

Osavuosisikatsaus 2/2015

HSLH 29.9.2015

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

Maarit Hauskamaa
Talouspäälikkö
maarit.hauskamaa@hsl.fi

Sisällysluettelo

1. TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2015	2
1.1. Toimintaympäristö	2
1.2. Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla.....	3
1.2.1. Tavoite 1: Sujuvat matkat.....	3
1.2.2. Tavoite 2: Selkeää palvelua	5
1.2.3. Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun	9
1.2.4. Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu	12
1.2.5. Tavoite 5: Vähemmän päästöjä	15
1.2.6. Tavoite 6: Tehokasta taloutta.....	16
1.3. Henkilöstö	20
2. TALOUSENNUSTE.....	21
2.1. Talouskatsaus	21
2.2. Kuntaosuusennuste.....	24
2.3. Tuloslaskelma.....	27
2.4. Investointihankkeet.....	28

1. TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2015

1.1.Toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui Helsingin kaupungin tietokeskuksen julkaisun mukaan kesäkuun lopussa 1 429 030 henkilöä. Väestönkasvu Helsingin seudulla hidastui edelleen ja vaikka seudun väkiluku kasvoi huhti-kesäkuussa 5 400 hengellä, oli se 8 prosenttia vähemmän kuin kasvu vastaavana ajanjaksona vuotta aiemmin. Valtaosa väestönkasvusta johtui muuttoliikkeestä ja pääsyy kasvun hidastumiseen oli muuttovoiton väheneminen. Helsingin seudun väkiluku on kuitenkin jatkuvassa nousussa. Muutaman viime vuoden aikana seudun väkiluku on kasvanut 1,3 prosentin vuosivauhtia. Määrällisesti väestönkasvu keskittyy Helsinkiin, mutta 2010-luvulla nopeimmin on kasvanut Espoon väestö. Kaiken kaikkiaan väkiluku on viime vuosina kasvanut pääkaupunkiseudulla KUUMA-kuntia nopeammin.

Yleisen talouskehityksen arvioidaan olevan lähivuosina Suomessa hidasta samalla kuin kansainvälisen talouden ennustetaan kääntyvän hitaasti kiihtyvään nousuun. Kesällä 2015 julkaistun valtiovarainministeriön suhdannekatsauksen mukaan Suomen kansantalous kasvaa seuraavien parin vuoden ajan kilpailijamaitamme hitaammin. Kuluvana vuonna Suomen BKT:n ennustetaan kasvavan vain 0,3 %. Tilastokeskuksen mukaan tämän vuoden ensimmäisen neljänneksen neljännesvuosikasvu oli -0,1 %. Tavaroiden ja palvelujen vienti kehittyi alkuvuoden aikana erittäin heikosti ja viennin ennustetaan lisääntyvän tänä vuonna vain 0,3 %. Tuonti sen sijaan kasvaa 1,1 % mm. lisääntyvän yksityisen kulutuksen johdosta. Työmarkkinoiden tilanne pysyy edelleen heikkona. Työttömyys on alkuvuonna jatkanut nousuaan ja kuluvan vuoden työttömyysasteeksi ennustetaan 9,3 % (kevään ennusteessa vielä 8,8 %). Myös työllisten määrän ennustetaan hiukan alenevan. Työn tuottavuuden kehitys pysyy edelleen vaisuna. Inflaatio jää vain 0,1 prosenttiin ja ilman tehtyjä veropäätöksiä Suomi olisi kuluvana vuonna deflaatiossa.

Maailmantalouden ja Suomen heikko taloudellinen tilanne on pitänyt kustannustason alhaisena. Polttoaineiden hinta ja korkotasot ovat pysyneet edelleen alhaisella tasolla, minkä lisäksi vuonna 2015 voimaan tulleet palkkaratkaisut ovat olleet maltillisia. Joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna 2014 keskimäärin 0,9 % edellisvuodesta. Tämän hetkinen arvio joukkoliikenteen keskimääräisestä kustannustason muutoksesta vuodelle 2015 on HSL:n toiminta-ajalla historiallisen alhainen -0,1 %. Lähinnä maailmantalouden hienoisesta elpymisestä johtuen alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2016 - 2018 laadittiin keväällä keskimäärin 2,1 % kustannustason nousuun perustuen.

Joukkoliikennepalvelujen matkustajamäärät ovat olleet alkuvuonna (1 – 8/2015) nousussa edelliseen vuoteen verrattuna. HSL-alueella tehtiin elokuun 2015 loppuun mennessä 232,0 miljoonaa matkaa, eli 1,7 % edellisvuoden vastaavaa ajankohtaa enemmän. Koko vuoden 2015 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan 1,9 %, mikä tarkoittaa vuositasolla yhteensä reilua 360 miljoonaa matkaa HSL-alueella. Matkustajamäärien arvioitiin talousarviossa kasvavan tänä vuonna prosentin verran.

Suomen talouden heikko kehitys vaikuttaa suoraan myös HSL:n ja kuntien talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän lasku vähentää matkustustarvetta ja pienentää lipputulota. Toisaalta myös kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Tämä yhdessä lähivuosina käyttöönotettavien merkittävien liikenneinfrainvestointien kanssa tuo paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta riittävästi ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, aiheuttaa se paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

1.2.Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla

1.2.1. Tavoite 1: Sujuvat matkat

Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

Kehärata avattiin ja samaan aikaan tehtiin useita linjastomuutoksia

Kesän 2015 aikana tapahtui useita linjastomuutoksia, joiden myötä asiakkaiden matkaketju perustuu entistä vahvemmin joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin: Kehäradan liikenne alkoi 1.7.2015 ja ensimmäisenä päivänä kehäradan I- ja P-junissa matkusti noin 80 000 ihmistä.

Lentoaseman asema Kehäradalla avattiin 10.7.2015 niin, että toistaiseksi kulku asemalle on vain Tietotieltä. Kehäradan liikenne on ensimmäisen kahden kuukauden aikana ollut aiempaa junaliikennettä häiriöherkempää. Suurimpina syinä häiriöille ovat olleet ratainfraan ongelmat vanhoilla rataosuuksilla. Kehäradan myötä pääradalla tai rantaradalla olevat häiriöt laajenevat nopeasti koko lähijunaliikenteeseen, minkä vuoksi lähiliikenteen luotettavuus on ollut kehäradan avaamisen jälkeen aiempaa heikompaa.

HSL on aloittanut useita projekteja, joissa pyritään parantamaan junaliikenteen täsmällisyyttä sekä luotettavuutta. Osa projekteista pyrkii pienin parannuksin parantamaan kehäradan täsmällisyyttä hakemalla mahdollisia aikasäästöjä eri tavoin. Pienet parannukset kohdistuvat kalustoon, matkustajapalveluun, tiedottamiseen ja ratainfraan. Vuonna 2014 aloitettu projekti jarrutuspaikekkamerkkien käyttöönotosta todennäköisesti parantaisi kehäradan myöhästymisiä jonkin verran ja se pyritään saattamaan loppuun ja merkit ottamaan käyttöön.

Kehäradan täsmällisyyden parantamiseksi on aloitettu ajoaikojen ja nopeuksien seuranta, joka tapahtuu sitä varten erikseen suunnitellulla laitteistolla, joka tullaan asentamaan kaikkiin juniin. Laitteen avulla voidaan seurata luotettavasti kiihtyvyyksiä ja hidastuvuuksia sekä maksiminopeuksia HSL-liikenteessä.

Kehäradan aikataulusuunnittelua ja kalustonsitoutumista varten on tehty kehäradan ajoprofiiliselvitys. Selvitystä varten Kehäradalla tehtiin koeajoja, joissa mitattiin mm. kiihtyvyyksiä ja jarrutusmatkoja. Osa tutkijoista arvioi lisäksi, minkä suuruiset kiihtyvyydet ovat jarrutuksissa ja junan liikkeelle lähdöissä matkustamukavuuden kannalta vielä mahdollisia. Selvitys tehtiin, koska Kehäradan tunneliosuudella kaltevuudet ovat muusta rataverkosta selvästi poikkeavat.

Kehäradan käynnistymiseen liittynyt Vantaan bussilinjaston uudistus toteutui 10.8.2015 ja runkolinjan 560 liikenne käynnistyi myös 10.8.2015. Vantaan uusi bussilinjasto käynnistyi pääpiirteissään hyvin ja muutoksesta on tullut palautetta ennakoarvioita vähemmän. Runkolinjalla 560 matkustajia on ollut hyvin linjan reitin itäisellä osuudella. Reitin läntisellä osuudella matkustajat eivät ole vielä löytäneet linjaa niin hyvin kuin mitä matkustajapotentiaali antaa odottaa.

Raitiovaunua korvaavaa bussiliikennettä hankittiin pääosin ratatöistä johtuvien raidekatkosten vuoksi. Merkittävin raitiovaunua korvaava hankinta oli linja 7X, joka liikennöi yhteensä 3,5 kuukautta kesäkuun alusta syyskuun puoliväliin.

Kuluvana vuonna valmistui suunnitelma HSL-alueen pysäkkiliuskojen yhtenäisen ilmeen vaihtotöistä suurten joukkoliikennejärjestelmän muutosten (Kehärata, Länsimetro) yhteydessä. Vantaalla vaihdettiin kaikki linjakilvet HSL:n uuden ilmeen mukaisiksi samalla kun suuri linjastomuutos toteutettiin maastoon. Työ onnistui erittäin hyvin.

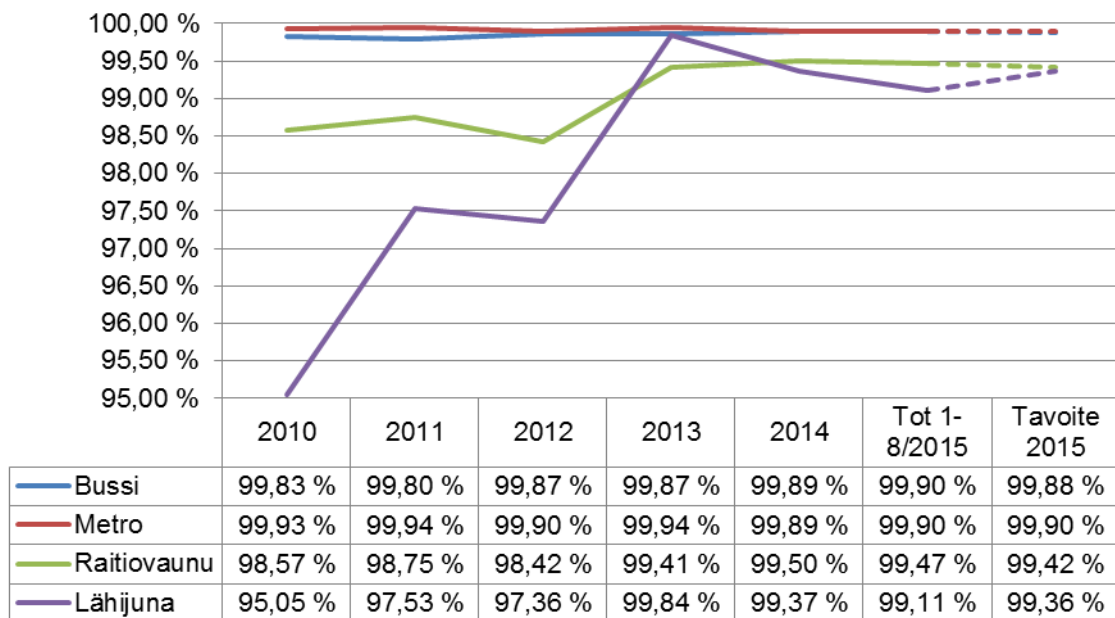
Solmupisteiden palvelutasoa kehitetään

HLJ 2015:ssä määritellyn joukkoliikenteen runkoverkon toteutumista on edistetty. Erityishuomion kohteena ovat olleet solmupisteiden palvelutason kehittämisen edellyttämät toimenpiteet. Yhteistyökumppaneiden kanssa on kehitetty suunnittelua ja toteutusta palvelevia asemanseututarkasteluja. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta on käynnistetty pilotointi Pasila-Riihimäki -ratakäytävässä yhteistyössä valtion liikenneviranomaisten ja kuntien kanssa.

Sujuvien matkojen mittarit:

- Joukkoliikenteen luotettavuus
- Asiakastyytyväisyys matkaketjun sujuvuuteen
- Asiakastyytyväisyys joukkoliikennevälineen vaihtamiseen
- Asiakkaiden tietoisuus uusista linjastoista

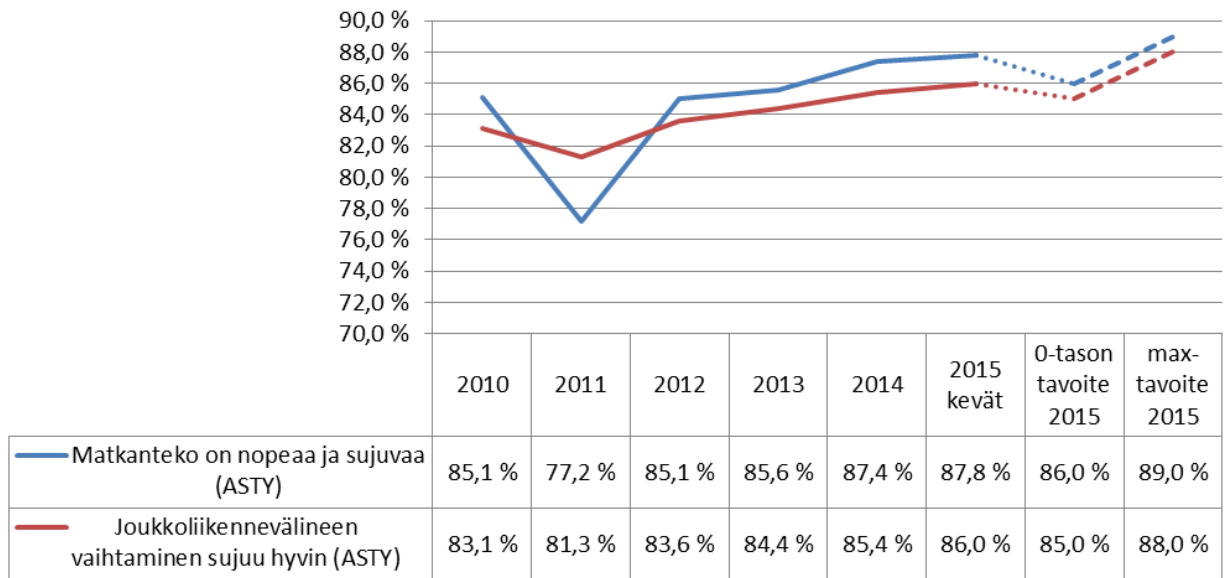
Joukkoliikenteen luotettavuus



Kuva 1: Joukkoliikenteen luotettavuus liikennemuodoittain (ajettujen lähtöjen %-osuus suunnitelluista lähdöistä)

Luotettavuuden tunnuslukuna käytetään ajettujen lähtöjen %-osuutta suunnitelluista lähdöistä. Luotettavuus HSL- liikenteen junissa oli elokuun lopulla 99,1 %. Junaliikenteen luotettavuus putosi vuoden 2014 tasosta, mikä selittyy ratainfraan vioilla, runsailla ratatöillä sekä liikenteen käynnistysongelmilla kehäradalla. Junaliikenteen häiriötilanteiden hallintaa on toimintakaudella tehostettu henkilöstön kouluttamisella sekä laatimalla häiriötilannesuunnitelmia erilaisiin skenaarioihin.

Asiakastyytyväisyys



Kuva 2: Asiakastyytyväisyys matkanteon nopeuteen ja sujuvuuteen ja joukkoliikennevälineen vaihtamiseen (arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)

Asiakastyytyväisyyttä (ASTY) sujuviin matkoihin mitataan asiakastyytyväisyystutkimuksilla, joita HSL tekee kaksi kertaa vuodessa (kevällä ja syksyllä). Asiakkaiden tietoisuutta uusista linjastoista kysytään vasta syksyn kyselyssä. Kevään kyselyn perusteella asiakkaiden tyytyväisyys matkanteon nopeuteen ja sujuvuuteen sekä joukkoliikennevälineen vaihtamiseen ovat vähän parantuneet viime vuoden tasosta. Tälle vuodelle asetettu minimitavoite on saavutettu, mutta maksimitavoitteessa ollaan hieman jäljessä.

1.2.2. Tavoite 2: Selkeää palvelua

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

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen jatkuu (LIJ2014-hanke)

Helsingin seudun matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle. Siirtyminen uuteen Lippu- ja informaatiojärjestelmään tapahtuu vaiheistettusti. Nykyiset järjestelmät toimivat siirtymävaiheen aikana rinnakkain uuden järjestelmän kanssa.

LIJ-hankkeessa ollaan testausvaiheessa. Samanaikaisesti suunnitellaan käyttöönottoa. Palvelupisteen myyntijärjestelmä uusitaan ensimmäisenä tammikuun 2016 loppuun mennessä. Uudet lipunmyyntilaitteet ja informaatiojärjestelmä busseissa, raitiovaunuissa ja junissa otetaan vaiheittain käyttöön ensi vuonna sitä mukaa kuin ajoneuvoasennukset etenevät. Ajoneuvojen laiteasennukset valmistuvat vuoden 2016 loppuun mennessä. Uudet lipunmyyntiautomaatit otetaan käyttöön ensi vuoden aikana ja uusi tarkastajalaitte loppuvuodesta 2016.

Käyttäjäkoulutukset toteutetaan vaiheistettusti uuteen järjestelmään sisältyvien toiminnallisuuksien käyttöönoton mukaisesti vuoden 2015 lopulta lähtien.

Pysäkkikuulutukset otetaan käyttöön busseissa ja raitiovaunuissa vuoden 2016 aikana. Vuonna 2015 tuotetaan kuulutustiedostot ja testataan järjestelmien toimivuutta.

Hankkeen suurimpana riskinä on ollut aikataulun viivästyminen. Nykyisen operatiivisen aikataulun mukaan hanke valmistuu loppuvuoden 2016 aikana.

Hankkeen aikatauluriskin pienentämiseksi HSL:n hallitus päätti vuonna 2014, että LIJ-hankkeessa ei toteuteta HSL -lippujen myyntiä VR:n myyntikanavissa (palveluasemat, automaatit ja konduktöörit). Lisäksi HSL on luopunut eräiden laskutettavien lippujen toteutuksesta järjestelmään. Aikatauluriskiä pyritään pienentämään myös HSL:n ja järjestelmätoimittajan tiiviillä yhteistyöllä meneillään olevissa testaus- ja käyttöönottoaiheissa.

Muutoksista viestitään asiakkaille ja sidosryhmille monin eri tavoin. Viestintäsuunnitelma on tehty ja sitä tarkennetaan hankkeen edetessä. Asiakkaille, ammattilaisille ja medialle suunnatun viestintämateriaalin valmistelu HSL:n nettisivuille on käynnissä. Aineisto julkaistaan LIJ-hankkeen käyttöönottoaikataulun mukaisesti.

Nykyiseen matkakorttijärjestelmään toteutetaan vain välttämättömät muutokset. Järjestelmän ylläpito hoidetaan HSL:n ja Enfo Oyj:n välisen palvelusopimuksen mukaan. Sopimus päivitettiin keväällä 2015 niin, että siinä otettiin huomioon LIJ-hankkeen eteneminen.

Tariffijärjestelmän uudistuksen valmistelu jatkuu (kaarimalli)

Tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa valmistellaan tulevaisuuden taksa- ja lippujärjestelmää (TLJ). Työtä jatketaan HSL:n hallituksen linjausten mukaisesti. Uudessa vyöhykejärjestelmässä vyöhykekaarten rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta.

HSL:n hallitus päätti kesäkuussa 2015 kaarimallissa noudatettavat erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteet sekä asiakasryhmät, joilla on oikeus matkustaa ilman lippua. Seuraavaksi käynnistetään jatkotyö, jossa pyritään määrittelemään kaarimallin lippujen hinnat käyttöönottoaiheessa. Määrittelyssä otetaan huomioon kaikki hallituksen vuosina 2011–2015 tekemät päätökset kaarimallista, lippujen hintasuhteista sekä eri asiakasryhmien lipuista.

Uusi kaarimalli otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2017, kun LIJ2014-hanke on vakaasti tuotannossa ja matkakortit on vaihdettu. Uuden kaarimallin käyttöönotto tuo merkittäviä muutoksia lipputuotteisiin ja hinnoitteluun. Vuonna 2015 aloitetaan käyttöönottosuunnitelman laadinta. Siihen sisältyy myös alustava tiedotus- ja markkinointisuunnitelma, jota tarkennetaan käyttöönoton ajankohdan varmistuttua. Kaarimallin toteutuksessa hyödynnetään palvelumuotoilun keinoja, joilla tuetaan uuden lippujärjestelmän omaksumista.

Mobiililippu käyttöön syksyllä ja verkkokauppa käynnistyy

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

Mobiilikertalippu otetaan käyttöön syksyllä 2015. Älypuhelimeen tilattavia kertalippuja tarjotaan kaikille vyöhykkeille. Lipputuotteita ja lipunmyyntikanavia kehitetään jatkossa mm. verkkokauppaan sopiviksi.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitetään ja asiakkaita kannustetaan niiden käyttöön. Aikuisen ja lapsen matkakortin sekä kertakortille ladattuja vuorokausilippuja voi tilata HSL:n verkkokaupasta syksyllä 2015. Matkakorttien lataus internetissä otetaan käyttöön vasta uuden kaarimallin myötä.

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistetään markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. HSL edistää myös työmatkasetelien korvaamista kohdennetuilla sähköisillä maksuvälineillä. HSL:llä on yhteistyösopimukset TyömatkaPassista ja Eazybreak Oy:n EB-palvelusta. Myös Smartum kehittää omaa ratkaisuaan.

Kuljettajien ja konduktöörin lipunmyyntiä vähennetään, jotta liikenteen sujuvuus, luotettavuus ja turvallisuus paranevat. Avorahastuskäytäntö vakinaistettiin runkolinjojen busseissa (linjat 550 ja 560) syysliikenteen 2015 alussa.

Tietoa lipuista ja lipunmyynnistä lisätään. Lippujen hintatiedot lisätään Reittioppaaseen käynnissä olevan uudistuksen myötä. Kirjasena ilmestyvästä Helsingin seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohjeesta on otettu käyttöön myös sähköinen versio, mikä helpottaa lipunmyyjien ja muun joukkoliikennettä palvelevan henkilökunnan työtä ja asiakaspalvelua.

Sähköiset matkustajainformaatiopalvelut uudistuvat

Sähköisiä matkustajainformaatiopalveluita ovat ajoneuvoissa, pysäkeillä ja terminaaleissa olevat informaatiopalvelut sekä internetissä ja mobiilipalveluina tarjottavat asiakassovellukset.

Liikennevaloetuksien nykyistä laajempaan käyttöönottoon LIJ-järjestelmässä valmistaudutaan yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Helsingin nykyinen liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä (Helmi) korvataan uudella seudullisella järjestelmällä vuoden 2016 alussa. Uuden runkolinjan 560 ajoneuvot varustettiin vielä Helmi-järjestelmän laitteilla, jotta linjalle voidaan tarjota mm. liikennevaloetukset. Muilta osin Helmi-järjestelmää on lähinnä keskitytty ylläpitämään mahdollisimman hyvälaatuisena.

Jatkossa kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella ohjataan yhteisellä järjestelmällä (Mono). Järjestelmän teknistä suorituskykyä parannettiin alkuvuonna vastaamaan kasvanutta näyttöjen määrää. Suorituskykyä lisätään edelleen, kun koko HSL-liikenteessä siirrytään reaaliaikaisen tiedon piiriin vuoden 2016 aikana.

Pysäkeille asennettuja aikataulu- ja informaationäyttöjä on lisätty ja vanhentuneita näyttöjä uusittu kuten aiempinakin vuosina. Uusien liikenneterminaalien kuten Tikkurilan, Tapiolan ja Matinkylän aikataulu- ja informaationäytöt on liitetty Monoon.

Helsingissä sijaitsevat led-pohjaiset raitiovaunu- ja bussipysäkkien aikataulunäytöt uusitaan LCD-TFT-näyttöillä. Näyttöjen kilpailutus saatiin valmiiksi kesällä ja hankintasopimus kaikkiaan yli sadasta korvaavasta näytöstä allekirjoitettiin alkusyksystä.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus (Uusi avoin reittiopas RO4.0) on käynnissä. Uusi palvelu rakennetaan tiiviissä yhteistyössä Liikenneviraston (LIVI) kanssa. HSL maksaa kustannuksista 55 % ja LIVI 45 %. Palvelu toteutetaan avoimeen lähdekoodiin perustuen. Reittihakuja voi tehdä kaikkialle Suomeen, mikäli Liikenneviraston datat sen sallivat. Järjestelmää rakennetaan vaiheittain siten, että sen pitäisi korvata nykyinen reittiopas-palvelu vuoden 2016 loppuun mennessä. Siirtymävaiheessa väistyvän ja uuden reittioppaan palveluita ylläpidetään rinnakkain, mistä aiheutuu hetkellinen nousu käyttökustannuksiin. Tavoite on, että uuden reittioppaan käyttöönoton jälkeen ylläpitokustannukset laskevat nykyisestä. Projektin etenemistä voi seurata osoitteessa www.digitransit.fi. Projektin tekijätiimin laajennuksen kilpailutus saatiin valmiiksi kesällä. Kehittäjätiimi laajenee vaiheittain syksyllä 2015 kaikkiaan kahdeksaan henkeen.

Liityntäpysäköinnin älykkään tietojärjestelmän perustoimitus otetaan käyttöön syksyllä 2015, mutta järjestelmän kehittäminen jatkuu vuosina 2016–17. Projektissa tehdään yhteistyötä kuntien, erityisesti Vantaan kaupungin kanssa. Järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön aluksi muutamalla Kehäradan asemalla.

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 päivitetään LIJ2014-yhteensopiviksi

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät (Toimiala-IT) tukevat joukkoliikenteen laadukasta suunnittelua ja järjestämistä. Näitä ovat mm. joukkoliikennerekisteri JORE, aikataulusuunnittelussa käytetty HASTUS, muuttuvan liikenteen ohjelma MUULI, liikennöintikorvausten laskentasovellus KOLA, L-info, matkustajalaskentajärjestelmä, asiakaspalautejärjestelmä, linjastosuunnittelun analyysityökalu LISSU ja aikataulutuantoa tehostava TAKU. Merkittävin uusi kehitteillä oleva järjestelmä on bussiliikenteen tuotannon seuranta tehostava BULTTI, johon sisältyy myös kalustorekisteri. Järjestelmiä kehitetään käyttäjien tarpeiden mukaan sekä päivitetään LIJ2014-yhteensopiviksi.

Matkustajalaskentalaitteita (Dilax) on hankittu ja asennettu osaan uuden runkolinjan 560 (Rastila – Myyrmäki) busseista (10 kpl). Nykyisten laitteiden käyttöä ja tietojen raportointia tehostetaan.

Asiakaspalvelut säilyivät korkealaatuisina

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

Asiakaspalvelupisteet huolehtivat matkakorttien teosta, lipunmyynnistä, neuvonnasta ja muusta henkilökohtaisesta asiakaspalvelusta. Rautatientorin palvelupisteessä asioi tarkastelujaksolla noin 163 200 asiakasta, Itäkeskuksessa noin 38 700 asiakasta ja Pasilassa noin 26 300 asiakasta. Tavoitteena on, että keskimääräiset jonotusajat pysyvät alle 3 minuutissa. Tavoite toteutui kaikissa palvelupisteissä.

Lisäksi järjestettiin tilapäisiä myyntipisteitä kesäksi Kauppatorille palvelemaan Suomenlinnaan menijöitä sekä syksyllä opiskelijalipun päivitystä varten suurimpiin oppilaitoksiin.

Kehäradan käyttöönottoon liittyen lentoasemalle järjestettiin ostopalveluna henkilöitä opastamaan matkailijoita ja myymään kertalippuja. Lipunmyynti VR:ltä lainatuilla konduktöörin lipunmyyntilaitteilla käynnistyi 3.8.2015. Toimintaa jatketaan ainakin lokakuun loppuun.

Liikenneinfokeskus antaa neuvontaa ja informaatiota puhelimitse, tekee kutsuliikennevarauksia sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa. Liikenneinfokeskuksessa tavoitteena on vastata yli 90 %:iin saapuneista puheluista. Tarkastelujaksolla saapuneita puheluita oli noin 60 300 kpl ja vastattuja noin 54 600 (vastausprosentti 90,8).

Asiakaspalautteita saadaan eniten netissä toimivan palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin saadut palautteet käsitellään viivytystä, viimeistään kahden viikon kuluessa. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Tarkastelujaksolla saatiin noin 30 600 asiakaspalautetta, joista suurin osa kohdistui kuljettajaan (31,5 %) ja liikennöintiin (16,8 %). Palautteista tuotetaan johdolle raportteja toiminnan kehittämistä varten. Kehäradan käyttöönottoon ja Vantaan linjastouudistukseen varauduttiin palautteissa perehdyttämällä 4 tutkimusavustajaa vastaamaan kyseisiin palautteisiin.

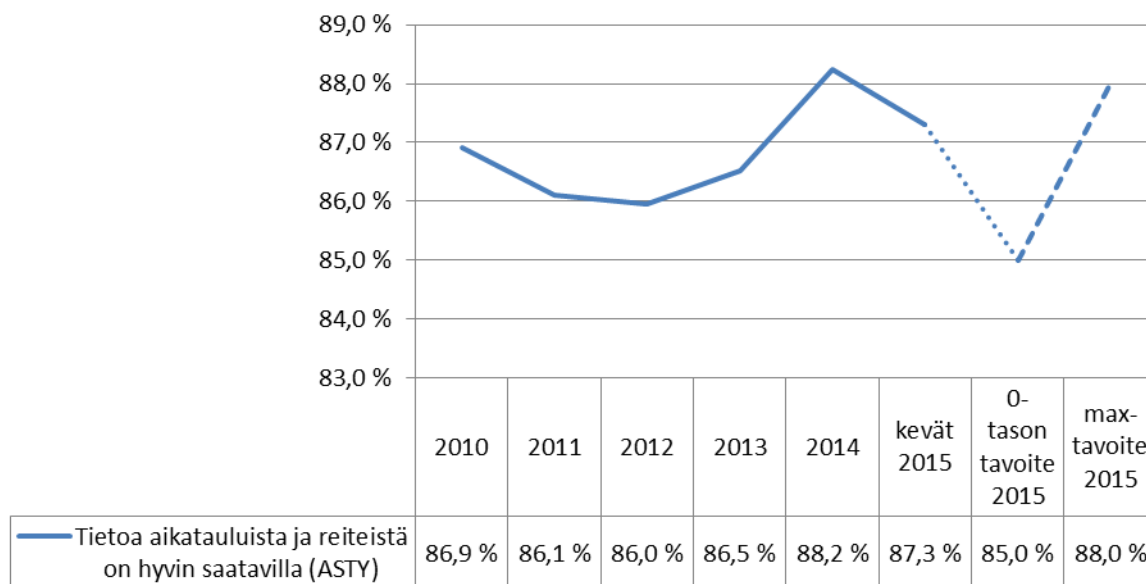
Asiakaspalvelun laatua valvotaan mm. seuraamalla jonotus- ja vastausaikoja, palvelusta saatuja asiakaspalautteita sekä tekemällä tutkimuksia (asiakastytyväisyys, Mystery Shopping).

Kuljettajakoulutuksessa keskityttiin asiakaspalvelutaitoihin

Keväällä keskityttiin asiakaspalvelutaitojen parantamiseen kuljettajakoulutuksessa. Keväällä toteutettiin asiakaspalvelutaitojen laatua mittaava tutkimus (Mystery Shopping), jonka tuloksia hyödynnetään jatkossa kuljettajakoulutuksessa. Vuonna 2015 toteutettiin 1.9. mennessä 48 koulutuspäivää, joihin osallistui 421 kuljettajaa.

Selkeän palvelun mittarit:

- Asiakastyytyväisyys ajantasaiseen tietoon ennen matkaa ja matkan aikana

Asiakastyytyväisyys ajantasaiseen tietoon ennen matkaa ja matkan aikana


Kuva 3: Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla (arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)

Selkeän palvelun mittarina käytetään asiakastyytyväisyyskyselyn (ASTY) kysymystä tietojen saannista aikatauluista ja reiteistä. Kevään kyselyn perusteella asiakkaat ovat olleet tiedonsaantiin hieman vähemmän tyytyväisiä kuin edellisenä vuonna ja tälle vuodelle asetettua maksimitavoitetta ei ole vielä saavutettu. Tyytyväisyys tiedonsaantiin on kuitenkin hyvällä tasolla ja 87,3 % on tyytyväisiä aikatauluista ja reiteistä saatavaan tietoon.

1.2.3. Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun

Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Linjastomuutoksia markkinoitiin ja tiedotus oli aktiivista

Kesällä HSL markkinoi ja tiedotti aktiivisesti Kehäradan käyttöönotosta ja Vantaan linjastomuutoksista. Lisäksi vuorokausilippua markkinoitiin turisteille. Saadun palautteen perusteella HSL onnistui hyvin kasvattamaan matkustajien tietoisuutta tulevista muutoksista hyvälle tasolle ennen niiden toteuttamista. Syksyn asiakastyytyväisyyskyselyssä kysytään matkustajilta vielä erikseen Kehäradan ja Vantaan muutosten tiedottamisesta.

Kehäradan käyttöönoton myötä kaikki lähijunaliikenteen matkustajainformaatio siirtyi VR:ltä HSL:n suunniteltavaksi ja tuotettavaksi. Keväällä uusia informaatiotuotteita testattiin asiakkailta ja asemien ja junien infot vaihtuivat juuri ennen Kehäradan käyttöönottoa.

Pyöräilyyn liittyvää osaamista parannetaan

Pyöräilyä edistetään edelleen loppuvuoden aikana kirkastamalla HSL:n strategian tavoitetta sekä parantamalla pyöräilyyn liittyvää osaamista ja edistämällä HLJ 2015:n mukaisia toimia kuten pyöräilyn seurattietojen ja palvelujen sekä pääpyöräilyverkon kehittäminen.

HSL:n arvostus ja asiakastyytyväisyys kasvoi

Suur-Helsinki Tänään 2015 –tutkimuksessa HSL:n arvostusindeksi (kaikki seudun asukkaat) ja asiakastyytyväisyysindeksi (HSL:n asiakkaat) kehittivät positiivisesti vuodesta 2014. Arvostusindeksi kasvoi 40:stä 43:een ja asiakastyytyväisyysindeksi 55:stä 58:aan.

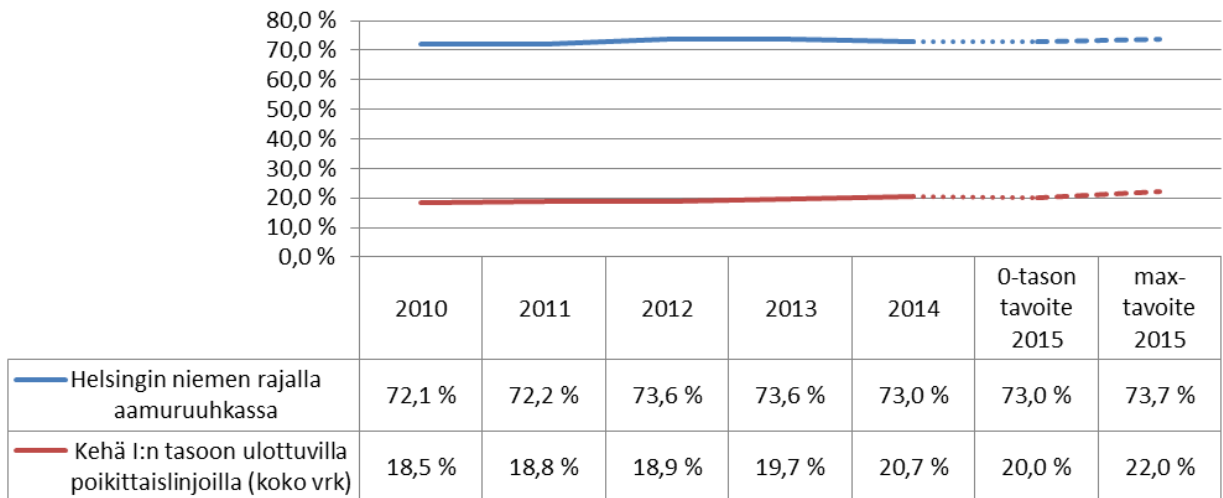
Kutsuplus-matkustus vilkastui selvästi

Kutsuplus-matkustus on selvästi viimevuotista vilkkaampaa ja tulee kiihtymään kohti loppuvuotta. Kutsuplussalla on tammi-elokuussa 2015 tehty jo 63 000 matkaa. Vuonna 2014 vastaavana ajankohtana tehtiin 35 000 matkaa, mikä merkitsee 80 % kasvua matkamäärissä huolimatta poikkeuksellisen suuresta muutoksesta hinnoitteluperusteisiin tammikuussa 2015, joka lisää lipputuloja matkaa kohden noin 17 %. Heinäkuussa 2015 saatiin lomakauden ennätys: kun ajoneuvokapasiteettia lisättiin 31 % heinäkuuhun 2014 nähden, lisääntyi matkustus odotetusti ja palvelun saatavuuden parantuessa lisääntyivät lipputulot 60 %. Aalto-yliopiston tutkimustulos, jonka mukaan ajoneuvomäärän kasvattaminen parantaa palvelun tehokkuutta ja kannattavuutta, on näin tullut moneen kertaan todistetuksi.

Joukkoliikenteen kasvun mittarit:

- Joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä
- Kokonaismatkustajamäärä suhteutettuna kokonaisasukasmäärään

Joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä

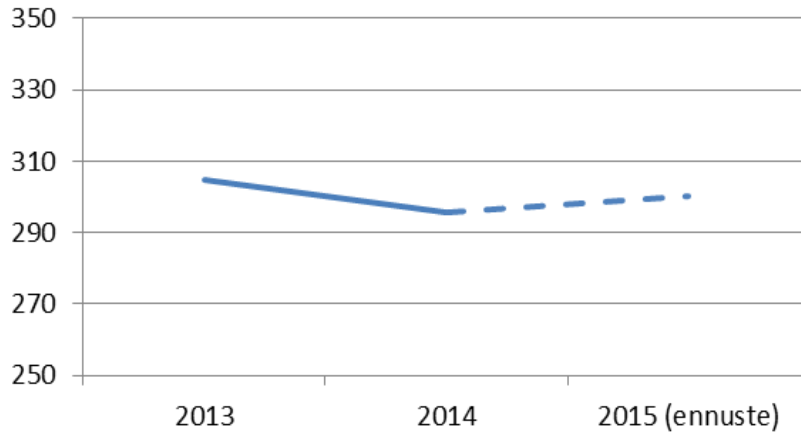


Kuva 4: Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä

Joukkoliikenteen osuudesta moottoroidusta liikenteestä saadaan tämän vuoden toteumatiedot vuoden vaihteen jälkeen. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen osuudet saataisiin pidettyä vähintään vuoden 2014 tasossa ja maksimitavoitteena on kasvu hieman vuotta 2013 paremmalle tasolle.

Kokonaismatkustajamäärä suhteutettuna kokonaisasukasmäärään

Kokonaismatkustajamäärä (nousut) suhteutettuna kokonaisasukasmäärään (nousua/asukas/v)



	tammi-elokuu		koko vuosi		
	2015	2014	ennuste 2015	2014	Muutos %
Metro	41.395	40.569	63.395	62.128	2.0 %
Raitiovaunu	35.889	36.351	54.786	55.491	-1.3 %
Suomenlinnan lautta	1.480	1.382	1.887	1.782	5.9 %
Bussi yhteensä	117.866	116.197	184.902	182.006	1.6 %
Helsinki sisäinen	55.838	55.152	87.382	86.312	1.2 %
Espoo sisäinen	8.989	8.963	14.219	14.178	0.3 %
Vantaa sisäinen	8.107	8.267	12.702	12.953	-1.9 %
Kerava sisäinen	0.150	0.150	0.235	0.235	0.0 %
Kirkkonummi sisäinen	0.147	0.214	0.227	0.331	-31.3 %
Sipoo sisäinen	0.210	0.118	0.418	0.235	78.0 %
Seutuliikenne	44.002	42.190	69.196	66.35	4.3 %
U-liikenne	0.423	1.143	0.523	1.412	-63.0 %
Lähijunaliikenne	35.303	33.536	54.977	51.867	6.0 %
Kutsuplus	0.063	0.035	0.128	0.071	80.0 %
Yhteensä (kaikki)	231.996	228.07	360.075	353.345	1.9 %

Kuva ja taulukko 5: Kokonaismatkustajamäärät (nousut)

Matkustajamäärät ovat tammi-elokuussa 2015 1,7 % prosenttia edellisvuoden vastaavaa ajanjaksoa suuremmat. Kehäradan, runkolinjan 560 ja Vantaan linjastouudistuksen vaikutukset näkyvät todenteolla vasta viimeisellä vuosikolmanneksella, joten koko vuoden 2015 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan 1,9 %, mikä tarkoittaa vuositasona yhteensä reilu 360 miljoonaa matkaa HSL-alueella. Tulokortin mittari "kokonaismatkustajamäärä suhteutettuna kokonaisasukasmäärään" saa ennusteen perusteella arvon 300,3.

Kasvua on kahdella ensimmäisellä vuosikolmanneksella erityisesti seutubussi- (4,3 %) sekä lähijunaliikenteessä (5,3 %). Seutubussiliikenteen kasvua ja U-liikenteen laskua selittää Kirkkonummen ja Sipoon U-liikenteen korvaaminen HSL:n tilaamalla liikenteellä syksyllä 2014. Seutuliikenteen kasvuun on vaikuttanut merkittävästi myös Vantaan seutubussiliikenne, joka on ollut kasvussa koko kuluneen vuoden (4,8 %). Kasvua tulee vauhdittamaan runkolinja 560, jossa liikennöi yhteensä seitsemän automaattisilla matkustajalaskentalaitteilla varustettua bussia. Elokuun arkipäivänä linjalla 560 tehtiin keskimäärin 12 000 matkaa.

Kehäradan liikenteen alkaminen heinäkuussa 2015 tulee siivittämään lähijunaliikenteen matkustajamäärän arviolta jopa 6,0 prosentin kasvuun. Kehäradan I- ja P- junissa tehtiin syysliikenteen alettua keskimäärin 82 000 matkaa joka arkipäivä. Muussa junaliikenteessä kasvua on tapahtunut etenkin Rantaradalla tehtävissä Helsingin sisäisissä matkoissa (4,7 %).

Metroreitin varrella kasvua on tapahtunut Itäkeskuksessa ja Kalasatamassa. Myllypuron asemaremontti ja esimerkiksi rakennustyömaan työntekijät ovat oletettavasti kasvattaneet aseman matkustajamäärää todellista suuremmaksi, mikä näkyy virheellisesti myös kokonaismuutosprosentissa. Todellista kasvua on arviolta vain 1,5 %. Raitiovaunuliikenteen laskuun vaikuttaa mm. ratatöiden vuoksi poikkeusreiteillä olevien linjojen 7A, 7B ja 8 matkustajamäärien voimakas lasku.

Suomenlinnan liikenteessä ennustetaan tapahtuvan tänä vuonna jälleen uusi matkustajamääräennätys, mikä johtuu lähinnä tavallista vilkkaamasta kesäkaudesta. Kesä-elokuussa tehtiin peräti 10 % enemmän matkoja verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon.

Metron, raitiovaunun, junien sekä runkobussien 550 ja 560 matkustajamäärät perustuvat automaattisiin laskureihin. Bussiliikenteen nousut saadaan matkakortilla tehdyistä leimauksista, jotka korotetaan kertomella kattamaan esimerkiksi kertalipulla tai lastenrattaiden kanssa matkustavat henkilöt. Suomenlinnan liikenteen matkustajat lasketaan manuaalisesti.

1.2.4. Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu

Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.

Tutkimuksia edistetään tutkimussuunnitelman pohjalta

HSL:n toiminnan edellyttämiä tutkimuksia on edistetty tutkimussuunnitelman pohjalta. Syyskuussa alkavaa raitiovaunujen lippulajitutkimusta on valmisteltu. Lisäksi on valmisteltu yhteistyössä Helsingin ja erityisesti sataman kanssa Helsingin autolauttasatamien henkilöliikennetutkimusta, joka alkaa syyskuussa.

Merkittävien joukkoliikennehankkeiden vaikutustutkimuksia (ennen–jälkeen -tutkimuksia) on edelleen valmisteltu. Kehäradan jälkeen-vaihe sekä samalla Länsimetron ennen-vaihe on varauduttu toteuttamaan jo keväällä 2016 ennen Länsimetron aloitusta, jotta saadaan raidehankkeiden vaikutukset eroteltua.

Hintajoustotutkimuksen 2014 ja Junaliikenteen lippulajitutkimuksen 2014 tutkimusraportit ovat valmistuneet ja julkaistu. HSL:n yritys-kyselyn tulokset on raportoitu HSL:n sisäisesti kalvosarjana. Liityntä-pysäköintitutkimuksen 2014 ja Keravan seutubussilinjojen sekä bussilinjan 550 lippulajitutkimuksen raportit valmistuvat lähiaikoina.

Lisäksi on osallistuttu yhdessä Joukkoliikennesuunnitteluosaston Operatiiviset tutkimukset -ryhmän kanssa kansainväliseen BEST-tutkimukseen. Osion Ruterin kanssa on käyty tammikuussa läpi tehtävissä

esiintyviä yhteisiä haasteita mm. liikkumistutkimuksissa ja lippulajitutkimuksissa. Keskustelua aiotaan jatkaa.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) -päättösenteke ja edistäminen

HLJ 2015 -suunnitelma viimeisteltiin alkuvuonna 2015 lausuntojen ja kannanottojen pohjalta päätöksentekoa varten. HSL:n hallitus teki liikennejärjestelmäpäätöksen 3.3.2015. KUUMA-kunnat (Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Tuusula ja Vihti) hyväksyivät liikennejärjestelmäpäätöksen päätöksentekoeuromissään touko–kesäkuun 2015 aikana. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on viestitty aktiivisesti valtion päätöksentekoon. HLJ 2015:n sekä myös Maankäyttösuunnitelman ja HLJ 2015:n yhteisvalmisteluprosessin onnistumisista ja opeista on tehty jälkiarviointia.

Maankäyttösuunnitelma ja HLJ 2015 muodostavat yhteen sovitettut lähtökohdat MAL-aiesopimukselle 2016–2019, jonka valmisteluneuvottelut ovat alkaneet ympäristöministeriön johdolla. MAL-aiesopimuksen valmistelun tueksi tuotetaan riittävät tietoaineistot ja analyysit. Voimassa olevan MAL-aiesopimuksen toteutumisen onnistumista arvioidaan yhteistyössä muiden sopimusosapuolten kanssa ja seurantamenetelmiä kehitetään.

HLJ 2015:n toteutumista edistetään HLJ-toimikunnan ja MAL-yhteistyön puitteissa. HLJ-toimikunnan asettamien yhteistyöryhmien rooli tarkistetaan. HLJ 2015:n jatkoselvitykset on aloitettu liikennejärjestelmäsuunnitelman ja -päättöksen viitoittamalla tavalla. Yhteistyötahojen käynnistämiin liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun on osallistuttu ja huolehdittu niissä HSL:n ja HLJ:n tavoitteiden huomioonottamisesta mm. Helsingin yleiskaava, Kerava-Nikkilän -radan tarveselvitys, Kerava-Riihimäki/Lahti -lähiliikenne ja maankäyttös selvitys, seudun logistiikka-alueiden rooli- ja kehittämisselvitys ja Keski-Uudenmaan logistiikkaselvitys. Seudun ajoneuvoliikenteen verkon palvelutasotavoitteet määritellään ja tunnistetaan kehittämistarpeita. Liityntäpysäköinnin seurannassa ja infopalveluissa käytettävistä teknisistä ratkaisuista on kartoitettu kokemuksia.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen -aiesopimuksen toteutuminen (MAL)

Maankäyttösuunnitelma ja HLJ 2015 muodostavat yhteen sovitettut lähtökohdat MAL-aiesopimukselle 2016–2019, jonka valmisteluneuvottelut ovat alkaneet ympäristöministeriön johdolla. MAL-aiesopimuksen valmistelun tueksi tuotetaan riittävät tietoaineistot ja analyysit. Voimassa olevan MAL-aiesopimuksen toteutumisen onnistumista arvioidaan yhteistyössä muiden sopimusosapuolten kanssa ja seurantamenetelmiä kehitetään.

Liikenneinfrastruktuurin pieniä kustannustehokkaita hankkeita edistetään (KUHA)

KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmointia on jatkettu jatkuvana ja vuosittain toistuvana prosessina HLJ 2015:n pohjalta osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Hankekokonaisuuden sisältöä ja ohjelmoinnin menetelmiä ja yhteistyötä maankäytön ja asumisen kanssa kehitetään. KUHA-rahoitus pohjaa pyritään vahvistamaan.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja tutkimusmenetelmien kehittäminen

Strategisen tason vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointia kehitetään yhteistyötahojen kanssa. MAL-yhteistyön puitteissa on tehty selvitys saavutettavuuden ja yhdyskuntarakenteen vaikutuksista asuntojen ja tonttimaan hintaan ja maankäytön tehokkuuteen. Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoille on pidetty seminaari HLJ:n saavutettavuustarkastelujen (SAVU) menetelmästä ja hyödyntämisestä suunnittelussa. Taloudellisten vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta on vahvistettu rekrytoinnilla.

Liikenne-ennustemallien kehitystyöhön ja testaamiseen varataan aiempaa enemmän resursseja

Vuonna 2014 aloitetun ja alkuvuodesta 2015 valmistuneen ns. yksilömallien päivityksen jälkeen on aloitettu vertailu nykyisistä aluekeskiarvomalleista ja yksilöllisempää matkustuskäyttäytymistä kuvaavista yk-

silömalleista. Lisäksi on aloitettu yhteistyön tiivistäminen liikenne-ennustemalleja käyttäneiden konsulttien sekä korkeakoulujen kanssa.

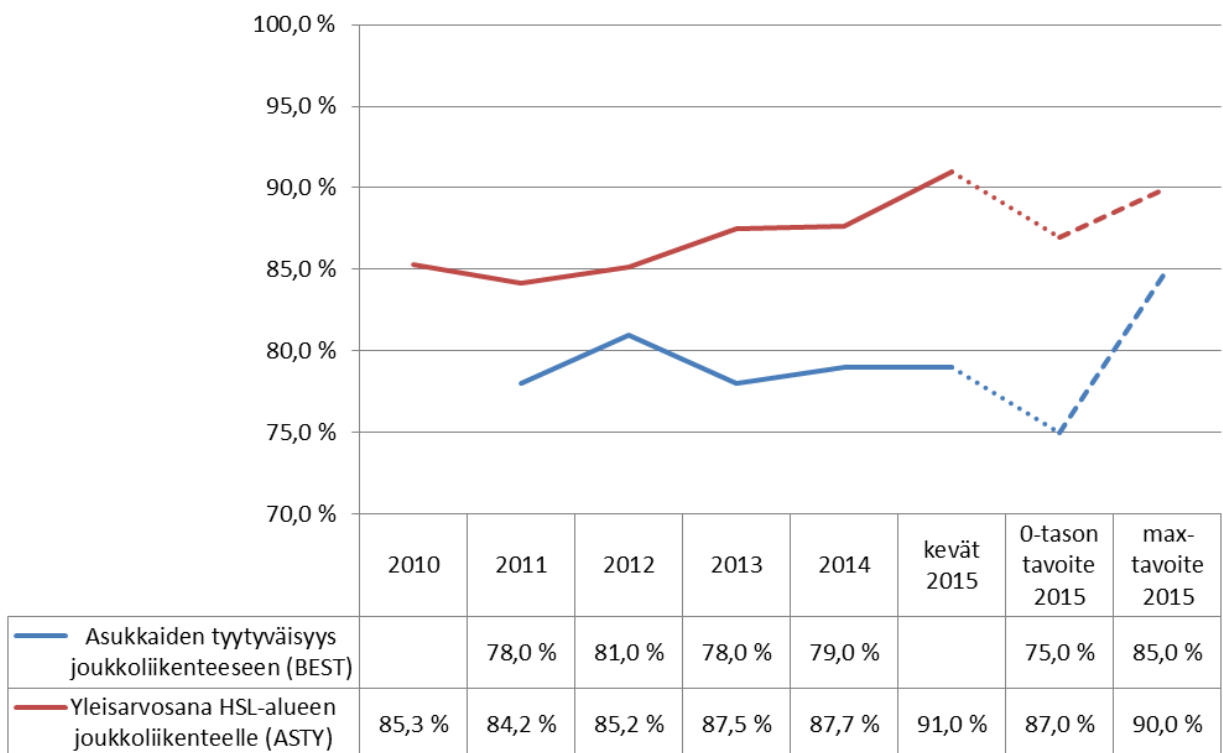
Syksyn 2014 liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmäkokeiluista saadun aineiston menetelmien käytettävyysanalyysi on tehty ja tilastollista analyysia jatketaan, jotta saadaan pohja päätelmille käytettäviksi tutkimusmenetelmiksi jatkossa. Syksyllä teetetään konsulttityönä esiselvitys liikkumistutkimuksen kehittämisestä. Tarvittaessa tehdään myös muita menetelmäkokeiluja. Hyödynnetään hyvin toiminutta Matkatutkimuksen mobiilivastausmenetelmää ainakin Helsingin autolauttasatamien henkilöliikennetutkimuksessa. Diplomityö seudun autoliikenteen matkanopeuksien selvittämisestä modernien digitaalisten aineistojen avulla on käynnistynyt ja tulee tuottamaan arvion eri aineistojen käyttökelpoisuudesta matkanopeuksien mittaamiseen.

Tammikuussa 2015 toteutetun liikennejärjestelmän toimivuutta koskevan yrityskyselyn kokemusten pohjalta määriteltiin johtoryhmässä toimenpiteet HSL:n ja elinkeinoelämän yhteistyön ja vuorovaikutuksen kehittämiseksi. Heikon vastausprosentin (5 %) vuoksi se ei sovellu tuloskortin mittariksi eikä kyselyä selaisenaan tulla toistamaan.

Tiiviin ja vetovoimaisen seudun mittarit:

- Asiakastyytyväisyys HSL-liikenteeseen
- Asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen
- HSL:n arvostusindeksi
- Asukastiheys raideliikenteen varrella
- Yritysten tyytyväisyys liikennejärjestelmään (mittari kehitetään)

Asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen (BEST –tutkimus) ja yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle



Kuva 6: Asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen (BEST –tutkimus) ja yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)

HSL:n joukkoliikenne sai keväällä matkustajilta ennätysellisen korkean yleisarvosanan 4,17 (asteikolla 1–5). Peräti 91,0 % matkustajista antoi joukkoliikenteelle arvosanan 4 tai 5. Tyytyväisten osuus on hie-
man kasvanut vuoden takaisesta, jo ennestään korkeasta lukemasta.

BEST-tutkimuksen tulokset tältä vuodelta saadaan vuoden vaihteen jälkeen.

1.2.5. Tavoite 5: Vähemmän päästöjä

Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

Epeli-hanke kehittää sähköistä ja päästötöntä liikennettä

Sähköisen päästöttömän ja elämyksellisen linja-autoliikenteen innovointiympäristö ePELI on kehityshan-
ke, jonka kautta HSL-alueelle luodaan uusi innovatiivisten joukkoliikenteen ratkaisuiden ja teknologioiden
käyttöönoton mahdollistava toimintamalli. ePELI luo innovointiympäristön, jossa sovelletaan HSL:n nor-
maalin kilpailutusjärjestelmän rinnalla uutta, liikennöitsijät sitouttavaa kaluston hankintamallia HSL:n ym-
päristö- ja sähköbussistrategian toteuttamiseksi. ePELI:n ytimessä on määräaikaaisesti HSL:n hankkima
kokeiluluontoinen, kehitysalustana toimiva sähköbussiliikenne, 2 autoa Espoossa ja 10 autoa Helsingissä.

Hankkeen valmistelu käynnistettiin tammikuussa, jolloin jätettiin tukihakemus TEM:iin 12 sähköbussista ja
6 pikalatausasemasta. TEM:n päätöstä ei ole vielä saatu. Kesäkuussa jätettiin Tekes-hakemus.

Linkker Oy:n kanssa solmittiin kesäkuussa toimitussopimus kymmenen sähköbussin toimittamisesta.
HKL:n kanssa on käynnistetty pikalatausasemien hankinta. Liikennöitsijöiden kanssa on käyty alustavia
keskusteluja hankkeeseen osallistumisesta.

Liikenteen päästöjä hillitään ympäristöbonuksella

HSL järjesti sopimusliikennöitsijöille 19.1.2015 erillisen tarjouskilpailun ympäristöbonuksesta. Ympäristö-
bonustarjous-kilpailuun osallistui kolme liikennöitsijää, jotka jättivät yhteensä 61 tarjousta. Tämän kilpai-
lukierroksen hyväksyttävien toimenpiteiden avulla pystytään vähentämään HSL:n bussiliikenteen hiilidiok-
sidipäästöjä (CO₂) 7660 tonnia, typenoksideja (NO_x) 7,2 tonnia, sekä pienhiukkasia (PM) 350 kg vuo-
den loppuun menneessä.

Hiilidioksidin laskun osalta näyttäisi siltä, että HSL tulee saavuttamaan asetetun vuositavoitteen, eli yli 6
% laskun vuoteen 2014 verrattuna. Lähipäästöjen osalta tavoitteen saavuttamiseen vaaditaan syysliiken-
nekauden alussa liikenteeseen tulleiden 79:n Euro 6 bussin kasvavia suoritteita. Näissä busseissa lähi-
päästöt ovat ratkaisevasti nykykalustoa vähäisempiä.

Syyskuusta 2015 alkaen HSL:n tilaamassa bussiliikenteessä on yli 62 % vähäpäästöisiä (EEV-normit
täyttäviä) bussia, sekä 18 % kaikkein puhtaimpia (Euro VI päästötason) busseja.

Syyskuussa 2015 järjestetään ympäristöbonuskilpailu Y6 vuodelle 2016.

Päästöjen mittarit:

- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

	2012	2013	2014	2015 tavoite
CO ₂ -päästöt	88,568	78,297	-7 %	-14 %
NO _x -päästöt	0,576	0,508	-10 %	-20 %
Partikkelipäästöt	0,0084	0,007	-7 %	-26 %

1.2.6. Tavoite 6: Tehokasta taloutta

Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan vahvistamiseksi tehdään yhteistyötä

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä on vahvistettu aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa sekä kehitetty osaamista rekrytoinnin avulla. Päätöksentekoa tuetaan selvittämällä tie- liikenteen hinnoittelun mahdollisuuksia ja vaikutuksia laajana seudullisena yhteistyönä. Tietoa tuotetaan hinnoittelun toteutusmalleista, hinnoittelutuotoista ja niiden mahdollisesta käytöstä osana MAL-pakettia sekä hinnoittelun edellyttämistä lainsäädännöllistä muutostarpeista. Selvitystyö on aloitettu keväällä 2015 siten kuin liikennejärjestelmäpäätöksessä linjattiin.

Lähijunaliikenteen hoitamisesta solmittiin aiesopimus

HSL, VR ja Junakalustoyhtiö tekivät toukokuussa aiesopimuksen, jonka perusteella valmistellaan 1.4.2016 voimaantuleva viisivuotinen suorahankintasopimus lähijunaliikenteen hoitamisesta. Sopimuksen hyväksymisestä päättää HSL:n hallitus helmikuussa 2016. Uusi sopimus päättyy kesäkuussa 2021, eli junaliikenteen kilpailuttaminen siirtyisi kolme vuotta eteenpäin. Vastineeksi VR sitoutuu avoimen kilpailutuksen edellyttämiin järjestelyihin ja HSL saa sopimuskauden aikana vähintään 30 miljoonan euron säästöt nykyisen sopimuksen kustannustasoon verrattuna. Uuden sopimuksen yksityiskohtainen valmistelu on käynnistynyt elokuussa.

Staattisen informaation hoitosopimus päivitettiin

Bussi- ja raitiovaunupysäkkien staattisen joukkoliikenneinformaation hoitosopimus HKL:n kanssa päivitettiin vastaamaan nykytilannetta. Uuden sopimuksen myötä saadaan tehostettua toimintaa ja kustannussäästöjä.

Matkalippujen tarkastus on näkyvää ja tehokasta

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). VR ostaa HSL:ltä VR-lähiliikenteen ja koko maan kaukojunaliikenteen tarkastustoiminnan.

Tavoitteena on, että matkalippujen tarkastus on näkyvää ja tehokasta, jotta liputta matkustaminen ja siitä aiheutuvat lipputulomenetykset eivät kasva. Vuonna 2015 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustaji-

en määrä vähintään vuoden 2014 tasolla (245 matkustajaa / tarkastuspäivä). Tarkastelujaksolla tarkastettiin keskimäärin 247 matkustajaa/ tarkastuspäivä (vastaavalla jaksolla edellisenä 244 matkustajaa).

Toimintaa suunnataan erityisesti aamu- ja iltapäivän ruuhkaliikenteeseen, jolloin matkustajamäärätkin ovat suurimmat. Tarkastuksia tehdään säännöllisesti kuitenkin myös ilta, – yö- ja viikonloppuliikenteessä koko HSL alueella ja kaikissa joukkoliikenteen kulkumuodoissa.

Järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä. HSL antaa järjestyksenvalvoijille tässä työssä vaadittavan koulutuksen. Järjestyksenvalvojen käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalien yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatkettiin edellisten vuosien tapaan.

Runkolinjojen avorahastuksen vakinaistaminen myötä (bussilinjat 550 ja 560) on lisätty tarkastajia avustavien järjestyksenvalvojen käyttöä. Uusi runkolinja 560 käynnistyi syysliikenteen alkaessa.

Vuoden 2015 alussa järjestettiin tarkastajakurssi, jolta valmistui 13 uutta matkalippujen tarkastajaa. Tämä oli jo neljäs HSL:n järjestämä tarkastajakurssi. Tarkastusyksikössä on 116 tarkastajan virkaa. Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle voidaan rekrytoida uusia tarkastajia vain HSL:n tarkastajakurssin kautta. Tarkastajia valmennettiin myös uuden Kehäradan käyttöönottoon järjestämällä koulutustilaisuuksia sekä vierailemalla Kehäradalla. Koulutuksissa käytiin läpi erityisesti turvallisuusohjeita ja -määräyksiä.

HSL käsittelee tarkastusmaksuista tehty oikaisuvaatimukset ja valitukset. Tavoitteena on, että oikaisuvaatimuksen käsittely kestää enintään 3 viikkoa. Tarkastelujaksolla käsittelyaika oli keskimäärin 2 viikkoa.

Tarkastajat osallistuvat liikennetutkimusten tekemiseen sekä äkillisten liikennehäiriöiden edellyttämiin opastustehtäviin. Tarkastelujaksolla tarkastajat toimivat opastustehtävissä mm. Vantaan linjastouudistuksen käyttöönottoaiheessa päärautatieasemalla. Syyskuussa tarkastajat osallistuvat raitioliikenteessä tehtävän lippulajitutkimuksen tekemiseen.

Keskiasteen koulumatkatuen asetusmuutokseen pyrittiin vaikuttamaan

HSL pyrki alkuvuoden aikana turhaan vaikuttamaan siihen, että Opetus- ja kulttuuriministeriön antamaan asetukseen kaavailtu muutos, jossa keskiasteen koulumatkatuki ohjataan toimivaltaisille viranomaisille HSL:ää lukuun ottamatta, ei toteutuisi HSL:ää syrjivän kohdan osalta. Tämä sen vuoksi, että tilanne, jossa HSL jää tuen ulkopuolelle, ei ole oikeudenmukainen eikä kohtele toimivaltaisia viranomaisia tasapuolisesti sekä siksi, että Kelalta saatujen laskelmien mukaan HSL menettää laskennallisesti vuositasolla n. 7,5 M€ - 9 M€, jos se jätetään keskiasteen koulumatkatuen ulkopuolelle.

Sähköinen kilpailutusjärjestelmä kasvattaa yleiskustannusten kustannustehokkuutta

Yleiskustannusten hallinnan osalta kustannustehokkuutta on pyritty kasvattamaan mm. sähköisen kilpailutusjärjestelmän käytön asteittaisella laajentamisella, hankintaohjeen uudistamisella, käyttämällä KL-Kuntahankintojen kilpailuttamia sopimuksia (esim. Adobe- ja Microsoft-lisenssihankinnat, Claudia-kilpailutusjärjestelmä, ICT-projektipäällikkö, huonekaluhankinnat) sekä tekemällä kilpailutusyhteistyötä HSY:n kanssa, jonka kanssa tilikauden aikana kilpailutettiin Pasilan toimitilojen siivous- ja puhtaanapito-palvelut.

HSL:n kokonaisarkkitehtuurityö etenee

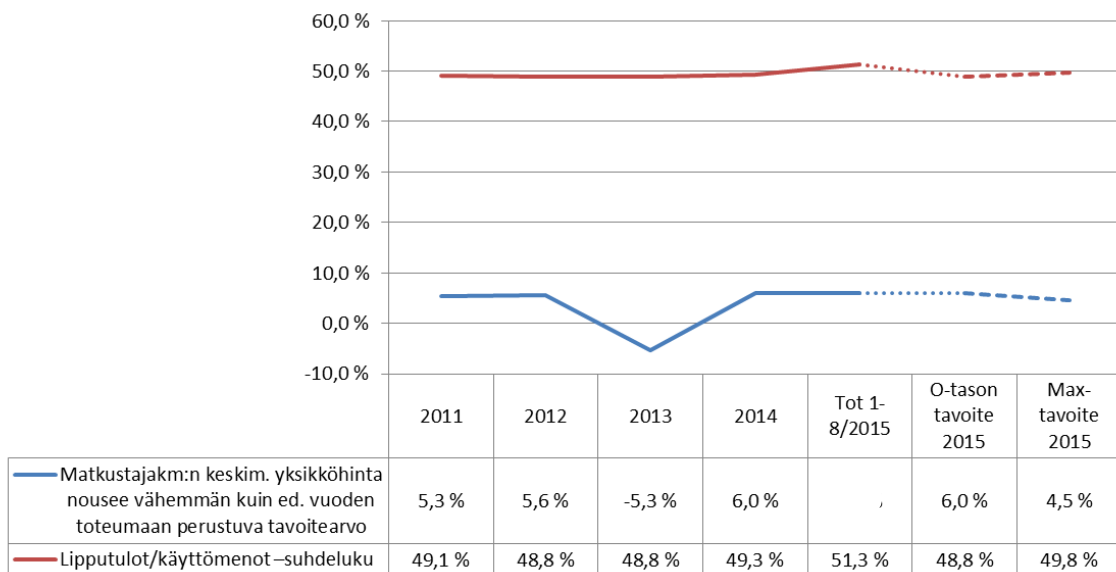
Kokonaisarkkitehtuurilla tavoitellaan toiminnan, tietotarpeiden, tietojärjestelmien ja teknologiaratkaisujen mallintamista, kuvaamista ja suunnittelemista yhtenäisen mallin mukaisesti. Kokonaisarkkitehtuurityö ete-

nee suunnitelman mukaisesti. Arkkitehtuuritavoitetilan kuvaus valmistui aikataulussa. Arviointi tavoitetilan toimenpiteiden toteuttamisesta tehdään vuoden 2015 lopussa.

Tehokkaan talouden mittarit:

- Joukkoliikenteen tuottavuus
- Lipputulot/käyttömenot –suhde
- Matkalipun tarkastuksen tehokkuus
- Uusien rahoituslähteiden osuus kokonaisrahoituksesta

Joukkoliikenteen tuottavuus ja lipputulot/käyttömenot –suhde

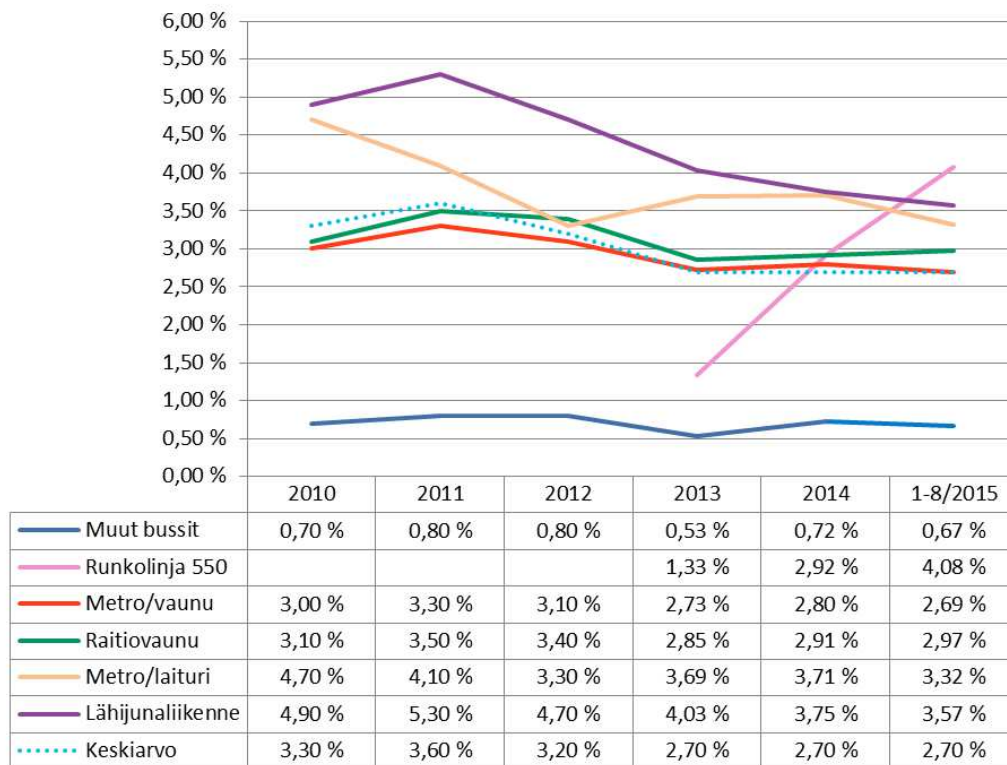


Kuva 7: Matkustajakm:h keskimääräisen yksikköhinnan kasvu, lipputulot/käyttömenot –suhdeluku

Joukkoliikenteen tuottavuutta mitataan matkustajakilometrien keskimääräisen yksikköhinnan vuotuisella kasvulla. Tämän vuoden osalta tulos saadaan vuoden vaihteen jälkeen. Maksimitavoitteena on, että tuotantokustannukset per matkustajakilometri eivät kasva 4,5 %:ia enempää.

Lipputuloilla voidaan kattaa ennusteen mukaan 51,3 % käyttömenoista, mikä ylittäisi tälle vuodelle asetettun maksimitavoitteen (49,8 %).

Liputta tai virheellisellä lipulla matkustaneet



Kuva 8: Liputta tai virheellisellä lipulla matkustaneet liikennemuodoittain 2010 - 2015

Tarkastelujaksolla tarkastettiin yhteensä 2,6 miljoonan matkustajan matkaliput (vastaavalla jaksolla edellisellä vuonna 2,5 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,7 % (edellisenä vuonna 2,8 %).

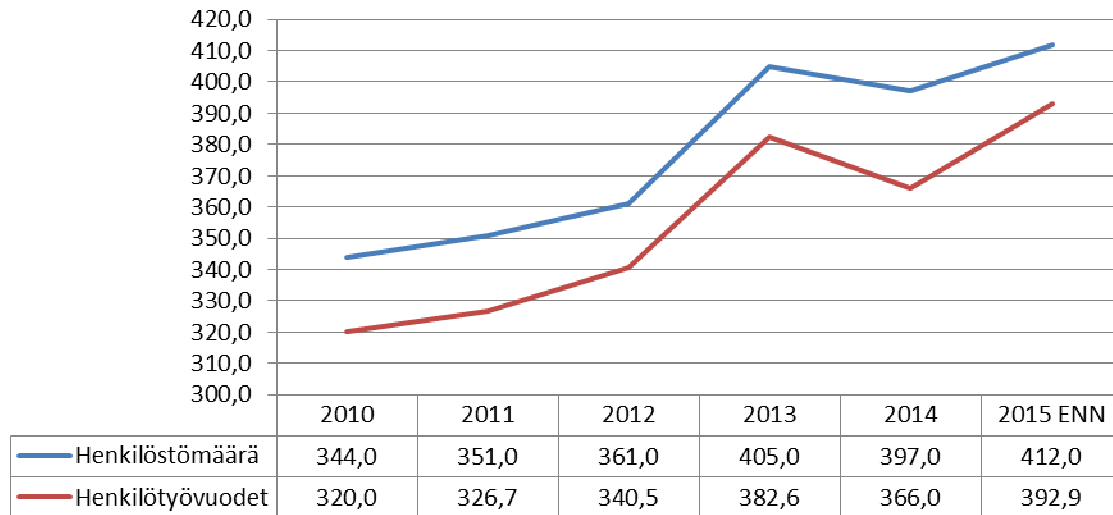
Liputta matkustavia tavattiin

- lähijunaliikenteessä 3,57% (edellisenä vuonna 4,03 %)
- raitiovaunuissa 2,97 % (edellisenä vuonna 2,99 %)
- metron laiturialueella 3,32 % (edellisenä vuonna 3,82 %)
- metrossa 2,69 % (2,88 %)
- runkolinjalla 550 4,08 % (2,73 %)
- muissa busseissa 0,67 % (0,66 %)

1.3. Henkilöstö

HSL:n kuluvaan vuoden tavoitteisiin määritellyt mittarit perustuvat pääosin henkilöstökyselyyn, joka toteutetaan viimeisen vuosikolmanneksen aikana. Kuluvan vuoden osaamisen kehittämissuunnitelman toteutumista tarkastellaan loppuvuonna.

Viime vuosien henkilöstömäärän lisäys selittyy pääosin LIJ-hankkeeseen palkatun tilapäisen suunnittelija-resurssien lisäyksestä sekä matkalipun tarkastajien virkojen täyttymisestä, kun matkalipun tarkastajille järjestettiin vuoden 2014 lopulla uusi tarkastajakurssi, jonka jälkeen tarkastajien virat ovat olleet täynnä.



Kuva 9: Henkilöstömäärän ja henkilötyövuosien kehitys 2010 - 2015

2. TALOUSENNUSTE

2.1.Talouskatsaus

Vuoden 2015 toinen osavuosikatsaus perustuu eurojen osalta kahdeksan kuukauden toteutumatietoihin. Osavuosikatsaus sisältää myös vuositasen ennusteen.

Toisen osavuosikatsauksen 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 31.8.2015

	TA2015	Ennuste 2015	Ero Ennuste2015/TA 2015	
			Eur	%
Toimintamenot	614 880 000	599 172 000	- 15 708 000	- 2,6 %
Investointimenot	48 504 000	24 938 000	- 23 566 000	- 48,6 %
Kuntaosuudet	298 953 000	298 953 000	0	0,0 %

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

Toimintatuotot

Toimintatuottoja arvioidaan kertyvän yhteensä 621,4 milj. euroa, 6,6 milj. euroa (1,1 %) yli talousarvion (TA 614,8 milj. euroa). Toimintatuloista 307,1 milj. euroa (49,4 %) on lipputuloja. Kuntaosuudet ovat 299,0 milj. euroa, 48,1 % HSL:n toimintatuloista.

Lipputulot

Tarkastelujaksolla matkustajamäärän kehitys on parantunut vuoden ensimmäisestä ennusteesta ja vuositasolla arvioidaan kasvavan edellisvuoteen verrattuna 1,9 %. Talousarviossa lipputuloihin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuksi arvioitiin 1,0 %.

Lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 307,1 milj. euroa, joka on 19,9 milj. euroa (6,9 %) edellisvuotta enemmän ja 8,7 milj. euroa (2,9 %) talousarviossa arvioitua enemmän. Lippujen hintoja korotettiin vuoden alussa keskimäärin 3,8 prosentilla.

Lipputuloennuste on vielä epävarma. Matkustajamäärien ennusteiden toteutuminen loppuvuoden aikana ja uusien liikennejärjestelyiden (kehärata, linjastomuutokset) vaikutukset lipunmyyntiin voivat heilauttaa lipputuloja nykyisestä ennusteesta alas- tai ylöspäin.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, yhteensä 15,3 milj. euroa, koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista, liikkennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista sekä matkakorteista perittävistä korttimaksuista.

Liikenneviraston on leikannut suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukia ja HSL:n osuus tuesta, 4,7 milj. euroa, toteutuu talousarviota pienempänä (TA 5,4 milj. euroa). Lisäksi Liikenneviraston tukipäätök-

sessä tukisummaan, 4,7 milj. euroon, oli sisällytetty arvonlisäveroa 10 %, josta HSL teki 1.7.2015 Liikennevirastolle oikaisupyyntöä, koska arvonlisäverolain 79 § 1 momentin mukaan veron perusteeseen luettaisiin suoraan tavarain tai palvelun hintaan liittyvät tuet ja avustukset. HSL:lle myönnetyn valtionavustuksen ei voida tulkita olevan hintaan liittyvä tuki tai avustus. Oikaisupyyntöön ei ole vielä saatu vastausta. Muita tuki ja avustuksia arvioidaan tänä vuonna saatavan 0,8 milj. euroa.

Tarkastusmaksutulojen arvioidaan olevan yhteensä 5,0 milj. euroa, 1,3 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän. Talousarviossa tarkastusmaksutulo 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 2,4 milj. euroa.

Vuokratuottoja arvioidaan kertyvän 2,2 milj. euroa, 0,1 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän.

Toimintakulut

Toimintakulujen määräksi arvioidaan 599,2 milj. euroa, joka alittaisi talousarvion 15,7 milj. eurolla (2,6 %). Alitus johtuu pääosin joukkoliikenteen operointikuluissa syntyvästä säästöstä, joita arvioidaan kertyvän yhteensä 15,3 milj. euroa.

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat ennusteen mukaan 475,7 milj. euroa, 79,4 % toimintamenoista. Polttoaineiden hinnat ja korkotaso ovat edelleen säilyneet matalalla tasolla ja siitä johtuen joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan tänä vuonna poikkeuksellisesti laskevan, minkä johdosta keskimääräinen kustannustaso on -0,1 % kun verrataan sitä edellisen vuoden kustannustasoon. Talousarviossa oli varauduttu keskimäärin 1,5 % kustannustason nousuun (ilman kilpailutuslisää).

Bussiliikenne

Bussiliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 310,4 milj. euroa, 10,4 milj. euroa talousarviota vähemmän. Alkuvuoden 2015 osalta poltto- ja voiteluaineiden kustannuskehitys on ollut ennakoitua selvästi maltillisempaa. Ennuste bussiliikenteen osalta kustannustasoksi koko vuodelle 2015 on nyt miinusella -0,6 %, kun se talousarviossa oli 1,7 %.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset ovat arvion mukaan yhteensä 82,1 milj. euroa, 3,2 milj. euroa talousarviota vähemmän. Korvauksia pienentää alhaisen korkotason vuoksi junakalustoyhtiölle maksettavan korvauksen pieneminen. Ennuste junaliikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2015 on 1,1 %, kun se talousarviossa oli 1,0 %.

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

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 25,9 milj. euroa, 0,6 milj. euroa talousarviota vähemmän. Ennuste metroliiikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2015 on nyt 0,2 %, kun se talousarviossa oli 1,3 %.

Raitioliiikenteen kustannuksiksi arvioidaan 50,4 milj. euroa, 1,0 milj. euroa talousarviota vähemmän. Ennuste raitioliiikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2015 on 0,8 %, kun se talousarviossa oli 1,3 %.

Lauttaliikenteen kustannuksiksi on arvioitu 4,0 milj. euroa, lähes talousarvion mukaisesti. Ennuste lautta-
liikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2015 on miinuksella -1,3 %, kun se talousarviossa oli
1,1 %.

Kutsuplus-liikenteen kustannuksiksi on arvioitu 2,9 milj. euroa, lähes talousarvion mukaisesti.

Infrakustannukset

Infrakustannuksiksi on arvioitu talousarvion mukaiset 68,6 milj. euroa. Infrakustannukset sisältävät kus-
tannukset Helsingiltä 58,9 milj. euroa, Espoolta 2,7 milj. euroa, Vantaalta 6,7 milj. euroa, Keravalta 0,08
milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,3 milj. euroa.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut
voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetta-
vien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan
erikseen. Kehäradan ja Länsimetron osalta sovelletaan 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita.

Muut toimintamenot

Muiden toimintamenojen kuin operointi- ja infrakustannusten määräksi arvioidaan 54,9 milj. euroa, 0,4
milj. euroa talousarviota vähemmän (0,7 %).

Muiden ulkopuolisilta hankittavien palvelujen ostojen arvioidaan olevan yhteensä 27,5 milj. euroa, 0,8 milj.
euroa alle talousarvion. Alitus johtuu pääosin talousarviota vähäisemmästä asiantuntijapalvelujen käytös-
tä. Muut palvelujen ostot sisältävät mm. ICT-palvelut, laitteiden huoltopalvelut, matkakortin jälleenmyyjille
maksettavat lipunmyyntipalkkiot, painatukset, ilmoitus- ja mainospaikat, kaupungeille maksettavat korva-
ukset staattisen informaation hoidosta sekä vartiointipalvelut.

Henkilöstökulujen arvioidaan olevan 19,4 milj. euroa ja ylittävän talousarvion 0,4 milj. eurolla. Ylityksestä
0,3 milj. euroa johtuu osan vuoden 2014 tulospalkkion siirtymisestä vuoden 2015 kuluihin, kun tilinpää-
töksen arvion perusteella tehty ennakkokirjaus tulospalkkioista ei riittänyt palkkioiden maksuun. Talous-
arvion ja ennusteen henkilöstökuluissa ei ole varausta mahdolliseen tulospalkkion maksamiseen tältä
vuodelta. Henkilöstökustannukset ovat 3,2 % HSL:n toimintamenoista.

Vuokratulujen arvioidaan olevan yhteensä 3,4 milj. euroa ja ne toteutunevat talousarvion mukaisena.
Vuokratulut sisältävät mm. kaupungeille maksettavat kuljettajien sosiaalitulojen vuokrat, HKL:lle makset-
tavat korvaukset informaatiojärjestelmistä ja HSL:n toimitilojen vuokrat.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannusten arvioidaan olevan 1,3 milj. euroa sekä muiden kulujen
3,2 milj. euroa.

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

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL:n rahoitustilanne on säilynyt vakaana raportointijaksolla, eikä lainaa ole tarvinnut nostaa. Pitkäaikais-
ta lainaa investointeihin ei tarvittane vuoden 2015 aikana.

Rahoituksen kustannukset alittanevat talousarvion ja nettokuluksi arvioidaan 0,1 milj. euroa, kun talous-
arviossa on varauduttu 0,5 milj. euroon.

Poistot

Suunnitelmapoistojen arvioidaan olevan yhteensä 8,7 milj. euroa ja niiden arvioidaan olevan noin 0,5 milj. euroa alle talousarvion. Talousarviossa arvioitujen poistojen alittuminen johtuu investointimenojen alituksesta.

Tilikauden tulos ja yli-/alijäämä

Tilikauden tuloksen rahoituserien ja poistojen jälkeen ennustetaan olevan noin 13,4 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 9,9 milj. euron alijäämään.

Investoinnit

Vuoden 2015 investointimenojen arvioidaan olevan yhteensä 24,9 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 23,6 milj. eurolla (48,6 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin lippu- ja informaatiojärjestelmähankkeen (LIJ2014) aikataulun tarkentumisen vuoksi seuraavalle vuodelle siirtävistä investointikustannuksista.

Investointimenoista 20,6 milj. euroa (82,7 %) liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ 2014) rakentamiseen liittyviin hankintoihin, talousarviossa näihin investointeihin oli varattu 43,6 milj. euroa. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, nykyisen matkakorttijärjestelmän ylläpitoon sekä lähiverkon kehittämiseen ja ylläpitoon sekä muihin investointeihin käytetään arvion mukaan 3,3 milj. euroa.

Investointien poistot ja rahoituksen nettomenot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

2.2. Kuntaosuusennuste

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 299,0 milj. euroa.

Ennusteen mukaan kuntaosuuksien toteuma tänä vuonna on 285,5 milj. euroa, josta Helsingin kuntaosuusennuste ennen yli-/alijäämän käyttöä on 179,8 milj. euroa, Espoon 49,2 milj. euroa, Kauniaisten 0,8 milj. euroa, Vantaan 42,9 milj. euroa, Keravan 3,5 milj. euroa, Kirkkonummen 6,5 milj. euroa ja Sipoon 2,8 milj. euroa.

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. Ennusteen mukaisilla kuntaosuuksilla laskettuna kuntien yhteenlaskettu ylijäämäkertymä vuoden lopussa on yhteensä 52,4 milj. euroa, kun talousarvion mukainen ylijäämäkertymä olisi ollut vuoden lopussa 29,1 milj. euroa.

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2015 tot.ennuste, nousut matk.km VR								
ilman ALV								
A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	271,729	97,333	1,912	75,392	9,074	11,469	4,375	471,284
- Kutsuplus	2,458	0,358	0,034	0,027	0,007	0,005	0,001	2,890
- Ympäristöbonus	0,795	0,386	0,004	0,249	0,015	0,032	0,019	1,500
Yhteensä	274,982	98,077	1,950	75,668	9,096	11,506	4,395	475,674
%-jakautuma	57,8 %	20,6 %	0,4 %	15,9 %	1,9 %	2,4 %	0,9 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	33,701	10,012	0,176	6,988	0,595	0,512	0,123	52,107
- Kutsuplus	0,848	0,124	0,012	0,009	0,002	0,002	0,000	0,997
Yhteensä	34,549	10,136	0,188	6,997	0,597	0,514	0,123	53,104
%-jakautuma	65,1 %	19,1 %	0,4 %	13,2 %	1,1 %	1,0 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	55,231	4,847	0,114	7,254	0,550	0,447	0,164	68,607
- Kutsuplus	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	55,231	4,847	0,114	7,254	0,550	0,447	0,164	68,607
%-jakautuma	80,5 %	7,1 %	0,2 %	10,6 %	0,8 %	0,7 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	360,661	112,192	2,202	89,634	10,219	12,428	4,662	591,998
- Kutsuplus	3,306	0,482	0,046	0,036	0,009	0,007	0,001	3,887
- Ympäristöbonus	0,795	0,386	0,004	0,249	0,015	0,032	0,019	1,500
Yhteensä	364,762	113,060	2,252	89,919	10,243	12,467	4,682	597,385
%-jakautuma	61,1 %	18,9 %	0,4 %	15,1 %	1,7 %	2,1 %	0,8 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	182,089	62,774	1,415	46,163	6,599	5,799	1,761	306,600
- Kutsuplus	0,460	0,067	0,006	0,005	0,001	0,001	0,000	0,540
Yhteensä	182,549	62,841	1,421	46,168	6,600	5,800	1,761	307,140
%-jakautuma	59,4 %	20,5 %	0,5 %	15,0 %	2,1 %	1,9 %	0,6 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	178,572	49,418	0,787	43,471	3,620	6,629	2,901	285,398
- Kutsuplus	2,846	0,415	0,040	0,031	0,008	0,006	0,001	3,347
- Ympäristöbonus	0,795	0,386	0,004	0,249	0,015	0,032	0,019	1,500
Yhteensä	182,213	50,219	0,831	43,751	3,643	6,667	2,921	290,245
%-jakautuma	62,8 %	17,3 %	0,3 %	15,1 %	1,3 %	2,3 %	1,0 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- suurten kaupunkien tuki	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
%-jakautuma	51,8 %	22,1 %	0,8 %	17,6 %	2,9 %	3,2 %	1,6 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	176,934	48,763	0,754	42,894	3,497	6,511	2,845	282,198
- Kutsuplus	2,846	0,415	0,040	0,031	0,008	0,006	0,001	3,347
Yhteensä	179,780	49,178	0,794	42,925	3,505	6,517	2,846	285,545
%-jakautuma	63,0 %	17,2 %	0,3 %	15,0 %	1,2 %	2,3 %	1,0 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	49,3 %	43,5 %	35,3 %	47,7 %	34,2 %	52,3 %	60,8 %	47,8 %

Vertailu kuntaosuudet 2015 ennuste ja 2015 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 ennuste	182,213	50,219	0,831	43,751	3,643	6,667	2,921	290,245
2015 TA	192,257	57,284	0,959	49,161	4,456	7,114	3,045	314,276
Erotus	-10,044	-7,065	-0,128	-5,410	-0,813	-0,447	-0,124	-24,031
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2015 ennuste ja 2015 TA								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 ennuste	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
2015 TA	6,404	4,218	0,118	3,815	0,120	0,061	0,587	15,323
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 ennuste	179,780	49,178	0,794	42,925	3,505	6,517	2,846	285,545
2015 TA	185,853	53,066	0,841	45,346	4,336	7,053	2,458	298,953
Erotus	-6,073	-3,888	-0,047	-2,421	-0,831	-0,536	0,388	-13,408
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 ennuste	179,780	49,178	0,794	42,925	3,505	6,517	2,846	285,545
Subventio% kunnittain	49,3 %	43,5 %	35,3 %	47,7 %	34,2 %	52,3 %	60,8 %	47,8 %

Yhteenvedo kuntaosuuksista ja yli-/alijäämän käytöistä

Kuntaosuus ennen yli-/alijäämän käyttöä (muut vähennykset huomioitu)

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
ENNUSTE2015	179,780	49,178	0,794	42,925	3,505	6,517	2,846	285,545
TA2015	189,440	56,085	0,917	48,204	4,295	6,940	2,958	308,839

Yli-/alijäämän käyttö

ENNUSTE2015 ¹⁾	6,073	3,888	0,047	2,421	0,831	0,536	-0,388	13,408
TA2015 ²⁾	-3,587	-3,019	-0,076	-2,858	0,041	0,113	-0,500	-9,886
Erotus	9,660	6,907	0,123	5,279	0,790	0,423	0,112	23,294
Laskutettava kuntaosuus yhteensä	185,853	53,066	0,841	45,346	4,336	7,053	2,458	298,953

¹⁾ Osavuosikatsauksessa ennustettu kunnalle jäävä ylijäämä on taulukossa plusmerkkinen (ilman etumerkkiä) ja alijäämä (vanhan ylijäämän käyttö) miinusmerkkinen.²⁾ Talousarviossa ylijäämäkertymän suunniteltu käyttö on miinusmerkkinen (kuntaosuutta vähentävää) ja alijäämän takaisinmaksu plusmerkkinen (kuntaosuutta lisäävää).

Ennuste kumulatiivisesta kuntakohtaisesta yli-/alijäämästä

x 1 000 €	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2014	Käyttöennuste 2015	Kumulat. yli-/alijäämä Ennuste 31.12.2015
Espoo	10 641	3 888	14 529
Helsinki	11 190	6 073	17 263
Kauniainen	407	47	454
Kerava	715	831	1 546
Kirkkonummi	-194	536	342
Sipoo	458	-388	70
Vantaa	15 761	2 421	18 182
Yhteensä	38 977	13 408	52 385

2.3.Tuloslaskelma

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	ERO ENN2015/TA2015	
	2014	2015	2015	Eur	%
Toimintatuotot	595 174	614 754	621 385	6 631	1,1 %
Myyntituotot	288 013	299 149	307 840	8 691	2,9 %
Seutuliikenteen lipputulot	106 527	111 793	114 900	3 107	2,8 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	2 520	2 701	2 700	-1	0,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	13 007	14 014	14 400	386	2,8 %
Helsingin sisäiset lipputulot	138 930	142 660	147 400	4 740	3,3 %
Espoon sisäiset lipputulot	14 462	14 816	15 200	384	2,6 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot ²⁾	108	114		-114	-100,0 %
Vantaan sisäiset lipputulot	10 294	10 566	10 600	34	0,3 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	632	642	700	58	9,0 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	472	534	700	166	31,1 %
Kutsuplus-lipputulot	319	609	540	-69	-11,3 %
Lipputulot yhteensä	287 271	298 449	307 140	8 691	2,9 %
Muut myyntituotot yhteensä	742	700	700		0,0 %
Korvaukset kunnilta	290 244	298 953	298 953		0,0 %
Muut myyntitulot	1 162	1 100	1 100		0,0 %
Tuet ja avustukset	7 302	6 251	5 514	-737	-11,8 %
Vuokratuotot	2 605	2 170	2 234	64	3,0 %
Muut toimintatuotot	5 848	7 131	5 744	-1 387	-19,5 %
Toimintakulut	-582 141	-614 878	-599 172	15 706	-2,6 %
Henkilöstökulut	-19 133	-19 001	-19 425	-424	2,2 %
Palvelujen ostot	-554 935	-587 912	-571 810	16 103	-2,7 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-310 069	-320 738	-310 348	10 390	-3,2 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-72 736	-85 315	-82 119	3 196	-3,7 %
Metrolinjakannun operointikustannukset	-25 787	-26 488	-25 911	577	-2,2 %
Raitiolinjakannun operointikustannukset	-50 012	-51 401	-50 380	1 021	-2,0 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 735	-4 123	-4 026	97	-2,4 %
Kutsuplus -operointikustannukset	-2 186	-2 926	-2 890	36	-1,2 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-464 526	-490 991	-475 674	15 317	-3,1 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 416	-3 773	-3 773		0,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-2 868	-8 167	-8 167		0,0 %
Metrolinjakannun infrapalvelut	-40 029	-39 210	-39 210		0,0 %
Raitiolinjakannun infrapalvelut	-19 544	-17 343	-17 343		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-229	-114	-114		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-66 086	-68 607	-68 607		0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-24 323	-28 314	-27 528	786	-2,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-848	-1 137	-1 264	-127	11,2 %
Vuokratulot	-4 313	-3 440	-3 439	1	0,0 %
Muut kulut	-2 912	-3 388	-3 235	154	-4,5 %
Toimintakate	13 033	-124	22 213	22 337	-18034,9 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-27	-545	-135	410	-75,2 %
Vuosikate	13 006	-669	22 078	22 747	-3400,8 %
Poistot	-8 055	-9 217	-8 670	547	-5,9 %
Tilikauden tulos	4 951	-9 886	13 408	23 294	-235,6 %
Tilikauden yli-/alijäämä	4 951	-9 886	13 408	23 294	-235,6 %
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	102,2 %	100,0 %	103,7 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	304 930	315 801	322 432		
- ilman kuntaosuuksia, %	52,4 %	51,4 %	53,8 %		
Toimintakate, %	2,2 %	0,0 %	3,6 %		
Vuosikate, %	2,2 %	-0,1 %	3,6 %		
Vuosikate / Poistot, %	161,5 %	-7,3 %	254,7 %		

2.4. Investointihankkeet

Hankeryhmä	TP2014	TA 2015	ENN2015	Muutos ENN2015/TA2015	
	€	€	€	€	%
Toimiala-IT	523 268	830 000	790 000	-40 000	-4,8 %
Asiakassovellukset ^{*)}	568 357	950 000	630 000	-320 000	-33,7 %
Matkakorttijärjestelmä	473 979	400 000	380 000	-20 000	-23,5 %
LIJ2014	10 890 197	43 634 000	20 573 000	-23 061 000	-52,9 %
Muut informaatiojärjestelmät	954 420	1 990 000	1 940 000	-50 000	-2,5 %
Muut IT-investoinnit	111 452	600 000	575 000	-25 000	-4,2 %
Muut yhteiset hankinnat	60 880	100 000	50 000	-50 000	-50,0 %
Investointimenot yhteensä	13 582 554	48 504 000	24 938 000	-23 566 000	-48,6 %