

Osavuosisikatsaus 2/2014

HSLH 30.9.2014

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

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

Sisällysluettelo

1. KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2014	2
1.1 Toimintaympäristö	2
1.2 Keskeisiä tapahtumia tarkastelukaudella	2
2. TOIMINNAN TUNNUSLUVUT	11
2.1 Matkustajamäärät ja lipputulot	11
2.2 Liputta matkustaneet	12
2.3 Asiakastyytyväisyys	12
2.4 Luotettavuus	14
2.5 Turvallisuus	14
2.6 Laadunvalvonta	15
2.7 Päästöt	15
2.8 Liikenteen tuotantokustannukset	16
3. TALOUDEN TUNNUSLUVUT	17
3.1 Talouskatsaus	17
3.2 Tuloslaskelma	21
3.3 Investointihankkeet	23
3.4 Kuntaosuusennuste	24

1. KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2014

1.1 Toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan vuoden 2013 lopussa 1,4 milj. henkeä. Asukasmäärä kasvoi noin 18 000 hengellä eli 1,3 prosentilla edellisvuodesta. Määrällisesti eniten väkiluku on kasvanut Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Helsingin, Vantaan, Keravan, Hyvinkään, Vihdin, Kauniaisten ja Nurmijärven kasvu on edellisvuotta suurempaa, muiden pienempää. Väestönkasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisena noin prosentin vuosivauhdilla.

Yleisen talouskehityksen arvioidaan olevan lähivuosina hidasta sekä kansainvälisessä taloudessa että Suomessa. Syyskuussa julkaistun valtiovarainministeriön suhdannekatsauksen mukaan Suomen bruttokansantuotteen ei ennusteta kasvavan vuonna 2014 ja työllisyystilanteen arvioidaan edelleen heikkenevän. Inflaatiota arvioidaan jäävän 1,1 prosenttiin.

Heikko taloudellinen tilanne on pitänyt kustannustason alhaisena. Polttoaineen hinta, korkotaso ja palkkat-kaisut ovat olleet maltillisia. Joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna 2013 keskimäärin 1,5 % edellisvuodesta, tätä osavuositarkastusta laadittaessa joukkoliikenteen kustannustason nousun arvioidaan olevan tänä vuonna keskimäärin 1,0 %.

Viimeisimmän ennusteen mukaan vuoden 2014 aikana HSL-alueella tehdään arviolta hieman alle 350 miljoonaa matkaa, mikä on vajaan prosenttiyksikön verran vähemmän kuin vuonna 2013. Laskua on erityisesti metro- ja raitiovaunuliikenteessä. Bussiliikenteessä nousijamäärät Helsingin, Espoon ja Kirkkonummen sisäisillä linjoilla sekä U-liikenteessä olisivat vuoden takaista alhaisemmat, mutta kasvua ennustetaan reilusti seutuliikenteen bussien osalta sekä hieman Vantaan sisäisillä linjoilla. Suomenlinnan lauttaliikenteen osalta ennustetaan hienoista laskua ja lähijunaliikenteen ostoliikenteen osalta maltillista kasvua.

Talouden heikko kehitys vaikuttaa suoraan myös HSL:n ja kuntien talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän väheneminen vähentää matkustustarvetta ja heikentää lipputulota ja toisaalta myös kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Tämä tuo paineita lippujen hintojen kustannustason nousua suurempiin korotuksiin ja/tai kuntaosuuksien kasvattamiseen, mikäli joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään.

1.2 Keskeisiä tapahtumia tarkastelukaudella

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

MAL-sopimuksen toteutumista on edistetty edelleen ja huolehdittu sen seurannasta yhteistyötahojen kanssa. MAL-aiesopimusta on täydennetty uudella sopimuksella "Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi". HSL:n toimitusjohtaja osallistui neuvotteluryhmään pysyvänä asiantuntijana.

HLJ2015 suunnitelman laadinta etenee tuloskorttitavoitteen mukaisesti. Yhteistyö seudun maankäyttösuunnitelman MASU kanssa on tiivistä. Suunnitelmista järjestettiin yhteinen yleisötilaisuus 1.4.2014 sekä alustavia luonnoksia käsiteltiin 26.8.2014 luottamushenkilöseminaarissa. HSL:n hallitus on käsitellyt useita kertoja HLJ 2015:n valmistelutilannetta hallituksen iltakouluissa ja kokouksissa. Hallitus on perustanut tilapäisen

toimikunnan HLJ 2015 luonnoksen hallituskokouskäsittelyn valmistelua varten. HLJ 2015 luonnos on HSL:n hallituksen käsittelyssä 21.10.2014 lausunnoille lähettämistä varten.

HLJ 2015 suunnitelman valmistelu on ollut vuoden 2014 aikana aktiivisimmassa vaiheessa. Strategiaselvitys tuotti alustavan rungon HLJ:n jatkovalmistelun pohjaksi. Osastrategiatarkasteluissa on kartoitettu ja täsmennetty toimenpiteitä. HLJ-suunnittelun kuluessa on tehty erilaisia suunnittelutyötä tukevia vaikutustarkasteluja. SOVA-lain mukainen HLJ 2015:n vaikutusten arviointi käynnistyi loppuvuodesta 2013 ja sitä on toteutettu tiiviissä yhteistyössä maankäyttösuunnitelman valmistelun kanssa.

Keväällä 2014 päivitettiin liikenne-ennustemallit tavaraliikenteen osalta ja kehitettiin arviointimenettelyjä henkilöliikenteen erityiskohteiden (mm. Lentoasema ja satamat) osalta.

HLJ:n rahoituspohjatarcastelussa on tehty kirjallisuuskatsaus ja haastateltu kuntien ja valtion avaintahojia liikennejärjestelmän rahoituspohjan vaihtoehtoista. Työn alustavia tuloksia on käytetty HLJ-suunnitelman valmistelussa. Työ raportoidaan syksyn 2014 aikana. Myös pohjoismainen vertailuselvitys joukkoliikenteen infrakustannusten allokoinnista on käynnistetty.

Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Vuodelle 2014 suunnitellut tutkimukset etenevät suunnitellusti. Syksyllä 2014 toteutetaan lähijunaliikenteen, bussilinjan 550 (avorahastus) ja Keravan seutubussilinjojen lippulajitutkimukset. Yhteistyössä sidosryhmien kanssa on valmisteltu Kehäradan ja Jokeri 2:n (560) ennen–jälkeen tutkimuksia (matkatutkimus, liikkumistutkimus ja liityntäpysäköintitutkimus), joissa sovelletaan myös uudenlaisia tutkimusmenetelmiä. Joukkoliikennelippujen hintajoustotutkimus toteutetaan syksyn aikana ja päätulokset valmistuvat joulukuussa. Vuosina 2012–13 toteutettujen Logistiikkatutkimusten lopulliset tulokset ja raportti valmistuvat syksyn aikana.

Yritysten tyytyväisyydelle kehitettiin indikaattoria, josta tulee HSL-tason tulokorttimittari. Yrityskyselyn tavoitteena on kysyä yrityksiltä mielipiteitä HSL:n vuoden 2014 toiminnasta tammikuussa 2015.

HSL osallistuu TransSmart tutkimusohjelmaan. Sen päätavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävä kehityksen tielle vähähiilisen energian, vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen ja älykkäiden liikennepalvelujen käyttöönoton avulla.

HSL on mukana tukemassa RED95 hanketta, jossa testataan kotimaista jättepohjaista etanolidieselä. Kaksi ensimmäistä etanolidieselbussia ajavat linjoilla 41 ja 42.

Matkustajat ovat päässeet testaamaan Veolian sähköbussseja Espoon sisäisellä linjalla 11. Reitillä on liikennöinyt Caetano lentokenttäbussi-tyyppinen bussi. Joulukuussa 2013 linjalla aloitti Ebusco sähköbussi, jolla voi kehittyneen akkuteknologian ansiosta ajaa parhimmillaan 250 kilometriä yhdellä latauksella. Kesäkuussa tulivat liikenteeseen VDL:n ja BYD:n valmistamat sähköbussit. Hankkeessa kokeillaan vielä kahta erityyppistä sähköbussia, joiden on tarkoitus tulla liikenteeseen ensi vuonna. Sähköbussit kuuluvat eBUS-hankkeeseen, joka on osa Sähköiset hyötyajoneuvot – Electric Commercial Vehicles (EVC) – hankekokonaisuutta, joka puolestaan on osa Tekesin rahoittamaa EVE-ohjelmaa.

HSL osallistuu eBusSystems-hankkeeseen, johon Tekes myönsi 35 %:n tuen. Hankkeessa kehitetään sähköbussijärjestelmää. Keskeinen edellytys täyssähköisen bussiliikenteen yleistymiselle on tarkoituksenmukaisen latausinfrastruktuurin määrittely ja toteutus.

HSL on myös osallisena NordicBus-2014 projektissa. Projektissa pyritään yhtenäistämään Pohjoismaisten kaupunkien tilaajien kalustovaatimuksia synergiaetujen ja matkustusluotettavuuden parantamiseksi.

Liikenteen hankinta

Kevään 2014 aikana ratkaistiin tarjouskilpailut 31/2013, 32/2013, 33/2014 ja 34/2014. Kilpailutukset koskivat mm. Kirkkonummen, Sipoon ja Keravan liikennettä. Liikennettä hankittiin myös uudelle runkolinjalle 560 ja KutsuPlus-liikenteeseen lisää iltaliikennettä.

Hankintaryhmässä valmisteltiin kehäradan ajoprofiilin luomista varten hankinta. Ajoprofiilin luomisella on tarkoitus saada kehäradan liikenteestä metronomaisen sujuvaa ja häiriötöntä. Samalla pyritään selvittämään, onko 130 minuutin kierrosaika mahdollinen.

Helteiden vaikutus liikenteessä

Kesän pitkäaikaiset helteet tuottivat paljon matkustajapalautetta kuumista busseista. Myös kuljettajat valittivat kuumista työskentelyolosuhteista. HSL osaltaan teki lämpötilojen mittauksia liikenteessä. Havaituista ilmastointilaitteiden toimimattomuuksista reklamoiitiin välittömästi liikennöitsijöitä. Junaliikenteessä uuden Flirt-kaluston ilmastointi toimi matkustusmukavuuden kannalta erinomaisesti.

Kaupunkitapahtumat

Kesä 2014 oli erittäin vilkas kaupunkitapahtumien osalta. Kesä-elokuun aikana järjestettiin noin 50 suurta yleisötapahtumaa, joista noin puolessa HSL:n liikennetarkastaja oli paikan päällä koordinoimassa joukkoliikenteen järjestelyjä. Näiden lisäksi oli lukuisia pienempiä joukkoliikenteeseen vaikuttavia tapahtumia. HSL:n toimenpiteitä kaupunkitapahtumien osalta ovat lippuyhteistyö tapahtuman järjestäjän kanssa, joukkoliikenteen ohjaaminen poikkeusreiteille, tiedottaminen matkustajille, lisäkapasiteetin tilaaminen olemassa olevalle linjalle sekä raitioliikenteen korvaaminen bussiliikenteellä.

Häiriönhallinta

HSL on osallistunut aktiivisesti erilaisten yllättävien häiriötilanteiden korjaavien toimien suunnitteluun yhdessä sidosryhmien kanssa. Keskeisimpiä joukkoliikenteeseen vaikuttavia häiriötilanteita ovat olleet katualueella tapahtuvien töiden aiheuttamat poikkeusjärjestelyt, esimerkiksi Hakaniemen kiskotöiden aiheuttamat massiiviset ruuhkat toukokuun lopulla.

Kampin häiriötilanteen poikkeusliikennesuunnitelma valmistui keväällä. Suunnitelmaa on jalkautettu eri toimijoille ja tavoitteena on kaikkien liikennöitsijöiden perehdyttäminen vuoden loppuun mennessä. Lisäksi Myyrmäen ja Matinkylän terminaaleihin on tehty vastaavat suunnitelmat sekä Leppävaaran ja Tikkurilan terminaalien suunnitelmat ovat tekeillä.

Joukkoliikenteen näkyvää valvontaa on suoritettu keskeisillä terminaalialueilla, kuten Kampissa, Rautatientorilla ja Elielin aukiolla. Lisäksi on suunniteltu liikennöitsijöiden työnjohdon ja HSL:n yhteistä valvontaa ja pelisääntöjen kertausta terminaaleissa.

Viranomaisverkkoon on lisätty raitiovaunun ja metron käyttämä puheryhmä.

Kuljettajakoulutus

Elokuun loppuun mennessä on toteutettu 93 HSL-koulutuspäivää ja niihin on osallistunut 1210 kuljettajaa. Koulutusta on kehitetty uusimalla kuljettajien perehdytyskoetta. Kuljettajan tulee läpäistä verkossa tehtävä linjakohtainen perehdytyskoe ennen kuin lähtee ajamaan uutta linjaa. Lisäksi on valmisteltu syksyllä alkavaa

7. koulutuspäivää teemalla "kulttuurien kohtaaminen" sekä Tikkurilan matkakeskuksen opasvideota kuljettajille.

Infra

Pysäkkien linjakilpien uuden ilmeen pilottikohteena toimivat kt 51:n ja Veikkolan Turuntien pysäkit Kirkkonummella. Uuden HSL-ilmeen mukaisia kilpiä toteutetaan kokonaisvaltaisesti Kehäradan ja Länsimetron liikennöinnin tuomien linjastomuutosten myötä Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Näiden lisäksi pysäkki-informaatiota parannetaan HSL:n reunakunnissa vastaamaan paremmin matkustajien tarpeisiin.

Kuljettajien sosiaalityöjen rakentaminen ja ylläpito on toteutunut työryhmän esityksen mukaisesti HSL-alueen kunnissa.

HSL on aktiivisesti osallistunut jäsenkuntiensa sekä ELY-keskuksen kanssa tie- ja katutöiden suunnitteluun pääpainona joukkoliikenteen toimintaedellytykset niin lopullisessa kuin työnaikaisessakin tilanteessa.

Liikenteen suunnittelu

Vantaan joukkoliikennelinjasto Kehäradan liikenteen alkaessa vuonna 2015 valmistui ja HSL:n hallitus hyväksyi sen 4.3.2014 ohjeellisenä noudatettavaksi syysliikenteen 2015 alusta lähtien. Lisäksi HSL:n hallitus päätti 15.4.2014 perustaa Vantaalle kutsupalvelulinjaston syysliikenteen 2015 alusta alkaen.

Edellisenä vuonna aloitetun vuosien 2014–2024 raitioliikenteen linjastosuunnitelman luonnos valmistui ja HSL:n hallitus lähetti 25.3.2014 suunnitelmaluonnoksen lausuttavaksi HSL:n jäsenkunnille.

Edellisenä vuonna aloitetun Länsimetron linjastosuunnitelman luonnos valmistui ja HSL:n hallitus lähetti 15.4.2014 suunnitelmaluonnoksen lausuttavaksi HSL:n jäsenkunnille. HSL:n hallitus päätti pyytää HSL:n jäsenkunnilta lausuntoa myös runkolinjan 560 jatkamisesta Myyrmäestä Matinkylään.

Joukkoliikenteen palvelutason seuranta uudella matka-aikasaavutettavuusmittarilla tehtiin ensimmäistä kertaa. Tarkastelun perusteella joukkoliikenteen palvelutaso on hieman heikentynyt vuodesta 2012 vuoteen 2013. Pääasiallisena syynä palvelutason heikentymiselle on matka-aikojen hidastuminen ruuhkautumisen seurauksena.

HSL:n toimitusjohtaja päätti 27.3.2014 jatkaa metron yöliikennekokeilua vuoden 2014 loppuun asti.

Suunnitelman laatiminen Pasilan poikittaisyhteyksien kehittämisestä raitioliikenteellä käynnistyi. Työohjelma valmistui kesäkuussa ja konsultti valittiin elokuussa.

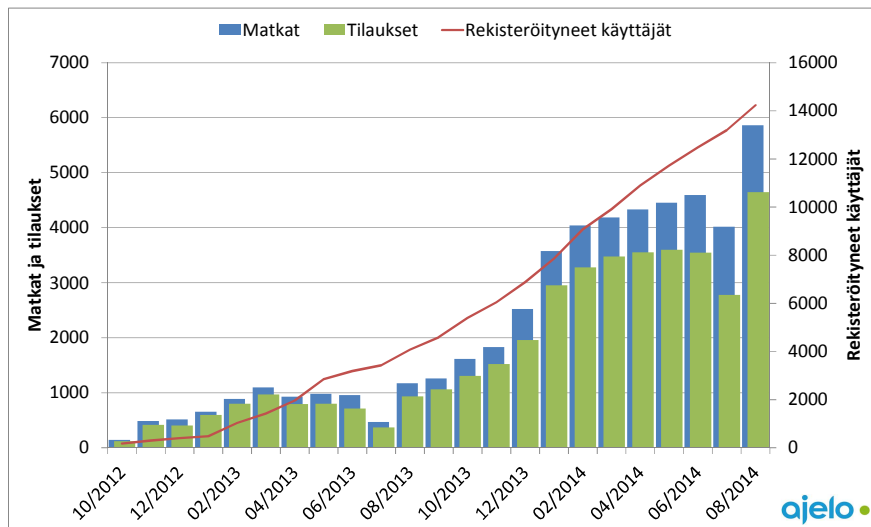
Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman laatiminen käynnistyi. Konsultti valittiin elokuussa ja lähtötietojen kerääminen on aloitettu. Myös Keravan linjastosuunnitelman konsultti on valittu ja suunnittelutyö käynnistyy syyskuussa.

HSL:n toimitusjohtaja päätti 4.7.2014 että heinäkuussa 2015 valmistuvan Kehäradan junilla käytetään linjatunnuksia I ja P.

Kirkkonummen ja Sipoon uusien linjastojen mukainen liikenne käynnistyi talviaikataulujen astuessa voimaan 11.8.2014. Uudelleenjärjestelyt vaativat vielä työstämistä, jotta bussiliikenne toimisi ja palvelisi asiakkaiden tarpeita mahdollisimman hyvin. Muutoksia aikatauluihin tehdään tarvittaessa matkustajilta ja liikennöitsijältä saadun palautteen perusteella resurssien sallimissa puitteissa.

Kutsuplus

Kutsuplus-palvelu matkustajamäärät ovat selvässä kasvussa. Matkustajamäärä oli elokuussa 5800 matkaa ja rekisteröityneiden käyttäjien määrä 14 400 henkeä. Tämän seurauksena palvelun subventioaste vastavasi pienenee. Ennakkotilaus sekä älypuhelinsovellus ovat kehitystyön alla ja tulevat toteutuessaan helpottamaan Kutsuplussan tilaamista.



Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen (LIJ2014-hanke)

Helsingin seudun matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle vuoden 2015 loppuun mennessä.

LIJ2014-hankkeessa on käynnissä suunnittelu- ja toteutusvaihe. Ajoneuvolaitteiden ensimmäinen asennuskierros (kaapelointi) käynnistyi bussien osalta syksyllä 2013. Kaapeloinneista on tehty lähes 65 %, kun noin 900 bussia on kaapeloitu (busseja on yhteensä 1 400). Lähijunien (sm5) kaapeloinnit ovat käynnistyneet. Raitiovaunujen kaapeloinnit käynnistyvät syksyllä.

Ohjelmistotoimitukset tehdään useassa toimituserässä, jotka ajoittuvat seuraavasti:

- 1. toimituserän (peruspalvelut) testaus tuotantoympäristössä alkaa syyskuussa 2014
- 2. toimituserän (myyntijärjestelmien perusta) vastaanottotestaus alkaa syyskuussa 2014 ja koekäyttö myöhemmin syksyllä 2014
- 3. toimituserän (myynti- ja lippujärjestelmä) vastaanottotestaus alkaa joulukuussa 2014 ja koekäyttö keväällä 2015
- 4. toimituserän (informaatiojärjestelmä) vastaanottotestaus alkaa syksyllä 2014 ja koekäyttö keväällä 2015.

LIJ2014-hankkeen suurimpana riskinä on aikataulun viivästyminen; riskin arvioidaan kasvaneen tarkastelujaksolla. Hankkeen aikatauluriskin pienentämiseksi HSL:n hallitus päätti 10.6.2014, että LIJ-hankkeessa ei toteuteta HSL -lippujen myyntiä VR:n myyntikanavissa (palveluasemat, automaattit ja konduktöörit). Lisäksi HSL on käynnistänyt toimenpiteet, joiden avulla voidaan luopua eräiden laskutettavien lippujen toteutuksesta järjestelmään.

HSL:n tulokortissa seurataan LIJ2014-hankeen vuosittaisen suunnitelman toteutumisastetta. Osa-vuosikatsauksessa toteutumaksi arvioidaan 80 %.

Tariffijärjestelmän uudistus (kaarimalli)

Lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ2014) -hankkeen rinnalla ja tiiviissä yhteistyössä hankkeen kanssa valmistellaan taksa- ja lippujärjestelmän uudistamista (ns. kaarimalli). Tulevassa järjestelmässä vyöhykkeet ovat kaarimaisia alueita, joiden rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta. Hallitus päätti kaarten rajoista kesäkuussa 2012 ja lippujen hintasuhteista ja hinnoitteluperiaatteista joulukuussa 2013. Jatkoselvitys avoimiksi jääneistä hinnoittelukysymyksistä on käynnistetty ja se valmistuu vuoden 2014 loppuun mennessä.

Lipunmyynnin kehittäminen

HSL:n hallitus hyväksyi maaliskuussa lipunmyynnin kehittämissuunnitelman vuosille 2014–2020 ohjeellisena noudatettavaksi. Vuonna 2014 käynnistetään mobiililippujen kehittäminen niin, että ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan älypuhelimien tilattava Helsingin sisäinen kertalippu. Lipun käyttöalue laajennetaan myöhemmin seudulliseksi. Lipputuotteita ja lipun myyntikanavia kehitetään jatkossa mm. verkkokauppaan sopiviksi.

Nykyiset matkustajainformaatiojärjestelmät

Vuosi 2014 on siirtymäkausi, jolloin nykyisiä matkustajainformaatiojärjestelmiä valmistaudutaan korvaamaan LIJ2014-hankkeessa toteutettavilla järjestelmillä. Myös HSL:n ja HKL:n väliset infojärjestelmiä koskevat yhteistyösopimukset (Helmi, Mono ja Eno) päättyvät vuoden lopussa.

Helmi-järjestelmä korvataan uudella seudullisella järjestelmällä vuoden 2016 alussa. Helmi-järjestelmän linjoilla on käytössä liikennevaloetuuudet sekä ajantasainen matkustajainformaatio bussin sisällä, osalla pysäkeistä sekä internetissä. Helmi-järjestelmä kattaa kaikki yhdeksän raitiolinjaa ja yhteensä 34 Helsingin sisäistä bussilinjaa sekä kymmenen seutulinjaa. Nykyjärjestelmä pidetään toimintakunnossa, mutta sitä ei enää laajenneta. Vanhoja liikennevaloristeyslaitteita hyödynnetään soveltuvien osien.

Liikennevaloetuuksien laajamittaisempaan käyttöönottoon uudessa järjestelmässä valmistaudutaan vuoden 2014 aikana. Helsingin, Espoon ja Vantaan sekä ELY-keskuksen edustajien kanssa on käyty läpi uuden liikennevaloetusjärjestelmän toimintoja ja sovittu valoetuuksien käyttöönoton edistämisestä sekä kuntien vastuulle kuuluvan risteyskojeohjelmoinnin vaiheistuksesta lähivuosille. Lisäksi on selvitetty tarvittavien uuden sukupolven valoetuslaitteiden ominaisuustarpeet ja sopiva hankintamalli, jotta kunnat voivat investoida tarvittaviin laitteisiin.

Mono-järjestelmällä ohjataan jatkossa kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella. LIJ2014-hankkeen toimituksen sisältöä on tarkennettu tältä osin. Monoon on tehty ja edelleen tehdään vuoden 2014 aikana kehitys- ja integrointityötä. Järjestelmän teknistä suorituskykyä parannetaan loppusyksystä vastaamaan kasvanutta käyttöä. Raitiovaunujen ja metrojunien infonäyttöjen ohjaamiseen käytetty Eno-järjestelmä lakkautettiin kesäkuussa 2014, mistä lähtien myös näitä näyttöjä on ohjattu Monolla.

Pysäkeillä olevia patterinäyttöjä kehitetään ja lisätään. 1-rivisiin näyttöihin lisätään nk. tietoliikenteen paluukanava, jotta näyttöjen statustietoa voidaan valvoa etänä. Päivitys tapahtuu asteittain normaalin korjaus- ja huoltoprosessin puitteissa. Samalla myös näyttöjen LCD-lasi päivitetään uuteen tarkempaan malliin. Espooseen, Vantaalle, Keravalle, Kirkkonummelle ja Sipooseen hankitaan syksyn aikana kaikkiaan 200 uutta 1-rivistä patterinäyttöä palvelemaan asiakkaita ja välittämään uuden informaatiojärjestelmän tuottamia tosiaikaisia lähtöaikaennusteita.

Kesän ja alkusyksyn 2014 aikana on selvitetty millaisilla näytöillä korvataan Helsingin vilkkailla raitiovaunu- ja bussipysäkeillä käytössä olleet neljäriset oranssit LED-aikataulunäytöt. Näytöt on uusittava, jotta ne vastaavat uuden LIJ-järjestelmän kasvaneita tarpeita. Korvaavat LCD-TFT-näytöt ovat kooltaan 21,5 ja 32 tuumaa ja ne kilpailutetaan ja hankitaan vuoden 2014 aikana. Asennus tapahtuu keväällä 2015.

Uudet 4-riviset patterinäytöt tarjoavat mahdollisuuden kuunnella esitetty informaatio myös puhesynteesinä molemmilla kotimaisilla kielillä. Näyttöjen soveltuvuutta arvioidaan sekä teknisestä että palvelunäkökulmasta syksyn 2014 aikana. HSL tekee tässä yhteistyötä mm. näkövammaisten kanssa.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus (Uusi avoin reittiopas RO4.0) on käynnistynyt. Sovelluksen taustajärjestelmä sekä käyttöliittymä rakennetaan kokonaan uudelleen vastaamaan mm. tosiaikaisuuden ja usean liikennemuodon reitityksen asettamia vaatimuksia. Projektin sisältö ja laajuus on määritelty vuoden 2014 ensimmäisen puoliskon aikana ja toteutus alkaa nyt syksyllä 2014. Uudistuksen ensimmäisen vaiheen on tarkoitus olla valmis alkuvuonna 2016. Kehitystyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä liikenneviraston (LiVi) kanssa. Kustannusten jaosta (HSL 55 %, LiVi 45 %) ja yhteistyöstä on tehty sopimus. Kehitystyön aikana uudesta järjestelmästä syntyy väliaikaisesti ylimääräisiä käyttö- ja yläpitokustannuksia, mutta järjestelmän valmistuttua tavoitteena on käyttömenojen laskeminen.

Liityntäpysäköinnin tietojärjestelmä: HSL:n rakentaa seudullista älykästä ajantasaista liityntäpysäköinnin tietojärjestelmää. Järjestelmän toteutus on kilpailutettu ja työ aloitettu. Järjestelmän käyttöönotto ja jatkokehitys ajoittuvat keväälle 2015. Projektissa tehdään yhteistyötä kuntien, erityisesti Vantaan kaupungin kanssa. Järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön ensin muutamalla Kehäradan asemalla.

Avoimen lähdekoodin kehittäjäyhteisö: HSL ylläpitää yhteistyössä Forum Viriumin kanssa avoimen lähdekoodin kehittäjäyhteisöä. Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitetään edelleen. Pyrkimyksenä on tukea kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa, jotta HSL:n palveluiden käyttöä tukevat sähköiset informaatiopalvelut olisivat mahdollisimman monien käytettävissä.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät (Toimiala-IT)

Joukkoliikenteen tietojärjestelmiä kehitetään käyttäjien tarpeiden mukaan. Vuonna 2014 tärkeimmät kehittämistoimenpiteet kohdistuvat tietojärjestelmien rakentamiseen LIJ2014-hankkeen kanssa yhteensopiviksi mm. uusimalla järjestelmien rajapinnat. Lisäksi valmistellaan täysin uuden tietojärjestelmän Liikennetuotannon seurantarjestelmän (Bulitti) käyttöönottoa.

Loppukevään ja kesän 2014 aikana saadaan päätökseen huhtikuun alussa aloitettu uuden työmatkalaskurin toteutus. Palvelu on olennainen parannus HSL:n tekemään liikkumisen ohjaukseen auttaen merkittävästi liikkumissuunnitelmien teossa.

Toimiala-IT:n resursseja vahvistettiin alkuvuodesta 2014 palkkaamalla yksi vakituinen ja yksi määräaikainen suunnittelija.

Viestintä- ja markkinointi

Helsingin seudun liikenteen brändi on kehittynyt vuoden 2014 aikana vahvasti. Taloustutkimus tutki toukuussa liikenneyhtiöiden (HSL, VR, Finnair ja Matkahuolto) tuotemerkkien arvostusta pääkaupunkiseudulla. Tulosten perusteella HSL-brändin tuntee vähintään 79 prosenttia 15-79-vuotiaista pääkaupunkiseudulla asuvista. HSL:n tunnettuus oli noussut edelliseen vuoteen verrattuna selvästi. HSL:n arvostus oli vertailuryhmän paras ohittaen edellisen vuoden parhaan Finnairin.

Myös asiakastyytyvyydellä mitattuna HSL on vertailuryhmänsä paras yhdessä Finnairin kanssa. Lähes kolme neljästä (71 %) HSL:n käyttäjistä on myös valmis suosittelemaan brändiä muille. HSL:n asiakkaat ovatkin entistä tyytyväisempiä HSL:n brändiin. Heistä yli kolmannes (39 %) antaa HSL:lle erittäin hyvän arvosanan ja lähes puolet (43 %) hyvän arvosanan. Erittäin hyvän arvosanan antaneiden määrä on kasvanut selvästi.

Myös median parissa HSL:n tunnettuus on kehittynyt suotuisasti. HSL seuraa mediatunnettuuttaan Taloustutkimuksen Yritysviestintätutkimuksella. HSL:n tunnettuus oli tänä vuonna parempi kuin julkisten alojen keskiarvo, mikä oli myös tavoitteena. HSL:n haasteena kuitenkin on edelleen, miten herättää paikallisena toimijana riittävästi kiinnostusta myös valtakunnallisella tasolla.

HSL uusi huhtikuussa edelliskeväisen menestyksekkään kampanjansa, jossa tarjottiin joukkoliikenteen uusille asiakkaille matkakorttia ja kahden viikon maksutonta kokeilu-aikaa. Kaksi viikkoa kestänyt kampanja houkutti kaikkiaan reilut 15 000 tilaajaa, joista noin puolet tuli Helsingistä ja puolet muista kunnista.

Tämän kevään kampanja oli suunnattu erityisesti keski-ikäisille ja senioreille, joiden joukkoliikenteen käyttö on selvästi vähäisempää kuin muiden ikäryhmien. Moni kohderyhmän edustaja tarttui tilaisuuteen; 45 prosenttia tilaajista oli yli 50-vuotiaita. Tälläkin kerralla kampanja vetosi hyvin miehiin: 60 prosenttia tilaajasta oli miehiä.

Aikataulukirjojen tuotantotapa muuttui kesäkuussa automaattitaittoyökalulla toteutetuksi. Elokuussa julkaistu talviaikataulukirja muuttui samalla maksulliseksi. Kirkkonummelle ja Sipooseen jaettiin kotitalouksiin oma aikatauluvihkonen, koska linjasto muuttui näissä kunnissa merkittävästi syyskauden alussa.

Matkalippujen tarkastus

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). VR ostaa HSL:ltä VR-lipuilla matkustavien tarkastamisen lähiliikenteessä sekä koko maan kaukojuni liikenteen tarkastustoiminnan.

Tavoitteena on, että tarkastustoiminta on näkyvää ja tehokasta, jotta liputta matkustaminen ja siitä aiheutuvat lipputulomenetykset eivät kasva.

Metroporteilla suoritettujen tarkastuksien määrä on vähentynyt edellisestä vuodesta 90 000 kpl. Bussiliikenteen tarkastustoimintaa on suunnattu erityisesti rukolinjalle 550, jossa on meneillään avorahastuskokeilu. Tällä bussilinjalla liputta matkustavia on 3 %, joten liputta matkustavien määrä on noussut keskimäärin samalle tasolle kuin raideliikenteessä.

Tarkastelujaksolla tarkastettiin yhteensä 2,5 miljoonan matkustajan matkaliput (vastaavalla jaksolla edellisessä vuonna 2,6 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,8 % (edellisenä vuonna 2,8 %). Liputta matkustavia tavattiin:

- lähijuni liikenteessä 3,83 % (edellisenä vuonna 4,07 %)
- raitiovaunuissa 2,99 % (edellisenä vuonna 2,89 %)
- metron laiturialueella 3,82 % (edellisenä vuonna 3,36 %)
- metrossa 2,88 % (2,70 %)
- runkolinjalla 550 2,73 % (1,33 %)
- muissa busseissa 0,75 % (0,50 %)

HSL:n tulokortissa seurataan matkalippujen tarkastuksen tehokkuutta. Mittarina on tarkastettujen matkustajien määrä/ tarkastuspäivä. Tarkastelujaksolla tarkastettiin keskimäärin 244 matkustajaa/ tarkastuspäivä (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna tarkastettiin poikkeuksellisesti paljon eli 260 matkustajaa). Vuonna 2014 tavoite on 245 matkustajaa/ tarkastuspäivä, mikä ennusteen mukaan toteutuu.

Asiakaspalvelut

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

Rautatientorin palvelupisteessä asioi tarkastelujaksolla noin 165 500 asiakasta, Itäkeskuksessa noin 28 100 asiakasta ja Pasilassa noin 23 500 asiakasta. Tavoitteena on, että keskimääräiset jonotusajat pysyvät alle 3 minuutissa. Tavoite toteutui kaikissa palvelupisteissä.

Liikenneinfokeskuksessa tavoitteena on vastata yli 90 %:iin saapuneista puheluista. Tarkastelu-jaksolla saapuneita puheluista oli noin 61 200 kpl ja vastattuja noin 54 500 (vastausprosentti 89,5).

Tarkastelujaksolla saatiin noin 25 800 asiakaspalautetta, joista suurin osa kohdistui kuljettajaan (35,3 %) ja liikennöintiin (19,8 %).

Henkilöstö

Sisäisessä viestinnässä vuoden 2014 isoimpana tavoitteena on HSL:n uuden strategian lanseeraus henkilöstölle. Keväällä toteutettiin noin kymmenen pelipäivää, joissa koko henkilöstö pelasi HSL:n strategia- ja asiakkuuspeliä erilaisten tilanteiden kautta. Pelillinen strategian jalkautus on koettu henkilöstön piirissä onnistuneeksi toteutukseksi ja kerännyt kiitosta.

Toiminta- ja henkilöstöstrategian sisältöä käytiin läpi keväällä myös esimiesten vetämissä ryhmäpalaverissa. Yhteisessä pohdinnassa otettiin kantaa siihen, mitä toimintastrategia ja henkilöstöstrategia tarkoittavat juuri tämän ryhmän työssä ja miten strategiat saadaan osaksi työn arkea.

Kertapalkitsemisen toimintamallille suunniteltiin raamit. Tavoitteena on seuraavan vuoden alusta ottaa käyttöön uusi esimiesten arjen työkalu, joka antaa mahdollisuuden nopeaan, ei-rahalliseen työntekijän palkitsemiseen silloin kun siihen on perustelut.

Seurantakauden aikana vakituisen henkilöstön vaihtuvuus oli -0,29 % (talon palveluksesta erosi 8 työntekijää ja taloon rekrytoitiin 7 työntekijää). Koko henkilöstön tehollinen työaika oli 77,1 % teoreettisesta työajasta, muu osa työajasta oli erilaisia poissaoloja. Sairauslomien määrä oli 4,8 %.

2. TOIMINNAN TUNNUSLUVUT

2.1 Matkustajamäärät ja lipputulot

Nousut 1. 1. – 31.8. (ilman junaliikennettä)

	tammi-elokuu		koko vuosi		
	2014	2013	ennuste 2014	2013	Muutos %
Metro	40.57	41.28	61.79	63.51	– 2.70 %
Raitiovaunu	36.35	37.35	54.72	56.71	– 3.51 %
Suomenlinnan lautta	1.38	1.38	1.76	1.77	– 0.82 %
Bussi yhteensä	116.16	115.17	180.4	179.43	0.54 %
Helsinki sis.	55.15	56.42	84.46	87.05	– 2.97 %
Espoo sis.	8.96	9.28	13.89	14.45	– 3.83 %
Vantaa sis.	8.27	8.14	12.95	12.77	1.47 %
Kerava sis.	0.15	0.16	0.22	0.24	– 9.46 %
Kirkkonummi sis.	0.20	0.24	0.35	0.39	– 9.95 %
Seutuliikenne	42.19	39.65	66.54	62.50	6.47 %
U-liikenne Kirkkonummi*	0.50	0.67	1.02	1.06	– 3.72 %
U-liikenne pk-seutu**	0.47	0.49	0.76	0.78	– 2.31 %
U-liikenne Sipoo***	0.26	0.28	0.44	0.45	– 2.44 %
U-liikenne Keravan ja Sipoon sis.****	0.10	0.11	0.19	0.19	– 1.01 %
Yhteensä (ilman junaliikennettä)	194.47	195.18	298.67	301.42	– 0.91 %
Lähijunaliikenne (Ostoliikenne)	30.46	29.80	46.45	45.80	1.42 %
Lähijunaliikenne (Käyttöperusteinen)	3.08	-	4.53	4.48	1.17 %
Yhteensä (kaikki)	228.01	-	349.65	351.70	– 0.58 %

*linjat (7167–7290), **linjat (7339–7974), ***linjat (7760–7870) ****linjat (9950–9972)

Nousijamäärät tilastoidaan kuukausittain lukuun ottamatta VR:n lähiliikennettä, jossa nousijamäärät tilastoidaan toistaiseksi vain vuositasolla. HUOM. matkustajamäärätilastoissa on aiemmin vuoden 2013 osalta laskettu lähijunien käyttöperusteisissa nousuissa mukaan myös HSL-alueen ulkopuolella tehdyt matkat (=Riihimäelle & Lahteen suuntautuvat matkat), nyt nämä nousut on poistettu tilastosta ja siksi vuoden 2013 toteuma on tältä osin eri kuin aiemmin esitetty (joka on ollut yhteensä 355,5 nousua.)

Vuoden 2014 aikana HSL-alueella tehdään arviolta lähes 350 miljoonaa matkaa, mikä on noin 0,6 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2013. Alkuvuosi 2014 oli selvästi vuotta 2013 heikompi, mutta kesällä 2014 matkustajamäärät ovat kääntyneet taas hienoiseen kasvuun. Tulokortin mittari ”kokonaismatkustajamäärä suhteutettuna kokonaisasukasmäärään” saa ennusteen perusteella arvon 295,73 (tavoite 304,90).

Metron matkustajamäärät perustuvat asemille johtaviin liukuportaisiin ja kulkuväyliin asetettuihin automaattisiin laskureihin, joiden tuloksia korjataan asemakohtaisin kertoimin vastaamaan paremmin todellisia matkustajamääriä ja -jakaumia. Kertoimet päivitettiin vuodenvaihteessa 2013-2014 ja selvityksen mukaan uudet kertoimet selittävät osittain metron matkustajamäärien laskua. Todellista laskua vuodesta 2013 vuoteen 2014 on vain noin 1,2 %.

Suomenlinnan lauttaliikenteen hienoista laskua selittää tavallista kylmempi kesäkuu 2014.

Seutuliikenteen bussien suurta kasvua selittää runkolinjalla 550 alkanut avorahastuskokeilu elokuussa 2013 sekä sitä myötä tapahtunut menetelmänvaihdos matkustajamäärien arvioinnissa.

Tammikuusta 2014 lähtien nousijamääriä tilastoidaan kuukausittain kaikissa liikennemuodoissa lähijunalii-
kenteen käyttöperusteisten linjojen R, H ja Z liittyä automaattisen matkustajalaskennan piiriin. Lähijunalii-
kenteen ostoliikenteessä on tapahtunut kasvua vuoden takaiseen etenkin kesällä, mitä selittää kesän 2013
harvennettu junaliikenne A- ja M-linjoilla Vantaankosken ratatöistä johtuen.

Toteutuneet lipputulot 1.1. – 31.8.

	2014	2013	Muutos	
			€	%
Seutuliikenteen lipputulot	69 750 438	68 043 276	1 707 162	2,5 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS2)	1 597 416	1 237 674	359 742	29,1 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS3)	8 382 935	6 142 426	2 240 508	36,5 %
Helsingin sisäiset lipputulot	91 200 571	88 949 506	2 251 065	2,5 %
Espoon sisäiset lipputulot	9 277 342	9 240 259	37 083	0,4 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot	67 190	62 328	4 862	7,8 %
Vantaan sisäiset lipputulot	6 686 630	6 494 907	191 723	3,0 %
Keravan-Sipoon sisäiset lipputulot	388 172	363 772	24 400	6,7 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	294 620	285 047	9 574	3,4 %
Kutsuplus-liikenne	152 013	27 029	124 984	462,4 %
Lipputulot yhteensä	187 797 328	180 846 223	6 951 105	3,8 %

2.2 Liputta matkustaneet

Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti tarkastelujaksolla keskimäärin 2,8 % (edellisenä vuonna 2,8 %).
Tarkastelujakson lipputulojen ja liputtomuuden perusteella HSL menettää liputtomuuden vuoksi lähes 8 milj.
euron lipputulot vuonna 2014.

2.3 Asiakastyytyväisyys

HSL:n asiakastyytyväisyystutkimuksen kevään 2014 tulokset perustuvat 25 252 matkustajalta kerättyihin
vastauksiin. Tutkimusta tehdään arkipäivisin liikennevälineissä.

Matkustajat antoivat tammi-toukokuussa HSL-alueen joukkoliikenteelle ennätysellisen korkean yleisarvosana-
nan 4,15 (asteikolla 1–5). Tyytyväisyys HSL-joukkoliikenteeseen onkin kohonnut voimakkaasti keväästä
2013. Matkustajista 90,4 prosenttia antoi HSL-alueen joukkoliikenteelle hyvän tai erittäin hyvän yleisarvosana-
nan (4 tai 5). Huonon tai erittäin huonon yleisarvosanan (1 tai 2) antoi ainoastaan yksi prosentti matkustajis-
ta. Tämä on ylittää asetetun tavoitteen, joka on 87,5 %.

Kysymykseen ”Matkanteko on nopeaa ja sujuvaa” hyvän tai erittäin hyvän arvosanan antoi 87,9% matkusta-
jista (tavoite: 85,6%) ja joukkoliikennematkan vaihtamisen sujuvuutta piti hyvänä tai erittäin hyvänä 80,5 %
(tavoite: 84,4%)

Myös tyytyväisyys kuljettajien toimintaan (ystävällinen palvelu, neuvonta ja ajotapa) on parantunut 74,7 %:n
ollessa tyytyväisiä. Matkustajat kokevat turvallisuuden parantuneen. 90 % vastaa, että matkat sujuvat ilman
järjestyshäiriöitä.

Matkustajien tyytyväisyys on kasvanut kevästä 2013 kaikissa kulkumuodoissa ja yleisarvosanan perusteella matkustajat ovat tyytyväisimpiä metrolikenteeseen. Matkustajien tyytyväisyys kasvoi etenkin täsmällisyyteen metro- ja bussiliikenteessä sekä siisteyteen kaikissa kulkumuodoissa ja pysäkeillä ja laitureilla.

Matkustajien antama yleisarvosana joukkoliikenteelle liikennemuodoittain

	kevät	syksy	kevät	syksy	kevät	syksy	kevät
	2014	2013	2013	2012	2012	2011	2011
Raitiovaunu	4,20	4,18	4,07	4,11	3,99	4,08	4,03
Bussi	4,14	4,12	3,99	4,04	3,94	4,03	3,95
Metro	4,24	4,21	4,13	4,15	4,07	4,14	4,08
Juna*	4,07	4,07	3,96	3,99	3,84	3,81	3,72
Yhteensä	4,15	4,13	4,03	4,06	3,6	4,03	3,95

Matkustajien bussiliikenteelle antama yleisarvosana liikennöintialueittain

	kevät	syksy	kevät	syksy	kevät	syksy	kevät
	2014	2013	2013	2012	2012	2011	2011
Helsingin sisäinen	4,16	4,14	4,01	4,04	3,94	4,04	3,96
Espoon sisäinen	4,09	4,08	3,95	4,02	3,92	4,00	3,90
Vantaan sisäinen	4,05	4,07	3,93	4,02	3,86	3,97	3,86
Keravan sisäinen	3,99	4,01	3,98	4,11	3,96	4,04	4,03
Seutuliikenne	4,13	4,11	4,00	4,05	3,96	4,03	3,97
Yhteensä	4,14	4,12	3,99	4,04	3,94	4,03	3,95

Bussiliikenteessä tyytyväisyys lisääntyi kaikilla liikennöintialueilla merkittävästi lukuun ottamatta Keravaa, jossa tyytyväisyys pysyi lähes samalla tasolla.

Matkustajien bussiliikennöitsijöille antama kokonaisarvosana

	kevät	syksy	kevät	syksy	kevät	syksy	kevät
	2014	2013	2013	2012	2012	2011	2011
Andersson	4,21	4,14	4,06	4,02	-	-	-
Etelä-Suomen Linjaliikenne	4,03	4,13	4,07	3,98	4,09	3,99	4,03
Helsingin Bussiliikenne	4,06	3,99	3,94	3,91	3,99	3,89	3,78
Korsisaari	4,11	3,97	3,98	4,18	-	-	-
Nobina	3,98	3,94	3,92	3,93	3,94	3,90	3,75
Pohjolan Kaupunkiliikenne	4,04	4,03	3,98	3,98	4,06	3,99	3,92
Veolia	4,04	3,98	3,97	3,99	4,02	3,99	3,87
Taksikuljetus	3,71	3,47	4,15	3,93	-	-	-
Tammelundin Liikenne	4,00	4,00	3,98	3,89	4,02	3,88	3,77
Åbergin Linja	4,31	4,14	4,17	4,23	4,26	4,20	4,30
Bussiliikenne yhteensä	4,12	4,07	4,03	4,02	4,04	3,98	3,86

Liikennöitsijöistä kaikkein tyytyväisimpiä oltiin Anderssoniin ja Åbergin Linjaan. Keskimäärin alhaisimmat arvostukset annettiin Taksikuljetukselle, jonka arvostus on laskenut huomattavasti.

BEST-tutkimus

HSL on ollut mukana kansainvälisessä BEST -tutkimuksessa vuodesta 2010 alkaen. BEST -tutkimuksessa selvitetään asukkaiden tyytyväisyyttä seudun joukkoliikenteeseen eri Euroopan kaupungeissa. Vuoden 2013 tutkimusaineisto on koottu tammi-joulukuun 2013 välisenä aikana. Vuonna 2013 tutkimuksessa olivat mukana Kööpenhamina, Oslo, Tukholma, Geneve, Wien ja HSL-alue.

Kokonaisarvosanalla mitattuna HSL-alueen joukkoliikenne on menestynyt kyselytutkimuksen valossa parhaiten. Helsingin seudun asukkaista 78 prosenttia on tyytyväisiä joukkoliikenteeseen. Tyytyväisten asukkaiden osuus on ollut korkealla tasolla, kahdeksankymmenen prosentin tuntumassa jo useita vuosia.

HSL-alueen asukkaat ovat tutkimuksessa tyytyväisimpiä seutunsa joukkoliikenteeseen useassa tutkitussa laatutekijässä. Merkittävästi muita BEST -kaupunkeja paremmat tulokset asukkaat antoivat luotettavuudessa ja rahalle saadussa vastineessa. Keskiarvon alapuolelle HSL-alue jäi henkilökunnan käytöksessä. Erityisen tyytymättömiä oltiin henkilökunnan kykyyn antaa tietoa.

Kasvua edellisvuoteen tapahtui neljässä tekijässä; joukkoliikenteen tarjonnassa, yhteiskunnallisessa merkittävydessä, mukavuudessa sekä luotettavuudessa. Tyytyväisyys luotettavuuteen on noussut kahden viime vuoden aikana peräti 24 prosenttiyksikköä.

2.4 Luotettavuus

Luotettavuuden tunnuslukuna on ajettujen lähtöjen %-osuus suunnitelluista lähdöistä.

Kulkumuoto	Tavoite 2014	Luotettavuus 2014/1-8	Luotettavuus 2013
Bussiliikenne	99,88	99,89	99,87
Metro	99,90	99,93	99,94
Raitiovaunu	99,85	99,47	99,41
Lähijuna	99,36	99,55	99,84

2.5 Turvallisuus

Järjestykseen ja turvallisuuteen tyytyväisten matkustajien % -osuus asiakastyytyväisyystutkimusten mukaan

	kevät 2014	syksy 2013	kevät 2013	syksy 2012	kevät 2012	syksy 2011	kevät 2011
Raitiovaunu	83	82	82	82	79	81	79
Metro	84	82	82	80	76	80	79
Bussi	95	95	94	95	93	93	93
Juna	88	89	87	86	86	85	86

Vastaajilta kysyttiin, sujuvatko heidän matkansa ilman järjestyshäiriöitä. Bussiliikenne koetaan edelleen selvästi liikennemuodoista turvallisimmaksi.

2.6 Laadunvalvonta

HSL:n joukkoliikenteen kaluston laatututkimuksen kevään 2014 (20.1.–16.5.2014) tulokset sisältävät lähes 4 200 liikennevälineen havainnot bussi-, raitiovaunu- ja metrolienteestä. Laatututkimuksella tarkastellaan kaluston kuntoa ja liikennöintisopimuksissa määriteltyjen laatukriteerien toteutumista ympäri vuoden jatkuvalle kahden tutkimuskauden havainnointitutkimuksella.

Keväällä 2014 bussiliikenteessä siirryttiin uuteen pisteytystapaan, jossa poikkeamien määrä kerryttää poikkeamapisteitä. Tämä tarkoittaa, että mitä korkeammat ovat poikkeamapisteet, sitä heikompaa on kaluston laatu. Raitiovaunuissa ja metroissa oli vielä keväällä 2014 voimassa vanha pisteytystapa, jossa laatusuoritukset lasketaan prosentteina. Tässä laskentatavassa 100 % on maksimipisteet ja kuvaa hyvää laatua.

Kevään 2014 kaluston laadunvalvonnan pisteet liikennemuodoittain

	N=	Poikkeamapisteet, kevät 2014	Laatusuoritukset (%), kevät 2014
Bussi yhteensä	3 494	72	
Helsinki sis.	1 328	103	
Espoo sis.	303	49	
Vantaa sis.	336	57	
Kerava sis.	24	19	
Seutuliikenne	1 503	53	
Raitiovaunu	364		99,5
Metro	336		99,5

Kevään 2014 joukkoliikenteen laatututkimuksen bussien poikkeamapisteiden keskiarvo on 72.

Metron sekä raitiovaunun laatusuoritusten keskiarvo on 99,5 % (asteikko 33 - 100 %). Syksyn 2014 tutkimuskaudesta lähtien myös raitiovaunujen ja metron osalta siirrytään poikkeamapisteiden käyttöön.

2.7 Päästöt

Kesäkuussa 2014 ratkaistiin ympäristöbonuskilpailut Y3 ja Y4. Hyväksytyillä toimenpiteillä HSL:n bussiliikenteen hiilidioksidipäästöt laskevat vuonna 2014 1602 tonnia sekä typenoksidit 7387 kg ja partikkelit 171 kg. Vuonna 2015 hiilidioksidipäästöt laskevat 4020 tonnia sekä typenoksidit 2681 kg ja partikkelit 118 kg.

Bussiliikenteen päästötaso alentui tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen sekä biopolttoaineiden käytön seurauksena. Eri bussityyppien päästöjä seurataan käytönaikaisilla mittauksilla, joiden avulla suorituskyyntä perustuvia HSL:n -päästöluokkia edelleen tarkennetaan tulevilla kilpailukierroksilla.

HSL ja HKL:n raitiovaunu- ja metrolikenneyksiköt sopivat pohjoismaisen uusiutuvan energian käytöstä. Pohjoismaista tuulivoimaa hankitaan niin paljon kuin sitä on saatavilla, loput käytetystä sähköstä on pohjoismaista vesivoimaa.

2.8 Liikenteen tuotantokustannukset

Toteutuneet operointikustannukset 1.1. – 31.8.

	2014	2013	Muutos	
			€	%
Bussiliikenteen operointikustannukset	200 324 457	198 943 292	1 381 165	0,7 %
Junaliikenteen operointikustannukset ¹⁾	48 634 760	44 952 908	3 681 852	8,2 %
Metroliikenteen operointikustannukset	17 304 321	16 388 224	916 097	5,6 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	33 152 307	32 789 121	363 186	1,1 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset ²⁾	2 150 597	0	2 150 597	100,0 %
Kutsuplus-liikenne	1 234 281	620 119	614 161	99,0 %
Operointikustannukset yhteensä	302 800 722	293 693 663	9 107 059	3,1 %

¹⁾ Junaliikenteen operointikustannuksista vuodelta 2014 puuttuu vielä elokuun lasku, elokuun osuus arvioitu.

²⁾ Lauttaliikenteen operointikustannuksista vuodelta 2014 puuttuu vielä elokuun lasku, elokuun osuus arvioitu. Vuoden 2013 vertailutieto puuttuu, koska koko vuoden 2013 laskutus toteutui vasta joulukuussa 2013.

3. TALOUDEN TUNNUSLUVUT

3.1 Talouskatsaus

Vuoden 2014 toinen osavuositarkastus perustuu eurojen osalta kahdeksan kuukauden toteutumatietoihin. Osavuositarkastus sisältää myös vuositason ennusteen.

Toisen osavuositarkastuksen ennuste sisältää vielä epävarmuustekijöitä toimintatulojen ja –kulujen osalta. Tuloihin vaikuttaa merkittävästi matkustajamäärien kehitys ja matkalippujen ostokäyttäytymisen muutosten suuntaus. Toisaalta menoihin vaikuttaa epävarma taloustilanne ja kustannustason kehittyminen, erityisesti polttoaineen hinnan muutokset vaikuttavat bussiliikenteen operointikustannuksiin.

Sitovat erät 31.8.2014

	TA2014	Ennuste 2014	Ero Ennuste2014/TA 2014	
			Eur	%
Toimintamenot	601 660 000	589 050 000	- 12 610 000	- 2,1 %
Investointimenot	22 730 000	20 729 000	- 2 001 000	- 8,8 %
Kuntaosuudet	290 244 000	290 244 000	0	0,0 %

Ennusteen mukaan talousarvion sitovien erien tavoitteessa pysytään, eikä talousarvion ylitysesityksiä tarvitse tehdä.

Toimintatuotot

Toimintatuottoja arvioidaan kertyvän yhteensä 595,5 milj. euroa, 6,1 milj. euroa (1,0 %) alle talousarvion (TA 601,6 milj. euroa). Toimintatuloista 287,7 milj. euroa (48,3 %) on lipputuloja. Kuntaosuudet ovat 290,2 milj. euroa, 48,7 % HSL:n toimintatuloista.

Lipputulot

Tarkastelujaksolla matkustajamäärän kehitys on hieman parantunut vuoden ensimmäisestä ennusteesta, mutta vuositason ennuste on edelleen negatiivinen ja toteutunut muutos on hieman alle viime vuoden tason. Matkustajamäärän vuositasolla arvioidaan laskevan edellisvuoteen verrattuna 0,6 %, kun vuoden ensimmäisessä ennusteessa laskua arvioitiin tulevan 1,3 %. Talousarviossa matkustajamäärän kasvuksi arvioitiin 2,0 %.

Lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 287,7 milj. euroa. Lipputuloja arvioidaan kertyvän 9,9 milj. euroa (3,6 %) edellisvuotta enemmän, mutta 5,2 milj. euroa (1,8 %) talousarviossa arvioitua vähemmän. Lippujen hintoja korotettiin vuoden alussa keskimäärin 3,0 prosentilla.

Lipputuloennuste on edelleen epävarma. Matkustajamäärien ennusteiden toteutuminen loppuvuoden aikana ja lipunmyynnin kehityssuunta voi heilauttaa lipputuloja nykyisestä ennusteesta alas- tai ylöspäin.

Kuntaosuudet

HSL:n jäsenkunnat maksavat kuntaosuuksina ne HSL:n menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja infrakustannusten kuntaosuuksista. Laskutettavat kuntaosuudet ovat yhteensä talousarvion mukaiset 290,2 milj. euroa.

Kuntakohtainen ennuste talousarvion mukaisina laskutettavien kuntaosuuksien ja ennusteen mukaisilla tulo- ja kustannusarvoilla lasketetuista kuntakohtaisista toteutumista on kappaleessa 3.4. Toteutuvan laskutuksen ja ennustetun toteutuman erotus jää HSL:lle jäsenkunnan yli-/alijäämäksi, joka otetaan huomioon tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmissa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, yhteensä 17,6 milj. euroa, koostuvat pääosin, valtion tuista, tarkastusmaksutuloista, liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista sekä matkakorteista perittävistä korttimaksuista.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle, 6,1 milj. euroa, toteutuu tänä vuonna hieman talousarviota suurempana (TA 5,8 milj. euroa).

Tarkastusmaksutulojen arvioidaan olevan yhteensä 5,6 milj. euroa, 0,8 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän. Talousarviossa tarkastusmaksutulot oli laskettu 100 euron tarkastusmaksun määrän mukaisena, mutta tarkastusmaksun suuruus on edelleen 80 euroa. Tarkastusmaksutuloista muihin kuluihin kirjattavien luottotappioiden ja luottotappiovarauksen määrän arvioidaan olevan yhteensä noin 2,5 milj. euroa.

Vuokratuottoja arvioidaan kertyvän 2,3 milj. euroa, 0,3 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän.

Toimintakulut

Toimintakulujen määräksi arvioidaan 589,1 milj. euroa, joka alittaisi talousarvion 12,6 milj. eurolla (2,1 %). Alitus johtuu joukkoliikenteen operointikuluissa syntyvästä säästöstä, joita arvioidaan kertyvän yhteensä 13,4 milj. euroa.

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat ennusteen mukaan 469,2 milj. euroa, 79,7 % toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan kasvavan tänä vuonna keskimäärin 1,0 % kun talousarviossa oli varauduttu keskimäärin 2,5 % kustannustason nousuun (ilman kilpailutuslisää).

Bussiliikenne

Bussiliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 312,5 milj. euroa, 7,6 milj. euroa talousarviota vähemmän. Alkuvuoden 2014 osalta poltto- ja voiteluaineiden kustannuskehitys on ollut ennakoitua selvästi maltillisempaa. Ennuste bussiliikenteen osalta kustannustason nousuun koko vuodelle 2014 on nyt 1,0 %, kun se talousarviossa oli 2,7 %.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset ovat arvion mukaan yhteensä 74,4 milj. euroa, 1,6 milj. euroa talousarviota vähemmän. Korvauksia pienentää alhaisen korkotason vuoksi junakalustoyhtiölle maksettavan korvauksen pieneneminen. Ennuste junaliikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2014 on nyt 1,1 %, kun se talousarviossa oli 1,8 %.

Talousarviota 2014 laadittaessa junaliikenteen kustannukset jaettiin vielä vanhan sopimuksen mukaisesti 3. vyöhykkeen operointikuluihin ja muun pääkaupunkisedun operointikuluihin. Junaliikenteen operointikulut on uuden sopimuksen myötä jaettu ennusteessa 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.

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

Metrolinikenteen kustannusten arvioidaan olevan 25,8 milj. euroa, 2,1 milj. euroa talousarviota vähemmän. Ennuste metrolinikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2014 on nyt 1,2 %, kun se talousarviossa oli 1,8 %.

Raitiolinikenteen kustannuksiksi arvioidaan 50,0 milj. euroa, 1,3 milj. euroa talousarviota vähemmän. Ennuste raitiolinikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2014 on nyt 1,0 %, kun se talousarviossa oli 2,4 %. Lauttalinikenteen kustannuksiksi on arvioitu 4,0 milj. euroa, lähes talousarvion mukaisesti. Ennuste lauttalinikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2014 on 0,8 %, sama kuin talousarviossa.

Kutsuplus-liikenteen kustannuksiksi on arvioitu 2,4 milj. euroa, 0,8 milj. euroa talousarviota vähemmän.

Infrakustannukset

Infrakustannuksiksi on arvioitu talousarvion mukaiset 66,1 milj. euroa. Infrakustannukset sisältävät kustannukset Helsingiltä 62,3 milj. euroa, Espoolta 2,5 milj. euroa, Vantaalta 1,1 milj. euroa, Keravalta 0,08 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,1 milj. euroa.

Muut toimintamenot

Muiden toimintamenojen kuin operointi- ja infrakustannusten määräksi arvioidaan 53,8 milj. euroa, 0,8 milj. euroa talousarviota enemmän.

Muiden ulkopuolisilta hankittavien palvelujen ostojen arvioidaan olevan yhteensä 26,5 milj. euroa, 0,6 milj. euroa yli talousarvion. Ylitys johtuu pääosin matkakortin jälleenmyyjille maksettavien myyntipalkkioiden määrän kasvusta sekä ilmoitus ja mainontakulujen kasvusta verrattuna talousarvioon. Muut palvelujen ostot sisältävät mm. ICT-palvelut, laitteiden huoltopalvelut, matkakortin jälleenmyyjille maksettavat lipunmyyntipalkkiot, painatukset, ilmoitus- ja mainospaikat, kaupungeille maksettavat korvaukset staattisen informaation hoidosta sekä vartiointipalvelut.

Henkilöstökulujen arvioidaan olevan 18,9 milj. euroa ja ylittävän talousarvion 1,0 milj. eurolla. Henkilöstökustannusten kasvu johtuu pääosin matkalippu- ja informaatiojärjestelmien asiantuntijatyön vahvistamisesta lippu- ja informaatiojärjestelmähankkeessa. Henkilöstökustannukset ovat 3,2 % HSL:n toimintamenoista.

Vuokrakulujen arvioidaan olevan yhteensä 4,1 milj. euroa ja ylittävän talousarvion 0,3 milj. eurolla. Vuokrakulut sisältävät mm. kaupungeille maksettavat kuljettajien sosiaalitoimen vuokrat ja HKL:lle maksettavat korvaukset informaatiojärjestelmistä.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannusten arvioidaan olevan 1,2 milj. euroa sekä muiden kulujen 3,1 milj. euroa. Näiden erien ennustetaan ylittävän talousarvio 0,1 milj. eurolla, ylitys johtuu matkakorttihankintojen lisäyksestä.

Muut toimintamenot sisältävät Kutsuplus-hankkeen yleiskuluja talousarvion mukaisesti noin 1,0 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL:n rahoitustilanne on säilynyt vakaana raportointijaksolla, eikä lainaa ole tarvinnut nostaa. Pitkäaikaista lainaa investointeihin ei tarvittane vuoden 2014 aikana.

Rahoituksen kustannukset alittanevat talousarvion ja nettokulukuksi arvioidaan 0,1 milj. euroa, kun talousarviossa on varauduttu 0,7 milj. euron.

Poistot

Suunnitelmapoistojen arvioidaan olevan yhteensä 7,8 milj. euroa ja niiden arvioidaan olevan noin 0,2 milj. euroa talousarvioita suurempia.

Tilikauden tulos ja yli-/alijäämä

Tilikauden tuloksen rahoituserien ja poistojen jälkeen ennustetaan olevan noin 1,4 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 8,3 milj. euron alijäämään.

Investoinnit

Vuoden 2014 investointimenojen arvioidaan olevan yhteensä 20,7 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 2,0 milj. eurolla (8,8 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin lippu- ja informaatiojärjestelmähankkeen (LIJ2014) aikataulun tarkentumisen vuoksi seuraavalle vuodelle siirtyvistä investointikustannuksista.

Investointimenoista 15,7 milj. euroa (75,7 %) liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ 2014) rakentamiseen liittyviin hankintoihin, talousarviossa näihin investointeihin oli varattu 17,7 milj. euroa. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, nykyisen matkakorttijärjestelmän ylläpitoon sekä lähiverkon kehittämiseen ja ylläpitoon käytetään arvion mukaan 4,2 milj. euroa ja muihin investointeihin 0,8 milj. euroa.

Investointien poistot ja rahoituksen nettomenot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

3.2 Tuloslaskelma

x 1 000 eur	TP	TA	ENN	ERO ENN2014/TA2014	
	2013	2014	2014	Eur	%
Toimintatuotot	586 474	601 623	595 535	-6 088	-1,0 %
Myyntituotot	278 573	293 596	288 445	-5 151	-1,8 %
Seutuliikenteen lipputulot	104 722	109 086	107 156	-1 930	-1,8 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	1 961	2 188	2 547	359	16,4 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	9 551	12 621	13 159	538	4,3 %
Helsingin sisäiset lipputulot	136 043	141 855	138 533		0,0 %
Espoon sisäiset lipputulot	14 352	14 936	14 422	-514	-3,4 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot	102	103	110	7	6,8 %
Vantaan sisäiset lipputulot	10 058	10 465	10 346	-119	-1,1 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	575	630	614	-16	-2,5 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	443	486	482	-4	-0,8 %
Kutsuplus-lipputulot	62	526	376	-150	-28,4 %
Lipputulot yhteensä	277 869	292 896	287 745	-5 151	-1,8 %
Muut myyntituotot yhteensä	705	700	700		0,0 %
Korvaukset kunnilta	291 379	290 244	290 244		0,0 %
Muut myyntitulot	1 515	1 477	1 314	-163	-11,0 %
Tuet ja avustukset	6 663	6 594	6 932	338	5,1 %
Vuokratuotot	2 079	2 624	2 300	-324	-12,3 %
Muut toimintatuotot	6 265	7 088	6 300	-788	-11,1 %
Toimintakulut	-569 808	-601 657	-589 050	12 607	-2,1 %
Henkilöstökulut	-18 738	-17 899	-18 863	-965	5,4 %
Palvelujen ostot	-543 000	-575 784	-561 789	13 995	-2,4 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-304 238	-320 139	-312 532	7 607	-2,4 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-66 757	-76 078	-74 447	1 631	-2,1 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-24 775	-27 994	-25 848	2 146	-7,7 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-49 879	-51 294	-49 974	1 320	-2,6 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 671	-3 956	-4 046	-90	2,3 %
Kutsuplus -operointikustannukset	-1 004	-3 168	-2 402	766	-24,2 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-450 325	-482 629	-469 249	13 380	-2,8 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 867	-3 417	-3 417		0,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-2 621	-2 869	-2 869		0,0 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-42 966	-40 029	-40 029		0,0 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-19 558	-19 544	-19 544		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-459	-229	-229		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-69 472	-66 088	-66 088		0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-23 203	-27 067	-26 452	615	-2,3 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 041	-1 038	-1 153	-115	11,1 %
Vuokrakulut	-3 723	-3 795	-4 106	-311	8,2 %
Muut kulut	-3 306	-3 142	-3 139	3	-0,1 %
Toimintakate	16 666	-34	6 485	6 519	-19227,0 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-329	-585	-60	525	-89,7 %
Vuosikate	16 337	-619	6 425	7 044	-1138,1 %
Poistot	-5 899	-7 632	-7 860	-228	3,0 %
Tilikauden tulos	10 438	-8 251	-1 435	6 816	-82,6 %
Tilikauden yli-/alijäämä	10 438	-8 251	-1 435	6 816	-82,6 %

x 1 000 eur	TP	TA	ENN	ERO ENN2014/TA2014	
	2013	2014	2014	Eur	%
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	102,9 %	100,0 %	101,1 %	0,012	1,2 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia x 1 000 eur	295 095	311 379	305 291	-4 565	-1,5 %
- ilman kuntaosuuksia, %	51,8 %	51,8 %	51,8 %	0,002	0,4 %
Toimintakate, %	2,8 %	0,0 %	1,1 %	0,011	-20182,2 %
Vuosikate, %	2,8 %	-0,1 %	1,1 %	0,012	-1190,4 %
Vuosikate / Poistot, %	276,9 %	-8,1 %	81,7 %	1,080	-1331,4 %

3.3 Investointihankkeet

Hankeryhmä	TP2013	TA 2014	ENN2014	Muutos ENN2014/TA2014	
	€	€	€	€	%
Toimiala-IT	653 760	1 090 000	1 020 000	-70 000	-6,4 %
Asiakassovellukset ^{*)}	273 961	500 000	680 000	180 000	36,0 %
Matkakorttijärjestelmä	501 217	850 000	650 000	-200 000	-23,5 %
LIJ2014	9 714 605	17 705 000	15 694 000	-2 011 000	-11,4 %
Muut informaatiojärjestelmät	935 922	1 950 000	1 940 000	-10 000	-0,5 %
Muut IT-investoinnit	770 259	535 000	655 000	120 000	22,4 %
Muut yhteiset hankinnat	542 521	100 000	90 000	-10 000	-10,0 %
Investointimenot yhteensä	13 392 245	22 730 000	20 729 000	-2 001 000	-8,8 %

3.4 Kuntaosuusennuste

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2014 tot.ennuste

ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- PKS	264,446	100,634	1,919	72,383	7,093	6,088	0,804	453,367
- 3. vyöhyke	1,808	0,590	0,014	1,608	2,057	4,822	2,581	13,480
- Kutsuplus	1,950	0,396	0,029	0,018	0,003	0,006	0,000	2,402
Yhteensä	268,204	101,620	1,962	74,009	9,153	10,916	3,385	469,249
%-jakautuma	57,2 %	21,7 %	0,4 %	15,8 %	2,0 %	2,3 %	0,7 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- PKS	29,263	8,465	0,104	5,049	0,127	0,138	0,043	43,189
- 3. vyöhyke	2,531	1,035	0,065	1,413	0,478	0,404	0,084	6,010
- Kutsuplus	0,839	0,123	0,010	0,009	0,001	0,002	0,000	0,984
Yhteensä	32,633	9,623	0,179	6,471	0,606	0,544	0,127	50,183
%-jakautuma	65,0 %	19,2 %	0,4 %	12,9 %	1,2 %	1,1 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- PKS	57,067	4,702	0,113	3,302	0,379	0,334	0,129	66,026
- 3. vyöhyke	0,004	0,005	0,000	0,003	0,009	0,041	0,000	0,062
- Kutsuplus	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	57,071	4,707	0,113	3,305	0,388	0,375	0,129	66,088
%-jakautuma	86,4 %	7,1 %	0,2 %	5,0 %	0,6 %	0,6 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- PKS	350,776	113,801	2,136	80,734	7,599	6,560	0,976	562,582
- 3. vyöhyke	4,343	1,630	0,079	3,024	2,544	5,267	2,665	19,552
- Kutsuplus	2,789	0,519	0,039	0,027	0,004	0,008	0,000	3,386
Yhteensä	357,908	115,950	2,254	83,785	10,147	11,835	3,641	585,520
%-jakautuma	61,1 %	19,8 %	0,4 %	14,3 %	1,7 %	2,0 %	0,6 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- PKS	168,937	57,951	1,293	41,313	0,401	0,519	0,153	270,567
- 3. vyöhyke	2,107	0,947	0,031	0,893	6,324	5,048	1,452	16,802
- Kutsuplus	0,312	0,055	0,004	0,003	0,001	0,001	0,000	0,376
Yhteensä	171,356	58,953	1,328	42,209	6,726	5,568	1,605	287,745
%-jakautuma	59,6 %	20,5 %	0,5 %	14,7 %	2,3 %	1,9 %	0,6 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- PKS	181,839	55,850	0,843	39,421	7,198	6,041	0,823	292,015
- 3. vyöhyke	2,236	0,683	0,048	2,131	-3,780	0,219	1,213	2,750
- Kutsuplus	2,477	0,464	0,035	0,024	0,003	0,007	0,000	3,010
Yhteensä	186,552	56,997	0,926	41,576	3,421	6,267	2,036	297,775
%-jakautuma	62,6 %	19,1 %	0,3 %	14,0 %	1,1 %	2,1 %	0,7 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- suurten kaupunkien tuki	3,159	1,343	0,047	1,074	0,180	0,196	0,098	6,097
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	3,159	1,343	0,047	1,074	0,180	0,196	0,098	6,097
%-jakautuma	51,8 %	22,0 %	0,8 %	17,6 %	3,0 %	3,2 %	1,6 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Yhteensä, (ilman Kutsuplus)	180,916	55,190	0,844	40,478	3,238	6,064	1,938	288,668
- Kutsuplus	2,477	0,464	0,035	0,024	0,003	0,007	0,000	3,010
Yhteensä	183,393	55,654	0,879	40,502	3,241	6,071	1,938	291,678
%-jakautuma	62,9 %	19,1 %	0,3 %	13,9 %	1,1 %	2,1 %	0,7 %	100,0 %
Subventio kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	51,2 %	48,0 %	39,0 %	48,3 %	31,9 %	51,3 %	53,2 %	49,8 %

Vertailu kuntaosuudet 2014 ennuste ja 2014 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2014 ennuste	186,552	56,997	0,926	41,576	3,421	6,267	2,036	297,775
2014 TA	189,622	58,064	0,863	44,996	3,785	5,047	1,951	304,328
Erotus, 2014 ennuste - 2014 TA	-3,070	-1,067	0,063	-3,420	-0,364	1,220	0,085	-6,553

Kuntaosuudesta vähennettävä valtion tuki 2014 ennuste ja 2014 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2014 ennuste	3,159	1,343	0,047	1,074	0,180	0,196	0,098	6,097
2014 TA	3,021	1,285	0,045	1,027	0,173	0,188	0,094	5,833

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2014 ennuste	183,393	55,654	0,879	40,502	3,241	6,071	1,938	291,678
2014 TA	186,601	56,779	0,818	43,969	3,612	4,859	1,857	298,495
Erotus, 2014 ennuste - 2014 TA	-3,208	-1,125	0,061	-3,467	-0,371	1,212	0,081	-6,817

Edellisten vuosien yli-/alijäämän käyttö 2014 ennuste ja 2014 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2014 ennuste								0,000
2014 TA	3,944	3,282	0,140	0,769	-0,118	-0,085	0,319	8,251

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2014 ennuste	183,393	55,654	0,879	40,502	3,241	6,071	1,938	291,678
2014 TA	182,657	53,497	0,678	43,200	3,730	4,944	1,538	290,244
Erotus (=yli-/alijäämän käyttöennuste)	0,736	2,157	0,201	-2,698	-0,489	1,127	0,400	1,434

Erotus kumulatiivisen yli-/alijäämän käytössä 2014 ennuste vs 2014 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	-3,208	-1,125	0,061	-3,467	-0,371	1,212	0,081	-6,817

Ennuste kuntakohtaisesta yli-/alijäämästä

	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2013	Käyttö TA2014	Käyttöennuste 2014	Ennusteen mukainen kumulatiivinen yli-/alijäämä 31.12.2014
x 1 000 €				
Espoo	9 320	-3 282	-2 157	7 163
Helsinki	14 704	-3 944	-736	13 968
Kauniainen	368	-140	-201	167
Kerava	-242	118	489	247
Kirkkonummi	-423	85	-1 127	-1 550
Sipoo	956	-319	-400	556
Vantaa	9 344	-769	2 698	12 042
Yhteensä	34 027	-8 251	-1 434	32 593