

TILINPÄÄTÖS 2015

HSLH 29.3.2016

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

Lisätietoja: Ilkka Heinänen, talous- ja hallintojohtaja
ilkka.heinanen@hsl.fi
Maarit Hauskamaa, taluspäällikkö
maarit.hauskamaa@hsl.fi

Copyright: Graafit ja muut kuvat: HSL

SISÄLLYSLUETTELO

1	TOIMINTAKERTOMUS	3
1.1	Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa	3
1.1.1	<i>Toimitusjohtajan katsaus</i>	3
1.1.2	<i>HSL:n hallinto ja organisaatio</i>	5
1.1.3	<i>Toimintaympäristö</i>	7
1.1.4	<i>Toiminta tilikaudella</i>	9
1.1.5	<i>Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä</i>	25
1.1.6	<i>Henkilöstö</i>	25
1.1.7	<i>Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista</i>	26
1.1.8	<i>Ympäristötekijät</i>	28
1.2	Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä	29
1.3	Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus	32
1.3.1	<i>Tilikauden tuloksen muodostuminen</i>	32
1.3.2	<i>Toiminnan rahoitus</i>	33
1.4	Rahoitusasema ja sen muutokset	34
1.5	Kokonaistulot ja –menot	35
1.6	Tilikauden tuloksen käsittely	36
2	TALOUSARVION TOTEUTUMINEN	37
2.1	Strategisten tavoitteiden toteutuminen	37
2.2	Sitovat erät	39
2.3	Tuloslaskelmaosan toteutuminen	40
2.3.1	<i>Toimintatuotot</i>	41
2.3.2	<i>Toimintakulut</i>	43
2.3.3	<i>Poistot</i>	45
2.3.4	<i>Tilikauden tulos</i>	45
2.4	Investointien toteutuminen	46
2.5	Rahoitusosan toteutuminen	46
3	TILINPÄÄTÖSLASKELMAT	47
3.1	Tuloslaskelma	47
3.2	Rahoituslaskelma	48
3.3	Tase	49
3.4	Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan	51
4	TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT	53
4.1	Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot	53

4.2	Tuloslaskelman liitetiedot	54
4.2.1	<i>Joukkoliikenteen lipputulot ja operointikustannukset</i>	54
4.2.2	<i>Tuloksen muodostuminen osastoittain</i>	56
4.2.3	<i>Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta</i>	57
4.3	Taseen liitetiedot	58
4.3.1	<i>Taseen vastaavia koskevat liitetiedot</i>	58
4.3.2	<i>Taseen vastattavia koskevat liitetiedot</i>	60
4.4	Vastuut ja vakuudet	62
4.5	Henkilöstöä ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot	63
4.6	Toiminnan tunnusluvut	64
4.7	Tunnuslukujen laskentakaavat	69
4.8	Kuntaosuuksien jakoperusteet	70
5	ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT	73

1 TOIMINTAKERTOMUS

1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

1.1.1 Toimitusjohtajan katsaus

Vuosi 2015 oli joukkoliikennehankkeiden toteutumisen kannalta historiallinen vuosi. Kehärata avautui liikenteelle, Vantaan bussilinjasto uudistui perusteellisesti ja runkolinja 560 aloitti liikenteen.

Talouden ja toiminnan näkökulmasta HSL paransi vuonna 2015 tulostaan edellisvuodesta. Asettamamme tavoitteista toteutui 65,3 prosenttia ja taloudellinen tulos muodostui 21,1 miljoonaa euroa ylijäämäiseksi. Joukkoliikenteen kustannustason keskimääräinen muutos oli ensimmäistä kertaa HSL:n historiassa negatiivinen. Bussiliikenteen poltto- ja voiteluaineiden hinnat ovat pysytelleet edelleen alhaisina ja muun energian hinnat ovat olleet laskussa. Lisäksi matkustajamäärät ja sen myötä lipputulokertymä kehittyivät ennakoitua suotuisammin. Bussiliikenteen kustannustason muutos oli ensimmäistä kertaa negatiivinen.

Myös asiakastuloksen osalta vuosi oli edellistä parempi. Asiakastyytyväisyystutkimukseen vastanneista runsaasta 55 000 asiakkaasta 89 prosenttia antoi joukkoliikenteelle arvosanan hyvä tai erittäin hyvä. Vuodesta 2010 jatkuneessa kansainvälisessä BEST –tutkimuksessa HSL sijoittui toiseksi. HSL:n valtteina on ollut rahalle saatu vastine ja liikennöinnin luotettavuus. Vuonna 2015 hyvä kehitystä oli tapahtunut muun muassa kaluston nykyaikaistumisessa ja siisteydessä.

Lähijunaliikenteen avaamisessa kilpailutukselle otettiin merkittävä askel, kun HSL, VR ja Junakalustoyhtiö solmivat toukokuussa lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016 – 2021 tehtävästä suorahankinnasta. HSL:n hallitus hyväksyi aiesopimuksen pohjalta neuvotellun sopimuksen 1.3.2016. Siirtymäkauden sopimuksen on määrä astua voimaan huhtikuun alusta 2016. Siirtymäkauden aikana osapuolet valmistautuvat lähijunaliikenteen kilpailutukseen. Uusi sopimus merkitsee HSL:lle yli 30 miljoonan euron säästöjä. Säästö on samansuuruinen kuin HSL:n arvioimat kilpailutuksen tuomat hyödyt eli 15 prosentin hinnanlasku nykytasosta. Tavoitteena on, että HSL:n hallitus voi päättää lähijunaliikenteen tarjouskilpailumenettelyn käynnistämisestä, toteutusmallista ja aikataulusta vuoden 2017 lopussa tai 2018 alussa.

Useamman vuosikymmenen suunnitteilla ollut Kehärata otettiin käyttöön heinäkuun ensimmäisenä päivänä. Kehärata lukeutuu Helsingin seudun historian merkittävimpiin joukkoliikennehankkeisiin. Se on raideliikenteen runkoyhteys, yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä merkittävä poikittaisyhteys vantaalaisille, ja rata, jolla on merkitystä koko Suomelle. Helsingin seudun kuntien lisäksi Kehärata palvelee koko Suomea toimiessaan lento- ja kaukojunaliikenteen yhdistävänä linkkinä muualle maahan. Liikennejärjestelmän näkökulmasta sen odotetaan hillitsevän myös kehäteiden ruuhkia, kun radan varren liityntäpysäköintipaikat valmistuvat ja löytävät käyttäjänsä.

Kehäradan vaikutukset matkustamiseen näkyivät jo ensimmäisen puolen vuoden matkustustilastoissa. Arkipäivän liikenteessä lähijunien matkustajamäärät nousivat 15 prosentilla.

Kehäradan avaamisen vuoksi myös koko Vantaan bussilinjasto uudistui syysliikenteeseen siirryttäessä elokuussa. Vantaan bussit muodostavat nyt liityntälinjaston Kehäradan asemille. Vantaan bussilinjastouudistus on ollut vuodesta 2013 jatkunut mittava suunnitteluprosessi, jonka valmisteluun on laadittu alueellisia esisuunnitelmia ja käytetty laajaa asukasvuorovaikutusta ennen lopullisten suunnitelmien valmistumista ja hyväksymistä.

Elokuussa avautui myös runkobussilinja 560 Rastilasta Vuosaaren, Malmin aseman ja Paloheinän kautta Myyrmäkeen. Kahden uuden runkolinjan käyttöönotto saman vuoden aikana vie HSL:n liikenneverkostoa suuren askeleen kohti strategista tavoitetta liikenneverkon rakentumisesta sujuvien runkoyhteyksien varaan. Valmistella on myös isoja raitiolinjaston laajennussuunnitelmia, jotka toteutuessaan täydentävät Helsingin seudun runkolinjastoa ja raitioliikenne kytkeytyy saumattomasti muihin liikennemuotoihin. Pohja kehitystyölle syntyi, kun hallitus hyväksyi Raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014-2024, jonka tavoitteena on entistä helpommin hahmotettavan raitiolinja-verkoston luominen.

Syyskaudella katseet kääntyivät jo seuraavan merkittävän runkolinjan eli Länsimetron käyttöönottoon elokuussa 2016. Länsimetron liikennöinnin aloitus merkitsee myös Espoon osalta siirtymistä liityntälinjastoon. Vaikutukset ulottuvat myös Helsingin bussilinjastoon. Eteläisessä Espoossa metron saapuminen merkitsee kaupunkirakenteen tiivistymistä metroasemien ympäristöissä. Suuria rakennusprojekteja on käynnissä lähes kaikkien uusien metroasemien ympäristöissä. Tiiviimpi kaupunkirakenne mahdollistaa myös ekologisemman liikkumisen, kun yhä useamman ihmisen matkaketjut koostuvat kävelystä tai pyöräilystä ja metrosta.

HSL on tällä hetkellä vahvasti luotsaamassa Helsingin seutua entistä pyöräily-ystävällisempään suuntaan. Vuoteen 2020 asetetun vision mukaan pääkaupunkiseutu on yksi maailman pyöräilymetropoleista. HSL edistää tavoitteen saavuttamista markkinointiponnistuksin sekä hyödyntämällä digitaalisia mahdollisuuksia. Pyörämatkat tulevat osaksi uuden reittioppaan tuottamia ehdotuksia. Myös pyöräilynedistämässä korostuvat seudun kuntien kyky tehdä yhteistyötä, jotta pyöräilyväylät eivät katkea kuntarajoihin.

Sähköbussien tulossa HSL:n liikenteeseen yhdistyy älykään ja vähähiilisen liikenteen edistäminen sekä uudentyyppinen hankintamalli, jonka turvin on mahdollista kokeilla uusia kalusto- ja polttoaineratkaisuja sekä informaatio-sovelluksia busseissa. HSL hankkii 12 suomalaista sähköbussia osana ePeli-pilottihanketta. Tämä keventää liikennöitsijöiden riskiä sitoutua kehitystyön alla olevaan tekniikkaan. HSL:n strategian mukaisesti sähköbussien osuus HSL-alueen bussiliikenteestä olisi vuonna 2025 jopa 30 prosenttia.

Suurten joukkoliikennehankkeiden toteutumisen keskellä myös joistakin hankkeista on ollut luovutettava. HSL:n hallitus teki päätöksen kolme vuotta kestäneen joukkoliikenteen Kutsuplus-hankkeen lakkauttamisesta syksyllä. Päätöksessä kuultiin HSL:n omistajakuntia, joilla ei ollut valmiuksia hankkeen lisärahoitukseen. Vaikka palvelu ei jatku HSL:n järjestämänä, HSL tukee selvitystyötä, jossa liikenteelle etsitään markkinaehtoista järjestelyä vuoden 2016 aikana. Pitkälle vietyinä älyliikenteen sovelluksena Kutsuplussan tyyppisellä liikennöinnillä on edelleen tilausta ja mahdollisuuksia Helsingin seudun liikennejärjestelmän täydentäjänä.

Helsingin seutu kasvaa nopeasti. Seudulle odotetaan muuttavan vuoteen 2025 mennessä 200 000 uutta asukasta. Vuonna 2050 seudun väkiluku ylittää mahdollisesti jo 2 miljoonan asukkaan rajan. Tämä luo paineita maankäytön suunnittelun ja asuntotuotannon lisäksi liikennejärjestelmälle. Hel-

singin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ2015), joka hyväksyttiin keväällä 2015, yhtenä keskeisenä tavoitteena on hyödyntää informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti.

Tieliikenteen hinnoittelumahdollisuuksista ja vaikutuksista käynnistyi selvitystyö, johon osallistuu HSL:n johdolla laaja seudullinen yhteistyöverkosto. Tavoitteena on löytää toimivia ratkaisuja vahvistamaan liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä, mutta tärkeitä näkökulmia ovat yhtä kaikki miten tiemaksut vaikuttaisivat Helsingin seudun ihmisten arkeen sekä seudun liikennejärjestelmään, ympäristöön, kasvuun ja kilpailukykyyn. Liikennejärjestelmää tulee kehittää monilla tavoilla: tiemaksu on yksi tehokas ohjauskeino tässä kokonaisuudessa.

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

Joukkoliikenteen rooli ja merkitys metropolialueella poikkeaa selvästi muista Suomen kaupunki-seuduista. Elinkeinoelämän toimivuus ja työssäkäynti, kaupunkitilan tehokas käyttö sekä liikenteen ympäristövaikutusten pitäminen kohtuullisina yli miljoonan asukkaan kaupunkiseudulla ei ole mahdollista ilman toimivaa ja kohtuuhintaista joukkoliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee uutta hanketta, jossa liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi liikennekaareksi. Liikennekaaren on tarkoitus edistää uusien palvelumallien syntymistä, liikennejärjestelmän tarkastelemista sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteen toimivuutta. Ministeriön mukaan liikennekaarella halutaan keventää sääntelyä sekä edistää digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa. HSL seuraa tarkoin liikennekaaren valmistelua. Liikennekaareen liittyvien ensimmäisten lakimuutosten on arvioitu tulevan eduskunnan käsittelyyn v. 2016.

1.1.2 HSL:n hallinto ja organisaatio

HSL:n hallitus 2015

Jäsen	Varajäsen
Risto Rautava (KOK/H), pj. Hennariikka Andersson (KOK/H)	Harri Nikander (KOK/ Ke) Ted Apter (KOK/H), 17.11.2015 asti Aku Aarva (KOK/H), 17.11.2015 alkaen
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) Martti Tieaho (SDP/E) 10.6.2014 asti Hannele Kerola (SDP/E) 26.5.2015 alkaen	Sini Jokinen (KOK/H) Ulla Palomäki (KOK/E) Laura Simik (KOK/H) Heli Halava (Vihr./E) Jessica Karhu (Vihr./H) Jouni Vauhkonen (Vihr./V) Mirva Haltia-Holmberg (SDP/H) 26.5.2015 alkaen Hannele Kerola (SDP/E), 26.5.2015 asti Sami Lehtonen (SDP/E), 26.5.2015 alkaen

Jukka Hako (SDP/V)

Pekka M. Sinisalo (PS/Ki)

Hanna Mithiku (Vas./H)

Björn Månsson (RKP/ H)

Markku J. Jääskeläinen (SDP/V)

Matti Kopra (PS/H)

Hannu Koponen (Vas./H)

Christel Liljeström (RKP./Si)

HSL:n tarkastuslautakunta 2015

Jäsen

Henkilökohtainen varajäsen

Ilkka Malmivaara (KOK/V) pj.

Jaana Meklin (KOK/H)

Kimmo Kyrölä (Vihr./E) vpj.

Juhani Turkkila (SDP/H)

Saana Lehto (PS/E)

Heikki Hiltunen (KOK/E)

Sini Jokinen (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 Olavi Louko, Espoo 06/2015 asti

Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo, Espoo 08/2015 alkaen

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, Helsinki

Kaupunginjohtaja Torsten Widén, Kauniainen

Kaupunginjohtaja Petri Härkönen, Kerava 09/2015 asti

Toimialajohtaja Kirsi Rontu, Kerava 10/2015 alkaen

Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi

Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo

Apulaiskaupunginjohtaja Juha-Veikko Nikulainen, Vantaa 03/2015 asti

Kaupungininsinööri Henry Westlin 04/2015 alkaen 07/2015 asti

Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä 08/2015 alkaen

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 organisaatiokaavio 2015

1.1.3 Toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan vuoden 2015 lopussa noin 1,5 milj. henkeä. Asukasmäärä kasvoi noin 16 000 hengellä eli 1,1 prosentilla edellisvuodesta. Määrällisesti eniten väkiluku on kasvanut Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Suhteellisesti väestö kasvoi eniten Sipoossa (1,9 %), Vantaalla (1,8 %) ja Espoossa (1,4 %). Väestönkasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisella reilun prosentin vuosivauhdilla.

Liikennepalvelujen kysyntä kasvoi edelleen. Vuonna 2015 HSL-alueella tehtiin 358,6 miljoonaa matkaa, mikä on 1,5 % edellisvuotta enemmän. Eniten kasvua tapahtui junaliikenteessä (+8,9 %) Kehäradan käyttöönoton myötä. Myös metrolinjojen liikenteessä matkustajamäärät kasvoivat (+1,2 %). Bussiliikenteessä matkustajamäärät pysyivät kokonaisuudessaan vuoden 2014 tasolla, sillä seudullisen liikenteen matkustajamäärät kasvoivat ja sisäisen liikenteen laskivat. Raitiovaunuliikenteessä matkustajamäärä laskivat (-0,5 %). Joukkoliikenteen lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn suosio erityisesti pääkaupunkiseudun kunnissa (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) on kasvanut. Tyytyväisyys joukkoliikenteeseen parantui edelleen ja nousi kaikkien aikojen ennätykseensä vuonna 2015, jolloin matkustajista peräti 89 % oli tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen (vuonna 2013 vastaava luku oli 85 % ja vuonna 2014 88 %).

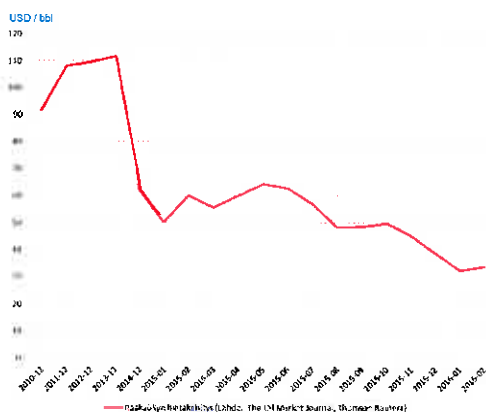
Vuoden 2015 lopussa talousnäkymät Suomessa ja koko Euroopassa olivat edelleen epävarmat euroalueen valtioiden velkakriisin ja Lähi-idän kriisistä johtuvan pakolaisaallon seurauksena. Helsingin seudulla tuotanto on ollut edelleen lievässä kasvussa. Myös koko Suomen kansantalous osoitti lievää kasvua vuonna 2015 edellisestä vuodesta kolmen taantumavuoden jälkeen. Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan koko vuoden 2015 bruttokansantuotteen volyyymi kasvoi 0,4 prosenttia edellisvuodesta. Viennin volyyymi kasvoi loka-joulukuussa 0,6 prosenttia edellisestä neljänneksestä ja 0,4 prosenttia vuodentakaisesta. Tuonti kasvoi 1,6 prosenttia edellisestä neljänneksestä mutta väheni 1,2 prosenttia vuodentakaisesta.

Yksityisen kulutuksen volyyymi kasvoi kolmannella neljänneksellä 0,2 prosenttia edellisestä neljänneksestä ja 1,3 prosenttia vuodentakaisesta. Kiinteän pääoman bruttomuodostus eli investoinnit vähenivät neljättä vuotta peräkkäin 1,1 prosenttia vuodentakaisesta.

Yleisen talouskehityksen arvioidaan olevan lähivuosina vaihtelevaa sekä euroalueen taloudessa että Suomessa. Julkinen talous oli vuonna 2015 alijäämäinen jo seitsemättä vuotta peräkkäin. Valtiovarainministeriö arvioi joulukuussa 2015 julkaistun ennusteen mukaan Suomen kansantalouden kasvavan vuonna 2016 1,2 %. Kasvun taustalla olisi pitkälti yksityisten investointien suotuista kehitystä. Julkinen talous pysyy VM:n mukaan edelleen alijäämäisenä pitkittyneen matalasuhdanteen sekä talouden rakenteellisten ongelmien vuoksi. Vaikka toteutetut sopeutustoimet ovat rajoittaneet julkisten menojen kasvua, ne eivät ole pysäyttäneet sitä mm. väestön ikääntymisestä aiheutuvan kunnien kohdistuvan menopaineen vuoksi. Heikon tulokehityksen vuoksi myös alijäämä on kasvanut. Kolmen prosentin alijäämärajan arvioidaan rikkoutuneen vuonna 2015. VM:n mukaan alijäämä kuitenkin kääntyy hienoisesta laskuun ennustejakson 2015 - 2017 loppuun mennessä. VM:n toteaa, että julkinen velka suhteessa BKT:hen jatkaa kasvuaan ja se ylitti 60 prosentin rajan vuonna 2015.

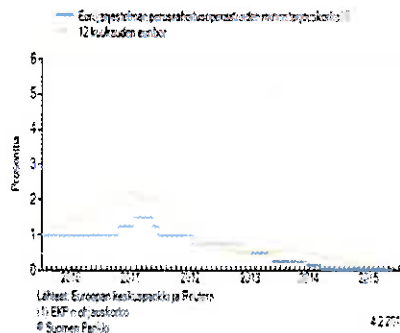
Talouden yleinen heikko tilanne vaikuttaa suoraan myös kuntien ja HSL:n talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän väheneminen heikentää lipputuloloja ja toisaalta myös kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Tämä tuo paineita lippujen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

HSL on myös hyötynyt maailmantalouden heikosta tilanteesta, sillä raakaöljyn hinta jatkoi selvää laskuaan vuoden 2015 aikana mm. Kiinan talouskasvun hidastumisen, Iranin kanssa saavutetun ydinsulkusopimuksen, maailmantalouden huonojen kasvunäkymien sekä öljyvarastojen täyttymisen johdosta. Ennusteiden mukaan öljyn hinnan odotetaan pysyvän alhaisella tasolla vuoden 2016 aikana, mikä toteutuessaan heijastuu positiivisesti HSL:n talouteen. Arvioiden mukaan edelleen alhaalla pysyvä korkotaso vaikuttaa myös myönteisesti HSL:n kustannuksiin junakalustoyhtiön perimien alhaisempien vuokrien kautta. Yhteiskuntasopimuksen kautta mahdollisesti saavutettava maltillinen palkkaratkaisu tukee HSL:n myönteistä taloudellista kehitystä.



Kuva 2. Raakaöljyn hintakehitys

European keskuspankin ohjauskorko ja 12 kuukauden euribor



Kuva 3. Ohjauskoron ja 12 kk:n euriborin kehitys

1.1.4 Toiminta tilikaudella

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa edistettiin (HLJ 2015)

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

HLJ 2015:n toteutumista edistettiin HLJ-toimikunnan ja MAL-yhteistyön puitteissa. HLJ 2015:n jatkoselvitykset aloitettiin liikennejärjestelmäsuunnitelman ja päätöksen viitoittamalla tavalla. Yhteistyötahojen kanssa toteutettiin pilotti, jossa muodostettiin malli liityntäpysäköintialueiden toteuttamisen ja ylläpidon kustannus- ja vastuunjaosta. Pilotti valmistuu helmikuussa 2016. Seudun ajoneuvoliikenteen verkon palvelutasotavoitteet määriteltiin ja verkon kehittämistarpeista valmisteltiin analyysia, joka valmistuu helmikuussa 2016. Liityntäpysäköinnin seurannassa ja infopalveluissa käytävistä teknisistä ratkaisuista, erityisesti konenäöstä, kartoitettiin kokemuksia. Osallistuttiin yhteistyötahojen liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun ja huolehdittiin HSL:n ja HLJ:n tavoitteiden huomioonottamisesta mm. Helsingin yleiskaava, Kerava-Nikkilän radan tarveselvitys, Kerava-Riihimäki/Lahti lähiliikenne ja maankäyttöselvitys, seudun logistiikka-alueiden rooli- ja kehittämiselvitys ja Keski-Uudenmaan logistiikkaselvitys.

Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankekokonaisuuden (KUHA) ohjelmointia jatkettiin jatkuvana ja vuosittain toistuvana prosessina HLJ 2015:n pohjalta osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja yhteistyössä maankäytön ja asumisen kanssa. KUHA-rahoitus pohjaa pyrittiin vahvistamaan.

HLJ-toimikunnan asettamien yhteistyöryhmien roolin tarkistamiseksi toteutettiin HLJ-toimikunnalle ja sen alaisille yhteistyöryhmille kysely ryhmien roolista ja merkityksestä.

HLJ 2015:ssä määritellyn joukkoliikenteen runkoverkon toteutumista edistettiin. Erityishuomion kohteena olivat solmupisteiden palvelutason kehittämisen edellyttämät toimenpiteet. Yhteistyökumppaneiden kanssa kehitettiin suunnittelua ja toteutusta palvelevia asemanseututarkasteluja.

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakoa pilotoitiin Pasila-Riihimäki ratakäytävässä yhteistyössä kuntien ja valtion liikenneviranomaisten kanssa.

Uuden MAL-aiesopimuksen valmisteluneuvottelut alkoivat

Maankäyttösuunnitelma ja HLJ 2015 muodostavat yhteen sovitetut lähtökohdat MAL-aiesopimukselle 2016–2019, jonka valmisteluneuvottelut alkoivat syksyllä ympäristöministeriön johdolla. MAL-aiesopimuksen valmistelun tueksi on tuotettu tarvittavat tietoaineistot ja analyysit. Voimassa olevaa MAL-aiesopimusta on seurattu liikenteen osalta ja osallistuttu MAL-työn kehittämiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja tutkimusmenetelmiä kehitettiin

Strategisen tason vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointia kehitettiin yhteistyötahojen kanssa. MAL-yhteistyön puitteissa tehtiin selvitys saavutettavuuden ja yhdyskuntarakenteen vaikutuksista asuntojen ja tonttimaan hintaan ja maankäytön tehokkuuteen. Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoille pidettiin seminaari HLJ:n saavutettavuustarkastelujen (SAVU) menetelmästä ja hyödyntämisestä suunnittelussa. Taloudellisten vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta vahvistettiin rekrytoinnilla. Työstettiin taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittämisen työohjelmaa ja kytkettiin kehittämissyhteistyöhön mukaan HSL:n asiantuntijat ja keskeiset sidosryhmät.

Liikenne-ennustemalleja kehitettiin. Liikennemallin tarjontakuvauksen kehittämiseksi laadittiin esiselvitys. Alkuvuodesta 2015 valmistuneen ns. yksilömallien päivityksen jälkeen vertailtiin nykyisiä aluekeskiarvomalleja ja yksilöllisempää matkustuskäyttäytymistä kuvaavia yksilömalleja. Työ jatkuu vielä alkuvuoden 2016.

Syksyn 2014 liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmäkokeiluista saadun aineiston menetelmien käytettävyyksianalyysi on tehty ja aineiston puutteellisen osan tilastollisen käsittelyn periaatteet on ratkaistu, mikä luo myös pohjaa jatkossa käytettäväksi tutkimusmenetelmiksi. Liikkumistutkimuksen kehittämistä on valmisteltu. Hyvin toiminutta Matkatutkimuksen mobiilivastausmenetelmää hyödynnettiin Helsingin autolauttasatamien henkilöliikennetutkimuksessa. Diplomityö seudun autoliikenteen matkanopeuksien selvittämisestä modernien digitaalisten aineistojen avulla on edistynyt pitkälle ja tulee tuottamaan arvion eri aineistojen käyttökelpoisuudesta matkanopeuksien mittaamiseen sekä karttaesityksiä seudun autoliikenteen nopeuksista syksyllä 2015.

Tammikuussa 2015 toteutetun liikennejärjestelmän toimivuutta koskevan yrityskyselyn kokemusten pohjalta määriteltiin johtoryhmässä toimenpiteet HSL:n ja elinkeinoelämän yhteistyön ja vuorovaikutuksen kehittämiseksi. Heikon vastausprosentin (5 %) vuoksi se ei sovellu tuloskortin mittariksi eikä kyselyä sellaisenaan tulla toistamaan. Seuraavat kehittämistoimet toteutettiin yhteistyössä eri osastojen kanssa syksyn aikana: Systematisoidaan HSL-tason yhteistyö elinkeinoelämän kanssa, Lisätään yritysten tietoisuutta HSL:n palveluista yrityksille sekä Kuvataan linjastosuunnittelun vuorovaikutusprosessiin yhteistyö yritysten kanssa.

Yhteistyöllä pyrittiin vahvistamaan liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä pyrittiin vahvistamaan aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa. Päätöksentekoa tuettiin selvittämällä tieliikenteen hinnoittelun mahdollisuuksia ja vaikutuksia laajana seudullisena yhteistyönä. Tietoa tuotettiin hinnoittelun toteutusmalleista, hinnoittelutuotoista ja niiden mahdollisesta käytöstä osana MAL-pakettia sekä hinnoittelun edellyttämistä lainsäädännöllistä muutostarpeista. Selvitystyö aloitettiin keväällä 2015 HLJ 2015 päätöksen mukaisesti ja työ valmistuu helmikuussa 2016.

Pyöräilyä edistettiin

Pyöräilyä edistettiin kirkastamalla HSL:n strategian tavoitetta ja sitä edistäviä kehittämistoimia yhteistyössä eri osastojen kanssa sekä edistämällä HLJ 2015:n mukaisia toimia kuten pyöräilyn seurantatietojen ja palvelujen sekä pääpyöräilyverkon kehittämistä.

Tutkimustoiminta pohjusti suunnittelua

HSL:n toiminnan edellyttämiä tutkimuksia on edistetty tutkimussuunnitelman pohjalta. Syksyllä toteutettiin raitiovaunujen lippulajitutkimus ja matkustajasatamien maaliikenteen henkilöliikenne-

tutkimus. Molemmissa käytettiin täysin sähköisiä tiedontallennusmenetelmiä, jotka todettiin hyvin toimiviksi.

Merkittävien joukkoliikennehankkeiden vaikutustutkimuksia (ennen–jälkeen tutkimuksia) on edelleen valmisteltu. Kehäradan jälkeen-vaihe sekä samalla Länsimetron ennen-vaihe toteutetaan jo keväällä 2016 ennen Länsimetron aloitusta, jotta saadaan raidehankkeiden vaikutukset eroteltua. Hintajoustotutkimuksen 2014, Liityntäpysäköintitutkimuksen 2014, Matkatutkimuksen 2014, Keravan seutubussilinjojen sekä bussilinjan 550 ja Junaliikenteen lippulajitutkimuksen 2014 tutkimusraportit ovat valmistuneet ja julkaistu. HSL:n yrityskyselyn tulokset on raportoitu HSL:n sisäisesti kalvosarjana.

HSL tutki suunnitelmakaudella säännöllisesti matkustajien asiakastyytyväisyyttä sekä joukkoliikenteen kaluston laatua. Lisäksi on osallistuttu kansainväliseen BEST-tutkimukseen. Oslon Ruterin kanssa käytiin tammikuussa läpi mm. liikkumistutkimuksissa ja lippulajitutkimuksissa esiintyviä yhteisiä haasteita. Keskustelua aiotaan jatkaa keväällä 2016.

Joukkoliikenteen tutkimusprosesseja on virtaviivaistettu ja laadunvarmistusta on parannettu. Automatisointi on parantanut tutkimusten laatua ja vähentänyt satoja tunteja ylitöitä sekä manuaalisesti tehtävää työtä yhden henkilötyövuoden verran. Tutkimusdataa testataan myös kesken tutkimuskauden.

Joukkoliikenteen suunnittelua palvelevia täsmätutkimuksia, liikennelaskentoja ja muita HSL:n sisäisiä tutkimuksia on toteutettu pääasiassa sähköisin tiedonkeruumenetelmin. Reittimittauksia ja kuljettajakokeen valokuvauksia on tehty läpi vuoden. Kaksi uutta vuosittain toistuvaa tutkimusta aloitettiin, keväällä Lähijunaliikenteen koettu turvallisuus -tutkimus ja syksyn opiskelijaruuhkaan ajoittuva Rautatieaseman palvelupisteen tyytyväisyystutkimus.

Vähäpäästöisen liikenteen vaihtoehtoja edistettiin

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

Tammikuussa 2015 hallitus päätti käynnistää ePELI-hankkeen, jonka avulla HSL-alueelle luodaan uusi innovatiivisten joukkoliikenteen ratkaisuiden ja teknologioiden käyttöönoton mahdollistava, määräaikaiseen HSL:n järjestämään koeliikennöintiin perustuva toimintamalli. Ensi vaiheessa ePELI:ssä toteutetaan sovellus sähköbussiliikenteen kaupallistamiseen. Myöhemmin luotua toimintamallia voidaan hyödyntää muiden uusien teknologioiden tuonnissa normaalin kilpailutuksen alaiseen bussiliikenteeseen.

ePELI:n ytimessä on määräaikaaisesti HSL:n leasing-sopimuksella hankkima kokeiluluontoinen, kehitysalustana toimiva sähköbussiliikenne. Hankkeen kesto on neljä vuotta, 2015–2018, ja tänä aikana koeliikennöidään hankittavilla 12 sähköbussilla Espoossa ja Helsingissä. Näistä busseista 10 tilattiin alkuvuodesta 2015 ja ensimmäinen toimitettiin joulukuussa, vuonna 2016 toimitetaan 9 sähköbussia. Hanke sitouttaa toteutukseen 3–4 bussioperaattoria sekä kaupungit vastaamaan latausinfrastruktuurin järjestämisestä. Hankkeen avulla luodaan koko sähköbussi ekosysteemi ero toimijoihin.

Kalustoinvestointeihin on haettu TEM:in energia-avustusta. Hankkeesta ja siihen liittyvästä tutkimustoiminnasta aiheutuvaa tutkimus- ja kehitystyötä Tekes päätti tukea EVE-ohjelman (Sähköisten ajoneuvojen järjestelmät) puitteissa yhteensä 437 000 eurolla. Voimassa olevan HSL-TransSmart (Älykäs vähähiilinen liikenne) puitesopimuksen puitteissa VTT tukee HSL:ää hankkeen suunnittelussa, toteutuksessa ja seurannassa.

Vuonna 2012 alkanut eBUS-hanke päättyi vuoden 2015 lopussa. Siinä on testattu eri valmistajien sähköbussuja ja opittu paljon sähköbussien mahdollisuuksista ja haasteista. Hankkeen oheistuloksena syntyi myös VTT:n spin-offina uusi kotimainen sähköbussivalmistaja.

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

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

Merkittävät linjastomuutokset leimasivat toimintavuotta

Toimintavuotta leimasi kahden merkittävän muutoksen toteuttaminen Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmässä. Heinäkuun alussa avattiin Kehärata ja samassa yhteydessä koko Vantaan bussilinjasto ja osa seudun muusta bussiliikenteestä uudistettiin. Toinen merkittävä muutos oli seudun toisen runkobussilinjan 560:n (Vuosaari – Malmi – Myyrmäki) perustaminen sekä siihen liittyen keskuspuiston ali kulkevan bussitunnelin avaaminen elokuussa. Molempien muutosten toteutuksesta selvittiin hyvin ja saatu asiakaspalaute oli määrältään ennakoita vähäisempää.

Kehäradan junaliikenne käynnistyi heinäkuussa 2015 ilman, että lentoaseman juna-asema olisi ollut toiminnassa. Junaliikenteen tueksi hankittiin väliaikainen bussiliikenne Aviapoliksen ja Lentoaseman välille. Sukkulabussit jatkoivat vuoden loppuun saakka Lentoaseman alueella, kunnes Lentoaseman aseman hissit otettiin käyttöön.

Lisäksi valmisteltiin vuonna 2016 käyttöön otettavan Länsimetron ja sen liityntälinjaston käyttöön ottoa, rantaradan junaliikenteen muutoksia, isoja raitioliikenteen suunnitelmia sekä uusien runkobussilinjojen toteuttamista. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma valmistui loppuvuodesta 2014 ja hallitus hyväksyi sen tammikuussa ohjeellisena noudatettavaksi syysliikenteen 2016 alusta lähtien. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelmassa esitetään bussiliikenteen muutokset Etelä-Espooseen ja Helsingin Lauttasaareen, Lehtisaareen sekä Kuusisaareen tilanteessa, jossa Länsimetro liikennöi Matinkylään asti. Linjastosuunnitelman vaikutukset ulottuivat nykylinjaston myötä myös Helsingin Maunulaan, Pakilaan, Paloheinään ja Veräjäläaksoon. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelman tueksi laadittiin Etelä-Espoon lähibusisuunnitelma, jonka hallitus hyväksyi toukokuussa. Suunnitelmassa esitetään uusi nykyisiä palvelulinjoja korvaava lähibusilinjasto, jossa on otettu huomioon metrolinjakäynnistyminen ja sen vaikutukset muuhun bussilinjastoon.

HSL:n hallitus hyväksyi helmikuussa Raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014-2024. Suunnitelmalla pyritään luomaan Helsinkiin helposti hahmotettavan ratikkaverkoston, joka palvelee mahdollisimman monen matkustajan liikkumistarpeita ja joka kytkeytyy saumattomasti muihin liikennemuotoihin.

Kalasadaman joukkoliikenteen idealuonnosta käsiteltiin HSL:n hallituksessa keväällä. Idealuonnoksen tarkoitus oli kartoittaa Kalasatamaan päätettäviä linjoja tilanteessa, jossa Kalasadaman bussiterminaali on käytössä. Hallitus hyväksyi idealuonnoksen jatkovalmistelun pohjaksi.

HSL:n hallitus toukokuussa Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman. Linjasto on pyritty suunnittelemaan niin, että se tarjoaisi Koillis-Helsingistä vaivattomat yhteydet kantakaupunkiin ja palvelisi myös sekä liityntäliikennettä juna- ja metroasemille että liikennettä Koillis-Helsingin sisällä.

HSL:n hallitukselle esiteltiin toukokuussa metron matkustajakuormitus- ja liikennöintiselvitystä. Uusi selvitys tehtiin, koska metron matkustajakuormitussuunnitelmassa on havaittu aiempia selvityksiä suurempia kuormitussuunnitelmia, jotka johtuvat mm. taksa- ja lippujärjestelmän vaikutuksesta sekä maankäyttösuunnitelmien muutoksista Etelä-Espoossa. Lokakuussa HSL:n hallitukselle esiteltiin keinoja, joilla metron kuormitusta voidaan keventää. Ratkaisuna esitettiin mm. Tapiolaan päättyvän metron jatkamista Finnooseen tai bussiliikenteen kehittämistä.

U-liikenteessä otettiin vuoden 2015 alusta käyttöön uusi sopimustyyppi. Siinä tietyn linjan liikennöitsijän kustakin noususta saama nousukorvaus määräytyy kyseisen linjan keskimääräisestä asiakastulosta, joka lasketaan kyseisellä linjalla käytettyjen lipputyypin (kausiliput, arvoliput, alennusliput jne.) jakauman perusteella. Nousukorvaus on siis linjakohtainen, eikä siihen sisällytetä subventiota.

Joukkoliikenteen palvelutason seuranta tehtiin matka-aikasaavutettavuusmittarilla. Tarkastelun perusteella joukkoliikenteen palvelutaso on hieman heikentynyt talvikausien 2014/2015 ja 2015/2016 välillä. Pääasiallisena syynä palvelutason heikentymiselle on matka-aikojen hidastuminen ruuhkautumisen seurauksena ja linjastomuutoksista johtuva palvelutason heikkeneminen. Linjastomuutokset johtuivat kunnilta tulleista säästötarpeista sekä Kehäradan käyttöönotosta johtuneiden suorien linjojen lakkauttamisen vuoksi.

HSL:n hallitus päätti 8.12.2015 Mankin ja Luoman lähijunaliikenteen korvaavasta bussiliikenteestä. Junaliikenne Mankin ja Luoman seisakkeilla loppuu 27.3.2016, jonka vuoksi seisakkeiden vaikutusalueelle tuli suunnitella korvaavaa bussiliikennettä. Luoman osalta korvaava palvelu järjestettiin linjan 911 viikonloppuliikenteen lisäyksellä ja Mankin osalta perustettiin uusi väliaikainen linja 166B, joka liikennöi Lasilaakson ja Kauklahten välillä.

Syksyllä 2015 aloitettiin runkobussilinjojen toteutussuunnitelmien laadinta linjojen 510 (Tapiola-Pasila) ja linjan 560 jatkeen (Myyrmäki-Matinkylä) osalta. Runkolinjan 570 (Aviapolis-Mellunmäki) suunnitelma valmistui marraskuussa 2015. Vuoden 2016 aikana laaditaan lisäksi vielä yksi uusi toteutussuunnitelma.

Kutsuplus-palvelu päättyi

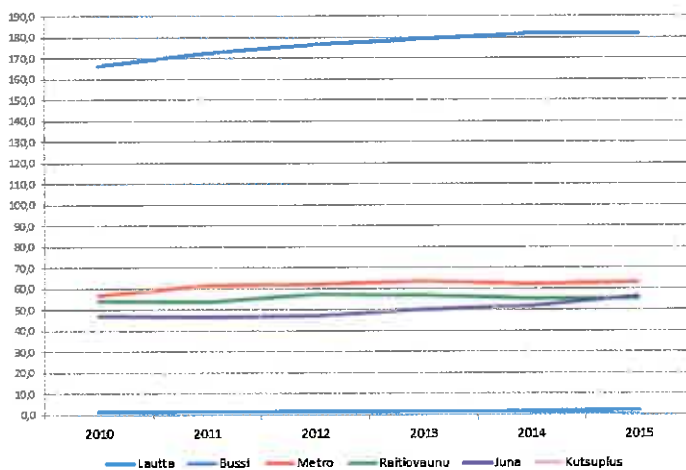
Kolme vuotta kestänyt kysyntäohjautuvan joukkoliikenteen Kutsuplus-hanke päätettiin syksyllä lakkauttaa, koska HSL-kunnat katsoivat lausunnoissaan, että hankkeen lisärahoittamiselle ei ole edellytyksiä.

Kutsuplus -palvelun matkustajamäärät kasvoivat 98 200, mikä tarkoitti 39 % kasvua vuoteen 2014 verrattuna ja Kutsuplussaan rekisteröityjen määrä kasvoi 48 % yli 32 200 asiakkaaseen. Autojen

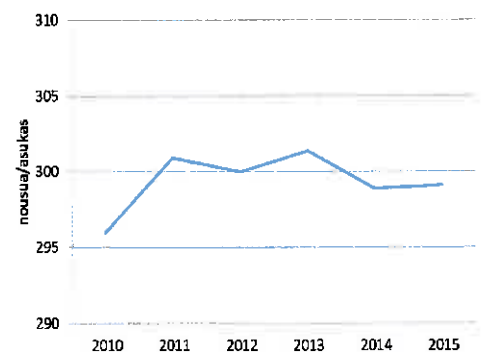
määrä vuonna 2015 oli edelleen 15 autoa, kuten vuonna 2014. Kutsuplussin ajoneuvotehokkuus on ollut nousujohteinen ja asettunut erilaisten taksipalveluiden ja perinteisen joukkoliikenteen väli- maastoon. Ennakkotilausta ja älypuhelinsovellus olisivat toteutuessaan vauhdittaneet positiivista kehitystä entisestään.

Vaikka palvelun kannattavuus kehittyikin positiivisesti pienestä ajoneuvomäärästä huolimatta, jäi liikenteen tukitarve HSL:n järjestämän palvelun kustannusrakenteella n. 20 euron tasolle per mat- ka. Kaupungit eivät olleet valmiita tiukassa taloustilanteessa jatkamaan palvelua HSL:n järjestämä- nä mutta markkinaehtoisena Kutsuplus-palvelun selvittämistä ja valmistelua on edellytetty. Tätä työtä jatketaan vuonna 2016.

Matkustajamäärät kasvoivat edellisestä vuodesta



Kuva 4. Matkustajamäärien (nousujen) kehitys liikennemuodoittain 2010-2015 (milj.nousua)



Kuva 5: Kokonaismatkustajamäärän (nousut) kehitys suhteutettuna kokonaisasukasmäärään HSL-alueella (nousua/asukas/v)

Vuonna 2015 HSL-alueella tehtiin yhteensä 358,6 miljoonaa matkaa, mikä on 1,5 % enemmän kuin vuonna 2014. Eniten kasvaneita liikennemuotoja olivat lähijuna (+8,9 %), Suomenlinnan lautta (+8,2 %) sekä Kutsuplus (+39,4 %). Toisen osavuosisikatsauksen kasvuennusteesta jäätin 0,4 prosenttiyksikköä jälkeen, mikä johtuu mm. metron kahdella ensimmäisellä vuosikolmanneksella havaitun kasvun tasaantumisen syysliikenteessä sekä Helsingin ja Vantaan sisäisen bussiliikenteen odotettua heikommasta syksystä. Kulunut syyskuu oli myös keskilämpötilaltaan vuoden takaisista lämpimämpi, mikä vaikutti matkustajamääriä alentavasti lyhytmatkaisessa joukkoliikenteessä.

Metroreitin varrella kasvua on tapahtunut etenkin Itä-Helsingin merkittävässä solmupisteessä Itä-keskuksessa sekä parhaillaan rakenteilla olevassa Kalasatamassa. Raitiovaunuilla tehdyissä matkoissa jäätin odotetusti jälkeen vuoden takaisesta, mikä johtuu pitkälti ratatöiden vuoksi poikkeus- reiteillä olleiden linjojen 7A, 7B ja 8 matkustajamäärien voimakkaasta laskusta.

Linjastouudistusten myötä matkustajia on siirtynyt Helsingin sisäisestä bussiliikenteestä seutulinjoi- le. Esimerkiksi uusi runkolinja 560 korvaa Vuosaarissa linjoja 78 ja 96 sekä 611 Siltamäessä ja Suutarilassa linjaa 70V. Linjastouudistukset ovat myös Vantaan sisäisen bussiliikenteen matkusta- jamäärien laskun taustalla; syysliikenteen keskimääräisenä arkipäivänä tehtiin 13 % vähemmän nousuja kuin vuotta aiemmin.

Lähijunaliikenteen kasvun taustalla oli heinäkuussa avattu Kehärata. Syysliikenteen keskimääräisenä arkipäivänä tehtiin 15 % enemmän nousuja kuin vuotta aiemmin. Suurinta kasvu on ollut Helsingin päärautatieaseman lisäksi Tikkurilassa, Myyrmäessä, Hiekkaharjussa, Malmilla ja Martinlaaksossa. Kehäradan viittä uutta asemaa on käytetty matkustamiseen arkivuorokauden aikana noin 14 500 kertaa. Uusista asemista kaikkein eniten matkustajia on ollut Lentoasemalla.

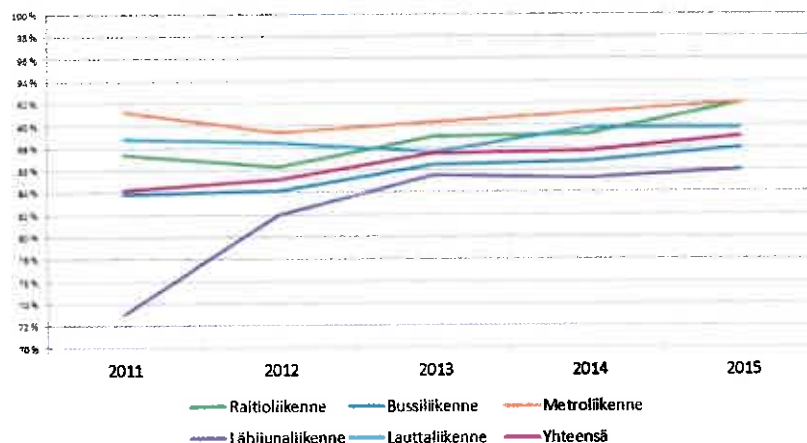
Suomenlinnan lauttaliikenteessä tehtiin kesä-elokuussa 10 % enemmän matkoja kuin vuotta aiemmin. Myös tavallista sateettomampi sää vilkastutti viikonloppumatkailua lokakuussa.

Metron, raitiovaunun, junien sekä runkobussilinjojen 550 ja 560 matkustajatiedot perustuvat automaattisiin laskentalaitteisiin. Bussiliikenteen nousut saadaan matkakortilla tehdyistä leimuksista, jotka korotetaan kertoimella kattamaan esimerkiksi kertalipulla tai lastenrattaiden kanssa matkustavat henkilöt. Suomenlinnan liikenteen matkustajat lasketaan manuaalisesti.

Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen kasvoi

HSL:n asiakastyytyväisyystutkimuksen vuoden 2015 tulokset perustuvat yli 55 000 matkustajalta kerättyihin vastauksiin talviliikennejaksolta. Tutkimusta tehdään arkipäivisin liikennevälineissä.

Vuonna 2015 matkustajista 89 prosenttia oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen (arvosanojen 4 ja 5 osuus), ja HSL-alueen joukkoliikenteelle sai yleisarvosanan 4,12 (asteikolla 1–5). Huonon tai erittäin huonon yleisarvosanan (1 tai 2) antoi alle puolitoista prosenttia matkustajista. Matkustajat olivat erityisen tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen keväällä 2015.



Kuva 6: Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien %-osuuden kehitys liikennemuodoittain 2011-2015.

Bussiliikenteessä asiakastyytyväisyys parantui hieman kaikilla aikaisemmin tutkituilla liikennöinti-alueilla vuodesta 2014 Vantaata ja Sipoota lukuun ottamatta. Vantaalla syksyllä 2015 toteutettu linjastouudistus heikensi matkustajien tyytyväisyyttä täsmällisyyteen, vaihtamiseen ja matkustustarpeiden palveluun.

BEST-tutkimuksessa HSL sijoittui toiseksi

Kokonaisarvosanalla mitattuna HSL sijoittui vuoden 2015 BEST-tutkimuksessa toiseksi. Helsingin seudun asukkaista 81 prosenttia on tyytyväisiä joukkoliikenteeseen. Parhaimman kokonaisarvosanan 86 % sai vuonna 2015 Geneve, jossa tyytyväisten asukkaiden osuus kasvoi vuoden aikana

huimat 11 %-yksikköä. Tyytyväisyyden kasvuun oli syynä voimakas lipunhintojen alentaminen joulukuussa 2014.

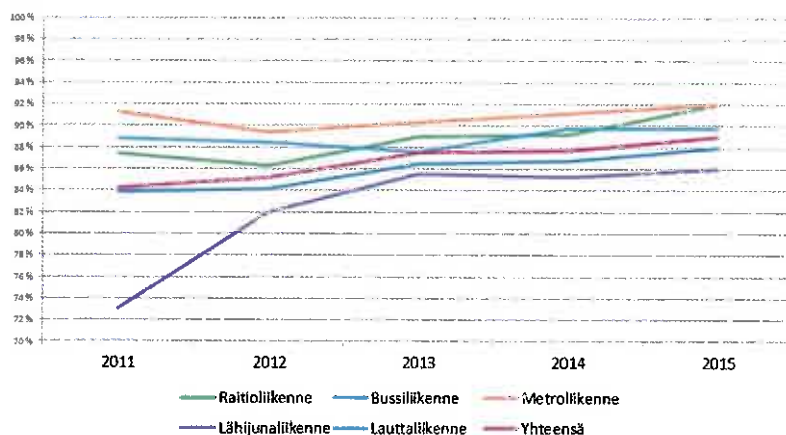
Verrattuna BEST-kaupunkien keskiarvoihin, HSL menestyi erityisen hyvin joukkoliikenneuskollisuudessa, rahalle saadussa vastineessa ja luotettavuudessa. Keskiarvon alapuolelle HSL jäi tyytyväisyydessä henkilökunnan käytökseen, johon tyytyväisyys on kuitenkin kasvanut vuosien 2010-2015 välillä 10 %-yksikköä.

Pidemmällä aikavälillä tarkasteluna HSL-alueen asukkaiden tyytyväisyys on kasvanut erityisesti tiedonsaantiin, henkilökunnan käytökseen ja joukkoliikenteen mukavuuteen. Tiedonsaannin osalta tyytyväisyys on kasvanut liikennehäiriöstä tiedottamiseen ja pysäkkien ja asemien tiedonsaantiin. Myös tyytyväisyys henkilökunnan tiedonantokykyyn sekä kaluston nykyaikaisuuteen ja siisteyteen on kasvanut merkittävästi. Vuonna 2015 tyytyväisyys joukkoliikenteen luotettavuuteen oli kääntynyt laskuun, mutta muutos ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

HSL on ollut mukana kansainvälisessä BEST -tutkimuksessa vuodesta 2010 alkaen. BEST -tutkimuksessa selvitetään asukkaiden tyytyväisyyttä seudun joukkoliikenteeseen eri Euroopan kaupungeissa. Vuoden 2015 tutkimusaineisto on koottu tammi-joulukuun 2015 välisenä aikana. Vuonna 2015 tutkimuksessa olivat HSL:n lisäksi mukana Bergen, Kööpenhamina, Oslo, Tukholma ja Geneve.

Liikenteen luotettavuutta laskee junaliikenteen häiriöt

Luotettavuuden tunnuslukuna on ajettujen lähtöjen %-osuus suunnitelluista lähdoista. Junaliikennettä häiritsi Kehäradan liikenteen käynnistymisen. Kehäradalla tunnistettiin paljon erilaisia liikennöintiä haittaavia ja hidastavia tekijöitä, joiden kuntoon saattaminen aloitettiin yhdessä eri toimijoiden kanssa.



Kuva 7: Luotettavuuden kehitys liikennemuodoittain 2010-2015: ajettujen lähtöjen osuus

Kaupunkitapahtumien vilkas vuosi

Vuosi 2015 oli tapahtumien osalta HSL -alueella vilkas. Vuosittain toistuvien, kalenterisidonnaisten tapahtumien (uusivuosi, vappu) lisäksi tapahtumakalenteriin kertyi noin sata tapahtumaa, joista 65 aiheutti tarvetta lisä-, poikkeus tai korvaavaan liikenteen järjestämiseen. Liikennetarkastajat, olivat paikalla koordinoimassa tapahtumien aikaisia joukkoliikennejärjestelyjä tai ohjaamassa liikennettä muiden viranomaistahojen pyynnöstä neljässäkymmenessä tapahtumassa. Mielenosoitukset ja näitä vastaan kohdistetut vastamielenosoitukset lisääntyvät edellisvuosiin verrattuna.

Suurin yksittäinen tapahtuma oli ”Gymnaestrada 2015” 12. – 18.7.2015. Tapahtumassa oli yli 20 000 voimistelijaa, tuhansia vapaaehtoisia ja runsaasti yleisöä. HSL oli yksi tapahtuman yhteistyökumppaneista myöntämällä akkreditoituille vapaan matkustusoikeuden tapahtuman ajaksi.

Poikkeusliikennejärjestelyiden osalta eniten panostusta vaati Helsinki City Marathon 15.8.2015. Uusittu reitti aiheutti mm. mittavat poikkeusjärjestelyt Elielinaukiolla, koska Töölönlahdenkatu oli suljettu liikenteeltä klo 15 – 21.

Lisäliikenteen järjestämisen tarve korostui erityisesti Olympiastadionilla järjestettävien tapahtumien jälkeen, kun jopa 40 000 ihmisen yleisö poistui paikalta lyhyessä ajassa.

Tapahtumien aikaisten muutosten tiedottaminen sekä suurelle yleisölle että liikennöitsijöille on osoittautunut haastavaksi, sillä useat tapahtumat vaikuttavat huomattavan laajalla alueella suureen määrään bussi- ja raitiovaunulinjoja. 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 havahtuneet siihen, että yleisön sujuva liikkuminen tapahtumapaikalle ja sieltä pois saattaa vaatia toimenpiteitä HSL:n taholta.

Järjestyksenvalvontaa lisättiin

Liikenneviraston johtama Turvavalvomo aloitti toimintansa 1.7.2015. HSL osallistui Liikenneviraston, Helsingin, Espoon, Vantaan ja HKL:n kanssa järjestyksenvalvonnan tilaamiseen. Näkyvää valvontaa jatkettiin aiempien vuosien tapaan keskeisillä terminaali-alueilla ja laajennettiin marras-joulukuussa myös busseihin, pysäkeille ja pysäkkien välittömään läheisyyteen.

Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksen tulevaisuuden suunnitelmia on valmisteltu yhteistyössä Liikenneviraston, Poliisin, HKL:n sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kuntien kanssa. Tarkoituksena on eri toimijoiden kokoaminen saman katon alle, mikä tehostaa häiriötilanteiden hoitoa. HSL:n häiriöpäivystykseen tuli viime vuonna reilut 1100 yhteydenottoa, joista neljänneksen muodostivat yhdessä erilaiset katualuetta häiritsevät rakentamistyöt ja viat infrassa. HSL on osallistunut aktiivisesti yllättävien ja ennalta tiedettyjen tilanteiden korjaavien toimien suunnitteluun yhdessä sidosryhmien kanssa.

Kehäradalle tehtiin häiriötilanne- ja valmiussuunnitelmat. Kehäradalla järjestettiin pelastusharjoitus, johon myös HSL osallistui. Paloheinän joukkoliikennetunneli otettiin käyttöön suunnitelmien mukaisesti ja linjan 560 osalta häiriötilannesuunnitelma valmistui ajallaan.

Kampin häiriötilanteen poikkeusliikennesuunnitelma valmistui keväällä. Suunnitelmaa on jalkautettu eri toimijoille ja kaikki liikennöitsijät perehdytettiin. Lisäksi Myyrmäen ja Matinkylän terminaaleihin on tehty vastaavat suunnitelmat sekä Leppävaaran ja Tikkurilan terminaalien suunnitelmat ovat tekeillä. Loppuvuonna aloitettiin Länsimetron häiriötilanteiden hoitamisen suunnittelu.

Asiakaspalvelu kantavana teemana kuljettajakoulutuksessa

2015 toteutettiin liikennöintisopimuksen mukaisesti 119 koulutuspäivää ja niihin osallistui 1177 linja-auton kuljettajaa. Koulutuspäiviä on 7 erilaista, kantavana teemana on kuitenkin aina kuljettajien asiakaspalvelu. Uusin koulutuspäivä käsittelee lisäksi työhyvinvointia ja erilaisten kulttuurien kohtaamisia.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä huolehdittiin

Runkolinjan 560 ja Vantaan uuden bussilinjaston myötä avattiin useita uusia katuyhteyksiä, kuten Paloheinän tunneli, Kuusmiehentien joukkoliikennekatu, Himalajantie Iloassa ja Kirkonkyläntiellä otettiin käyttöön joukkoliikennekaistat. Lisäksi avattiin Tikkurilan matkakeskus, Aviapoliksen ja Kivistön katuterminaalit ja Malmin liityntäterminaalin toimivuutta parannettiin uusimalla terminaalien pysäkit ja pintamateriaalit. Helsingin ja Vantaan kaupungit rakensivat lähes 50 korkealaatuista runkolinjan 560 pysäkkiä, mikä oli merkittävin pysäkkien uusimishanke HSL:n aikana. Suurin osa oli olemassa olevien pysäkkien uusimisia joten ne hyödyttivät myös useiden muiden linjojen matkustajia.

Sähköbussien latauspaikka rakennettiin Tapiolaan tilapäiselle terminaalialueelle. Matinkylän terminaaliin on suunniteltu toinen latauspaikka ja Helsinkiin on suunniteltu 7 latauspaikkaa, mm. Rautatientorille, Ruskeasuolle ja Mustikkamaalle.

HSL on aktiivisesti osallistunut jäsenkuntiansa ja ELY-keskuksen kanssa erilaisten rakennushankkeiden suunnitteluun pääpainona joukkoliikenteen toimintaedellytykset niin lopullisessa kuin työnaikaisessakin tilanteessa. ELY-keskus aloitti Vihdintiellä rakennustyöt, jotka parantavat bussiliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. Hanke kuuluu pieniin kustannustehokkaisiin hankkeisiin (KUHA), joilla parannetaan liikennejärjestelmän tehokkuutta. Bussiliikenteen liikennevalotuisuuksien suunnittelu käynnistettiin uuden käyttöönotettavan lipunmyyntijärjestelmän yhteydessä. Länsimetron aloittamiseen on varauduttu suunnitteleamalla Lauttasaaren joukkoliikenteen infrajärjestelyjä sekä Kampin terminaalien järjestelyjä. Lisäksi HSL osallistui mm. Kruunusillat ja Raidejokeri –hankkeisiin, Tuusulanväylän ja Yhdyskunnantien vaihtopysäkkisen, Kehä I:n Myllypuron liittymän, Itäväylän ja Kehä I:n liittymäalueen sekä Mellunmäen terminaalien suunnitteluun.

Kehäradan ja runkolinjan 560 aloittamisen myötä uusittiin myös noin 3000 pysäkin kilvet. Vantaalla vaihdettiin kaikki pysäkkikilvet johtuen linjanumeroinnin kokonaisvaltaisesta muutoksesta. Samalla Vantaan pysäkki-informaatio saatiin kokonaisuudessaan uuden viestintä- ja markkinointipalveluiden suunnitteleman HSL-ilmeen mukaiseksi. Lisäksi HSL:n reunakunnissa pysäkki-informaatiota laajennettiin uusille pysäkeille parantaen matkustajien tiedonsaantimahdollisuuksia. Uusia patterinäyttöjä asennettiin satoja.

Kuljettajien sosiaalilojen rakentaminen ja ylläpito on toteutunut työryhmän esityksen mukaisesti HSL-alueen kunnissa. Uusina tiloina käyttöön otettiin Rastilan metroaseman taukotila, Tikkurilan uuden matkakeskuksen tilat sekä Kivistön ja Aviapoliksen taukotilat. Kontulan taukotila remontoitiin.

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen jatkuu

Helsingin seudun matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle (LIJ-hanke). Siirtyminen uuteen Lippu- ja informaatiojärjestelmään tapahtuu vaiheittain vuoden 2016 loppuun mennessä.

LIJ-hankkeen suurimpana riskinä on ollut, että hanke ei valmistu suunnitellussa aikataulussa vuoden 2015 loppuun mennessä. Tämä riski toteutui huolimatta aikatauluriskin pienentämiseen liittyneistä toimenpiteistä. Muut merkittävät riskit liittyvät hankkeen vaatimuksenmukaisuuteen ja siirtymävaiheen läpivientiin. Nämä riskit ovat hyvin hallinnassa eikä niiden ennakoita toteutuvan.

Vuonna 2015 tilaajan työt painoutuivat toimituserien testaamiseen sekä koekäytön ja käyttöönoton valmisteluun. Hankkeen parissa työskenteli järjestelmätoimittaja Tiedon lisäksi yli 40 HSL:n henkilöä sekä lukuisa joukko HSL:n sidosryhmien edustajia erityisesti liikennöitsijöiltä ja matkakortin palvelupisteistä.

Hankkeessa edettiin seuraavasti:

- Ensimmäinen toimituserä "Informaatiojärjestelmän taustajärjestelmä" hyväksyttiin käyttöön toukokuussa 2015 ja toinen toimituserä "Siirtymävaiheen toiminnallisuus myyntijärjestelmään" marraskuussa 2015. Nämä toimitukset eivät vielä näkyneet matkustajille, vaan ne olivat valmistautumista hankkeen seuraaviin vaiheisiin.
- Käyttöönoton kannalta suurin ja näkyvästi matkustajien arkeen vaikuttava toimituserä "Palvelupisteiden myyntijärjestelmä sekä lippu- ja informaatiojärjestelmien ajoneuvotoiminnallisuus" taustajärjestelmineen eteni huomattavasti vuoden 2015 aikana. HSL ja Tieto tehostivat yhteistyötä testaamalla järjestelmää yhdessä. Tilaajan vastaanottotestaus alkoi marraskuussa ja jatkuu vuoden 2016 alkupuolelle. Uusi myyntijärjestelmä otetaan käyttöön matkakortin palvelupisteissä maaliskuussa 2016. Kevättalvella uudet myyntilaitteet ja matkakortin lukijat alkavat näkyä myös matkustajille, kun koekäyttö alkaa Åbergin linjan busseissa.
- Vuonna 2016 tehtävien laiteasennusten nopeuttamiseksi tehtiin 1 000 bussiin väliasennuksia, joissa jo aiemmin tehtyjä kaapelointeja täydennettiin lisäkaapeloinneilla ja piiloon tulevien laitteiden asennuksilla. Myös raitiovaunuja ja junia kaapeloitiin valmiiksi laiteasennuksia varten.
- Loppukäyttäjille pidettävät koulutukset ja niihin liittyvä koulutusaineisto suunniteltiin vuoden 2015 aikana. HSL:n ja kuntien palvelupisteiden henkilöstön koulutukset alkoivat marraskuussa ja liikennöitsijöiden kuljettajien kouluttajien koulutukset joulukuussa 2015.
- Lippu- ja informaatiojärjestelmä uudistuksen viestintää matkustajille, ammattilaisille ja medialle suunniteltiin ja käyttöönoton viestintämateriaali toteutettiin vuoden 2015 aikana.

Tulevan taksa- ja lippujärjestelmän valmistelu jatkui tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa. Uudessa järjestelmässä vyöhykkeet ovat kaarimaisia alueita, joiden rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta (ns. kaarimalli). Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta.

HSL:n hallitus on päättänyt aiemmin kaarimallin rajoista, lippujen hintasuhteista, aikuisten, lasten ja opiskelijoiden lipuista sekä seniorien päivälipun käyttöönotosta. Kesäkuussa 2015 hallitus päätti muut kaarimallisissa noudatettavat erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteet sekä asiakasryhmät, joilla on oikeus matkustaa ilman lippua. Syksyllä käynnistettiin jatkotyö, jossa

määritellään kaarimallin lippujen hinnat käyttöönottovaiheessa. Työn kuluessa todettiin tarve selvittää myös kuntaosuuksien laskentaperiaatteita kaarimallissa. Tämä työ tehdään vuoden 2016 alkupuolella.

Uusi kaarimalli otetaan käyttöön aikaisintaan syksyllä 2017, kun LIJ -järjestelmä on vakiintunut ja matkakortit on vaihdettu. Käyttöönottosuunnitelman laatiminen käynnistyy vuoden 2016 alkupuolella. Siihen sisältyy myös tiedotus- ja markkinointisuunnitelman laatiminen. Kaarimallin toteutuksessa hyödynnetään palvelumuotoilun keinoja, joilla tuetaan uuden lippujärjestelmän omaksumista.

LIJ-hankkeen myötä koko HSL-alue saadaan sähköisen reaaliaikaisen matkustajainformaation piiriin. Myös valmiudet liikennevaloetuksien antamiseen joukkoliikennevälineille laajenevat koko seudulle.

Helsingin nykyinen liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä (Helmi) korvataan uudella seudullisella järjestelmällä vuoden 2016 aikana. Uuden runkolinjan 560 (Rastila-Myyrmäki) ajoneuvot varustettiin vuonna 2015 vielä Helmi-järjestelmän laitteilla, jotta linjalle saatiin reaaliaikainen matkustajainformaatio ja liikennevaloetukset.

Kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella ohjataan yhteisellä järjestelmällä (Mono). Järjestelmän teknistä suorituskykyä parannettiin alkuvuonna 2015 vastaamaan kasvanutta näyttöjen määrää. Suorituskykyä lisätään tarvittavin osin vuoden 2016 aikana, kun koko HSL-liikenteessä siirrytään reaaliaikaisen liikennetiedon piiriin.

Pysäkkien aikataulu- ja informaationäyttöjä lisättiin ja käyttöikänsä loppuun tulleita näyttöjä uusittiin, kuten aiempinakin vuosina. Tikkurilan uuden liikenneterminaalin aikataulu- ja informaationäytöt liitettiin Monoon.

Helsingissä sijaitsevat yli sata led-pohjaista raitiovaunu- ja bussipysäkkien aikataulunäyttöä uusitaan LCD-TFT-näytöillä. Hankinta kilpailutettiin vuoden 2015 aikana ja uudet näytöt asennetaan pysäkeille pääosin vuoden 2016 kevään aikana.

Nykyisten matkalippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidosta huolehdittiin niin, että ne toimivat edelleen luotettavasti ja laadukkaasti.

Kertalippu siirtyi mobiiliin ja matkakortin tilaus verkkokaupasta alkoi

Lipunmyyntiä kehitettiin hallituksen hyväksymän lipunmyynnin kehittämisselvityksen ja -suunnitelman 2014–2020 linjausten mukaan.

Mobiilikertalippu otettiin käyttöön vuoden 2015 lopulla. Älypuhelimeen tilattavia kertalippuja tarjotaan kaikille vyöhykkeille. Android- ja Windows-puhelimiin ladattavat sovellukset valmistuivat marras-joulukuussa. iPhone-puhelimiin ladattava IOS-sovellus valmistuu tammikuussa 2016, jolloin mobiililippua myös markkinoidaan näkyvästi.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitettiin aloittamalla syksyllä kertakortille ladattujen vuorokausilippujen myynti HSL:n verkkokaupasta. Aikuisen tai lapsen henkilökohtaisen matkakortin voi myös tilata verkkokaupasta, jos asiakkaalla on pankkitunnukset. Matkakorttien lataus internetissä otetaan käyttöön LIJ-hankkeen valmistumisen ja matkakorttien vaihdon jälkeen aikaisintaan vuonna 2017.

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistettiin markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. HSL edisti myös työmatkasetelien korvaamista kohdennetuilla sähköisillä maksuvälineillä (Työmatka-Passi, Eazybreak Oy:n EB-palvelu sekä Smartumin Työmatkasaldo-palvelu). HSL tekee yritysten kanssa yhteistyösopimuksen, jonka mukaisesti HSL kertoo näistä työsuhdematkalipun käyttöönottoa helpottavista palveluista työnantajille osana liikkumisen ohjaustyötä.

Avorahastuskäytäntö vakinaistettiin runkolinjojen busseissa (linjat 550 ja 560) syysliikenteen 2015 alussa. Muutos vähensi kuljettajien lipunmyyntitettäviä, mikä osaltaan edistää liikenteen sujuvuutta, luotettavuutta ja turvallisuutta.

HSL:n ja R-kioskin sopimus lippujen myynti- ja tukipalveluista päättyi vuoden 2015 lopussa. Uusi 4-vuotinen sopimus vuosille 2016–2019 hyväksyttiin HSL:n hallituksessa joulukuussa. Myyntipalkkio alenee merkittävästi vuoden 2016 alusta ja edelleen viimeisenä sopimusvuonna.

HSL ja jäsenkunnat neuvottelivat uuden sopimuksen myös kuntien järjestämien matkakorttien myynti- ja neuvontapalveluista. Sopimus korvaa vuonna 2003 allekirjoitetut sopimukset, jotka siirtyivät HSL:lle YTV:ltä. Prosenttipohjaisista myyntipalkkioista siirrytään suoritepohjaisiin palkkioihin siinä vaiheessa, kun uuden LIJ-järjestelmän käyttö on vakiintunut.

Kirjasena ilmestyvästä Helsingin seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohjeesta otettiin käyttöön myös sähköinen versio, mikä helpotti lipunmyyjien ja muun joukkoliikennettä palvelevan henkilökunnan työtä ja asiakaspalvelua.

Reaaliaikaista tietoa ja avoimia rajapintoja

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus "Uusi avoin reittiopas" on käynnissä. Uusi palvelu rakennetaan tiiviissä yhteistyössä Liikenneviraston (LIVI) kanssa. Palvelu toteutetaan avoimeen lähdekoodiin perustuen. Reittihakuja voi tehdä kaikkialle Suomeen, mikäli Liikenneviraston datat sen sallivat. Järjestelmää rakennetaan vaiheittain siten, että se korvaa nykyisen reittiopas-palvelun vuoden 2016 loppuun mennessä.

Palvelun kehitys eteni rivakasti vuonna 2015. Kehitystyöhön liittyen järjestettiin myös asiakastes-taustapahtumia, jotta loppukäyttäjiltä saataisiin suora palaute mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Projektin etenemistä voi seurata osoitteessa www.digitransit.fi.

Liityntäpysäköinnin älykäs tietojärjestelmä valmistui loppuvuonna 2015, mutta järjestelmän kehittäminen jatkuu vuosina 2016–17. Järjestelmä tuottaa lähes reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköinti-paikkojen saatavuudesta, jos pysäköinnistä vastaava operaattori välittää tarvittavat tiedot järjestelmään. Avointen rajapintojen kautta muut toimijat (kunnat, valtionhallinto, yritykset ym.) voivat käyttää ja välittää tietoa edelleen muihin järjestelmiin ja käyttäjille. Järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön aluksi muutamalla Kehäradan asemalla.

Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja jakelua sekä rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitettiin edelleen. Toiminnalla tuetaan kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa, jotta HSL:n palveluiden käyttöä tukevat sähköiset informaatiopalvelut olisivat mahdollisimman monien käytettävissä.

Digitaaliset työkalut helpottivat suunnittelua ja tiedonkeruuta

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät (Toimiala-IT) ovat HSL:n asiantuntijoiden työkaluja, jotka tukevat joukkoliikenteen laadukasta suunnittelua, järjestämistä ja tiedonkeruuta. Järjestelmiä kehitettiin sisäisten käyttäjien tarpeiden mukaan sekä päivitettiin LIJ -järjestelmän kanssa yhteensopiviksi. Merkittävin uusi kehiteillä oleva järjestelmä on bussiliikenteen tuotannon seurantaa tehostava BULTTI, johon sisältyy myös kalustorekisteri.

Matkustajalaskentalaitteita (Dilax) hankittiin ja asennettiin seitsemään uuden runkolinjan 560 (Ras-tila – Myymäki) bussiin.

Asiakaspalvelut säilyivät korkealaatuisina

Asiakaspalvelut käsittävät HSL:n asiakaspalvelupisteet Rautatientorilla, Itäkeskuksessa ja Pasilas-
sa sekä liikenneinfokeskuksen ja asiakaspalautteiden käsittelyn.

Asiakaspalvelupisteet huolehtivat matkakorttien teosta, lipunmyynnistä, neuvonnasta ja muusta henkilökohtaisesta asiakaspalvelusta. Rautatientorin palvelupisteessä asioi tarkastelujaksolla noin 255 700 asiakasta, Itäkeskuksessa noin 60 500 asiakasta ja Pasilassa noin 42 100 asiakasta. Ta-
voitteena on, että keskimääräiset jonotusajat pysyvät alle 3 minuutissa. Tavoite toteutui Itäkeskuk-
sen ja Pasilan palvelupisteessä.

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

Kehäradan käyttöönottoon liittyen lentoasemalle järjestettiin ostopalveluna henkilöitä opastamaan
matkailijoita ja myymään kertalippuja. Lipunmyynti VR:itä lainatuilla konduktöörin lipunmyyntilait-
teilla käynnistyi 3.8.2015. Toimintaa jatkettiin 18.12.2015 saakka, jolloin lentoaseman puoleisen
sisäänkäynnin hissit avattiin matkustajille.

Liikenneinfokeskus antaa neuvontaa ja informaatiota puhelimitse, tekee kutsuliikennevarauksia
sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa. Tavoitteena on vastata yli 90 %:iin saapuneista
puheluista. Tarkastelujaksolla saapuneita puheluita oli noin 92 800 kpl ja vastattuja noin 83 900
(vastausprosentti 90,5 %).

Asiakaspalautteita saadaan eniten netissä toimivan palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin
saadut palautteet käsitellään viivytyksettä, viimeistään kahden viikon kuluessa. Kuljettajia ja liiken-
nöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Tarkastelujaksolla saatiin
noin 49 300 asiakaspalautetta, joista suurin osa kohdistui kuljettajaan (32,7 %), liikennöintiin (19,3
%) ja suunnitteluun (17,1 %). Palautteista tuotetaan johdolle raportteja toiminnan kehittämistä var-
ten. Kehäradan käyttöönottoon ja Vantaan linjastouudistukseen varauduttiin palautteissa perehdyt-
tämällä 4 tutkimusavustajaa vastaamaan kyseisiin palautteisiin.

Kesän pitkäaikaiset helteet tuottivat paljon matkustajapalautetta kuumista busseista. Myös kuljetta-
jat valittivat kuumista työskentelyolosuhteista. HSL osaltaan teki lämpötilojen mittauksia liikentees-
sä. Havaituista ilmastointilaitteiden toimimattomuuksista reklamoitiin välittömästi liikennöitsijöitä.
Junaliikenteessä uuden Flirt-kaluston ilmastointi toimi matkustusmukavuuden kannalta erinomai-
sesti.

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

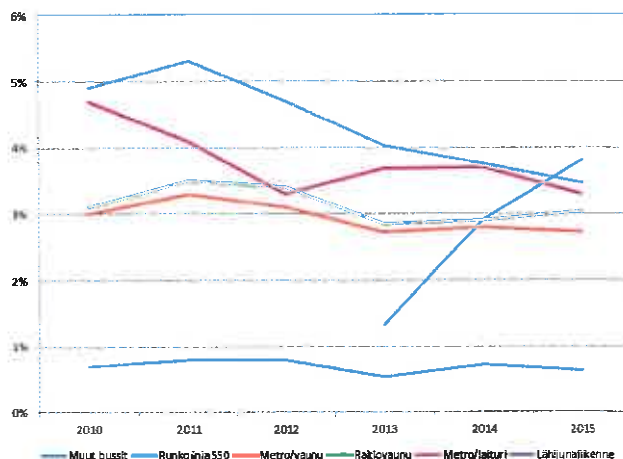
Matkalippujen tarkastus oli näkyvää ja tehokasta

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

Tavoitteena on, että matkalippujen tarkastus on näkyvää ja tehokasta, jotta liputta matkustaminen ja siitä aiheutuvat lipputulomenetykset eivät kasva. Tarkastettuja matkustajia oli keskimäärin 251 matkustajaa/ tarkastuspäivä. Tavoitteena oli pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään vuoden 2014 tasolla (245 matkustajaa / tarkastuspäivä), joten tavoite ylitettiin.

Toimintaa suunnattiin erityisesti aamu- ja iltapäivän ruuhkaliikenteeseen, jolloin matkustajamäärätkin ovat suurimmat. Tarkastuksia tehtiin säännöllisesti kuitenkin myös ilta-, yö- ja viikonloppuliikenteessä koko HSL alueella ja kaikissa joukkoliikennevälineissä.

Vuonna 2015 tarkastettiin yhteensä noin 4,0 miljoonan matkustajan matkaliput (edellisenä vuonna 3,8 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,7 % (edellisenä vuonna 2,7 %).



Kuva 8: Liputta matkustaneet liikennemuodoittain 2010-2015, %-osuus tarkastetuista.

Järjestyksenvalvojen käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalien yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatkettiin edellisten vuosien tapaan. HSL antaa järjestyksenvalvoille tässä työssä vaadittavan koulutuksen. Vuonna 2015 koulutettiin 7 uutta järjestyksenvalvojaa.

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

Vuoden 2015 alussa järjestettiin tarkastajakurssi, jolta valmistui 13 uutta matkalippujen tarkastajaa. Tämä oli jo neljäs HSL:n järjestämä tarkastajakurssi. Tarkastusyksikössä on 116 tarkastajan virkaa. Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle voidaan rekrytoida uusia tarkastajia vain HSL:n tarkastajakurssin kautta.

Tarkastajia valmennettiin uuden Kehäradan käyttöönottoon järjestämällä koulutustilaisuuksia sekä vieraillemalla Kehäradalla. Lisäksi tarkastajat perehtyivät Paloheinän joukkoliikennetunneliin. Koulutuksissa käytiin läpi erityisesti turvallisuusohjeita ja -määräyksiä.

HSL käsittelee tarkastusmaksuista tehdyt oikaisuvaatimukset ja valitukset. Oikaisuvaatimuksia tehtiin yhteensä 1 567 kpl (2,2 % tarkastusmaksuista). Niiden käsittelyaika oli keskimäärin 3 viikkoa. Tavoitteena on, että käsittely kestää enintään 3 viikkoa.

Tarkastajat osallistuivat edellisvuosien tapaan myös liikennetutkimusten tekemiseen sekä äkillisten liikennehäiriöiden edellyttämiin opastustehtäviin.

Viestintä ja markkinointi

HSL:n viestinnän ja markkinoinnin yksittäinen suurin hanke vuonna 2015 oli Kehäradan lanseeraus ja Vantaan bussilinjaston uudistus. Kyseessä oli kaikkien aikojen suurin joukkoliikenneuudistus pääkaupunkiseudulla vanhan metron käynnistymisen jälkeen. Koko seudun asukkaille ja erityisesti vantaalaisille viestittiin tulevasta muutoksista koko vuoden ajan kiihtyvään tahtiin. Tietoisuus Kehäradasta nousi toimenpiteiden ansiosta hyvälle tasolle. Samoin Vantaan linjastouudistukset onnistuttiin viestimään asukkaille hyvissä ajoin etukäteen.

HSL:n brändi vahvistui edelleen ja oli selvästi pääkaupunkiseudun tunnetuin liikennebrändi. HSL:n julkisuuskuva parani sekä asiakkaiden että seudun muiden asukkaiden parissa. HSL:n mittavin kampanjakokonaisuus Matkalla Tulevaisuuteen sai korkean huomioarvon kampanjamittauksissa: 80 prosenttia asukkaista oli huomannut kampanjan.

HSL kasvatti sähköisten asiakkuuksien rekisteriään paristakymmenestä tuhannesta yli 110 000 kontaktiin. Vuoden aikana otettiin käyttöön myös yhteinen HSL-tunnus HSL.fi:ssä ja Reittiopas-palvelussa.

HSL.fi:n kävijämäärät kasvoivat keskimäärin 25 prosentilla. Sivustolla käy kuukausittain yli 600 000 eri ihmistä, jotka katselevat sivuja yli 1,5 miljoonaa kertaa kuukaudessa. HSL:n seuraajien määrä sosiaalisessa mediassa Facebookissa ja Twitterissä kasvoi merkittävästi, erityisesti Twitterissä. Facebookissa HSL:llä on nyt 22 000 seuraajaa ja Twitterissä 6000 seuraajaa.

HSL:n sisäisen viestinnän tyytyväisyys nousi tähän mennessä korkeimmalle tasolle. 55 prosenttia HSL:n henkilökunnasta antaa sisäiselle viestinnälle arvosanan hyvä tai erittäin hyvä.

Yleishallinto

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

Yleiskustannusten hallinnan osalta kustannustehokkuutta on pyritty kasvattamaan mm. sähköisen kilpailutusjärjestelmän käytön asteittaisella laajentamisella, hankintaohjeen uudistamisella, käyttä-

mällä KL-Kuntahankintojen kilpailuttamia sopimuksia (esim. Adobe- ja Microsoft-lisenssihankinnat, Claudia-kilpailutusjärjestelmä, ICT-projektipäällikkö, huonekaluhankinnat) sekä tekemällä kilpailutusyhteistyötä HSY:n kanssa, jonka kanssa tilikauden aikana kilpailutettiin Pasilan toimitilojen siivous- ja puhtaanapitoalvelut.

HSL:n kokonaisarkkitehtuurilla tavoitellaan toiminnan, tietotarpeiden, tietojärjestelmien ja teknologiaratkaisujen mallintamista, kuvaamista ja suunnittelemista yhtenäisen mallin mukaisesti. Kokonaisarkkitehtuurityö etenee suunnitelman mukaisesti.

1.1.5 Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2016 - 2018 mukaisesti HSL:n toimintakulut kasvavat vuoden 2015 tilinpäätöksen 622,9 milj. eurosta vuoden 2018 711,1 milj. euroon eli 14,2 %.

Vuonna 2015 valmistunut Kehärata sekä vuonna 2016 valmistuva Länsimetro kasvattavat joukkoliikenteen käyttäjämääriä sekä myös joukkoliikenteen infrakustannuksia. Vaikutusarvioiden mukaan Länsimetro liityntälinjastoineen kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapa-osuutta seudulla 1,1 prosenttiyksikköä ja houkuttelee joukkoliikenteeseen arkipäivisin runsaat 11 000 uutta matkustajaa. Heistä kaksi kolmasosaa siirtyy henkilöautoista ja loput kevyestä liikenteestä.

Länsimetro tuo nopean runkoyhteyden Etelä-Espoosta Lauttasaaren kautta Helsingin keskustaan ja Itä-Helsinkiin asti. HSL:ssä suunniteltu liityntälinjasto tarjoaa vahvat bussiyhteydet paitsi metron, myös useimpien Espoon kaupunkikeskusten välille.

Lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ2014) – hanke valmistuu vuoden 2016 aikana. Matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle vuoden 2016 loppuun mennessä. Siirtyminen uuteen Lippu- ja informaatiojärjestelmään tapahtuu vaiheistetusti. Sekä nykyinen matkakorttijärjestelmä että Helmi-matkustajainformaatiojärjestelmä toimivat siirtymävaiheen aikana rinnakkain uuden järjestelmän kanssa.

Aikaisintaan vuonna 2017 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.

Tulevien vuosien merkittävistä investointien kasvusta aiheutuu paineita lisätä kuntien subventioasetta ja/tai korottaa matkalippujen hintoja.

1.1.6 Henkilöstö

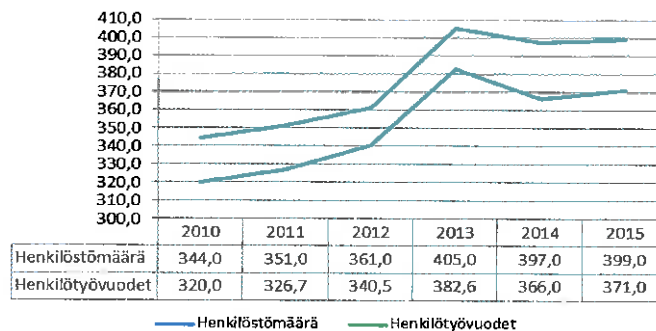
Syksyllä 2015 tehdyn henkilöstökyselyn perusteella henkilöstövision toteutuminen on hyvässä vauhdissa. Innostuksen kokeminen oli hyvällä tasolla ja muutos edellisvuoteen oli positiivista. Yhteistyö ryhmissä oli edelleen keskeinen vahvuus. Asiakaslähtöisyyden kokemisessa sen sijaan oli isoja eroja.

HSL:n työntekijöiden tyytyväisyys nousi henkilöstökyselyssä kuntayhtymän historian korkeimmalle tasolle. Kaikkien kysymysten keskiarvo (asteikolla 1-5) oli 3,83 (muutos +0,05). Muutokset edelliseen vuoteen olivat enimmäkseen myönteisiä.

Vahvuuksia olivat ryhmien sisäinen yhteistyö sekä omaan työhön liittyvät asiat. HSL:ää työnantajana arvostettiin myös aiempaa enemmän. Parantamismahdollisuuksia koettiin erityisesti asiakaslähteisyyden rakentamisessa ja organisaatorajat ylittävässä yhteistyössä.

Eniten parantuneita asioita olivat tyytyväisyys palkkaukseen ja etuihin, tavoitteiden seuranta, päätöksenteon selkeys ja erimielisyyksien rakentava käsittely. Edellisvuotta kriittisempää palautetta annettiin toiminnan tehokkuudesta ja tavoitteellisuudesta, työkaluista, osastojen välisestä yhteistyöstä ja asiakaspalautteen hyödyntämisestä toiminnan kehittämisessä.

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



Kuva 9. Henkilöstömäärän kehitys 2010-2015

1.1.7 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittämiseen vaikuttavista seikoista

Toiminnalliset ja taloudelliset riskit

Vuoden 2015 lopussa talousnäköymät Suomessa ja koko Euroopassa jatkuivat epävarmoina euroalueella maailmantalouden ongelmien sekä Lähi-idästä tulleen pakolaisaallon seurauksena. Yleisen talouskehityksen arvioidaan edelleen olevan lähivuosina vaimeaa sekä kansainvälisessä taloudessa että etenkin Suomessa. Talouden yleinen heikko kehitys vaikuttaa suoraan myös HSL:n ja sen jäsenkuntien talouteen. Työttömyyden mahdollinen lisääntyminen heikentää työmatkaliikenteen vähenemisen johdosta lipputuloja samalla kun kuntien huonoina pysyvät talousnäköymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Toisaalta väestön kasvu pääkaupunkiseudulla, HSL:n toiminta-alueella, edellyttää merkittäviä panostuksia joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen (esim. Kehärata ja Länsimetro). Edellä mainitut seikat tuovat paineita lippujen hintojen kustannustason nousua suurempiin korotuksiin ja/tai kuntaosuuksien kasvattamiseen, mikäli joukkoliikenteen palvelutaso halutaan edelleen pitää kilpailukyisenä.

Operatiiviset eli liikenteen hankinnasta johtuvat kustannukset muodostavat HSL:n kustannuksista noin 80 %. Operatiivisten kustannusten sisällä bussiliikenteen kustannukset muodostavat suurim-

mat kustannuserät (yli 50 % kaikista HSL:n kustannuksista). Tämän johdosta HSL:n talouteen keskeisesti vaikuttavia ulkoisia tekijöitä ovat polttoaineiden (diesel) hintakehitys sekä palkkatason (kuljettajien palkat) kehitys. Vuoden 2015 aikana polttoaineiden hinnat laskivat yleisestä maailmantaloudellisesta suhdannetilanteesta johtuen ja palkkataso pysyi maltillisena tehdyistä keskitetyistä palkkaratkaisuista johtuen. Ennusteiden mukaan öljyn hintatason odotetaan pysyvän matalalla tasolla myös vuonna 2016. Myös korkotaso pysyi edelleen matalana vuonna 2015, mikä vaikutti 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 2016 aikana.

HSL:n likviditeetti on tilikauden 2015 aikana pysynyt hyvänä, eikä kuntayhtymällä ole ollut ulkopuolista velkaa tilikauden aikana. Tämän johdosta korkosuojauksia ei ole tilikaudella harkittu. LIJ-hankkeen etenemisen myötä lainarahoituksen ja mahdollisten korkosuojausten tarve voi tulla ajankohtaiseksi vuoden 2016 aikana. Lainarahoituksen saamiseen on varauduttu neuvotteluissa pankkien kanssa vuoden 2015 aikana. LIJ-hankkeen suurimpana riskinä on aikataulun viivästyminen. Aikatauluriskin pienentämiseksi hankkeesta on vuoden 2015 karsittu joitakin toiminnallisuuksia (kts. tarkemmin kohta matkalippu- ja informaatiojärjestelmät). Tilikauden aikana suoritettiin ulkopuolisen auditoijan toimesta LIJ-hankkeen laadun varmistuksen auditointi. Saman toimijan toimesta tullaan tilikaudella 2016 suorittamaan LIJ:n taustajärjestelmän, myyntijärjestelmän ja siihen tietoa tuottavan myyntikanavien järjestelmien riskien ja kontrollien auditointi.

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

Hankinta- ja sopimusriskeihin on tilikaudella pyritty varautumaan toisen lakimiehen palkkaamisella, oman henkilöstön koulutuksella sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden käytöllä taloudellisilta vaikutuksiltaan merkittävässä hankinta- ja sopimusasioissa.

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

Valtiovarainministeriö asetti vuoden 2015 lopulla ministeri Lauri Tarastin selvitysmieheksi työssä, jossa oli tarkoitus selvittää hallituksen tekemän sote-ratkaisun pohjalta, mitkä aluehallinnon tehtävät siirtyisivät uusille itsehallintoalueille. HSL:ään liittyen selvitystyössä käytiin läpi mm. pitäisikö itsehallintouudistuksessa metropolialueella olla erityistehtäviä liittyen maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun, joukkoliikenteeseen ja asumiseen. Selvitystyön loppuraportissa ei otettu kantaa HSL:n asemaan.

HSL:n asemaan ja toimintaympäristöön kohdistuvia muutoksia käsitellään Liikenne- ja viestintäministeriön marraskuussa 2015 käynnistämän Liikennekaari-hankkeen yhteydessä. LVM:ssä on viireillä myös HSL:ään vaikuttava joukkoliikennelain uudistus ja siihen liittyvä mahdollinen PSA-suojan poistaminen. sopimusliikenteen. HSL:n näkemyksen mukaan PSA-suojan poistaminen heikentää toteutuessaan joukkoliikenneviranomaisten tulopohjaa ja lisää kuntien joukkoliikennemenoja.

Vahinkoriskit

HSL:ssä kartoitettiin vuoden 2014 aikana 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 kuntayhtymänä ja sen jäsenkuntien vakuutuskäytännöt.

1.1.8 Ympäristötekijät

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 kehityksen mukaisia.

Helsingin seudulla on valmisteltu kiinteässä yhteistyössä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015, maankäyttösuunnitelma ja asuntopolitiikka, jotka muodostavat yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. HSL vastasi liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. HLJ 2015:n vaikutusten arvioinnin mukaan HLJ 2015:n ja maankäyttösuunnitelman muodostama kokonaisuus tukee toteutessaan yhteiskuntataloudellista tehokkuutta, seudun saavutettavuutta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

HSL:n ympäristötavoitteissa on edetty suunnitelmien mukaan. Vuonna 2015 Bussiliikenteen päästötaso on alentunut tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen sekä biopolttoaineiden käytön seurauksena. Kalusto uusiutui kilpailutuksen ohjaamana erittäin vähäpäästöisillä autoilla. Biopolttoaineita saatiin runsaasti ympäristöbonuksen avulla. Lisäksi linjan 550 kaikki bussit päätettiin varustaa pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteilla jolloin päästöt vähenevät merkittävästi erityisesti typpi-dioksidin osalta. Ympäristöbonuskilpailujen avulla pystyttiin vähentämään vuoden 2015 aikana HSL:n bussiliikenteen hiilidioksidipäästöjä (CO₂) 11 680 tonnia, typenoksideja (NO_x) 9,9 tonnia, sekä pienhiukkasia (PM) 470 kg vuoden 2015 aikana. Hyväksytyillä tarjouksilla liikennöitsijät käyttävät liikenteessämme 5,48 miljoonaa litraa biodieseliä sekä 800 000 kiloa biokaasua.

HSL:ssä noudatetaan sertifioitua ISO 9001 ja 14001 -standardien mukaista laatu- ja ympäristöjärjestelmää. Laatu- ja ympäristöjärjestelmä tukee HSL:n toimintaa ja kehittämistä, ja sen avulla seurataan toiminnassa tapahtuvia muutoksia. HSL:n strategian mukaan HSL:n perustehtäviin ja arvoihin kuuluu, että kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ympäristö ja toiminnan vaikutuksista jaetaan avoimesti tietoa.

HSL julkaisee vuosiraportin, jossa vuotta 2015 ja ympäristöindikaattoreita käsitellään tarkemmin.

1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

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.

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 toiminnoissa toteutuu riittävä sisäinen valvonta ja riskienhallinta. Yhtymäkokous on vahvistanut kuntayhtymää koskevat sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet.

Kuntalain mukaan hallituksen tulee huolehtia sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnan järjestämisestä. Vahvistetun hallintosäännön 24 § mukaan hallitus vastaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä sekä vahvistaa näitä koskevat ohjeet ja politiikat ohjaamaan käytännön toteutusta. Lisäksi kaikki tilivelvolliset toimielimet ja viranhaltijat, joille on annettu toimivaltaa varojen käytössä vastaavat sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toteuttamisesta. Hallitus on vahvistanut kuntayhtymää koskevan riskienhallintapolitiikan. Riskienhallintapolitiikka on päivitetty vuoden 2015 aikana.

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.

Yhtenäisellä ohjeistuksella määritellään selkeät vastuut, velvollisuudet ja toimintatavat. Ohjeistuksella täydennetään lakisääteisiä menettelyitä ja sen tavoitteena on antaa työkalu johtamisen tueksi.

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 poikkeamien 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 tulokortteihin.

Riskienhallinnan järjestäminen

Riskienhallinnalla tarkoitetaan järjestelmällisiä menettelyjä, joiden avulla tunnistetaan ja arvioidaan kuntayhtymän toimintaan liittyviä riskejä sekä määritellään toimintatavat riskien hallitsemiseksi, valvomiseksi ja säännölliseksi raportoimiseksi. 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.

Riskienhallintaa on kuluneella tilikaudella edelleen jalkautettu aktiivisesti tavoitteena nivoo se vahvemmin osaksi johtamista, toiminnan ja talouden suunnittelua, laadunhallintaa, tavoitteiden asettamista sekä päätöksentekoa.

HSL:n hallitus hyväksyi lokakuussa päivitetyn riskienhallintapolitiikan ja myös riskien hallinnan sisäinen toimintaohje päivitettiin tilikauden aikana. Riskienhallinnan sisäisessä ohjeessa määritellään Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) riskienhallinnan periaatteet ja toteuttamistavat. 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. Riskienhallinnan tarkoituksena on varmistaa perustehtävän häiriötön ja laadukas toteuttaminen. Riskienhallinnan avulla kyetään tunnistamaan myös uusia mahdollisuuksia

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

Omaisuuksien hankinnan, luovutuksen ja hoidon valvonta

Omaisuuksiin liittyvät periaatteelliset ratkaisut tehdään strategisina linjauksina sekä osana toiminta- ja taloussuunnittelua, erityisesti investointien suunnittelua. HSL:n hallitus teki hankintapäätöksen 24.1.2012 lippu- ja informaatiojärjestelmän 2014 toimittajasta. Hankintapäätöksestä valittiin markkinaoikeuteen. Markkinaoikeus antoi 10.10.2013 asiassa ratkaisun, jossa HSL määrättiin maksamaan valittajalle hyvitysmaksua 2.000.000 euroa ja korvaamaan valittajan oikeudenkäyntikulut 15.858 eurolla korkoineen. HSL valitti päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja vaati hyvitysmaksun kumoamista. Asian markkinaoikeudessa voittanut osapuoli valitti myös korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja vaati hyvitysmaksun korottamista 9.000.000 euroon. Korkein hallinto-oikeus antoi asiasta ratkaisun 11.3.2016 ja kumosi Markkinaoikeuden päätöksen ja CGI Suomi Oy:n tekemän valituksen (KHO 856/2016). CGI Suomi Oy määrättiin myös korvaamaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän asianosais- ja oikeudenkäyntikulut korkeimmassa hallinto-oikeudessa kohtuulliseksi harkitulla määrällä viivästyskorkoineen.

HSL:n hallitus teki hankintapäätöksen 8.12.2015 bussiliikenteen kilpailukierroksen 37/2015 ratkaisusta. Hankintapäätöksestä valittiin markkinaoikeuteen. Valittaja on kahden kohteen osalta vaatinut hankintapäätöksen kumoamista, uuden hankintapäätöksen tekemistä, sekä valittajan oikeudenkäyntikulujen korvaamista. Toissijaisesti valittaja on vaatinut hyvitysmaksun määräämistä ja valittajan oikeudenkäyntikulujen korvaamista. Vaaditun hyvitysmaksun summaa ei ole vielä määritetty. Markkinaoikeus ei ole vielä antanut asiassa ratkaisua.

Sopimustoiminta

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

Kuntayhtymässä noudatetaan erityisalojen hankintalakea 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 hankintatoimen valvontaa on pyritty tehostamaan edelleen siirtymällä sähköisen hankintajärjestelmän käyttöön vuoden 2015 aikana.

Kuntayhtymällä on yhden liikennöitsijän kanssa vireillä neuvottelu liikennöintisopimuksen purkamisesta. Liikennöitsijä on vaatinut HSL:ltä vahingonkorvauksia sopimuksen oikeudettomasta purkamisesta. Liikennöitsijä ja HSL ovat eri mieltä vahingonkorvauksen suuruudesta. 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.

Vuonna 2015 sisäisessä tarkastuksessa painottuivat muun muassa hankintaprosessi, asiakas ja asiakkuus sekä riskienhallinta osana sisäistä valvontaa. 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. Vuoden 2015 aikana päivitettiin ja yhtenäistettiin sisäisen valvonnan

ja riskienhallinnan ohjeistus aiemmin tehtyjen riskienhallinnan kehittämistoimenpiteiden jatkotyönä. Kuluneella tilikaudella ei tullut esille merkittäviä sisäisen valvonnan tai riskienhallinnan puutteita.

1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

Tuloslaskelma

1 000 €	01.01.-31.12.2015	01.01.-31.12.2014
Toimintatuotot	622 920	595 174
Toimintakulut	-593 239	-582 141
Toimintakate	29 681	13 033
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	56	134
Muut rahoitustuotot	8	9
Korkokulut		-2
Muut rahoituskulut	-211	-168
Vuosikate	29 533	13 006
Poistot	-8 394	-8 055
Tilikauden tulos	21 139	4 951
Tilikauden ylijäämä	21 139	4 951

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 21,1 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 9,9 milj. euron alijäämään. Ylijäämäiseen tulokseen vaikuttivat erityisesti arvioidua alhaisempi polttoaineen hintataso sekä alhainen korkotaso.

Toimintatuotot kasvoivat 4,7 % ja toimintakulut 1,9 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 29,7 milj. euroa, 16,6 milj. euroa suurempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 54,6 % voitiin kattaa toimintatuotoilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia.

Vuosikate oli 29,5 milj. euroa, 16,5 milj. euroa edellistä vuotta suurempi. Vuosikate osoittaa tulo-rahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulo-rahoituksen riittävyyttä. Tulo-rahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate riitti kattamaan HSL:n poistot, jotka olivat yhteensä 8,4 milj. euroa.

Tarkempi erittely tuloslaskelman eristä on sivulla 47 ja talousarvion toteutumisvertailut ovat sivulla 40.

Tuloslaskelman tunnusluvut ovat kehittyneet seuraavasti:

	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	105,0 %	102,2 %	102,9 %	102,3 %	101,1 %	102,0 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	54,6 %	52,4 %	51,8 %	52,0 %	52,4 %	53,6 %
Vuosikate/Poistot, %	351,8 %	161,5 %	276,9 %	233,1 %	134,0 %	206,6 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	246 €	242 €	246 €	238 €	225 €	212 €

1.3.2 Toiminnan rahoitus

Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2015	TP2014
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	29 533	13 006
Tulorahoituksen korjauserät	-72	
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-16 677	-13 583
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	178	
Toiminnan ja investointien rahavirta	12 962	-577
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Oman pääoman muutokset		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	-22	-29
Saamisten muutos	-1 063	6 366
Korottomien velkojen muutos	7 816	-1 932
Rahoituksen rahavirta	6 731	4 405
RAHAVAROJEN MUUTOS		
	19 693	3 828
Rahavarat 31.12.	79 352	59 659
Rahavarat 1.1.	59 659	55 831

Vuoden 2015 investointimenot olivat 16,7 milj. euroa. Investoinneista saatiin luovutustuloja 0,2 milj. euroa, joka koostuu yrityksille myytävistä joukkoliikenteen aikataulunäytöistä. Toiminnan ja investointien rahavirta oli tilikaudella 13,0 milj. euroa ylijäämäinen.

Rahavarat kasvoivat vuoden alusta 19,7 milj. eurolla.

Rahoituslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Investointien tulorahoitus %	178,2 %	95,8 %	122,0 %	96,0 %	144,4 %	35,2 %
Kassan riittävyys, pv	48,8	37,4	35,8	33,6	29,8	31,8
Quick Ratio	1,55	1,41	1,37	1,32	1,26	1,31
Current Ratio	1,17	1,05	1,06	1,03	1,03	1,02

Investointien tulorahoitus-% (178,2 %) 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 oli 48,8 päivää.

Quick Ratio eli maksuvalmiussuhde kertoo miten hyvin lyhytaikaisesti sidotuilla varoilla pystytään kattamaan lyhytaikaiset velat. Tunnusluvun yleisen luokitusasteikon mukaan 1-2 on tyydyttävää tasoa oleva tunnusluku. Current ratio eli käyttöpääomasuhde kertoo nopeakiertoisen omaisuuden ja nopeakiertoisten velkojen suhteen. Keskimäärin yli 1 olevaa tunnuslukua pidetään hyvänä.

1.4 Rahoitusasema ja sen muutokset

Taseen loppusumma, 173,3 milj. euroa ja se kasvoi edellisestä vuodesta 29,0 milj. eurolla.

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

Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Omavaraisuusaste, %	47,0 %	40,3 %	36,4 %	31,8 %	24,0 %	29,1 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	12,5 %	12,0 %	12,9 %	12,5 %	15,5 %	11,8 %
Kertynyt ylijäämä, €	50 358 009,08 €	29 218 573,33 €	24 267 848,80 €	13 830 190,24 €	6 563 607,58 €	4 964 139,01 €
Kertynyt ylijäämä, €/asukas	41 €	24 €	21 €	12 €	6 €	5 €
Lainakanta 31.12., €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

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 %:n alempi omavaraisuusaste merkitsee suurta velkarasitetta tai sitä, että taseessa on paljon välitettäviä varoja. HSL:n omavaraisuusaste oli vuonna 2015

47,0 % ja tase sisältää 25,8 milj. euroa matkalippujärjestelmään liittyviä asiakkaiden ennakkomaksuja (mm. matkakortin arvon lataukset).

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 tasaisella tasolla seurantavuosina.

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. 60-61.

HSL:n lainakanta tilikauden lopussa on 0 euroa.

1.5 Kokonaistulot ja –menot

TULOT	1 000 €	MENOT	1 000 €
Toiminta		Toiminta	
Toimintatuotot	622 920	Toimintakulut	-593 239
Korkotuotot	64	- Valmistus omaan käyttöön	0
Muut rahoitustuotot	0	Korkokulut	-211
Satunnaiset tuotot	0	Muut rahoituskulut	0
Tulorahoituksen korjaukset	0	Satunnaiset kulut	0
+ Pysyvien vastaavien hyöd. luovutusvoitot	-72	Tulorahoituksen korjaukset	
Investoinnit		Pakollisten varausten muutos	0
Rahoitusosuudet investointimenoihin		- Pakollisten varausten lis. (+), väh. (-)	0
Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustulot	178	- Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustappiot	0
Rahoitustoiminta		Investoinnit	
Antolainasaamisten vähennykset	0	Investointimenot	-16 677
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	Rahoitustoiminta	
Lyhytaikaisten lainojen lisäys	0	Antolainasaamisten lisäykset	0
Oman pääoman lisäykset		Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0
		Lyhytaikaisten lainojen vähennys	0
		Oman pääoman vähennykset	0
Kokonaistulot yhteensä	623 090	Kokonaismenot yhteensä	-610 128

tarkistus:

Kokonaistulojen ja -menojen erotus	12 962
Muut maksuvalmiudenmuutokset - Rahavarojen muutos	-12 962

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 12,962 milj. euroa täsmäytetään rahoituslaskelmaan siten, että erotus on sama kuin muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten ero (6,731 milj. – 19,693 milj. euroa).

1.6 Tilikauden tuloksen käsittely

Tilikauden tulos on 21 139 435,75 euroa. Hallitus esittää ylijäämän, 21 139 435,75 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien ylijäämättilille.

HSL:n tilinpäätöksen 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 60-61.

2 TALOUSARVION TOTEUTUMINEN

2.1 Strategisten tavoitteiden toteutuminen

HSL:n hallituksen hyväksymä toimintastrategia ohjasi vuoden 2015 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 2015 tulostavoitteet saavutettiin HSL-tasolla siten, että toteutuma yhteensä oli 65,3 %.

1. Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin

Mittari	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Joukkoliikenteen luotettavuus (ajettujen vuorojen osuus kaikista aikataulutetusta vuoroista matkustajamäärällä painotettuna)	99,74 %	99,73 %
Matkanteko on nopeaa ja sujuvaa (ASTY, kysymys 10., arvosanan 4-5 antaneiden % - osuus vastaajista)	89,00 %	86,9 %
Joukkoliikennevälineen vaihtaminen sujuu hyvin (ASTY, kysymys 11., arvosanan 4-5 antaneiden % - osuus vastaajista)	88,00 %	85,6 %

Tietoisuus uusista linjastoista (Kehärata ja Vantaan uudistukset) on korkealla tasolla. (ASTY:n 2 erillistä kysymystä aiheesta, arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista, molempien kysymysten painoarvo 50%)	80,00 %	49,9 %
---	---------	--------

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

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla (ASTY, kysymys 14., arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)	88,00 %	87,30 %
Lippu- ja informaatiojärjestelmäuudistuksen (LIJ 2014) vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste	100,00 %	85,0 %

3. Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä		
•Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa	73,70 %	74,05 %
•Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)	22,0 %	21,3 %
Kokonaismatkustajamäärä (nousut) suhteutettuna kokonaisasukasmäärään (nousua/asukas/v)	306	295,33
HSL:n arvostusindeksi (julkisuuskuva, brändi)	45/57	43/58
Asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen / BEST –tutkimus	85,0 %	81,0 %
Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (ASTY:n kysymys E., arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)	90,0 %	89,0 %

4. Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Saadaan aikaan 14 kunnan yhteinen, maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa yhteen sovitettu HLJ 2015 -päätös. Neuvotellaan liikennejärjestelmäpäätöksen keskeiset asiat mukaan MAL-aiesopimukseen.	100,0 %	90,0 %
Yrityskyselyn pohjalta määritellyt kehittämistoimenpiteet on toteutettu.	100,0 %	100,0 %

5. Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haitta-arvojen kautta sn/matkkm	0,700	0,647

6. Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoitusperustan kestävyttä

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Lipputulot/toimintamenot -suhdeluku	49,80 %	51,7 %
Joukkoliikenteen tuottavuus: Matkustajakm:n keskim. yksikköhinta (laskettuna operointikustannuksista) nousee vähemmän kuin joukkoliikenteen operointikustannusten kus-	4,5 %	-1,5 %

tannustaso keskimäärin (matkustajakm hinnan nousu -% vs. joukkoliikenteen kustannusindeksin nousu-%).		
Matkalipun tarkastuksen tehokkuus: Tarkastettujen matkustajien määrä/tarkastuspäivät	245	245
Muiden tulojen kuin lipputulosten, kuntaosuuksien, valtiontukien sekä tarkastusmaksutulojen vuotuinen kasvuprosentti.	1,0 %	5,1 %
Kokonaisarkkitehtuuri: IT-hallintamallin noudattaminen (50 %) sekä arkkitehtuuritavoitteen laatiminen 31.3. mennessä ja tavoitetilan mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen (50%) vuonna 2015.	100,0 %	80,0 %
Luonnos VR:n suora hankintasopimukseksi tai lähijunaliikenteen kilpailuttamisen 1. vaiheen asiakirjoiksi valmistuu 31.12.2015 mennessä (toteutumisaste).	95,0 %	80,0 %

7. Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Vuodelle 2015 tehdyn osaamisen kehittämissuunnitelman toteuttaminen, toteutumisaste 31.12.2015.	100,0 %	87,0 %

8. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Henkilöstökysely / Esimiestyö -indeksi	3,90	3,84
Henkilöstökysely / Yhteistyö -indeksi	4,00	3,99

9. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkalvereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Mittari	Tavoitetaso	Toteuma
Henkilöstökysely / Organisaation toimivuus -indeksi	3,45	3,30
Henkilöstökyselyn perusteella tehty toimenpidesuunnitelma: konkreettinen tuloksista johdettu ja todennettavissa oleva suunnitelma, jossa on määritelty toimenpiteet. Suunnitelman toteutumis- %	100,0 %	100,0 %

2.2 Sitovat erät

Hyväksyessään 18.11.2014 HSL:n vuoden 2015 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä. Talousarvion muuttamisesta päättää yhtymäkokous ja talousarviomuutoksia ei toimintavuonna tarvinnut tehdä.

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA	TP	Ero TP/TA	
	2015	2015	€	%
Kuntaosuudet yhteensä	298 953 000	298 953 000	0	0,0 %
Toimintakulut yhteensä	614 880 000	593 239 427	-21 640 573	-3,5 %
Investointimenot yhteensä	48 504 000	16 677 268	-31 826 732	-65,6 %

Kuntaosuudet toteutuivat talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät 21,6 milj. euroa alle talousarvion ja investointimenot 31,8 milj. euroa alle talousarvion.

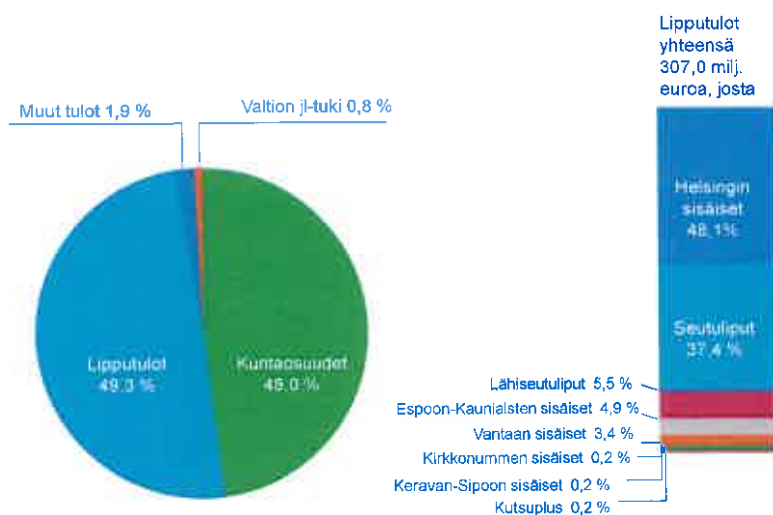
2.3 Tuloslaskelmaosan toteutuminen

Tulolaskelmavertailu

x 1000 €	TP	TA	TP	ERO TP15/TP14		ERO TP15/TA15	
	2014	2015	2015	Eur	%	Eur	%
Toimintatuotot	595 174	614 754	622 920	27 746	4,7 %	8 166	1,3 %
Myyntituotot	288 013	299 149	307 725	19 712	6,8 %	8 576	2,9 %
Seutuliikenteen lipputulot	106 527	111 793	114 934	8 407	7,9 %	3 141	2,8 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	2 520	2 701	2 836	316	12,6 %	135	5,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	13 007	14 014	14 133	1 126	8,7 %	119	0,9 %
Helsingin sisäiset lipputulot	138 930	142 660	147 622	8 692	6,3 %	4 962	3,5 %
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	14 462	14 816	15 136	674	4,7 %	320	2,2 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot	108	114	5	-103	-95,3 %	-109	-95,5 %
Vantaan sisäiset lipputulot	10 294	10 566	10 487	194	1,9 %	-79	-0,7 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	632	642	681	49	7,8 %	39	6,1 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	472	534	614	142	30,0 %	80	15,0 %
Kutsuplus-lipputulot	319	609	508	189	59,1 %	-101	-16,6 %
Lipputulot yhteensä	287 271	298 449	306 957	19 686	6,9 %	8 508	2,9 %
Muut myyntituotot yhteensä	742	700	768	26	3,5 %	68	9,8 %
Korvaukset kunnilta	290 244	298 953	298 953	8 709	3,0 %		0,0 %
Muut myyntitulot	1 162	1 100	919	-243	-20,9 %	-181	-16,5 %
Tuet ja avustukset	7 302	6 251	6 035	-1 267	-17,3 %	-216	-3,4 %
Vuokratuotot	2 605	2 170	2 864	259	10,0 %	694	32,0 %
Muut toimintatuotot	5 848	7 131	6 424	575	9,8 %	-708	-9,9 %
Toimintakulut	-582 141	-614 878	-593 239	-11 098	1,9 %	21 639	-3,6 %
<i>Palkat ja palkkiot</i>	<i>-15 378</i>	<i>-15 201</i>	<i>-15 913</i>	<i>-535</i>	<i>3,5 %</i>	<i>-712</i>	<i>4,7 %</i>
<i>Henkilösivukulut</i>	<i>-3 755</i>	<i>-3 800</i>	<i>-3 934</i>	<i>-180</i>	<i>4,8 %</i>	<i>-134</i>	<i>3,5 %</i>
Henkilöstökulut yhteensä	-19 133	-19 001	-19 847	-715	3,7 %	-847	4,5 %
Palvelujen ostot yhteensä	-554 935	-587 912	-565 439	-10 504	1,9 %	22 473	-3,8 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-310 069	-320 738	-308 929	1 140	-0,4 %	11 809	-3,7 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-72 736	-85 315	-79 777	-7 041	9,7 %	5 538	-6,5 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-25 787	-26 488	-25 094	693	-2,7 %	1 394	-5,3 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-50 012	-51 401	-49 944	68	-0,1 %	1 457	-2,8 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 735	-4 123	-3 408	327	-8,8 %	715	-17,3 %
Kutsuplus-operointikustannukset	-2 186	-2 926	-3 427	-1 240	56,7 %	-501	17,1 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-464 526	-490 991	-470 579	-6 052	1,3 %	20 412	-4,2 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 416	-3 773	-3 773	-357	10,4 %		0,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-2 868	-8 167	-8 167	-5 299	184,7 %		0,0 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-40 029	-39 210	-39 210	819 281	-2,0 %		0,0 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-19 544	-17 343	-17 343	2 200 661	-11,3 %		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-229	-114	-114	114 502	-50,0 %		0,3 %
Infrapalvelut yhteensä	-66 086	-68 607	-68 607	-2 521	3,8 %		0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-24 323	-28 314	-26 253	-1 930	7,9 %	2 061	-7,3 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-848	-1 137	-1 289	-441	52,0 %	-152	13,4 %
Vuokrakulut	-4 313	-3 440	-3 391	922	-21,4 %	48	-1,4 %
Muut kulut	-2 912	-3 388	-3 272	-360	12,4 %	116	-3,4 %
Toimintakate	13 033	-124	29 681	16 648	127,7 %	29 805	-24064,9 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-27	-545	-148	-121	449,5 %	397	-72,9 %
Vuosikate	13 006	-669	29 533	16 527	127,1 %	30 202	102,3 %
Poistot	-8 055	-9 217	-8 394	-339	4,2 %	823	-8,9 %
Tilikauden tulos	4 951	-9 886	21 139	16 189	327,0 %	31 025	-313,8 %
Tilikauden yli-/alljäama	4 951	-9 886	21 139	16 189	327,0 %	31 025	-313,8 %

2.3.1 Toimintatuotot

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 622,9 milj. euroa, 8,2 milj. euroa (1,3 %) yli talousarvion (TA 614,8 milj. euroa). Toimintatuotoista 49,3 % on lipputuloja ja 48,0 % kuntaosuuksia.



Kuva 11. Toimintatulojen jakautuminen 2015

Lipputulot

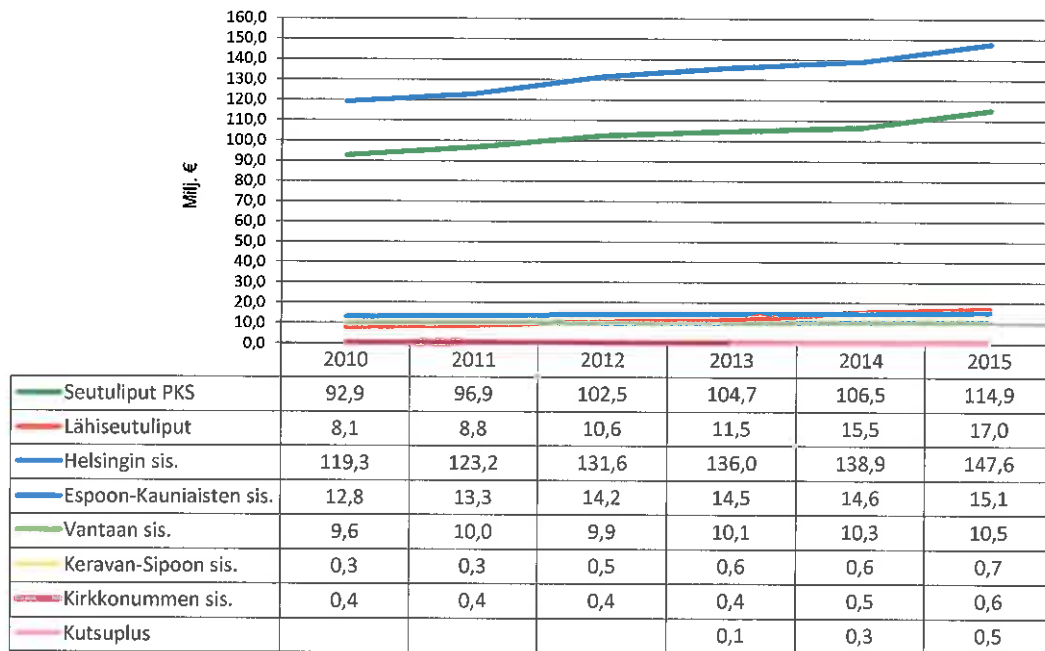
Lipputulot ovat yhteensä 307,0 milj. euroa ja ne ylittivät talousarvion 8,5 milj. eurolla (2,9 %). HSL-joukkoliikenteen lippujen hintoja korotettiin vuoden 2015 alussa keskimäärin 3,8 prosenttia. Talousarvion lipunmyyntiennuste perustui yhden prosentin matkustajamäärän kasvuarvioon, kun toteutunut matkustajamäärien kasvu oli 1,5 %.

Lipunmyynnissä siirtymä kertalipuista matkakortille ladattuihin kausi- ja arvolippuihin jatkui. Sisäisten kerta- ja arvolippujen myynti ylitti talousarviotason lukuun ottamatta Vantaan sisäisiä kertalippuja, joiden myynti alitti talousarviotason kehäradan liikennöinnin alkamisesta huolimatta. Suurista kunnista myös Helsingin sisäisten kausilippujen myynti ylitti talousarviotason.

Kerava Sipoo vyöhykkeen ja Kirkkonummen sisäisten lippujen myynnin ylittyminen johtui kertalippujen ja Kirkkonummen sisäisten lippujen osalta myös arvo- ja kausilippujen huomattavasta myynnin lisäyksestä talousarviotason tasoon verrattuna. Uusien U-liikennesopimusten vaikutus lipunmyyntiin oli näin ollen arvioitua merkittävämpää. Myynnin kasvuun vaikutti myös Kirkkonummella ja Sipoossa tehdyt linjastomuutokset.

Seutukertalippujen myynti alitti talousarviotason erityisesti Seutu ja Lähiseutu 3 lippujen osalta. Vastaavasti seudullisten arvo- ja kausilippujen myynti ylitti talousarviotason. Arviot U-liikennesopimusten ja Kehäradan vaikutuksista seudullisten kertalippujen myyntiin eivät juurikaan toteutuneet. Sen sijaan myynnin kasvu siirtyi enemmän arvolippuihin. Seutukausilippujen myynti kasvoi merkittävästi talousarviota suuremmaksi. Tähän vaikutti kehäradan lisäksi runkolinjan 560 liikennöinnin aloittaminen.

Edelliseen vuoteen verrattuna suhteellisesti eniten euromääräisesti lipputulot yhteensä kasvoi Kutsuplus-palvelun, Kirkkonummen sisäisten ja lähiseutulippujen myynti.



Kuva 12. Lipputulojen kehitys maksualueittain 2010-2015

Kuntaosuudet

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputulolla muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä talousarvion mukaiset 299,0 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 50,4 %.

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

Muut toimintatuotot

Muut toimintatuotot, yhteensä 16,9 milj. euroa, koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrista.

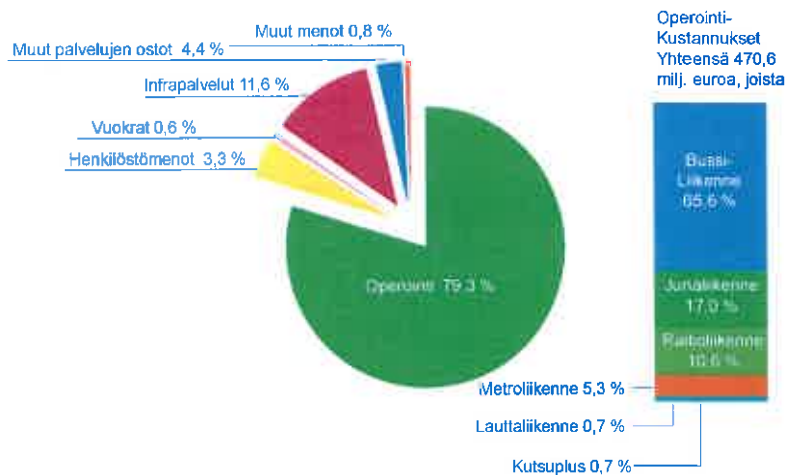
Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,7 milj. euroa. Muita avustuksia ja tukia saatiin 1,3 milj. euroa.

Tarkastusmaksutuloja kertyi 5,1 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 2,5 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 1,2 milj. euroa. Talousarvio oli arvioitu 100 euron tarkastusmaksu suuruuden mukaisena, mutta tarkastusmaksun suuruus oli edelleen 80 euroa.

Vuokratuloja kertyi 2,9 milj. euroa, 0,7 milj. euroa yli talousarvion. Ylitys johtuu kirjauskäytännön muutoksesta, kun VR:ltä laskutettu osuus sm5 junakalustosta on kirjattu kokonaan vuokratuloihin kun aiemmin VR on huomionnut kaluston osuuden operointikustannusten laskussa ja erä on kirjattu kulutilille operointikustannuksiin.

2.3.2 Toimintakulut

Toimintakuluja toteutui yhteensä 593,2 milj. euroa, mikä jäi 21,6 milj. euroa alle talousarvion (3,5 %). Toimintakuluista 565,4 milj. euroa (95,3 %) oli palvelujen ostomenoja.

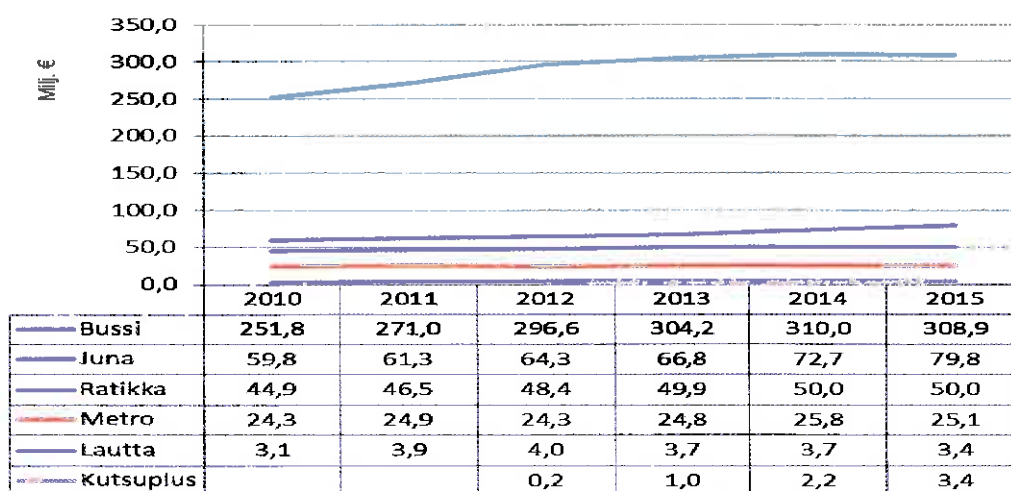


Kuva 13. Toimintakulujen jakautuminen 2015

Operointikustannukset

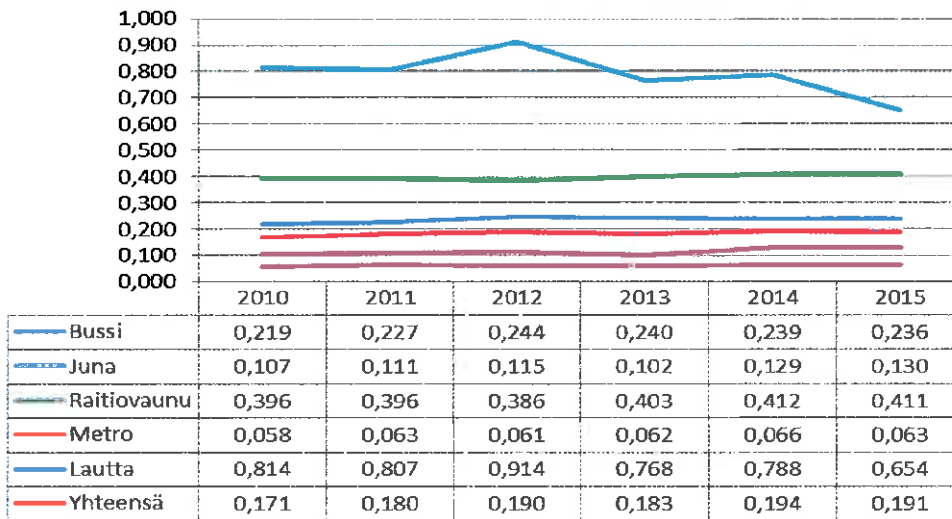
Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 470,6 milj. euroa, 79,3 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 20,4 milj. euroa (4,2 %).

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



Kuva 14. Operointikustannusten kehitys liikennemuodoittain 2010-2015

Joukkoliikenteen tuotantokustannukset keskimäärin (euroa/matkustajakilometri) laskivat 1,5 % edellisestä vuodesta. Tuotantokustannus vuonna 2015 oli 0,191 euro/matkustajakilometri, kun se vuonna 2014 oli 0,194 euroa /matkustajakilometri.



Kuva 15. Joukkoliikenteen tuotantokustannusten kehitys euroa/matkustajakm liikennemuodoittain 2010 - 2015

Bussiliikenne

Bussiliikenteen operointikustannukset ilman Kutsuplus liikennettä olivat 308,9 milj. euroa. Kustannukset jäivät 11,8 milj. euroa (3,7 %) pienemmiksi kuin talousarviossa ennakoitiin. Bussiliikenteen kustannustason muutos oli ensimmäistä kertaa negatiivinen. Muutos oli vuonna 2015 -1,0 % (TA 1,7 %). Bussiliikenteen kustannuksiin vaikuttivat eniten maltillinen palkkaratkaisu ja poltto- ja voiteluaineiden hintojen lasku.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset olivat yhteensä 79,8 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 85,3 milj. euron menoihin. Yhteensä junaliikenteen kustannukset jäivät 5,5 milj. euroa alle talousarvion. Junaliikenteen kustannuksia pienensi samoin kuin bussiliikenteessä ennakoitua alhaisemmat energiakustannukset. Junaliikenteen osalta VR:n toteutunut palkkojen muutos-% saadaan vasta kevään 2016 aikana. Merkittävä yksittäinen tekijä oli myös junakalustoyhtiölle maksettavan korvauksen pieneminen ennakoidusta. Alhaisen korkotason vuoksi korvaus jäi 2,2 miljoonaa euroa pienemmäksi kuin talousarviossa oli arvioitu.

Metro- ja raitiotie- ja lauttaliikenne

Metroliikenteen kustannukset olivat yhteensä 25,1 milj. euroa (TA 26,5 milj. euroa). Raitioliikenteen kustannukset olivat 49,9 milj. euroa (TA 51,4 milj. euroa). Lauttaliikenteen kustannukset olivat 3,5 milj. euroa, (TA 4,1 milj. euroa). Yhteensä metro-, raitio- ja lauttaliikenteen kustannukset jäivät 3,5 milj. euroa alle talousarvion. Myös näiden kustannusten osalta ennakoitua selvästi pienempää nousua selittävät maltilliset palkkaratkaisut ja käyttöenergian hintojen lasku.

Kutsuplus

Kutsuplus liikenteen operointikustannukset olivat 3,4 milj. euroa (TA 2,9 milj. euroa). Kutsuplus-palvelu päättyi HSL:n järjestämänä 31.12.2015 ja vuodelle 2015 kirjattiin ennakokirjauksena 0,8 milj. euron varaus palvelusta vuodelle 2016 siirtyvistä lopetuskustannuksista.

Infrakustannukset

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 68,6 milj. euroa ja ne toteutuivat talousarvion mukaisina (TA 68,6 milj. euroa).

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 54,1 milj. euroa.

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 26,3 milj. euroa, 2,1 milj. euroa alle talousarvion. Ulkopuolisilta ostettavat palvelut pitävät sisällään erilaisia palvelujen ostoeriä, joista osa alitti ja osa ylitti talousarvion. ICT- ja tietoliikennepalveluista säästy 1,2 milj. euroa, joka johtui LIJ-hankkeen aikataulun siirtymistä seuraavalle vuodelle ja siten myös tietojärjestelmien käyttökustannusten siirtymästä. Asiantuntijapalveluiden sekä markkinointi- ja ilmoituspalveluiden ostot yhteensä jäivät 1,0 milj. euroa alle talousarvion. Tutkimusten asiantuntijapalveluihin kului vuonna 2015 selvästi suunniteltua vähemmän rahaa. Syinä olivat mm. tutkimusten ja tietoaisteistojen selvästi arvioitua edullisempi hintataso sekä yksilömallien testaamisen ja liityntäpysäköintimallien estimoinnin laskutuksen siirtyminen osittain vuoden 2016 puolelle

Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 19,8 milj. euroa, 0,8 milj. euroa yli talousarvion. Ylitys selittyy tulospalkkioiden maksulla. Talousarviossa ei tulospalkkiota varten varata erillistä määrärahaa, mutta tilinpäätökseen on kirjattu tulospalkkioiden maksamista varten varausta yhteensä sivukuluineen 0,5 milj. euroa. Edellisen vuoden tilinpäätökseen kirjattu tulospalkkiovaraus ylittyi 0,3 milj. eurolla, kun todellinen vuoden 2015 keväällä maksettu tulospalkkio ylitti varauksen ja ylittävä osuus on kirjattu tilinpäätösvoiton kuluksi. Vuoden lopussa HSL:n palveluksessa oli 399 henkilöä, henkilötyövuosia kertyi yhteensä 371.

Vuokrakuluja toteutui yhteensä 3,4 milj. euroa ja aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannuksiin käytettiin 1,3 milj. euroa sekä muihin kuluihin 3,3 milj. euroa. Muut kulut sisältävät tarkastusmaksutuloista kirjatun luottotappiovarauksen 2,5 milj. euroa.

Toimintatuottojen ja kulujen erotuksena syntyvä toimintakate oli 29,7 milj. euroa.

2.3.3 Poistot

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 8,4 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 0,8 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui LIJ-hankkeen aikataulusiirtymästä. Osia hankkeen järjestelmistä piti ottaa käyttöön loppuvuodesta 2015, mutta käyttöönotto on siirtynyt vuodelle 2016.

2.3.4 Tilikauden tulos

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 21,1 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 9,9 milj. euron alijäämäiseen tulokseen.

2.4 Investointien toteutuminen

Hankeryhmät	TP2014	TA2015	TP2015	Muutos TP2015/TA2015	
	€	€	€	€	%
Toimiala-IT	523 268	830 000	540 000	-290 000	-34,9 %
Asiakassovellukset	568 357	850 000	319 568	-530 432	-62,4 %
Matkalippujärjestelmä	473 979	400 000	245 162	-154 838	-38,7 %
LIJ2014-hanke	10 890 197	43 634 000	13 989 260	-29 644 740	-67,9 %
Informaatiojärjestelmät	954 420	1 990 000	1 254 504	-735 496	-37,0 %
Muut IT-investoinnit	111 452	700 000	328 774	-371 226	-53,0 %
Muut yhteiset hankinnat	60 880	100 000	0	-100 000	-100,0 %
Investointimenot yhteensä	13 582 554	48 504 000	16 677 268	-31 826 732	-65,6 %

Vuoden 2015 Investointimenot ovat yhteensä 16,7 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 31,8 milj. eurolla (65,6 %).

Investointimenoista 14,2 milj. euroa liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) -hankkeen ja nykyisen matkalippujärjestelmän ylläpitoon liittyviin hankintoihin. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, asiakassovellusten ja lähiverkon kehittämiseen käytettiin 2,5 milj. euroa. Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin siirtävistä lippu- ja informaatiojärjestelmän hankkeista.

2.5 Rahoitusosan toteutuminen

1 000 €	TA 2 015	TP 2 015	Muutos TP/TA
Toiminta ja investoinnit			
Toiminnan rahavirta			
Tulorahoituksen korjaukset	0	-72	0
Vuosikate	- 669	29 533	30 202
Investointien rahavirta			
Investointimenot	- 48 504	- 16 677	31 827
Rahoitusosuudet investointimenoihin		178	
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot			
Toiminta ja investoinnit netto	- 49 173	13 034	62 029
Rahoitustoiminta			
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	30 000		- 30 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys			
Oman pääoman muutokset			
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 000	6 731	1 731
Vaikutus maksuvalmiuteen	- 14 173	19 765	33 760

Pitkäaikaista lainaa investointeihin arvioitiin tarvittavan 30 milj. euroa, mutta HSL:n maksuvalmius pysyi vuoden aikana hyvänä ja lainaa ei tarvinnut nostaa. HSL on tilinpäätöksessä velaton. Tilinpäätöksen 2014 hyväksymisen yhteydessä yhtymäkokous päätti maksaa jäsenkunnille korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskuttaa korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Nämä korot maksettiin kesäkuussa 2015 ja rahoituksen nettokulut olivat tämän jälkeen 0,1 milj. euroa ja alittivat talousarvion 0,4 milj. eurolla.

Vuosikate rahoituserien jälkeen oli 29,5 milj. euroa ja vuosikate riitti kattamaan investointien poistot, joita kirjattiin yhteensä 8,4 milj. euroa.

3 TILINPÄÄTÖSLASKELMAT

3.1 Tuloslaskelma

Euroa	01.01.-31.12.2015		01.01.-31.12.2014	
Toimintatuotot				
Myyntituotot	308 644 305,24		289 174 899,70	
Kuntaosuudet	298 953 000,00		290 244 000,00	
Tuet ja avustukset	6 035 235,20		7 301 993,50	
Muut toimintatuotot	<u>9 287 875,81</u>	622 920 416,25	<u>8 453 299,53</u>	595 174 192,73
Toimintakulut				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-15 913 016,59		-15 378 205,66	
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-3 008 436,95		-2 864 675,59	
Muut henkilösivukulut	-925 975,51		-890 022,28	
Palvelujen ostot	-565 439 171,49		-554 935 073,23	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289 061,39		-848 256,82	
Muut toimintakulut	<u>-6 663 765,35</u>	-593 239 427,28	<u>-7 225 136,74</u>	-582 141 370,32
Toimintakate		29 680 988,97		13 032 822,41
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot	56 140,15		134 450,12	
Muut rahoitustuotot	7 556,27		8 983,91	
Korkokulut	-0,46		-2 218,41	
Muut rahoituskulut	<u>-211 315,72</u>	-147 619,76	<u>-168 081,20</u>	-26 865,58
Vuosikate		29 533 369,21		13 005 956,83
Poistot	<u>-8 393 933,46</u>	-8 393 933,46	<u>-8 055 232,30</u>	-8 055 232,30
Tilikauden tulos		21 139 435,75		4 950 724,53
Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)		<u>21 139 435,75</u>		<u>4 950 724,53</u>

3.2 Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2015	TP2014
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	29 533	13 006
Tulorahoituksen korjauserät	-72	
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-16 677	-13 583
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	178	
Toiminnan ja investointien rahavirta	12 962	-577
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Oman pääoman muutokset		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	-22	-29
Saamisten muutos	-1 063	6 366
Korottomien velkojen muutos	7 816	-1 932
Rahoituksen rahavirta	6 731	4 405
RAHAVAROJEN MUUTOS		
	19 693	3 828
Rahavarat 31.12.	79 352	59 659
Rahavarat 1.1.	59 659	55 831

3.3 Tase

VASTAAVAA x 1 000 €	31.12.2015	31.12.2014
PYSYVÄT VASTAAVAT	51 327	43 149
Aineettomat hyödykkeet	35 670	29 588
Aineettomat oikeudet	20 673	19 083
Tietokoneohjelmistot	1 000	1 125
Muut pitkävaikuttiset menot	284	486
Ennakkomaksut	13 713	8 894
Aineelliset hyödykkeet	12 270	10 175
Kiinteät rakenteet ja laitteet	3 754	4 835
Koneet ja kalusto	170	279
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	8 346	5 062
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	3 386	3 386
VAIHTUVAT VASTAAVAT	121 936	101 159
Vaihto-omaisuus	51	29
Saamiset	42 534	41 470
Pitkäaikaiset saamiset	400	400
Lainasaamiset	400	400
Lyhytaikaiset saamiset	42 134	41 070
Myyntisaamiset	28 465	25 768
Lainasaamiset	2	2
Muut saamiset	8 350	9 037
Siirtosaamiset	5 318	6 264
Rahoitusomaisuusarvopaperit	206	25 178
Muut arvopaperit	206	25 178
Rahat ja pankkisaamiset	79 146	34 482
VASTAAVAA YHTEENSÄ	173 263	144 308

VASTATTAVAA	31.12.2015	31.12.2014
x 1 000 €		
OMA PÄÄOMA	69 347	48 208
Peruspääoma	9 230	9 230
Muu oma pääoma	9 759	9 759
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	29 219	24 268
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	4 951
VIERAS PÄÄOMA	103 916	96 100
Lyhytaikainen	103 916	96 100
Saadut ennakot	25 751	24 824
Ostovelat	56 580	51 623
Muut velat	2 695	2 936
Siirtovelat	18 890	16 717
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	173 263	144 308

3.4 Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan

A. Kustannukset kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
Operointikustannukset								
- Yhteensä ilman Kutsuplus	268 351 778,98	98 090 723,57	1 926 708,03	75 311 834,13	8 791 179,09	10 944 139,97	3 617 655,78	467 034 019,55
- Kutsuplus	2 924 809,16	454 060,73	10 550,63	26 193,24	4 704,78	5 952,07	370,08	3 426 640,69
- Ympäristöbonus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Yhteensä	271 276 588,14	98 544 784,30	1 937 258,66	75 338 027,37	8 795 883,87	10 950 092,04	3 618 025,86	470 460 660,24
%-jakautuma	57,7 %	20,9 %	0,4 %	16,0 %	1,9 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset								
- Yhteensä ilman Kutsuplus	32 042 847,23	9 518 771,55	171 095,35	6 517 666,07	582 687,08	549 480,16	143 124,92	49 525 672,37
- Kutsuplus	745 980,56	108 666,72	10 376,92	8 124,88	2 056,08	1 468,21	195,96	876 869,33
Yhteensä	32 788 827,79	9 627 438,27	181 472,28	6 525 790,95	584 743,16	550 948,37	143 320,88	50 402 541,70
%-jakautuma	65,1 %	19,1 %	0,4 %	12,9 %	1,2 %	1,1 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset								
- Yhteensä ilman Kutsuplus	55 076 237,95	4 900 110,48	112 139,04	7 330 798,33	583 675,04	435 303,95	169 140,25	68 607 405,04
- Kutsuplus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Yhteensä	55 076 237,95	4 900 110,48	112 139,04	7 330 798,33	583 675,04	435 303,95	169 140,25	68 607 405,04
%-jakautuma	80,3 %	7,1 %	0,2 %	10,7 %	0,9 %	0,6 %	0,2 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä								
- Yhteensä ilman Kutsuplus	355 470 864,16	112 509 605,60	2 209 942,43	89 160 298,53	9 957 541,21	11 928 924,08	3 929 920,95	585 167 096,96
- Kutsuplus	3 670 789,72	562 727,45	20 927,55	34 318,12	6 760,86	7 420,28	586,04	4 303 510,02
- Ympäristöbonus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Yhteensä	359 141 653,88	113 072 333,05	2 230 869,98	89 194 616,65	9 964 302,07	11 936 344,36	3 930 486,99	589 470 606,98
%-jakautuma	60,9 %	19,2 %	0,4 %	15,1 %	1,7 %	2,0 %	0,7 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	181 748 280,47	61 951 948,94	1 516 918,14	47 410 904,49	6 417 347,53	6 910 886,84	1 493 388,68	306 449 374,79
- Kutsuplus	443 258,61	57 584,08	1 688,66	3 651,06	685,54	836,97	64,02	807 667,94
Yhteensä	182 191 539,08	62 009 132,62	1 518 606,80	47 414 555,55	6 418 033,07	5 911 822,91	1 493 452,70	306 957 042,73
%-jakautuma	59,4 %	20,2 %	0,5 %	15,4 %	2,1 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	173 722 583,69	50 558 057,06	693 024,29	41 749 354,04	3 540 193,68	6 017 937,14	2 436 532,27	278 717 722,17
- Kutsuplus	3 227 531,11	505 143,37	19 338,89	30 667,06	6 075,32	6 584,31	502,02	3 795 842,08
- Ympäristöbonus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Yhteensä	176 950 114,80	51 063 200,43	712 363,18	41 780 061,10	3 546 269,00	6 024 521,45	2 437 034,29	282 513 664,25
%-jakautuma	62,6 %	18,1 %	0,3 %	14,8 %	1,3 %	2,1 %	0,9 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä								0,00
- suurten kaupunkien tuki	2 433 185,00	1 040 920,00	36 679,00	826 341,00	138 441,00	149 821,00	74 613,00	4 700 000,00
- muut tuet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Yhteensä	2 433 185,00	1 040 920,00	36 679,00	826 341,00	138 441,00	149 821,00	74 613,00	4 700 000,00
%-jakautuma	51,8 %	22,1 %	0,8 %	17,6 %	2,9 %	3,2 %	1,6 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	171 289 398,69	49 517 137,06	656 345,29	40 923 053,04	3 401 752,68	5 868 116,14	2 361 919,27	274 017 722,17
- Kutsuplus	3 227 531,11	505 143,37	19 338,89	30 667,06	6 075,32	6 584,31	502,02	3 795 842,08
Yhteensä	174 516 929,80	50 022 280,43	675 684,18	40 953 720,10	3 407 828,00	5 874 700,45	2 362 421,29	277 813 564,25
%-jakautuma	62,8 %	18,0 %	0,2 %	14,7 %	1,2 %	2,1 %	0,9 %	100,0 %

Subventio% kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	48,6 %	44,2 %	30,3 %	46,9 %	34,2 %	49,2 %	60,1 %	47,1 %

Vertailu kuntaosuudet 2015 TP ja 2015 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 TP	176 950 114,80	51 063 200,43	712 363,18	41 780 061,10	3 546 269,00	6 024 521,45	2 437 034,29	282 513 564,25
2015 TA	192 257 000,00	57 284 000,00	959 000,00	49 161 000,00	4 456 000,00	7 114 000,00	3 045 000,00	314 276 000,00
Erotus	-15 306 885,20	-6 220 799,57	-246 636,82	-7 380 938,90	-909 731,00	-1 089 478,55	-607 965,71	-31 762 435,75

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2015 TP ja 2015 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 TP	2 433 185,00	1 040 920,00	36 875,00	826 341,00	138 441,00	149 821,00	74 613,00	4 700 000,00
2015 TA	6 404 000,00	4 218 000,00	118 000,00	3 815 000,00	120 000,00	61 000,00	587 000,00	15 323 000,00

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2015 TP	174 516 929,80	50 022 280,43	675 684,18	40 953 720,10	3 407 828,00	5 874 700,45	2 362 421,29	277 813 564,25
2015 TA	185 853 000,00	53 066 000,00	841 000,00	45 346 000,00	4 336 000,00	7 053 000,00	2 458 000,00	298 953 000,00
Erotus	-11 336 070,20	-3 043 719,57	-165 315,82	-4 392 279,90	-928 172,00	-1 178 299,55	-95 578,71	-21 139 435,75

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 syksyllä 2015 lanseeratun 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. Hyväksytyn 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.

Poistomenetelmä LIJ-hankkeen osalta on HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaisesti tasa-poisto. Poistoaajat ovat HSL:n hyväksytyn 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 2014 ja 2015 välillä.

4.2 Tuloslaskelman liitetiedot

4.2.1 Joukkoliikenteen lipputulot ja operointikustannukset

	TP 2014	TA 2015	TP 2015	Muutos TA2015/TP2015 Eur	%
LIPPUTULOT VYÖHYKKEITTÄIN					
Sisäisen liikenteen lipputulot					
- Espoo	14 462 036	14 816 000	15 136 206	320 206	2,1 %
- Helsinki	138 929 674	142 660 000	147 622 143	4 962 143	3,5 %
- Kauniainen	108 325	114 000	5 078	-108 922	-95,5 %
- Kerava ja Sipoo	631 767	642 000	681 047	39 047	6,1 %
- Kirkkonummi	472 459	534 000	614 294	80 294	15,0 %
- Vantaa	10 293 781	10 566 000	10 487 379	-78 621	-0,7 %
Sisäinen liikenne yhteensä	164 898 041	169 332 000	174 546 147	5 214 147	3,1 %
Seutuliikenteen lipputulot	106 526 602	111 793 000	114 934 041	3 141 041	2,8 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot					
- LS2-vyöhyke	2 519 781	2 701 000	2 836 064	135 064	5,0 %
- LS3-vyöhyke	13 007 282	14 014 000	14 133 122	119 122	0,9 %
Lähiseutuliikenne yhteensä	15 527 063	16 715 000	16 969 186	254 186	1,5 %
Kutsuplus-lipputulot	319 159	609 000	507 668	-101 332	-16,6 %
LIPPUTULOT YHTEENSÄ	287 270 865	298 449 000	306 957 043	8 508 043	2,9 %

OPEROINTIKUSTANNUKSET (sis. bonukset ja sanktiot)

Bussiliikenne					
- seutulinjat PKS	112 560 206	116 000 000	112 923 614	-3 076 386	-2,7 %
- seutulinjat Kerava	3 486 386	3 826 000	3 566 376	-259 624	-6,8 %
- U-linjat PKS	1 073 783	656 000	713 836	57 836	8,8 %
- U-/seutulinjat Kirkkonummi	5 925 691	6 946 000	7 240 792	294 792	4,2 %
- U-/seutulinjat Sipoo	3 137 551	4 555 000	4 402 135	-152 865	-3,4 %
- Espoo ja Kauniainen	34 275 790	35 301 000	33 233 425	-2 067 575	-5,9 %
- Helsinki ¹⁾	119 196 684	121 854 000	118 233 086	-3 620 914	-3,0 %
- Kerava ²⁾	657 671	777 000	699 329	-77 671	-10,0 %
- Vantaa ³⁾	29 509 644	29 323 000	27 759 218	-1 563 782	-5,3 %
- Ympäristöbonus ⁴⁾	0	1 500 000	0	-1 500 000	-100,0 %
Bussiliikenne yhteensä	309 823 404	320 738 000	308 771 809	-11 966 191	-3,7 %
Junaliikenne					
- lähijunaliikenne ⁵⁾	72 889 954	85 315 000	79 762 324	-5 552 676	-6,5 %
Junaliikenne yhteensä	72 889 954	85 315 000	79 762 324	-5 552 676	-6,5 %
Raitioliikenne					
- Helsinki	50 011 954	51 401 000	49 943 551	-1 457 449	-2,8 %
Raitioliikenne yhteensä	50 011 954	51 401 000	49 943 551	-1 457 449	-2,8 %
Metroliiikenne					
- Helsinki	25 787 182	26 488 000	25 094 262	-1 393 738	-5,3 %
Metroliiikenne yhteensä	25 787 182	26 488 000	25 094 262	-1 393 738	-5,3 %

Lauttaliikenne					
- Helsinki ⁶⁾	3 735 464	4 123 000	3 462 073	-660 927	-16,0 %
Lauttaliikenne yhteensä	3 735 464	4 123 000	3 462 073	-660 927	-16,0 %
Kutsuplius					
- Helsinki	2 186 436	2 926 000	3 426 641	500 641	17,1 %
Kutsuplius yhteensä	2 186 436	2 926 000	3 426 641	500 641	17,1 %
OPEROINTIKUSTANNUKSET YHTEENSÄ	464 434 395	490 991 000	470 460 660	-20 530 340	-4,2 %

Operointikustannusten erot tuloslaskelmaan kirjattiin operointikustannuksiin:

¹⁾ Helsingin bussiliikenteestä on vähennetty Gasum Tekniikka Oy:ltä laskutettu Caloniuksenkadun kaasuputken saneeraustöistä johtuneista poikkeusjärjestelyistä.	4 165,68
²⁾ Keravan bussiliikenteestä on vähennetty Inex Partners Oy:ltä laskutettu linjojen 738K ja 738 BK matkustajamäärien tavoitetason alittumisesta	105 100,00
³⁾ Vantaan sisäisen bussiliikenteen korvauksesta on vähennetty VR-Yhtymä Oy:ltä laskutettu Lentoaseman bussiyhteyden 61/61V yhteistyös	47 602,17
⁵⁾ Junaliikenteen korvaukset sisältävät Junakalustoyhtiölle maksettuja korvauksia yhteensä 16,5 milj. euroa. Sekä 653 199,24 vuokratuloihin kirjattu Pasilan aseman vuokria. Korvauksista on vähennetty tuloihin kirjatut VR:n maksamat osuudet Junakalustoyhtiön korvauksista yht. 668 009,62 euroa.	-653 199,24 668 009,62
⁶⁾ Lauttaliikenteen kustannuksiin on laskettu lisäksi HKL/Suomenlinnan lauttaliikenteen laskuttama yleiskustannuskorvaus.	-53 696,93
Ero yhteensä tuloslaskelman operointikustannuksiin	<u>117 981,30</u>

⁴⁾ Maksetut ympäristöbonukset yhteensä 1,1 milj. euroa v. 2015 sisältyvät bussiliikenteen korvauksiin.

4.2.2 Tuloksen muodostuminen osastoittain

1 000 €	HSL YHTEENSÄ	Johto		Liikennejärjeste- lmä-osasto		Joukkoliikenne- suunnittelu- osasto		Liikennepalvelu- osasto		Matkustaja- palvelut-osasto		Viestintä- ja markkinointipal- velut-osasto		Talous- ja hallintopalvelut osasto		Yhteiset menot ja tulot ¹⁾	
		€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.	€	%- osuus HSL-yht.
Toimintatuotot	622 920	3	0,0 %	565	0,1 %	814	0,1 %	1 003	0,2 %	9 100	1,5 %	246	0,0 %	235	0,0 %	610 954	98,1 %
Myyntituotot	308 644		0,0 %		0,0 %	508	0,2 %		0,0 %	1 687	0,5 %		0,0 %		0,0 %	306 449	99,3 %
Kuntaosuudet	298 953		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	298 953	100,0 %
Tuet ja avustukset	6 035	1	0,0 %	565	9,4 %	306	5,1 %	28	0,5 %	251	4,2 %	148	2,4 %	10	0,2 %	4 727	78,3 %
Vuokratuotot	2 864		0,0 %		0,0 %		0,0 %	877	30,6 %	1 319	46,1 %		0,0 %		0,0 %	668 009	23,3 %
Muut toimintatuotot	6 424	2	0,0 %		0,0 %		0,0 %	98	1,5 %	5 842	90,9 %	99	1,5 %	225	3,5 %	156 867	2,4 %
Toimintakulut	-593 239	-798	0,1 %	-1 761	0,3 %	-7 745	1,3 %	-5 954	1,0 %	-28 697	4,8 %	-5 468	0,9 %	-6 350	1,1 %	-536 466	90,4 %
Henkilöstökulut																	
Palkat ja palkkiot	-15 913	-475	3,0 %	-855	5,4 %	-2 068	13,0 %	-1 746	11,0 %	-7 614	47,8 %	-1 258	7,9 %	-1 897	11,9 %		0,0 %
Henkilösivukulut																	
Eläkekulut	-3 008	-61	2,0 %	-165	5,5 %	-393	13,1 %	-333	11,1 %	-1 464	48,7 %	-236	7,8 %	-356	11,8 %		0,0 %
Muut henkilösivukulut	-926	-17	1,8 %	-51	5,5 %	-121	13,1 %	-104	11,2 %	-449	48,5 %	-73	7,9 %	-112	12,1 %		0,0 %
Palvelujen ostot	-565 439	-136	0,0 %	-682	0,1 %	-5 149	0,9 %	-2 443	0,4 %	-14 915	2,6 %	-3 612	0,6 %	-2 689	0,5 %	-535 813	94,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289	-25	1,9 %	-3	0,2 %	-5	0,4 %	-234	18,1 %	-587	45,6 %	-219	17,0 %	-216	16,8 %		0,0 %
Vuokratulut	-3 391	-13	0,4 %	-1	0,0 %	-8	0,2 %	-1 088	32,1 %	-846	24,9 %	-55	1,6 %	-727	21,4 %	-653 199	19,3 %
Muut toimintakulut	-3 273	-72	2,2 %	-4	0,1 %	-1	0,0 %	-6	0,2 %	-2 822	86,2 %	-14	0,4 %	-353	10,8 %		0,0 %
Toimintakate	29 681	-795		-1 197		-6 931		-4 951		-19 597		-5 221		-6 114		74 488	
Rahoitustuotot	64		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	64	100,0 %		0,0 %
Rahoituskulut	-211		0,0 %		0,0 %	-1	0,4 %		0,0 %		0,2 %		0,1 %	-210	99,3 %		0,0 %
Vuosikate	29 533	-795		-1 197		-6 932		-4 951		-19 598		-5 221		-6 261		74 488	
Poisot	-8 394	-1	0,0 %	-27	0,3 %	-14	0,2 %		0,0 %	-7 634	90,9 %	-159	1,9 %	-561	6,7 %		0,0 %
Tilikauden tulos	21 139	-796		-1 224		-6 946		-4 951		-27 231		-5 380		-6 821		74 488	
Tilikauden yll. (+)/alijäämä (-)	21 139	-796		-1 224		-6 946		-4 951		-27 231		-5 380		-6 821		74 488	

¹⁾ HSL:n yhteisiin tuloihin ja menoihin kirjataan joukkoliikenteen lippukulut, kurtaosuudet, valtion maksama suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki, liikenteen operointikustannukset sekä kuntien inf rakustannus

4.2.3 Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Pysyvien vastaavien ryhmä	Poistoaika
Poistosuunnitelman mukaiset poistajat hyödykeryhmittäin	
Aineittomat hyödykkeet	
Aineettomat oikeudet	5 vuotta
Alk-ohjelmistot ja oikeudet	3 vuotta
Laajat atk-järjestelmät (ml. matkakorttijärjestelmä)	5 vuotta
Muut pitkävaikuttaiset menot	5 vuotta
Aineelliset hyödykkeet	
Rakennukset ja rakennelmat	15-30 vuotta
Kiinteät rakenteet ja laitteet	5-10 vuotta
Koneet ja kalusto	3-10 vuotta

Poikkeus: HKL/TV siirtynyt omaisuus

Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Vuosi 2015-2018	1 000 €
Keskimääräiset suunnitelman mukaiset poistot	15 015
Keskimääräinen poistonalaisten investointien omahankintameno	19 604
Ero, euroa	-4 590
Ero, %	-23,4 %

4.3 Taseen liitetiedot

4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Käyttöomaisuuden tase-erittely

	Laajat atk-järjestelmät	Atk - ohjelmistot ja oikeudet	Muut pitkävaikutteiset menot	Matkakortti-järjestelmän kiinteät laitteet	Liikenneinformaatiolaitteet	Liikenteen ohjauslaitteet	Henkilö- ja pakettiautot	Atk-laitteet	Muut laitteet ja kalusteet	YHTEENSÄ
Hankinnat										
Alkusaldo	31 748 740,64	4 825 248,99	1 226 455,20	10 036 255,89	3 839 395,49	91 935,00	83 606,99	849 808,01	903 473,13	53 604 919,34
Tilinpäätöksen hankinnat	7 403 009,21	562 893,61	0,00	0,00	607 382,97	0,00	0,00	1 333,96	0,00	8 574 619,75
Tilinpäätöksen luovutukset	0,00	0,00	0,00	0,00	-158 208,90	0,00	0,00	0,00	0,00	-158 208,90
Varaston sulkeminen	39 151 749,85	5 388 142,60	1 226 455,20	10 036 255,89	4 288 569,56	91 935,00	83 606,99	851 141,97	903 473,13	62 021 330,19
Poistot										
Alkusaldo	-12 665 436,27	-3 700 318,55	-740 756,79	-6 966 748,67	-2 074 099,17	-91 935,00	-18 114,85	-758 192,69	-782 053,11	-27 797 656,10
Vuoden lopun bonuspoisto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tilinpäätöksen poistot	-5 813 130,15	-687 586,73	-201 477,22	-856 162,44	-721 979,55	0,00	-16 721,40	-47 727,88	-44 924,58	-8 389 709,95
Tilinpäätöksen peruutukset	0,00	0,00	0,00	0,00	48 205,95	0,00	0,00	0,00	0,00	48 205,95
Varaston sulkeminen	-18 478 566,42	-4 387 905,28	-942 234,01	-7 822 912,11	-2 747 872,77	-91 935,00	-34 836,25	-805 920,57	-826 977,69	-36 139 160,10
Kirjattu arvo										
Varaston sulkeminen	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	76 495,44	25 882 170,09
Alkusaldo	19 083 304,37	1 124 930,44	485 698,41	3 069 506,22	1 765 296,32	0,00	65 492,14	91 615,32	121 420,02	25 807 263,24

Käyttöomaisuusosakkeet ja osuudet

	Kotipaikka	Omistusosuus	Osakkeiden lkm	Kirjanpitoarvo 31.12.2015, eur
Osakkuusyhteisöt				
Kiinteistö Oy Asemapäällikönkatu 5 ¹⁾	Helsinki	34,87 %	4309,5	3 385 122,94
Muut osakkeet ja osuudet				
Helsingin Konsemihankinta Oy	Helsinki		1	1 000,00

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

Pitkä- ja lyhytaikaisten saamisten muutos

Pitkäaikaiset saamiset	31.12.2015 euroa	31.12.2014 euroa	Muutos euroa
Lainasaamiset	400 000,00	400 000,00	0,00

Pitkäaikaiset lainasaamiset sisältää Yhtymäkokouksen 19.5.2011 myöntämän pääomallainan Ajelo Oy:lle (nyk. Split Finland Oy).

Lyhytaikaiset saamiset	31.12.2015 euroa	31.12.2014 euroa	Muutos euroa
Lyhytaikaiset saamiset	42 133 622,95	41 070 219,51	1 063 403,44
Myyntisaamiset	28 464 635,08	25 767 600,74	2 697 034,34
Lainasaamiset	1 750,00	1 750,00	0,00
Muut saamiset	8 349 705,64	9 036 644,49	-686 938,85
Siirtosaamiset	5 317 532,23	6 264 224,28	-946 692,05
Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät	5 317 532,23	5 317 532,23	0,00
Siirtosaamiset liikennöitsijöiltä ja VR:ltä	71 145,84	0,00	71 145,84
Siirtosaamiset valtiolta	5 054 435,48	6 157 802,00	-1 103 366,52
Siirtosaamiset muilta	191 950,91	-840 269,77	1 032 220,68

4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oma pääoma

Oman pääoman muutokset	31.12.2015 euroa	31.12.2014 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-/ylijäämä	29 218 573,33	24 267 848,80	4 950 724,53
Tilikauden ali-/ylijäämä	21 139 435,75	4 950 724,53	16 188 711,22
Oma pääoma yhteensä	69 347 153,09	48 207 717,34	21 139 435,75

PERUSPÄÄOMA

Peruspääoma kunnittain 31.12.2015	Osuus-%	Eur
- Espoo	21,8 %	2 009 466,70
- Helsinki	52,0 %	4 797 701,46
- Kauniainen	0,8 %	70 869,62
- Kerava	3,0 %	278 255,99
- Kirkkonummi	3,3 %	300 264,48
- Vantaa	17,6 %	1 625 436,75
- Sipoo	1,6 %	148 480,00
Yhteensä	100,0 %	9 230 475,00

MUU OMA PÄÄOMA

Muu oma pääoma kunnittain 31.12.2015 (YTV:stä siirtyneet jäljellä olevat ylijäämät)	Eur
- Espoo	5 980 593,85
- Kauniainen	201 518,06
- Vantaa	3 576 557,10
Yhteensä	9 758 669,01

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

Edellisten tilikausien yli- (+) / alijäämä (-) kunnittain 31.12.2015	Eur
- Espoo	4 660 234,35
- Helsinki	11 189 886,92
- Kauniainen	205 634,68
- Kerava	714 934,65
- Kirkkonummi	-194 338,49
- Sipoo	457 888,40
- Vantaa	12 184 332,82
Yhteensä	29 218 573,33

TILIKAUDEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)

Tilikauden yli- (+) / alijäämä (-) vuodelta 2015 kunnittain	Eur
- Espoo	3 043 719,57
- Helsinki	11 336 070,20
- Kauniainen	165 315,82
- Kerava	928 172,00
- Kirkkonummi	1 178 299,55
- Sipoo	95 578,71
- Vantaa	4 392 279,90
Yhteensä	21 139 435,75

KUMULATIIVINEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄ (-) KUNNITTAIN YHTEENSÄ 31.12.2015

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

	Eur
- Espoo	13 684 547,77
- Helsinki	22 525 957,12
- Kauniainen	572 468,56
- Kerava	1 643 106,65
- Kirkkonummi	983 961,06
- Sipoo	553 467,11
- Vantaa	20 153 169,82
Yhteensä	60 116 678,09

Lyhytaikaiset velat	31.12.2015 euroa	31.12.2014 euroa	Muutos euroa
Lyhytaikaiset velat yhteensä	103 815 919,02	96 100 034,48	7 715 884,54
Saadut ennakot	25 651 398,85	24 824 048,62	827 350,23
Matkakortin arvon lataukset	20 655 099,10	18 685 130,14	1 969 968,96
Matkakortin myyntivaltuuden lataukset	0,00	0,00	0,00
Työmatkasetelit	4 789 651,47	5 948 871,47	-1 159 220,00
Työmatkapassi	-11 928,92	-2 159,00	-9 769,92
Lahjakortit	28 959,37	33 771,27	-4 811,90
Kutsuplus-matkakukkarot	189 617,83	158 434,74	31 183,09
Ostovelat	56 580 401,87	51 622 624,01	4 957 777,86
Muut velat	2 694 595,96	2 936 476,25	-241 880,29
Siirtovelat	18 889 522,34	16 716 885,60	2 172 636,74
Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät	18 889 522,34	16 716 885,60	2 172 636,74
Lipputulosten jaksotukset	14 042 758,84	12 834 027,19	1 208 731,65
Lomapalkkijaksotukset	3 542 202,80	3 379 033,91	163 168,89
Tulospalkkiovaraus	477 477,00	438 299,40	39 177,60
Muut siirtovelat kunnille ja kuntayhtymille	0,00	0,00	0,00
Muut siirtovelat liikennöitsijöille	0,00	61 900,59	-61 900,59
Muut siirtovelat muille	827 083,70	3 624,51	823 459,19

4.4 Vastuut ja vakuudet

<u>Euroa</u>	<u>31.12.2015</u>
Kaluston leasing-vastuut	
Leasing-maksut 2015 -->	213 081,61
Leasing-maksut 2016 -->	36 813,79
Leasing-maksut 2017->	12 113,25
Yrityskortit	
Yrityskortit 2016 -->	134 000,00
Vastuut yhteensä	396 008,64

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

Muut taseen ulkopuoliset vastuut

Muita taseen ulkopuolisia vastuita ei ollut.

4.5 Henkilöstöä ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot

Henkilöstö 31.12.	Yhteensä		
	31.12.2015	31.12.2014	Muutos
Johto	3	3	0
Liikennejärjestelmäosasto	17	18	-1
Joukkoliikennesuunnitteluosasto	52	57	-5
Liikennepalvelut -osasto	34	36	-2
Matkustajapalvelut -osasto	228	223	5
Viestintä ja markkinointipalvelu -osasto	25	29	-4
Talous- ja hallintopalvelut -osasto ¹⁾	40	31	9
HSL YHTEENSÄ	399	397	2

¹⁾Talous- ja hallintopalvelut -osaston henkilöstölisäys johtuu toimistopalveluiden uudelleen järjestelyistä ja sisäisistä henkilösiirroista.

Työsuhteiden luonne	2015	2014
Vakinainen	351	344
Määräaikainen (ei sijainen) yht.	48	53
Kaikki yhteensä	399	397

Henkilöstökulut TP2015	Eur
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	19 847 429
Henkilöstökuluja aktivoitu aineettomiin hyödykkeisiin	849 292
Henkilöstökulut yhteensä	20 696 721
Henkilöstökulut keskimäärin/hlö	51 871

Tilintarkastajan palkkiot 31.12.

Tilintarkastuspalvelut ostettiin vuonna 2014 ja 2015 KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:ltä.

KPMG Oy:ltä on ostettu lisäksi lakimiespalvelua sekä muuta asiantuntijapalvelua.

	2015	2014
KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:lta ostetut palvelut:		
Tilintarkastuspalkkiot	12 505,50	11 191,00
KPMG Oy Ab:lta ostetut palvelut:		
Lakimiespalvelut	136 582,50	109 026,45
Asiantuntijapalvelut	22 302,50	29 500,00
Koulutuspalvelut	14 559,01	2 850,00
Yhteensä	185 949,51	152 567,45

4.6 Toiminnan tunnusluvut

Matkustajamäärät

milj.nousua	2015	2014	Muutos %	2013	2012	2011	2010
Raitiovaunu	55,2	55,5	-0,5 %	56,6	57,2	53,7	54,5
Metro	62,9	62,1	1,2 %	63,4	62,2	61,5	57,1
Bussi yhteensä	182,0	182,0	0,0 %	179,3	176,7	172,5	166,6
Helsinki sisäinen	85,0	86,3	-1,5 %	86,9	88,6	88,4	86,2
Espoo ja Kauniaisten sisäinen	14,1	14,2	-0,7 %	14,4	14,9	14,8	14,5
Vantaa sisäinen	12,1	13,0	-6,5 %	12,8	12,2	11,7	11,7
Kerava sisäinen	0,2	0,2	-2,1 %	0,2	0,2	0,2	0,2
Kirkkonummi sisäinen	0,3	0,3	-21,8 %	0,4	0,4	0,4	0,3
Sipoon sisäinen	0,4	0,2	50,2 %	0,2	0,1		
Seutuliikenne	69,3	66,4	4,4 %	62,5	58,4	55,7	52,5
U-liikenne *	0,7	1,4	-50,8 %	1,8	1,8	1,4	1,2
Lähijunaliikenne**	56,5	51,9	8,9 %	45,9	43,0	42,5	43,0
pk-seutu	50,9	46,5	9,6 %	42,7	40,3	39,7	40,5
Kerava	4,0	3,9	4,6 %	1,9	1,6	1,6	1,4
Kirkkonummi	1,5	1,5	0,1 %	1,2	1,1	1,2	1,2
Suomenlinnan lautta	1,9	1,8	8,2 %	1,8	1,6	1,7	1,6
Kutsuplus	0,1	0,1	39,4 %	0,0			0,0
Yhteensä (kaikki)	358,6	353,3	1,5 %	347,0	340,7	331,8	322,8

*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 lähdoista

Junaliikennettä häiritsi Kehäradan liikenteen käynnistyminen. Kehäradalla tunnistettiin paljon erilaisia liikennöintiä haittaavia ja hidastavia tekijöitä, joiden kuntoon saattaminen aloitettiin yhdessä eri toimijoiden kanssa.

Kulkumuoto	Tavoite 2015	Luotettavuus 2015	Luotettavuus 2014
Bussiliikenne	99,88	99,89	99,89
Metro	99,90	99,93	99,89
Raitiovaunu	99,42	99,43	99,50
Lähijuna	99,36	99,05	99,37

Joukkoliikenteen tuotantokustannus euroa/matkustajakm

Joukkoliikenteen tuotantokustannukset euroa/matkustajakm laskivat keskimäärin 1,5, % edellisestä vuodesta.

	2015	2014	Muutos 2015/2014, %	2013	2012	2011	2010
Bussi	0,236	0,239	-1,3 %	0,240	0,244	0,227	0,219
Juna	0,130	0,129	0,8 %	0,102	0,115	0,111	0,107
Raitiovaunu	0,411	0,412	-0,2 %	0,403	0,386	0,396	0,396
Metro	0,063	0,066	-4,5 %	0,062	0,061	0,063	0,058
Lautta	0,654	0,788	-17,0 %	0,768	0,914	0,807	0,814
Yhteensä	0,191	0,194	-1,5 %	0,183	0,190	0,180	0,171

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

Asiakastyytyväisyys

HSL:n asiakastyytyväisyystutkimuksen vuoden 2015 tulokset perustuvat yli 55 000 matkustajalta kerättyihin vastauksiin talviliikennejaksolta. Tutkimusta tehdään arkipäivisin liikennevälineissä.

Vuonna 2015 matkustajista 89 prosenttia oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen (arvosanojen 4 ja 5 osuus), ja HSL-alueen joukkoliikenteelle sai yleisarvosanan 4,12 (asteikolla 1–5). Huonon tai erittäin huonon yleisarvosanan (1 tai 2) antoi alle puolitoista prosenttia matkustajista. Matkustajat olivat erityisen tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen keväällä 2015.

Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien % -osuus liikennemuodoittain

	2015	2014	2013	2012	2011
Raitiliikenne	92	89	90	86	88
Bussiliikenne	88	87	87	84	84
Metroliikenne	92	93	90	90	91
Lähijunaliikenne	86	86	85	82	72
Yhteensä	89	88	88	85	84

Bussiliikenteessä asiakastyytyväisyys parantui hieman kaikilla aikaisemmin tutkituilla liikennöinti-alueilla vuodesta 2014 Vantaata ja Sipoota lukuun ottamatta. Vantaalla syksyllä 2015 toteutettu linjastouudistus heikensi matkustajien tyytyväisyyttä täsmällisyyteen, vaihtamiseen ja matkustustarpeiden palveluun.

Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien % -osuus bussiliikenteessä liikennöintialueittain

	2015	2014	2013	2012	2011
Espoo	87	85	85	83	82
Helsinki	89	88	87	84	84
Vantaa	81	84	85	83	80
Kerava	88	83	89	88	86
Kirkkonummi	77	67	-	-	-

Sipoo	79	83	-	-	-
Seutu	88	86	87	85	84
Yhteensä	88	87	87	84	84

Liikennöitsijöistä kaikkein tyytyväisimpiä oltiin Åbergin Linjaan. Keskimäärin alhaisimmat arvosanat annettiin Anderssonille, joka liikennöi 2015 tutkittuja linjoja ainoastaan kevätkaudella.

Kokonaisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien %-osuus bussiliikenteessä liikennöitsijöittäin

Liikennöitsijä	2015	2014	2013	2012	2011
Oy Andersson Ab*	76	93	83	83	-
Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy*	81	83	88	86	82
Helsingin Bussiliikenne Oy	86	85	81	78	74
Nobina Finland Oy	82	82	79	77	73
Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab	85	85	83	80	81
Oy Pohjolan Liikenne Ab	83	71	-	-	-
Transdev Finland Oy*	83	84	81	82	79
Tammelundin Liikenne Oy	87	83	82	74	73
Bus Travel Åbergin Linja Oy	92	94	89	92	93
Bussiliikenne yhteensä**	84	84	81	79	76

* Tutkimuksessa mukana vain kevätkauden 2015

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

***Keskiarvo on kyseisen vuoden bussiliikenteen keskiarvo. Tutkittavat liikennöitsijät voivat vaihdella kausittain. Taulukon liikennöitsijä -sarakeessa näkyy ainoastaan viimeisimmän tutkimuskauden liikennöitsijät.

Luotettavuus

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.

Liikennöinnin täsmällisyyteen tyytyväisten matkustajien %-osuus

	2015	2014	2013	2012	2011
Raitioliikenne	82	80	78	73	66
Bussiliikenne	74	75	74	70	64
Metrolinjat	96	95	87	93	91
Lähijunaliikenne	58	65	68	62	37
Yhteensä	76	78	76	74	65

Joukkoliikenteen laadunvalvonta

HSL:n joukkoliikenteen kaluston laatu tutkimuksen syksyn 2015 (1.9.–30.11.2015) tulokset sisältävät yli 3 800 liikennevälineen havainnot bussi-, raitiovaunu- ja metroliikenteestä. Laatu tutkimuksella tarkastellaan kaluston kuntoa ja liikennöintisopimuksissa määriteltyjen laatu kriteerien toteutumista ympäri vuoden jatkuvalla kahden tutkimuskauden havainnointitutkimuksella.

Tulokset esitetään keskiarvoina poikkeamapisteistä, joita kertyy, kun poikkeamia havaitaan. Alhaisemmat pisteet tarkoittavat näin ollen parempaa laatua. Vuonna 2015 kaluston laatu parani merkittävästi.

Kaluston laadunvalvonnan poikkeamapisteet vuosina 2014-2015					
Liikennemuoto	Liikennöitsijä	syksy 2015	kevät 2015	syksy 2014	kevät 2014
Bussiliikenne					
	Helsingin Bussiliikenne Oy	20	23	58	121
	Nobina Finland Oy	44	46	54	78
	Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab	21	29	26	26
	Oy Pohjolan Liikenne Ab	21	5	33	-
	Transdev Finland Oy**	44	68	72	57
	Tammelundin Liikenne Oy	7	30	37	38
	Bus Travel Åbergin Linja Oy	13	7	13	3
	Bussiliikenne keskimäärin*	33	43	54	72
Raitioliikenne	Helsingin kaupungin liikennelaitos	8	8	14	-
Metroliikenne	Helsingin kaupungin liikennelaitos	15	15	11	-

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

** Keväästä 2015 lähtien Transdev Finland Oy, tätä ennen Veolia Transport Finland Oy

Turvallisuus

Asiakastytyväisyystutkimuksen vastaajilta kysyttiin, sujuvatko heidän matkansa ilman järjestyshäiriöitä. Turvallisuus pysyi vuonna 2015 korkealla tasolla. Samaan viittasi myös lähijunaliikenteessä toteutettu turvallisuustutkimus. Bussiliikenne koetaan edelleen selvästi liikennemuodoista turvallisimmaksi.

Järjestykseen ja turvallisuuteen tyytyväisten matkustajien % -osuus asiakastytyväisyystutkimuksessa

	2015	2014	2013	2012	2011
Raitioliikenne	84	84	82	81	80
Bussiliikenne	95	95	94	94	93
Metroliikenne	85	84	82	78	80
Lähijunaliikenne	87	89	88	86	86
Yhteensä	90	90	89	88	87

Matkalippujen tarkastus

Vuonna 2015 tarkastettiin yhteensä noin 4,0 miljoonan matkustajan matkaliput (edellisenä vuonna 3,8 miljoonaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 2,7 % (edellisenä vuonna 2,7 %).

Liputta matkustavia tavattiin:

	2015	2014	2013	2012	2011	2010
--						
Muut bussit	0,6 %	0,7 %	0,5 %	0,8 %	0,8 %	0,7 %
Runkolinja 550	3,8 %	2,9 %	1,3 %			
Metro/vaunu	2,7 %	2,8 %	2,7 %	3,1 %	3,3 %	3,0 %
Raitiovaunu	3,0 %	2,9 %	2,9 %	3,4 %	3,5 %	3,1 %
Metro/laiturialue	3,3 %	3,7 %	3,7 %	3,3 %	4,1 %	4,7 %
Lähijunaliikenne	3,5 %	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 = $100 \times \text{Vuosikate} / \text{Poistot ja arvon alentumiset}$

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.

JOUKKOLIIKENTEEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Kuntaosuuksien jaossa käytettävien suoritettujen osalta vuonna 2015 valmistui uusi raitioliikenteen lippulajitutkimus (Liptu), jonka tuloksia on käytetty kustannustenjaossa. Edellisen vuotena syksyllä 2014 tehtiin lippulajitutkimukset junaliikenteessä, Keravan seutulinoilla ja runkolinjalla 550, jossa siirryttiin avorahastukseen syysliikenteen 2013 alusta lukien.

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 poiminnasta, johon tietoja on kerätty matkalippujärjestelmästä.

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

Sisäisten linjojen ja U-linjojen osalta kuntakohtaiset keskimatkat perustuvat viimeisten lippulajitutkimusten mukaisiin linjastokohtaisiin keskimatkoihin Seutulinjoiden osalta kunnittaiset keskimatkat lasketaan vuosittain linja/linjayhdistelmäkohtaisten nousujen ja viimeisten lippulajitutkimusten 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 matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitukimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitukimuksista 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 vuositaso 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.

Tilaaajaorganisaation 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 matkustajakilometriä 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 29.3.2016

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 Valtanen



Markku Weckman



Ville Ylikahri



Suvi Rihniemi
toimitusjohtaja



Ilkka Heinänen
talous- ja hallintojohtaja

Tilinpäätösmerkintä

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 6/4 2016

KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy


Leif-Erik Forsberg
JHTT, KHT