

**TILINPÄÄTÖS 2016**  
**HSLH 21.3.2017**  
**Yhtymäkokous 23.5.2017**

**HSL Helsingin seudun liikenne**



**HSL Helsingin seudun liikenne**

**Opastinsilta 6 A**

**PL 100, 00077 HSL**

**puhelin (09) 4766 4444**

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

**Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja, strategia- ja hallintopalvelut**

**ilmari.makinen@hsl.fi**

**Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö**

**maarit.hauskamaa@hsl.fi**

**Copyright: Graafit ja muut kuvat: HSL**

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>1</b>	<b>TOIMINTAKERTOMUS</b>	<b>3</b>
1.1	Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa	3
1.1.1	Toimitusjohtajan katsaus	3
1.1.2	HSL:n hallinto ja organisaatio	5
1.1.3	Toimintaympäristö	6
1.1.4	Toiminta tilikaudella	8
1.1.5	Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä	24
1.1.6	Henkilöstö	25
1.1.7	Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista	26
1.1.8	Ympäristötekijät	29
1.2	Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä	30
1.3	Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus	34
1.3.1	Tilikauden tuloksen muodostuminen	34
1.3.2	Toiminnan rahoitus	35
1.4	Rahoitusasema ja sen muutokset	36
1.5	Kokonaistulot ja –menot	37
1.6	Tilikauden tuloksen käsittely	38
<b>2</b>	<b>TALOUSARVION TOTEUTUMINEN</b>	<b>39</b>
2.1	Strategisten tavoitteiden toteutuminen	39
2.2	Sitovat erät	42
2.3	Tuloslaskelmaosan toteutuminen	42
2.3.1	Toimintatuotot	43
2.3.2	Toimintakulut	46
2.3.3	Poistot	49
2.3.4	Tilikauden tulos	49
2.4	Investointien toteutuminen	49
2.5	Rahoitusosan toteutuminen	50
<b>3</b>	<b>TILINPÄÄTÖSLASKELMAT</b>	<b>51</b>
3.1	Tuloslaskelma	51
3.2	Rahoituslaskelma	52
3.3	Tase	53
3.4	Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan	55
<b>4</b>	<b>TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT</b>	<b>57</b>
4.1	Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot	57



4.2	Tuloslaskelman liitetiedot.....	58
4.2.1	<i>Joukkoliikenteen lipputulot ja operointikustannukset</i> .....	58
4.2.2	<i>Tuloksen muodostuminen osastoittain</i> .....	60
4.2.3	<i>Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta</i> .....	61
4.3	Taseen liitetiedot.....	62
4.3.1	<i>Taseen vastaavia koskevat liitetiedot</i> .....	62
4.3.2	<i>Taseen vastattavia koskevat liitetiedot</i> .....	64
4.4	Vastuut ja vakuudet .....	66
4.5	Henkilöstöä ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot .....	67
4.6	Toiminnan tunnusluvut.....	68
4.7	Tunnuslukujen laskentakaavat .....	73
4.8	Kuntaosuuksien jakoperusteet.....	74
<b>5</b>	<b>ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT</b> .....	<b>77</b>

## 1 TOIMINTAKERTOMUS

### 1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

#### 1.1.1 Toimitusjohtajan katsaus

##### **Vuoteen mahtui monenlaista toimintaa**

Vuosi 2016 oli HSL:n toiminnassa tapahtumarikas ja työteliäs vuosi, johon mahtui monenlaisia käännteitä. Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän käyttöönotto eteni, uusi MAL-sopimus allekirjoitettiin ja päätös Raide-Jokerista vie liikennejärjestelmäämme haluttuun suuntaan. Vaikka länsimetron viivästy, HSL rakensi ennätysajassa korvaavat bussiratkaisut asiakkaillemme. Kahden uuden pikaraitiotiehankkeen, Raide-Jokerin ja Kruunuvuoren raitioyhteyden suunnittelu sekä länsimetron käyttöönottoon valmistautuminen ja siihen liittyneet poikkeusjärjestelyt painoutuivat työssä alkuperäisiä suunnitelmia enemmän. Myös Kehäradan käyttöönotosta seuranneet juna- ja bussiliikenteen muutostarpeet suuntasivat työntekoa jossain määrin uudelleen.

Matkakortti on HSL:n suosituin ja perinteikkäin joukkoliikennemaksamisen väline, joka löytyy yli miljoonalta seudun asukkaalta. Kuitenkin entistä enemmän on myös heitä, jotka erilaisten kanta-asiakaskorttien sijaan käyttävät mieluummin kännykkäsovelluksia. Heitä varten kehitettiin HSL-sovellusta, johon on kertalipun lisäksi tulossa myöhemmin myös kausilippu, reittiopas ja personoitua palveluviestintää. Digitaalisia palveluita kehitetään tulevaisuudessa vahvasti. Uusittu reittiopas oli lähes valmis loppuvuonna ja se julkaistaan alkuvuodesta 2017. Uudistettu reittiopas tuo tullessaan reaaliaikaiset liikennetiedot kaikista liikennevälineistä kännyköihin ja pysäkinäytölle.

HSL:n mobiililippu palkittiin teknologia- ja yritystapahtuma Slushin Paras Mobiilipalvelu 2016 -kilpailussa. Mobiilikertalippu on pian mukana myös MaaS (Mobility as a Service) -yritysten palveluissa. Liikkumista palveluna tarjoava yritys voi tehdä HSL:n kanssa sopimuksen, jossa mobiilikertalipun voi ostaa HSL:n matkustusalueille matkaketjuyrityksen kautta.

Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin noin 5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa. HSL on tehnyt kestäväen kehityksen toimenpidesitoumuksen ja tavoitteemme on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Tavoitteemme on vähentää lähipäästöjä ja hiilidioksidipäästöjä yli 90 prosenttia vuoteen 2025 mennessä vuoden 2010 tasosta. Joulukuussa ratkaistiin bussiliikenteen ympäristöbonustarjouskilpailu, jonka tarkoituksena oli maksaa liikennöitsijöille bonusta hiilidioksi- ja lähipäästöjä vähentävistä toimenpiteistä. Vuonna 2016 päästöjä alentavista toimenpiteistä maksettiin liikennöitsijöille bonusta 1,5 miljoonaa euroa ja viimeisimmän tarjouskilpailun perusteella vuonna 2017 tullaan maksamaan bonusta yhteensä noin 1,0 miljoonaa euroa.

Kestäväen kehityksen tavoitteeseen pääseminen edellyttää myös uutta ajoneuvoteknologiaa. Sähköbussit tukevat HSL:n strategista tavoitetta kasvattaa vähäpäästöisen kaluston osuutta joukkoliikenteessä ja kolmekymmentä prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta on tarkoitus olla sähköistä vuonna 2025. Kuluneena vuotena HSL tarjosi bussiliikennöitsijöille mahdollisuutta kokeilla sähköbusseja ilman että se vaikuttaa liikennöitsijän kalustohankintoihin tai talouteen. En-

simmäiset kuusi sähköbussia otettiin vastaan ja busseja pilotoidaan 5-6 eri kaupunkilinjalla muun kaluston joukossa vuosina 2016-2019. HSL hankki Linkker-busseja Leasing-sopimuksella poikkeuksellisesti itse, sillä uuden teknologian riskien säilyttäminen liikennöitsijöille olisi ollut kohtuuton.

VR:n kanssa aloitettiin 1.4.2016 voimaan tulleen uuden suoramarkintasuorituksen tuotantovaihe. Sopimuksen valvonta ja yhteistyö on lähtenyt hyvin käyntiin. HSL on ollut vuonna 2016 mukana useissa Liikenneviraston projekteissa, jotka tähtäävät junaliikenteen palvelun ja täsmällisyyden parantamiseen.

HSL:n johto aloitti sisäisen organisaatiomuutoksen valmistelun keväällä 2016. Organisaatorakenteen uudistuksella vastataan muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Luonnos uuden organisaation rakenteeksi julkaistiin henkilöstölle syksyllä ja toimintamallien tarkentaminen jatkui syksyn ajan. Päätöksenteko valmisteltiin lokakuun hallituksen kokoukseen sekä marraskuun yhtymäkokoukseen. Uuden organisaatorakenteen mukainen toiminta käynnistyi tavoitteen mukaisesti 1.1.2017. Uuden organisaation toimintaa ohjaavat nykyinen strategia, perustehtävä, arvot ja visio. Uudessa organisaatiokaaviossa asiakas on keskiössä ja uudistettu organisaatiokaavio kuvastaa strategiaamme, jonka mukaan kuuntelemme asiakkaita ja vastaamme heidän tarpeisiinsa laadukkaalla, kustannustehokkaalla ja luotettavalla palvelulla.

Myös tilikautta seuraavasta vuodesta on tulossa vilkas ja työntäyteinen. Osaamistamme vaaditaan monissa merkittävissä joukkoliikenteen uudistuksissa: länsimetron liikenteen alkaminen, Raide-Jokeri, LIJ:n loppuun saattaminen, matkakorttien vaihtaminen, kaarimallin käyttöönoton valmistelu sekä Tuusulan ja Siuntion mahdollinen liittyminen HSL:ään. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on myös tulossa vaativa vuosi MAL 2019 -puiteohjelman toteutuksessa. Suunnitelmat laaditaan nyt ensimmäistä kertaa alusta alkaen koordinoitusti yhdessä maankäytön, asumisen ja liikenteen osalta meidän vastatessa L-osasta. Kun liikkuminen tehdään kestävästi, kasvun haittavaikutukset ovat mahdollisimman pienet ja koko seutu hyötyy.

### Talous säilyi vakaalla pohjalla

HSL-alueella tehtiin yhteensä 367,2 miljoonaa matkaa ja matkustajamäärät kasvoivat edellisestä vuodesta 2,4 %. Erityisesti kasvua oli juna- ja raitioliikenteessä. Syinä suotuisalle kehitykselle ovat olleet Kehäradan junaliikenteen käyttöä lisäävä vaikutus, joka on näkynyt etenkin Lentokentän aseman matkustajamäärien kasvuna sekä raitioliikenteen laajeneminen Jätkäsaareen sekä edellisiä vuosia vähäisemmät ratatyöt.

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 641,7 miljoonaa euroa ja ylittivät muutetun talousarvion 10,6 miljoonalla eurolla (1,7 %). Toimintakulut olivat 613,7 miljoonaa euroa ja ne jäivät talousarviosta 40,5 miljoonalla eurolla (6,2 %).

Maksuvalmius on pysynyt vuoden aikana hyvänä ja talousarviolainaa ei ole tarvinnut nostaa. HSL on tilinpäätöksessä velaton.

Tilikauden tulos on 18,9 miljoonaa euroa ylijäämäinen ja se esitetään kirjattavaksi edellisten vuosien ylijäämätileille. Kuntakohtaista kertynyttä ylijäämää käytetään seuraavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuntaosuuksia vähentävänä eränä.

Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että rahoitus on vakaata. Puolet HSL:n joukkoliikenteen kuluista katetaan nyt lipputuloilla. HSL:n jäsenkuntien kanta on ollut se, että verotuloilla voidaan katata korkeintaan puolet kustannuksista. Nykyisin tuen ja lipputulojen suhde on melko hyvä ja se on mahdollistanut joukkoliikenteen kehittämisen kasvavalla seudulla. Tuki painottuu kausi- ja arvolippuihin eil siitä hyötyvät eniten paljon joukkoliikennettä käyttävät seudun asukkaat.

Suomen talouden yleinen kehitys vaikuttaa edelleen myös HSL:n ja kuntien talouteen. Yhdessä merkittävien infrainvestointien kanssa tämä tuo painelta tuleville vuosille korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta riittävästi ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Jos joukkoliikennettä tuettaisiin enemmän verorahoilla, palvelutasoa voitaisiin parantaa, joukkoliikenteen lippujen hintoja voitaisiin laskea tai molempia.

### 1.1.2 HSL:n hallinto ja organisaatio

#### HSL:n hallitus 2016

##### Jäsen

Risto Rautava (KOK/H), pj.  
 Hennariikka Andersson (KOK/H)  
 Jaana Pelkonen (KOK/H)  
 Janne Tähtikunnas (KOK/E)  
 Markku Weckman (KOK/V)  
 Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.  
 Ville Ylikahri (Vihr./H)  
 Hanna Valtanen (Vihr./V)  
 Tarja Kantola (SDP/H)  
 Hannele Kerola (SDP/E)  
 Jukka Hako (SDP/V)  
 Pekka M. Sinisalo (PS/KI)  
 Hanna Mithiku (Vas./H)  
 Björn Månsson (RKP/ H)

##### Varajäsen

Harri Nikander (KOK/ Ke)  
 Aku Aarva (KOK/H)  
 Sini Jokinen (KOK/H)  
 Ulla Palomäki (KOK/E)  
 Laura Simik (KOK/H)  
 Heli Halava (Vihr./E)  
 Jessica Karhu (Vihr./H)  
 Emil Bulut (Vihr./V), 24.5.2016 alkaen  
 Mirva Haltia-Holmberg (SDP/H)  
 Sami Lehtonen (SDP/E),  
 Markku J. Jääskeläinen, (SDP/V)  
 Matti Kopra (PS/H)  
 Hannu Koponen (Vas./H)  
 Christel Liljeström (RKP./Si)

#### HSL:n tarkastuslautakunta 2016

##### Jäsen

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

##### Henkilökohtainen varajäsen

Heikki Hiltunen (KOK/E)  
 Hanna Laakso (KOK/H)  
 Petteri Niskanen (Vihr.V)  
 Hannele Halonen (SDP./V)  
 Kari Paunonen (PS/E)

H (Helsinki)  
 E (Espoo)  
 V (Vantaa)  
 Ka (Kauniainen)



Ke (Kerava)  
 Ki (Kirkkonummi)  
 Si (Sipoo)

#### Asiantuntijat

Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo, Espoo  
 Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, Helsinki  
 Kaupunginjohtaja Christoffer Masar, Kauniainen  
 Kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, Kerava (01/ - 06/.2016 toimialajohtaja)  
 Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi  
 Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo  
 Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Vantaa  
 Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Finn Berg, Kauniainen

#### HSL:n organisaatio

Kuntayhtymän ylintä päätösvaltaa käyttää yhtymäkokous. Tilivelvollinen toimielin on hallitus ja tilivelvollisia viranhaltijoita toimitusjohtaja sekä osastojen johtajat.

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



Kuva 1. HSL:n organisaattokaavio 2016

### 1.1.3 Toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui Helsingin seudun suunnat -julkaisun 4/2016 mukaan syyskuun 2016 lopussa 1,453 milj. henkeä, josta pääkaupunkiseudun kehyskuntien asukasluku oli 317 700 asukasta. Asukasmäärä kasvoi noin 15 100 hengellä edellisvuodesta. Helsingin seudun väkiluku on jatkuvassa nousussa. Vuoden 2015 aikana seudun väkiluku kasvoi 1,2 prosenttia, joka vastaa viime vuosien keskimääräistä tasoa. Pääkaupunkiseudun kunnista Helsinki, Vantaa ja Espoo salivat muuttovoittoa muista kunnista, Kauniainen kärsi muuttotappiosta ja sen väestö väheni. Määrällisesti väestönkasvu keskittyy Helsinkiin, mutta tällä hetkellä nopeimmin kasvaa Vantaan väestö.

KUUMA-kunnissa väestönkasvu on pääkaupunkiseutua hitaampaa. Pääkaupunkiseudun osuus koko maan väestöstä on nyt 20 prosenttia ja väestönkasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisella reilun prosentin vuosivauhdilla.

Liikennepalvelujen kysyntä kasvoi edelleen. Vuonna 2016 HSL-alueella tehtiin 367,2 miljoonaa matkaa, mikä on 2,4 % edellisvuotta enemmän. HSL:n tilaaman lähijunaliikenteen matkustajamäärät nousivat voimakkaasti (12 %) vuoteen 2015 verrattuna. Syinä suotuisalle kehitykselle ovat olleet Kehäradan junaliikenteen käyttöä lisäävä vaikutus, joka on näkynyt etenkin Lentokentän aseman matkustajamäärien kasvuna. Raitioliikenteen matkustajamäärät kasvoivat myös syinä raitioliikenteen laajeneminen Jätkäsaareen sekä edellisiä vuosia vähäisemmät ratatyöt. Joukkoliikenteen lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn suosio erityisesti pääkaupunkiseudun kunnissa (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) on kasvanut. Kehärata ja myös Länsimetro avautuessaan kasvattavat vuosikymmenen loppuun joukkoliikenteen käyttäjämääriä. HSL:n vaikutusarvioiden mukaan Länsimetro liityntälinjastoineen kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja houkuttelee henkilöautosta sekä pyöräilijöistä ja kävelijöistä joukkoliikenteeseen runsaat 11 000 uutta asiakasta.

Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen säilyi hyvällä tasolla ja matkustajista 88 % oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen. Arvio laskee kuitenkin yhdellä prosenttiyksiköllä edellisestä vuodesta, jolloin peräti 89 % matkustajista oli tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen (vuonna 2013 vastaava luku oli 85 % ja vuonna 2014 88 %).

Valtiovarainministeriön 10.2.2017 julkaiseman raportin mukaan vuonna 2016 bruttokansantuotteen ennustetaan kasvaneen 1,6 prosenttiin kotimaisen kysynnän vauhdittamana. Bruttokansantuotteen kasvun myötä työllisyys kohenee, mutta työttömyys säilyy edelleen korkealla tasolla. Kilpailukyky-sopimuksen työllisyyttä vahvistavat vaikutukset tulevat näkymään viiveellä. Ennusteen mukaan Suomen talous ei näytä pääsevän vielä lähivuosina sellaiseen kasvuun, joka riittävästi parantaisi työmarkkinoiden tilannetta. Kasvu on pitkälti kotimaisen kysynnän varassa ja nettovienti on jäämässä heikoksi. Maailmantalouden näkymät ovat aiempaa vaisummat. Kansainvälinen ja erityisesti eurooppalainen talouskehitys ovat olleet heikkoja, mikä on näkynyt Suomen viennin kannalta tärkeiden investointitavaroiden kysynnän hiipumisena. Myös ensi vuosikymmenellä on varauduttava vaatimattomaan talouskasvuun. Suomen BKT:n kasvuksi odotetaan vuonna 2017 muodostuvan 0,9 %.

Suomen julkisen talouden tila on VM:n mukaan ollut heikko jo lähes vuosikymmenen. Julkinen talous pysyy edelleen alijäämäisenä heikon suhdannetilanteen sekä talouden rakenteellisten ongelmien vuoksi. Helsingin seudun suunnat –julkaisun 4/2016 mukaan tuotanto Helsingin seudulla on vuoden 2016 kolmannella neljänneksellä kasvanut muuta maata nopeammin erityisesti palvelualoilla. Myös informaatio- ja viestintäalan nousu on vahvistunut ja rakentamisen kasvu jatkui vahvana ja teollisuuskin on kääntynyt loivaan nousuun. Helsingin seutu vetää matkailijoita ja sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman, että Helsingin satamien kansainvälisen laivaliikenteen matkustajamäärät ovat olleet suurempia kuin koskaan aiemmin.

Helsingin seudun työmarkkinoilla näkyi loppuvuodesta käänne parempaan, työllisyys on kohentunut ja työttömyys vähentynyt vuoden 2015 loppuvuodelta alkaen. Pitkäaikaistyöttömyys nousee kuitenkin edelleen ja työttömyyden pitkittyminen on yleistynyt. Helsingin seudulla vailla työtä oli vuoden 2016 heinä-syyskuussa 47 600 ja yli vuoden työttöminä olleita oli 36 400. Sekä Helsingin



seudulla, että Helsingissä pitkäaikaistyöttömien määrä on jo suurempi kuin 1990-luvun alkuvuosina

HSL on edelleen myös hyötynyt maailmantalouden heikosta tilanteesta, sillä polttoaineiden hinnat pysyivät alhaisella tasolla vuoden 2016 aikana ja joukkoliikenteen kustannustaso oli 0,3 % alle edellisen vuoden kustannustason, kun talousarviossa oli varauduttu 1,7 %:in keskimääräiseen kustannustason nousuun. Raakaöljystä on ollut maailmalla runsaasti ylitarjontaa kysyntään nähden, mikä on pitänyt hintatason alhaisena viime vuosina. Raakaöljyn hinnat lähtivät kuitenkin loppuvuodesta nousuun. Lisäksi Suomen valtio korotti 1.1.2017 alkaen polttoaineiden valmisteveroa.

Polttoaineiden hintojen kehitys on heijastunut positiivisesti HSL:n talouteen. Arvioiden mukaan edelleen alhaalla pysyvä korkotaso vaikuttaa myös myönteisesti HSL:n kustannuksiin junakalustoyhtiön perimien alhaisempien vuokrien kautta. Yhteiskuntasopimuksen kautta saavutettu malliinen palkkaratkaisu tukee HSL:n myönteistä taloudellista kehitystä.

#### **1.1.4 Toiminta tilikaudella**

##### **Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen puiteohjelma valmistui**

Uusi MAL-sopimus 2016-2019 allekirjoitettiin kesäkuussa 2016. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) oli liikenteen osalta lähtökohtana sopimukselle.

Kesän ja syksyn aikana valmisteltiin MAL 2019 puiteohjelma, ja se hyväksyttiin HSL:n hallituksessa joulukuussa. MAL 2019 –suunnittelukierroksella laaditaan yksi yhtenäinen Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma. MAL-suunnitelma sisältää Helsingin seudun laakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, josta HSL vastaa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään, miten liikennejärjestelmää kehitetään tulevana vuosina toimivammaksi ja kestävämmäksi ja mitkä ovat tärkeimmät yksittäiset kehittämiskohteet. MAL 2019 suunnitelmaan liittyvän liikennejärjestelmäosion laadinnan kustannusjakoneuvottelut on käyty syksyn 2016 aikana. Suunnitelman valmistelu on ohjelmoitu siten, että HLJ -liikennejärjestelmäpäätös on mahdollista tehdä alkuvuodesta 2019. MAL 2019 –suunnittelun sisältämiä liikennevetoisia selvityksiä on ohjelmoitu. Konsulttien hyödyntämiseksi on valmisteltu puitekonsulttikilpailutus.

##### **Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkotöiden selvityksiä valmistui**

HLJ 2015 suunnitelman jatkotöinä toteutetut selvitykset valmistuvat alkuvuodesta. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun selvityskokonaisuuden tulosten pohjalta pidettiin seminaari sekä erilaisia sidosryhmätapaamisia laaja-alaisen keskustelun edistämiseksi. HLJ 2015 suunnitelmaa on jalkautettu suunnittelualueen kattavan kuntakierroksen avulla, jolla on myös haettu evästyksiä suunnittelun jatkokoon. HLJ 2015 suunnitelmaan täydentäviä ja toimeenpanevia selvityksiä on toteutettu HSL:n omana sekä sidosryhmäyhteistyönä. Vuoden 2017 alussa valmistuvat liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma sekä seudullisten pyöräily-yhteyksien kehittämistarveselvitys.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun jatkoselvitys valmistui alkuvuodesta. Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyys on huomioitu MAL2019 -puiteohjelman valmistelussa. Lisäksi on osallistuttu aktiivisesti liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten kehittämiseen yhdessä sidosryhmien kanssa.

### Seudullisen liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma eteni

Seudullisen liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman laadinta on edennyt siten, että työ valmistuu vuoden 2017 alussa. Lisäksi on kehitetty analyysimenetelmä pyöräpysäköinnin potentiaalin arviointiin joukkoliikennepysäkeillä.

### Maankäytön ja liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arviointia kehitettiin

Maankäyttöratkaisujen ja liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittäminen on käynnistetty useina osaprojekteina. Valmiina on jo arviointityökalu maankäytön ja asumisen taloudellisten potentiaalien tunnistamiseksi. HSL:n sisäinen liikennetalouden koulutusohjelma on käynnissä. Myös liikennejärjestelmän terveystaustatutkimuksia tutkitaan aiempaa tarkemmin.

### Liikenne-ennustemalleja kehitettiin ja testattiin

Liikenne-ennustemallien kehitystyötä vietiin eteenpäin testaamalla Helsingin seudun yksilömallia, päivittämällä Liityntäpysäköintimalli sekä selvittämällä auton ja ajokortin omistuksen kehitystä. Auton ja ajokortin omistusta koskevaa selvitystä varten hankittiin myös kesällä tehtyyn valtakunnalliseen Nuorisobarometritutkimukseen täydentävä otos, jonka tulokset julkaistaan talvella 2017 yhdessä Nuorisobarometrin kanssa. Ennustemallin liikenneverkkokuvaukset saatiin nykytilanteen osalta viimeistelyä vaille valmiiksi, mutta ennusteverkkoja koskevat kuvaukset valmistuvat vasta talven ja kevään 2017 aikana. Helsingin seudun työssäkäyntialueen nykyisestä kysyntä- ja tarjontamallista, päivitetystä yksilömallista sekä auton ja ajokortin omistuksesta laadittiin raportit vuoden 2016 julkaisusarjaan.

### Toimintakaudella toteutettiin useita tutkimuksia

Lähijunien ja runkolinjan 560 lippulajitutkimus toteutettiin syksyllä. Keväällä toteutettiin merkittävien joukkoliikennehankkeiden vaikutustutkimuksista Kehäradan jälkeen-vaiheen ja Länsimetron ennen-vaiheen Matkatutkimukset sekä lentomatrustajien maaliikennematkoja koskeva jälkeen-vaiheen Matkatutkimus. Myös navigaattoriaineistojen käyttökelpoisuutta matkanopeuksien seurannassa luodannut diplomityö ja sen pohjalta tehty tarkastelu autoliikenteen sujumisesta Helsingin seudulla valmistui. Lisäksi osallistuttiin Valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen. Vuoden 2018 Liikkumistutkimuksen valmistelu aloitettiin kyselyn sisällön ja rakenteen määrittelyllä sekä kyselytyökalun toteutuksen suunnittelulla. Vuonna 2015 tai sitä ennen kerättyjen tutkimusainelsten analysointia ja raportointia hidasti resurssivajaus ryhmässä, mutta vuoden 2014 Liikkumistutkimusta lukuun ottamatta ne kaikki saatiin julkaisuvalmiiksi vuoden 2016 julkaisusarjaan. Vuoden 2014 Liikkumistutkimuksen tulokset eivät sen sijaan ole käyttökelpoisia menetelmämuutokseen liittyneen poikkeuksellisen vastauskadon takia, mutta tutkimuksesta saatiin kuitenkin paljon oppia tulevien tutkimusten suunnittelua varten.

Tutkimusten digitalisointia sekä prosessien automatisointia, että kehittämistä on viety eteenpäin suunnitelmallisesti. Tämän johdosta tutkimusdatan laatu on merkittävästi parantunut, manuaaliset tehtävät työt ovat vähentyneet ja ylityöt ovat loppuneet kokonaan. Asty Web-, Jola Web-, Lati Web- ja Tieto Web- tietojärjestelmien kehittämistä on jatkettu yhteistyössä käyttäjien kanssa. Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimuksen digitalisoinnin valmistelu on aloitettu liikennöitsijöiden johdon haastatteluilla. Vastaavasti HSL:n johdon ja avainhenkilöiden haastattelut on aloitettu. Asiakastyytyväisyystutkimus digitalisoidaan vuoteen 2020 mennessä. Suomenlinnan liikenteen kaluston laadun tutkimus käynnistyy tammikuussa 2017 uudella Jola Web versiolla 2.0. Vuoden 2017 alusta kaluston laadun tutkimus (Jola) tehdään kaikissa joukkoliikennemuodoissa yhdenmukaisesti, digitaalilla menetelmällä. HSL on tilannut Jola Webin version 2.0 ja uusi versio otetaan

käyttöön kaikissa joukkoliikenteen kulkumuodoissa vuonna 2017. Uusi järjestelmä tuo useita toiminnallisia etuja, vähentää HSL:n riippuvaisuutta järjestelmän toimittajasta ja mahdollistaa integroinnin liikennöitsijöiden kunnossapito- ja huoltojärjestelmiin.

VR-lähiliikenteen suoritelaskennan (Cognos-ohjelmisto) korvaavan, operaattorista riippumattoman laskentajärjestelmän kehittäminen on käynnistetty. VR-lähiliikenteen matkustajamäärät aletaan 2017 tuottaa R-kielillä laaditulla ohjelmistolla nykyisin käytössä olevan SAS-ohjelmiston asemesta. Toiminnallisten etujen lisäksi saavutetaan myös kustannussäästöjä.

Vuoden aikana tehtiin lisäksi useita joukkoliikenteen suunnittelua palvelevia täsmätutkimuksia mm. Palvelupisteiden "exit" –asiakastytyväisyyskyselyn, Rautatieaseman palvelupisteen opiskelijaruuhkaan sijoitetun asiakaskyselyn, Kehäradan asemien matkalippututkimuksen, kuljettajatutkimuksen bussikuskien tyytyväisyydestä HSL:n toimintaan, Solmun vaihtopaikkakyselyn, uuden matkakorttilukijan asiakaskyselyn busseissa, junissa ja ratikoissa ja uuden matkakortinlukijan käyttöpastusta metroasemilla. Vuosittain toistuva KSV:n kanssa yhteistyössä tehtävä Joukkoliikenteen osuus –laskenta tehtiin niemen rajalla ja polkittaisliikenteessä. Lisäksi ryhmä teki VR:n kanssa yhteistyössä lähijunien koetun turvallisuustutkimuksen ja pilotoi digitaalista asiakaskyselyä linjalla 550. Automaattisia laskentalaitteita sisältävien junien ja raitiovaunujen tarkistuslaskennat käynnistettiin syksyllä 2016 ja työtä jatketaan keuhällä 2017.

#### Linjasto- ja aikataulusuunnittelu

Länsimetro Oy ilmoitti kesäkuussa 2016, että metron valmistuminen tulee myöhästymään suunnitellusta. HSL suunnitteli muuttuneessa tilanteessa nopealla aikataululla korvaavan liikenteen järjestelyt ja neuvotteli asiasta liikennöitsijöiden kanssa. Aiemmin käytössä olleesta bussilinjastosta saatiin pidettyä ennallaan suurin osa. HSL jatkaa metroliikenteen ja liityntäliikenteen käynnistämisen valmistelua yhdessä kuntien, Länsimetro Oy:n ja HKL:n kanssa. Metroliikenne siirtyi runkosuudella 2,5 minuutin vuoroväliin 15.8.2016, jolloin tarjonta kasvoi lyhyemmistä junista huolimatta ja palvelutaso parani lyhentyneen vuorovälin ansiosta. Liikennöinti 2,5 minuutin vuorovälillä on tähän saakka onnistunut hyvin. Kuitenkaan Ruoholahdessa junien kääntö tiheällä vuorovälillä ei olisi onnistunut, joten Mellunmäestä tulevat metrojunat käännetään jo Kampissa. Tällä hetkellä ovat käytössä metrolinjat Vuosaari-Ruoholahti ja Mellunmäki-Kamppi. Uutta eli 300-sarjan metrojunakalustoa oli vuoden lopussa liikenteessä 7 kappaletta.

HSL:n hallitus hyväksyi kesäkuussa 2016 uuden suunnitteluohjeen vuosille 2016–2020. Muutoksena aiempaan suunnitteluohjeeseen on pyrkimys suunnitella mahdollisimman selkeää ja houkuttelevaa joukkoliikennelinjastoa ja keskittää tarjontaa tiheään palvelun joukkoliikennekäytäviin. Uuden suunnitteluohjeen myötä asuinalueilta voidaan tarjota vaihdollinen yhteys omaan aluekeskukseen, mikäli asukkaiden pääasiallinen asiointi kohdistuu muualle kuin omaan keskukseen. Suunnitteluohjeessa on luovuttu erillisestä työpaikka-, liikenne- ja palvelukeskittymäluokittelusta. Nämä alueet luokitellaan normaalin palvelutasomäärityksen yhteydessä.

Runkobussilinjasto kehittyy tulevaisuudessa. HSL:ssä valmistui vuonna 2016 kaksi uutta runkobussilinjojen toteutussuunnitelmaa: linja 510 Tapiola-Pasila ja linja 560 Myyrmäki-Matinkylä. Vuonna 2017 tehdään toteutussuunnitelman linjan E1 Matinkylä-Jorvi osalta. Runkobussilinja 500 aloittaa liikennöinnin syksyllä 2018 ja linja 570 Mellunmäki-Aviapolis syksyllä 2019. HSL valmistellee liikenteen käynnistämistä yhdessä kuntien kanssa.

Suunnittelun tehostamiseksi on hankittu kaksi uutta ohjelmistoa, otettu käyttöön aikataulusuunniteluohjelmiston uusi versio sekä pidetty näihin liittyviä koulutuksia. Lisäksi on järjestetty tutkijoille laaja ohjelmointikoulutus.

Vantaan kutsuohjatut lähibussit eivät saavuttaneet tavoitteita kustannustehokkuuden osalta. Syksyllä 2015 perustetut kutsulinjat lakkautetaan vuoden 2017 alussa ja korvataan normaaleilla reittipohjaisilla linjoilla. Vuoden 2017 alusta lähtien HSL-alueen ainoat kutsuohjatut linjat sijaitsevat Kirkkonummella. HSL:n hallitus hyväksyi kutsuohjattujen lähibussien muuttamisen reittipohjaisiksi marraskuussa 2016.

Uuden VR-sopimuksen mukainen toiminta on vakiinnutettu aktiivisella yhteistyöllä VR:n kanssa junaliikenteen suunnittelussa, yhteistyössä ja seurannassa. Siuntion uudenlainen Y-junaliikenne on myös vakiintunut. Uutta Sm5-junakalustoa on saatu toimittajalta Junakalustoyhtiölle suunnitellusti ja vuoden lopussa oli saatu 62 Sm5-yksikköä. Kesän aikana oli junakalustoa selvästi VR-sopimusta enemmän sidottuna huoltoon, mikä paikoin näkyi liian vähäisenä liikenteessä olleena yksikkömääränä ja myös matkustajapalautteena liian täysistä junista. Rantaradan liikennöinnin kehittämistoimenpiteiden pohdinta on aloitettu, mutta lähes koko radan siirtyminen tulevaisuudessa hieman nykyiseltä paikaltaan Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelman mukaisesti rajoittaa muiden kehitystoimenpiteiden toteuttamismahdollisuuksia. Ratakapasiteetin hakemista HSL:n tilaamalle lähijunaliikenteelle on valmisteltu.

#### Liikenteen hankinnassa ratkaistiin useita kilpailutuksia

VR:n kanssa on aloitettu 1.4.2016 voimaan tulleen uuden suorahankintasopimuksen tuotantovaihe. Sopimuksen valvonta ja yhteistyö on lähtenyt käyntiin. Sopimuksen mukaiseen kiertävään konduktöörimalliin liittyvässä tuotannonsuunnittelussa ja partioiden tehtävien määrittelyssä on oltu vahvasti mukana. Kiertävässä konduktöörimallissa konduktöörit tulevat keskittymään ensisijaisesti asiakaspalveluun ja opastamiseen. HSL on ollut vuonna 2016 mukana useissa Liikenneviraston projekteissa, jotka tähtäävät junaliikenteen palvelun ja täsmällisyyden parantamiseen.

Bussiliikenteen kilpailukierros 38/2016 ratkaistiin helmikuussa. Kilpailussa oli mukana 28 bussin liikenne, joilla ajetaan noin 2,5 milj. linjakilometriä vuositasolla. Bussiliikenteen kilpailukierros 39/2016 ratkaistiin joulukuussa. Kilpailussa oli mukana 95 bussin liikenne, joilla ajetaan noin 7,8 milj. linjakilometriä vuositasolla. Em. kilpailukierrosten liikenteen vuosikustannukset ovat yhteensä n. 28,7 milj. euroa, hintatason laskiessa nykyiseen verrattuna 6 %:a. Uusia vähäpäästöisiä Euro VI-päästönormin täyttäviä busseja saatiin yhteensä 69 kappaletta.

Vuoden 2016 aikana järjestettiin useita raideliikennettä korvaavia pikakilpailutuksia. Mm. Keski-Pasilan rakentamisesta johtuvia raitiovaununlinjoja korvattiin bussiliikenteen poikkeusreiteillä.

Joulukuussa ratkaistiin bussiliikenteen ympäristöbonustarjouskilpailu (Y7), jonka tarkoituksena on maksaa liikennöitsijöille bonusta hiilidioksidi- ja lähipäästöjä vähentävistä toimenpiteistä. Voittaneissa tarjouksissa päästöjä vähennetään jäte- tai tähderaaka-aineesta valmistetun polttoaineen käyttämisellä. Tarjottuja polttoaineita ovat biodiesel (6,7 milj. litraa), bioetanoli (135 000 litraa) ja biokaasu (600 000 kg). Em. polttoaineita käyttämällä hiilidioksidipäästöjä (CO<sub>2</sub>) voidaan vähentää 13 568 tonnia, typenoksideja (NO<sub>x</sub>) 6,7 tonnia ja pienhiukkasia (PM) 270 kg vuoden 2017 aikana. Vuonna 2016 päästöjä alentavista toimenpiteistä maksettiin liikennöitsijöille bonusta noin 1,46 milj.



euroa. Viimeisimmän tarjouskilpailun perusteella vuonna 2017 tullaan maksamaan bonusta yhteensä n. 1,0 milj. euroa.

HSL varautui länsimetron käynnistymisen yhteydessä esiin tuleviin joukkoliikenteen mahdollisiin häiriöihin sopimalla bussiliikennöitsijöiden kanssa metroa korvaavasta liikenteestä. HSL suunnitteli ja järjesti Espoon bussiliikenteen uudestaan sopimalla metron liityntäliikenteen ja tehdyt varautumissopimukset uudestaan. Neuvotteluissa sovittiin 244 bussin liikenteestä. Syksyllä sopimuksien jatkosta neuvoteltiin aina kesäliikenteen 2017 alkuun saakka. Syksyllä jouduttiin hankkimaan Lautasaaren ja Helsingin keskustan väliseen liikenteeseen vielä viisi bussia lisää.

Vuoden 2016 aikana päättyi kaksi U-liikennesopimusta. Etelä-Suomen Linjaliikenne irtisanoi sopimuksensa 1.1.2016 alkaen, ja Yhdysliikenne lopetti U-linjojensa liikennöinnin 6.6.2016. Uudelleen ELY-keskuksen kilpailutuksessa Sipoon U-linjan 989 uudeksi liikennöitsijäksi tuli Linjaliikenne Seppälä, ja linjalla 280 aloitti vanhojen ohella uusi liikennöitsijä Kasilinja. Molempien kanssa tehtiin U-liikennesopimus.

Länsiväylän U-linjojen sopimukset oli tarkoitus irtisanoa 15.8.2016 alkaen, koska ne olisivat olleet päällekkäistä liikennettä Länsimetron kanssa. Länsimetron viivästymisen vuoksi sopimuksia päätettiin kuitenkin jatkaa siihen asti, kunnes metroliikenne Matinkylään alkaa.

Bussiliikenteen sopimukset ovat mahdollistaneet sanktioinnin kaluston laadullisista poikkeamista. Joukkoliikenteen laatututkimuksen prosessin (JOLA) kehittäminen on saatu päätöksen ja kalustosanktiot otettiin käyttöön huhtikuusta alkaen. Laatututkimuksen poikkeamaraporttien mukaan kaluston kunto on kehittynyt parempaan suuntaan. Sanktioinnin käyttöönoton myötä kaluston kunnon odotetaan kehittyvän edelleen.

HKL:n ja HSL:n välinen sopimus Suomenlinnan lautan liikennöinnistä oli päättymässä keväällä 2017. Syksyllä neuvoteltiin uusi sopimus seuraavaksi kymmeneksi vuodeksi. Uusi sopimus astuu voimaan 17.4.2017.

HSL on ollut osallisena NordicBus-2014 projektissa. Projektissa pyritään yhtenäistämään Pohjoismaisten kaupunkien tilaajien kalustovaatimuksia synergiaetujen, luotettavuuden sekä matkustusmukavuuden parantamiseksi. NordicBus- hankkeen loppuraportin valmistelu sekä palautekeskustelut valmistajien, maahantuojaisten sekä liikennöitsijöiden kanssa on saatu päätökseen. Koko projekti on saatu vuoden 2016 aikana lähes valmiiksi, jatkamme vielä projektia vuonna 2017 lähinnä analysoimalla "standardin" tuomia maakohtaisia kustannusvaikutuksia.

### **Kaupunkitapahtumia järjestettiin runsaasti**

Vuosi 2016 oli tapahtumien osalta HSL -alueella vilkas. Vuosittain toistuvien, kalenterisidonnaisten tapahtumien lisäksi tapahtumakalenteriin kertyi noin sata tapahtumaa, joista 60 aiheutti tarvetta lisä-, poikkeus tai korvaavaan liikenteen järjestämiseen. Liikennetarkastajat olivat paikalla koordinoimassa tapahtumien aikaisia joukkoliikennejärjestelyjä tai ohjaamassa liikennettä muiden viranomaistahojen pyynnöstä 21 tapahtumassa. Mielenosoitukset ja niitä vastaan kohdistetut vastamielenosoitukset lisääntyivät edellisvuosiin verrattuna ja myös niiden osallistujamäärät ja siten vaikutukset joukkoliikenteeseen olivat kasvussa.

Suurin yksittäinen tapahtuma oli Suomi 100 –juhluvuoden avaus uutenavuotena. tapahtuma oli alkusysäys tulevalle juhluvuodelle, jonka puitteissa tullaan järjestämään useita juhlallisia tapahtumia vuoden 2017 aikana.

Tapahtumien aikaisten muutosten tiedottaminen sekä suurelle yleisölle että liikennöitsijöille on osoittautunut haastavaksi, sillä useat tapahtumat vaikuttavat huomattavan laajalla alueella suureen määrään bussi- ja raitiovaununlinjoja. Tiedottamisen tekee haastavaksi myös se, että liikennejärjestelyjä joudutaan usein säätämään vielä paikan päällä mm. muiden viranomaistahojen pyynnöstä.

Viranomaisyhteistyötä on edelleen pyritty kehittämään siten, että tieto tapahtumista saataisiin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Suurimpien tapahtumanjärjestäjien kanssa yhteistyö on ollut sujuvaa jo aiemminkin, mutta viime vuonna myös pienempiä tapahtumia järjestävät tahot ovat havahduneet siihen, että yleisön sujuva liikkuminen tapahtumapaikalle ja sieltä pois saattaa vaatia toimenpiteitä HSL:n taholta.

#### **Häiriönhallintaan ja turvallisuuteen kiinnitettiin huomiota**

Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksen tulevaisuuden suunnitelmia on valmisteltu yhteistyössä Liikenneviraston, Poliisin, HKL:n sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien kanssa. Tarkoituksena on eri toimijoiden kokoaminen saman katon alle, mikä tehostaa häiriötilanteiden hoitoa. HSL:n häiriöpäivystykseen tuli vuonna 2016 noin 1600 yhteydenottoa. HSL on osallistunut aktiivisesti yllättävien ja ennalta tiedettyjen tilanteiden korjaavien toimien suunnitteluun yhdessä sidosryhmien kanssa.

Keväällä 2016 valmisteltiin länsimetrolle yhdessä HKL:n kanssa kattava häiriötilannesuunnitelma, jonka mukaista metron korvaavan liikenteen järjestämistä harjoiteltiin HSL:n sopimusliikennöitsijöiden kanssa. Suunnitelman yhteydessä päivitettiin myös Kampin terminaalin häiriötilannesuunnitelma vastaamaan länsimetron aloittamisen jälkeistä tilannetta.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategian viisi vuotinen seurantakausi päättyi vuoteen 2016. Joukkoliikenteen turvallisuus on lisääntynyt turvatekniikan kehittymisen, turvallisuusohjeistuksen- ja koulutuksen sekä joukkoliikennetoimijoiden yhteistyön tuloksena. Lähiliikennealueen turvavalvomo on vakiinnuttanut paikkansa juna- ja bussiliikenteen turvallisuustoimijoiden operatiivista toimintaa palvelevana tilannekeskuksena.

HSL osallistui keväällä Uusimaa 16 –valmiusharjoitukseen, jossa harjoiteltiin toimintaa terrori-iskun jälkitilanteessa. HSL osallistui myös Kaartin jääkäriyrykmentin syksyllä järjestämään viranomaisten yhteistoimintaharjoitukseen, jonka tavoitteena oli kehittää viranomaisten varautumista yllättäviin ja monialaisiin tilanteisiin.

Bussimatkustamisen turvallisuutta on lisätty kohdentamalla vartiointipalveluja myöhäisiltojen ja viikonlopun liikenteeseen. Järjestyksenvalvojat ovat läsnä terminaaleissa ja nousevat busseihin katsomaan, että matkanteko sujuu turvallisesti. Tarkastelujakson aikana valmistulvat myös matkustajan turvallisuusohjeet, jotka esitellään myöhemmin HSL:n internet –sivustolla. Vakaviin yhteiskunnallisiin uhkatilanteisiin varautumista testattiin osallistumalla Uusimaa 2016 –harjoitukseen.

### **Kuljettajakoulutuksessa kehitettiin asiakaspalvelua**

Vuonna 2016 toteutettiin liikennöintisopimuksen mukaisesti 59 koulutuspäivää ja niihin osallistui 645 linja-auton kuljettajaa. Koulutuspäiviä on 7 erilaista ja niissä kaikissa keskiössä on kuljettajien asiakaspalvelun parantaminen.

### **Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä huolehdittiin**

HSL on aktiivisesti osallistunut jäsenkuntiansa ja ELY-keskuksen kanssa erilaisten rakennushankkeiden suunnitteluun pääpainona joukkoliikenteen toimintaedellytykset niin lopullisessa kuin työn-aikaisessakin tilanteessa.

Bussiliikenteen liikennevalotuisuuksien suunnittelua jatkettiin uuden käyttöön otettavan lipunmyyntijärjestelmän yhteydessä. Järjestelmän pilottialueena on Matinkylässä Ison Omenan ympäristön liikennevaloliittymät.

Länsimetron liityntäliikenteen käyttöön valmistuivat terminaali Matinkylään sekä katuterminaali Tapiolaan Pohjantielle. Länsimetron joukkoliikennejärjestelyjä toteutettiin katuverkkoon asemien ympäristöissä.

Päätös Raidejokerin toteuttamisesta käynnisti linjauksen varrella laajat asemakaavoitushankkeet sekä liikennesuunnitelmien laadinnan, joihin HSL osallistui aktiivisesti.

Vuonna 2015 käynnistynyt Vihdintien parannushanke saatiin päätökseen kesällä 2016. Kivikontien eritasoliittymä valmistui mahdollistaen linjan 57 jatkamisen Kontulaan.

Sähköbussien latauspisteet rakennettiin linjan 55 päätepysäkille Koskelaan sekä linjan 23 päätepysäkille Ruskeasuolle. Näiden lisäksi aloitettiin latauspisteiden rakentaminen Rautatien torille, Hakaniemeen sekä Malminkartanoon.

Pohjois-Espoon pysäkkien linjakilpien ilme uudistettiin HSL-ilmeeseen linjaston linjanumerointiuudistuksen yhteydessä. Länsimetron liityntäliikenteen linjanumerointityöt käynnistettiin keväällä 2016 ja keskeytettiin kesällä 2016 kun saatiin tieto länsimetron viivästymisestä.

Vantaan ja Espoon lähilinjojen pysähtymispaikat merkittiin uuden HSL-ilmeen mukaisiksi.

Kuljettajien sosiaaliturvojen rakentaminen ja ylläpito on toteutunut työryhmän esityksen mukaisesti HSL-alueen kunnissa. Uusina tiloina valmistuivat länsimetron liityntäliikenteen käyttöön taukotila Matinkylän terminaaliin sekä wc-tilat Matinkylän vanhaan ostoskeskukseen ja Pohjantielle. Lisäksi otettiin käyttöön taukotilat Keravan asemalla, Aviapoliksessa ja Ala-Malmilla sekä wc-tilat Saunalahdessa.

### **Asiakasviestintä toimintakaudella**

Asiakasviestinnän merkittävimmät tavoitteet vuodelle 2016 liittyivät Länsimetron aiotukseen. Metron käynnistymisen viivästyminen aiheutti merkittäviä viestintäpaineita kesälle ja alkusyksyyn.

Loppukesällä metroviestinnän sijasta viestintä keskittyi bussilinjastossa tapahtuneista muutoksista viestimiseen. Espoossa asiakkaiden tyytyväisyys muutostiedottamiseen oli korkeammalla tasolla kuin Helsingissä. Helsingiläisistä 37 prosenttia arvioi, että HSL hoiti länsimetron viivästymiseen liittyvän tiedottamisen hyvin. Espoossa tiedottamiseen oltiin tyytyväisempiä, ja lähes puolet vas-

tanneista (46 prosenttia) arvioi, että HSL oli hoitanut tiedottamisen hyvin. Länsimetron viivästymisen vuoksi aikataulukirjaa eikä linjakarttoja painettu syysaikataulukautta varten, koska uuden metron osuuden liikenteen aloitusajankohtaa ei ollut tiedossa.

Viestintä sosiaalisessa mediassa on kehittynyt tasaisesti. Instagram on tullut uudeksi kanavaksi Facebookin ja Twitterin rinnalle. Vuoden lopussa Facebook-seuraajien määrä oli noin 29 000, twitterin noin 10 000 ja instagramin 1200. Johtoryhmä hyväksyi uudistuneet someohjeet loppukeväästä. Someohjeiden ohjenuorana on kannustava näkökulma somen hyödyntämiseen HSL:n työtehtävissä. Päivittäinen somen ylläpito ja vastaaminen on hajautettu tiedotuksen, markkinoinnin ja asiakaspalvelun kesken, ja yhä useampi henkilö julkaisee HSL:n tileillä sisältöä sekä vastaa asiakkaiden kysymyksiin ja kommentteihin.

HSL:n sisäistä tiedotusta uudistettiin ja uudistuneen Rinkeli-intranetin käyttöönotto on sujunut hyvin. 81 prosenttia henkilöstöstä pitää Rinkeliä hyödyllisenä kanavana. Tavoitteena ollut koko työyhteisön innostaminen intran sisällöntuotantoon on toteutunut hyvin. Etusivun viestiketjussa viestitellään aktiivisesti ja juttuja kirjoittavat kaikkien osastojen edustajat. Maaliskuun lopussa käyttöön tulivat työtilat. 89 prosenttia henkilöstöstä on viestintäkyselyn mukaan käyttänyt työtiloja. Osa dokumenttien jakamista on siirretty syksyn aikana työtiloihin. Henkilöstön kokonaistyytyväisyys HSL:n sisäiseen tiedonkulkuun on noussut aavistuksen verran viime vuodesta. 52 prosenttia vastaajista oli melko tai erittäin tyytyväisiä.

HSL-alueen liikenteestä valmistui historiakertomus. Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön on HSL-alueen laaja historiikki, jossa on kuvattu eri liikennemuotojen ja infrastruktuurin kehityskaari 1800-luvun loppupuolelta nykypäivään. Teokseen haastateltiin laaja joukko joukkoliikenteen parissa työskennelleitä henkilöitä. Teoksen on toimittanut HSL:n tiedottaja Tapio Tolmunen. Taloudellista tukea kirja sai HKL:ltä, VR:ltä, Nobina Finland Oy:ltä, Metsäpietilä Oy:ltä, Linja-autoliitolta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ltä sekä Linja-autoliikenteen Volvo-Säätiöltä.

### Vuoden tärkeimpiä markkinointikampanjoita

Vuoden 2016 markkinoinnin pääteemana oli metroliiikenteen aloitus ja siihen liittyvä merkittävä bussilinjaston muutos, joiden markkinointi ja tiedotus käynnistyivät maaliskuussa GoWest –kampanjalla. Metron ja bussimuutosten lanseerausten oli tarkoitus jatkua elokuussa varsinaisen liikenteen käynnistyessä, mutta länsimetron käyttöönoton siirtyessä nämä toimenpiteet peruttiin.

Ensimmäinen seudullinen pyöräilyn markkinointistrategia valmistui HSL:n vetämänä. Strategiaa toteutettiin kampanjointina ja erilaisina tapahtumina. Kaupunkipyörät otettiin käyttöön toukokuun alussa. Sen yhteydessä HSL.fi:hin avattiin kaupunkipyöräosio ja toteutettiin "Ota käyttöösi kaupunkipyörä" -kampanja. Uusiasiakashankintakampanja "Ympäri ämpäri" toteutettiin marraskuussa.

Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän käyttöönotto ja viestintä käynnistyivät keväällä uusien kortinlukijoiden lanseerauksella ja sitä tukevalla imagokampanjalla. HSL:n uudistuksesta kertovilla sivuilla hsl.fi/uudelaiteet on vierailtu kuluneena vuonna yli 230 000 kertaa. Lipunmyyntiautomaattien ilme sekä käyttöliittymä suunniteltiin vuonna 2016. Laitteiden käytettävyyttä on havainnointu ja opastettu asiakkaita paikan päällä. Käytettävyydestä on myös tehty useita asiakastutkimuksia. HSL valitsi yhdessä asiakkaiden kanssa Alma Pöystin HSL:n kuulutusääneksi ja kaikki 4500 HSL-alueen pysäkin nimeä äänitettiin vuonna 2016.

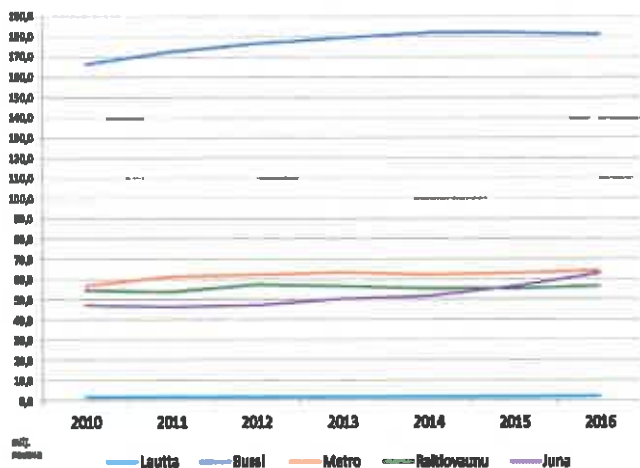
Yhteistyö työpaikkojen kanssa jatkui vilkkaana. HSL oli yhteydessä yli sataan työpaikkaan ja markkinoi HSL:n työnantajapalveluita ja maksutonta neuvontakäyntiä. Vuoden aikana toteutettiin kaksi kokeiluhanketta. Viisaan liikkumisen kokeiluhankkeessa työntekijät testasivat joukkoliikennettä, pyörää ja taittopyörää. Sähköpyöräilyn aktivointi työmatkaliikumisessa –hankkeessa tehtiin palvelumuotoilua ja sähköpyöräkokeilut muutamilla työpaikoilla. Viisaan liikkumisen käsikirja valmistui työpaikkojen käyttöön.

HSL:n kummikouluiksi 2016–2017 valittiin neljä koulua Espoosta, neljä Helsingistä ja yksi Vantaalta. Hyvä koulutie vie pitkälle –merkki on myönnetty jo 18 koululle. Matkakummi on vuosittain käynyt pitämässä oppitunteja yli 2 000 lapselle ja nuorelle. Keväällä 2016 kiertue suuntautui Espooseen. HSL toteutti senioreille suunnatun palvelukeskuskierroksen yhteistyössä eri hallintokuntien kanssa huhti-toukokuussa 2016. Myös turvapaikan hakijoille järjestettiin infoja HSL:n palveluista keväällä 2016.

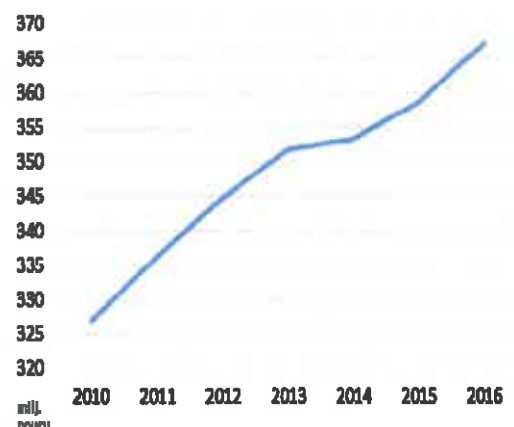
Asiakaskokemuksen kehittäminen liikennöitsijöiden kanssa aloitettiin elokuussa ja jatkuu 2017 puolella. HSL:n asiakastietojen analyysityö aloitettiin lokakuussa samoin kuin asiakaskannan segmentointi aloitettiin lokakuussa jotka kummatkin ovat valmiita 2016 loppuun mennessä. Asiakasohjelman jatkonseptointi aloitettiin toukokuussa ja valmistui marraskuun lopussa.

HSL:n yhteistyötapahtumista merkittävimmät olivat HesaCup ja TikkurilaFestival.

### Matkustajamäärät kasvoivat edellisestä vuodesta



Kuva 2. Matkustajamäärien (nousujen) kehitys liikennemuodoltaan 2010-2016 (milj. nousua)



Kuva 3. Kokonaismatkustajamäärän (nousut) kehitys 2010-2016 suhteutettuna kokonaissukasmäärään HSL-alueella (milj. nousua)

Vuonna 2016 HSL-liikenteessä tehtiin yhteensä 367,2 miljoonaa matkaa, mikä oli 2,4 % enemmän kuin vuonna 2015. Suhteellisesti eniten kasvua oli lähijunaliikenteessä (11,6 %) ja suomenlinnan lautalla (11,9 %).

HSL:n tilaaman lähijunaliikenteen matkustajamäärät nousivat voimakkaasti vuoteen 2015 verrattuna. Synä suotuisalle kehitykselle ovat olleet Kehäradan junaliikenteen käyttöä lisäävä vaikutus, joka on näkynyt etenkin Lentokentän aseman matkustajamäärien kasvuna.

Raitioliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 2,5 % edellisestä vuodesta. Syinä raitioliikenteen kasvulle oli laajeneminen Jätkäsaareen sekä edellisiä vuosia vähäisemmät ratatyöt. Uutta Artic-raitiovaunukalustoa oli vuoden lopussa liikenteessä 18 vaunua.

Metron matkustajamäärät kasvoivat 1,9 %, syynä mahdollisesti syksyllä 2016 alkanut aiempaa tiheämpi liikennöinti lyhyemmillä junilla, jonka myötä tarjonta kasvoi hieman.

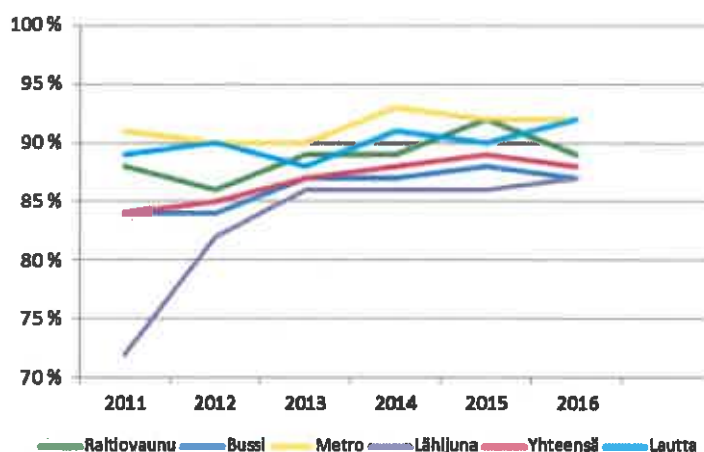
Bussiliikenteessä on hyvin pientä laskua osan matkoista siirryttyä Kehäradan myötä junamatkoiksi. Lisäksi linjan 560 myötä osa Helsingin sisäisistä bussiliikenteen matkoista kirjautui seutuliikenteen matkoiksi, mikä näkyy siirtymänä Helsingin sisäisistä bussimatkoista seudullisiksi bussimatkoiksi.

Suomenlinnan lautan matkustajamäärät kasvoivat 11,9 % edelliseen vuoteen verrattuna. Suomenlinnan lautan matkustajamäärät olivat syksyllä poikkeuksellisen suuret muun muassa Pokémon Go -pelaajien vuoksi.

Tilastojen pohjalta voidaan sanoa, että toteutetut erityisesti raideliikenteen tarjonnan lisäykset näkyivät joukkoliikennematkustuksen kasvuna.

#### Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen säilyi hyvällä tasolla

Vuonna 2016 matkustajista 88 prosenttia oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen (arvosanojen 4 ja 5 osuus). Tyytyväisyys laski yhdellä prosenttiyksiköllä vuodesta 2015 takaisin vuoden 2014 tasolle (vuonna 2013 vastaava luku oli 85 % ja vuonna 2014 88 %).



Kuva 4: Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien %-osuuden kehitys liikennemuodoiltaan 2011-2016.

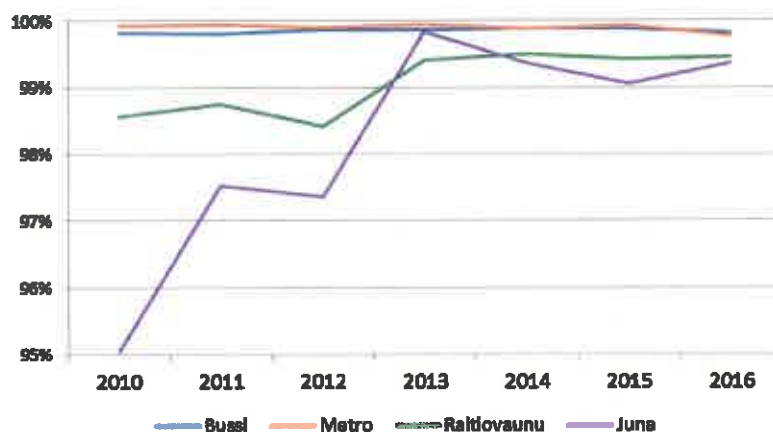
Junaliikenteessä asiakastyytyväisyys kasvoi yhdellä prosenttiyksiköllä ja keskimäärin 87 % matkustajista oli tyytyväisiä lähijunaliikenteeseen. Muiden liikennemuotojen asiakastyytyväisyys laski edellisestä vuodesta. Eniten laskua oli raitiovaunuliikenteessä, jossa asiakastyytyväisyys laski kolmella prosenttiyksiköllä.

HSL-alueella kokonaistyytyväisyys oli vuosien 2015-2016 välillä laskenut, mutta kaupunkikohtaisessa vertailussa vain Genevessä tyytyväisyys oli HSL-aluetta korkeammalla tasolla. HSL on koko toimintansa ajan ollut mukana kansainvälisessä BEST (Benchmarking European Service of Public Transport) –kyselytutkimuksessa, jossa mitataan asukkaiden tyytyväisyyttä alueensa joukkoliikenteeseen. Vuonna 2016 HSL-alue sijoittui kaupunkikohtaisessa vertailussa jaetulle toiselle sijalle

yhdessä Osion kanssa. Kyselytutkimus toteutetaan vuosittain saman sisältöisenä kaikissa BEST – osallistujakaupungeissa.

### Liikenteen luotettavuus laski edellisestä vuodesta

Luotettavuuden tunnuslukuna on ajettujen lähtöjen %-osuus suunnitelluista lähdoista. Keskimäärin luotettavuuden tunnusluku oli vuonna 2016 99,67 % ja se laski hieman edellisestä vuodesta (2015: 99,73 %). Liikennemuodoista metrolinjan luotettavuus laski edelliseen vuoteen verrattuna, mutta muiden liikennemuotojen luotettavuus pysyi samalla tasolla. Junaliikennettä häiritsi Kehäradan liikenteen käynnistyminen kesällä 2015 ja junaliikenteen luotettavuus parani hieman vuoden 2016 aikana.



Kuva 5: Luotettavuuden kehitys liikennemuodoittain 2010-2016: ajettujen lähtöjen osuus

### Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen jatkuu (LIJ2014-hanke)

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

Paivelupisteiden uusi myyntijärjestelmä otettiin käyttöön maaliskuussa 2016. Ajoneuvojen massa-asennukset (bussit, lähijunat, raitiovaunut) käynnistyivät kesällä 2016 ja jatkuvat maaliskuun 2017 loppuun. Uudet lipunmyyntilaitteet tulevat kuljettajien ja matkustajien käyttöön sitä mukaa kuin asennukset etenevät. Kaikki nykyiset metroasemat on varustettu matkakortinlukijoilla. Länsimetron uusille asemille asennetaan kortinlukijat maaliskuun 2017 loppuun mennessä.

Asennusten etenemisen myötä bussien sisänäytöissä alkaa näkyä seuraavan pysäkin nimi. Reaaliaikaisia ennusteita bussien saapumisajoista alkaa tulla pysäkkien infonäyttöihin vuoden 2017 alussa.

Uudet lipunmyyntiautomaatit ja uusi tarkastajalaitte otetaan käyttöön maaliskuun 2017 loppuun mennessä. Kaikille metroasemille tulee monilippuautomaatti. Kaikille juna-asemille tulee joko monilippu- tai kertalippuautomaatti.

Käyttäjäkoulutukset toteutettiin uuteen järjestelmään sisältyvien toiminnallisuuksien käyttöönoton mukaisesti vuoden 2016 loppuun mennessä.

Pysäkkikuulutukset otetaan käyttöön busseissa ja raitiovaunuissa keväällä 2017. Kuulutustiedot on tuotettu ja kuulutusten testaus on käynnissä.

Hankkeen suurimpana riskinä on ollut aikataulun viivästyminen. Nykyisen operatiivisen aikataulun mukaan hanke valmistuu maaliskuun 2017 loppuun mennessä. Hankkeen aikatauluriskin pienentämiseksi HSL:n hallitus päätti vuonna 2014, että LIJ-hankkeessa ei toteuteta HSL -lippujen myyntiä VR:n myyntikanavissa (palveluasemat, automaattit ja konduktöörit). Lisäksi HSL on luopunut eräiden laskutettavien lippujen toteutuksesta järjestelmään. Aikatauluriskiä on pyritty pienentämään myös HSL:n ja järjestelmätoimittajan tiiviillä yhteistyöllä meneillään olevissa testaus- ja käyttöönottoaiheissa.

Muutoksista on viestitty asiakkaille ja sidosryhmille monin eri tavoin viestintäsuunnitelman mukaan. Asiakkaille, ammattilaisille ja medialle suunnattu viestintämateriaali on julkaistu HSL:n nettisivuilla [hsl.fi/uudetlaitteet](http://hsl.fi/uudetlaitteet).

Nykyisen matkakorttijärjestelmän ylläpito jatkui HSL:n ja Enfo Oy:n välisen palvelusopimuksen mukaisesti. Kustannuksissa otetaan huomioon LIJ-laiteasennusten eteneminen. Laitekustannukset alenevat porrastetusti sitä mukaa kuin nykyiset myynti-laitteet korvautuvat LIJ-laitteilla.

#### **Tariffijärjestelmän uudistuksen valmistelu jatkuu (kaarimalli)**

Tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa valmistellaan tulevaisuuden taksa- ja lippujärjestelmää (TLJ). Työ on edennyt 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 on päättänyt kaikki keskeiset kaarimallia koskevat linjaukset kuten vyöhykkeiden rajat, lippujen hintasuhteet ja hinnoitteluperiaatteet, erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteet sekä asiakasryhmät, joilla on oikeus matkustaa ilman lippua.

Keväällä 2016 valmistui kaarimallin lipputuloennusteen laskentapohja, joka perustui hallituksen päätöksiin ja arvioihin siitä, miten matkustajat siirtyvät nykyisistä vyöhykelipuista kaarimallin vyöhykelippujen käyttäjiksi. Tässä työssä todettiin tarve tarkastella myös kuntaosuuslaskennan periaatteita eli tulojen ja menojen kohdentamista kaarimallissa. Selvitystyö jatkuu yhdessä HSL:n ja kuntien edustajien kanssa.

Tavoitteena on, että uusi kaarimalli otetaan käyttöön vuoden 2018 alusta. LIJ-hankkeen tulee olla vakaasti tuotannossa ja matkakortit on vaihdettu. Käyttöönottosuunnitelman sekä alustavan tiedotus- ja markkinointisuunnitelman valmistelu on käynnissä. Kaarimallin toteutuksessa hyödynnetään palvelumuotoilun keinoja, joilla tuetaan uuden lippujärjestelmän omaksumista.

#### **Lipunmyyntiä kehitettiin**

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

Mobiilikertalippu otettiin käyttöön Android- ja Windows-puhelimille syksyllä 2015, IOS-versio iPhone-puhelimille saatiin käyttöön tammikuussa 2016. Älypuhelimeen tilattavia kertalippuja tarjotaan kaikille vyöhykkeille. Liput maksetaan puhelinlaskussa tai maksukorteilla. Myös kansainväliset Visa/Mastercard luottokortit hyväksytään, joten lippu sopii hyvin myös turisteille. Mobiililipun ja tekstiviestilipun hinnat yhtenäistettiin 15.8.2016 alkaen niin, että lippujen hinnat ovat 10 % alemmat kuin kuljettajalta tai konduktööriltä ostettu kertalippu.

Mobiililipun käyttöönotto on lisännyt matkapuhelimeen ladattujen kertalippujen myyntiä merkittävästi. Mobiili- ja tekstiviestilipun kpl-määräinen myynti kasvoi viime vuoteen verrattuna yhteensä noin 29 % (4,7 milj. kpl, viime vuonna 3,6 milj. kpl) ja lipputulon 64 % (13,0 milj. euroa, viime vuonna 7,9 milj. euroa.) Mobiililippuun on toteutettu rajapinta, joka mahdollistaa lippuyhteistyön MaaS-operaattoreiden kanssa.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitetään ja asiakkaita kannustetaan niiden käyttöön. Ai-kuisen ja lapsen matkakortin sekä kertakortille ladattuja vuorokausilippuja on voinut tilata HSL:n verkkokaupasta syksystä 2015 alkaen. Matkakorttien lataus Internetissä otetaan käyttöön vasta uuden kaarimallin myötä.

Lipputuotteiden myynti verkkokaupassa on ollut toistaiseksi vähäistä. Merkittävää myynnin siirtymistä verkkoon on odotettavissa vasta sitten, kun matkakortin nettilataus otetaan käyttöön.

Lippujen myynti verkkokaupassa 1.1.-31.12.2016 (sulussa vastaavat toteutuneet luvut viime vuodelta):

- matkakortit: 2 022 kpl, 10 110 euroa (2015: 119 kpl, 595 euroa)
- vuorokausiliput: 1 523 kpl, 14 345 euroa (2015: 57 kpl, 628 euroa)

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistetään markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. HSL on edistänyt myös työmatkasetelien korvaamista kohdennetuilla sähköisillä maksuvälineillä. HSL:llä on yhteistyösopimukset TyömatkaPassista, Eazybreak Oy:n EB-palvelusta ja Smartumin työmatkasaldo-palvelusta.

Kuljettajien ja konduktöörin lipunmyyntiä vähennetään, jotta liikenteen sujuvuus, luotettavuus ja turvallisuus paranevat. Avorahastuskäytäntö vakinaistettiin runkolinjojen busseissa (linjat 550 ja 560) syysliikenteen 2015 alussa. Konduktöörin lipunmyynti päättyy HSL-lippujen osalta lähijuniin 18.6.2017, jolloin kaikilla asemilla on HSL:n lippuautomaatti.

Tietoa lipuista ja lipunmyynnistä lisätään. Lippujen hintatiedot lisätään Reittioppaaseen käynnissä olevan uudistuksen myötä. Kirjasena ilmestyvästä Helsingin seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohjeesta on käytössä myös sähköinen versio, mikä helpottaa lipunmyyjien ja muun joukko-liikennettä 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 laajempaa käyttöönottoa LIJ-järjestelmässä on valmisteltu yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Espoo kilpailutti uudet LIJ-yhteensopivat risteyslaitteensa kesän 2016

alussa. Väistyvää Helmi-järjestelmää on ylläpidetty mahdollisimman hyvälaatuisena. Jatkossa kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella ohjataan yhteisellä järjestelmällä (Mono).

Pysäkeille asennettuja aikataulu- ja informaationäyttöjä on lisätty ja vanhentuneita näyttöjä uusittu kuten aiempinakin vuosina. Länsimetron uusien liikenneterminaalien näytöt on liitetty Monoon lukuun ottamatta Matinkylää, Niittykumpua ja Lauttasaarta.

Monon osalta on tehty suunnittelu- ja valmistelutyötä, jotta järjestelmä on kyvykäs vastaamaan koko HSL-liikenteen tarpeisiin siirryttäessä LIJ:n myötä reaaliaikaisen tiedon piiriin.

Helsingissä sijaitsevat led-pohjaiset raitiovaunu- ja bussipysäkkien aikataulunäytöt on nyt kokonaan uusittu LCD-TFT-näytöillä.

HSL on tutkinut beacon-bluetooth-majakoiden hyödyntämistä osana entistä tarkempaa matkustajainformaatiota osallistumalla mm. MyWay-tutkimushankkeeseen.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus (Uusi avoin reittiopas RO4.0) on ollut käynnissä n. 1,5 vuotta. Liikenneviraston (LIVI) ja HSL:n yhteisen projektin perusosa valmistui kesäkuun lopussa, jolloin julkaistiin palvelun virallinen beta-versio. Digitransit-alustan lähdekoodi on käytössä jo myös Norjassa.

Uusi reittiopas korvaa nykyisen reittiopas-palvelun helmikuussa 2017. 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](http://www.digitransit.fi).

Liityntäpysäköinnin älykäs tietojärjestelmä otettiin käyttöön keväällä 2016, mutta palveluun ei vielä tule reaaliaikaisia HSL-alueen liityntäpysäköintialueita. Palvelun käyttöönotossa tehdään yhteistyötä kuntien kanssa. Järjestelmän reaaliaikaisuus otettaneen aluksi käyttöön Länsimetron liityntäpysäköintialueilla.

Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitettiin 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, aikataulu-suunnittelussa käytetty HASTUS, muuttuvan liikenteen ohjelma MUULI, Liikennöinti-korvausten laskentasovellus KOLA, L-info, matkustajalaskentajärjestelmä, asiakaspalautejärjestelmä, linjastosuunnittelun analyysityökalu LISSU ja aikataulutuo-tantoa tehostava TAKU. Järjestelmiä on kehitetty käyttäjien tarpeiden mukaan sekä päivitetty LIJ2014-yhteensopiviksi.

### Asiakaspalvelut säilyvät 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 vuonna 2016 noin 259 000 asiakasta, Itäkeskuksessa noin 61 300 asiakasta ja Pasilassa noin 42 000 asiakasta. Tavoitteena on, että keskimääräiset jonotusajat pysyvät alle 3 minuutissa. Tavoite toteutui Itäkeskuksen ja Pasilan palvelupisteissä.

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

Liikenneinfokeskus antaa neuvontaa ja informaatiota puhelimitse, tekee kutsuliikennevarauksia sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa. Liikenneinfokeskuksessa tavoitteena on vastata yli 90 %:iin saapuneista puheluista. Vuonna 2016 saapuneita puheluita oli noin 99 400 kpl ja vastattuja noin 90 700 (vastausprosentti 91).

Asiakaspalautteita saadaan eniten netissä toimivan palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin saadut palautteet käsitellään viivytyksettä, viimeistään kahden viikon kuluessa. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Vuonna 2016 saatiin noin 58 000 asiakaspalautetta, joista suurin osa kohdistui kuljettajaan (33 %) ja liikennöintiin (22 %). Palautteista tuotetaan johdolle raporteja toiminnan kehittämistä varten.

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

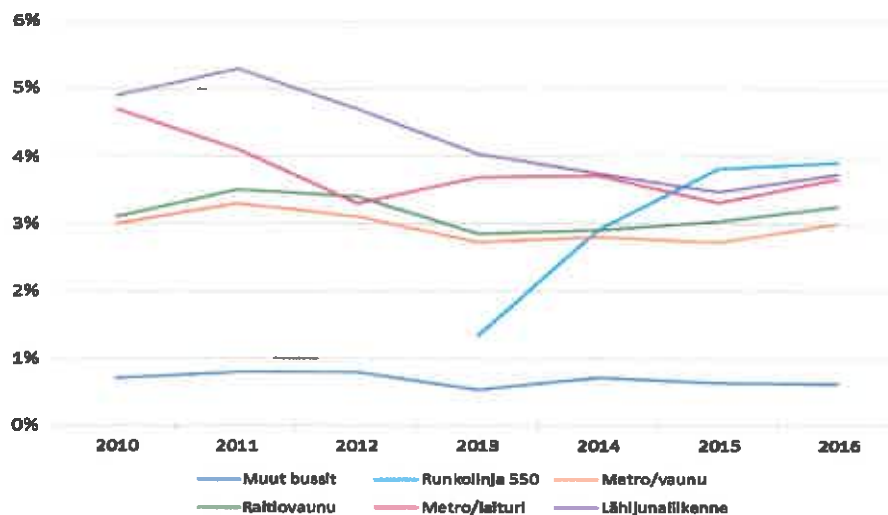
### Matkalippujen tarkastus on näkyvää ja tehokasta

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovau- nu-, 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 2016 tavoitteena oli pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään viime vuoden tasolla (245 matkustajaa / tarkastuspäivä). Tarkastelujaksolla tarkastettiin keskimäärin 238 matkustajaa/ tarkastuspäivä (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 251 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.

Vuonna 2016 tarkastettiin yhteensä noin 3,3 miljoonan matkustajan matkaliput (edellisenä vuonna noin 4,0 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,9 % (edellisenä vuonna 2,7 %).



Kuva 6: Liputta matkustaneet liikennemuodoltaan 2010-2016, %-osuus tarkastetuista.

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

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytettiin matkalippujen tarkastajista ja järjestyksenvalvoista muodostettuja ryhmiä.

Tarkastusyksikössä on 116 tarkastajan virkaa. Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle voidaan rekrytoida uusia tarkastajia vain HSL:n tarkastajakurssin kautta. Seuraava tarkastajakurssi järjestetään vuoden 2017 alkupuolella. Tarkastajien rekrytointi kurssille käynnistettiin 10.10.2016. Tämä on jo viides HSL:n järjestämä tarkastajakurssi.

Huhtikuussa aloitettiin valmistelut Tampereen seudun joukkoliikenteen tarkastustoiminnasta, jossa Tampere ostaa HSL:ltä seudun joukkoliikenteen tarkastuksen. Tampereen tarkastustoimintaan liittyvän koulutuksen jälkeen tarkastustoiminta Tampereella aloitettiin 24.8.2016. Tarkastustoiminta on lähtenyt käyntiin hyvin ja vastaanotto Tampereella on ollut positiivista. Tampereella liputtomien osuus tarkastetuista matkustajista on ollut 0,19 % ja tarkastusmaksuja on määrätty 22 kpl.

HSL käsittelee tarkastusmaksuista tehdyt oikaisuvaatimukset ja valitukset. Tavoitteena on, että oikaisuvaatimuksen käsittely kestää enintään kolme viikkoa. Tarkastelujaksolla käsittelyaika oli keskimäärin kaksi viikkoa.

Tarkastelujaksolla tarkastajat toimivat opastustehtävissä liikennehäiriöiden aikana sekä osallistivat alkuvuodesta aloitettuun uuden LIJ-hankeeseen sisältyvän tarkastajalaitteen testaukseen.

### Yleishallinto

Sähköinen kilpailutusjärjestelmä on otettu käyttöön joukkoliikenteen hankinnoissa. Kilpailutusjärjestelmän käyttöä tullaan laajentamaan EU kynnysrajat alittaviin hankintoihin. KL-kuntahankintojen puitejärjestelyjä on hyödynnetty laajasti vuoden aikana eri hankintoihin kuten kalustehankinnat,

monitoimilaitteet, AV-laitteet, ICT-asiantuntijapalvelut, Microsoftin- ja Adoben lisenssihankinnat sekä Cludia hankintajärjestelmä.

Hankintaohjeen uudistusta on jouduttu lykkäämään uuden hankintalainsäädännön viivästymisen vuoksi, mutta uusi hankintaohje tulee voimaan vuoden 2017 alkupuolella.

### **1.1.5 Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä**

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2017 - 2019 mukaisesti HSL:n toimintakulut kasvavat vuoden 2016 tilinpäätöksen 613,7 milj. eurosta vuoden 2019 707,6 milj. euroon eli 15,3 %. Tulevien vuosien merkittävät infra-investoinnit aiheuttavat paineita lisätä jäsenkuntien subventioastetta ja/tai korottaa matkalippujen hintoja.

Jo käyttöön otettu Kehärata sekä vuonna 2017 valmistuva Länsimetro kasvattavat joukkoliikenteen käyttäjämääriä sekä myös joukkoliikenteen Infrakustannuksia. Vaikutusarvioiden mukaan Länsimetro liityntälinjastoineen kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja houkuttelee henkilöautonlloista sekä pyöräilijöistä ja kävelijöistä joukkoliikenteeseen runsaat 11 000 uutta asiakasta. Länsimetro tuo valmistuessaan nopean runkoyhteyden Etelä-Espoosta Lauttasaaren kautta Helsingin keskustaan ja Itä-Helsinkiin asti. Liityntälinjasto tarjoaa vahvat bussiyhteydet paitsi metroon, myös useimpien Espoon kaupunkikeskusten välille.

Muita merkittäviä liikennöintimuutoksia lähitulevaisuudessa ovat raitioliikenteen uudet yhteydet kantakaupungissa, Koillis-Helsingin laaja linjastouudistus ja Vantaalla bussilinjan 561 reitin jatko Aviapoliksesta lentoasemalle sekä uuden sukkulabussilinjan 601 liikenteen alkaminen Aviapoliksen suuralueella. Keski-Pasilan mittava uudistaminen etenee Pasilan aseman ja alueen liikennejärjestelyjen muutoksilla. Väliaikainen asema otetaan käyttöön maaliskuussa 2017 ja se palvelee matkustajia syksyyn 2019 saakka, jolloin uusi Pasilan asema, Triplan kauppakeskus ja pysäköintilaitos valmistuvat. Väliaikaisen aseman käytöllä on vaikutuksia myös joukkoliikenteeseen. Kevään 2017 ajan väliaikainen ja nykyinen asema ovat yhtä aikaa käytössä. Nykyinen asema suljetaan kesäkuussa 2017 ja sen purku aloitetaan. Myös näiden muutosten sujuva ja hyvin viestitty toteutus ovat HSL:n tärkeysjärjestyksessä korkealla prioriteetilla.

Tulevaisuudessa yhä useampi matka HSL-alueella tehdään tiheävuorovälisillä runkolinjoilla. Länsimetron lisäksi avataan vuosikymmenen lopulla vielä uusia runkobussiyhteyksiä ja Raide-Jokeri 2021. Matkalla tarvittava tieto, sekä lippu, on jatkossa pakattu enenevässä määrin digitaaliseen muotoon.

HSL:n tavoitteena on, että 2010-luvun lopulla asiakkailta on tarjolla entistä enemmän ajantasaisia tietoja ennen matkaa ja matkan aikana sekä asiakkaiden toiveita vastaavia lipputuotteita. Uudenlaisia palveluita voi tulla käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisaattorajoista piittaamatta. Mobiilipalvelujen kehittäminen on tässä tärkeässä roolissa.

Lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ2014) – hanke valmistuu kokonaisuudessaan vuoden 2017 keväällä. Matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle. Siirtyminen uuteen Lippu- ja informaatiojärjestelmään on tapahtunut

vaiheistetusti. Sekä nykyinen matkakorttijärjestelmä että Helmi-matkustajainformaatio-järjestelmä toimivat siirtymävaiheen aikana rinnakkain uuden järjestelmän kanssa.

Vuonna 2016 käyttöön otettava uusi lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin. Lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin, vaan nykyistä enemmän matkan pituuteen. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin. Hinnoitteluun vaikuttaa jäsenkuntien tahto subventiotasosta.

Nurmijärven, Siuntion ja Tuusulan kanssa on aloitettu neuvottelut kuntien mahdollisesta liittymisestä HSL:ään. Kuntien päätöksentekoa varten HSL on yhteistyössä kyseisten kuntien kanssa teettänyt selvitykset, joissa on kuvailtu joukkoliikenteen linjastoa, palvelutasoa, lipputuotteita ja kuntien kustannuksia. Kunnat päättävät mahdollisesta liittymisestäään HSL:ään vuoden 2017 aikana.

### 1.1.6 Henkilöstö

HSL:n palveluksessa oli vuoden lopussa 373 työntekijää. Vuoden 2016 henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 357 henkilötyövuotta. Tarkemmat henkilöstöä kuvaavat luvut on koottu erilliseen henkilöstöraporttiin.

#### Henkilöstöstrategiset tavoitteet ja toimenpiteet

Henkilöstöstrategiassa määriteltyjen tavoitteiden toteutumista mitataan vuosittain toteutettavan henkilöstökyselyn avulla. Syksyn 2016 tulosten perusteella osaamisen kehittämiseen liittyvät asiat ovat kuntayhtymässä hyvällä tasolla (3,90 asteikolla 1-5). Myös työyhteisötaitoihin liittyvistä asioista työntekijät antoivat erinomaista palautetta (4,02). Asiakaslähtöisyyden toteutumista arvioitiin kriittisemmin (3,66) ja selkeää kehittämistarvetta koettiin osastojen välisessä yhteistyössä (3,24).

#### Tavoite 1: Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Osaamisen kehittämisessä tavoitteena oli tukea työntekijän omaa osaamisen kehittämisen suunnittelua. Työntekijöillä oli käytössään työkalu, jonka avulla voi hahmottaa oman tehtävänsä osaamisvaatimuksia ja omaa osaamista suhteessa vaatimuksiin sekä hyödyntää näitä tietoja tavoite- ja kehityskeskusteluissa. Työsuorituksen arviointiin sekä tavoite- ja kehityskeskusteluihin tehtiin uudet toimintamallit ja työkalut. Kehitysideoiden jakamista varten suunniteltiin koko henkilöstölle tarkoitettu kehitysideaprosessi ja sähköinen työtila. Nämä uudistukset otetaan käyttöön alkuvuonna 2017.

#### Tavoite 2: Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

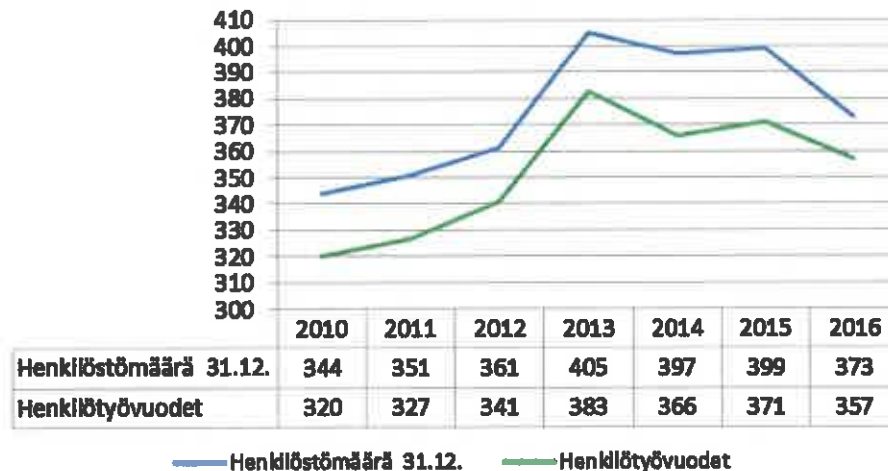
Esimiesvalmennuksessa hankittiin lisäeväitä muutoksen ja työsuorituksen johtamiseen. Esimiestyön tueksi otettiin käyttöön esimiesten sähköinen työtila, jonne on koottu keskeiset esimiehen ohjeet henkilöstötyössä. Koko henkilöstö osallistui vuonna 2016 työyhteisötaitojen valmennukseen.

### Tavoite 3: Teemme tuloksellista yhteistyötä työkaveroiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

HSL:n palveluperiaatteita käytiin keväällä läpi henkilöstön ja HSL:n hallituksen yhteisessä tapahtumassa.

Henkilöstökyselyn perusteella henkilöstön tyytyväisyyden kokonaiskuva oli samanlainen ja samalla tasolla kuin vuotta aiemmin. Yhteistyö omassa työryhmässä ja oma työ olivat edelleen henkilöstön kokemia vahvuuksia. 78 % henkilöstöstä olisi valmis suosittelemaan HSL:ää työpaikkana.

HSL:n toiminnallisen rakenteen uudistamista valmisteltiin siten, että uuden rakenteen mukaisesti voidaan aloittaa toiminta vuoden 2017 alusta alkaen. Organisaatiouudistuksen tavoitteena on vahvistaa asiakaslähtöistä toimintaa ja sisäistä yhteistyötä sen tukena sekä vastata toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin. Valmistelutyö sisälsi osastojen ja ryhmien perustehtävien ja keskeisten prosessien määrittelyn, resurssisuunnittelun ja rekrytoinnit. Koko henkilöstöllä oli mahdollisuus osallistua muutosta käsitteleviin työpajoihin ja antaa palautetta suunnitellusta organisaatorakenteesta. Muutosta ja sen etenemistä käytiin syksyn aikana läpi henkilöstön edustajien ja työntekijöiden kanssa. Osana organisaatiouudistuksen valmistelua toteutettiin erilaiset hallinnolliset muutokset ja niihin vaadittavat päätökset.



Kuva 7. Henkilöstömäärän ja henkilötyövuosien kehitys 2010-2016

#### 1.1.7 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista

##### Toiminnalliset ja taloudelliset riskit

Toimintaympäristön merkittävimmät riskit liittyvät taloudellisen tilanteen yleiseen kehitykseen ja kustannuskehitykseen erityisesti polttoaineen hintojen osalta sekä suurten liikennehankkeiden valmistumiseen.

Suomen julkisen talouden tila on VM:n mukaan ollut heikko jo lähes vuosikymmenen. Julkinen talous pysyy edelleen alijäämäisenä heikon suhdannetilanteen sekä talouden rakenteellisten on-

gelmien vuoksi. Talouden näkymät pysyvät heikkona myös lähitulevaisuudessa, eikä vaisu talouskasvu riitä korjaamaan julkisen talouden epätasapainoa. Toteutetut sopeutustoimet ovat rajoittaneet julkisten menojen kasvua, mutta eivät ole pysäyttäneet sitä mm. väestön ikääntymisestä aiheutuvan kuntiin kohdistuvan menopaineen vuoksi.

Valtiovarainministeriön 10.2.2017 julkaiseman raportin ennusteen mukaan Suomen talous ei näytä pääsevän vielä lähivuosina sellaiseen kasvuun, joka riittävästi parantaisi työmarkkinoiden tilannetta. Kasvu on pitkälti kotimaisen kysynnän varassa ja nettovienti on jäämässä heikoksi. Maailmantalouden näkymät ovat aiempaa vaisummat. Kansainvälinen ja erityisesti eurooppalainen talouskehitys ovat olleet heikkoja, mikä on näkynyt Suomen viennin kannalta tärkeiden investointitavaroitten kysynnän hiipumisena. Myös ensi vuosikymmenellä on varauduttava vaatimattomaan talouskasvuun. Suomen BKT:n kasvuksi odotetaan vuonna 2017 muodostuvan 0,9 %.

Operatiiviset eli liikenteen hankinnasta johtuvat kustannukset muodostavat HSL:n toimintakuluista noin 75 %. Operatiivisten kustannusten sisällä bussiliikenteen kustannukset muodostavat suurimmat kustannuserät (noin 48 % kaikista HSL:n toimintakuluista). Tämän johdosta HSL:n talouteen keskeisesti vaikuttavia ulkoisia tekijöitä ovat polttoaineiden (diesel) hintakehitys sekä palkkatason (kuljettajien palkat) kehitys.

Suurten joukkoliikenteen infrahankkeiden käyttökustannukset (esim. kehärata ja länsimetro) kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja infrakustannusten osuus HSL:n toimintakuluista vuonna 2018 on jo noin 20 %.

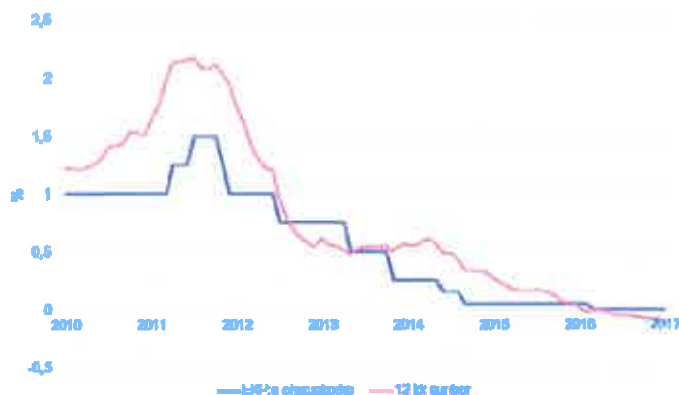
Yleisen taloustilanteen kehitys vaikuttaa suoraan myös kuntien ja HSL:n talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän väheneminen vähentää matkustusta ja lipputulota ja toisaalta myös kuntien heikot talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Yhdessä merkittävien joukkoliikenteen infrainvestointien kasvun kanssa tämä tuo paineita lippujen hintojen kustannustason nousua suurempiin korotuksiin ja/tai kuntaosuuksien kasvattamiseen, mikäli joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää kilpailukykyisenä.

Viime vuosina polttoaineiden hinnat ovat olleet alhaisella tasolla maailmantaloudellisesta suhdanteesta johtuen ja palkkataso on pysynyt maltillisena tehdyistä keskitetyistä palkkaratkaisuista johtuen. Polttoaineen hinnat ovat kuitenkin tämän hetken näkemyksen mukaan lievästi nousussa. Raakaöljystä on ollut maailmalla runsaasti ylitarjontaa kysyntään nähden, mikä on pitänyt hintatason alhaisena viime vuosina. Opec-maiden yllätyspöytä leikata öljyntuotantoa ravisteli kuitenkin markkinoita loppuvuodesta. Myös Venäjä ja kymmenen muuta Opecin ulkopuolista tuottajaa ilmoittivat vähentävänsä vuodenvaihteessa 2016/2017 tuotantoa yli puolella miljoonalla tynnyrillä päivässä. Raakaöljyn hinnat lähtivät loppuvuodesta nousuun. Lisäksi Suomen valtio korotti 1.1.2017 alkaen polttoaineiden valmisteveroa. Polttoaineveron määrä määritellään valmisteverolainsäädännössä sentteinä tuotelitraa tai -kiloa kohti ja vero on siis hinnasta riippumaton. Koska polttoainevero on kiinteä, sen prosentuaalinen osuus kuluttajahinnasta vaihtelee kuluttajahinnan muuttuessa.

Korot ovat olleet matalalla tasolla, mikä on vaikuttanut alentavasti junaliikenteen kustannuksiin, sillä korkotason kehitykseen sidotut junakalustoyhtiön leasingvuokrat olivat arvioitua alhaisemmat, mikä vaikutti positiivisesti myös HSL:n junakalustoyhtiölle suorittamiin maksuihin. Matalan korkotason ennustetaan jatkuvan myös vuoden 2017 aikana.



Kuva 8. Raakaöljyn ja dieselin hintakehitys 2010-2016



Kuva 9. Ohjauskoron ja 12 kk:n euriborin kehitys

HSL:n likviditeetti on tilikauden 2016 aikana pysynyt hyvänä, eikä kuntayhtymällä ole ollut ulkopuolista velkaa tilikauden aikana. Tämän johdosta korkosuojauksia ei ole tilikaudella harkittu. LIJ-hankkeen suurimpana riskinä on aikataulun viivästyminen. Aikatauluriskin pienentämiseksi hankkeesta karsittiin vuonna 2014 joitakin toiminnallisuuksia. Tilikauden aikana aloitettiin LIJ:n taustajärjestelmän, myyntijärjestelmän ja siihen tietoa tuottavan myyntikanavien järjestelmien riskien ja kontrollien auditointi, josta loppuraportti saadaan keväällä 2017.

Polttoaineiden hintasuojauksien tekemistä harkittiin jo aiemmin vuonna 2015, mutta niihin ei olla päädytty jäsenkunnilta saatujen linjausten perusteella.

Hankinta- ja sopimusriskeihin on tilikaudella pyritty varautumaan kahden lakimiehen toimesta sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden käytöllä taloudellisilta vaikutuksiltaan merkittävässä hankinta- ja sopimusasioissa. Omalle henkilökunnalle järjestettiin tilivuonna yleistä hankintakoulutusta.

Meneillään oleva maakuntaudistus ei tuo muutosta HSL:n asemaan kuntayhtymänä. Se näyttäisi säilyvän nykyisenlaisena kuntayhtymänä nykyisine tehtävineen.

HSL:n toimintaympäristöön kohdistuvia muutoksia käsitellään Liikenne- ja viestintäministeriön marraskuussa 2015 käynnistämän Liikennekaari-hankkeen yhteydessä. Liikennekaaren 1. vaihe on edustakuntakäsittelyssä ja siihen liittyvien lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.7.2018. Hallituksen esitys antaa HSL:n käsityksen mukaan riittävät valtuudet toimivaltaiselle viranomaiselle PSA-suojan osalta.

Muita riskienhallinnan toimenpiteitä on kuvattu tarkemmin yhdessä sisäisen valvonnan kanssa kappaleessa 1.2.

### Vahinkoriskit

HSL:ssä kartoitettiin vuonna 2014 vakuutustarve ja suoritettiin vakuutusten kilpailutus. Kilpailutus koski seuraavia vakuutuksia: työ-, virkamatka- ja tapaturmavakuutus, omaisuus- ja keskeytysvakuutus, toiminta- ja tuotevastuuvakuutus, lakisääteinen tapaturmavakuutus, yritysajoneuvojen

ryhmävakuutus sekä hallinnon vastuuvakuutus. Vakuutusturvan laajuudessa on otettu huomioon HSL:n oikeudellinen muoto kuntayhtymän ja sen jäsenkuntien vakuutuskäytännöt.

### 1.1.8 Ympäristötekijät

Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin noin 5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa. HSL on tehnyt kestävästä kehityksestä toimenpidesitoumuksen ja tavoitteemme on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Tavoitteemme on vähentää lähipäästöjä ja hiilidioksidipäästöjä yli 90 prosenttia vuoteen 2025 mennessä vuoden 2010 tasosta.

Joulukuussa ratkaistiin bussiliikenteen ympäristöbonustarjouskilpailu, jonka tarkoituksena on maksaa liikennöitsijöille bonusta hiilidioksi- ja lähipäästöjä vähentävistä toimenpiteistä. Vuonna 2016 päästöjä alentavista toimenpiteistä maksettiin liikennöitsijöille bonusta 1,5 miljoonaa euroa ja viimeisimmän tarjouskilpailun perusteella vuonna 2017 tullaan maksamaan bonusta yhteensä noin 1,0 miljoonaa euroa.

HSL tekee merkittävää työtä ympäristön hyvinvoinnin parantamiseksi lakisääteiset ja muut vaatimukset huomioiden. HSL edistää vähäpäästöistä ja kestävästä liikennettä sekä strategisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnittelun kautta, että toiminnallisella tasolla mm. joukkoliikennesuunnittelun, palveluhankintojen, kohtuuhintaisten joukkoliikennelippujen ja liikkumisen ohjauksen keinoin. Olemalla aktiivinen liikennepolitiikan toimija HSL pyrkii vaikuttamaan myös Helsingin seudun maankäyttöön ja kaavoitukseen niin, että ne olisivat kestävästä kehityksestä mukaisia. HSL:n strategian mukaan HSL:n perustehtäviin ja arvoihin kuuluu, että kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ympäristö ja toiminnan vaikutuksista jaetaan avoimesti tietoa.

HSL:n ympäristötavoitteissa on edetty suunnitelmien mukaan. Bussiliikenteen päästöt alenivat asetettujen tavoitteiden mukaisesti kaluston uusiutumisen, pakokaasujen puhdistuslaitteistojen sekä biopoltoaineiden käytön seurauksena. Kalusto on uusiutunut nopeasti euro VI päästötason busseihin kilpailutuksemme ohjaamana. Biopoltoaineita saatiin runsaasti, noin 7 miljoonaa litraa ympäristöbonuksen avulla. Lisäksi linjan 550 kaikki bussit varustettiin pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteilla, jolloin päästöt vähenevät merkittävästi erityisesti typpidioksidin osalta.

Tulostavoite päästöjen osalta toteutui hyvin. Kun tavoitteena oli pienentää päästöhaitta arvosta 0,734 arvoon 0,647 snt/matkkm, oli toteuma 0,569 snt/matkkm.

ePeli hankkeessa valmistaudutaan sähköbussiliikenteen kilpailutukseen ja tavoitteena on, että projektin lopussa on täysi valmius hankkia sähköbussiliikennettä tavallisena kilpailutettuna hankintana. Hankinnan valmistelu koskettaa HSL:n lisäksi kaupungeja, liikennöitsijöitä, latauspalvelun tuottajia, kalustovalmistajia ja lataukseen liittyviä toimijoita.

ePELI –hankkeen kautta HSL -alueelle luodaan uusi innovatiivisten ratkaisujen ja teknologioiden käyttöönoton mahdollistava, määräaikaan sähköbussiliikennöintiin perustuva toimintamalli. HSL:n bussiliikennöitsijöille on tarjottu mahdollisuutta sähköbussien kokeiluun ilman että kokeilu vaikuttaa liikennöitsijän kalustohankintoihin sekä talouteen. HSL on tehnyt sopimuksen Transdevin kanssa Espoon linjan 11 liikennöinnistä kahdella Linkkerin ns. konversio sähköbussilla vuoden

2016 loppuun saakka. Lisäksi olemme sopineet Transdevin kanssa Helsingin linjan 55 liikennöinnistä kahdella sähköbussilla. Helsingin Bussiliikenteen kanssa on sovittu kahden sähköbussin käyttöönotosta Helsingin linjalla 23. Sopimusvalmistelut etenevät myös muiden halukkaiden liikennöitsijöiden kanssa.

Kolme sähköbussien varikkolatausjärjestelmiä 2kpl 20 kW sekä 1 kpl 50 kW varikkolaturia on hankittu projektin käyttöön. Nämä varikkolatauslaitteet on annettu liikennöitsijöiden käyttöön bussivariakoille.

Latauslaittevalmistajien, bussivalmistajien, latauspalveluntarjoajien ja muiden kaupunkien liikenteen tilaajien kanssa tehtiin tiivistä yhteistyötä. Linkker sähköbusseja otettiin vastaan 6 kpl (12), Ruskeasuon latausasema on toimintakuntoinen, linjan 55 Koskelan latausasemaa korjauksessa, sekä Rautatieaseman latausasemia rakennetaan. Rautatieaseman latauslaitteet on tarkoitus olla toimintakuntoisia 5/2017.

Vuoden aikana valmisteltiin BioSata-hanketta, "Korkeaseosteisilla biopolttoainella hiilettömään kaupunkiliikenteeseen". HSL-vetoisessa hankkeessa ovat mukana Staran lisäksi polttoainetoimittajat Neste, ST1 ja UPM. Hankkeen suunnitteluvaihe valmistui vuoden 2016 aikana ja toteutus alkaa vuonna 2017, jolloin tavoitteena on 50 %:n bio-osuus. Vuoteen 2019 mennessä tavoitteena on 90 % bio-osuus.

## 1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

Kuntayhtymälle on laadittu kattava ohjeistus koskien sisäistä valvontaa, riskienhallintaa ja hyvää hallintotapaa. Lisäksi taloussääntö tukee osaltaan sisäisen valvonnan tehokasta toteutumista ja vastuunjakoa. Kuntayhtymän sisäistä valvontaa, riskienhallintaa ja hyvää hallintotapaa koskeva ohjeistus on päivitetty vuoden 2015 aikana ja kaikki olennainen sisäiseen valvontaan ja riskienhallintaan liittyvä tieto on tässä yhteydessä sisällytetty yhteen ohjeeseen. Hallitus ja toimitusjohtaja osaltaan ovat vahvistaneet sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa koskevat ohjeet.

Kuntalain edellyttämä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet sekä hallintosääntö määrittelevät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyt ja vastuut. Yhtymäkokous päättää sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista ja edellyttää, että kuntayhtymän tehtävät on järjestettävä siten, että kaikilla organisaation tasoilla ja kaikissa toiminnollisissa toteutuu riittävä sisäinen valvonta ja riskienhallinta. Yhtymäkokous on vahvistanut kuntayhtymää koskevat sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet.

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

### Säännösten, määräysten ja päätösten noudattaminen

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

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

#### **Tavoitteiden toteutuminen, varojen käytön valvonta, tuloksellisuuden arvioinnin pätevyys ja luotettavuus**

Tavoitteiden, varojen käytön ja toiminnan tuloksellisuuden toteutumisen seuranta on esitetty muualla toimintakertomuksessa yhdessä keskeisten talousarvion toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden polkkeamien sekä niiden johdosta mahdollisesti suoritettujen toimenpiteiden kanssa.

Toiminta- ja henkilöstöstrategiat on vahvistettu vuonna 2014 kuntayhtymän hallituksessa ja nämä strategiat ohjaavat kuntayhtymän toimintaa. Kuntayhtymän strategiaan pohjautuvat tavoitteet on sisällytetty talousarvioon. Strategiaan pohjautuvat osastokohtaiset tavoitteet on määritelty edelleen osastokohtaisiin tuloskortteihin.

#### **Riskienhallinnan järjestäminen**

HSL:n riskienhallinnan tarkoituksena on varmistaa kuntayhtymän perustehtävän häiriötön ja laadukas toteuttaminen.

Riskienhallinnan vastuut on määritelty kuntayhtymän hallintosäännössä, yhtymäkokouksen vahvistamassa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteissa sekä hallituksen vahvistamassa riskienhallintapolitiikassa. Riskienhallinnan käytännön toteuttamistavat, raportointi ja valvonta on ohjeistettu toimitusjohtajan antamassa erillisessä sisäisessä ohjeessa.

Ohjeen mukaiset käytännöt koskevat kaikkia HSL:n osastoja ja yksiköitä. Ohjeen tarkoituksena on varmistaa riskienhallinnan asianmukainen järjestäminen ja yhdenmukaistaa riskienhallinnan toteuttamistavat, raportointi ja valvonta. Ohjeen valmistelussa on hyödynnetty riskienhallinnan standardeja ja parhaita käytäntöjä. Osastoittain arvioitavia riskejä hallinnoidaan ja raportoidaan uudella riskienhallintaohjelmistolla.

Länsimetron aloittamisen viivästyisestä aiheutui kuntayhtymälle ylimääräisiä kuluja liikennöintisopimusten päätyttyä länsimetron suunniteltuun aloittamisajankohtaan. HSL oli kilpailuttanut uudet sopimukset metron liityntäliikenteeseen, joiden muutosten ja lisätilausten avulla pystyttiin turvaamaan joukkoliikenteen jatkuminen länsimetron viivästyisestä huolimatta.

Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän käyttöönoton viivästyminen ei ole aiheuttanut merkittävää haittaa HSL:n toiminnalle.

Liikennöitsijän tilinpäätöstiedot ovat pakollisia kelpoisuusvaateita valitessamme kilpailukierroksen voittanutta liikennöitsijää. Tarvittaessa käytämme tilintarkastuksen ammattilaisia analysoimaan liikennöitsijän kyvykkyyttä hoitaa liikennettä. Lisäksi vaadimme ennen liikenteen aloittamista vakuuden, joka on arvoaan 5 000 €:a jokaiselta liikenteeseen tarvittavalta bussilta. Vakuuden tarkoituksena on korvata HSL:lle syntyvät vahingot, jos liikennettä ei aloiteta ja hoideta sopimuksen mukaisesti. Joukkoliikennepalveluiden kilpailua pyritään ylläpitämään muodostamalla erikokoisia sopimuskohteita. Suurissa sopimuskohteissa HSL tavoittelee tuotannon tehokkuutta ja edullista liikennöinnin hintaa. Pienillä liikennöitsijöillä ei ole taloudellisia edellytyksiä tehdä tarjousta esim. 20

bussin kohteeseen. Tästä syystä HSL pyrkii muodostamaan myös pieniä alle 10 bussin kohteita. HSL on tarkentanut linja-autoliikenteen kilpailukierroksesta 37/2015 lähtien kilpailuehtoja siten, että yksi liikennöintipalveluja tarjoava yritys tai samaan konserniin tai tarjousliittymään kuuluva yritys voi voittaa vain tietyn määrän hankittavaa liikennettä per tarjouskierros. Rajoituksen tavoitteena on turvata kilpailutilanteen säilymistä pääkaupunkiseudun linja-autoliikennemarkkinoilla sekä alentaa suuren liikennemäärän haltuunotosta ja muuttuneiden reittien aloituksesta aiheutuvaa tuotannollista riskiä liikenteenhoidon laadulle. Enimmäismäärän rajoitusta voidaan säätää jatkossa kilpailukierroksittain.

Tilikauden aikana ei ole raportoitu muista HSL:n omassa toiminnassa toteutuneista riskeistä, joista olisi aiheutunut merkittävää vahinkoa kuntayhtymän toiminnalle.

### **Omaisuuksien hallinnan, luovutuksen ja holdon valvonta**

Omaisuuksien liittyvät periaatteelliset ratkaisut tehdään strategisina linjauksina sekä osana toiminta- ja taloussuunnittelua, erityisesti investointien suunnittelua.

HSL:n hallitus teki hankintapäätöksen 8.12.2015 bussiliikenteen kilpailukierroksen 37/2015 ratkaisusta. Hankintapäätöksestä valittiin markkinaoikeuteen. Valittaja vaati kahden kohteen osalta hankintapäätöksen kumoamista, uuden hankintapäätöksen tekemistä, sekä valittajan oikeudenkäyntikulujen korvaamista. Toissijaisesti valittaja vaati hyvitysmaksun määräämistä ja valittajan oikeudenkäyntikulujen korvaamista. Markkinaoikeus antoi asiassa ratkaisunsa 27.1.2017. Markkinaoikeus hylkäsi valittajan vaatimukset kaikilta osin ja velvoitti valittajan maksamaan HSL:n oikeudenkäyntikulut.

HSL:n hallitus teki hankintapäätöksen 13.12.2016 bussiliikenteen kilpailukierroksen 39/2015 ratkaisusta. Hankintapäätöksestä on valitettu markkinaoikeuteen. Valittaja vaatii yhden kohteen osalta hankintapäätöksen kumoamista, uuden hankintapäätöksen tekemistä, sekä valittajan oikeudenkäyntikulujen korvaamista. Toissijaisesti valittaja vaatii hyvitysmaksun määräämistä ja valittajan oikeudenkäyntikulujen korvaamista. Hyvitysmaksun suuruutta ei ole vielä ilmoitettu. HSL on kiestänyt valittajan vaatimukset.

### **Sopimustoiminta**

Kuntayhtymän sopimuksia hallinnoidaan erillisessä sähköisessä sopimusrekisterissä, jonne kaikki sopimukset on tallennettu. Sopimusrekisteriä hallinnoidaan keskitetysti, mutta sopimusehtojen ja määräaikaisten seuraaminen on vastuutettu rekisterin avulla nimetyille henkilöille. Sopimusehtojen noudattamisen valvonta ja muu sopimuseuranta on nimetyn sopimusvastuullisen henkilön vastuulla asianomaisella osastolla.

Kuntayhtymässä noudatetaan erityisalojen hankintalakia sekä kuntien yleisiä hankintaohjeita. Hankintojen tekeminen on ohjeistettu erillisellä hankintaohjeella. Hankinnoista vastaavat osastot omalla vastuualueellaan. Merkittävimpiä sopimuksia ovat kuntayhtymän perustehtävän mukaisesti liikennöintisopimukset, joiden osalta käytetään määrämuotoista sopimusmallia. Hankintoja ja hankintatöiden valvontaa on pyritty tehostamaan edelleen laajentamalla sähköisen hankintajärjestelmän käyttöä vuoden 2016 aikana.

Eräs liikennöitsijä on nostanut vahingonkorvauskanteen HSL:ää vastaan Helsingin käräjäoikeudessa. Liikennöitsijä vaatii HSL:ltä vahingonkorvausta yhteensä 1 002 000 euroa siitä syystä, että

HSL on muuttanut liikennöitsijän liikennöimän linjan päätepysäkkiä. Lisäksi liikennöitsijä vaatii HSL:ää korvaamaan liikennöitsijän asianosais- ja oikeudenkäyntikulut. HSL on kiistänyt liikennöitsijän vaatimukset. Asian käsittely käräjäoikeudessa on valmisteluvaiheessa.

Kuntayhtymällä on erään liikennöitsijän konkurssipesän kanssa vireillä neuvottelu liikennöintisopimuksen purkamisen seuraamuksista. Liikennöitsijän konkurssipesä on vaatinut HSL:ltä vahingonkorvauksia sopimuksen oikeudettomasta purkamisesta.

Kuntayhtymän hallituksen ja johdon tiedossa ei ole muita sopimuksista johtuvia seuraamuksia, joista aiheutuisi merkittävää taloudellista vahinkoa.

#### **Arvio sisäisen tarkastuksen järjestämisestä**

Sisäinen tarkastus on riippumaton hallituksen sekä ylimmän johdon tukitoiminto, se avustaa johtoa valvontavelvollisuutensa täyttämässä. Sisäisen tarkastuksen tehtävänä on objektiivisella arviointi-, varmistus- ja konsultointitoiminnallaan tukea kuntayhtymän kehittämistä ja tavoitteiden saavuttamista. Sen tehtävänä on arvioida sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuutta ja tehokkuutta sekä päämäärien ja tavoitteiden toteutumista. Sisäisen tarkastuksen työ kohdistuu koko kuntayhtymän sisäiseen valvontaan, riskienhallintaan sekä johtamis- ja hallintoprosesseihin.

Sisäisen tarkastuksen työtä ohjaa alan kansainvälinen ammatillinen ohjeistus. Kuntayhtymän sisäistä tarkastusta ohjaa lisäksi hallituksen vahvistama toimintaohje, jossa määritellään sisäisen tarkastuksen tarkoitus, asema, valtuudet ja vastuu sekä eettiset toimintaperiaatteet. Toimintaohjeessa määrätään sisäisen tarkastuksen tehtävistä, tarkastussuunnitelmasta, raportoinnista sekä dokumentoinnista ja arkistoinnista.

Vuoden 2016 sisäisen tarkastuksen palvelut ostettiin kilpailutuksen jälkeen BDO Oy:lta. Tilikauden sisäisessä tarkastuksessa painottuivat muun muassa verkkokauppa, käteisen rahan käsittely palvelupisteessä ja matkailun tarkastusyksikössä sekä talousjärjestelmien käyttöoikeudet. Tarkastusten tavoitteena oli varmistaa prosessien toimivuus sekä riittävien sisäisen valvonnan toimenpiteiden ja kontrollien sisältyminen toimintoihin. Tavoitteena oli kaikilta osin myös varmistaa soveltuvan lainsäädännön ja sisäisen ohjeistuksen noudattaminen. Kuluneella tilikaudella ei tullut esille merkittäviä sisäisen valvonnan puutteita.



## 1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

### 1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

#### Tuloslaskelma

1 000 €	01.01.-31.12.2016	01.01.-31.12.2015
Toimintatuotot	641 732	622 920
Toimintakulut	-613 678	-593 239
<b>Toimintakate</b>	<b>28 054</b>	<b>29 681</b>
Raholustuotot ja -kulut		
Korkotuotot		56
Muut rahoitustuotot	28	8
Korkokulut	-4	
Muut rahoituskulut	-167	-211
<b>Vuosikate</b>	<b>27 910</b>	<b>29 533</b>
Polstot	-9 004	-8 394
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>18 906</b>	<b>21 139</b>
<b>Tilikauden ylijäämä</b>	<b>18 906</b>	<b>21 139</b>

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 18,9 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 17,5 milj. euron alijäämään. Ylijäämaiseen tulokseen vaikuttivat erityisesti arvioitua alhaisempi polttoaineen hintataso sekä alhainen korkotaso.

Toimintatuotot kasvoivat 3,0 % ja toimintakulut 3,4 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 28,1 milj. euroa, 1,6 milj. euroa pienempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 56,7 % voitiin kattaa toimintatuotoilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia.

Vuosikate oli 27,9 milj. euroa, 1,6 milj. euroa edellistä vuotta pienempi. Vuosikate osoittaa tulorahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulorahoituksen riittävyyttä. Tulorahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate riitti kattamaan HSL:n poistot, jotka olivat yhteensä 9,0 milj. euroa.

Tarkempi erittely tuloslaskelman eristä on sivulla 51 ja talousarvion toteutusvertailut ovat sivulla 42-43.

#### Tuloslaskelman tunnusluvut ovat kehittyneet seuraavasti:

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	104,8 %	105,0 %	102,2 %	102,9 %	102,3 %	101,1 %	102,0 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	56,7 %	54,6 %	52,4 %	51,8 %	52,0 %	52,4 %	53,6 %
Vuosikate/Polstot, %	310,0 %	351,8 %	161,5 %	278,9 %	233,1 %	134,0 %	206,6 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	238 €	246 €	242 €	246 €	238 €	225 €	212 €

### 1.3.2 Toiminnan rahoitus

Rahoituslaskelma	TP2016	TP2015
x 1000 €		
<b>TOIMINNAN RAHAVIRTA</b>		
Vuosikate	27 910	29 533
Tulorahoituksen korjaukset		-72
<b>INVESTOINTIEN RAHAVIRTA</b>		
Investointimenot	-17 005	-16 677
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		178
<b>Toiminnan ja investointien rahavirta</b>	<b>10 905</b>	<b>12 962</b>
<b>RAHOITUKSEN RAHAVIRTA</b>		
<b>Lainakannan muutokset</b>		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		
Lyhytaikaisten lainojen muutos		
<b>Oman pääoman muutokset</b>	<b>-4 638</b>	
<b>Muut maksuvalmiuden muutokset</b>		
Vaihto-omaisuuden muutos	1	-22
Saamisten muutos	4 951	-1 063
Korottomien velkojen muutos	158	7 816
<b>Rahoituksen rahavirta</b>	<b>471</b>	<b>6 731</b>
<b>RAHAVAROJEN MUUTOS</b>	<b>11 376</b>	<b>19 693</b>
Rahavarat 31.12.	90 728	79 352
Rahavarat 1.1.	79 352	59 659

Vuoden 2016 investointimenot olivat 17,0 milj. euroa ja toiminnan ja investointien rahavirta oli tilikaudella 10,9 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahavarat kasvoivat vuoden alusta 11,4 milj. eurolla.

#### Rahoituslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Investointien tulorahoitus %	164,1 %	177,1 %	95,8 %	122,0 %	96,0 %	144,4 %	35,2 %
Kassan riittävyys, pv	54,0	48,8	37,4	35,8	33,6	29,8	31,8
Quick Ratio	1,70	1,55	1,41	1,37	1,32	1,26	1,31
Current Ratio	1,23	1,17	1,05	1,06	1,03	1,03	1,02

Investointien tulorahoitus-% (164,1 %) osoittaa, että nettoinvestoinnit pystyttiin hyvin kattamaan tulorahoituksella, eikä talousarviolainaa investointimenojen kattamiseen talousarviovuonna tarvittu.

Kassan riittävyyden tunnusluku ilmaisee monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa olemassa olevilla rahavaroilla. Kassan riittävyys oli vuoden lopussa hyvällä tasolla ja kasvanut edellisestä vuodesta viidellä päivällä ollen 54 päivää.



Taseen tunnusluvuilla ilmaistaan vakavaraisuutta, rahoitusvarallisuutta ja velkaantuneisuutta. Omavaraisuusasteella mitataan vakavaraisuutta, alijäämän sietokykyä ja kuntayhtymän kykyä selviytyä sitoumuksista pitkällä tähtäyksellä. Keskimäärin hyvänä tavoitetasona pidetään kuntataloudessa 70 %:n omavaraisuutta, alle 50 %:a alempi omavaraisuusaste merkitsee suurta velkarasitetta tai sitä, että taseessa on paljon välitettäviä varoja. HSL:n omavaraisuusaste oli vuonna 2016 52,5 % ja tase sisältää 28,5 milj. euroa matkalippujärjestelmään liittyviä asiakkaiden ennakkomaksuja (mm. matkakortin arvon lataukset ja ostetut työmatkasetelit).

Suhteellinen velkaantuneisuus-% kertoo kuinka paljon toimintatuotoista tarvittaisiin vieraan pääoman takaisinmaksuun. Mitä pienempi velkaantuneisuuden tunnusluvun arvo on, sitä paremmat mahdollisuudet on selviytyä velan takaisinmaksusta tulorahoituksella. Suhteellinen velkaantuneisuus-% on pysynyt hyvällä tasolla seurantavuosina, joskin hieman laskenut edellisestä vuodesta.

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) osoittaa paljonko kertynyttä ylijäämää on tulevien vuosien liikkumavarana, tai paljonko on kertynyttä alijäämää, joka on katettava tulevina vuosina. Kertynyt ylijäämä (alijäämä) / asukas osoittaa HSL-jäsenkuntien asukaskohtaisen kertyneen ylijäämän määrän. Eritely HSL:n kumulatiivisesta ylijäämästä kunnittain on s. 64-65.

HSL:n lainakanta tilikauden lopussa on 0 euroa.

## 1.5 Kokonaistulot ja –menot

TULOT	1 000 €	MENOT	1 000 €
<b>Toiminta</b>		<b>Toiminta</b>	
Toimintatuotot	641 732	Toimintakulut	-813 678
Korkotuotot	28	- Valmistus omaan käyttöön	0
Muut rahoitustuotot	0	Korkokulut	-171
Satunnaiset tuotot	0	Muut rahoituskulut	0
Tulorahoituksen korjauserät	0	Satunnaiset kulut	0
+ Pysyvien vastaavien hyöd. luovutusvoitot		Tulorahoituksen korjauserät	
<b>Investoinnit</b>		Pakollisten varauksen muutos	0
Rahoitusosuudet investointimenoihin		- Pakollisten varauksen lis. (+), väh. (-)	0
Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustulot		- Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustappiot	0
<b>Rahoitustoiminta</b>		<b>Investoinnit</b>	
Antolainasaamisten vähennykset	0	Investointimenot	-17 005
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	<b>Rahoitustoiminta</b>	
Lyhytaikaisten lainojen lisäys	0	Antolainasaamisten lisäykset	0
Oman pääoman lisäykset		Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0
		Lyhytaikaisten lainojen vähennys	0
		Oman pääoman vähennykset	
<b>Kokonaistulot yhteensä</b>	<b>641 760</b>	<b>Kokonaismenot yhteensä</b>	<b>-630 655</b>

tarkistus:

Kokonaistulojen ja -menojen erotus	10 905
Muut maksuvalmiudenmuutokset - Rahavarojen muutos	-10 905

Kokonaistulot ja –menot laskelma kuvaa rahanlähteitä ja –käyttöä. Kokonaistulot ja –menot laskelmaan on koottu yhteen kaikki menot ja tulot tuloslaskelmasta ja rahoituslaskelmasta.

Kokonaistulojen ja –menojen erotus 10,905 milj. euroa täsmäytetään rahoituslaskelmaan siten, että erotus on sama kuin muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten ero (11,376 milj. – 0,471 milj. euroa). Kokonaistulojen ja -menojen erotus on sama kuin rahavarojen ja muiden maksuvalmiuden muutosten itseisarvojen summa silloin, kun mainitut erät rahoituslaskelmassa ovat erimerkkiset ja itseisarvojen erotus, kun ne ovat rahoituslaskelmassa saman merkkiset.

## 1.6 Tilikauden tuloksen käsittely

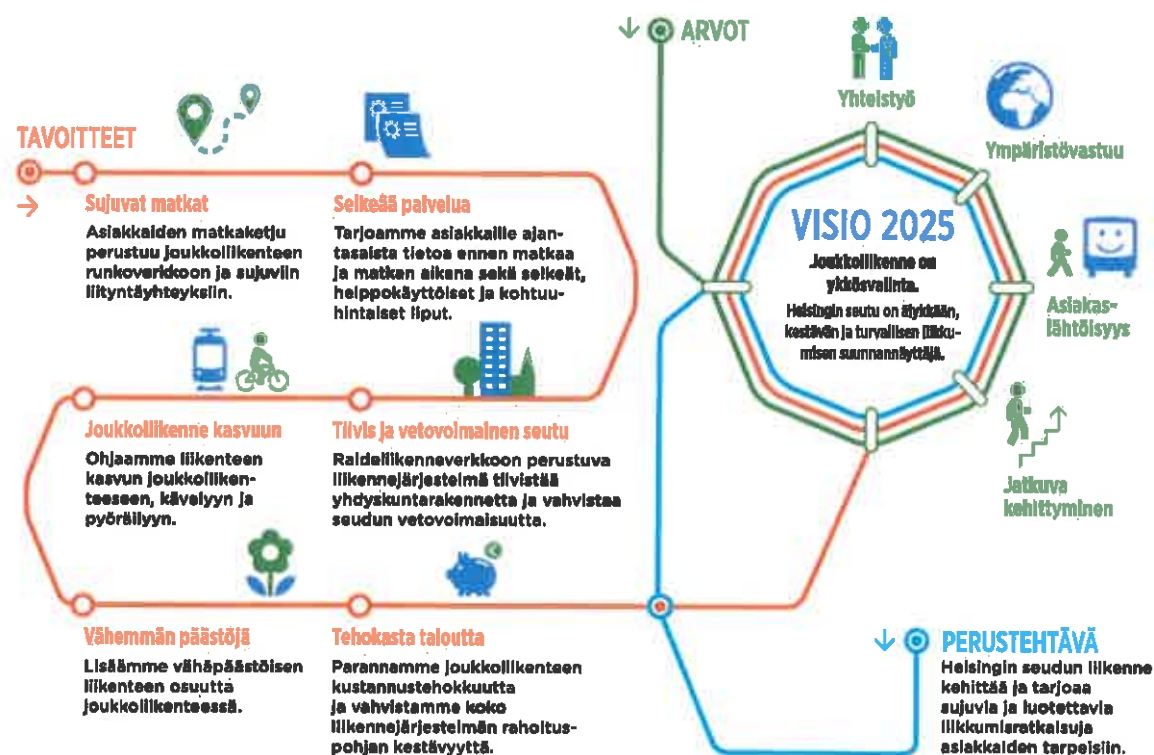
Tilikauden tulos on 18 905 691,55 euroa. Hallitus esittää ylijäämän, 18 905 691,55 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien ylijäämätillille.

HSL:n tiilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien kolmen vuoden Toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Kunnilta pyydetään vuosittain lausuntoja kuntakohtaisen yli-/alijäämän käytöstä suunnitelmakaudella alustavan taloussuunnitelman käsittelyn yhteydessä. Erittely yli-/alijäämien jakautumisesta kunnittain on sivuilla 64–65.

## 2 TALOUSARVION TOTEUTUMINEN

### 2.1 Strategisten tavoitteiden toteutuminen

HSL:n hallituksen hyväksymä toimintastrategia ohjasi vuoden 2016 toimintaa.



Kuva 10. HSL:n strategia

HSL:llä oli tilikaudella yhdeksän strategiasta johdettua HSL:n tuloskorttiin sisältyvää tavoitetta. Tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana niitä varten kehitettyjen mittareiden kautta. Alla on esitetty strategiset tavoitteet, niiden mittarit ja toteutumisasteet.

Vuoden 2016 tulostavoitteet saavutettiin HSL-tasolla siten, että toteutuma yhteensä oli 58,1 % (65,3 % vuonna 2015).

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

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (ASTY:n kysymys E., arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)	87,00 %	90,00 %	87,98 %
Joukkoliikenteen luotettavuus (ajettujen vuorojen)	99,59 %	99,70 %	99,67 %

osuus kaikista aikataulutetusta vuoroista matkustajamäärillä painotettuna)			
HSL:n arvostusindeksi (tunnettuus, arvostus)	43/58	48/62	45/61
Länsimetrojärjestelmän liikenteen aloituksen onnistuminen (1) tietoisuus 2) aloituksen koordinointi ja jälkiarviointi 3) LIJ-laitteet uusilla metroasemilla 4) opastus 5) datan saanti)	70 % tavoitteista tot.	100 % tavoitteista tot.	ei arvioitu

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

Mittari	Tavoitetaso (mln.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla (ASTY, kysymys 14., arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)	85,00 %	88,0 %	89,05 %
Lippu- ja informaatiojärjestelmä uudistuksen (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisasaste	65,0 %	100,0 %	88,0 %

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

Mittari	Tavoitetaso (mln.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä			
• Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa	74,00 %	74,70 %	74,38 %
• Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)	21,00 %	23,00 %	23,03 %
Kokonaismatkustajamäärä (nousut) vuositasolla	367	373	367,191

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

Mittari	Tavoitetaso (mln.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
"HLJ 2015 -liikennejärjestelmäpäätöksen keskeiset asiat on sisällytetty MAL-sopimusmenettelyyn. HLJ 2019 -puiteohjelma on hyväksytty ja rahoituksesta sovittu. "	50,0 %	100,0 %	90,0 %

**5. Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä**

Mittari	Tavoitetaso (mln.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n halitta-arvojen kautta snt/matckm	0,734	0,647	0,569

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

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Lipputulot/toimintamenot -suhdeluku	49,2 %	51,0 %	54,0 %
Joukkoliikenteen tuottavuus: Joukkoliikenteen täyttöaste, painotettu keskiarvo koko alueelta.	21,8 %	22,7 %	22,1 %
Matkalipun tarkastuksen tehokkuus: Tarkastettujen matkustajien määrä/tarkastuspäivät	235	245	238

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

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Henkilöstökysely / Osaamisen kehittäminen -indeksi	3,90	4,05	3,90

**8. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja**

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Henkilöstökysely / Työyhteisötaidot -indeksi	3,95	4,10	4,02

**9. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkaverioiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa**

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Henkilöstökysely / Asiakaslähtöisyys -indeksi	3,72	3,85	3,66
Henkilöstökysely / Osastojen välinen yhteistyö -indeksi	3,28	3,40	3,24

✓

## 2.2 Sitovat erät

Hyväksyessään 17.11.2015 HSL:n vuoden 2016 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä.

Länsimetron käyttöönoton viivästymisen vuoksi kunnilta laskutettua kuntaosuutta hyvitetiin länsimetron talousarviossa arvioitujen infrakustannusten osalta ja Yhtymäkokous hyväksyi 15.11.2016 muutokseen sitovaan tuloarvioon eli kuntaosuuksiin. Sitovat menoarviot eli toimintakulut ja investointimenot yhteensä, eivät ylittyneet ja niihin ei esitetty talousarviomuutoksia.

### Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA	Muutettu TA	TP	Ero TP/Muut.TA	
	2016	2016	2016	€	%
Kuntaosuudet yhteensä	309 867 000	293 838 000	293 838 000	0	0,0 %
Toimintamenot yhteensä	654 165 000	654 165 000	613 678 370	-40 486 630	-6,2 %
Investointimenot yhteensä	46 840 000	46 840 000	17 005 443	-29 834 557	-63,7 %

Kuntaosuudet toteutuivat muutetun talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät 40,5 milj. euroa alle talousarvion ja investointimenot 29,8 milj. euroa alle talousarvion.

## 2.3 Tuloslaskelmaosan toteutuminen

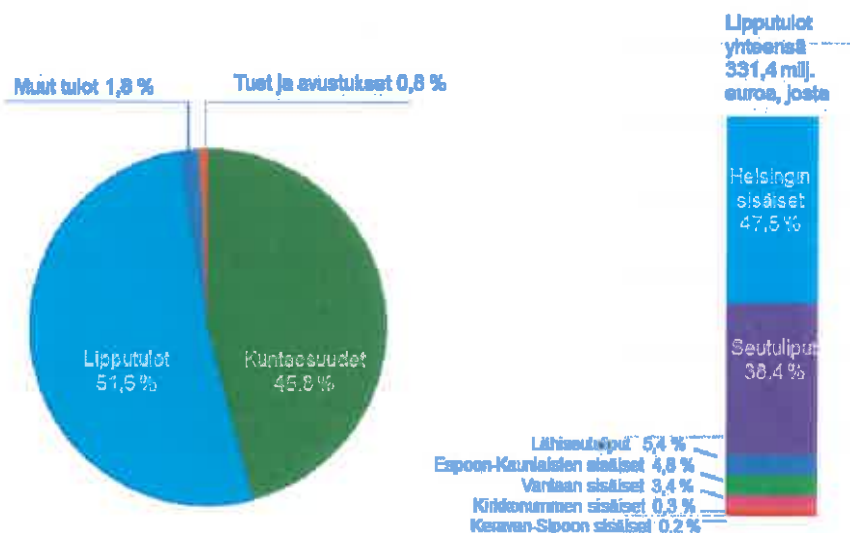
### Tulolaskelmavertailu

x 1000 €	TP	TA	Muutettu TA	TP	ERO TP16/TP15		ERO TP16/Muut. TA18	
	2016	2016	2016	2016	Eur	%	Eur	%
<b>Toimintatuotot</b>	<b>622 920</b>	<b>647 186</b>	<b>631 157</b>	<b>641 732</b>	18 812	3,0 %	10 576	1,7 %
<b>Myyntituotot</b>	<b>307 725</b>	<b>322 680</b>	<b>322 680</b>	<b>332 268</b>	24 542	8,0 %	9 588	3,0 %
Seutullikenteen lipputulot	114 934	122 142	122 142	127 284	12 350	10,7 %	5 142	4,2 %
Lähiseutullikenteen lipputulot (LS 2)	2 836	2 888	2 888	3 179	343	12,1 %	291	10,1 %
Lähiseutullikenteen lipputulot (LS 3)	14 133	14 786	14 786	14 806	673	4,8 %	20	0,1 %
Helsingin sisäiset lipputulot	147 622	153 672	153 672	157 358	9 736	6,8 %	3 486	2,3 %
Espoon ja Kaunialisten sisäiset lipputulot	15 136	15 771	15 771	16 056	920	6,1 %	285	1,8 %
Kaunialisten sisäiset lipputulot	5				-5	-100,0 %		
Vantaan sisäiset lipputulot	10 467	11 042	11 042	11 258	770	7,3 %	216	2,0 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	661	736	736	783	102	14,0 %	47	6,4 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	614	743	743	722	108	17,5 %	-21	-2,8 %
Kutsuplus-lipputulot	508				-508	-100,0 %		
<b>Lipputulot yhteensä</b>	<b>306 957</b>	<b>321 980</b>	<b>321 980</b>	<b>331 447</b>	24 489	8,0 %	9 467	2,9 %
<b>Muut myyntituotot yhteensä</b>	<b>768</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>821</b>	63	8,0 %	121	17,3 %
<b>Korvaukset kunnilta</b>	<b>298 953</b>	<b>309 867</b>	<b>293 838</b>	<b>293 838</b>	-5 116	-1,7 %		0,0 %
<b>Muut myyntitulot</b>	<b>919</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 158</b>	239	26,0 %	166	16,6 %
<b>Tuet ja avustukset</b>	<b>6 036</b>	<b>6 514</b>	<b>6 514</b>	<b>6 506</b>	-29	-0,4 %	-8	-0,1 %
<b>Vuokratuotot</b>	<b>2 864</b>	<b>2 303</b>	<b>2 303</b>	<b>2 558</b>	254	10,7 %	284	11,9 %
<b>Muut toimintatuotot</b>	<b>6 424</b>	<b>6 822</b>	<b>6 822</b>	<b>6 405</b>	-419	-6,1 %	584	10,0 %
<b>Toimintakulut</b>	<b>-693 239</b>	<b>-654 162</b>	<b>-654 162</b>	<b>-613 678</b>	20 461	3,4 %	40 484	6,2 %
<b>Palkat ja palkkiot</b>	<b>-15 913</b>	<b>-15 922</b>	<b>-15 922</b>	<b>-15 709</b>	204	-1,3 %	212	-1,3 %
<b>Henkilöstökulut</b>	<b>-3 934</b>	<b>-3 821</b>	<b>-3 821</b>	<b>-3 929</b>	6	-0,1 %	-107	2,8 %
<b>Henkilöstökulut yhteensä</b>	<b>-19 847</b>	<b>-19 743</b>	<b>-19 743</b>	<b>-19 638</b>	209	-1,1 %	105	-0,5 %
<b>Palvelujen ostot yhteensä</b>	<b>-565 439</b>	<b>-625 046</b>	<b>-625 046</b>	<b>-586 173</b>	20 733	3,7 %	38 673	6,2 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 928	-312 650	-312 650	-308 533	388	-0,1 %	4 117	-1,3 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-79 777	-87 955	-87 955	-86 372	8 584	8,3 %	1 583	-1,8 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-25 094	-33 871	-33 871	-27 650	2 556	10,2 %	6 221	-18,4 %
Raittioliikenteen operointikustannukset	-49 944	-52 320	-52 320	-50 833	889	1,8 %	1 487	-2,8 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 408	-4 104	-4 104	-3 402	6	-0,2 %	702	-17,1 %

x 1000 €	TP	TA	Muutettu TA	TP	ERO TP16/TP15		ERO TP16/Muut. TA16	
	2015	2016	2016	2018	Eur	%	Eur	%
Kutsuplus-operointikustannukset	-3 427	-1 560	-1 560		3 427	-100,0 %	1 560	-100,0 %
<b>Liikenteen operointikustannukset yhteensä</b>	<b>-470 579</b>	<b>-492 460</b>	<b>-492 460</b>	<b>-476 789</b>	<b>-8 210</b>	<b>1,3 %</b>	<b>15 871</b>	<b>-3,2 %</b>
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 773	-4 454	-4 454	-4 090	-317	8,4 %	384	-8,2 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-8 167	-14 308	-14 308	-14 307	-8 140	75,2 %	1	0,0 %
Metrolliikenteen infrapalvelut	-39 210	-61 955	-61 955	-46 289	-7 080	18,1 %	15 666	-25,3 %
Raitiolliikenteen infrapalvelut	-17 343	-18 168	-18 168	-18 168	-825	4,8 %		0,0 %
Lautilliikenteen infrapalvelut	-114	-360	-360	-360	-246	214,6 %		0,0 %
<b>Infrapalvelut yhteensä</b>	<b>-68 607</b>	<b>-99 245</b>	<b>-99 245</b>	<b>-83 215</b>	<b>-14 807</b>	<b>21,3 %</b>	<b>18 030</b>	<b>-16,2 %</b>
<b>Muut palvelujen ostot yhteensä</b>	<b>-26 253</b>	<b>-33 341</b>	<b>-33 341</b>	<b>-26 169</b>	<b>84</b>	<b>-0,3 %</b>	<b>7 172</b>	<b>-21,5 %</b>
<b>Aineet, tarvikkeet ja tavarat</b>	<b>-1 289</b>	<b>-1 726</b>	<b>-1 726</b>	<b>-1 277</b>	<b>12</b>	<b>-1,0 %</b>	<b>448</b>	<b>-28,0 %</b>
<b>Vuokratulot</b>	<b>-3 391</b>	<b>-4 525</b>	<b>-4 525</b>	<b>-3 489</b>	<b>-98</b>	<b>2,9 %</b>	<b>1 036</b>	<b>-22,9 %</b>
<b>Muut kulut</b>	<b>-3 272</b>	<b>-3 123</b>	<b>-3 123</b>	<b>-3 102</b>	<b>170</b>	<b>-5,2 %</b>	<b>21</b>	<b>-0,7 %</b>
<b>Toimintakate</b>	<b>29 681</b>	<b>-6 977</b>	<b>-23 006</b>	<b>28 054</b>	<b>-1 627</b>	<b>-5,5 %</b>	<b>51 089</b>	<b>-221,9 %</b>
<b>Raholustuotot ja -kulut</b>	<b>-148</b>	<b>-408</b>	<b>-408</b>	<b>-144</b>	<b>4</b>	<b>-2,6 %</b>	<b>284</b>	<b>-84,7 %</b>
<b>Vuosikate</b>	<b>29 533</b>	<b>-7 384</b>	<b>-23 413</b>	<b>27 910</b>	<b>-1 623</b>	<b>-5,5 %</b>	<b>51 323</b>	<b>-219,2 %</b>
<b>Polstot</b>	<b>-8 394</b>	<b>-10 077</b>	<b>-10 077</b>	<b>-9 004</b>	<b>-110</b>	<b>7,3 %</b>	<b>1 073</b>	<b>-10,6 %</b>
<b>Tilikauden tulos</b>	<b>21 139</b>	<b>-17 461</b>	<b>-33 490</b>	<b>18 906</b>	<b>-2 234</b>	<b>-10,6 %</b>	<b>62 398</b>	<b>-188,5 %</b>
<b>Tilikauden ylijäämä</b>	<b>21 139</b>	<b>-17 461</b>	<b>-33 490</b>	<b>18 906</b>	<b>-2 234</b>	<b>-10,6 %</b>	<b>62 398</b>	<b>-188,5 %</b>

### 2.3.1 Toimintatuotot

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 641,7 milj. euroa, 10,6 milj. euroa (1,7 %) yli talousarvion (muutettu TA 631,2 milj. euroa). Toimintatuotoista 51,6 % on lipputulot ja 45,8 % kuntaosuuksia.



Kuva 10. Toimintatulojen jakautuminen 2016

#### Lipputulot

Lipputulot ovat yhteensä 331,4 milj. euroa ja ne ylittivät talousarvion 9,5 milj. eurolla (2,9 %). HSL-joukkoliikenteen lippujen hintoja korotettiin vuoden 2016 alussa keskimäärin 4,9 prosenttia. Joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 367,2 miljoonaa matkaa ja kokonaismatkustajamäärä kasvoi edellisestä vuodesta yhteensä 2,4 %. Matkustajamäärien arvioitiin talousarviossa kasvavan tänä vuonna 1,3 % ja lippujen myyntiennuste talousarviossa 2016 perustui lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuun vastaavasti keskimäärin noin yhdellä prosentilla vuosittain.

Sisäisten kerta- ja arvolippujen myynti ylitti talousarvion lukuun ottamatta Vantaan sisäisiä kertalippuja, joiden myynti alitti talousarvion kehäradan liikennöinnin alkamisesta huolimatta. Suurista kunnista myös Helsingin sisäisten kausilippujen myynti ylitti talousarvion.

Seutulipputulot ylittivät talousarvion 5,1 milj. eurolla (4,2 %). Seutukertalippujen myynti on kasvanut edellisestä vuodesta. Tähän on syynä uusi VR:n lippuyhteistyösopimus ja mobiililipun myynnin kasvu. Arvolippujen myynti on samalla tasolla edellisvuoteen nähden. Kausilippujen myynti on hieman kasvanut edellisestä vuodesta.

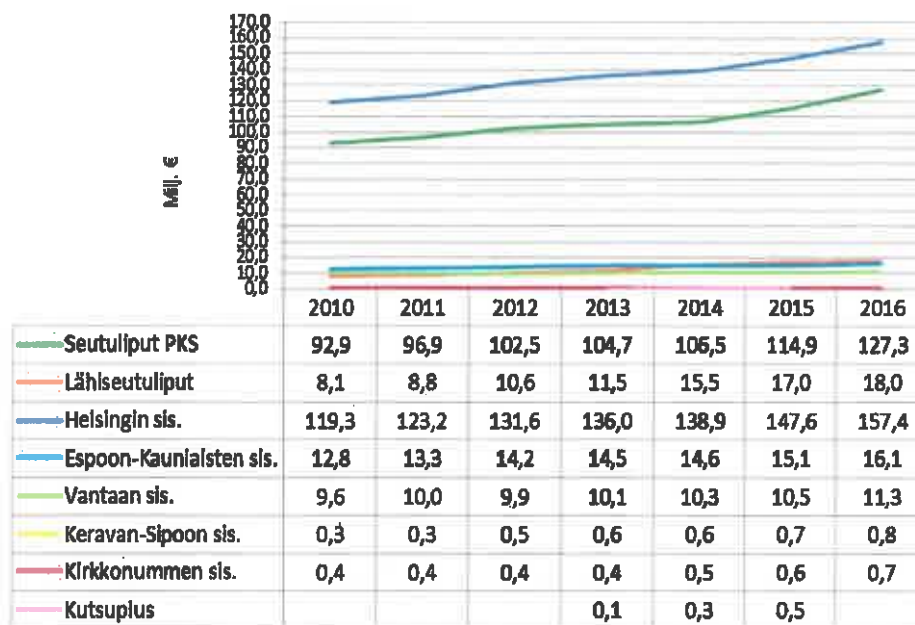
Lähiseutu 2 ja 3 lippujen myynti ylitti talousarvion 0,3 milj. eurolla (1,8 %). Lähiseudun kertalippujen myynti on vähentynyt hieman edellisestä vuodesta. Mobiililippu on ehkäissyt tätä vähenemää. Arvolippujen myynti on kasvanut edellisestä vuodesta selvästi enemmän, kuin kertalippujen myynti on vähentynyt. Kausilippujen myynti on hieman kasvanut.

Helsinki sisäisten lippujen lipputulot ylittivät talousarvion 3,5 milj. eurolla (2,3 %). Kertalippujen myynti väheni hieman edellisestä vuodesta. Mobiililippu on ehkäissyt tätä vähenemää. Arvolippujen myynti on kasvanut edellisestä vuodesta. Kasvua on selvästi enemmän kuin kertalippujen myynnin vähenemä. Kausilippujen myynti on samalla tasolla edellisvuoteen nähden. Myynti on hieman kasvanut.

Espoo ja Kaunialsten sisäisten lippujen lipputulot ylittivät talousarvion 0,3 milj. eurolla (1,8 %). Kertalippujen myynti on vähentynyt hieman edellisestä vuodesta. Mobiililippu on ehkäissyt tätä vähenemää. Arvolippujen myynti on kasvanut jonkin verran edellisestä vuodesta. Kasvua on selvästi enemmän kuin kertalippujen myynnin vähenemä. Kausilippujen myynti on hieman kasvanut.

Vantaan sisäisten lippujen lipputulot ylittävät talousarvion 0,2 milj. eurolla (2,0 %). Kertalippujen myynti on vähentynyt edellisestä vuodesta. Mobiililippu on ehkäissyt tätä vähenemää. Arvolippujen myynnin kasvu on kappalemääräisesti hieman vähäisempää kuin kertalippujen myynnin lasku. Vantaalla siirtymä kertalipuista arvolippuun näyttää edelleen jossain määrin jatkuvan. Myynnin suhde on perinteisesti ollutkin kertalippupainotteista Espooseen verrattuna. Kausilippujen myynti on kasvanut.

Mobiilikertalippujen euromääräinen myynti ylitti tekstiviestilippujen myynnin marraskuussa ja kappalemäärässä mobiililippujen myynti ohitti tekstiviestilippu tammikuussa 2017. Mobiililippujen myynnistä kertyi vuonna 2016 tuloa 5,0 milj. euroa ja tekstiviestilipuista 8,0 milj. euroa.



Kuva 11. Lipputulojen kehitys maksualueittain 2010-2016

#### Kuntaosuudet

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputulolla muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä muutetun talousarvion mukaiset 293,8 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 47,9 %.

Kuntaosuuksien toteutuminen tilinpäätöksessä on esitetty kappaleessa 3.4 ja kuntakohtainen kertynyt yli-/alijäämä esitetään taseen liitetiedoissa kappaleessa 4.3.2. Kuntaosuuksien yleisistä jakoperusteista kerrotaan kappaleessa 4.8.

#### Muut toimintatuotot

Muut toimintatuotot, yhteensä 16,5 milj. euroa, koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,7 milj. euroa. Muita avustuksia ja tukia saatiin 0,8 milj. euroa.

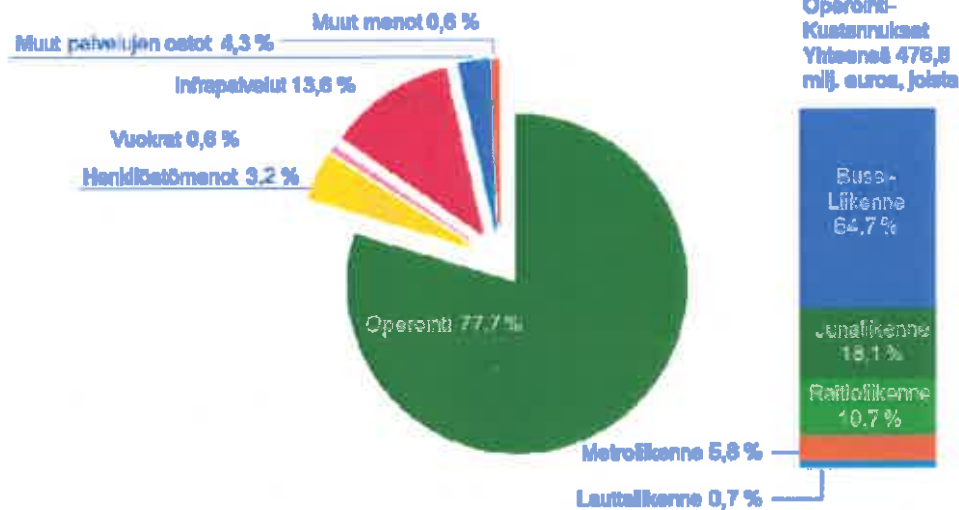
Tarkastusmaksutuloja kertyi 4,6 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 1,8 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 0,4 milj. euroa (8,7 %). Talousarvio oli arvioitu 100 euron tarkastusmaksu suuruuden mukaisena, mutta tarkastusmaksun suuruus oli edelleen 80 euroa.

Vuokratuloja kertyi 2,6 milj. euroa, 0,3 milj. euroa yli talousarvion. Matkakorttijärjestelmän laitteista saatiin vuokratuottoja ylityksen verran talousarviossa arvioitua enemmän.

Muut tulot olivat 1,8 milj. euroa ja ne pitävät sisällään Kutsuplus-palvelun lopetuskustannuksiin vuoden 2015 tilinpäätökseen tehdyn varauksen purun 0,6 milj. euroa. Tehdyistä varauksesta toteutui vuonna 2016 operointi-, henkilöstö- ja muita palvelujen ostomenoja 0,2 milj. euron edestä. Muihin tuloihin kirjattiin myös asiakaspalvelun palvelumaksuja 0,6 milj. euroa.

### 2.3.2 Toimintakulut

Toimintakuluja toteutui yhteensä 613,7 milj. euroa, mikä jäi 40,5 milj. euroa alle talousarvion (6,2 %). Toimintakuluista 586,2 milj. euroa (95,6 %) oli palvelujen ostomenoja.



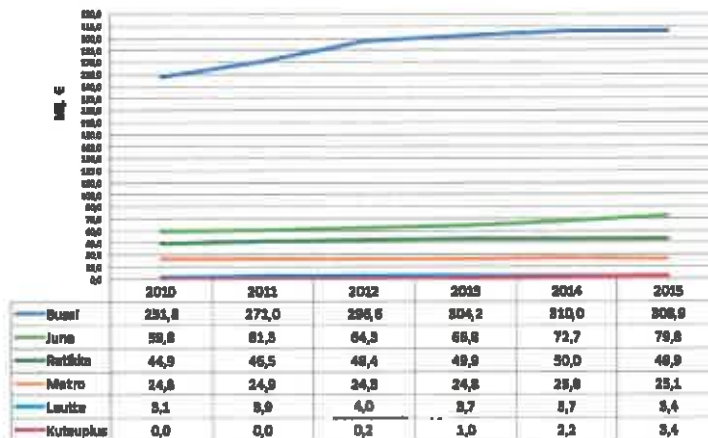
Kuva 12. Toimintakulujen jakautuminen 2016

#### Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 476,8 milj. euroa, 77,7 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 15,6 milj. euroa (3,2 %).

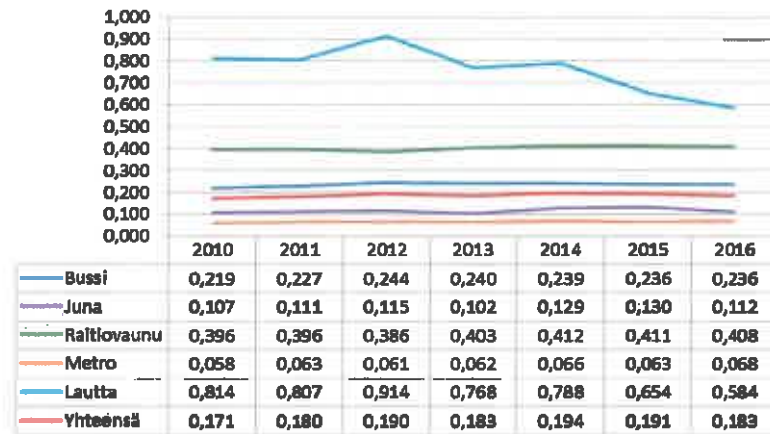
Joukkoliikenteen kustannustaso laski vuonna 2016 keskimäärin 0,3 % kun talousarviossa oli vaurauduttu keskimäärin 1,7 %:n nousuun. Maltilliset paikkaratkaisut ja poltto- ja voiteluaineiden sekä muun energian hintojen halpeneminen johtivat siihen, että kustannustason muutos keskimäärin oli edelleen alhainen ja HSL:n toiminnan aikana toista vuotta peräkkäin keskimäärin negatiivinen.

Liikenteen operointikustannukset sisältävät länsimetron viivästymisen aiheuttamia ylimääräisen liikenteen kustannuksia noin 4,1 milj. euroa.



Kuva 13. Operointikustannusten kehitys liikennemuodoltaan 2010-2016

Joukkoliikenteen tuotantokustannukset keskimäärin (euroa/matkustajakilometri) laskivat keskimäärin 4,4 % edellisestä vuodesta. Tuotantokustannus vuonna 2016 oli keskimäärin 0,183 euroa/matkustajakilometri, kun se vuonna 2015 oli 0,191 euroa/matkustajakilometri.



Kuva 14. Joukkoliikenteen tuotantokustannusten kehitys euroa/matkustajakm liikennemuodoltaan 2010 - 2016

#### Bussiliikenne

Bussiliikenteen operointikustannukset olivat 308,5 milj. euroa. Kustannukset jäivät 4,1 milj. euroa (1,3 %) pienemmiksi kuin talousarviossa ennakoitiin. Bussiliikenteen kustannustason muutos oli toista vuotta peräkkäin negatiivinen. Muutos oli vuonna 2016 -0,7 % (TA 2,0 %). Bussiliikenteen kustannuksiin vaikuttivat eniten maltillinen palkkaratkaisu ja poltto- ja voiteluaineiden hintojen lasku.

#### Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset olivat yhteensä 86,4 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 88,0 milj. euron menoihin. Yhteensä junaliikenteen kustannukset jäivät 1,6 milj. euroa alle talousarvion (1,8 %). Junaliikenteen uusi sopimus tuli voimaan 1.4.2016 ja uusi sopimus sisältää useita kiinteitä eriä, joihin kustannustason muutokset eivät suoraan vaikuta. Merkittävä yksittäinen tekijä talousarvion alittumiseen oli junakalustoyhtiölle maksettavan korvauksen pieneneminen ennakoidusta. Junakalustoyhtiölle maksettaviin korvauksiin saatiin loppuvuodesta 1,8 milj. euron hyvitys Sm5-junayksiköiden vuokrista.

Junaliikenteen kustannukset sisältävät myös Siuntion Y-junan kustannukset, joista HSL laskuttaa Siuntiota erillisen sopimuksen mukaisen korvauksen Siuntion asemalta ja asemalle tehdyistä matkoista. Siuntion laskutus, yhteensä 0,3 milj. euroa, on kirjattu HSL:n muihin toimintatuloihin.

#### Metro-, raitiovaunu- ja lauttaliikenne

Metroliikenteen kustannukset olivat yhteensä 27,7 milj. euroa (TA 33,9 milj. euroa). Kustannusten alittuminen johtuu pääosin länsimetron siirtyneestä aikataulusta. Talousarviossa oli arvioitu, että länsimetro aloittaa liikennöinnin syysliikenteen 2016 alkaessa.

Raitioliikenteen kustannukset olivat 50,8 milj. euroa (TA 52,3 milj. euroa). Lauttaliikenteen kustannukset olivat 3,4 milj. euroa, (TA 4,1 milj. euroa). Myös näiden kustannusten osalta ennakoitua selvästi pienempää nousua selittävät maltilliset palkkaratkaisut ja käyttöenergian hintojen lasku.

Kutsuplus –palvelun lopetuskustannuksiin talousarviossa varattu 1,6 milj. euroa ei toteutunut.

#### Infrakustannukset

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 83,2 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 16,0 milj. eurolla, mikä johtui länsimetron viivästymisen vuoksi toteutumattomasta infran käyttöpäalvelulaskutuksesta. Sama summa hyvitettiin kuntaosuuksissa talousarviomuutoksena.

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

#### Muut toimintakulut

Muita kuin operointi- ja infrakustannuksia toteutui yhteensä 53,7 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 8,8 milj. eurolla (14,1 %).

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 26,2 milj. euroa, 7,1 milj. euroa alle talousarvion. Ulkopuolisilta ostettavat palvelut pitävät sisällään erilaisia palvelujen ostoeria, joissa ICT- ja tietoliikennepalveluista säästy 2,7 milj. euroa ja laitehuoltopalveluista 2,0 milj. euroa. Nämä säästöt syntyivät LIJ-hankkeen aikataulun osittaisesta siirtymisestä seuraavalle vuodelle. Asian- tuntijapalveluiden sekä markkinointi- ja ilmoituspalveluiden ostot yhteensä jäivät 1,8 milj. euroa alle talousarvion.

Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 19,6 milj. euroa, 0,1 milj. euroa alle talousarvion. Henkilöstökulut sisältävät tilinpäätökseen tulospalkkioiden maksamista varten tehdyn varauksen, joka yhteensä sivukuluineen on 0,5 milj. euroa. Vuoden lopussa HSL:n palveluksessa oli 373 henkilöä, henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli yhteensä 357 henkilötyövuotta, joka oli 14 henkilötyövuotta vähemmän kuin edellisellä vuonna. Erityisesti matkalippujen tarkastusyksikössä on ollut vajausta tarkastajien määrässä ja tarkastajia on ollut töissä vähemmän kuin virkojen määrä (116) edellyttä.

Vuokrakuluja toteutui yhteensä 3,4 milj. euroa, 1,0 milj. euroa alle talousarvion. Talousarvion alittuminen johtui sähköbussien vuokrista, joihin varattiin talousarviossa 1,2 milj. euroa, mutta toteutui vain 0,2 milj. euroa.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannuksiin käytettiin 1,3 milj. euroa sekä muihin kuluihin 3,1 milj. euroa. Muut kulut sisältävät tarkastusmaksutuloista toimintavuodelle kirjatus luottotappiovarauksen 1,8 milj. euroa. HSL:n ensimmäisen toimintavuoden 2010 vielä avoinna olevista tarkastusmaksusaatavista kirjattiin luottotappioita tilivuodelle 1,5 milj. euroa ja samalla purettiin vuodelle 2010 tehty varaus 0,9 milj. euroa. Näin ollen nettokulut luottotappioiden ja –varausten osalta olivat 2,4 milj. euroa.

Toimintatuottojen ja kulujen erotuksena syntyvä toimintakate oli 28,1 milj. euroa.

### 2.3.3 Poistot

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 9,0 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 1,1 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui LIJ-hankkeen aikataulusiirtymästä. Talousarviota laadittaessa LIJ-järjestelmän suunniteltiin olevan kokonaisuudessaan tuotantokäytössä vuonna 2016 ja hankkeen poistot oli laskettu alkavaksi täysimääräisinä 1.10.2016 alkaen.

### 2.3.4 Tilikauden tulos

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 18,9 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 17,5 milj. euron alijäämäväliseen tulokseen.

## 2.4 Investointien toteutuminen

Vuoden 2016 Investointimenot ovat yhteensä 17,0 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 29,8 milj. eurolla (63,7 %).

Investointimenoista 13,9 milj. euroa liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) -hankkeen ja nykyisen matkalippujärjestelmän ylläpitoon liittyviin hankintoihin. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, asiakassovellusten ja lähiverkon kehittämiseen käytettiin 2,8 milj. euroa. Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin siirtävistä lippu- ja informaatiojärjestelmän hankkeista.

Hankeryhmät	TP2015	TA 2016	TP2016	Muutos TP2016/TA2016	
	€	€	€	€	%
Toimiala-IT	540 000	1 200 000	579 857	-620 143	-51,7 %
Asiakassovellukset	319 568	450 000	272 123	-177 877	-39,5 %
Matkakorttijärjestelmä	245 162	900 000	36 838	-863 162	-95,9 %
LIJ2014	13 989 260	40 840 000	13 859 961	-26 980 039	-66,1 %
Muut informaatiojärjestelmät	1 254 504	2 420 000	1 408 531	-1 011 469	-41,8 %
Muut ICT-investoinnit	328 774	930 000	572 373	-357 627	-38,5 %
Muut yhteiset hankinnat	0	100 000	275 760	175 760	175,8 %
<b>Investointimenot yhteensä</b>	<b>16 677 268</b>	<b>46 840 000</b>	<b>17 005 443</b>	<b>-29 834 557</b>	<b>-63,7 %</b>



## 2.5 Raholtusosan toteutuminen

1 000 €	TA 2 016	Muut. TA 2 016	TP 2 016	Muutos TP/TA
<b>Toiminta ja investoinnit</b>				
<b>Toiminnan rahavirta</b>				
Tulorahoituksen korjaukserät	0	0	0	0
Vuosikate	- 7 384	- 23 413	27 910	35 294
<b>Investointien rahavirta</b>				
Investointimenot	- 46 840	- 46 840	- 17 005	29 835
Rahoitusosuudet investointimenoihin				
Pysyvien vastaavien hyödykköiden luovutustulot				
<b>Toiminta ja investoinnit netto</b>	<b>- 54 224</b>	<b>- 70 253</b>	<b>10 905</b>	<b>65 129</b>
<b>Rahoitustoiminta</b>				
<b>Lainakannan muutokset</b>				
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	35 000	35 000		- 35 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys				
<b>Oman pääoman muutokset</b>			- 4 638	- 4 638
<b>Muut maksuvalmiuden muutokset</b>	5 000	5 000	5 110	110
<b>Vaikutus maksuvalmiuteen</b>	<b>- 14 224</b>	<b>- 30 253</b>	<b>11 376</b>	<b>25 600</b>

Pitkäaikaista lainaa investointeihin arvioitiin tarvittavan 35 milj. euroa, mutta HSL:n maksuvalmius pysyi vuoden aikana hyvänä eikä lainaa tarvinnut nostaa. HSL on tilinpäätöksessä velaton.

Tilinpäätöksen 2015 hyväksymisen yhteydessä yhtymäkokous päätti maksaa jäsenkunnille korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskuttaa korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Nämä korot maksettiin kesäkuussa 2016 ja rahoituksen nettokulut olivat tämän jälkeen 0,1 milj. euroa ja alittivat talousarvion 0,3 milj. eurolla.

Tilivuonna ei saatu tuottoja kassavarolle, koska vallitsevassa markkinatilanteessa HSL:n taloussäännössä määriteltyihin sijoitusehtoihin sopivia talletusmahdollisuuksia ei ollut.

Vuosikate rahoituserien jälkeen oli 27,9 milj. euroa ja vuosikate riitti kattamaan investointien poisotot, joita kirjattiin yhteensä 9,0 milj. euroa.

### 3 TILINPÄÄTÖSLASKELMAT

#### 3.1 Tuloslaskelma

Euroa	01.01.-31.12.2016		01.01.-31.12.2015	
<b>Toimintatuotot</b>				
Myyntituotot	333 425 276,08		308 644 305,24	
Kuntaosuudet	293 838 000,00		298 953 000,00	
Tuet ja avustukset	5 406 193,30		6 035 235,20	
Muut toimintatuotot	9 062 631,72	641 732 101,10	9 287 875 81	622 920 416,25
<b>Toimintakulut</b>				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-15 709 476,45		-15 913 016,59	
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-2 979 672,33		-3 008 436,95	
Muut henkilösivukulut	-948 842,24		-925 975,51	
Palvelujen ostot	-586 172 551,13		-565 439 171,49	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 276 578,14		-1 289 061,39	
Muut toimintakulut	-6 591 250,20	-613 678 370,49	-6 663 765,35	-593 239 427,28
<b>Toimintakate</b>		<b>28 053 730,61</b>		<b>29 680 988,97</b>
<b>Rahoitustuotot ja -kulut</b>				
Korkotuotot	0,00		56 140,15	
Muut rahoitustuotot	27 721,98		7 556,27	
Korkokulut	-4 199,45		-0,46	
Muut rahoituskulut	-167 290,02	-143 767,49	-211 315,72	-147 619,76
<b>Vuosikate</b>		<b>27 909 963,12</b>		<b>29 533 369,21</b>
<b>Poistot</b>	<b>-9 004 271,57</b>	<b>-9 004 271,57</b>	<b>-8 393 933,46</b>	<b>-8 393 933,46</b>
<b>Tilikauden tulos</b>		<b>18 905 691,55</b>		<b>21 139 436,75</b>
<b>Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)</b>		<b>18 905 691,55</b>		<b>21 139 436,75</b>

### 3.2 Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2016	TP2015
<b>TOIMINNAN RAHAVIRTA</b>		
Vuosikate	27 910	29 533
Tulorahoituksen korjaukset		-72
<b>INVESTOINTIEN RAHAVIRTA</b>		
Investointimenot	-17 005	-16 677
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		178
<b>Toiminnan ja investointien rahavirta</b>	<b>10 905</b>	<b>12 962</b>
<b>RAHOITUKSEN RAHAVIRTA</b>		
<b>Lainakannan muutokset</b>		
Pitkäaikaisen lainojen lisäys		
Pitkäaikaisen lainojen vähennys		
Lyhytaikaisen lainojen muutos		
<b>Oman pääoman muutokset</b>	<b>-4 638</b>	
<b>Muut maksuvalmiuden muutokset</b>		
Vaihto-omaisuuden muutos	1	-22
Saamisten muutos	4 951	-1 063
Korottomien velkojen muutos	158	7 816
<b>Rahoituksen rahavirta</b>	<b>471</b>	<b>6 731</b>
<b>RAHAVAROJEN MUUTOS</b>	<b>11 376</b>	<b>19 693</b>
Rahavarat 31.12.	90 728	79 352
Rahavarat 1.1.	79 352	59 659

### 3.3 Tase

<b>VASTAAVA</b> <b>x 1 000 €</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
<b>PYSYVÄT VASTAAVAT</b>	<b>59 328</b>	<b>51 327</b>
Aineettomat hyödykkeet	38 733	35 870
Aineettomat oikeudet	17 281	20 673
Tietokoneohjelmistot	1 147	1 000
Muut pitkävaikuttavat menot	389	284
Ennakkomaksut	19 916	13 713
Aineelliset hyödykkeet	17 209	12 270
Kiinteät rakenteet ja laitteet	2 757	3 754
Koneet ja kalusto	161	170
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	14 290	8 346
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	3 386	3 386
<b>VAIHTUVAT VASTAAVAT</b>	<b>128 361</b>	<b>121 936</b>
Vaihto-omaisuus	50	51
Saamiset	37 583	42 534
Pitkäaikaiset saamiset		400
Lainasaamiset		400
Lyhytaikaiset saamiset	37 583	42 134
Myyntisaamiset	28 117	28 465
Lainasaamiset	2	2
Muut saamiset	6 836	8 350
Siirtosaamiset	2 628	5 318
Rahoitusomaisuusarvopaperit	76	206
Muut arvopaperit	76	206
Rahat ja pankkisaamiset	90 652	79 146
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>	<b>187 688</b>	<b>173 263</b>

<b>VASTATTAVAA</b> <b>x 1 000 €</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
<b>OMA PÄÄOMA</b>	<b>83 614</b>	<b>69 347</b>
Peruspääoma	9 230	9 230
Muu oma pääoma	9 759	9 759
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	45 720	29 219
Tilikauden yli-/alijäämä	18 906	21 139
<b>VIERAS PÄÄOMA</b>	<b>104 074</b>	<b>103 916</b>
Lyhytaikainen	104 074	103 916
Saadut ennakot	28 494	25 751
Ostovelat	53 842	56 580
Muut velat	2 570	2 695
Siirtovelat	19 167	18 890
<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>	<b>187 688</b>	<b>173 263</b>

### 3.4 Kuntaosuudet Jakoperusteiden mukaan

A. Kustannukset kunnittain								
<b>Operointikustannukset</b>	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
	273 914 321,30	103 472 296,20	1 954 249,74	75 449 179,26	8 410 648,79	9 993 268,75	3 620 735,61	476 804 697,65
- Ympäristöbonus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Yhteensä</b>	<b>273 914 321,30</b>	<b>103 472 296,20</b>	<b>1 954 249,74</b>	<b>75 449 179,26</b>	<b>8 410 648,79</b>	<b>9 993 268,75</b>	<b>3 620 735,61</b>	<b>476 804 697,65</b>
%-jakautuma	57,4 %	21,7 %	0,4 %	15,8 %	1,8 %	2,1 %	0,8 %	100,0 %
<b>Yleiskustannukset</b>	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
	32 803 794,42	9 813 440,41	180 785,96	7 003 706,78	885 191,52	541 334,80	151 043,77	51 078 297,67
<b>Yhteensä</b>	<b>32 803 794,42</b>	<b>9 813 440,41</b>	<b>180 785,96</b>	<b>7 003 706,78</b>	<b>885 191,52</b>	<b>541 334,80</b>	<b>151 043,77</b>	<b>51 078 297,67</b>
%-jakautuma	64,2 %	19,2 %	0,4 %	13,7 %	1,1 %	1,1 %	0,3 %	100,0 %
<b>Infrakustannukset</b>	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
	63 444 181,85	5 950 806,00	133 605,35	12 458 841,16	977 872,23	380 714,77	169 006,48	83 214 827,84
<b>Yhteensä</b>	<b>63 444 181,85</b>	<b>5 950 806,00</b>	<b>133 605,35</b>	<b>12 458 841,16</b>	<b>977 872,23</b>	<b>380 714,77</b>	<b>169 006,48</b>	<b>83 214 827,84</b>
%-jakautuma	76,2 %	7,2 %	0,2 %	15,0 %	0,8 %	0,5 %	0,2 %	100,0 %
<b>Kustannukset yhteensä</b>	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
	370 162 297,57	119 236 542,61	2 288 841,05	94 911 727,17	9 673 810,54	10 905 318,32	3 940 785,86	611 068 523,12
- Ympäristöbonus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Yhteensä</b>	<b>370 162 297,57</b>	<b>119 236 542,61</b>	<b>2 288 841,05</b>	<b>94 911 727,17</b>	<b>9 673 810,54</b>	<b>10 905 318,32</b>	<b>3 940 785,86</b>	<b>611 068 523,12</b>
%-jakautuma	60,6 %	19,5 %	0,4 %	15,5 %	1,6 %	1,8 %	0,6 %	100,0 %
<b>B. Lipputulot kunnittain</b>								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
	195 047 769,88	67 076 786,43	1 625 313,35	53 439 512,08	6 806 504,07	6 118 500,76	1 832 129,09	331 448 514,64
<b>Yhteensä</b>	<b>195 047 769,88</b>	<b>67 076 786,43</b>	<b>1 625 313,35</b>	<b>53 439 512,08</b>	<b>6 806 504,07</b>	<b>6 118 500,76</b>	<b>1 832 129,09</b>	<b>331 448 514,64</b>
%-jakautuma	58,8 %	20,2 %	0,5 %	16,1 %	2,0 %	1,8 %	0,5 %	100,0 %
<b>C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia</b>								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
	176 114 527,71	52 159 757,18	843 327,70	41 472 215,09	3 167 008,47	4 786 817,88	2 308 686,77	279 682 308,48
- Ympäristöbonus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Yhteensä</b>	<b>176 114 527,71</b>	<b>52 159 757,18</b>	<b>843 327,70</b>	<b>41 472 215,09</b>	<b>3 167 008,47</b>	<b>4 786 817,88</b>	<b>2 308 686,77</b>	<b>279 682 308,48</b>
%-jakautuma	62,8 %	18,7 %	0,2 %	14,8 %	1,1 %	1,7 %	0,8 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
- suurten kaupunkiseut. tuki	2 439 557,00	1 047 739,00	38 838,00	633 389,00	137 056,00	150 088,00	75 333,00	4 720 000,00
<b>Yhteensä</b>	<b>2 439 557,00</b>	<b>1 047 739,00</b>	<b>38 838,00</b>	<b>633 389,00</b>	<b>137 056,00</b>	<b>150 088,00</b>	<b>75 333,00</b>	<b>4 720 000,00</b>
%-jakautuma	51,7 %	22,2 %	0,8 %	17,7 %	2,9 %	3,2 %	1,6 %	100,0 %
<b>D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen</b>								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	<b>Yhteensä</b>
- Yhteensä	172 674 970,71	51 112 018,18	804 489,70	40 838 826,09	3 029 952,47	4 636 729,88	2 233 323,77	274 932 308,48
<b>Yhteensä</b>	<b>172 674 970,71</b>	<b>51 112 018,18</b>	<b>804 489,70</b>	<b>40 838 826,09</b>	<b>3 029 952,47</b>	<b>4 636 729,88</b>	<b>2 233 323,77</b>	<b>274 932 308,48</b>
%-jakautuma	62,8 %	18,6 %	0,2 %	14,8 %	1,1 %	1,7 %	0,8 %	100,0 %
<b>Subventio% kunnittain</b>								
- Yhteensä	48,6 %	42,9 %	28,7 %	42,8 %	31,3 %	42,5 %	66,7 %	48,0 %

## Vertailu kuntasuudet 2016 TP ja 2016 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TP	175 114 527,71	82 169 757,18	843 327,70	41 472 218,09	3 167 006,47	4 756 817,58	2 308 658,77	279 682 308,45
2016 tarkennettu TA	157 336 000,00	80 843 000,00	810 000,00	51 998 000,00	4 283 000,00	7 620 000,00	3 106 000,00	316 986 000,00
Erotus, 2016 TP - 2016 TA	-22 221 472,29	1 316 757,18	-166 672,30	-10 525 781,91	-1 115 993,53	-2 833 182,44	-800 343,23	-38 346 891,83

## Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2016 TP ja 2016 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TP	2 439 557,00	1 047 739,00	36 836,00	833 388,00	137 056,00	158 588,00	75 333,00	4 720 000,00
2016 tarkennettu TA	8 167 000,00	5 884 000,00	188 000,00	6 867 000,00	653 000,00	284 000,00	98 000,00	22 181 000,00

## Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TP	172 674 970,68	81 112 018,18	806 491,70	40 638 929,09	3 029 950,47	4 598 229,58	2 233 325,77	274 932 308,45
2016 tarkennettu TA	188 148 000,00	44 959 000,00	822 000,00	45 111 000,00	3 630 000,00	7 356 000,00	3 011 000,00	283 838 000,00
Erotus, 2016 TP - 2016 TA	-16 474 029,32	3 653 018,18	-16 508,30	-4 472 070,91	-600 049,53	-2 757 770,44	-777 674,23	-18 905 891,83

## Kuntaosuus lman ed. vuoden yll-tilinään

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TP	172 674 970,71	81 112 018,18	806 491,70	40 638 929,09	3 029 950,47	4 598 229,58	2 233 325,77	274 932 308,45
Subventio% kunnittain	46,8 %	42,8 %	26,7 %	42,8 %	31,3 %	42,8 %	56,7 %	45,0 %

## 4 TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

### 4.1 Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

#### **Arvostus- ja jaksotusperiaatteet sekä menetelmät**

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

Vaihto-omaisuutena on kirjattu verkkokaupan tavaravaraston arvo tilinpäätöksessä.

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

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

HSL:n Lippu- ja informaatiojärjestelmä –hanketta (LIJ) on käsitelty kirjanpidossa vaiheittain. Hanke alkoi vuonna 2006. Poistolaskentaan vaikuttaneet vaiheet:

- Vaihe 1: Matkakorttien vaihto vuosina 2009-2010.
- Vaihe 2: Valmisteluvaihe; kilpailutus/neuvottelumenettely, joka päättyi v. 2012.
- Määrittelyvaihe: määrittelyvaihe päättyi kesällä v. 2013, jonka jälkeen on aloitettu poistot hankkeen työn osuudesta.

Edellä mainittujen vaiheiden aktivointi käyttöomaisuuteen on tehty ja poistojen tekeminen aloitettu, kun vaihe on päättynyt.

Käyttöönotto: Poistoja ei ole vielä aloitettu LIJ-järjestelmän ohjelmistojen ja laitehankintojen osalta. Näiden osalta poistot alkavat, kun järjestelmä on kokonaisuudessaan tuotantokäytössä (tämän hetken tiedon mukaan hanke valmistuu maaliskuussa 2017).

Poistomenetelmä LIJ-hankkeen osalta on HSL:n hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaisesti tasapoisto. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaisesti 5 vuotta ohjelmistoille ja kehittämistyölle sekä 8 vuotta laitteille. Jäsenkunnille kohdistetuissa kuntaosuuksissa HSL:n poistot sisältyvät HSL:n yleiskustannuksiin.

Tilikauden päättyessä HSL:n taseessa ei ole pitkäaikaista velkaa.

#### **Edellisen tilikauden tietojen vertailukelpoisuus**

HSL:n toiminnassa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia vuosien 2015 ja 2016 välillä.



## 4.2 Tuloslaskelman liitetiedot

### 4.2.1 Joukkoliikenteen lipputulot ja operointikustannukset

	TP 2015	TA 2016	TP 2016	Muutos TA2016/TP2016 Eur	%
<b>LIPPUTULOT VYÖHYKKEITTÄIN</b>					
<b>Sisäisen liikenteen lipputulot</b>					
- Espoo	15 136 208	15 771 000	16 058 135	285 135	1,8 %
- Helsinki	147 622 143	153 872 000	157 358 123	3 486 123	2,3 %
- Kaunainen	5 078	0	0	0	
- Kerava ja Sipoo	681 047	736 000	782 822	46 822	6,4 %
- Kirkkonummi	814 294	743 000	721 852	-21 148	-2,8 %
- Vantaa	10 487 379	11 042 000	11 267 704	215 704	2,0 %
<b>Sisäinen liikenne yhteensä</b>	<b>174 546 147</b>	<b>182 184 000</b>	<b>186 176 636</b>	<b>4 012 636</b>	<b>2,2 %</b>
<b>Seutuliiikenteen lipputulot</b>	<b>114 934 041</b>	<b>122 142 000</b>	<b>127 284 368</b>	<b>5 142 368</b>	<b>4,2 %</b>
<b>Lähiseutuliiikenteen lipputulot</b>					
- LS2-vyöhyke	2 836 084	2 888 000	3 179 278	291 278	10,1 %
- LS3-vyöhyke	14 133 122	14 788 000	14 806 233	20 233	0,1 %
<b>Lähiseutuliiikenne yhteensä</b>	<b>16 969 186</b>	<b>17 674 000</b>	<b>17 985 511</b>	<b>311 511</b>	<b>1,8 %</b>
<b>Kutsuplus-lipputulot</b>	<b>507 668</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>LIPPUTULOT YHTEENSÄ</b>	<b>306 967 043</b>	<b>321 980 000</b>	<b>331 448 515</b>	<b>9 466 515</b>	<b>2,9 %</b>
<b>OPEROINTIKUSTANNUKSET (sis. bonukset ja sanktiot)</b>					
<b>Busseiliikenne</b>					
- seutulinjat PKS	112 923 614	102 135 000	116 364 735	14 229 735	13,9 %
- seutulinjat Kerava	3 566 376	3 678 000	3 451 667	-226 334	-6,2 %
- U-linjat PKS	713 836	789 000	702 294	-86 706	-11,0 %
- U-/seutulinjat Kirkkonummi	7 240 792	6 984 000	7 427 204	443 204	6,3 %
- U-/seutulinjat Sipoo	4 402 135	4 572 000	4 699 345	127 345	2,8 %
- Espoo ja Kaunainen	33 233 425	46 318 000	34 394 028	-11 923 972	-25,7 %
- Helsinki <sup>1)</sup>	118 233 086	119 697 000	115 120 508	-4 576 492	-3,8 %
- Kerava <sup>2)</sup>	699 329	730 000	672 851	-57 149	-7,8 %
- Vantaa	27 759 218	27 144 000	25 819 503	-1 324 497	-4,9 %
- Ympäristöbonus <sup>3)</sup>	0	1 250 000		-1 250 000	-100,0 %
<b>Busseiliikenne yhteensä</b>	<b>308 771 809</b>	<b>313 297 000</b>	<b>308 652 135</b>	<b>-4 644 865</b>	<b>-1,5 %</b>
<b>Junaliikenne</b>					
- lähijunaliikenne <sup>4)</sup>	79 782 324	87 955 000	86 214 798	-1 740 202	-2,0 %
<b>Junaliikenne yhteensä</b>	<b>79 782 324</b>	<b>87 955 000</b>	<b>86 214 798</b>	<b>-1 740 202</b>	<b>-2,0 %</b>
<b>Raitioiliikenne</b>					
- Helsinki	49 943 551	62 320 000	50 832 830	-1 487 170	-2,8 %
<b>Raitioiliikenne yhteensä</b>	<b>49 943 551</b>	<b>62 320 000</b>	<b>50 832 830</b>	<b>-1 487 170</b>	<b>-2,8 %</b>
<b>Metroliiikenne</b>					
- Helsinki	25 094 262	33 871 000	27 650 158	-6 220 842	-18,4 %
<b>Metroliiikenne yhteensä</b>	<b>25 094 262</b>	<b>33 871 000</b>	<b>27 650 158</b>	<b>-6 220 842</b>	<b>-18,4 %</b>

	TP 2015	TA 2016	TP 2016	Muutos TA2016/TP2016 Eur	%
<b>Lauttaliikenne</b>					
- Helsinki <sup>5)</sup>	3 482 073	4 104 000	3 454 776	-649 224	-15,8 %
<b>Lauttaliikenne yhteensä</b>	<b>3 482 073</b>	<b>4 104 000</b>	<b>3 454 776</b>	<b>-649 224</b>	<b>-15,8 %</b>
<b>Kutsuplus</b>					
- Helsinki	3 426 641	1 560 000	0	-1 560 000	-100,0 %
<b>Kutsuplus yhteensä</b>	<b>3 426 641</b>	<b>1 560 000</b>	<b>0</b>	<b>-1 560 000</b>	<b>-100,0 %</b>
<b>OPEROINTIKUSTANNUKSET YHTEENSÄ</b>	<b>470 460 660</b>	<b>493 107 000</b>	<b>476 804 696</b>	<b>-16 302 302</b>	<b>-3,3 %</b>

Operointikustannusten erot tuloslaskelmaan kirjattuihin operointikustannuksiin:

<sup>1)</sup> Helsingin bussiliikenteeseen on lisätty sähköbussien nettokustannukset n. 0,2 M€

<sup>2)</sup> Keravan bussiliikenteestä on vähennetty Inex Partners Oy:ltä laskutettu linjojen 738 tavoitetason allitumisesta 80 800 €.

<sup>4)</sup> Junaliikenteen korvaukset sisältävät Pasilan aseman vuokria 0,6 M€

Korvauksista on vähennetty tuloihin kirjatut VR:n hyvityksiä ja Siuntion maksamat korvaukset junaliikenteestä, yht. 0,8 M€

<sup>5)</sup> Lauttaliikenteen kustannuksiin on laskettu lisäksi HKL/Suomenlinnan lauttaliikenteen laskuttama yleiskustannuskorvaus 52 861 €

<sup>6)</sup> Maksetut ympäristöbonukset yhteensä 1,5 milj. euroa v. 2016 sisältyvät bussiliikenteen korvauksiin.

## 4.2.2 Tuloksen muodostuminen osastoittain

1 000 €	HSL YHTEENSÄ	Johto		LIIKEMÄÄJÄRJESTÄMÄ- OSASTO		JOUKKO- OSASTO		LIIKEMÄÄJÄRJESTÄMÄ- OSASTO		LIIKEMÄÄJÄRJESTÄMÄ- OSASTO		LIIKEMÄÄJÄRJESTÄMÄ- OSASTO		VUOKRAUS- OSASTO		TAKUUS- JA KALUSTUSOSASTO		Yhteiset menot ja tulot <sup>1)</sup>	
		€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.	€	% HSL- YHT.
<b>Toimintatulot</b>	841 732	3	0,0 %	204 591	0,0 %	804	0,1 %	1 967	0,2 %	8 721	1,4 %	102	0,0 %	46	0,0 %	630 885	88,3 %		
Myyntitulot	333 425		0,0 %	5 823	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1 885	0,5 %	0	0,0 %	0	0,0 %	331 754	88,5 %		
Kuntosuorat	293 688		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	293 688	100,0 %		
Tuet ja avustukset	5 506		0,0 %	198	3,6 %	2	0,0 %	208	3,8 %	310	5,6 %	67	1,2 %	2	0,0 %	4 720	65,7 %		
Vuokratulot	2 658		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	958	37,5 %	1 408	55,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	1 016	7,5 %		
Muut toimintatulot	6 406	3	0,0 %	1	0,0 %	602	9,4 %	1	0,0 %	5 338	83,3 %	38	0,6 %	44	0,7 %	381	9,9 %		
<b>Toimintakulut</b>	-413 678	-1 005	0,2 %	-1 943	0,3 %	-3 186	0,5 %	-5 759	0,9 %	-28 822	4,7 %	-8 176	0,8 %	-8 918	1,1 %	-560 900	91,4 %		
Henkilöstökulut																			
Pölyt ja poltto	-15 709	-438	2,8 %	-655	0,1 %	-1 862	12,4 %	-1 662	10,6 %	-7 481	47,5 %	-1 208	7,7 %	-2 034	12,9 %				
Henkilösivukulut																			
Ei-kuukaut	-2 980	-56	1,9 %	-179	0,0 %	-381	12,8 %	-313	13,5 %	-1 438	45,2 %	-227	7,6 %	-388	13,0 %				
Muut henkilösivukulut	-849	-16	1,7 %	-68	0,1 %	-123	13,0 %	-100	10,8 %	-455	47,9 %	-73	7,7 %	-124	13,0 %				
Palvelujen ostot	-588 173	-578	0,1 %	-735	0,1 %	-863	0,1 %	-2 422	0,4 %	-15 280	2,6 %	-3 416	0,6 %	-3 201	0,5 %	-550 057	95,5 %		
Alueet, kunnat ja tavarat	-1 277	-28	2,2 %	-6	0,4 %	-5	0,4 %	-120	9,4 %	-644	50,5 %	-189	14,8 %	-284	22,3 %				
Vuokratulot	-3 488	-18	0,5 %	-6	0,2 %	-10	0,3 %	-1 137	32,8 %	-768	21,7 %	-44	1,3 %	-672	19,3 %	-843	24,2 %		
Muut toimintakulut	-3 102	-70	2,3 %	-5	0,1 %	-2	0,1 %	-5	0,2 %	-2 768	89,9 %	-19	0,6 %	-214	6,8 %				
<b>Toimintatulos</b>	28 054	-1 001		-1 738		-2 853		-4 832		-20 102		-8 874		-8 971		69 966			
Puhuteluotot	28		0,0 %		0,0 %		0,0 %	1	2,1 %		0,1 %		0,0 %	27	87,8 %				
Rahoituskulut	-171		0,0 %		0,0 %		0,0 %	-1	0,4 %	-2	0,9 %		0,1 %	-189	95,5 %				
Vuosittaiset	27 910	-1 001		-1 738		-2 853		-4 832		-20 103		-8 874		-8 971		69 966			
Pölyt	-9 004		0,0 %	-25	0,3 %	-14	0,2 %	-4	0,0 %	-8 133	90,3 %	-307	3,4 %	-527	5,9 %				
<b>Toimintavero- ja -lisänsäätö</b>	18 906	-1 001		-1 794		-2 898		-4 896		-28 296		-8 376		-7 448		69 966			

<sup>1)</sup> HSL:n yhteisiin tuloihin ja menoihin kirjataan joukkoliikenteen lippumatot, kuntasuorat, valtion maksama suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennematot, liikenteen operoimiskustannukset sekä kuntien infrastruktuurit.

### 4.2.3 Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Pysyvien vastaavien ryhmä Poistosaika Poistomenetelmä

Poistosuunnitelman mukaiset poistoajat hyödykeryhmittäin

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

Poikkeus: HKL:YTY siirtynyt omaisuus

Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Vuosina 2016-2019	1 000 €
Keskimääräiset suunnitelman mukaiset poistot	18 315
Keskimääräinen poistonalaisten investointien omaharkintameno	12 176
Ero, euroa	6 139
Ero, %	50,4 %

Investointi- ja poistotason poikkeama johtuu siitä, että tarkastelujaksoon ajoittuu poikkeuksellisen suuri poistonalainen investointihanke. Lippu- ja info- maatiojärjestelmä (LIJ-hanke) valmistuu keväällä 2017, jolloin poistot alkavat hankkeen osalta täysimääräisinä.

### 4.3 Taseen liitetiedot

#### 4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

##### Käyttöomaisuuden tase-erittely

	1001 Laajat jäjestelmät	1005 Aik- ohjelmistot ja otkoudet	1010 Muut pitkävaikuttaiset menot	1141 Matkakorjauksien teollinen kiertävä laite	1142 Liikenneinforma- tion laitteet	1143 Liiken- teen ohjau- s- ja laitteet	1160 Henkilös- ja palkkiot	1165 Aik- laitteet	1170 Muut laitteet ja kalusteet	YHTEENSÄ
<b>Henkilöt</b>										
Aikuiset	39 151 749,85	5 388 142,80	1 228 455,20	10 036 255,89	4 288 569,56	91 935,00	83 806,99	851 141,67	903 473,13	62 021 330,19
Tähtäytöksen henkiset	3 228 041,99	842 514,05	275 780,31	0,00	442 327,67	0,00	0,00	5 770,50	71 250,00	4 885 864,52
Tähtäytöksen luovutukset	0,00	0,00	0,00	0,00	-8 650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-8 650,00
Varaston suljaminen	42 379 781,84	6 230 656,85	1 502 215,61	10 036 255,89	4 722 247,23	91 935,00	83 806,99	856 912,47	974 723,13	66 978 344,71
<b>Poistot</b>										
Aikuiset	-18 476 566,42	-4 387 905,26	-942 234,01	-7 822 912,11	-2 747 872,77	-91 935,00	-34 836,25	-805 920,67	-828 977,69	-36 139 160,10
Tähtäytöksen poistot	-8 620 454,01	-895 938,49	-171 032,67	-856 182,44	-574 949,74	0,00	-16 721,40	-34 382,39	-34 987,99	-9 004 639,13
Tähtäytöksen peruutukset	0,00	0,00	0,00	0,00	367,56	0,00	0,00	0,00	0,00	367,56
Varaston suljaminen	-25 098 020,43	-5 083 843,77	-1 113 268,68	-8 679 074,55	-3 322 454,95	-91 935,00	-51 557,65	-840 312,86	-861 965,68	-45 143 431,67
<b>Kuultu arvo</b>										
Varaston suljaminen	17 280 771,41	1 146 812,88	388 948,83	1 357 181,34	1 388 782,28	0,00	32 049,34	16 599,51	112 757,45	21 734 913,04
Aikuiset	20 673 183,43	1 000 237,32	284 221,19	2 213 343,78	1 540 696,79	0,00	48 770,74	45 221,40	76 496,44	25 882 170,09

## Käyttöomaisuusosakkeet ja osuudet

	Kotipaikka	Omletusosuus	Osakkeiden lkm	Kirjanpitoarvo 31.12.2016, eur
<b>Osakkuusyhteisöt</b>				
Kilteistö Oy Asemapäällikönkatu 5 <sup>1)</sup>	Helsinki	34,87 %	4309,5	3 385 122,94
<b>Muut osakkeet ja osuudet</b>				
Helsingin Konsernihankinta Oy	Helsinki		1	1 000,00

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

## Pitkä- ja lyhytaikaisten saamisten muutos

Pitkäaikaiset saamiset	31.12.2016 euroa	31.12.2015 euroa	Muutos euroa
<b>Lainasaamiset</b>	<b>0,00</b>	<b>400 000,00</b>	<b>400 000,00</b>

Pitkäaikaiset lainasaamiset sisälsivät Yhtymäkokouksen 19.5.2011 myöntämän pääomalainan Ajelo Oy:lle (nyk. Split Finland Oy)

Lyhytaikaiset saamiset	31.12.2016 euroa	31.12.2015 euroa	Muutos euroa
<b>Lyhytaikaiset saamiset</b>	<b>37 582 810,65</b>	<b>42 133 622,95</b>	<b>-4 550 812,30</b>
Myyntisaamiset	28 116 881,50	28 464 835,08	-347 753,58
Lainasaamiset	1 820,23	1 750,00	70,23
Muut saamiset	6 836 408,56	8 349 705,64	-1 513 297,08
Siirtosaamiset	2 627 700,36	5 317 532,23	-2 689 831,87
<b>Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät</b>	<b>2 627 700,36</b>	<b>5 317 532,23</b>	<b>-2 689 831,87</b>
Siirtosaamiset kunnilta ja kuntayhtymiltä	0,00	0,00	0,00
Siirtosaamiset liikennöitsijöiltä ja VR:ltä	0,00	71 145,84	-71 145,84
Siirtosaamiset valtiolta	2 360 000,00	5 054 435,48	-2 694 435,48
Siirtosaamiset muilta	267 700,36	191 950,91	75 749,45

### 4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

#### Oma pääoma

Oman pääoman muutokset	31.12.2016 euroa	31.12.2015 euroa	Muutos euroa
Peruspääoma	9 230 475,00	9 230 475,00	0,00
Muu oma pääoma	9 758 669,01	9 758 669,01	0,00
Edellisten tilikausien ali-/ylijäätymä	45 719 647,40	29 218 673,33	16 501 074,07
Tilikauden ali-/ylijäätymä	18 906 891,66	21 139 436,75	-2 233 744,20
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>83 614 482,96</b>	<b>69 347 153,09</b>	<b>14 267 329,87</b>

#### PERUSPÄÄOMA

Peruspääoma kunnittain 31.12.2016	Osuus-%	Eur
- Espoo	21,8 %	2 009 466,70
- Helsinki	52,0 %	4 797 701,48
- Kaunialainen	0,8 %	70 869,82
- Kerava	3,0 %	278 255,99
- Kirkkonummi	3,3 %	300 264,48
- Vantaa	17,6 %	1 626 436,75
- Sipoo	1,6 %	148 480,00
<b>Yhteensä</b>	<b>100,0 %</b>	<b>9 230 475,00</b>

#### MUU OMA PÄÄOMA

Muu oma pääoma kunnittain 31.12.2016 (YTV:stä siirtyneet jäljellä olevat ylijäämät)	Eur
- Espoo	5 980 593,85
- Helsinki	0,00
- Kaunialainen	201 518,06
- Kerava	0,00
- Kirkkonummi	0,00
- Vantaa	3 576 557,10
<b>Yhteensä</b>	<b>9 758 669,01</b>

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

Edellisten tilikausien yli- (+) / alijäämät (-) kunnittain 31.12.2016	Eur
- Espoo <sup>1)</sup>	3 085 592,24
- Helsinki	22 526 967,12
- Kaunialainen	370 950,50
- Kerava	1 643 106,86
- Kirkkonummi	983 961,06
- Sipoo	553 487,11
- Vantaa	16 576 612,72
<b>Yhteensä</b>	<b>45 719 647,40</b>

#### TILIKAUDEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)

Tilikauden yli- (+) / alijäämä (-) vuodelta 2016 kunnittain	Eur
- Espoo	-6 153 018,18
- Helsinki	16 474 029,32
- Kaunialainen	15 510,30
- Kerava	600 049,53
- Kirkkonummi	2 719 270,44
- Sipoo	777 676,23
- Vantaa	4 472 173,91
<b>Yhteensä</b>	<b>18 905 691,55</b>

#### KUMULATIIVINEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄ (-) KUNNITTAIN YHTEENSÄ 31.12.2016

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

	Eur
- Espoo	2 893 167,91
- Helsinki	38 999 986,44
- Kaunialainen	587 978,86
- Kerava	2 243 156,18
- Kirkkonummi	3 703 231,50
- Sipoo	1 331 143,34
- Vantaa	24 625 343,73
<b>Yhteensä</b>	<b>74 384 007,86</b>

<sup>1)</sup> HSL on hyvittänyt Espoolle vuoden 2016 kuntasuutta 8 830 000 euroa ja Espoo on vastaavasti hyvittänyt HSL:lle länelmetron Infralaskutusta 13 468 361,68 euroa ja näiden erotus 4 638 361,68 euroa on sovittu kultattavaksi Espoolle kertyneestä ylijäämästä.

Lyhytaikaiset velat	31.12.2016 euroa	31.12.2015 euroa	Muutos euroa
<b>Lyhytaikaiset velat yhteensä</b>	<b>104 074 165,89</b>	<b>103 815 919,02</b>	<b>258 246,87</b>
<b>Saadut ennakot</b>	<b>28 494 681,61</b>	<b>25 651 398,85</b>	<b>2 843 282,76</b>
Matkakortin arvon lataukset	22 907 950,49	20 655 099,10	2 252 851,39
Matkakortin myyntivaltuuden lataukset	0,00	0,00	0,00
Työmatkasetelit	5 521 760,72	4 789 651,47	732 109,25
Työmatkapaasi	-17 146,82	-11 928,92	-5 217,90
Lahjakortit	27 490,77	28 959,37	-1 468,60
Kutsuplus-matkakukkarot	54 626,45	189 617,83	-134 991,38
<b>Ostovelat</b>	<b>53 841 600,65</b>	<b>56 580 401,87</b>	<b>-2 738 801,22</b>
<b>Muut velat</b>	<b>2 570 410,06</b>	<b>2 694 595,96</b>	<b>-124 185,88</b>
<b>Siirtovelat</b>	<b>19 167 473,35</b>	<b>18 889 522,34</b>	<b>277 951,01</b>
<b>Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät</b>	<b>19 167 473,35</b>	<b>18 889 522,34</b>	<b>277 951,01</b>
Lipputulosten jaksotukset	15 065 731,34	14 042 758,84	1 022 972,50

Lomapalkkajaksotukset	3 487 070,61	3 542 202,80	-55 132,19
Tulospalkkiovaraus	540 188,00	477 477,00	62 711,00
Muut siirtovelat kunnille ja kuntayhtymille	0,00	0,00	0,00
Muut siirtovelat liikennöitsijöille	0,00	0,00	0,00
Muut siirtovelat muulle	74 483,40	827 083,70	-752 600,30

#### 4.4 Vastuut ja vakuudet

Euroa	31.12.2016
Kaluston leasing-vastuut	
Leasing-maksut 2016 →	1 201 276,73
Leasing-maksut 2017 →	1 152 381,12
Leasing-maksut 2018 →	819 109,31
Yrityskortit	
Yrityskortit 2017 →	134 000,00
Vastuut yhteensä	3 306 747,15

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

#### Muut taseen ulkopuoliset vastuut

Muita taseen ulkopuolisia vastuuta ei ollut.

#### 4.5 Henkilöstöä ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot

Henkilöstö 31.12.	Yhteensä		
	31.12.2016	31.12.2015	Muutos
Johto	3	3	0
Liikennejärjestelmäosasto	16	17	-1
Joukkoliikennesuunnitteluosasto	51	52	-1
Liikennepalvelut -osasto	34	34	0
Matkustajapalvelut -osasto	205	228	-23
Viestintä ja markkinointipalvelu -osasto	23	25	-2
Talous- ja hallintopalvelut -osasto	41	40	1
<b>HSL YHTEENSÄ</b>	<b>373</b>	<b>399</b>	<b>-26</b>

Työsuhteiden luonne	2016	2015
Vakinalainen	329	351
Määräaikainen	44	48
Kaikki yhteensä	373	399

Henkilöstökulut TP2016	Eur
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	19 637 991
Henkilöstökuluja aktivoitu aineettomien hyödykkeisiin	639 093
<b>Henkilöstökulut yhteensä</b>	<b>20 277 084</b>
Henkilöstökulut keskimäärin/hlö	54 362

#### Tilintarkastajan palkkiot 2016

Tilintarkastuspalvelut ostettiin vuonna 2015 ja 2016 KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:ltä. KPMG Oy:ltä on ostettu lisäksi lakimiespalvelua sekä muuta asiantuntijapalvelua.

Tarkastuslautakunnan sihteeripalvelut ostettiin BDO Auditor Oy:lta vuosina 2015 ja 2016. Sisäisen tarkastuksen palvelut ulkoistettiin vuonna 2016 ja ostettiin BDO Oy:ltä.

	2016	2015
<b>KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:lta ostetut palvelut</b>		
Tilintarkastuspalkkiot	10 305,00	12 505,50
<b>KPMG Oy Ab:lta ostetut palvelut</b>		
Lakimiespalvelut	156 146,02	136 582,50
Asiantuntijapalvelut	28 320,00	22 302,50
Koulutuspalvelut	176,00	14 559,01
<b>BDO Auditor Oy:lta ostetut palvelut</b>		
Tarkastuslautakunnan sihteerin tehtävät	19 940,40	15 135,40
<b>BDO Oy:tä ostetut palvelut</b>		
Sisäinen tarkastus	78 118,89	
<b>Yhteensä</b>	<b>293 006,31</b>	<b>201 084,91</b>

## 4.6 Toiminnan tunnusluvut

### Matkustajamäärät

milj.nousua	2016	2015	Muutos %	2014	2013	2012	2011	2010
Raitiovaunu	56,6	55,2	2,5 %	55,5	56,6	57,2	53,7	54,5
Metro	64,1	62,9	1,9 %	62,1	63,4	62,2	61,5	57,1
<b>Bussi yhteensä</b>	<b>181,3</b>	<b>182,0</b>	<b>-0,4 %</b>	<b>182,0</b>	<b>179,3</b>	<b>176,7</b>	<b>172,5</b>	<b>166,6</b>
Helsinki sisäinen	82,5	85,0	-2,9 %	86,3	86,9	88,6	88,4	86,2
Espoo ja Kauniaisten sisäinen	14,0	14,1	-0,8 %	14,2	14,4	14,9	14,8	14,5
Vantaa sisäinen	11,7	12,1	-3,6 %	13,0	12,8	12,2	11,7	11,7
Kerava sisäinen	0,2	0,2	4,3 %	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kirkkonummi sisäinen	0,3	0,3	14,7 %	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
Sipoon sisäinen	0,4	0,4	13,9 %	0,2	0,2	0,1		
Seutuliikenne	71,4	69,3	3,1 %	66,4	62,5	58,4	55,7	52,5
U-liikenne *	0,8	0,7	9,2 %	1,4	1,8	1,8	1,4	1,2
<b>Lähijunaliikenne**</b>	<b>63,1</b>	<b>56,5</b>	<b>11,6 %</b>	<b>51,9</b>	<b>45,9</b>	<b>43,0</b>	<b>42,5</b>	<b>43,0</b>
pk-seutu	57,6	50,9	13,0 %	46,5	42,7	40,3	39,7	40,5
Kerava	3,9	4,0	-3,1 %	3,9	1,9	1,6	1,6	1,4
Kirkkonummi	1,6	1,5	2,8 %	1,5	1,2	1,1	1,2	1,2
Siuntio	0,0							
<b>Suomenlinnan lautta</b>	<b>2,2</b>	<b>1,9</b>	<b>11,9 %</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>
Kutsuplus		0,1	-100,0 %	0,1	0,01			
<b>Yhteensä (kalkki)</b>	<b>367,2</b>	<b>358,6</b>	<b>2,4 %</b>	<b>353,3</b>	<b>347,0</b>	<b>340,7</b>	<b>331,8</b>	<b>322,8</b>

\*U-liikenteessä tehdyt nousut sisältävät ainoastaan matkakortilla tehdyt nousut.

\*\*HSL-alueen sisällä tehdyt matkat koko lähijunaliikenteessä.

### Liikenteen luotettavuus

Luotettavuuden tunnuslukuna käytetään ajettujen lähtöjen %-osuutta suunnitelluista lähdöistä

	2016	2015	Muutos 2016/2015, %	2014	2013	2012	2011	2010
Bussi	99,83 %	99,89 %	-0,1 %	99,89 %	99,87 %	99,87 %	99,80 %	99,83 %
Metro	99,78 %	99,93 %	-0,2 %	99,89 %	99,94 %	99,90 %	99,94 %	99,93 %
Raitiovaunu	99,45 %	99,43 %	0,0 %	99,50 %	99,41 %	98,42 %	98,75 %	98,57 %
Juna	99,37 %	99,05 %	0,3 %	99,37 %	99,84 %	97,36 %	97,53 %	95,05 %

### Joukkoliikenteen tuotantokustannus euroa/matkustajakm

Joukkoliikenteen tuotantokustannukset euroa/matkustajakm laskivat keskimäärin 4,4 % edellisestä vuodesta.

Tuotantokustannukset lasketaan jakamalla operoinnista syntyneet kustannukset matkustajakilometreilla. Matkustajakilometrit saadaan kertomalla matkustajamäärät (nousut) keskimatkatiedoilla. Juna- ja lauttaliikenteessä matkustajamäärät ovat nousseet huomattavasti, mikä selittää osaltaan näiden liikennemuotojen alentuneita tuotantokustannuksia.

	2016	2015	Muutos 2016/2015, %	2014	2013	2012	2011	2010
Bussi	0,236	0,236	-0,1 %	0,239	0,240	0,244	0,227	0,219
Juna	0,112	0,130	-13,7 %	0,129	0,102	0,115	0,111	0,107
Raitiovaunu	0,408	0,411	-0,7 %	0,412	0,403	0,386	0,396	0,396
Metro	0,068	0,063	8,7 %	0,066	0,062	0,061	0,063	0,058
Lautta	0,584	0,654	-10,8 %	0,788	0,768	0,914	0,807	0,814
<b>Yhteensä</b>	<b>0,183</b>	<b>0,191</b>	<b>-4,4 %</b>	<b>0,194</b>	<b>0,183</b>	<b>0,190</b>	<b>0,180</b>	<b>0,171</b>

Tuotantokustannus euroa/matk.km lasketaan kulkumuodon operointikustannusten ja matkustajakilometrien suhteena.

### Asiakastytyväisyys

Tulokset perustuvat HSL:n tutkimukseen vuodesta 2011 alkaen. Vuoden 2010 luvut perustuvat HKL:n ja YTV:n tutkimuksiin, eivätkä ne ole täysin vertailukelpoisia HSL:ssä tuotettuihin lukuihin erilaisesta tutkimus- ja painotustavoista johtuen. Lähijunaliikenteessä tutkimus aloitettiin 2011.

Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien % -osuus liikennemuodoittain ja yhteensä HSL-liikenteessä ("Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle")

#### Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien % -osuus liikennemuodoittain

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Raitioliikenne	89	92	89	89	86	88
Bussiliikenne	87	88	87	87	84	84
Metroliikenne	92	92	93	90	90	91
Lähijunaliikenne	87	86	86	86	82	72
Lauttaliikenne	92	90	91	88	90	89
<b>Yhteensä</b>	<b>88</b>	<b>89</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>85</b>	<b>84</b>

Vuositasolla matkustajien tyytyväisyys bussiliikenteeseen on pääasiassa pysynyt samalla tasolla aikajaksolla 2014 – 2016. Kirkkonummen, Sipoon ja Keravan liikennöntialueiden osalta tuloksissa on myös satunnaisvaihtelua. Tietyt vaikuttivat erityisen paljon Helsingin sisäiseen bussiliikenteeseen vuonna 2016. Vantaalla syksyllä 2015 toteutettu linjastouudistus heikensi sekä syksyn 2015 että kevään 2016 tulosta, mutta vuoden kokonaistuloksen perusteella vantaalla matkustavat asiakkaat ovat löytäneet uusia linjoja.

**Aikataulu- ja reittitietoon tyytyväisten matkustajien % -osuus ("Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla")**

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Raitoliikenne	88	87	88	85	84	86
Bussiliikenne	91	88	90	89	88	88
Metrolinno	87	86	87	82	83	84
Lähijunaliikenne	87	86	86	84	82	82
Lauttaliikenne	88	90	89	85	87	86
<b>Yhteensä</b>	<b>89</b>	<b>87</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>86</b>	<b>86</b>

**Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien % -osuus bussiliikenteessä liikennöintialueittain**

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Espoo	4,02	4,05	4,02	4,01	3,97	3,95
Helsinki	4,07	4,13	4,11	4,07	3,99	4,00
Vantaa	3,96	3,98	4,00	4,01	3,94	3,93
Kerava	4,03	4,10	3,97	4,00	4,01	4,04
Kirkkonummi	3,94	3,97	3,75	-	-	-
Sipoo	4,02	3,96	3,89	-	-	-
Seutu	4,05	4,08	4,05	4,05	4,00	4,00
<b>Yhteensä</b>	<b>4,05</b>	<b>4,09</b>	<b>4,07</b>	<b>4,06</b>	<b>3,99</b>	<b>3,99</b>

**Kokonisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien % -osuus bussiliikenteessä liikennöitsijöittäin**

Liikennöitsijä	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Helsingin Bussiliikenne Oy	4,09	4,07	4,07	3,96	3,89	3,84
Nurmijärven Linja Oy*	3,95	-	-	-	-	-
Nobina Finland Oy	3,97	3,99	3,99	3,93	3,90	3,82
Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab	4,03	4,04	4,03	4,01	3,96	3,96
Oy Pohjolan Liikenne Ab	4,11	4,01	3,86	-	-	-
Transdev Finland Oy**	3,98	4,02	4,04	3,97	3,97	3,93
Tammelundin Liikenne Oy	4,08	4,12	4,04	3,99	3,85	3,82
Bus Travel Abergin Linja Oy	4,24	4,26	4,31	4,16	4,18	4,24
<b>Bussiliikenne yhteensä***</b>	<b>4,02</b>	<b>4,03</b>	<b>4,03</b>	<b>3,97</b>	<b>3,92</b>	<b>3,86</b>

\* Tutkimuksessa mukana vain syyskauden 2016

\*\*Kevästä 2015 lähtien Transdev Finland Oy, tätä ennen Veolia Transport Finland Oy

\*\*\*Keskiarvo on kyselyn vuoden bussiliikenteen keskiarvo. Tutkittavat liikennöitsijät voivat vaihdella kausittain. Taulukon liikennöitsijä -sarakeessa näkyvät ainoastaan viimeisimmän vuoden liikennöitsijät.

**Järjestykseen ja turvallisuuteen tyytyväisten matkustajien % -osuus asiakastytyväisyys-tutkimuksessa ("Matkanl sujuvat ilman järjestyshäiriöitä").**

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Raitoliikenne	83	84	84	82	81	80	63
Bussiliikenne	94	95	95	94	94	93	
Metrolinno	85	85	84	82	78	80	79

Lähijunaliikenne	89	87	89	88	86	86	NA
Yhteensä	90	90	90	89	88	87	

**Täsmällisyyteen tyytyväisten matkustajien %-osuus liikennemuodoltaan ("Bussit / vaunut / lautat liikennöivät täsmällisesti alkataulun mukaan")**

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Raitiliikenne	80	82	80	78	73	66
Bussiliikenne	71	74	75	74	70	64
Metroliiikenne	94	96	95	86	93	91
Lähijunaliikenne	70	58	65	70	62	37
Lauttaliikenne	97	97	97	97	97	96
Yhteensä	76	76	78	76	74	65

HSL-liikenteen luotettavuus on kokonaisuudessaan pysynyt hyvällä tasolla. Lähijunaliikenteen luotettavuus kääntyi syksyllä 2014 selvään laskuun kääntöaikojen lyhentymisen vuoksi. 2015 täsmällisyys laski kehäradan avautumisen myötä etenkin kehä- ja pääradalla. Vuoden 2016 tuloksen perusteella lähijunaliikenteen täsmällisyys on palautunut vuoden 2013 tasolle. Matkustajien kokemusta lähijunaliikenteen täsmällisyydestä on parannettu myös HSL:n ja Finrail Oy:n häiriöviestintää tehostavalla yhteisprojektilla.

#### Joukkoliikenteen laadunvalvonta

HSL:n joukkoliikenteen kaluston laatu tutkimuksen vuoden 2016 tulokset sisältävät yli 8 000 liikennevälineen havainnot bussi-, raitiovaunu, metroliiikenteestä ja junaliikenteessä. Lähes 80 % havainnoista kohdistui bussiliikenteeseen. Laatu tutkimuksella tarkastellaan kaluston kuntoa ja liikennöintisopimuksissa määriteltyjen laatu kriteerien toteutumista ympäri vuoden jatkuvalla kahden tutkimuskauden havainnointitutkimuksella. Kalustoeroista johtuen eri liikennemuotojen tulokset eivät ole keskenään vertailukelpoisia.

Tulokset esitetään keskiarvoina poikkeamapisteistä, joita kertyy, kun poikkeamia havaitaan. Alhaisemmat pisteet tarkoittavat näin ollen parempaa laatua. Vuoden 2016 aikana kaluston laatu parani bussi- ja lähijunaliikenteessä. Kaluston laadun paranemiseen vaikutti keväällä bussiliikenteessä käyttöön otettu laatu poikkeamien sanktiointi ja lähijunaliikenteessä uudempi kalusto. Myös Länsi-metrosta ja LJJ-laitteiden asennuksista johtuvat poikkeusjärjestelyt vaikuttivat bussiliikenteen tuloksiin.

Liikennemuoto	Liikennöitsijä	syky 2016	kevät 2016	syky 2015	kevät 2015	syky 2014	kevät 2014
Bussiliikenne	Helsingin Bussiliikenne Oy	14	15	20	23	58	121
	Nurmijärven Linja Oy	7	-	-	-	-	-
	Nobina Finland Oy	30	43	44	46	54	78
	Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab	21	18	21	29	26	26
	Oy Pohjolan Liikenne Ab	14	10	21	5	33	-
	Tammelundin Liikenne Oy	15	19	7	30	37	38
	Transdev Finland Oy**	27	41	44	68	72	57
	Bus Travel Abergin Linja Oy	9	13	13	7	13	3
	<b>Bussiliikenne keskimäärin*</b>		<b>22</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>43</b>	<b>54</b>



Likennemuoto	Likennöitsijä	syky 2016	kevät 2016	syky 2015	kevät 2015	syky 2014	kevät 2014
Raitiollikenne	Helsingin kaupungin liikennelaitos	7	7	8	8	14	-
Metrollikenne	Helsingin kaupungin liikennelaitos	8	6	15	15	11	-
Lähjunaliikenne	VR	130	155	-	-	-	-

\*Keskiarvo on kyseisen tutkimuskauden koko bussiliikenteen keskiarvo. Tutkittavien kohteiden liikennöitsijät voivat vaihdella kausittain. Taulukon liikennöitsijä -sarakeessa näkyy ainoastaan viimeisimmän tutkimuskauden liikennöitsijät.

\*\* Kevästä 2015 lähtien Transdev Finland Oy, tätä ennen Veolia Transport Finland Oy

### Matkalippujen tarkastus

Vuonna 2015 tarkastettiin yhteensä noin 3,3 miljoonan matkustajan matkaliput (edellisenä vuonna 4,0 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,79 % (edellisenä vuonna 2,7 %).

Liputta matkustavia tavattiin:

	2016	2015	Muutos 2016/2015, %	2014	2013	2012	2011	2010
Muut bussit	0,6 %	0,6 %	-3,1 %	0,7 %	0,5 %	0,8 %	0,8 %	0,7 %
Runkolinja 550	3,9 %	3,8 %	2,6 %	2,9 %	1,3 %			
Metro/vaunu	3,0 %	2,7 %	9,9 %	2,8 %	2,7 %	3,1 %	3,3 %	3,0 %
Raitiovaunu	3,3 %	3,0 %	7,3 %	2,9 %	2,9 %	3,4 %	3,5 %	3,1 %
Metro/laituri	3,7 %	3,3 %	10,6 %	3,7 %	3,7 %	3,3 %	4,1 %	4,7 %
Lähijunaliikenne	3,7 %	3,5 %	7,5 %	3,8 %	4,0 %	4,7 %	5,3 %	4,9 %

## 4.7 Tunnuslukujen laskentakaavat

### *Tuloslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat*

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

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

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

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

### *Rahoituslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat*

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

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

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

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

### *Taseen tunnusluvut*

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

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

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

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

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

## 4.8 Kuntaosuuksien jakoperusteet

### HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

#### JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

#### Liikenteen operointikulut

Operointikululla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteen hoidon kustannuksia. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

Junaliikenteessä ja avorahastuslinjalla 560 valmistui tilinpäätökseen 2016 uudet lippulajituskimukset. Talousarviossa ja syksyllä -16 laaditussa ennusteessa käytettiin vielä vanhoja tietoja ja Kehäradan osalta ennustetta.

Länsimetron viivästyminen vuodelle 2017 aiheutti suurehkoja muutoksia operointikustannusten jakautumiseen kunnittain. Erityisesti viivästyksellä oli vaikutusta Espoon kuntaosuuteen.

Kuntaosuuslaskelman 2016 nousutietojen tarkentaminen viimeisimmän HSL:n laskentalaitedatasta saatavien nousutietojen kanssa muutti PKS:n seutulinjojen jako-osuuksia. Tämä johtui pääosin siitä, että linjan 550 nousujen määrä on pudonnut nousumäärästä, joita aiemmin oli käytetty (TP2015 nousut). Kun linjan 550 nousujen osuus kaikista PKS:n seutulinjojen nousuista on lähes 20 % ja helsinkiläisten osuus on ko. linjalla selvästi suurempi kuin PKS:n seutulinoilla keskimäärin, vaikuttaa nousujen väheneminen linjalla 550 niin, että Helsingin suhteellinen osuus PKS:n seutulinjojen kustannuksista pienenee ja muiden PKS:n kuntien osuudet kasvavat.

#### Bussiliikenne

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

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Bussiliikenteen keskimatkoista on saatu vuonna 2015 päivitettyjä tietoja liikenteen infokannan polminnasta, johon tietoja on kerätty matkalippujärjestelmästä.

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

Sisäisten linjojen ja U-linjojen osalta kuntakohtaiset keskimatkat perustuvat viimeisten lippulajituskimusten mukaisiin linjastokohtaisiin keskimatkoihin Seutulinjojen osalta kunnittaiset keskimatkat lasketaan vuosittain linja/linjayhdistelmäkohtaisten nousujen ja viimeisten lippulajituskimusten mukaisen linja/linjayhdistelmäkohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Vuositasen nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

#### **Junaliikenne**

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometriä perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

#### **Metrolinjat**

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

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

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

#### **Raitiovaunuliikenne**

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

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

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

#### **Lauttaliikenne**

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometriä perusteella.

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

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

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

#### **Tilaaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut**

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

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

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

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

**Infrakulut**

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

**LIPPUTULOT**

Seutulipputulot kohdistetaan kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne seutulipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisilla aikuisten ja lasten arvoseutulipuilla tehtyjen nousujen perusteella.

Sisäiset lipputulot kohdistetaan sen kunnan lipputuloksi, minkä kunnan lipuista on kysymys.

Poikkeuksena ovat toisten kuntien asukkaiden ostamat ko. kunnan sisäiset subventoidut liput. Nämä lipputulot kohdistetaan kortin kuntalaisuuden mukaan. (Näiden lippujen käyttöä vastaava osuus operointi, yleis- ja infrakuluista kohdistetaan myös kortin kuntalaisuuden mukaan).

## 5 ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT

Helsingissä 21.3.2017

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus



Risto Rautava  
puheenjohtaja



Sirpa Hertell  
varapuheenjohtaja



Hennariikka Andersson



Jukka Hako



Tarja Kantola



Hannele Kerola



Hanna Mithiku



Björn Månsson



Jaana Pelkonen



Pekka M. Sinisalo



Janne Tähtikunnas



Hanna Vaitanen



Markku Weckman



Ville Ylikahri



Suvi Rihniemi  
toimitusjohtaja



Ilmari Mäkinen  
osaston johtaja

✓

**Tilinpäätösmerkintä**

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 27 / 3 2017

KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy

  
Leif-Erik Forsberg  
JHTT, KHT



## TILINTARKASTUSKERTOMUS 2016

### Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän yhtymäkokoukselle

Olemme tarkastaneet Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän hallinnon, kirjanpidon ja tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2016. Tilinpäätös sisältää taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja niiden liitetiedot sekä talousarvion toteutusvertailun ja toimintakertomuksen.

Kuntayhtymän hallitus ja muut tilivelvolliset ovat vastuussa kuntayhtymän hallinnosta ja taloudenhoidosta tilikaudella. Kuntayhtymän hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta ja siitä, että tilinpäätös antaa oikeat ja riittävät tiedot kuntayhtymän tuloksesta, taloudellisesta asemasta, rahoituksesta ja toiminnasta tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat toimintakertomuksessa tehneet selkoa kuntayhtymän sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä.

Olemme tarkastaneet tilikauden hallinnon, kirjanpidon ja tilinpäätöksen julkishallinnon hyvän tilintarkastustavan mukaisesti olennaisten virheiden ja puutteiden havaitsemiseksi ja raportoimiseksi tarkastuksen tuloksina. Hallinnon tarkastuksessa olemme selvittäneet toimielinten jäsenten ja tehtäväalueiden johtavien viranhaltijoiden toiminnan lainmukaisuutta. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisen asianmukaisuutta olemme tarkastaneet ottaen huomioon toimintakertomuksessa niistä esitetyn selonteon. Lisäksi olemme tarkastaneet valtionosuuksien perusteista annettujen tietojen oikeellisuutta. Olemme tehneet tarkastuksen riittävän varmuuden saamiseksi siitä, onko hallintoa hoidettu lain ja yhtymäkokouksen päätösten mukaisesti. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa olemme tarkastaneet riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä eikä puutteita.

### Tarkastuksen tulokset

Kuntayhtymän hallintoa on hoidettu lain ja yhtymäkokouksen päätösten mukaisesti.

Kuntayhtymän sisäinen valvonta ja riskienhallinta on järjestetty asianmukaisesti.

Valtionosuuksien perusteista annetut tiedot ovat oikeita.

Kuntayhtymän tilinpäätös on laadittu tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa oikeat ja riittävät tiedot tilikauden tuloksesta, taloudellisesta asemasta, rahoituksesta ja toiminnasta.

### Lausunnot tilinpäätöksen hyväksymisestä ja vastuuvapauden myöntämisestä

Esitämme tilinpäätöksen hyväksymistä.

Esitämme vastuuvapauden myöntämistä tilivelvollisille tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 27. maaliskuuta 2017

KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy  
JHTT-yhteisö

Leif-Erik Forsberg  
JHT, KHT

KPMG Oy Ab

**VAHVISTUSILMOITUSKIRJE TILINTARKASTAJALLE**

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän tilikauden 1.1.–31.12.2016 tilintarkastukseen liittyen vahvistamme parhaan tietomme ja käsityksemme mukaisesti seuraavaa:

- Olemme täyttäneet velvollisuutemme, jotka koskevat tietojen antamista tilintarkastajalle sekä tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen laatimista sovellettavan tilinpäätösnormiston mukaisesti erityisesti siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan HSL:n toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta ja täyttää lakisääteiset vaatimukset ja siitä, että toimintakertomuksen tiedot ovat yhdenmukaisia tilinpäätöksen kanssa. Lisäksi hyväksymme vastuumme väärinkäytösten ehkäisemiseen ja havaitsemiseen tarkoitettun sisäisen valvonnan suunnittelusta, käyttöönnotosta ja ylläpidosta.
- Liiketapahtumat on kirjattu kirjanpitoon ja sisältyvät tilinpäätökseen.
- Merkittävät oletukset, jolta olemme käyttäneet kirjanpidollisia arvioita tehdessämme, ovat kohtuullisia.
- Korjaamattomien virheellisyyksien vaikutukset ovat käsityksemme mukaan sekä erikseen että yhdessä epäolennaisia koko tilinpäätöksen kannalta.
- Lähipiirisuhteet ja -liiketoimet, vaateet ja vireillä olevat oikeudenkäynnit sekä tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat on käsitelty kirjanpidossa ja esitetty tilinpäätöksessä ja toimintakertomuksessa sovellettavan tilinpäätösnormiston mukaisesti.
- Tilinpäätöksen laatimisessa on ollut arviomme perusteltua käyttää toiminnan jatkuvuuden periaatetta
- Toimintakertomus täyttää lakisääteiset vaatimukset ja on yhdenmukainen tilinpäätöksen kanssa

Tiedossamme ei ole

- HSL:ää koskevia väärinkäytöksiä tai epäilyjä väärinkäytöksiä, joihin on osallisena 1) toimivaan johtoon kuuluvia; 2) työntekijöitä, joilla on merkittävä rooli sisäisessä valvonnassa; tai 3) muita, silloin kun väärinkäytöksellä saattaisi olla olennainen vaikutus tilinpäätökseen tai toimintakertomukseen
- tilinpäätökseen tai toimintakertomukseen vaikuttavia väitettyjä tai epäiltyjä väärinkäytöksiä
- säädösten tai määräysten noudattamista jättämissä tai epäiltyjä noudattamatta jättämissä, joiden vaikutukset tulisi ottaa huomioon tilinpäätöstä ja toimintakertomusta laadittaessa
- vaateita tai vireillä olevia oikeudenkäyntejä, joiden vaikutus tulisi ottaa huomioon tilinpäätöstä ja toimintakertomusta laadittaessa

27.3.2017



Suvi Rihtniemi  
Toimitusjohtaja



Maarit Hauskamaa  
Taluspäällikkö