lennoilta on junayhteys keskustaan. Kaikki Kehäradan junat ovat moderneja, matalalattaisia junia.

Kehäradan myötä uudistui myös Vantaan bussilinjasto. Liikennemuutoksista käynnistettiin viestintäkampanja, joka herätteli asukkaita ja Vantaalla työskenteleviä tutustumaan suureen muutokseen jo ennakoita. Vantaan linjastomuutosta kampanjoitiin teemalla Uusi vantaalainen laskuoppi.



# Henkilöstö tyytyväisempi kuin koskaan aiemmin

HSL:n henkilöstön tyytyväisyys nousi henkilöstökyselyssä kuntayhtymän historian korkeimmalle tasolle. HSL:ää myös arvostettiin työnantajana aiempaa enemmän.

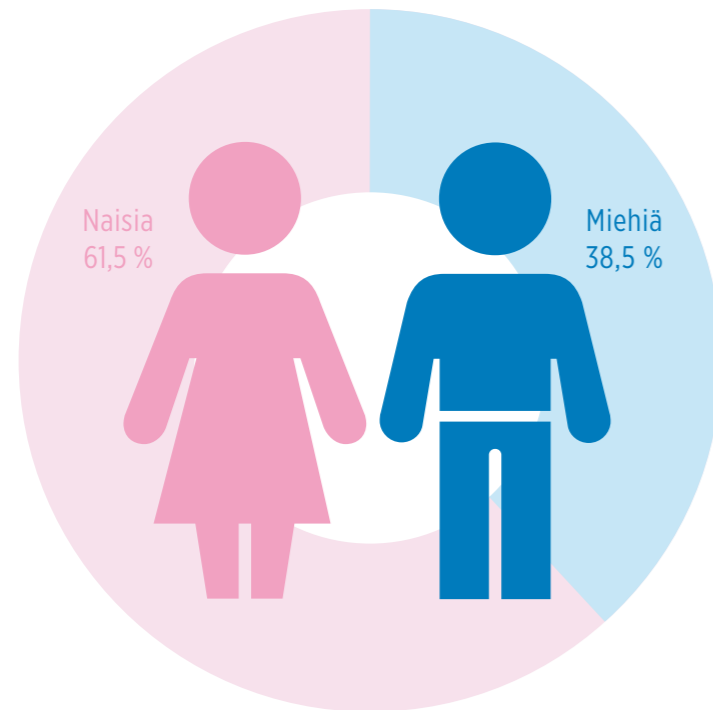
Syksyllä 2015 tehdyn henkilöstökyselyn perusteella HSL:n henkilöstövision toteutuminen on hyvässä vauhdissa. Innostuksen kokeminen oli hyvällä tasolla ja muutos edellisvuoteen oli positiivista. Vahvuuksia olivat ryhmien sisäinen yhteistyö sekä omaan työhön liittyvät asiat. Parantamismahdollisuuksia koettiin erityisesti asiakaslähtöisyyden rakentamisessa ja organisaatorajat ylittävässä yhteistyössä.

Eniten parantuneita asioita olivat tyytyväisyys palkkaukseen ja etuihin, tavoitteiden seuranta, päätöksenteon selkeys ja erimielisyyksien

rakentava käsittely. Edellisvuotta kriittisempää palautetta annettiin toiminnan tehokkuudesta ja tavoitteellisuudesta, työkaluista, osastojen välisestä yhteistyöstä ja asiakaspalautteen hyödyntämisestä toiminnan kehittämisessä.

HSL:n palveluksessa oli vuoden 2015 päättyessä 399 työntekijää. Henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 371 henkilötyövuotta. Tarkemmat henkilöstöä kuvaavat luvut on koottu erilliseen henkilöstöraporttiin.

## HSL:n henkilöstö lukuina



Henkilöstö 399

Keski-ikä  
42,4 vuotta

Alle 30-vuotiaita 15,8 %  
30-50 -vuotiaita 50,6 %  
Yli 50-vuotiaita 33,6 %

Vakituisia 88 %  
Määräaikaisia 12 %

Kokoaikaisia 89,5 %  
Osa-aikaisia 10,5 %

## Arjen liikuttajat asiakaskokemusta parantamassa

Arjen liikuttajien toiminnassa haetaan uusia tapoja vahvistaa yhteistyötä yli osastorajojen. Työn pilareita ovat HSL:n toiminta- ja henkilöstöstrategia sekä HSL:n arvot.

Arjen liikuttajat ovat 13 HSL:n työntekijän joukko, joka toimii palvelukulttuurimuutoksen lähettiläinä. Eri osastoilta kootut arjen liikuttajat edistävät omalla työllään HSL:n asiakaslähtöisempää toimintaa. Toiminnan tavoitteena on nostattaa yhteishenkeä, mataltaa organisaation raja-aitoja ja tarjota innostavia tapahtumia, jotka tukevat yhteistyötä.

Arjen liikuttajat järjestivät vuonna 2015 joukon onnistuneita tapahtumia, joissa HSL:n henkilöstöllä oli mahdollisuus verkostoitua kollegoiden kanssa.

**Parempaa yhteistyötä** -työpajoissa eri puolilla organisaatiota työskentelevät ihmiset pääsivät yhdessä pohtimaan HSL:n palveluperiaatteita ja asiakaskokemusta sekä sitä, millä pienillä asioilla ja teoilla HSL on entistä parempi työpaikka.

**Projektimarkkinoilla** nähtiin ja kuultiin napakoita kolmen minuutin pechakucha-esityksiä muun muassa uusista kartoista ja länsimetrosta.

**Projektitorilla** henkilöstö pääsi kertomaan ideansa projektien avainhenkilöille. **Kaikkien kahvit** olivat puolestaan tilaisuus tavata kollegoita vapaamuotoisten keskusteluiden merkeissä.

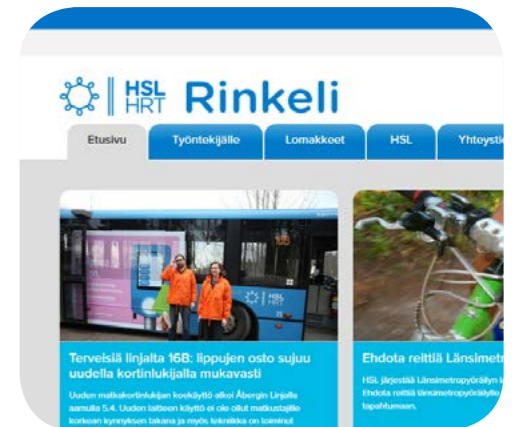


## Sisäinen viestintä kuuluu kaikille

Intranetin uudistus innosti henkilöstöä ideoimaan uusia viestintä- ja työtapoja. Yhteiset tavoitteet kirkastuivat syksyn työpajoissa. Arkiviestinnän pulmat ja toiveet ovat koko henkilöstölle yhteisiä erilaisista työtehtävistä huolimatta.

Vanhasta intranetistä haluttiin edelleen säilyttää nimi Rinkeli. Uuden intranetin tavoitteeksi tuli luoda vuorovaikutteinen kanava, jonka sisällöntuotantoon voi osallistua koko henkilöstö, jossa voi peukuttaa ja jossa on sähköpostitulvaa vähentäviä ominaisuuksia. Toivelistalle kirjattiin myös toimiston ulkopuolelta avautuva intranetin mobiiliversio.

Vuoden loppuun mennessä valmistui Rinkelin viestinnällinen osio. Vireä viestittely käynnistyi välittömästi ja uudistunut Rinkeli sai myönteistä palautetta. Uudistuksen toinen vaihe käynnistyi välittömästi. Sähköiset työtilat korvaavat perinteiset verkkolevyt ja tulevat osaksi Rinkeliä.



HSL:n bussiliikenteessä  
vähennettiin

**11 680**

tonnia CO<sub>2</sub>-päästöjä  
vuonna 2015.



# Kestävän liikenteen edelläkävijä

HSL:n perustehtäviin ja arvoihin kuuluu, että ympäristö otetaan kaikessa toiminnassa huomioon ja toiminnan vaikutuksista jaetaan avoimesti tietoa. Vähäpäästöisen joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen on HSL:n keskeinen strateginen tavoite.

HSL edistää kestäväää liikennettä sekä strategisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnittelun kautta että toiminnallisella tasolla mm. joukkoliikennesuunnittelun, palveluhankintojen, kohtuuhintaisten joukkoliikennelippujen ja liikkumisen ohjauksen keinoin. Aktiivisena liikennepolitiikan toimijana HSL pyrkii vaikuttamaan myös Helsingin seudun maankäyttöön ja kaavoitukseen niin, että ne olisivat kestäväen kehityksen mukaisia.

HSL:n ympäristötavoitteissa on edetty suunnitelmien mukaan. Vuonna 2015 bussiliikenteen päästöt vähenivät kaluston uusimisen sekä biopoltoaineiden käytön seurauksena. HSL:n bussiliikenteessä vähenettiin ympäristöbonuskilpailujen avulla hiilidioksidipäästöjä 11 680 tonnia, typenoksideja 9,9 tonnia sekä pienhiukkasia 470 kg. Liikennöitsijät käyttävät liikenteessämme 5,48 miljoonaa litraa biodieseliä sekä

800 000 kiloa biokaasua. Lisäksi linjan 550 kaikki bussit päätettiin varustaa pakokaasujen jälkikäsittelylaitteilla, joiden avulla päästöt vähenivät merkittävästi erityisesti typpidioksidin osalta.

HSL:n strateginen tavoite on vähentää joukkoliikenteen päästöjä merkittävästi vuoteen 2025 mennessä. Strategian toteutuessa sähköbussien osuus bussikalustosta on vuonna 2025 jo 30 prosenttia. Sähköbussit ratkaisevat automaattisesti typpidioksidiraja-arvojen ylittymisen pääkaupunkiseudulla, mikä on yksi joukkoliikenteen vaikeimmista ympäristöhaasteista.

HSL:ssä noudatetaan sertifioitua ISO 9001 ja 14001 -standardien mukaista laatu- ja ympäristöjärjestelmää. Laatu- ja ympäristöjärjestelmä tukee HSL:n toimintaa ja kehittämistä, ja sen avulla seurataan toiminnassa tapahtuvia muutoksia.

## Sitoumus sähköbussihankinnoissa



HSL on tehnyt sitoumuksen uudesta toimintamallista, jossa HSL hankkii itse käyttöönsä sähköbussikalustoa.

ePeli-hankkeessa HSL hankkii 12 suomalaista prototyypiautoa, joiden myötä Suomeen luodaan ensimmäiset sähköbussijärjestelmät. Normaalisti liikennöitsijät omistavat kaluston, mutta HSL:n tavoitteena on hankkeen myötä tutustuttaa bussiopeeraattorit sähköbussisiin. ePelin avulla varmistetaan, että sähköbussiliikenne voidaan jatkossa sisällyttää normaalin kilpailutuksen piiriin niin HSL:n kuin muiden liikenteen tilaajien toiminnassa. ePeli toimii myös erilaisten sähköbussiliikenteeseen liittyvien innovaatioiden kehitysalustana.



## Pääkaupunkiseudusta pyöräilymetropoli



HSL on vahvasti mukana edistämässä pyöräilykulttuuria pääkaupunkiseudulla. Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat sitoutuneet lisäämään pyöräilyn kulkutapaosuuden 15 prosenttiin - Helsinki ja Vantaa vuoteen 2020 ja Espoo vuoteen 2024 mennessä. Tavoitteeseen pyritään edistämällä pyöräilymyönteistä asennetta ja poistamalla pyöräilyn esteitä. Kesäksi 2016 HSL tuo Helsingin liikenteeseen 500 kaupunkipyörää ja 50 kaupunkipyöräasemaa. Kaupunkipyöräjärjestelmää täydennetään vuonna 2017, jolloin käytössä on jo 1500 pyörää. Lisää pyöräilyaiheista tietoa löytyy HSL:n verkkosivuille avatusta pyöräilyportaalista.

## Viisasta liikkumista edistämässä



HSL tarjoaa pääkaupunkiseudun yrityksille erilaisia palveluja, jotka edistävät viisasta liikkumista. Työsuhdelippua käyttävien yritysasiakkaiden määrä kasvoi 18 prosentilla edellisvuoteen verrattuna ja on jo autoetua suositumpi työsuhde-etu. HSL on aktiivisesti edistänyt työsuhdematkalipun käyttöönottoa yrityksissä osana liikkumisen ohjaustyötä. Lisäksi HSL myönsi Työpaikka, joka liikuttaa -sertifikaatin seitsemälle viisaaseen liikkumiseen sitoutuneelle työpaikalle.

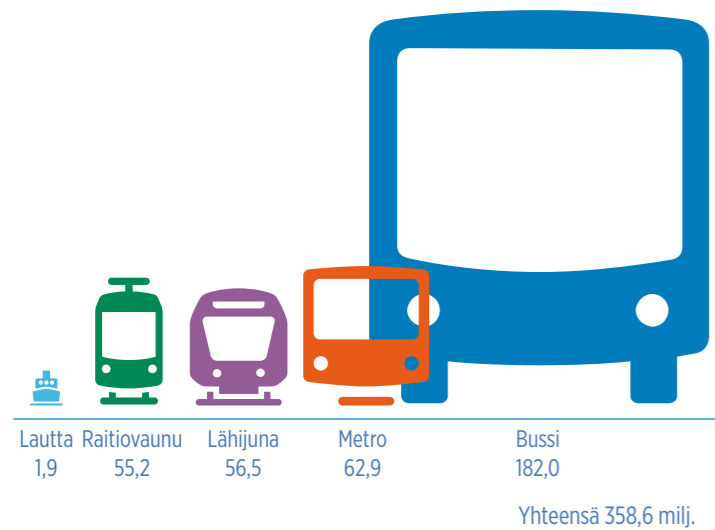
HSL:n kymmenessä kummikoulussa tehtiin koulumatkojen kehittämiseen tähtäviä liikkumissuunnitelmia. Matkakummin liikenne- ja liikkumisaiheilla oppitunneilla tavoitettiin viime vuoden aikana noin 2 300 lasta ja nuorta. Lisäksi HSL oli joukkoliikenteen asiantuntijana mukana useissa nuorisohankkeissa sekä edistämässä kestävien kulkutapojen käyttöä lapsiperheiden harrastusmatkoilla.



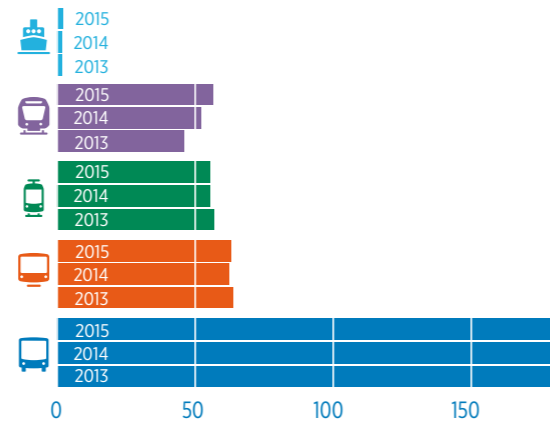
# Kulkuvälineet vertailussa

HSL:n liikenteessä tehtiin vuonna 2015 noin 358,6 miljoonaa matkaa. Käytetyin kulkuneuvo on bussi, jolla tehdään yli puolet kaikista matkoista. Liikenne on luotettavaa, sillä yli 99 prosenttia suunnitelluista lähdöistä ajettiin.

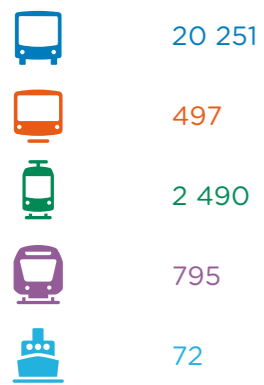
## Matkustajamäärät kulkuvälineittäin



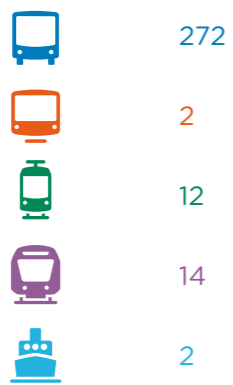
## Matkustajamäärät kulkuvälineittäin 2013-2015 (milj.)



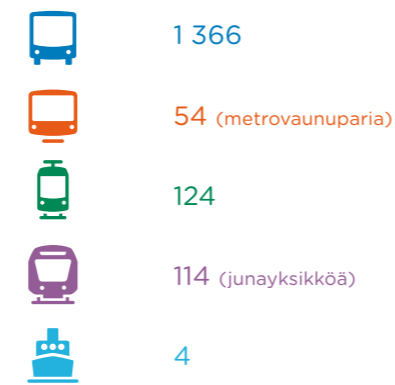
## Lähtöjä arkipäivänä



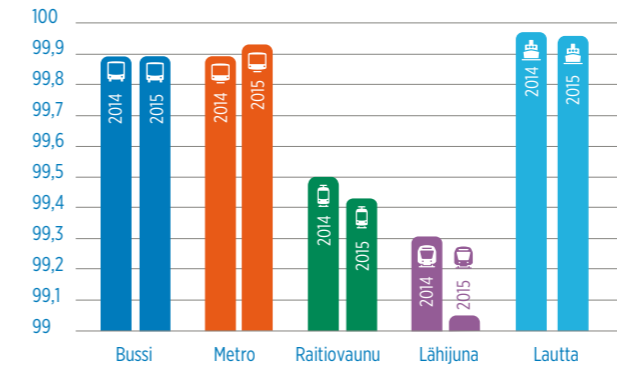
## Linjojen määrä



## Ajoneuvojen määrä



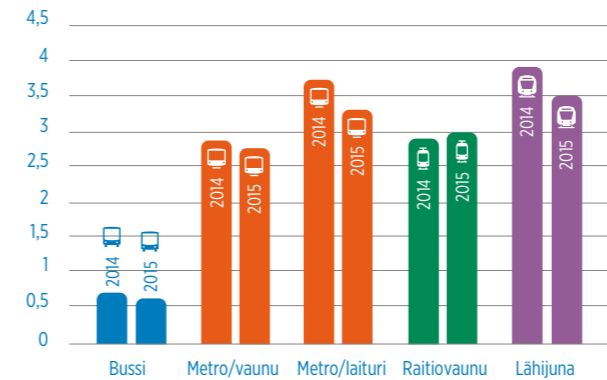
## Liikennöinnin luotettavuus (%)



Prosentiosuus kertoo ajettujen lähtöjen osuuden suunnitelluista lähdöistä. Junaliikennettä häiritsi Kehäradan liikenteen käynnistyminen. Kehäradalla tunnistettiin paljon erilaisia liikennöintiä häiritseviä ja hidastavia tekijöitä, joiden kuntoon saattaminen aloitettiin yhdessä eri toimijoiden kanssa.

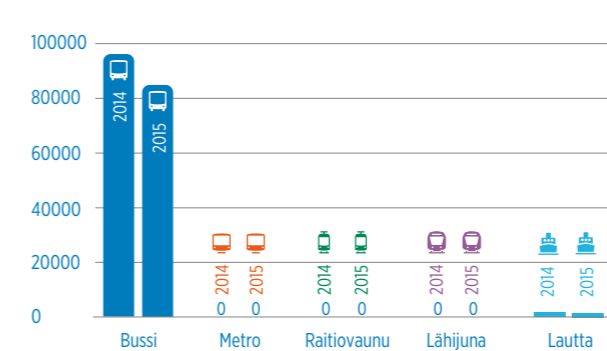
## Liputta matkustaneet (%)

Liputta matkustavia tavattiin:



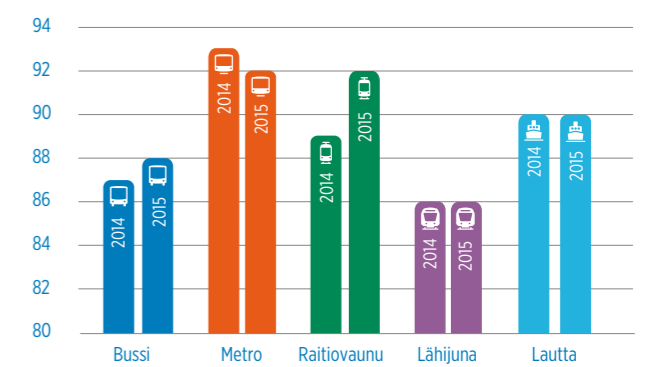
Ilman asianmukaista lippua matkusti vuonna 2015 keskimäärin 2,7 % tarkastetuista, saman verran kuin vuosina 2013-2014. Bussiliikenteen tarkastuksia suunnattiin erityisesti runkolinjalle 550, jossa kokeillaan avorahastusta. Ilman linjaa 550 liputtomien osuus bussiliikenteessä oli 0,6 %.

## Liikennöinnin hiilidioksidipäästöt (tonnia)



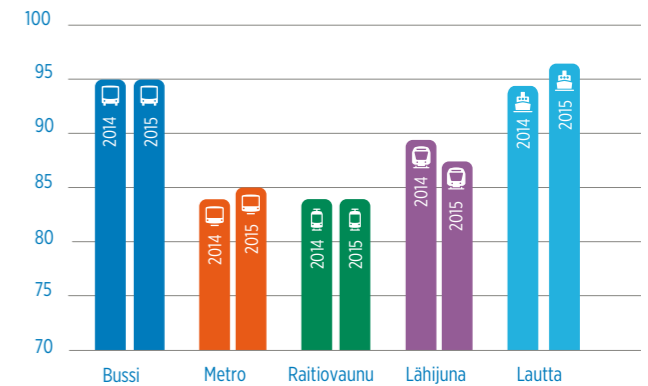
Metron ja raitiovaunujen käyttämä sähkö on tuotettu pohjoismaisella tuuli- ja vesivoimalla.

## Yleisarvosanan perusteella tyytyväiset (%)



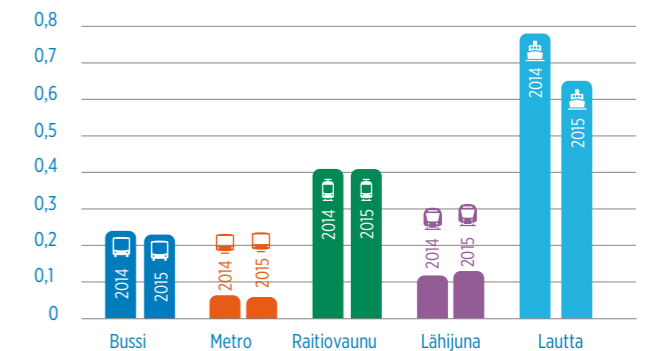
Vuoden 2015 asiakastyytyväisyyskyselyissä tyytyväisten matkustajien osuus (arvosanat 4 ja 5 asteikolla 1-5) oli kaikkiaan 89 prosenttia.

## Turvallisuuteen tyytyväiset (%)



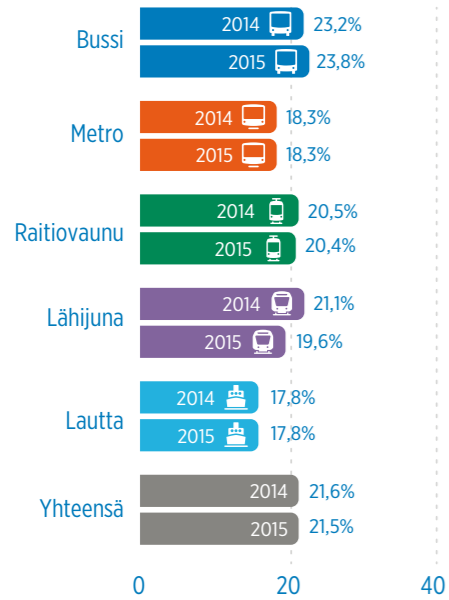
HSL tiedustelee asiakaskyselyissä, sujuivatko matkat ilman järjestyshäiriöitä. Matkustajien mielestä turvallisinta kulkeminen on busseissa.

## Tuotantokustannukset (euroa/matkustajakilometri)



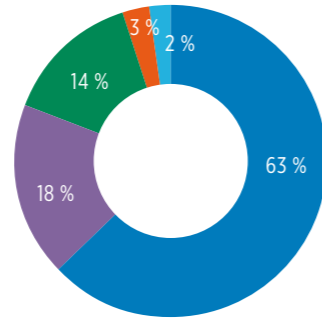
Tuotantokustannus lasketaan jakamalla kulkumuodon operointikustannukset matkustajakilometreillä. Tunnusluku kuvaa myös liikennevälineiden kuormitusta ja siten suunnittelun onnistumista.

## Liikennevälineiden täyttöaste kulkuvälineittäin



Joukkoliikenteen käyttö on sitä energiatehokkaampaa ja ympäristöystävällisempää, mitä täydempanä liikennevälineet kulkevat. Kehäradan käyttöönotto näkyy junien ja bussien täyttöasteen muutoksissa vuonna 2015.

## Bussit päästoluokittain



	NOx g/km	PM g/km
EEV diesel	6,49	0,068
Euro diesel 6	0,09	0,005
Euro diesel 3	8,84	0,209
Euro diesel 4	8,36	0,112
Euro diesel 5	7,51	0,089

NOx=Typenoksidit  
PM=pienhiukkaset

EEV: Enhanced Environmentally Friendly Vehicle

## Bussiliikenteen päästöt 2015

	2015 g/matkustajakm	2014 g/matkustajakm
Typen oksidit (NOx)	0,410	0,458
Pienhiukkaset (PM)	0,00512	0,0084
Hilidioksidit CO2	65,651	72,518

## Raideliikenteen sähkönkulutus 2015

	2015	2014
Kokonaiskulutus GWh		
Junaliikenne	49,4	40,9
Metroliikenne	48,3	47,4
Raitioliikenne	28,87	29,1



Metrot ja raitiovaunut kulkevat tuuli- ja vesivoimalla.

# Arvioitua parempi tulosvuosi

HSL:n vuoden 2015 tulos oli 21,1 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Ennakoitua parempaan tulokseen vaikuttivat erityisesti arvioitua alhaisempi polttoaineen hintataso sekä alhainen korkotaso.

HSL:n toimintatulot olivat yhteensä 622,9 miljoonaa euroa, 8,2 milj. euroa (1,3 %) yli talousarvion (TA 614,8 milj. euroa). Toimintatuloista 49,3 prosenttia on lipputuloja ja 48 prosenttia kuntaosuuksia.

Lipputulot olivat yhteensä 307 milj. euroa ja ne ylittivät talousarvion 8,5 milj. eurolla (2,9 %). Lipputulot kasvoivat edellisestä vuodesta 6,9 prosentilla. HSL-joukkoliikenteen lippujen hintoja korotettiin vuoden 2015 alussa keskimäärin 3,8 prosenttia.

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä talousarvion mukaiset 299,0 milj. euroa ja ne kattoivat 50,4 prosenttia HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuudet nousivat vuoden 2014 tasosta 8,7 milj. euroa (3 %).

Muut toimintatuotot, yhteensä 16,9 milj. euroa, koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista. Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin 4,7 milj. euroa. Muita avustuksia ja tukia saatiin 1,3 milj. euroa. Tarkastusmaksutuloja kertyi 5,1 milj. euroa.

Toimintamenoja toteutui yhteensä 593,2 milj. euroa, mikä jäi 21,6 milj. euroa alle talousarvion (3,5 %). Toimintakuluista 565,4 milj. euroa (95,3 %) oli palvelujen ostomenoja. Operointikustannukset olivat yhteensä 470,6 milj. euroa, 79,3 % HSL:n toimintakuluista.

Joukkoliikenteen kustannustaso laski vuonna 2015 keskimäärin -0,4 % kun talousarviossa oli varauduttu keskimäärin 1,5 %:n nousuun. Maltilliset palkkaratkaisut sekä poltto- ja voiteluaineiden ja muun energian hintojen halpeneminen johtivat siihen, että kustannustason muutos keskimäärin oli selvästi alhaisempi HSL:n toiminnan aikana ja ensimmäistä kertaa keskimäärin negatiivinen.

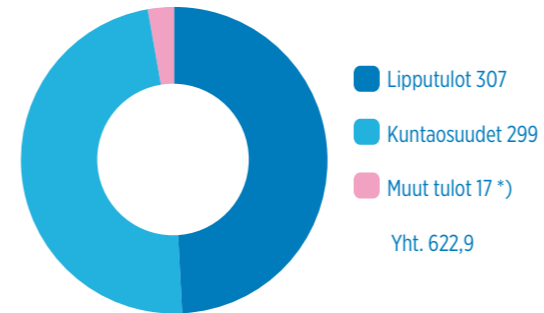
Investointimenot olivat yhteensä 16,7 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 31,8 milj. eurolla (65,6 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin siirtyvistä lippu- ja informaatiojärjestelmän hankkeista.

## Talouden tilanteella suorat vaikutukset

HSL on myös hyötynyt maailmantalouden heikosta tilanteesta, sillä raakaöljyn hinta jatkoi selvää laskuaan vuoden 2015 aikana. Ennusteiden mukaan öljyn hinnan odotetaan pysyvän alhaisella tasolla vuoden 2016 aikana, mikä toteutuessaan heijastuu positiivisesti HSL:n talouteen. Arvioiden mukaan edelleen alhaalla pysyvä korkotaso vaikuttaa myönteisesti HSL:n kustannuksiin junakalustoyhtiön perimien alhaisempien vuokrien kautta.

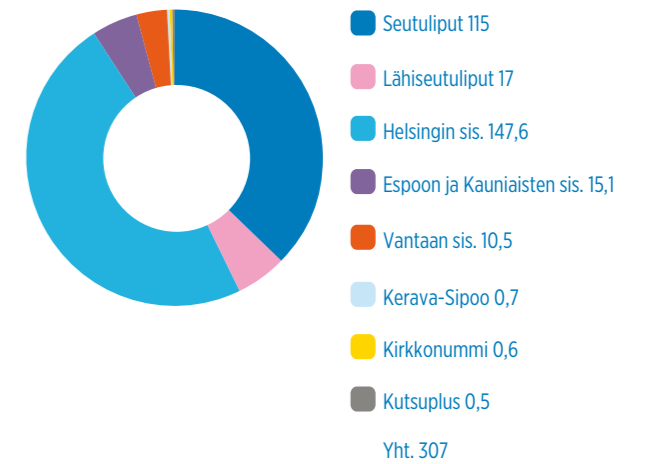
Talouden yleinen heikko tilanne vaikuttaa suoraan myös kuntien ja HSL:n talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän väheneminen heikentää lipputuloja ja toisaalta myös kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Tämä tuo paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän tai kasvattaa kuntaosuuksia, jotta joukkoliikenteen palvelutaso voidaan pitää kilpailukykyisenä.

## Toimintatulot 2015

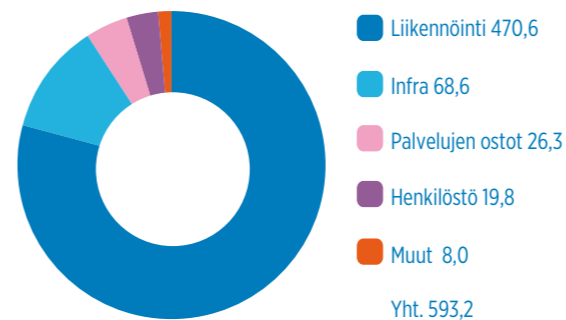


\*) mm. valtion tuet, tarkastusmaksutulot ja vuokratuotot

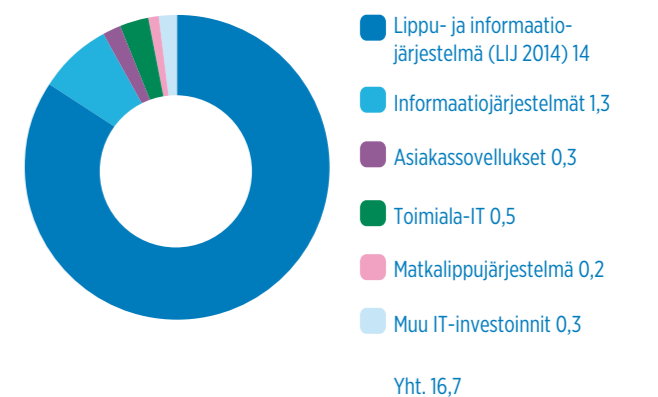
## Lipputulot 2015



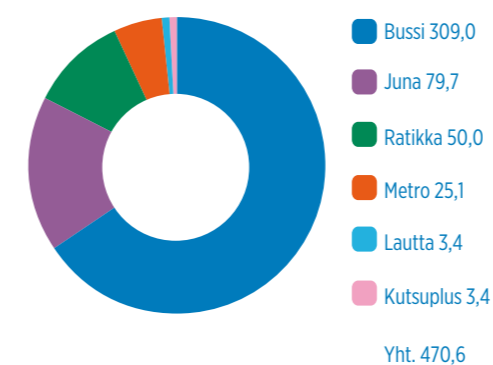
## Toimintamenot 2015



## Investoinnit 2015



## Liikennöintikustannukset 2015



Luvut ilmoitettu miljoonina euroina.



## Tuloslaskelma

Toimintatuotot		01.01.-31.12.2015	01.01.-31.12.2014	
Myyntituotot		308 644 305,24	289 174 899,70	
Kuntaosuudet		298 953 000,00	290 244 000,00	
Tuet ja avustukset		6 035 235,20	7 301 993,50	
Muut toimintatuotot		9 287 875,81	622 920 416,25	8 453 299,53
Toimintakulut				
Henkilöstökulut:	Palkat ja palkkiot	-15 913 016,59	-15 378 205,66	
	Henkilösivukulut:			
	Eläkekulut	-3 008 436,95	-2 864 675,59	
	Muut henkilösivukulut	-925 975,51	-890 022,28	
Palvelujen ostot		-565 439 171,49	-554 935 073,23	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat		-1 289 061,39	-848 256,82	
Muut toimintakulut		-6 663 765,35	-593 239 427,28	-7 225 136,74
<b>Toimintakate</b>		<b>29 680 988,97</b>	<b>13 032 822,41</b>	
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot		56 140,15	134 450,12	
Muut rahoitustuotot		7 556,27	8 983,91	
Korkokulut		-0,46	-2 218,41	
Muut rahoituskulut		-211 315,72	-147 619,76	-168 081,20
				-26 865,58
<b>Vuosikate</b>		<b>29 533 369,21</b>	<b>13 005 956,83</b>	
Poistot		-8 393 933,46	-8 393 933,46	-8 055 232,30
Tilikauden tulos		21 139 435,75	4 950 724,53	
<b>Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)</b>		<b>21 139 435,75</b>	<b>4 950 724,53</b>	

## Rahoituslaskelma x 1 000 €

		2015	2014	
<b>Toiminnan rahavirta</b>	Vuosikate	29 533	13 006	
	Tulorahoituksen korjauserät	-72		
<b>Investointien rahavirta</b>	Investointimenot	-16 677	-13 583	
	Rahoitusosuudet investointeihin			
	Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	178		
<b>Toiminnan ja investointien rahavirta</b>		<b>12 962</b>	<b>-577</b>	
<b>Rahoituksen rahavirta</b>	Muut maksuvalmiuden muutokset			
	Vaihto-omaisuuden muutos	-22	-29	
	Saamisten muutos	-1 063	6 366	
	Korottomien velkojen muutos	7 816	-1 932	
<b>Rahoituksen rahavirta</b>		<b>6 731</b>	<b>4 405</b>	
<b>Rahavarojen muutos</b>		<b>19 693</b>	<b>3 828</b>	
<b>Rahavarat 31.12.</b>		<b>79 352</b>	<b>59 659</b>	
<b>Rahavarat 1.1.</b>		<b>59 659</b>	<b>55 831</b>	

## Tase x 1 000 €

Vastaavaa	31.12.2015	31.12.2014	
<b>Pysyvät vastaavat</b>	<b>51 327</b>	<b>43 149</b>	
Aineettomat hyödykkeet	35 670	29 588	
Aineettomat oikeudet	20 673	19 083	
Tietokoneohjelmistot	1 000	1 125	
Muut pitkävaikutteiset menot	284	486	
Ennakkomaksut	13 713	8 894	
Aineelliset hyödykkeet	12 270	10 175	
Kiinteät rakenteet ja laitteet	3 754	4 835	
Koneet ja kalusto	170	279	
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	8 346	5 062	
Sijoitukset			
Osakkeet ja osuudet	3 386	3 386	
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>	<b>121 936</b>	<b>101 159</b>	
Vaihto-omaisuus	51	29	
Saamiset	42 534	41 470	
Pitkäaikaiset saamiset	400	400	
Lainasaamiset	400	400	
Lyhytaikaiset saamiset	42 134	41 070	
Myyntisaamiset	28 465	25 768	
Lainasaamiset	2	2	
Muut saamiset	8 350	9 037	
Siirtosaamiset	5 318	6 264	
Rahoitusomaisuusarvopaperit	206	25 178	
Muut arvopaperit	206	25 178	
Rahat ja pankkisaamiset	79 146	34 482	
<b>Vastaavaa yhteensä</b>	<b>173 263</b>	<b>144 308</b>	
<b>Vastattavaa</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2013</b>	
<b>Oma pääoma</b>	<b>69 347</b>	<b>48 208</b>	
Peruspääoma	9 230	9 230	
Muu oma pääoma	9 759	9 759	
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	29 219	24 268	
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	4 951	
<b>Vieras pääoma</b>	<b>103 916</b>	<b>96 100</b>	
Lyhytaikainen	103 916	96 100	
Saadut ennakot	25 751	24 824	
Ostovelat	56 580	51 623	
Muut velat	2 695	2 936	
Siirtovelat	18 890	16 717	
<b>Vastattavaa yhteensä</b>	<b>173 263</b>	<b>144 308</b>	



# HSL:n hallitus 2015

## Jäsen

Risto Rautava (KOK/H), pj.  
Hennariikka Andersson (KOK/H)  
Jaana Pelkonen (KOK/H)  
Janne Tähtikunnas (KOK/E)  
Markku Weckman (KOK/V)  
Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.  
Ville Ylikahri (Vihr./H)

Hanna Valtanen (Vihr./V)  
Tarja Kantola (SDP/H)  
Hannele Kerola (SDP/E) 26.5.2015 alkaen  
Jukka Hako (SDP/V)  
Pekka M. Sinisalo (PS/Ki)  
Hanna Mithiku (Vas./H)  
Björn Månsson (RKP/H)

## Varajäsen

Harri Nikander (KOK/ Ke)  
Ted Apter (KOK/H)  
Aku Aarva (KOK/H) 17.11.2015 alkaen  
Sini Jokinen (KOK/H)  
Ulla Palomäki (KOK/E)  
Laura Simik (KOK/H)  
Heli Halava (Vihr./E)  
Jessica Karhu (Vihr./H)

Jouni Vauhkonen (Vihr./V)  
Mirva Haltia-Holmberg (SDP/H) 26.5.2015 alkaen  
Hannele Kerola (SDP/E) 26.5.2015 asti  
Sami Lehtonen (SDP/E) 26.5.2015 alkaen  
Markku J. Jääskeläinen (SDP/V)  
Matti Kopra (PS/H)  
Hannu Koponen (Vas./H)  
Christel Liljeström (RKP./Si)



HSL:n hallitus ja johto alarivissä vasemmalta Hanna Mithiku, Hannele Kerola, Suvi Rihtniemi (HSL), Jaana Pelkonen, Risto Rautava, Jukka Hako, Heli Halava, Reijo Mäkinen (HSL), takarivissä, Tarmo Aarnio, Ville Ylikahri, Pekka Sauri, Christoffer Masar (Kauniainen kaupunginjohtaja 1/2016 alkaen), Hannu Penttilä, Björn Månsson, Kirsi Rontu, Tero Anttila (HSL), Pekka M. Sinisalo, Ilkka Heinänen (HSL), Pirkko Lento (HSL), Janne Tähtikunnas, Christel Liljeström, Finn Berg, Hanna Valtanen, Markku Weckman, Aku Aarva, Jukka Hako, Mikael Grannas, Harri Nikander, Mari Flink (HSL).

## HSL:n tarkastuslautakunta

### Jäsen

Ilkka Malmivaara (KOK/V) pj.  
Jaana Meklin (KOK/H)  
Kimmo Kyrölä (Vihr./E) vpj.  
Juhani Turkkila (SDP/H)  
Saana Lehto (PS/E)

### Varajäsen

Heikki Hiltunen (KOK/E)  
Sini Jokinen (KOK/H) 18.11.2014 asti  
Petteri Niskanen (Vihr./V)  
Hannele Halonen (SDP/V)  
Kari Paunonen (PS/E)

H (Helsinki), E (Espoo), V (Vantaa), Ka (Kauniainen),  
Ke (Kerava), Ki (Kirkkonummi), Si (Sipoo)

## Asiantuntijat

Teknisen toimen johtaja  
Teknisen toimen johtaja  
Apulaiskaupunginjohtaja  
Kaupunginjohtaja  
Kaupunginjohtaja  
Toimialajohtaja  
Kunnanjohtaja  
Kunnanjohtaja  
Apulaiskaupunginjohtaja  
Kaupungininsinööri  
Apulaiskaupunginjohtaja  
Kaupunginhallituksen puheenjohtaja

Olavi Louko, Espoo 06/2015 asti  
Olli Isotalo, Espoo 08/2015 asti  
Pekka Sauri, Helsinki  
Torsten Widén, Kauniainen  
Petri Härkönen, Kerava 09/2015 asti  
Kirsi Rontu, Kerava 10/2015 alkaen  
Tarmo Aarnio, Kirkkonummi  
Mikael Grannas, Sipoo  
Juha-Veikko Nikulainen, Vantaa 10/2015 alkaen  
Henry Westlin 04/2015 alkaen 07/2015 asti  
Hannu Penttilä 08/2015 alkaen  
Finn Berg, Kauniainen

## Tilintarkastus

Yhtymäkokouksen valitsemana tilintarkastajana tilikauden aikana toimi KPMG Julkihallinnon palvelut Oy ja vastuullisena tilintarkastajana JHTT, KHT Leif-Erik Forsberg.

## Koko Suomi tarvitsee Pisaraa

Helsingin seutu on yksi Pohjois-Euroopan kasvavista suurkaupunkialueista. Vuonna 2050 seudulla asuu kaksi miljoonaa ihmistä, kun luku nyt on 1,43 miljoonaa. Työpaikkojen määrä kasvaa 750 000:sta yli miljoonaan. Tehokas joukkoliikenne on asuntotuotannon edellytys. Helsingissä maan alla kulkeva Pisararata loisi positiivisia talous- ja työllisyysvaikutuksia koko Suomeen.

Kasvun hallitsemiseksi Helsingin seutu tarvitsee tiivistä ja toimivaa maankäyttöä. Liikennejärjestelmän täytyy pohjautua entistä vahvemmin kestäviin liikku- mismuotoihin kuten joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Asuntotuotanto on tällä hetkellä Helsingin seudun työmarkkinoiden pahin pullonkaula. Asuntojen korkeat hinnat ja vuokrat rajoittavat yritysten työvoiman saantia kasvavilla toimialoilla. Tehokas joukkoliikenne on asuntotuotannon edellytys. Asuntotuotanto edellyttää puolestaan tehokkaaseen raideliikenteeseen perustuvia vyöhykkeitä.

Isot raideinvestoinnit tuovat mukanaan positiivisen kierteen. Ne nostavat maan arvoa ja tekevät rakentamisen kannattavaksi. Tällaiset alueet vetävät puoleensa asukkaita ja työpaikkoja, mikä taas lisää liikkumista ja tuo kysyntää liikennepalveluille sekä tarjoaa edellytykset joukkoliikenteen hyvälle palvelutasolle.

HSL selvitti Pisararadan taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia vuonna 2015. Selvityksen mukaan Pisaralla olisi juuri halutunlaisia positiivisia talous- ja työllisyysvaikutuksia ei vain Helsingin seudulle, vaan koko Suomelle. Investointivaiheen vaikutus kokonaistuotantoon olisi 1,5 miljardia euroa ja yli 10 000 työvuotta.

Suurimmat hyödyt tulisivat näkyviin vasta rakennusvaiheen jälkeen. Asuntorakentamisen kokonaistuotos olisi arvoltaan 6,5 miljardia euroa ja työllisyysvaikutus yli 48 000 henkilötyövuotta. Pisararata nostaisi lisäksi rakennusmaan arvoa 600–800 miljoonalla eurolla erityisesti pääradan, rantaradan ja kehäradan asemaseuduilla. Talousvaikutusten seurauksena valtion ja kuntien verotulot kasvaisivat.



Pisara lisäisi selvästi ratavyöhykkeiden väestön ja työpaikkojen kasvua ja junaliikenteen suosiota. Pisara loisi myös edellytyksiä monille tulevaisuuden junaliikennehankkeille, kuten nopealle ja suoralle yhteydelle Helsingin keskustasta lentoasemalle, Espoo-Salo -oikoradalle sekä myöhemmin mahdollisesti Rantaradalle itään.

Pisaralla olisi hämmästyttävät positiiviset vaikutukset talouteen ja työllisyyteen eri puolilla Suomea. Positiiviset vaikutukset tuntuvat sekä investoinnin aikana että erityisesti, kun rata on otettu käyttöön. Asuntorakentamisen myötä Pisaran työllisyysvaikutukset moninkertaistuisivat tulevina vuosikymmeninä. Olisi lyhytnäköistä olla tarttumatta tähän mahdollisuuteen aikana, jona valtiovalta ja yritykset etsivät kannattavia investointikohteita ja rahoituksen kustannukset ovat historiallisen alhaalla.

### Risto Rautava

HSL:n hallituksen puheenjohtaja

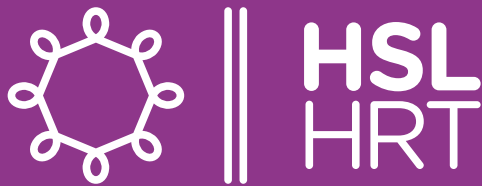


HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A, Helsinki  
PL 100, 00077 HSL  
puh. (09) 4766 4444

[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)





**Liikuttaa meitä kaikkia**