

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 - 2020

**HSLH 24.10.2017
Yhtymäkokous 21.11.2017**

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL (00520 Helsinki)
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

SISÄLLYSLUETTELO

1	Yleisperustelut	2
1.1	Toimitusjohtajan esipuhe	2
1.2	Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö.....	4
1.3	HSL:n organisaatio.....	7
2	Strategiset tavoitteet	9
2.1	Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot.....	9
2.2	Strategiset tavoitteet kaudelle 2018–2020.....	11
2.2.1	Tavoite 1: Sujuvat matkat	11
2.2.2	Tavoite 2: Selkeää palvelua.....	15
2.2.3	Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun	18
2.2.4	Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu	20
2.2.5	Tavoite 5: Vähemmän päästöjä	25
2.2.6	Tavoite 6: Tehokasta taloutta.....	28
3	Henkilöstö	32
4	Toiminnan riskien hallinta	34
5	Käyttötalous.....	36
5.1	Talousarvion sitovuus	36
5.2	Tuloslaskelma 2018 - 2020.....	36
5.2.1	Toimintatulot.....	38
5.2.2	Toimintamenot	42
5.3	Kuntaosuudet	46
5.3.1	Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö.....	47
5.4	Peruspääoma.....	48
5.5	Investoinnit	48

Liite 1: Tuloslaskelma

Liite 2: Rahoituslaskelma

Liite 3: Investointierittely

Liite 4: Kuntaosuudet

Liite 5: Joukkoliikenteen palvelutaso

Liite 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 7: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 Yleisperustelut

1.1 Toimitusjohtajan esipuhe

Palveluita kehitetään entistä tiiviimmässä vuorovaikutuksessa asiakkaiden kanssa

Asiakaslähtöisyys on ollut arvomme jo pitkään. Jokaisen HSL:läisen työ näkyy asiakkaan arjessa. Yhteinen tavoitteemme on HSL:n palveluihin tyytyväinen ja niitä aktiivisesti käyttävä asiakas. Visiömme on, että joukkoliikenne on ykkösvalinta Helsingin seudulla.

HSL:n palveluita käyttävät sadat tuhannet ihmiset joka päivä. Jotta palvelut olisivat mahdollisimman toimivia, niitä kehitetään yhdessä asiakkaiden kanssa. Tätä tarkoitusta varten HSL mm. pilotoi sähköistä asiakaspaneelia, johon se kutsuu asiakkaita keskustelemaan, antamaan palautetta ja testaamaan kehitysversioita. Osallistuminen ei edellytä aikaisempaa käyttökokemusta HSL:n palveluista.

HSL:n omia asiakastyytyväisyystutkimuksia tehdään säännöllisesti kahdesti vuodessa. HSL:n kevään 2017 asiakastyytyväisyystutkimuksen mukaan matkustajista 88 prosenttia oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen, eli antoi yleisarvosanan 4 tai 5 asteikolla 1–5. Yleisarvosanan keskiarvo oli 4,09. Matkustajien tyytyväisyys HSL-liikenteeseen pysyi erittäin hyvällä tasolla. Myös keväällä 2016 tyytyväisten matkustajien osuus oli 88 prosenttia.

HSL on sijoittunut perinteisesti kärkijoukkoon myös kansainvälisessä BEST-joukkoliikennetutkimuksessa (Benchmarking in European Service of Public Transport). Vuoden 2016 tutkimuksessa HSL-alueen asukkaista kolme neljästä (74 prosenttia) oli tyytyväisiä joukkoliikenteeseen. Kaupunkien vertailussa HSL-alue jakoi toisen sijan Oslon kanssa. Vaikka HSL menestyi kaupunkikohtaisessa vertailussa hyvin, asukkaiden tyytyväisyys on laskenut aiempiin vuosiin verrattuna. Keskiarvoa vähemmän tyytyväisiä asukkaat olivat henkilökunnan tiedonantokykyyn ja tiedonsaantiin pysäkeillä. Eniten on laskenut tyytyväisyys joukkoliikenteen luotettavuuteen ja rahalle saatuun vastineeseen. HSL-alueella on viime vuosina tehty joukkoliikenteessä suuria muutoksia, jotka ovat vaikuttaneet asukkaiden liikkumistottumuksiin: kehärata otettiin käyttöön 2015 ja länsimetron käyttöönoton viivästyminen on saanut paljon huomiota. Viime vuosien lipunhintojen korotukset ovat todennäköisesti myös vaikuttaneet tyytyväisyyden laskuun. Tosin lähes kaikissa BEST-kaupungeissa asukkaat ovat tyytymättömiä lippujen hintoihin, tyytyväisiä on alle kolmannes vastaajista.

Joukkoliikenteen kilpailukyky liikkumisen markkinoilla varmistetaan

Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin noin 5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa. HSL:n tavoitteena on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Kun liikkuminen tehdään kestävästi, kasvun haittavaikutukset ovat mahdollisimman pienet ja koko seutu hyötyy.

Pyöräliikenne on pääkaupunkiseudulla nosteessa: kaupunkipyöräpalvelu laajenee, laadukkaita pyöriteitä rakennetaan lisää, pyöräpysäköintiä parannetaan ja pyörän kuljettamista joukkoliikenteessä helpotetaan. HSL:n pyöräilymarkkinoinnin tavoitteena on pyöräilyn normalisointi: se on yksi liikennemuoto muiden joukossa. Kulkutapojen sekakäyttö -teemalla pyrimme lisäämään ymmärrystä ja hyväksyntää erilaisia kulkutapoja kohtaan.

Vuoteen 2020 mennessä HSL:n lipputulokertymä kasvaa ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy. Samalla erilaisten uusien liikkumispalveluiden osuus lisääntyy ja kilpailu kuluttajista kasvaa. HSL:n tehtävänä on varmistaa, että joukkoliikenteen kilpailukyky liikkumisen markkinoilla pysyy jatkossakin vahvana. Jatkossa HSL tekee joukkoliikenteen strategisia tavoitteita tukevia kaupallisia kumppanuuksia eri toimijoiden kanssa. Näiden yhteistyömallien tavoitteena on vahvistaa HSL:n roolia esim. MaaS-kentässä ja samalla ohjata asiakaskäyttäytymistä sekä luoda uutta kysyntää HSL:n palveluille. Liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamiseksi perustetaan erillinen hanke: HSL Idea Lab, jossa HSL:n palveluvalikoimaa työstetään ja haetaan toimintamalleja HSL rooliksi, käydään markkinavuoropuhelua eri toimijoiden kanssa sekä luodaan HSL linja ja käytännöt huolellisen arvioinnin perusteella.

Asiakkuus- ja ostokokemusta kehitetään

Olemme toteuttaneet viiden vuoden aikana kolme erittäin onnistunutta matkakorttikampanjaa. Niillä on tavoiteltu kohderyhmiä, joille joukkoliikenteen käyttö on vieraampaa. Kampanjat ovat olleet tuloksellisia ja ne ovat osaltaan kasvattaneet joukkoliikenteen suosiota autoilevien asiakkaiden parissa. HSL:n asiakkaista naisia on 56 prosenttia ja miehiä 44 prosenttia. Eniten matkakortit ovat yleistyneet 12 vuoden aikana juuri miehillä ja senioreilla. Matkakortit ovat levinneet tiheimmin opiskelijavaltaisille alueille ja kantakaupunkiin, jossa on myös parhaat joukkoliikennedyteydet.

Haluamme parantaa jatkossa erityisesti säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien asiakkaiden asiakas- ja ostokokemusta. Tuomme asiakkaille muun muassa sekä mobiili- että nettimyyntiin kestotilausmahdollisuuden. Tavoitteena on myös mahdollistaa lipun ostaminen ja matkustaminen liikennevälineissä pelkällä maksukortilla hyödyntämällä maksukorttien lähimaksuominaisuutta. HSL:n tehtävänä on tehdä joukkoliikenteen ostamisesta ja käyttämisestä niin helppoa ja vaivatonta, että liikkuminen muuttuu palveluksi, jota ei tarvitse ajatella.

HSL:n strategia uudistuu

HSL:n strategia laaditaan hallituskausittain ja strategiaa päivitetään vuoden 2017 aikana. Brändinäkökulmasta HSL:n tulee erottua muista liikennepalveluiden tarjoajista siten, että HSL koetaan jatkossakin keskeiseksi ja luotettavaksi toimijaksi seudun elinvoimaisuudelle. Brändistrategian päivistyö käynnistyy vuoden 2017 puolella ja jatkuu vuonna 2018. Brändimielikuvan kokonaisuuden hallinta edellyttää sitä, että koko henkilöstö ja kumppanit toteuttavat brändin tavoitemielikuvan mukaisia toimia.

Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että myös rahoitus on jatkossakin vakaata. HSL:n järjestämässä liikenteessä tehdään vuosittain noin 360 miljoonaa matkaa, mikä on 65 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. HSL:n lippujen hinnoissa on keskimäärin nyt noin puolet jäsenkuntien tukea. Tuki painottuu kausi- ja arvolippuihin eli siitä hyötyvät eniten paljon joukkoliikennettä käyttävät seudun asukkaat. Jos joukkoliikennettä tuettaisiin enemmän verorahoilla, palvelutasoa voitaisiin parantaa, joukkoliikenteen lippujen hintoja voitaisiin laskea tai molempia.

HSL-alue laajenee vuonna 2018, kun uudet jäsenkunnat Siuntio ja Tuusula tulevat mukaan joukkoliikennedyteistyöhön. Uusien kuntien asukkaat pääsevät HSL:n lippujärjestelmän piiriin, joten heillä on mahdollisuus matkustaa samalla lipulla kaikkien tulevan yhdeksän HSL-kunnan alueella. Samalla HSL tuo joukkoliikenteen tilaamisen ja suunnittelun osaamisensa myös uusien jäsenkuntien käyttöön.

Suvi Rihniemi
Toimitusjohtaja

1.2 Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö

Ennakkotietojen mukaan Helsingin seudulla asui kesäkuun lopussa noin 1 467 190 henkeä. Väestö kasvoi huhti–kesäkuussa 6 520 hengellä eli suurin piirtein saman verran kuin edellisen vuoden vastaavan ajanjakson aikana. Kehitys oli erilaista seudun sisällä. Helsingissä väestönkasvu kiihtyi edellisvuoteen verrattuna, kun taas Espoon, Vantaan ja KUUMA-kuntien väestö kasvoi vähemmän kuin edellisvuoden vastaavaan ajanjakson aikana. Helsingin kaupungin tietokeskuksen raportin mukaan länsimetron ja kehäradan valmistuminen lisää asuntotuotantoa ja väestönkasvua erityisesti Espoossa ja Vantaalla, mikä jonkin verran hidastanee Helsingin väestönkasvua. Väestöennusteen perusvaihtoehdon mukaan väestön ennustetaan Helsingin seudulla kasvavan 490 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä, nopeassa vaihtoehdossa asukasmäärä kasvaisi 580 000 asukkaalla ja hidastuvankin kasvun vaihtoehto kasvattaisi väestöä 325 000 asukkaalla. Määrällisesti eniten kasvaa Helsingin väestö, mutta nopeimmin tällä hetkellä näyttää kasvavan vantaalaisten ja espoolaisten määrä. Väestönkasvu edellyttää, että tulevaisuudessa asuntojen rakentaminen ja myös liikenteeseen tehtävät panostukset pysyvät väestönkasvun tahdissa.

Väestön ikärakenne tulee muuttumaan merkittävästi, kun ikäryhmään 65-74 kuuluvien määrä on jo useita vuosia ollut jyrkässä kasvussa ja heidän määränsä tulee kasvamaan vuoteen 2020 mennessä, jonka jälkeen kasvu pysähtyy toistaiseksi. Yli 85-vuotiaiden määrä kasvaa tasaisesti vuoteen 2030 asti, jolloin kasvu nopeutuu huomattavasti ja heidän määränsä tulee ennusteen mukaan lähes kolminkertaistumaan vuoteen 2040 mennessä.

Taloussuhdanteet elpyvät vähitellen

Helsingin seudun suunnat -raportin 2/2017 mukaan Helsingin seudulla tuotanto kasvoi edelleen vahvasti kuluvan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Ennakoarvion mukaan tuotanto nousi 3 prosenttia edellisvuodesta. Myös koko maassa kasvu on kiihtynyt ja valtakunnallinen tuotanto kasvoi jo nopeammin kuin Helsingin seudulla.

Valtiovarainministeriön 19.9.2017 julkaiseman talouskatsauksen mukaan Suomen talous on vihdoin selvässä nousussa ja Bkt:n kasvu jatkuu myös seuraavina vuosina, vaikka hivenen hidastuen. Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan (Tilastokeskus 1.9.2017) bruttokansantuote kasvoi tarkentuneiden tietojen mukaan vuoden 2017 ensimmäisellä vuosineljänneksellä 1,2 % edellisestä neljänneksestä ja 3,0 prosenttia vuodentakaisesta (oli 2,7 %), mikä oli selvästi odotettua enemmän. Vuoden 2017 toisella neljänneksellä viennin volyyymi pysyi tammi-maaliskuun tasolla mutta kasvoi kahdeksan prosenttia vuodentakaisesta. Investoinnit kasvoivat huhti-kesäkuussa kolme prosenttia edellisestä neljänneksestä ja 11 prosenttia vuodentakaisesta. Yksityiset investoinnit kasvoivat 12,6 prosenttia mutta julkiset investoinnit vähenivät 5,7 prosenttia vuodentakaisesta.

Valtiovarainministeriön ennusteen mukaan Suomen talous kasvaa 2,9 % v. 2017. Vuoden 2018 kasvuksi muodostuu 2,1 % ja v. 2019 kasvuksi 1,8 %. Lähivuosina talouden toimeliaisuutta lisäävät sekä kotimainen että ulkomainen kysyntä. Näiden kehityksessä on kuitenkin selvä ero. Viennin kasvumahdollisuuksia tukevat koheneva maailmanlaajuinen kysyntä ja yritysten kustannuskilpailukyyn paraneminen. Kotitalouksien kulutuskysyntää rajoittaa hidastuva ostovoimakehitys. Investointien kasvua rajoittaa asuntorakentamisen kasvun hiipuminen, mutta sitä kiihdyttävät isot tuotannolliset investointihankkeet.

Bruttokansantuotteen kohtuullisen nopea kasvu parantaa työllisyyttä, mutta työttömien määrä pienenee silti hitaasti. Työllisyystilanteen kohentumisen hidasteena ovat viime vuosina olleet erilaiset alueelliset ja ammatilliset yhteensopivuusongelmat työttömien työnhakijoiden ja avoimien työpaikkojen välillä. Työllisyyden ennustetaan paranevan lähes prosentin vuodessa, ja työllisyysaste nousee 70,5 prosenttiin vuonna 2019.

Julkisen talouden alijäämä pienenee hitaasti

Julkinen talous painui viime vuosikymmenen lopulla syvästi alijäämäiseksi. Vaikka talouskasvu on ollut vaimeaa viime vuosina, alijäämä on pienentynyt sopeutustoimien vuoksi. Suotuisa suhdannetilanne kohentaa julkisen talouden rahoitusasemaa, mutta ennustettu talouskasvu ei yksistään riitä korjaamaan julkisen talouden rakenteellista epätasapainoa. Julkisen talouden sektoreista valtio ja paikallis-hallinto ovat alijäämäisiä, ja työeläkesektori sekä muut sosiaaliturvarahastot lievästi ylijäämäisiä. Julkinen velka suhteessa kokonaistuotantoon pysyy korkealla tasolla.

Julkiseen talouteen syntyy uusi alasektori vuonna 2020, kun maakunnat aloittavat toimintansa. Maakuntatalouden kansantalouden tilinpidon mukainen rahoitusasema on 2020-luvun alussa lievästi alijäämäinen. Alijäämä johtuu pääasiassa maakuntien valtakunnalliselle kiinteistöpalvelukeskukselle siirtyvien laajojen sairaalainvestointien velkarahoituksesta.

Talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös HSL:n ja jäsenkuntien talouteen. Julkisen talouden alijäämä vähenee hitaasti, vaikka Suomen talous onkin lähtenyt kasvu-uralle. Julkinen velka suhteessa BKT:hen jatkaa kasvuaan taittuen ainoastaan väliaikaisesti vuosikymmenen vaihteessa. Jotta julkinen talous olisi kestävällä pohjalla, tulisi julkisyhteisöjen rahoitusaseman olla ensi vuosikymmenen alussa alijäämäisyyden sijasta selkeästi ylijäämäinen. Julkishallinnon menojen kasvua hidastavat hallitusohjelman mukaiset sopeutustoimet, kuntatyönantajan eläkemaksua alentava eläkeuudistus sekä kilpailukyky sopimuksen mukaiset työnantajamaksualennukset, lomarahaleikkaus ja maltilliset palkkaratkaisut.

Kuntien epävarma taloustilanne voi vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Yhdessä merkittävien joukkoliikenneinvestointien kanssa tämä tuo edelleen paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Joukkoliikenteen kustannustaso nousee maltillisesti

VM:n talouskatsauksen mukaan Euroalueen talouden elpymistä tukevat maltillisesti nouseva öljyn hinta, heikentyvä euro ja sitä kautta piristynyt vientikysyntä. Öljyn hinnan pitkään jatkunut lasku on päättynyt ja hinta on kääntynyt nousuun. Öljyn hinnan vaihtelulla on edelleen merkitystä inflaatiolle ja energian vaikutus kuluttajahinnassa muuttuu sitä alentavasta nostavaksi nopeastikin. Öljyn hintakehitys on kuitenkin viime vuosina poikennut ennustetusta. Öljyn hinta on laskenut arvioitua nopeammin ja se on nyt noin 50 % alhaisemmalla tasolla kuin vuoden 2014 lopulla. Alhaisella öljyn hinnalla on ollut kuluttajahintojen nousua hillitseviä suoria ja epäsuoria vaikutuksia. Alhainen öljyn hinta ja siitä seurannut polttoaineiden hintojen lasku on osaltaan mahdollistanut kotitalouksien kulutuksen kasvua sekä alentanut yritysten kustannuksia.

HSL:n menojen kehitykseen energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus. Toimintamenoista runsas 75 % on joukkoliikenteestä maksettavia operointikustannuksia ja erityisesti polttoaineiden hintakehityksellä on iso vaikutus myös HSL:n talouden kehittymiseen. Joukkoliikenteen kustannustaso

laski vuonna 2016 keskimäärin 0,3 prosenttia edellisvuodesta. Kustannustaso oli toista vuotta peräkkäin miinusmerkkinen. Talousarviossa vuodelle 2017 joukkoliikenteen kustannustason ennakoitiin nousevan keskimäärin 1,2 %. Osavuositarkastuksessa joukkoliikenteen kustannustason ennustetaan nousevan vuonna 2017 keskimäärin vain 0,5 %. Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2018 – 2020 on laadittu joukkoliikenteen kustannusten keskimääräiseen 0,9 prosentin kustannustason nousuun perustuen.

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan edelleen

Matkustajamäärät kasvoivat vuonna 2016, jolloin HSL-alueella tehtiin 367,2 miljoonaa matkaa, mikä oli 2,4 prosenttia edellisvuotta enemmän. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet kuluvan alkuvuoden (1–8/2017) aikana lähes samalla vauhdilla kuin viime vuonna ja HSL-alueella tehtiin elokuun 2017 loppuun mennessä 241,4 miljoonaa matkaa, eli 2,0 prosenttia enemmän kuin edellisvuoden vastaavana aikana. Koko vuoden 2017 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan 3,0 prosentin vauhdilla, mikä tarkoittaisi vuodessa noin 378 miljoonaa matkaa. Kehärata on kasvattanut matkustajamääriä junissa odotettua enemmän ja myös länsimetron avaaminen loppuvuoden 2017 aikana lisäänee Espoon suunnan matkustajamääriä.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020 on laadittu noin 1,5 prosentin matkustajamäärän kasvunesteella. Lipunmyynnin odotetaan erityisesti kasvavan uusien helppojen myyntikanavien mobiililipun ja lähimaksamisen ansiosta.

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli muuttaa lipputulokertymiä

Uuden vyöhykkeisiin perustuvan hinnoittelumallin käyttöönotto vuoden 2018 aikana muuttaa myös jäsenkunnille HSL:n kuntaosuuksissa kohdistettuja lipputulokertymiä. Oleellisin lipputuloihin vaikuttava muutos tapahtuu matkoilla, joilla nykyinen PKS:n seutulippu korvautuu edullisemmalla AB- tai BC-lipulla. Uudessa järjestelmässä AB-lippu tuottaa arvioiden mukaan 70 % HSL:n lipputuloista. Seutulipun korvautuminen AB- tai BC-lipulla vaikuttaa eniten Espoon ja Vantaan lipputuloihin lipputuloja vähentäen ja osaltaan kuntaosuutta kasvattaen. Myönnettävät alennukset sekä lisävyöhykelipun ja seniorilipun mahdollinen käyttöönotto vaikuttavat myös lipputulokertymään.

Maakuntaudistus ja HSL:n asema

Hallitus päätti neuvottelussaan 5.7.2017 jatkaa sote- ja maakuntaudistusta siten, että uudistus tulee voimaan 1.1.2020 alkaen. Maakuntavaalit järjestetään lokakuussa 2018. Maakuntaa ja sen tehtäviä käsittävä lakiehdotus on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä. Jos nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, niin niiden perusteella HSL:n tehtäviin ei näyttäisi tulevan muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

HSL:n toimialue laajenee vuonna 2018, kun uudet jäsenkunnat Tuusula ja Siuntio tulevat mukaan. Selvitystyö Järvenpään jäsenyydestä on aloitettu keväällä 2017 ja se saattaa johtaa Järvenpään jäsenyyteen TTS-kaudella.

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymään voivat kuulua perustajakuntien lisäksi muut Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

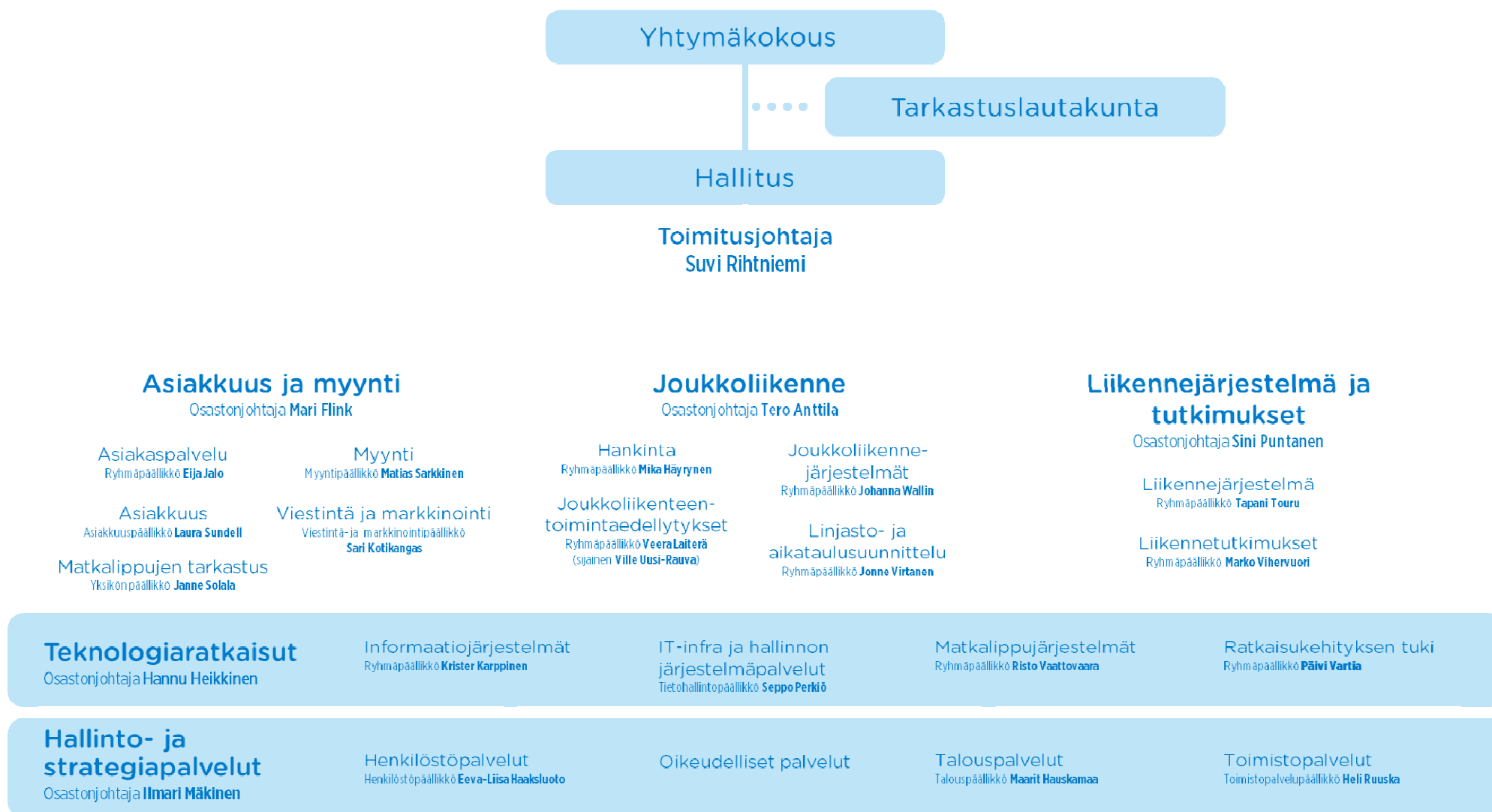
1.3 HSL:n organisaatio

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluvat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo sekä 1.1.2018 alkaen myös Tuusula ja Siuntio. HSL vastaa jäsenkuntien joukkoliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta sekä koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

HSL:ssä oli vuoden 2017 alkaessa 329 vakituista ja 44 määräaikaista työntekijää. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti kausiluontoisesti operatiivisten tutkimusten kenttätöissä ja asiakaspalvelussa.

HSL:n yhtymäkokous hyväksyi 15.11.2016 HSL:n uuden organisaatorakenteen, joka tuli voimaan vuoden 2017 alussa. Organisaatiomuutoksen taustalla oli jo tapahtuneita, meneillään olevia sekä tulevia muutoksia toimintaympäristössä. Liikennejärjestelmän muuttuminen raidepainotteisemmaksi edellyttää entistä vahvempaa suunnittelu- ja kilpailuttamisosaamista. Muutoksia tapahtuu myös uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistuessa ja siirtyessä hankevaiheesta tuotantoon. Taksa- ja hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto ja HSL-alueen mahdollinen laajeneminen muuttavat matkustusta. Jatkossa Liikennekaari voi vaikuttaa joukkoliikennemarkkinoihin. Toisaalta digitalisaatio luo paljon mahdollisuuksia palvelujen kehitykseen. Kuntatalouden näkymiä muuttavat puolestaan hallinnon uudistukset, SOTE ja maakuntahallinto, joilla voi kuntien kautta olla vaikutuksia myös HSL:ään.

Organisaatorakenteen uudistuksella vastataan muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Uudistamisen tavoitteena on rakenteeltaan ja vastuultaan selkeä organisaatio, joka tukee osastojen ja ryhmien välistä yhteistyötä. Olennaisena osana on asiakasnäkökulman ja digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan. Uuden organisaation toimintaa ohjaavat nykyinen strategia, perustehtävä, arvot ja visio. Samalla toiminta- ja henkilöstöstrategia integroidaan vahvemmin suunnitteluun, toimintaan, johtamiseen ja seurantaan.



Kuva 1. HSL:n organisaatio 2017

2 Strategiset tavoitteet

HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 laadittu strategia. Strategia toimii myös toiminta- ja taloussuunnitelman sekä HSL:n tulokorttien pohjana. HSL:n toimintastrategia ulottuu vuoteen 2025. Strategisiin tavoitteisiin sisältyvät mittarit ja niiden tavoitearvot määritetään pääosin vuositasolla ja joidenkin mittausten osalta 2–5 vuoden välein. Vuositason tavoitteet sisällytetään HSL:n tulokorttiin. HSL:n toimintajohtaja raportoi strategian toteutumisesta säännöllisesti hallitukselle.

Strategia päivitetään vuonna 2017

HSL:n perussopimuksen mukaan strategia hyväksytään hallituskausittain ja hallituksen vaihtuessa HSL:n strategiaa päivitetään.

Liikennetoimialalla on tapahtumassa myös paljon muutoksia: lainsäädäntö uudistuu, liikennepolitiikka muuttuu ja seudulla on käynnissä suuria maankäytön ja liikenteen hankkeita. Strategiatyön yksi keskeisimmistä tehtävistä on selkeyttää HSL:n roolia muuttuvassa maailmassa. Tavoitteena on selvittää, miten nykyinen strategia on toteutunut sekä minkälaisia näkymiä ja haasteita tulevaisuus tuo nykyiselle strategialle. Strategiatyön pohjalta päivitetään ja laaditaan HSL:n uusi strategia vuoden 2017 aikana.

2.1 Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot



Kuva 2. HSL:n strategia 2025

HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumISRatkaisuja asiakkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu: *"Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjänä"*.

Seuraavassa avataan vision sisältöä tarkemmin:

- *Ykkösvalinta*: Yhä suurempi joukko ihmisiä käyttää joukkoliikennettä työmatkoilla ja vapaa-aikana. Helsingin seudun väestökasvuun perustuvasta liikenteen kasvusta yli puolet ohjautuu joukkoliikenteeseen.
- *Älykäs*: Tarjoamme asiakkaille älykkääseen teknologiaan perustuvia palveluita, jotka näkyvät ajantasaisena matkustusinformaationa, helposti hankittavina matkalippuina sekä matkustuskokemusta parantavina uusina palveluina.
- *Kestävä ja turvallinen*: Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen lisää liikenneturvallisuutta, vähentää liikenteen tilantarvetta ja liikenneväylien kulumista. Liikennejärjestelmä perustuu kestäviin energialähteisiin ja vähäpäästöiseen kalustoon. Matkustajat kokevat joukkoliikenteen turvalliseksi.
- *Suunnannäyttäjänä*: Vahvistamme Helsingin seudun asemaa Euroopan parhaimpiin kuuluvana joukkoliikenteen järjestäjänä ja kehittäjänä. Kehitämme joukkoliikennettä yhteistyössä asiakkaiden sekä suomalaisten ja kansainvälisten kumppaneidemme kanssa.

HSL:n arvoja ovat yhteistyö, ympäristövastuu, asiakaslähtöisyys ja jatkuva kehittyminen.



Kuva 3. HSL:n arvot

2.2 Strategiset tavoitteet kaudelle 2018–2020

2.2.1 Tavoite 1: Sujuvat matkat



Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

- I. Seudun joukkoliikenteen rungon muodostavat metro, lähijunat ja bussien runkolinjat, joiden vuorotiheys on yleensä alle 10 minuuttia.
- II. Yhteydet runkoverkolle hoidetaan liityntälinjoilla, jotka palvelevat samalla alueidensa sisäisiä yhteyksiä.
- III. Vaihdot keskitetään suurelta osin terminaaleihin, joissa matkustajille tarjotaan myös muita palveluita. Vaihtopaikkojen liityntäkävelyt suunnitellaan lyhyiksi ja esteettömiksi ja ympäristö toteutetaan laadukkaasti.
- IV. Runkolinjojen lyhyet vuorovälit parantavat liikenteen luotettavuutta.

Mittarit:

- Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle
- Joukkoliikenteen luotettavuus
- HSL:n arvostusindeksi (tunnettuus, arvostus)
- Länsimetrojärjestelmän liikenteen aloituksen onnistuminen

Runkoverkostoa laajennetaan suunnitelmakaudella

Bussirunkolinjasto laajenee suunnitelmakaudella. HSL on tarkastellut Herttoniemen linjastosuunnitelman yhteydessä tulevien runkolinjojen 500 ja 510 reittejä ja aloitusvuosia. Suunnitelman perusteella runkolinja 500 jatkaa Itäkeskukseen ja runkolinja 510 jatkaisi Pasilasta Herttoniemeeseen samaa reittiä runkolinjan 500 kanssa. Yhdessä nämä kaksi runkolinjaa muodostavat erittäin tiheän palvelutason Munkkiniemen ja Herttoniemen välillä. Väleillä Munkkiniemi-Munkkivuori, Munkkiniemi-Otaniemi ja Herttoniemi-Itäkeskus tarjonta suhteutetaan kysyntään. Nykyiset liikennöintisopimukset päättyvät vuonna 2019, jolloin runkolinjojen aloitus voi siirtyä seuraavien sopimuksien alkuun. Palvelutaso voi kuitenkin toteutua runkolinjamaisena jo vuonna 2018.

Runkolinjan E1 Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi toteuttamissuunnitelma tehdään vuoden 2017 aikana. Toteuttamissuunnitelmassa otetaan kantaa runkolinjan mahdolliseen aloitusvuoteen.

Runkolinjan 570 Mellunmäki-Aviapolis aloitukseen varaudutaan vuonna 2019. Runkolinjan 560 Rastila-Myyrmäki Matinkylän jatkeen aloitus siirretään vuoteen 2020, jolloin länsimetron jatkeen pitäisi avautua.

Raitiovaunujen rooli kasvaa tulevaisuudessa, kun Helsingin kantakaupungin linjasto tihenee ja poikittaisen Raide-Jokerin liikenne käynnistyy 2020-luvun alussa. Raitiovaunuilla tehdään tulevaisuudessa pitempiä matkoja kuin nykyään. Samalla kasvaa tarve nopeuttaa liikennettä. Jotta entistä suuremmat matkustajajoukot pääsevät kulkemaan sujuvasti, kiskoilla tarvitaan pitempiä vaunuja kuin aikaisemmin. Uusien vaunujen kapasiteettista saadaan suurin hyöty, kun kuljettajat eivät enää myy lippuja.

HSL osallistuu Raide-Jokerin rakennussuunnittelun ja rakentamisen ohjaamiseen. Rakennustyöt aiheuttavat poikkeusreittejä useille bussilinjoille. HSL pyrkii yhdessä kuntien kanssa suunnittelemaan väliaikaisratkaisusta mahdollisimman sujuvia.

Länsimetro aloittaa liikennöinnin tämän hetken tietojen mukaan loppuvuodesta 2017, kun viranomais-tarkastusten jälkeen Länsimetro, HKL ja HSL päättävät metro- ja liityntäliikenteen lopullisen käynnistymispäivän. Lähtökohtanamme on, että matkustajien liikkuminen Etelä-Espoossa ja Lauttasaaressa turvataan kaikissa tilanteissa. Metro ja nykyiset bussilinjat kulkevat jonkin aikaa samanaikaisesti ennen bussien liityntäliikenteeseen siirtymistä. Näin myös metroluonteesta länsimetron osuudella saadaan arvokasta kokemusta.

Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu 2020-luvun alussa. HSL suunnittelee jatkeen liityntälinjasto-suunnitelman vuoden 2018 ja 2019 aikana, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjasto-suunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleistä.

HSL:n tilaamasta **lähijunaliikenteestä** järjestetään vuosina 2018-2020 tarjouskilpailu siten, että uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. Kilpailuttamista varten on perustettu syksyllä 2017 käynnistynyt JUKI2-niminen projekti. HSL avaa tarjouskilpailun esivalintavaiheen vuonna 2018 ja varsinainen tarjouskilpailu on tarkoitus ratkaista keväällä 2020. JUKI2 tulee olemaan suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä.

Kehärata on tuonut juniin lisää matkustajia ja tehnyt matkustamisesta entistä sujuvampaa laajalla alueella pääkaupunkiseudulla. Joukkoliikennematkustajat olivat Kehäradan valmistumisen jälkeen tyytyväisempiä liikkumisen sujuvuuteen kuin he olivat ennalta arvioineet. Sujuvuus parani laajemmalla alueella kuin matkustajat ennen liikenteen alkamista olettivat. Tyytyväisimpiä olivat Kivistön, Helsingin pohjoisosien ja Etelä-Vantaan matkustajat. Myös merkittävä osa Helsinki–Vantaan lentoasemalle kulkevista on todennut Kehäradan käyttökelpoiseksi ja joukkoliikenteen osuus kokonaisuutenakin on kasvanut.

Suunnitelmakauden aikana suunnitellaan yhdessä Liikenneviraston kanssa parannustoimenpiteitä, jotka lisäävät rantaradan kapasiteettia ja toimintavarmuutta.

Uusien jäsenkuntien linjastoa suunnitellaan

HSL suunnittelee uusien jäsenkuntien, Tuusulan ja Siuntion, linjastot vuosien 2017 ja 2018 aikana. Linjastosuunnittelua ohjaavat HSL:n hyväksi kokemat käytännöt, kuten linjaston selkeys ja mahdollisimman tiheät vuorovälit, ja strategiset tavoitteet mm. joukkoliikenteen runkoverkon ja liityntäliikenteen hyödyntämisen näkökulmasta.

Keski-Pasilan rakentaminen muuttaa joukkoliikenneyhteyksiä

Keski-Pasilan mittava uudistuminen etenee Pasilan aseman ja alueen liikennejärjestelyjen muutoksilla. Väliaikainen asema otettiin käyttöön maaliskuussa 2017 ja se palvelee matkustajia syksyyn 2019 saakka, jolloin uusi Pasilan asema valmistuu. Väliaikaisen aseman käytöllä on vaikutuksia myös joukkoliikenteeseen.

HSL on mukana Pasilan aseman ja Pasilan triplan projektiryhmissä sekä rakentamisen aikaisen liikennöinnin suunnittelussa. Keski-Pasilan rakentuminen tuo mukanaan monia haasteita joukkoliikenteelle ja liityntäyhteyksille. Nämä on pyritty ottamaan huomioon suunnitellessa tilapäisiä linja-auto ja raitiovaunupysäkkejä.

Liityntäyhteyksiin ja vaihtojen sujuvuuteen panostetaan

Aikataulusuunnittelussa panostetaan liityntäyhteyksien sujuvuuteen ja vaihtojen toimivuuteen. Länsimetron liityntäliikenteen ja Koillis-Helsingin linjastomuutoksien vaikutuksia seurataan tarkasti ja tarvittavia korjauksia linjastoon tehdään vuoden 2018 aikana.

Vaihdollisten joukkoliikennematkojen sujuvuuteen keskitytään aikaisempaa voimakkaammin, jotta voidaan varmistaa laadukkaat, sujuvat ja turvalliset vaihtoyhteydet ja –paikat.

Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän tuottamaa aiempaa kattavampaa dataa hyödynnetään joukkoliikenteen suunnittelussa. Tavoitteena on kehittää raportointia ja mittareita ohjaamaan päivittäistä työtä sekä tuottamaan mm. kuntien liikennesuunnitteluun parempaa tietoa joukkoliikenteen toimivuudesta. Datan paremman hyödyntämisen avulla voidaan keskittää korjaavia toimenpiteitä aikaisempaa tarkemmin ja tehokkaammin.

Bussiliikenteen hankintaperiaatteita kehitetään

HSL tekee yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa kilpailutetun bussiliikenteen hankintaperiaatteiden kehittämiseksi. Liikennöitsijäyhteistyössä ja sopimuksissa korostetaan liikenteen laadun ja luotettavuuden parantamista. Tarjousvertailussa ja sopimusehdoissa keskitytään HSL:n strategisten tavoitteiden edistämiseen ja yksinkertaistetaan kilpailuttamismallia mahdollisuuksien mukaan. HSL tehostaa sopimuskauden aikaista liikenteen hoidon seurantaa ja nopeuttaa säännöllistä raportointia.

Suunnitelmakausilla vaikuttavia liikenteen kilpailutuksia:

- Toukokuussa 2017 kilpailukierrokseen 41/2017 kuuluvat linjat 962 Vantaa – Hyrylä – Kerava, 963 Hyrylä – Kerava, 632 Rautatientori – Hyrylä – Kerava ja 635 Rautatientori – Hyrylä – Kerava. Linjojen sopimuskausi alkaa 1.1.2018. Linjojen 632 ja 635 sopimuskausi alkasi 2018 kesäliikenteen alusta. Sopimus kilpailutetaan päättyväksi kesäliikennekauden 2019 lopussa.
- Elokuussa 2017 järjestettävään kilpailukierrokseen 42/2017 sisältyy lähinnä Vantaan suunnalla liikennöiviä linjoja, joiden nykyiset liikennöintisopimukset päättyvät kesäliikennekauden lopussa 2018.
- Joulukuussa 2017 järjestettävään kilpailukierrokseen 43/2018 sisältyy pääosin Helsingissä liikennöiviä linjoja, joiden nykyiset liikennöintisopimukset päättyvät 31.12.2018. Kilpailukierrokseen sisältyy noin 114 auton liikenne. Tällä kilpailukierroksella optioiden käyttömahdollisuudesta tulee sopia 31.12.2017 mennessä, joten TTS:n laatu- ja hintavaiheessa ei tarkkaa kilpailutettavaa automäärä tiedetä.

Raide-Jokerin liikenteen hankintatapa selvitetään ja hankinta toteutetaan TTS-kaudella.

Liikenteen luotettavuutta kehitetään uusilla sopimus- ja yhteistyömalleilla

Poikkeus- ja häiriötilanteiden liikenteen järjestämistä kehitetään uusilla sopimus- ja yhteistyömalleilla liikenteen luotettavuuden parantamiseksi. Ajamattomien lähtöjen osuutta bussi- ja raitioliikenteessä alennetaan vuosittain.

Lähijunaliikenteessä luotettavuutta parannetaan nykytasosta yhteistyössä VR:n kanssa.

Metroliikenteessä varaudutaan luotettavuuden hetkelliseen notkahdukseen Länsimetron käyttöönoton yhteydessä. Lyhyen vuorovälin ja uuden rataosuuden tuomat haasteet varaudutaan korjaamaan ja metron luotettavuus palautetaan hyvälle tasolle.

Lauttaliikenteessä turvataan luotettavuuden säilyminen korkealla tasolla.

Liikenteen luotettavuuden kehitystavoite suunnitelmakaudella (ajettujen lähtöjen osuus suunnitelluista lähdöistä):

	2016	2017	2018	2019	2020
Bussiliikenne	99,83 %	99,90 %	99,88 %	99,90 %	99,90 %
Junaliikenne	99,37 %	99,60 %	99,56 %	99,60 %	99,60 %
Raitiotieliikenne	99,45 %	99,43 %	99,43 %	99,44 %	99,45 %
Metroliikenne	99,78 %	99,55 %	99,40 %	99,55 %	99,70 %
Lauttaliikenne	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %

Mobidigi-hanke kehittää mobiilipalveluita

Mobidigi-hanke on käynnistetty vuoden 2017 alussa ohjaamaan uusien digitaalisten palveluiden kehittämishankkeita. Mobidigi-hankkeen keskeisin tavoite on kehittää joukkoliikenteen käyttöä tukevia mobiilipalveluita. Uusien palveluiden suunnittelu on käyttäjälähtöistä ja tehdään koko palvelukokemuksen huomioivalla tavalla. Sovelluskehityksessä tullaan käyttämään IT-toimittajilta hankittavia asiantuntijapalveluita, joita johtaa oma henkilöstö käyttäen ketteriä ohjelmistotuotannon menetelmiä.

Liikkumispalveluiden uusia toimintamalleja testataan Idea Lab:ssa

Liikkumisen murros on kaikkien alan toimijoiden huulilla ja eri toimijat hakevat rooliaan. HSL:ssä tehtiin kevään 2017 aikana projekti, jossa arvioitiin HSL:n roolia MaaS-kentässä. Alustavista rooliehdotuksista kysyttiin palautetta omistajakunnilta ja roolia tullaan määrittämään myös strategiaprosessissa syksyn 2017 aikana. Viime vuosien aikana HSL:ään on myös oltu yhteydessä eri toimijoiden taholta, jotka ovat ehdottaneet/tiedustelleet yhteistyötapoja. MAL 2019 –työssä on luonnosteltu ja arvioitu liikenteen teknologioiden ja palvelujen kehittämistä.

Liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamiseksi perustetaan 1-3 vuotinen hanke HSL Idea Lab, jossa työskentelään proaktiivisesti HSL:n palveluvalikoimaa ja haetaan toimintamalleja HSL:n rooliksi, käydään markkinavuoropuhelua eri toimijoiden kanssa sekä luodaan HSL:n linja ja käytännöt huolellisen arvioinnin perusteella. Eri toimijoiden ehdotuksia yhteistyöhankkeista kartoitetaan ideakilpailulla, jonka parhaista ehdotuksista valitaan 1-5 pilotoitavaa ehdotusta toteutukseen. Ideat voivat käsitellä esimerkiksi fyysisiä liikkumispalveluja, lippu-, tiedotus- ja markkinointiyhteistyötä, matkaketjujen yhdis-

tely- ja välityspalveluita tai automaattisen liikenteen kokeiluja. Pilottien kokemukset arvioidaan ja niiden perusteella kehitetään HSL:n palvelutoimintaa edelleen.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Runkolinjaston lyhyet vuorovälit sujuvoittavat matkustamista.
- Länsimetro tarjoaa nopean runkoyhteyden Helsingistä Espooseen.
- Kehärata varmistaa suoran raideyhteyden lentoasemalle ja hyvät poikittaisyhteydet Vantaalle.
- Mobiililaitteiden kautta tarjottavat sovelluspalvelut helpottavat joukkoliikenteen käyttämistä ja matkojen suunnittelua.
- HSL:n Idea Lab kehittää palvelutoimintaa proaktiivisesti.
- Uudet jäsenkunnat laajentavat HSL-alueen asukkaiden matkustusmahdollisuuksia HSL-lipulla.
- Junaliikenteen kilpailutus tuo kustannussäästöjä ja vähentää osaltaan lipun hintojen korotuspaineita.

2.2.2 Tavoite 2: Selkeää palvelua



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

- I. Asiakkaat saavat ajantasaista tietoa aikatauluista ja poikkeusliikenteestä muun muassa pysäkeillä ja liikennevälineissä sekä omiin päätelaitteisiin kuten kännykkään. Myös Reitiopas-palvelu muuttuu ajantasaiseksi.
- II. Selkeä lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden omaksumista tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lipun voi ostaa helposti esimerkiksi netistä. Matkakortin itsepalvelulukijoissa on kosketusnäytöt, joiden käyttö on helppoa kaikille asiakasryhmille.
- III. 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.

Mittarit:

- Vyöhykeuudistus: vyöhykeuudistuksen valmistelu edennyt hankkeen mukaisesti ja hallitus hyväksynyt asiakaslähtöisesti suunnitellut lippujen hinnat.
- Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste.

Lipunmyynti siirtyy vahvasti mobiiliin ja nettiin

Suunnitelmakaudella lipunmyyntiä siirtyy vahvasti mobiiliin ja nettiin mobiilikausilipun ja nettilatauksen myötä. Muutos pienentää jälleenmyyjille maksettavia lipunmyyntipalkkioita. Myös matkakorttien koko-

naismäärä alkaa pienentyä digitalisoitumisen johdosta ja tarve korttien vaihtamiselle ja lisätilauksille vähenee. Vuoden 2018 aikana on tavoitteena mahdollistaa lipun ostaminen ja matkustaminen liikennevälineissä pelkällä maksukortilla hyödyntämällä maksukorttien lähimaksuominaisuutta.

Lisäksi HSL tuo 2018 digitaaliset lähettimet (beacon) liikennevälineisiin, joiden avulla voidaan toteuttaa kohdistettuja ja paikkatietoa hyödyntäviä asiakaspalveluita suoraan matkustajan mobiiliin päätelaitteeseen.

Lipunmyynti raitiovaunuissa uudistuu, sillä kuljettajat eivät myy lippuja vuoden 2018 alusta lähtien. Uudistuksen tavoitteena on tehdä raitioliikenteestä entistä sujuvampaa. HSL ja HKL ovat jo vuosia miettineet keinoja, joilla raitioliikenteen nopeutta ja luotettavuutta voidaan parantaa palvelutasoa ja lipputuloja vaarantamatta. Kuljettajarahastuksen lopettaminen on välttämätön ensiaskel ennen kuin HSL voi toteuttaa muita raitioliikenteen täsmällisyyttä kohentavia toimia, esimerkiksi parantaa liikennevalotuuksia. Kertalippujen myynti painottuu jo nyt vahvasti ennen matkaa ostettaviin kausilippuihin, arvolippuihin, mobiililippuihin ja automaateista ostettaviin lippuihin.

Uusi vyöhykehinnottelumalli uudistaa lipputuotteita ja hinnoittelua

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 aikana, kun uusi matkalippujärjestelmä on käytössä ja nykyiset matkakortit vaihdettu uusiin. Vyöhykemallin myötä lipputuotteet ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Uusien vyöhykkeiden ja lippujen käyttöönottoa ja viestintää valmistellaan ja työssä hyödynnetään vahvasti asiakasymmärrystä.

Vuonna 2018 merkittävimmät viestintätoimet liittyvät vyöhykeuudistukseen. Vyöhykkeiden muutos merkitsee laajoja muutoksia pysäkki-infraan ja matkustajainformaatioon. Muutoksesta viestiminen edellyttää kaikkien HSL:n viestintäkanavien käyttöä ja muutosviestinnän tukemista näkyvällä markkinointikampanjalla. Lisäksi vuoden 2018 alusta Siuntio ja Tuusula liittyvät HSL:ään, mikä merkitsee tarvetta infotuotteille ja asiakasviestintää uusille potentiaalisille asiakkaille.

Digitaalisia palveluita kehitetään asiakaslähtöisesti

Digitaalisia palveluita kehitetään käyttäjälähtöisesti: asiakkaat ovat mukana ratkaisujen kehittämisessä jo suunnittelu- ja kehitystyön aikana. Yksi merkittävimmistä uusista palveluista on vuonna 2017 kehitetty HSL-sovellus, joka sisältää Reittioppaan, kausi- ja kertaliput, personoidun ja kahdensuuntaisen asiakasviestinnän ja muita asiakkaan arjessa tarpeellisia palveluita kuten kaupunkipyörät.

HSL:n tavoitteena on asiakkaiden tarpeiden tunnistaminen entistä herkemmin ja parempi palvelu. HSL:n digitaalisiin lippuihin ja palveluihin rekisteröityneiden ja kontaktoitavissa olevien asiakkaiden määrää kasvaa merkittävästi. Asiakaspaneeli vakiintuu suunnitelmakauden aikana aktiiviseksi osallistamiskanavaksi. HSL kehittää asiakastietojen hallintaa tietojärjestelmissä ja hyödyntää asiakasanalytiikkaa myynnissä, markkinoinnissa, palvelukehityksessä ja viestinnässä. Samalla huomioidaan vuonna 2018 EU:n uuden tietosuoja-asetuksen asettamat vaatimuksen toiminnassamme.

Asiakaskokemus ja asiakasymmärrys korostuvat palveluiden suunnittelussa

Asiakaskokemusta ja sen mittaamisen ja mallintamisen menetelmiä kehitetään. Asiakasymmärrys on mukana palveluiden suunnittelussa ja kehittämisessä entistä vahvemmin. Asiakaskokemuksen kehittäminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa jatkuu edelleen. Vuonna 2018 uusissa liikennöintisopimuksissa on määritelty aiempaa täsmällisemmin hyvä asiakaspalvelu, ja käyttöön otetaan uudistetut,

asiakasnäkökulmaa painottavat HSL:n kuljettajakoulutuspäivät. Kehitteillä oleva pikapalautejärjestelmä luo uudenlaisia mahdollisuuksia ketterälle tiedonkululle asiakkaan, liikennöitsijän ja HSL:n välillä.

Matkustajainformaatiota kohdennetaan käyttäjien tarpeiden mukaan

Pasilassa tapahtuu vielä vuosina 2018-2019 liikenteellisiä muutoksia ja kesällä 2018 muutoksia on tulossa myös Tapiolaan, jotka huomioidaan matkustajainformaatiossa. Vuonna 2017 pysäkeillä kokeillaan uudella karttamootorilla tuotettuja linjakarttoja. Vuosina 2018-2020 matkustajainformaatiokarttojen tuotanto jatkuu asiakastarpeiden mukaisesti. Yksi keskeinen tavoite on tuottaa nopeasti ja helposti karttoja poikkeusreiteistä sähköisiin kanaviin tai pysäkeille.

Myös matkustajainformaatiosta entistä suurempi osa on tietyille käyttäjäryhmälle kohdennettua sisältöä. TTS-kaudella aikataulutotteiden painatus vähenee. Aikataulukirjoja ei enää julkaista ja myös irtoaikataulujen painosmäärät pienevät. Painettuja aikatauluja ei tehdä tiheävuorovälisille linjoille lainkaan ja muiden aikataulujen jakelu siirtyy liikennevälineistä palvelupisteisiin. Painotuotteina valmistetaan jatkossa pysäkkikohtaisia infotuotteita, joissa on lähialuekartta ja pysäkkiaikataulut. Pysäkkikohtaisen infojulistoiden tuotantoa testataan vuonna 2017, jonka pohjalta tehdään painatus- ja jakelusuunnitelma seuraaville vuosille.

Mediassa ja sosiaalisessa mediassa yksi paljon esillä oleva aihe tulee olemaan hinnoittelun muuttuminen vyöhykehinnoittelun myötä ja hintojen korotukset. HSL:n toiminnan ja rahoituksen periaatteiden tunnettuutta vahvistetaan tärkeiden sidosryhmien keskuudessa.

HSL:n asiakaspalvelupisteet palvelevat henkilökohtaisissa lipunmyynti- ja neuvontapalveluissa

Asiakkaat saavat henkilökohtaista lipunmyynti- ja neuvontapalvelua HSL:n asiakaspalvelupisteissä Rautatientorilla, Itäkeskuksessa ja Pasilassa sekä liikenneinfokeskuksessa ja asiakaspalautteiden käsittelyssä. Tilapäisiä myyntipisteitä järjestetään tarpeen mukaan kesäisin Kauppatorille palvelemaan Suomenlinnaan menijöitä sekä syksyisin opiskelijoille muutamaaan suurimpaan oppilaitokseen. Pasilan palvelupisteestä toimitetaan verkkokaupan lipputilaukset sekä muut ennakoon tilatut liput asiakkaille. Uuden taksa- ja lippujärjestelmän käyttöönotossa varaudutaan perustamaan tilapäisiä neuvontapisteitä asiakkaille esim. Kampin terminaaliin.

Liikenneinfokeskus antaa puhelimitse matkakortti-, tariffi-, reitti- ja aikatauluneuvontaa sekä poikkeusinfoa, vastaanottaa puhelimitse asiakaspalautteita sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa (Facebook, Twitter).

Asiakaspalautteita saadaan eniten netissä toimivan palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin saadut palautteet käsitellään viivytyksettä, viimeistään kolmen viikon kuluessa. Palautesihteerit vastaavat niihin itse tai toimittavat ne asiantuntijoille vastattavaksi. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi.

Asiakaspalveluhenkilökunnan työkaluja kehitetään käyttäjälähtöisiksi. Humany-järjestelmän avulla kehitetään asiakaspalvelun laadun yhtenäistämistä eri toimipisteissä. Järjestelmä helpottaa tiedon hakua ja tiedon välittämistä asiakaspalvelussa. Henkilökunnan koulutuksilla varmistetaan riittävä osaaminen uudesta taksa- ja lippujärjestelmästä, tulevista liikennöintimuutoksista sekä HSL-alueen laajenemisesta uusiin kuntiin.

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

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Liikennevälineen sijainti näkyy reaaliaikaisesti matkustajille reittioppaassa.
- Kuljettajalta saa tarkempia neuvoja, myös poikkeustilanteissa.
- Enemmän ja monipuolisempia pysäkinäyttöjä.
- Paremmin aikataulussa pysyvä liikenne.
- Poikkeustilanteet saadaan ratkaistua nopeammin.
- Mobiili- ja nettimyynnin kehittäminen helpottavat merkittävästi matkan maksamista.

2.2.3 Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun



Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

- I. Maankäytön tiivistyminen edesauttaa kestävien kulkumuotojen toimivuutta ja edistää niiden kilpailukykyä.
- II. Edistämme kuntien ja valtion kanssa yhteistyössä liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamista polkupyörille ja henkilöautoille raideliikenteen asemille ja muihin joukkoliikenteen solmupisteisiin.
- III. Joukkoliikenteen aktiivisella markkinoinnilla ja HSL:n asiakasohjelmalla kasvatamme sekä nykyisten asiakkaiden joukkoliikenteen käyttöä että uusien asiakkaiden määrää.

Mittarit:

- Joukkoliikenteen osuus moottoroidusta liikenteestä
 - Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa
 - Kehä I tasoon ylettyvillä poikittaislinjoilla
- Kokonaismatkustajamäärä (nousut) vuositason

Runkobussilinjastosuunnitelma tukee maankäyttösuunnitelmia

Suunnitelmakaudella kehitetään joukkoliikenteen runkoverkkoja ja siihen liittyviä liityntäyhteyksiä. Joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta parannetaan yhteistyössä kuntien ja Liikenneviraston kanssa.

HSL aloittaa uuden runkobussilinjastosuunnitelman laatimisen suunnitelmakaudella. Edelliseen runkobussilinjastosuunnitelmaan nähden tavoitteena on laatia kehittyneitä maankäyttösuunnitelmia tukeva runkolinjasto sekä täsmentää runkobussilinjojen laatukriteerejä infran osalta. Runkobussilinjasto-

suunnitelman yhteydessä tarkastellaan myös muun bussilinjaston keskipitkän aikatahtäimen kehittämistä.

Myyntitoimintoja kehitetään vahvasti suunnitelmakaudella

Vuoden 2017 alussa HSL:ssä astui voimaan uusi organisaatiomalli, jossa asiakaslähtöisyys tuotiin entistä vahvemmin toiminnan keskiöön. Samalla HSL:ään perustettiin myyntiryhmä, joka vastaa lipunmyynnin kehittämisestä, lipun ostamisen sujuvoittamisesta ja asiakkaan ostokokemuksen kehittämisestä. Muutoksien tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen käyttöä ja suosiota HSL-alueella.

TTS-kauden 2018-2020 aikana HSL:n myyntitoimintoja kehitetään vahvasti. Lipun ostamiseen tuodaan uusia entistä helpompia tapoja ja digitaalisia ratkaisuja sekä kuluttaja- että yritysasiakkaille. Kuluttajille ja yrityksille kehitetään uusia houkuttelevia lipputyyppejä ja hinnoitteluratkaisuja. Molemmissa kohderyhmissä on paljon mahdollisuuksia lipputulosten ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen.

Kuluttajamyynnin painopiste on potentiaalien kohderyhmien tunnistamisessa ja myyntitoimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa valituille kohderyhmille. Muun muassa erilaiset yleisötapahtumat ja näihin liittyvät lipunvälitys ovat esimerkki uusista myyntikumppanuuksista. Kuluttajamyyntiä tuetaan vahvasti moderneilla työkaluilla kuten markkinoinnin automaatiolla, asiakasohjelmalla ja kohdistetulla asiakasmarkkinoinnilla. Myös yritysasiakkaille tarjotaan ostamista ja asiakkuuden hallinnointia helpottavia verkkokauppa- ja mobiiliostamisen ratkaisuja perinteisen matkakortin ja työmatkasetelin rinnalle.

Lipputulokertymään vaikuttaa erityisesti kausiasiakkaiden määrä sekä keskimääräisen ostetun kauden pituus. Yksi keskeinen tavoite TTS-kaudella on molempien tunnuslukujen kasvattaminen tuotteistuksen, hinnoittelun ja yritysmyyntin keinoin.

Markkinointiviestinnässä hyödynnetään yhä enemmän markkinointiautomaatiota. Sen avulla sisältöjä kohdennetaan valikoidulle kohderyhmälle, pidetään yllä asiakkaiden mielenkiintoa HSL:ää kohtaan ja tuetaan lippujen myyntiä verkossa. Teknisten edellytysten lisäksi markkinoinnin automaatio edellyttää HSL:ltä kykyä tuottaa räätälöityä sisältöä.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Ruuhkautuminen hidastuu, kun yhä useampi matka tehdään joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen.
- Kohdennettu viestintä vastaa asiakkaan tarpeisiin entistä paremmin. Laadukas tiedotus varmistaa sen, että asiakkaat saavat tarpeellisen tiedon liikkumiseensa vaikuttavista asioista ajoissa ja kattavasti.
- Matkalipun ostaminen on asiakkaalle entistä sujuvampaa.

2.2.4 Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu



Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.

- I. Seudun tulee olla vetovoimainen asukkaille, yrityksille ja seudulla kävijöille. Seudun toimivuus varmistetaan liikennejärjestelmällä.
- II. Liikennejärjestelmäsunnittelua viedään eteenpäin vahvaan raideverkkoon pohjautuen. Tällä varmistamme myös edellytykset tiiviin ja kestävän yhdyskuntarakenteen muodostumiselle.
- III. Maankäytön tiivistymistä edistämme osallistumalla kaavoitukseen ja sidosryhmäyhteistyöllä.

Mittarit:

- MAL 2019-suunnitelman valmistelu puiteohjelman mukaisesti.

HLJ 2015:n ja MAL-sopimuksen 2016-2019 toimeenpano

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta ollut lähtökohtana uudelle MAL-sopimukselle 2016–2019 ja se toimii lähtökohtana käynnissä olevan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnitelman laatimiselle. Liikennejärjestelmäsunnitelmaa laaditaan osana seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 –suunnitelmaa. Osallistumalla yhteistyötahojen liikenteen palvelujen, liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun huolehditaan HSL:n ja HLJ:n tavoitteiden huomioonottamisesta.

Vuoden 2017 alussa valmistuvan pyöräilyn kehittämistarveselvityksen mukaista laatukäytäväverkon toteuttamista seudulla edistetään yhteistyötahojen kanssa sekä toteutetaan pyöräilyä edistäviä toimia.

Liityntäpysäköinnin vastuunjako -pilotin tuloksia jalkautetaan liityntäpysäköintialueiden toteutukseen seudulla. Yhteistyötahojen kanssa edistetään vuoden 2017 alussa hyväksytyn liityntäpysäköinnin toteuttamisohjelman toteuttamista.

Myös muihin HSL:n kannalta hyödyllisiin yhteistyötahojen tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin osallistutaan suunnitelmakaudella. Edistetään kestävästä liikkumisesta lisäävien toimintamallien käyttöönottoa ja digitalisaation sekä uusien teknologioiden ja liikkumisen palveluiden mahdollisuuksien hyödyntämistä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

KUHA hankekokonaisuuden ohjelmointia jatketaan jatkuvana ja vuosittain toistuvana prosessina HLJ 2015:n sekä MAL 2019 puiteohjelman pohjalta. Kehitetään toimintamallia vastaamaan paremmin nykyisen toimintaympäristön tarpeita. Tavoitteena on rahoituksen vahvistaminen ja teemakokonaisuuksien monipuolistaminen sekä suunnittelu-yhteistyön kehittäminen maankäytön ja asumisen kanssa.

HLJ-toimikunnan alaiset yhteistyöryhmät jatkavat toimintaansa HLJ 2015:n toteutuksen edistämiseksi sekä MAL 2019 suunnitelman valmistelemiseksi.

MAL 2019 -suunnitelman valmistelu puiteohjelman mukaisesti

MAL 2019 –suunnittelun puiteohjelma hyväksyttiin joulukuussa 2016, jonka mukaisesti vuonna 2017 laaditaan useita taustaselvityksiä ja vuoden 2017 lopussa hyväksytään suunnitelman raami. Vuonna 2018 toteutetaan tarvittavia lisäselvityksiä, joiden keskeinen tavoite on tunnistaa ja kohdentaa toimenpiteitä MAL 2019 –suunnitelmaan sisällytettäväksi. Vuonna 2018 muodostetaan tehtyjen selvitysten sekä vuonna 2017 tehdyn raamipäätöksen pohjalta MAL2019 -suunnitelmaluonnos, joka toimitetaan lausunnoille vuoden 2018 loppupuolella.

Suunnitelmaluonnoksen valmistelussa vuorovaikutteisuus maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden sekä suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin välillä on keskiössä. Suunnitelma laaditaan siten, että vuoteen 2030 ulottuvalla aikajänteelle muodostetaan konkreettinen toteuttamisohjelma ja vuoteen 2050 ulottuvalle aikajänteelle muodostetaan vaihtoehtoisin toimintaympäristöihin perustuvia strategisempia suunnitelmia. Suunnitteluratkaisut perustellaan laajojen vaikutusten arviointien avulla ja peilaamalla niitä asetettuihin tavoitteisiin.

Suunnittelussa panostetaan keskeisten viestien kiteyttämiseen ja edistetään luottamushenkilöiden jatkuvaa osallistumista MAL2019 -suunnitelman laatimiseen. Ennen lausunnoille lähettämistä pidetään luottamushenkilöseminaari.

MAL 2019 –suunnitelma viimeistellään lausuntokierroksen pohjalta siten, että alkuvuodesta 2019 voidaan hyväksyä MAL 2019 –suunnitelma ja tehdä siihen sisältyvä liikennejärjestelmäpäätös. Päätöksentekoon valmistaudutaan koko prosessin ajan laajan vuorovaikutuksen ja tiedottamisen avulla. Tavoitteena on, että heti suunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistetään suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden määrätietoinen toteuttamiseen tähtäävä valmistelu.

Vuonna 2019 toteutetaan suunnitelman viimeistelyvaiheessa tunnistettavia täydentäviä selvityksiä. Suunnitelman jalkauttamiseen kiinnitetään erityistä huomiota. Suunnitelman valmistumisen jälkeen järjestetään luottamushenkilöille suunnittelukierroksen päätösseminaari. Vuoden 2019 aikana toteutetaan MAL 2019 kuntakierros ja toteutetaan suunnittelukierroksen jälkiarviointi. Vuonna 2019 osallistutaan mahdollisen MAL-sopimuksen valmisteluun.

Vuoden 2020 aikana suunnitellaan jälkiarvioinnin pohjalta uusi MAL-suunnittelukierros. MAL 2019 –valmistelukierroksen tavoitteena on, että Helsingin seudun seuraavaa suunnitelmakierrosta valmisteltaessa seudullisen suunnitelman status on noussut ja se on tunnistettu kansallisesti ja kansainvälisestikin esimerkillisenä suunnitteluyhteistyöprosessina. MAL 2019 –suunnitelma toimii seudun yhteisenä näkemyksenä ja selkänä pyrittäessä kestävään yhdyskuntarakenteeseen ja päästöjen vähentämiseen.

Seuranta ja vaikutusten arviointi

MAL-sopimuksen 2016-2019 toteutumista edistetään ja seurataan yhteistyötahojen kanssa. HSL:n vastaa sopimuksen liikenneosion seurannasta. Seuranta jatketaan ja seurantamenetelmiä kehitetään edelleen palvelemaan jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä sekä siihen liittyvää viestintää ja vuorovaikutusta.

MAL-työn projektinaikaista vaikutusten arviointia toteutetaan suunnittelun rinnalla 2017 määritetyn vaikutusten arviointiohjelman mukaisesti. MAL 2019 suunnitelman edellyttämän lakisääteisen SOVAN arviointikehikko laaditaan vuoden 2017 loppupuolella. Vaikutusten arviointia hyödynnetään suunnitelmaratkaisujen ohjaamisessa vuonna 2018 sekä suunnitelman viimeistelyä vuoden 2019 alussa. Kehitettävän vaikutusten arvioinnin menetelmän tavoitteena on mahdollistaa seudun yhdyskuntarakenteen kehittymisen ja sen vaikutusten entistä konkreettisempi todentaminen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja liikenne-ennustemenetelmien kehittäminen

Liikennejärjestelmän sekä hankkeiden ja niiden vertailun taloudellisten vaikutusten arviointia kehitetään kattamaan paremmin maankäyttö ja muut laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset. Aihepiiriä kehitetään palvelemaan MAL 2019 –työtä sekä pidemmän aikajänteen suunnittelu- ja arviointikäytäntöjä. HLJ-talouden ja HSL:n joukkoliikennetalouden yhteyttä vahvistetaan sekä kehitetään arviointityökaluja tätä varten. Näkökulma otetaan huomioon MAL-töissä. Liikennejärjestelmän toteutuneen rahoituksen seuranta kehitetään ja monipuolistetaan. Sidosryhmien strategisen tason vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin kehittämistä palveleviin projekteihin osallistutaan aktiivisesti.

Nykyinen liikenne-ennustemalli HELMET päivitetään MAL 2019 -suunnitelmaa varten vuodenvaihteessa 2017–2018 uusilla ominaisuuksilla sekä tuoreimmilla käytettävissä olevilla aineistoilla. Lisäksi päivityksessä otetaan huomioon vuosina 2012–2015 tehdyt tavaraliikenteen ja matkustajasatamien tutkimukset sekä auton- ja ajokortinomistusta koskevat selvitykset. Päivityksen yhteydessä lisätään seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden ymmärrystä liikennemallien käytöstä ja lähtökohtatietojen merkityksestä. Saavutettavuutta kuvaavaa SAVU-mallia päivitetään tarkoituksen mukaisesti. Liikenne-ennustemallien ja muiden työkalujen kehittämisestä laaditaan pitkäjänteinen suunnitelma, jota päivitetään tarpeiden mukaan.

Liikenne-ennustemallien kehitystyöhön ja testaamiseen varataan aiempaa enemmän resursseja ja toiminnassa kiinnitetään erityistä huomiota mallien sovellettavuuteen suunnittelussa. Liikkumistutkimusta, Matkatutkimuksia ja uutta Reittitutkimusta käytetään myös Helsingin seudun liikenne-ennustemallin kehittämisessä. Joukkoliikenteen vaihtopaikkojen sekä kapasiteettirajoitteiden huomioimiseen mallissa saattaa olla tarvetta ainakin runkoverkkojen osalta. Lisäksi on tarvetta kävellen ja pyörällä tapahtuvan lähiliikkumisen nykyistä parempaan mallintamiseen ja MAAS-ajattelun huomioimiseen mallissa. Nämä otetaan huomioon mallin pohjana olevien tutkimusten suunnittelussa.

Vuosina 2018-2020 toteutetaan vuoden 2017 aikana laadittavassa liikennesuunnittelutyökalujen pitkäjänteisessä kehittämissuunnitelmassa kuvatut toimenpiteet. Tavoitteena on, että seuraavalla MAL-kierroksella käytössä olisi entistä monipuolisempi työkalupaletti maankäytön ja liikennejärjestelmän toimivuuden todentamiseen, suunnitteluun sekä vaikutusten arviointiin. Erilaisia vaihtoehtoja uuden sukupolven malliksi selvitetään.

TTS-kaudella lisätään yhteistyötä sidosryhmien ja tutkimuslaitosten kanssa liikenne-ennustemallien menetelmien sekä muiden arviointityökalujen saralla. Kehitystyössä hyödynnetään HLJ-toimikunnan asettamia yhteistyöryhmiä sekä vahvistetaan HSL:n sisäistä liikennemalliyhteistyötä. Liikenne-ennusteiden laatijoiden ja käyttäjien kanssa kehitetään liikenteen mallintamisen ja mallien käyttäjäyhteisö.

Joukkoliikenteelle myönteistä maankäytön kehitystä pyritään varmistamaan

HSL osallistuu maankäytön suunnitteluun tavoitteenaan varmistaa joukkoliikenteelle myönteinen kaupunkirakenteen kehitys sekä hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset.

HSL osallistuu aktiivisesti myös joukkoliikennehankkeiden arviointeihin.

Tutkimustoiminta tukee liikenteen suunnittelua

TTS-kaudella toteutetaan HSL:n toiminnan edellyttämiä tutkimuksia yhdessä sovitun tutkimussuunnitelman pohjalta ja tuetaan suunnittelua erilaisten nopealla aikataululla toteutettavien täsmätutkimusten avulla.

Liikennejärjestelmätason tutkimustoimintaan sisältyvät TTS-kaudella seuraavat tutkimukset: liikkumistutkimus (HEHA 2018), matkatutkimukset (MATU 2018 ja 2019), lippulajitutkimuksia (LIPTU 2018, 2019 ja 2020) ja Liityntäpysäköintitutkimus 2018. Lisäksi tehdään ainakin yksi matkanopeustutkimus alustavasti 2019 (edellinen tehdään 2017) sekä päivitetään MAL-barometri ainakin vuonna 2018. Matkatutkimuksen rinnalle kehitetään Reittitutkimusta (RETU), jota käytetään kulkureittien ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen tarkempaan selvittämiseen. Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää kehitetään parhaillaan vuoden 2014 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta.

Liikkumistutkimusta, Liityntäpysäköintitutkimusta ja Matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Tarkasteltavia hankkeita ovat Kehärata 2015, Länsimetro 2017 ja sen jatke TTS-kauden lopulla, Vyöhykemalli 2018 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Raide-Jokeri 2022. Liikkumistutkimuksesta ja Liityntäpysäköintitutkimuksista kootaan kolmena poikkileikkausvuonna (2014, 2018 ja 2022) kokonaiskuva Helsingin seudun 14 kunnan asukkaiden liikkumisesta kaikilla eri kulkumuodoilla. Tätä kokonaiskuvaa täydennetään vuosittain joukkoliikenteeseen aina kulloinkin käyttöön otettavan hankkeen välittömälle vaikutusalueelle kohdistetulla Matkatutkimuksella aina hiukan ennen hankkeen käyttöönottoa ja pian käyttöönoton jälkeen, kun liikenne hankkeen osalta on ehtinyt vakiintua. Vaikutusten arvioinnissa käytetään hyväksi myös HSL:n asiakastytyväisyystutkimusta (ASTY) ja kansainvälistä BEST-tutkimusta, joihin liitetään em. raidehankkeita koskevia kysymyksiä koko ennen–jälkeen-tutkimusten periodin ajan. Tarvittaessa päivitetään myös nykyisen joukkoliikenteen hinnoittelujärjestelmän hintajoustotutkimus Vyöhykemallin vaikutusten arviointia varten.

Lippulajitutkimuksella kerätään tietoa matkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien HSL-alijäämän määrittämistä varten. Syksyllä 2018 lippulajitutkimus tehdään metrossa ja lähijunissa, kun Siuntio ja Tuusula ovat liittyneet HSL:ään ja Länsimetron ensimmäinen vaihe on saatu käyttöön ja liikenne sen osalta on vakiintunut. Erityisesti TTS-kauden alkupuolella on tarve usean joukkoliikenne-muodon lippulajitutkimukselle, mikä voi aiheuttaa tarvetta lisäresursseille sekä Liikennetutkimusryhmässä että Matkalippujentarkastusyksikössä. Vuonna 2019 tutkitaan raitiovaunut ja runkolinjoja valmistumisaikataulun mukaisesti siten, että linja on aloittanut viimeistään tutkimusvuoden alussa toimintansa, ja sen käyttö on ehtinyt vakiintua. Uusien runkolinjojen tutkimista jatketaan tämän jälkeen samalla periaatteella. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa Vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2018 aikana.

Asiakastytyväisyystutkimusta kehitetään digitaaliseen suuntaan. Viimeistään vuonna 2018 ratkaistaan tutkimuksen sisältö ja lisäksi testataan tutkimuksen vientiä HSL-mobiilisovellukseen Mobidigi-

hankkeen aikataulun mukaisesti. Tutkimusmenetelmää on jo vertailtu aiemmin toteutetuissa kokeiluissa perinteisemmällä tutkimusmenetelmällä (Ipad, henkilökohtainen haastattelu ja kutsukortti nettitutkimukseen). TTS-kaudella valitaan uusi tutkimusmenetelmä ja toteutetaan aineiston laadun ja vertailukelpoisuuden varmistamiseksi tutkimusta sekä uudella että nykyisellä paperilomakemenetelmällä 1–2 vuoden ajan. TTS-kauden jälkeen siirrytään täysin digitaaliseen tutkimukseen.

Matkustajalaskennan uudistus toteutetaan TTS-kaudella vähintään raportoinnin osalta. Nousijamäärätiedot viedään yhteen tietokantaan, josta käyttäjä voi oman valintansa mukaan taulukoida tietoja yli kaikkien liikennemuotojen, ajallisesti ja paikallisesti haluamallaan tavalla rajattuna kuutioajattelun mukaisesti. Myös tiedon havainnollistamista parannetaan. Vuonna 2017 tehtävän benchmarkingin ja ideoinnin pohjalta tätä täsmennetään, mahdollisesti toteutetaan laajempi kokonaisuudistus, joka ulottuu tiedon keruun järjestämiseen saakka.

TTS-kaudella edistetään matkustajien ja HSL:n välistä digitaalista dialogia ja selvitetään kokeiluina, miten matkustajilta tulevaa palautetta voitaisiin nykyistä paremmin ja nopeammin tai jopa reaaliaikaisesti käyttää toiminnan ohjaamiseen ja suunnitelmien parantamiseen lyhyellä aikavälillä.

Joukkoliikenteen laatututkimuksen (JOLA) tietokantaa kehitetään aiempaa helpommin muokattavaksi ja virtaviivaisemmaksi vuoden 2018 aikana.

TTS-kaudella selvitetään mahdollisuudet uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä saatavan tiedon hyödyntämiseen HSL:n tutkimustoiminnassa. Tutkimustoiminnan sidosryhmäyhteistyötä ja HSL:n tutkimustiedon entistä laajempaa hyödyntämistä tutkimusverkostoissa vahvistetaan.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Laaja ja pitkäjänteinen seudullinen yhteistyö luo edellytyksiä toimivalle liikennejärjestelmälle ja kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.
- Maankäytön tiivistäminen mahdollistaa kestävästä yhteiskuntarakenteen muodostumisen olemassa olevien hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.
- Tutkimustoiminnan avulla saadaan tietoa palveluiden asiakaslähtöiseen ja kustannustehokkaiseen kehittämiseen.

2.2.5 Tavoite 5: Vähemmän päästöjä



Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

- I. Kasvatamme päästöttömän raideliikenteen osuutta joukkoliikenteessä
- II. Vähennämme päästöjä bussiliikenteessä

Mittarit:

- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

Asukkaat kannattavat liikenteen päästöjen vähentämistä

Suurimman osan Helsingin seudun 14 kunnan asukkaan mielestä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja terveydelle haitallisia liikenteen päästöjä on vähennettävä. 85 prosenttia haluaa vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja 92 prosenttia terveydelle haitallisia liikenteen päästöjä. HSL:n teettämä kysely on osa MAL 2019 -suunnittelua, jossa Helsingin seudulle laaditaan yksi yhtenäinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma. Tavoitteena on tehdä Helsingin seudulla arjesta helppoa ja terveellistä sekä liikkumisesta sujuvaa ja turvallista.

EU-komission Suomelle antama päästövähennystavoite on päästökaupan ulkopuolisille aloille, joihin liikenne kuuluu, 39 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta ilmasto- ja energiastrategiasta 2030 liikenteelle on asetettu vielä tätäkin huomattavasti tiukempi raja: noin 50 prosentin päästövähennystavoite vuoteen 2005 verrattuna. Päästövähennystavoite voidaan saavuttaa vain, jos liikenteen painopistettä siirretään selvästi autoliikenteestä joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Haluamme parantaa Helsingin seudun vetovoimaisuutta ja tehdä siitä helposti saavutettavan. Seudun pitää kasvaessaankin toimia tehokkaasti. Asumisen ja liikenteen pitää olla kestävä, turvallista ja edistää seudun asukkaiden terveyttä.

Linjastosuunnittelun avulla matkoja keskitetään raideliikenteeseen, jolloin joukkoliikenteen kokonaispäästöt vähenevät. HSL osallistuu myös Helsingin kaupungin poikkihallinnolliseen raitioliikenneprojektiin, jossa kehitetään raitioliikennettä ja valmistaudutaan sen laajentamiseen.

Liikenteen hankinnoissa suositaan ympäristöystävällisiä ratkaisuja

HSL:n bussiliikenteen hankintojen tarjousvertailussa suositaan sekä haitallisia lähipäästöjä että CO₂-kuormitusta vähentäviä ratkaisuja. Tavoitteena on tuottaa tehokkaita ja laadukkaita liikennepalveluja minimoimalla sekä kustannukset että ympäristövaikutukset.

Liikenteen hankinnan tavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävä kehityksen tielle vähähiilisen energian, vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen sekä älykkäi-

den liikennepalvelujen käyttöönoton avulla. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää parhaimpien biopolttoaineiden ja sähköbussien yhdistelmää.

Sähköbussihanke ePeli jatkuu

Sähköbussien ja niiden järjestelmien kehityksessä on tultu vaiheeseen, jossa niiden hyödyt ja kaupallinen potentiaali on jo selkeästi tunnistettu, mutta viimeiset askelet ennen laajempaa strategian mukaista, kaupallista vaihetta puuttuvat. Siirtyminen sähköbussien osalta toimintaan normaalin kilpailutusjärjestelmän puitteissa edellyttää vakiintuneita kokonaisvaltaisia toimijaverkostoja ja toimintamalleja ("ekosysteemiä"). Keskeisiä toimijoita ovat teknologian tuntevat bussioperaattorit, sähköbussien latausinfrastruktuurin hankinta ja rakentaminen kaupunkiympäristöön, ja kolmanneksi itse sähköbussien hankinta ja hankintaan liittyvät toimintamallit.

Vaikka sähköbussi- ja latausjärjestelmien osalta onkin jo edistytty merkittävästi, löytyy innovaatio- ja tuotantoketjussa edelleen merkittäviä puutteita mm. hankintaprosessien ja eri palveluntarjoajien osalta, latausinfra ja bussien integroimisessa kokonaisjärjestelmäksi ja bussioperaattorien saamisessa mukaan tarjoamaan sähköbusseja kaupalliseen liikenteeseen.

HSL hankki leasing-sopimuksella 12 sähköbussia kotimaiselta Linkker bussivalmistajalta. Nämä busset on luovutettu/luovutetaan HSL:n liikennöitsijöille. Näin liikennöitsijät saavat kokemuksia uuden teknologian busseista ilman suuria taloudellisia riskejä ennen pitkäjänteisempiä hankintapäätöksiä. Kyseisten bussien koekäyttö kestää neljä vuotta ja hankkeen budjetti on yli 6 miljoonaa euroa. Työ- ja elinkeinoministeriö sekä Tekes rahoittavat hanketta merkittäväällä osuudella.

Uusia bussiterminaaleja suunniteltaessa on tehty varaukset tulevia sähköbussien latausjärjestelmiä varten. HSL:n tavoitteena on, että vuonna 2025 liityntälinjat ajetaan sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

Hankkeessa luodaan valmiudet kilpailuttaa sähköbussiliikennettä normaalin bussiliikenteen tapaan. Tämä edellyttää kaupunkien sitoutumista sähköbussien pikalatausasemien järjestämiseen yhdessä valittaviin kohteisiin.

Biosata mahdollistaa asteittain siirtymisen korkeaseosteisiin biopolttoaineisiin

BioSata-hanke liittyy Sitran Smart & Clean aloitteen liikenneosuuteen. BioSata-hanke luo yhteistyömallin, joka mahdollistaa asteittaisen siirtymisen korkeaseosteisiin biopolttoaineisiin niin busseissa kuin Helsingin kaupungin (Staran) autoissa ja työkoneissa. Välitavoitteeksi on asetettu 50 %:n biopolttoaineisuus vuodelle 2017 ja 70 – 90 %:n osuus vuoden 2019 loppuun mennessä. Hankkeen osapuolet ovat liikenteen tilaajat, ajoneuvo-operaattorit, energiayhtiöt, autojen maahantuoja, avainministeriöt ja tutkimus. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt hankkeelle energiatukea. Hanke toteutetaan Suomessa voimassa olevan biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen puitteissa niin, ettei korkeaseosteisten biopolttoaineiden kohdennetusta käytöstä aiheudu merkittäviä lisäkustannuksia. Polttoainevaihtoehdot ovat parafiininen uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu.

Liikennöitsijöitä hyvitetään ympäristöbonuksilla päästöjä alentavista toimenpiteistä

Bussiliikenteen päästöt matkustajakilometriä kohti laskivat vuoden 2016 aikana 15 % typpioksidien osalta, partikkelien osalta 16% ja hiilidioksidin osalta 5 %. Bussiliikenteen päästötaso alentuu tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen sekä biopolttoaineiden käytön seurauksena. Eri bussityyppien

päästöjä seurataan käytönaikaisilla mittauksilla, joiden avulla suorituskykyyn perustuvia HSL:n - päästöluokkia edelleen tarkennetaan tulevilla kilpailukierroksilla.

Lisäksi HSL järjestää erillisen tarjouskilpailun ympäristöbonuksesta, jolla voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti hyvittää liikennöitsijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä. Ympäristöbonuksen määrää kasvatetaan asteittain saavutettujen tulosten mukaisesti.

Päästöjen vähentämistavoitteet vuoden 2016 tasosta.

Bussiliikenne, g/matkustajakm	2016	2017	2018	2019	2019
CO ₂ -päästöt	62,323	- 10 %	- 60 %	- 70 %	- 80 %
NO _x -päästöt	0,349	- 9 %	- 26 %	- 40 %	- 58 %
Partikkelipäästöt	0,0043	- 18 %	- 30 %	- 45 %	- 60 %

HSL:n tavoitteena on vähentää bussiliikenteessä typpioksidien (NO_x) ja partikkelien (PM) päästöjä 80 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2018 mennessä. Hiilidioksidipäästöt (CO₂) on tarkoitus puolittaa samassa ajassa. Tavoitteena on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä.

Vuonna 2025 tavoitteena on, että kaikki liityntälinjat ajetaan pääsääntöisesti sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Asuinympäristöstä tulee terveellisempi ja viihtyisämpi, koska joukkoliikenteen päästöt ovat entistä pienemmät.
- Uusi energiatehokas kalusto tarjoaa myös aiempaa mukavampia matkoja: esimerkiksi uudet raitiovaunut sekä sähköbussit ovat aiempaa kalustoa hiljaisempia ja uusissa Flirt-junissa on ilmastointi.

2.2.6 Tavoite 6: Tehokasta taloutta



Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä.

- I. Tehostamme joukkoliikennepalveluiden suunnittelulla ja hankintamenettelyillä joukkoliikenteen hoitoa.
- II. Etsimme HSL:n sisäisen ja ulkoisen toiminnan kehittämisessä toiminnallisesti parhaimmat ja kustannustehokkaimmat palvelujen järjestämistavat.
- III. Selvitämme aktiivisesti sellaisia liikennejärjestelmän rahoitusvaihtoehtoja, jotka mahdollistavat seudun kasvun ja joiden avulla matkalippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin kohdistuvaa korotuspainetta voidaan hillitä.

Mittarit:

- Kokonaismyynnin kehitys
- Lipputulot/toimintamenot -suhde
- Joukkoliikenteen tuottavuus

Joukkoliikenteen rahoituspohja pyritään pitämään vakaana

HSL:n järjestämässä liikenteessä tehdään vuosittain noin 65 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. HSL:n lippujen hinnoissa on keskimäärin nyt noin puolet kuntien tukea. Tuki painottuu kausi- ja arvolippuihin eli siitä hyötyvät eniten paljon joukkoliikennettä käyttävät seudun asukkaat. Jos joukkoliikennettä tuettaisiin enemmän verorahoilla, palvelutasoa voitaisiin parantaa, joukkoliikenteen lippujen hintoja voitaisiin laskea tai molempia.

Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että rahoitus on jatkossakin vakaata. Puolet HSL:n joukkoliikenteen kuluista katetaan nyt lipputulolla. HSL:n jäsenkuntien kanta on ollut se, että verotuloilla voidaan kattaa korkeintaan puolet kustannuksista. Nyt tuen ja lipputulon suhde on melko hyvä ja se on mahdollistanut joukkoliikenteen kehittämisen kasvavalla seudulla. Jäsenkuntien tuki painottuu kausi- ja arvolippuihin eli siitä hyötyvät eniten paljon joukkoliikennettä käyttävät seudun asukkaat.

Kuitenkin lähes joka toinen uusmaalainen toivoo, että joukkoliikennematkoja tuettaisiin enemmän verovarilla. 47 prosenttia uusmaalaisista haluaa lisätä verovarojen käyttöä joukkoliikenteen tukemiseen ja melkein yhtä moni, 46 prosenttia, haluaa pitää tuen ennallaan. Vain 7 prosenttia uusmaalaisista vastaajista haluaisi vähentää joukkoliikenteen tukia. Uusmaalaisien kannat selviävät Taloustutkimuksen kyselystä, joka tehtiin marras-joulukuussa 2016. Tulos kertoo siitä, että Uudellamaalla asukkaat arvostavat erittäin paljon hyvin toimivaa joukkoliikennettä.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä vahvistetaan aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätomijoiden kanssa sekä osaamisen ja arviointityökalujen kehittämisellä.

Joukkoliikenteen kustannustehokkuutta seurataan ja mitataan säännöllisesti

Joukkoliikennepalvelun kustannustehokkuutta seurataan kattavilla mittareilla, esimerkiksi seuraamalla liikennöintikustannuksia linjoittain nousua kohden ja täyttöastetta joukkoliikennemuodoittain.

Aikataulusuunnittelu tehdään mahdollisimman kustannustehokkaasti ottaen huomioon liikenteen toimivuus ja matkustajien tarpeet. Joukkoliikenteen suunnittelussa korostetaan matkustajamäärien kasvua alueellisen kattavuuden sijaan. Bussiliikenteen kilpailutuksissa pyritään luomaan aiempaa kustannustehokkaampia kohdekokonaisuuksia sekä suunnittelun että liikennöinnin kannalta.

Kustannustehokkuutta pyritään lisäämään myös ylläpitämällä bussiliikenteen kilpailutilannetta. Varikon kytkemisellä kilpailutettaviin kohteisiin Vantaalla ja Espoossa on tavoitteena saada uusia liikennöitsijöitä HSL-alueelle. Vantaan kaupungin rakennuttaman Ojangan varikon on suunniteltu valmistuvan vuonna 2019 käynnistyvään syysliikenteeseen mennessä. Liikenteen tarjouspyyntöön kuvataan varikon vuokrauksen ja toiminnan periaatteet.

Kustannusten jakoperusteita jäsenkuntien kesken kehitetään yhteistyössä kuntien kanssa

Uusi tariffijärjestelmä, kaarimallisiin vyöhykkeisiin perustuva vyöhykehinnointilumalli, otetaan käyttöön vuoden 2018 aikana. Uusi hinnoittelumalli muuttaa myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien maksuosuuksiin, koska liikenteen lipputulosten kertyminen ja liikennöinti eivät perustu tulevaisuudessa enää kuntarajoihin vaan kuntarajat ylittäviin vyöhykkeisiin.

Kuntaosuuslaskennan kehittämistyö aloitettiin vuonna 2016 ja sitä jatkettiin vuonna 2017 yhteistyössä jäsenkuntien edustajien kanssa. Kehittämistyön tuloksista pyydettiin lausuntoa jäsenkunnilta alustavan TTS2018-2020 lausuntokierroksella. Kehitystyötä jatketaan edelleen suunnitelmakaudella yhdessä jäsenkuntien kanssa.

Suurten infrahankkeiden kustannuspainetta lippujen hintoihin pyritään hillitsemään

Suurten joukkoliikenteen infrahankkeiden kustannusvaikutuksia HSL:n talouteen ja lippujen hintoihin selvitetään edelleen suunnitelmakaudella. Tavoitteena on jo hankesuunnittelun yhteydessä laatia laskeumat investointien vaikutuksista infrakustannuksiin (sisältäen infran hallinnon ja ylläpidon), HSL:n kustannuksiin ja tätä kautta lippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin. Näin kuntien infrahankkeista päättävillä tahoilla on jo hankepäätöksen yhteydessä mahdollisimman tarkkaa tietoa päätöksen vaikutuksista HSL:n kustannuksiin ja matkalipun hintoihin.

HSL:n omaa toimintaa tehostetaan

HSL:n omassa toiminnassa varmistetaan valmistelun laatu ja toiminnan kustannustehokkuus. Vuoden 2017 alussa voimaan tullut organisaatiouudistus osaltaan vastaa muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Olennaisena osana on mm. digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan sekä myynnin ja markkinoinnin vahvistaminen.

Myyntitoimintoja tehostetaan

HSL:ään on organisaatiomuutoksen myötä perustettu erillinen myyntiryhmä, joka vastaa lipunmyynnin kehittämisestä, lipun ostamisen sujuvoittamisesta ja asiakkaan ostokokemuksen kehittämisestä. TTS-kaudella myyntitoimintoja kehitetään vahvasti. Lipun ostamiseen tuodaan uusia entistä helpompia tapoja ja digitaalisia ratkaisuja sekä kuluttaja- että yritysasiakkaille. Kuluttajille ja yrityksille kehitetään uusia houkuttelevia lipputyyppejä ja hinnoitteluratkaisuja. Molemmissa kohderyhmissä on paljon mahdollisuuksia lipputulosten ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen.

Hinnoittelun vyöhykeuudistuksen myötä lipputulokertymä pyritään pitämään vähintään yhtä hyvällä tasolla kuin se on nykyisin. Lipputuloja arvioidaan kertyvän vuonna 2018 364,5 milj. euroa, joka on 6,7 miljoonaa euroa (1,9 %) enemmän kuin vuoden 2017 lipputuloiksi ennustetaan. Suunnitelmakauden lopulla vuonna 2020 lipputuloja arvioidaan kerättävän jo 375,0 miljoonaa euroa, joka on 17,2 miljoonaa euroa (4,8 %) enemmän kuin vuonna 2017.

Matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulojen kertymistä

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja lauttaliikenteessä). VR:n kanssa sovitaan vuosittain erikseen VR-lähiliikenteen ja koko maan kaukojunaliikenteen tarkastustoiminnasta.

Näkyvä ja tehokas matkalippujen tarkastustoiminta vähentää liputta tai virheellisellä matkalipulla matkustavien määrää. Toiminta edistää joukkoliikenteen lipputulojen kertymistä. Vuonna 2018 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään vuoden 2017 tasolla (ennuste 245 matkustajaa / tarkastaja / tarkastuspäivä).

Tarkastuksia suunnataan erityisesti niille alueille, liikennevälineisiin ja ajankohtiin, joissa ilman asianmukaista matkalippua matkustaminen on suurinta ottaen huomioon myös matkustajamäärät. Tarkastuksia tehdään säännöllisesti kuitenkin koko HSL-alueella ja kaikissa joukkoliikenteen kulkumuodoissa.

Järjestyksenvälvojat toimivat matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä. HSL antaa järjestyksenvälvojille tarkastustyössä vaadittavan koulutuksen. Toiminta lisää matkustajien turvallisuutta sekä matkalippujen tarkastajien työturvallisuutta. Järjestyksenvälvojen käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalin yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatketaan vuosina 2018–2020.

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytetään matkalippujen tarkastajista ja järjestyksenvälvojistajista muodostettuja ryhmiä.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 20 prosenttia normaalitasoa vähemmän vuonna 2018.

HSL:n hallitus hyväksyi toukokuussa 2016 joukkoliikenteen tarkastustoiminnan pilotin Tampereen joukkoliikenteessä. Pilotti käynnistyi elokuussa 2016. Kokeilu päättyy vuoden 2017 lopussa ja Tampere järjestää itsenäisesti Tampereen seudun matkalippujen tarkastustoiminnan vuoden 2018 alusta alkaen.

HSL hoitaa tällä hetkellä oman alueensa lisäksi tarkastustoiminnan myös valtakunnan rautatieliikenteessä. Tarkastustoiminnan kehittämiseksi jatketaan myös kansainvälistä yhteistyötä.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Kun kustannustehokkuus paranee ja joukkoliikenteen rahoituspohja laajenee, lipunhintojen korotuspaine pienenee.
- Digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan parantaa HSL:n toiminnan kustannustehokkuutta.
- Tehokas matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulojen kertymisen suunnitellusti ja vähentää lipunhintojen korotuspaineita.
- Mahdollisen seudullisen rahoitusmallin käyttöönoton myötä kuntaosuukslaskennassa, jäsenkunta voi entistä läpinäkyvämmiin ja tehokkaampiin vaikuttaa kustannuksiinsa ja sitä kautta edelleen subventiotasoonsa, mikä helpottaa jäsenkuntien taloudenpitoa sekä näkyy kuntalaisille tarkoituksenmukaisempaan palveluna.
- Infrahankkeiden kustannusvaikutusten arvioiminen jo hankesuunnitelmaa tehtäessä, vähentää lipunhintojen yllättäviä korotuspaineita.

3 Henkilöstö

Henkilöstövisio

Olemme innostuneita, yhteistyöhön ja kehittymiseen sitoutuneita. Teemme työmme asiakas- ja ratkaisulähtöisesti.

Tavoitteet

1. Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Osaamisen kehittämisellä tuetaan osaamisen ylläpidon lisäksi vahvasti toimintaympäristön muutoksiin liittyvää osaamista. Osaamisen kehittämisen ytimessä ovat asiakasosaaminen ja digitaaliset palvelut. Projektiosaaminen korostuu näiden teemojen toteutuksessa. Talon ulkopuolelta ostettavat asiantuntijapalvelut täydentävät HSL:n omaa osaamista. Ostopalvelujen ohjaaminen on osaamisena tärkeää.

Osaamisen hallintaa parannetaan yksinkertaisilla ja kannustavilla työkaluilla siten, että se antaa sekä työnantajalle että työntekijälle mahdollisuuden hyödyntää keskeistä osaamista ja tuoda se näkyväksi. Strateginen osaaminen tarkistetaan ja sen perusteella osaamisen kehittämisestä tehdään erillinen suunnitelma.

Osaamisen kehittämisessä hyödynnetään uusia oppimisympäristöjä, työkiertoa ja omien työntekijöiden osaamista.

Korkeakouluyhteistyötä tiivistetään sekä osaamisen kehittämisessä, että harjoittelijoiden ja opinnäytetöiden hyödyntämisessä. Keskeisiin asiantuntija- ja ammattitehtäviin suunnitellaan osaamisen kehittämispolut. Perehdyttämisen sisältöä ja toteutusta kehitetään uusien työntekijöiden palautteen avulla.

HSL:lle määritellään tavoitetyönantajakuva, jota rakennetaan systemaattisesti. Rekrytoinnissa HSL on työpaikka, joka tarjoaa mahdollisuuksia eri alojen ammattilaisille, esim. it-työ, asiakastyö, joukkoliikenteen hankinta- ja suunnittelutyö, liikennejärjestelmä- ja tutkimustyö. Erityisenä tavoitteena on vahvistaa HSL:n roolia it-ammattilaisten potentiaalisena työpaikkana. Rekrytointiprosessia kehitetään hyödyntämällä uusia sähköisiä rekrytointimenetelmiä.

Vuoden 2017 alussa aloittanut uusi Teknologiaratkaisut -osasto panostaa voimakkaasti tulevilla TTS-kaudella osaamisen kehittämiseen valmentamalla henkilöstöä IT-palvelukehityksen, toimittajahallinnan ja projektinhallinnan käytäntöihin liittyen. Osaamisen kehittämisellä vastataan liikennetoimialan digitalisaatiosta johtuvaan toimintaympäristön nopeaan muutokseen.

2. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Esimiestyötä ja johtamista kehitetään esimiesroolin, esimiesosaamisen ja esimiestyöstä saadun palautteen perusteella. Esimiesosaamista ja työkaluja kehitetään erityisesti työsuorituksen johtamisessa ja valmentavassa esimiestyössä. Esimiesosaamista vahvistetaan myös hyödyntämällä oman talon parhaita käytäntöjä. Tulevaisuuden muutoksiin varaudutaan kartoittamalla esimiespotentiaalia. Uudet esimiehet perehdytetään systemaattisesti esimiestehtäviin.

Työyhteisötaitojen merkitystä työarjen sujumisessa nostetaan esille sopivien teemojen yhteydessä. Henkilöstökyselyn tuloksia hyödynnetään aktiivisesti toiminnan ja työyhteisön kehittämisessä. Tulosten perusteella toteutetaan vuosittain konkreettisia parannustoimenpiteitä.

3. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

HSL:n toimintaa ja palveluja suunnitellaan asiakaslähtöisesti. Asiakaskäyttämisen muutoksia seurataan aktiivisesti ja niihin reagoidaan nopeasti. Asiakaspalautteen (ulkoinen ja sisäinen) systemaattista seurantaa ja hyödyntämistä parannetaan kaikilla tasoilla.

HSL:n palveluperiaatteiden mukaan HSL:n työntekijä on omassa työssään kiinnostunut, auttaa, ratkaisee, toimii yhdessä ja innostaa muita. Palveluperiaatteet auttavat toimimaan yhdessä ja ne johtavat hyvään asiakas- ja työntekijäkokemukseen. Tavoitteena on periaatteiden läpikäynti ja konkretisointi siten, että ne ovat luonteva osa HSL:n työkulttuuria.

Verkostoja ja niissä toimimista sekä sidosryhmäyhteistyötä tehostetaan. Kansainvälisessä yhteistyössä nostetaan esille HSL:lle tärkeitä teemoja ja vaikutetaan alan käytäntöihin.

Mittarit

- Osaamisen kehittäminen
- Työyhteisötaidot
- Asiakaslähtöisyys
- Yhteistyö
- Osastojen välinen yhteistyö

4 Toiminnan riskien hallinta

Riskienhallinnalla varmistetaan HSL:n strategian toteutuminen ja tavoitteiden saavuttaminen niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Olennaista on tunnistaa tavoitteiden saavuttamisen mahdollisesti estävät tai niiden saavuttamista merkittävästi haittaavat riskit ja arvioida, ovatko ne hyväksyttävällä tasolla.

Joukkoliikennesuunnittelussa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Muutoksiin ja uudistuksiin liittyviin riskeihin varaudutaan mm. sopimuksiin liittyvillä varajärjestelyillä. Liikenteen häiriöihin ja poikkeustilanteisiin varaudutaan häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin ja laajakantoisiin tapahtumiin.

Tulevan TTS-suunnittelukauden aikana valmistellaan useita liikennöintiin liittyviä hankintoja. Kilpailuttamiseen ja sopimushallintaan liittyviä riskejä vähennetään hyvällä hankintalainsäädännön osaamisella sekä kilpailutusprosessin hallinnalla. Lähijunaliikenteen kilpailuttamisen tavoitteena on, että junaliikenteen kilpailun kautta saadaan valittua kokonaistaloudellisesti edullisin palveluntuottaja. Projektin riskienhallinnan avulla varmistetaan hankintaorganisaation resurssit sekä häiriötön palveluntuotanto siirtymäkauden aikana.

HSL:n uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan täysimääräisesti käyttöön suunnittelukauden aikana. Hankkeen riskejä on kartoitettu ja seurattu aktiivisesti ja niiden hallintaan on varauduttu monin eri toimenpitein. Uudesta hinnoittelusta lipunmyyntituloihin aiheutuvia muutoksia selvitetään ja hallitaan etukäteen mm. erilaisten laskentamallien avulla.

Henkilöstöön kohdistuvien uhka- ja väkivaltatilanteiden sekä työtapaturmien syntymistä ehkäistään huolehtimalla henkilöstön koulutuksesta ja ohjeistuksesta. Koulutuksessa varaudutaan erilaisiin asiakastilanteisiin ja harjoitellaan hyviä toimintatapoja konfliktien ehkäisemiseksi.

Joukkoliikenteen toimintaympäristön muuttuminen edellyttää entistä aktiivisempaa seuranta- ja lainsäädännön, teknologian ja uusien joukkoliikenneinnovaatioiden osalta. Henkilöstön osaamista kehitetään siten, että HSL:ssä on riittävä osaamisen taso em. alueilla sekä niihin liittyvässä projektinhallinnassa. HSL varautuu liikennemarkkinoiden muutokseen mm. osallistumalla aktiivisesti toimialan kehityksen seurantaan. Strategisen tason suunnittelussa erityinen paino on asiakastarpeiden huomioimisessa.

HSL:n tietoturvapoliittikkaan perustuvan tietoturvallisuuden hallintamallin mukaisella säännöllisellä tietoriskien arvioinnilla ja varautumisella varmistetaan liiketoiminnan häiriötön jatkuvuus tietojen saatavuuden, eheyden ja luottamuksellisuuden varmistamisen osalta. Tietoturvallisuuden hallintamalli perustuu ISO 27001:2013 standardiin, jonka keskeisenä tietoturvatyön lähtökohtana on säännöllinen riskienhallinta. Tietoturvallisuuden hallintamallia ollaan parhaillaan jalkauttamassa osaksi HSL:n normaalia toimintaa. Jalkautuksen osana HSL:n tarpeisiin on kehitetty tietoturvallisuuden hallintamallin osaksi erityinen tietoriskien hallintamenetelmä.

EU:n tietosuoja-asetuksen myötä kiristyy vaatimuksiin varaudutaan laatimalla tietoturvapoliittikkaan perustuva tietosuojan hallintamalli, jonka avulla suunnitellaan, toteutetaan, seurataan ja kehitetään toimenpiteitä henkilötietoja sisältävien järjestelmien tietosuojaperiaatteiden toteutumisen varmistamiseksi.

miseksi. Tietosuojariskejä tullaan arvioimaan tietoturvariskien tapaan, mutta tarkoitukseen soveliaita riskikategorioita käyttäen.

5 Käyttötalous

5.1 Talousarvion sitovuus

Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Talousarvion sitovat erät:

	TA 2017	TA 2018	Ero TA2018/TA2017	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	677 851 000	722 946 000	45 095 000	6,7 %
Investointimenot	32 800 000	22 853 000	-9 947 000	-30,3 %
Kuntaosuudet	313 345 000	341 107 000	27 762 000	8,9 %

5.2 Tuloslaskelma 2018 - 2020

x 1 000 €	TP 2016	TA 2017	ENN. ¹⁾ 2017	TA 2018	ERO TAE2018/ENN2017 €	%	TS 2019	TS 2020
Toimintatuotot	641 732	674 170	667 011	721 599	54 588	8,2 %	738 254	742 197
Myyntituotot	332 268	344 380	358 539	365 216	6 677	1,9 %	370 315	375 632
Seutuliikenteen lipputulot	127 284	131 361	138 604	140 005	1 401	1,0 %		
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	3 179	2 564	3 799	3 862	63	1,7 %		
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 806	15 852	15 840	20 452	4 612	29,1 %		
Helsingin sisäiset lipputulot	157 358	163 965	168 511	168 525	14	0,0 %		
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 056	16 775	16 947	17 096	149	0,9 %		
Vantaan sisäiset lipputulot	11 258	11 556	12 434	12 442	8	0,1 %		
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	783	802	843	1 287	444	52,7 %		
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	722	755	761	797	36	4,7 %		
Lipputulot yhteensä	331 447	343 630	357 739	364 466	6 727	1,9 %	369 565	374 982
Muut myyntituotot yhteensä	821	750	800	750	-50	-6,3 %	750	650
Korvaukset kunnilta	293 838	313 345	293 578	341 107	47 529	16,2 %	352 597	351 863
Muut myyntituotot	1 158	919	919	918	-1	-0,1 %	918	918
Muut myyntitulot	1 158	919	919	918	-1	-0,1 %	918	918
Tuet ja avustukset	5 506	6 219	5 977	5 970	-8	-0,1 %	5 966	5 296
Vuokratuotot	2 558	2 335	2 537	2 512	-25	-1,0 %	2 582	2 612
Muut toimintatuotot	6 405	6 972	5 461	5 876	415	7,6 %	5 876	5 876
Toimintakulut	-613 678	-677 851	-655 056	-722 947	-67 891	10,4 %	-737 825	-742 079
Henkilöstökulut	-19 638	-20 393	-20 310	-21 848	-1 538	7,6 %	-21 848	-21 848
Palvelujen ostot	-586 173	-647 196	-625 572	-690 947	-65 374	10,5 %	-705 969	-711 123
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 533	-314 302	-318 192	-314 446	3 746	-1,2 %	-319 763	-322 074
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 372	-91 227	-94 577	-94 721	-144	0,2 %	-96 551	-96 602
Metrolinjakannan operointikustannukset	-27 650	-39 579	-35 397	-42 973	-7 576	21,4 %	-43 092	-44 684
Raitiolinjakannan operointikustannukset	-50 833	-53 629	-51 900	-55 308	-3 408	6,6 %	-54 878	-58 219
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 402	-4 028	-3 759	-3 661	98	-2,6 %	-4 661	-3 661
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-476 789	-502 765	-503 825	-511 109	-7 284	1,4 %	-518 945	-525 240
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 090	-5 411	-4 744	-7 349	-2 605	54,9 %	-8 828	-8 998
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 307	-11 944	-11 944	-13 589	-1 645	13,8 %	-14 078	-13 854

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TAE2018/ENN2017		TS	TS
	2016	2017	2017	2018	€	%	2019	2020
Metroluikenteen infrapalvelut	-46 289	-71 334	-52 234	-100 627	-48 393	92,6 %	-103 588	-103 125
Raitioluikenteen infrapalvelut	-18 168	-20 773	-20 773	-19 415	1 358	-6,5 %	-22 271	-22 663
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-360	-371	-371	-512	-141	38,0 %	-519	-539
Infrapalvelut yhteensä	-83 215	-109 833	-90 066	-141 492	-51 426	57,1 %	-149 284	-149 179
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 169	-34 598	-31 681	-38 346	-6 664	21,0 %	-37 740	-36 704
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 277	-1 166	-1 475	-1 891	-416	28,2 %	-1 820	-1 769
Rakennusten ja huoneistojen vuokrat	-2 932	-3 344	-2 905	-3 544	-639	22,0 %	-3 664	-3 695
Koneiden, laitteiden ja autojen vuokrat	-66	-203	-243	-206	37	-15,3 %	-206	-206
Koneiden, laitteiden ja autojen leasing	-405	-1 687	-1 375	-1 539	-165	12,0 %	-1 381	-501
Muut vuokrat	-85	-85	-121	-98	23	-19,1 %	-62	-62
Vuokrakulut	-3 489	-5 319	-4 644	-5 387	-743	16,0 %	-5 314	-4 465
Muut kulut	-3 102	-3 777	-3 055	-2 875	180	-5,9 %	-2 875	-2 875
Toimintakate	28 054	-3 680	11 956	-1 348	-13 304	-111,3 %	429	118
Rahoitustuotot ja -kulut	-144	-240	-180	-30	150	-83,3 %	-100	-100
Vuosikate	27 910	-3 920	11 776	-1 378	-13 154	-111,7 %	329	18
Poistot	-9 004	-18 732	-11 808	-20 073	-8 266	70,0 %	-21 780	-21 469
Tilikauden tulos	18 906	-22 652	-32	-21 451	-21 419	67121,3 %	-21 451	-21 451
Tilikauden yli-/alijäämä	18 906	-22 652	-32	-21 451	-21 419	67121,3 %	-21 451	-21 451

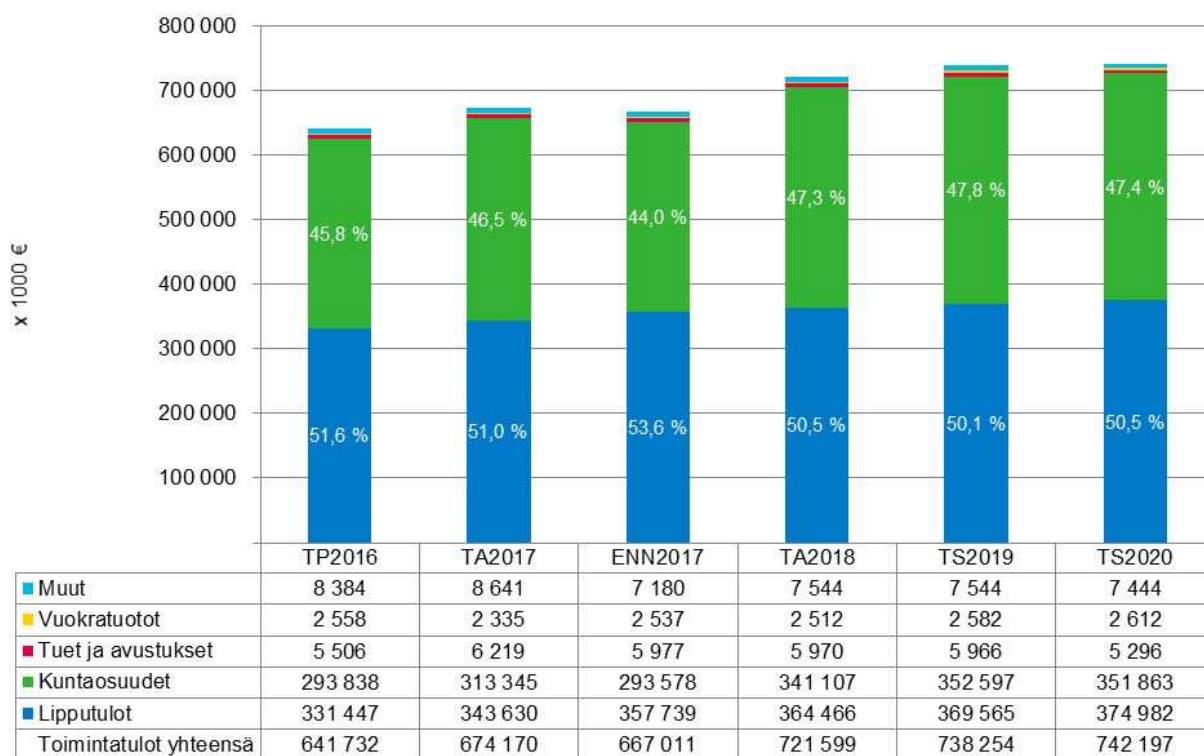
Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	104,6 %	99,5 %	101,8 %	99,8 %		100,1 %	100,0 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	347 894	360 825	373 433	380 492		385 657	390 334
- ilman kuntaosuuksia, %	56,7 %	53,2 %	57,0 %	52,6 %		52,3 %	52,6 %
Toimintakate, %	4,4 %	-0,5 %	1,8 %	-0,2 %		0,1 %	0,0 %
Vuosikate, %	4,3 %	-0,6 %	1,8 %	-0,2 %		0,0 %	0,0 %
Vuosikate / Poistot, %	310,0 %	-20,9 %	99,7 %	-6,9 %		1,5 %	0,1 %

¹⁾ Ennuste 2017: Osavuosisikatsaus 2/2017

5.2.1 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2018 ovat yhteensä 721,6 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 54,6 milj. euroa (8,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 738,3 milj. euroa vuonna 2019 ja 742,2 milj. euroa vuonna 2020.



Kuva 4. Toimintatulojen kehitys 2016–2020 (huom. vuosien 2019–2020 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2018 hintatasoon ja vuoden 2018 lipunhintoihin).

Lipputulot

Lipputulotarvot perustuvat kahdeksan kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputulotennusteeeseen vuodelle 2017 sekä vuodelle 2018 esitettyihin hinnanmuutoksiin ja hintajoustoon. Lipputulotujen arvioidaan olevan vuonna 2017 ilman ALV:ia yhteensä 357,7 milj. euroa ja 364,5 milj. euroa vuonna 2018. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen on 1,9 %. Lipputulot muodostavat 50,7 % HSL:n toimintatuloista. Lipputulotujen arvioidaan olevan 369,6 milj. euroa vuonna 2019 ja 375,0 milj. euroa vuonna 2020.

Lipputulotarvioihin sisältyvät lippujen myynnin arvioidut muutokset sekä hintajousto, jonka mukaan lippujen kappalemääräinen myynti laskee hintoja korotettaessa ja vastaavasti nousee hintoja alennettaessa. Tuusulan ja Siuntion kuntien liittyminen HSL:ään, VR:n konduktöörilippumyynnin- ja raitiovau- nujen kuljettajalippumyynnin lopettaminen ja yölipuista luopuminen on huomioitu laskelmissa. Lisäksi lippulajien käytön välillä on tapahtunut siirtymää HSL:n strategian mukaisesti. Erityisesti kuljettajan myymien kertalippujen käyttö on vähentynyt edelleen, ja matkustajat ovat siirtyneet käyttämään mm. mobiililippuja. Myös matkakortille ladattuja kausi- ja arvolippuja on myyty edellistä vuotta enemmän.

Nykytariffin mukaisia lippujen hintoja ei koroteta vuonna 2018, mutta mobiililippujen hinnan alentami- nen arvolippujen tasolle ja arvolippujen hintojen pyöristykset tasakymmentsentteihin aiheuttavat kes- kimäärin 1,1 % hintojen alennuksen. Sisäisten lippujen osalta alennus on keskimäärin 1,0 % ja seutu-

lippujen osalta keskimäärin 1,3 %. Se, että lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia, johtuu viime vuosien ennakoitua suuremmista lipputulosta, kustannussäästöistä ja riittävästä hintojen korotuksesta vuodelle 2017. Keskimääräiset alennukset ovat erisuuruiset, koska myytyjen lippujen lippulajijakautuma vaihtelee alueittain. Vuodesta 2017 vuoteen 2018 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5 %.

Kaikkien kuntien sisäisten maksualueiden lippujen hinnat ovat vuonna 2018 yhtenäiset. Ennakkoon myytävät kertaliput ovat 10 % halvempia kuin kuljettajalta ostetut liput. Ennakkoon myytäviä lippuja ovat automaattista ostetut kertaliput ja kertakortille ladattavat kertaliput. Mobiililippujen hinnoittelu alennetaan samaan matkakortin arvolippujen kanssa. Tekstiviestilippujen myyntiä esitetään lopetettavaksi vyöhyketariffin mukaisen taksan käyttöönottoon yhteydessä vuoden 2018 aikana. Yölipunmyynnin arvo on laskenut tasaisesti: entistä useammalla matkustajalla on käytössä kausilippu, jolloin asiakkaalta ei veloiteta erillistä yötaksaa. Erillisestä yötaksasta luopumista esitetään sen vähäisen lipputulon takia ja toisaalta lippuvalikoiman selkiyttämiseksi.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2018 aikana. Aikataulu on riippuvainen uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistumisesta ja matkakorttien vaihdon toteutumisesta. Uusi järjestelmä täytyy olla täysimääräisesti käytössä ja matkakortit vaihdettu ennen kuin vyöhykkeet voidaan ottaa käyttöön. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella. Lisäksi on rinnalle laskettu vyöhyketariffin mukaiset lippujen hinnat, jotka täsmentyvät vielä vuonna 2018 ja lippujen hinnoista päätetään erikseen vuoden 2018 aikana.

Seutuliput

Pääkaupunkiseudun seutulipputulot vuonna 2017 ovat ennusteen mukaan yhteensä 138,6 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin pääkaupunkiseudun seutulippujen hinnat laskevat 1,3 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Seutulipputulot vuonna 2018 ovat 140,0 milj. euroa.

Lähiseutu 2-lippujen hinnat laskevat keskimäärin 2,2 % ja lähiseutu 3-lippujen hinnat keskimäärin 0,9 %. Lähiseutulipputulot ovat vuoden 2017 ennusteen mukaan yhteensä 19,6 milj. euroa ja vuonna 2018 ne ovat 24,3 milj. euroa.

Sisäiset liput

Helsingin sisäiset liput

Helsingin sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2017 on 168,5 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin Helsingin sisäisten lippujen hinnat laskevat -1,0 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 168,5 milj. euroa.

Espoon/Kauniaisten sisäiset liput

Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2017 on 16,9 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lippujen hinnat laskevat -0,8 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 17,1 milj. euroa.

Vantaan sisäiset liput

Vantaan sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2017 on 12,4 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin Vantaan sisäisten lippujen hintojen muutos on -1,6 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän saman verran kuin vuonna 2017 eli 12,4 milj. euroa.

Kerava/Sipoo/Tuusulan sekä Kirkkonummi/Siuntion sisäiset liput

Ennusteen mukaan Keravan ja Sipoon yhteisen maksualueen sisäiset lipputulot vuonna 2017 ovat 0,84 milj. euroa ja Kirkkonummen 0,76 milj. euroa. Keskimäärin Kerava/Sipoo maksualueen sisäisten lippujen hinnat laskevat -0,7 % ja Kirkkonummen sisäisten lippujen hinnat -0,7 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna.

Uudet liittyvät jäsenkunnat liittyvät jatkossa samaan sisäiseen vyöhykkeeseen kuin Kerava, Sipoo ja Kirkkonummi. Kaikkiaan Kerava/Sipoo/Tuusula-maksualueen sisäisiä lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 1,3 milj. euroa ja Kirkkonummi/Siuntio-maksualueen sisäisiä lipputuloja 0,8 milj. euroa.

Mobiililiput ja kertakortille ladattavat ennakoon myytävät kertaliput

HSL:n hallituksen linjaaman strategian mukaisesti kuljettajamyynä pyritään edelleen vähentämään. Samalla asiakkaiden lipun ostamisen ja maksamisen helppoutta lisätään tarjoamalla asiakkaille mobiililipussa vastaavat tuotteet kuin matkakortilla. Tämän vuoksi esitetään mobiililippujen hintoja annettavaksi arvolippujen hintaisiksi kaikilla vyöhykkeillä. Vuoden 2018 alusta asiakkaille on tavoitteena tuoda mobiililippuun tarjolle myös aikuisten ja lasten kausiliput. Kausilippujen hinnat mobiilissa ovat samat kuin matkakortilla.

Ennakoon myytävien kertalippujen (automaatit, kertakortit) hinnoittelussa säilyy 10 %:n alennus verrattuna kuljettajan myymään kertalippuun.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2018 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hinnankorotuksia. Näiden lippujen myynti on vähäistä. Kaarimalliin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

Yhteenveto lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista 2017–2018, ei ALV:ia

Seutuliput, pääkaupunkiseutu	-1,3 %
Seutuliput, lähiseutu 2	-2,2 %
Seutuliput, lähiseutu 3	-0,9 %
Helsingin sisäiset liput	-1,0 %
Espoon/Kauniaisten sisäiset liput	-0,8 %
Vantaan sisäiset liput	-1,6 %
Keravan/Sipoon/Tuusulan sisäiset liput	-0,7%
Kirkkonummen/Siuntion sisäiset liput	-0,7 %
Keskimäärin	-1,1 %

Kerta-, arvo- ja kausilippujen hintoja lasketaan keskimäärin seuraavasti:

- Kertaliput -4,5 %
- Arvoliput 0,0 %
- Kausiliput 0,0 %

Korttimaksu

Matkakorteista on peritty asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu vuonna 2017 on 5,00 euroa. Vuodelle 2018 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %).

Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2017 0,8 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan olevan samalla tasolla vuonna 2018 eli myös 0,8 milj. euroa.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2018 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan vuonna 2018 kertyvän 5,2 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu talousarviossa voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa otetaan huomioon siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän normaalitasa vähemmän vuonna 2018.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 4,1 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotila- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä yhteensä noin 0,9 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkalippujärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 2,5 milj. euroa ja muita tuloja 0,7 milj. euroa vuonna 2018.

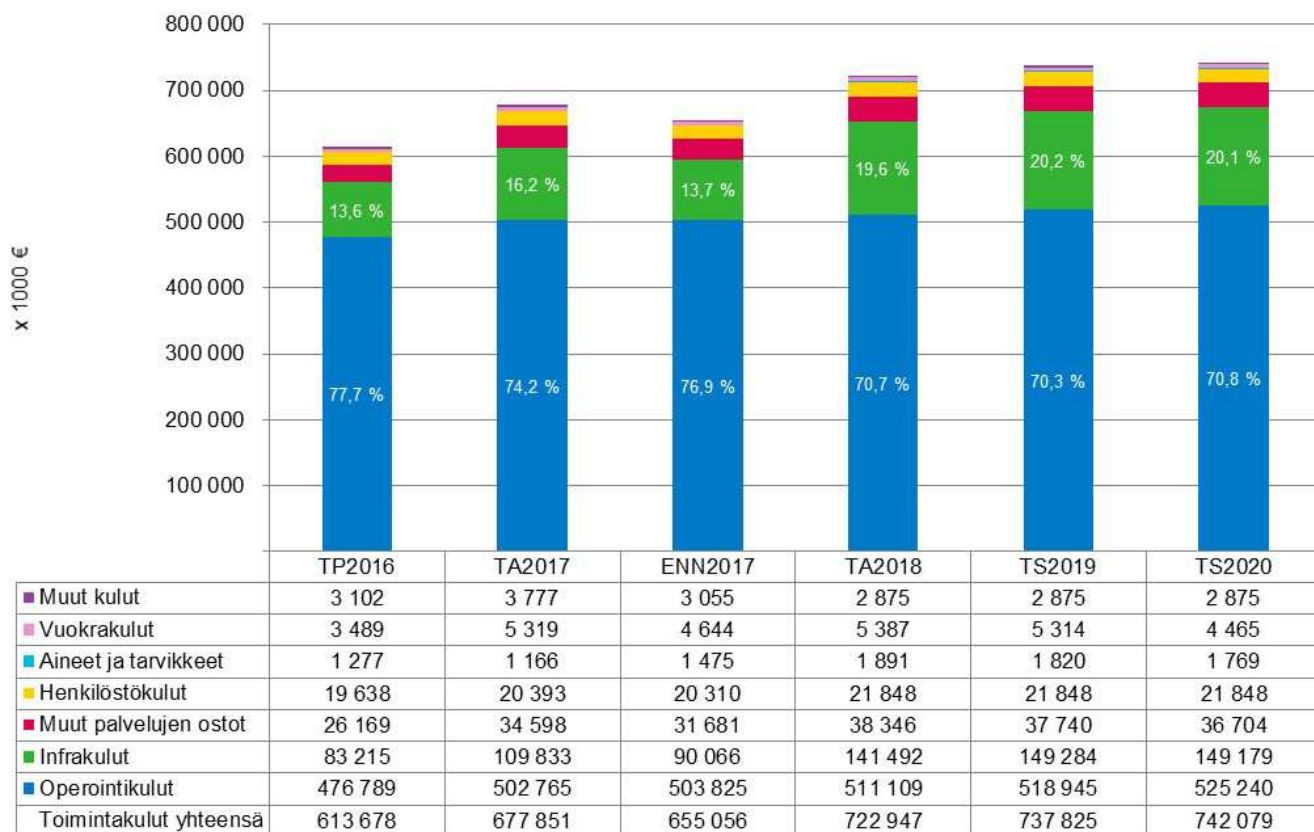
Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,9 milj. euroa vuosina 2018–2020. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle on pienentynyt viime vuosina ja vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,1 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät Työ- ja elinkeinoministeriön arvioidun 0,4 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

5.2.2 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2018 ovat yhteensä 722,9 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2017 ennusteesta 67,9 milj. euroa (10,4 %). Vuonna 2019 toimintamenojen arvioidaan olevat 737,8 milj. euroa ja 742,1 milj. euroa vuonna 2020.



Kuva 5: Toimintamenojen kehitys 2016–2020

Palveluiden ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2018 ovat yhteensä 690,9 milj. euroa, 95,6 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 511,1 milj. euroa, 70,7 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa sekä Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 0,9 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan yhteensä 314,4 milj. euroa. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 0,9 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,6 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kustannukset laskevat Länsimetron myötä Espoon suunnan seutulinjojen osalta mutta samalla liityntäliikenne Espoon metroasemille nostaa Espoon sisäisen bussiliikenteen kustannuksia. Tuusulan ja Siuntion liittyminen HSL:ään tuo uusia bussilinjoja HSL-sopimuksen piiriin. Uusien jäsenkuntien myötä bussiliikenteen kustannusten on arvioitu kasvavan n. 5,5 milj. euroa.

Vuonna 2019 bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 319,8 milj. euroa ja 322,1 milj. euroa vuonna 2020.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan yhteensä 94,7 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2018 junaliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 0,7 %. Vuonna 2018 menot kasvavat Tuusulan ja Siuntion HSL:ään liittymisen myötä. Tuusulan osalta tarjonta perustuu Liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteeseen. HSL on solminut LVM:n kanssa Lippuyhteistyösopimuksen, jonka kautta HSL maksaa korvauksia ostoliikenteestä. Korvausten määrä tarkentuu ensimmäisen toimintavuoden aikana, kun saadaan tarkempaa matkustajamääräarviota. Vuonna 2019 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 96,6 milj. euroa sekä 96,6 milj. euroa vuonna 2020.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan 55,3 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,6 %. Kustannuksiksi arvioidaan 54,8 milj. euroa vuonna 2019 ja 58,2 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2018 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten ja liikennöintisopimusten tuntihintojen tarkistuksen johdosta. Uusia Artic-raitiovaunuja on liikenteessä 33 kappaletta lokakuussa 2017. Artic-raitiovaunuja on tilattu kaikkiaan 60, joista 40 toimitetaan vuoden 2017 aikana.

HKL on äskettäin päässyt sopimukseen Variotram –vaunusarjan palauttamisesta vaunut toimittaneelle Bombardierille. Vaunujen palauttaminen tehdään vuoden 2018 aikana. Tästä seuraa tarve uudelle vaunuhankinnalle TTS-kauden aikana, josta seuraa edelleen toistaiseksi tuntemattoman suuruinen kustannusriski raitioliikenteeseen.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,9 milj. euroa vuonna 2018. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,2 %. Vuonna 2019 kustannuksiksi arvioidaan 43,1 milj. euroa ja 44,7 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2018 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja Länsimetron myötä. Vuoden 2018 talousarvio sisältää 0,5 M€ varauksen mahdollisia aikataulun tarkennuksia varten.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan 3,7 milj. euroa. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,0 %. Vuonna 2019 varaudutaan operointikustannuksissa laajamittaisiin telakointikustannuksiin ja vuoden 2019 kustannukset ovat taloussuunnitelmassa 4,7 milj. euroa. Vuonna 2020 kustannusten arvioidaan laskevan 3,7 milj. euron tasoon.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2018 on 141,5 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 82,5 milj. euroa, Espoolta 46,5 milj. euroa, Vantaalta 12,3 milj. euroa, Keravalta 0,07 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,1 milj. euroa. Infrakustannukset muodostavat 19,4 % HSL:n toimintamenoista vuonna 2018.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Korkojen osuus kuntien laskuttamista infrakustannuksista on 49,0 milj. euroa vuonna 2018 (puolet 5 % korosta). Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden

tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. -kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infra-sopimuksen mukaisesti on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulosten kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2018.

Vuonna 2019 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 149,3 milj. euroa ja vuonna 2020 yhteensä 149,2 milj. euroa.

Jatkossa uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat kantakaupungin raitioverkon kehittäminen, Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Kruunusillat, Espoon kaupunkirata ja Pisara. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 38,3 milj. euroa vuonna 2018. Muihin palvelujen ostoon käytetään 37,7 milj. euroa vuonna 2019 ja 36,7 milj. euroa vuonna 2020.

Vuonna 2018 lisäkustannuksia aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja uuden sekä vanhan matkailippujärjestelmän rinnakkaiskäyttö. ICT-kustannuksia kasvattavat lisäksi LIJ-hankkeen mukanaan tuomat uudet palvelut ja erityisesti informaatiojärjestelmien kehittyminen. TTS-kaudella jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan vähitellen laskevan noin 0,5 M€ vuodesta 2017 vuoteen 2019, kun uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön.

Asiantuntijapalveluihin käytetään vuonna 2018 7,1 milj. euroa. Varaus on 2,4 milj. euroa suurempi kuin vuonna 2017. Vuoden 2018 selvitetään HSL:n asemaa Maas-kentässä sekä varaudutaan ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttämiseen junaliikenteen kilpailutuksen valmistelussa.

x 1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TA2018	Ero TA2018/ENN2017	TS2019	TS2020	
ITC-palvelut	8 449	11 570	9 183	13 620	4 437	48,3 %	13 950	14 150
Lipunmyyntipalkkiot	6 558	7 020	7 020	6 500	-520	-7,4 %	6 000	5 000
Asiantuntijapalvelut	3 113	5 083	4 651	7 098	2 447	52,6 %	6 180	5 840
Laitteiden huoltopalvelut	1 794	3 530	3 318	3 615	297	8,9 %	3 640	3 640
Ilmoitukset ja markkinointi	1 480	1 921	1 953	1 938	-15	-0,8 %	1 939	1 939
Staattisen informaation hoitopalv	1 008	1 370	1 150	1 200	50	4,3 %	1 200	1 200
Painatukset	783	664	594	674	80	13,4 %	574	664
Vartiointipalvelut	564	751	685	780	95	13,9 %	780	810
Muut palvelut	2 419	2 688	3 126	2 921	-205	-6,6 %	3 477	3 461
Muiden palveluiden ostot yht.	26 169	34 598	31 681	38 346	6 664	21,0 %	37 740	36 704

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat vuonna 2018 21,8 milj. euroa, joka on 3,0 % kaikista toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1,5 milj. eurolla (7,6 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 17,7 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,2 milj. euroa.

Henkilöstömenoissa on varauduttu 403 henkilötyövuoden työpanokseen vuonna 2018. Vuoden 2017 talousarviossa henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 386 henkilötyövuotta. Uusilla rekrytoinneilla vahvistetaan myyntiä, junaliikenteen kilpailuttamista, asiakaspalvelua sekä sosiaalisessa mediassa että matkalippujen tarkastustyössä. Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle varaudutaan rekrytoimaan uusia tarkastajia ja HSL järjestää seuraavan tarkastajakurssin vuoden 2018 alussa. Uudenlaista osaamista tarvitaan digitaalisten palveluiden lisääntyessä: kehittäminen laajenee mm. yrityskäyttöliittymät ja uusien digitaalisten palveluiden myötä myös jatkokehitys- ja ylläpitotöiden määrä kasvaa. Vuosille 2019–2020 henkilöstömenot on budjetoitu vuoden 2018 tasoon.

Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen. Tulospalkkion maksaminen on riippuvainen hallituksen erikseen hyväksymästä tasapainotetussa tuloskortissa asetettujen tavoitteiden toteutumisesta ja tulospalkkio rahoitetaan mahdollisesta kustannussäästöstä.

Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2018 varattu 1,9 milj. euroa. Sekä vuodelle 2019 että 2020 on varattu 1,8 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2018 ovat 5,4 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen, erilaisten toimistolaitteiden ja työautojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbuseista maksettavia leasingvuokria 1,3 milj. euroa, kuljettajien sosiaalitiloista maksettavia vuokria 1,7 milj. euroa sekä Pasilan asemasta maksettavaa vuokraa 0,7 milj. euroa. Vuoden 2019 varaus on 5,3 milj. euroa ja vuoden 2020 varaus 4,5 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2018 ovat 2,9 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain yhteensä 2,0 milj. euroa. Vuodelle 2019-2020 varaus muihin menoihin on 2,9 milj. euroa molemmille vuosille.

Toimintakatteen vuonna 2018 arvioidaan olevan 1,3 milj. euroa alijäämäinen.

Rahoitustulot ja -menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvitse nostaa myöskään vuonna 2017. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020 ei sisällä talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli pitkäaikaista talousarviolainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. HSL:n suurin investointi, LIJ-hanke, päättyy vuonna 2017 ja suunnitelmavuosien kehittämisinvestoinnit voitaneen kattaa kassavaroilla ilman ulkopuolista rahoitusta. Talousarviossa on varauduttu tarvittaessa lyhytaikaisen luottolimiitin käyttöön 10 milj. eurolla.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastavasti alijäämistä perittävät korkotulot.

Rahoituslaitoksista Nordea, Danske ja OP Yrityspankki ovat ilmoittaneet perivänsä HSL:ltä maksuliiketeillä olevista varoista negatiivista korkoa tietyn rajan ylittävistä maksuliikennetilien saldoista. HSL:n

sijoitusehtojen mukaisesti kuntayhtymän kassavarat on talletettava tai sijoitettava tuottavasti raha- ja pääomamarkkinoiden rahoitusarvopapereihin, pankkitalletuksiin ja muihin korollisiin sijoituskohteisiin hajauttaen sijoitustoiminnasta aiheutuvat riskit. HSL:n hallitus päivitti elokuussa 2017 HSL:n sijoitusehtoja ja sen jälkeen ylimääräiset kassavarat on sijoitettu kahden rahoituslaitoksen yhteensä viiteen erillaiseen rahastoon.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2018 arvioidaan olevan 0,03 milj. euroa. Suunnitelmavuosina 2019 ja 2020 rahoituksen nettomenoja arvioidaan kertyvän 0,1 milj. euroa.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 4,7 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2018 ovat 20,1 milj. euroa ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 8,3 milj. eurolla (70,0 %). Suunnitelmapoistot kasvavat, kun LIJ-hanke valmistuu ja uusitut ohjelmistot ja laitteet ovat kokonaisuudessaan käytössä. Varaus poistoihin on 21,8 milj. euroa vuodelle 2019 ja 21,5 milj. euroa vuodelle 2020.

Tilikauden 2018 alijäämäksi arvioidaan 21,5 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkuntien kuntaosuuksia (ja HSL:n toimintatuloja) vähentävänä eränä.

5.3 Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista. Kuntaosuudet kohdistetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti.

Vuosien 2018-2020 kuntaosuuslaskelmissa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä ja vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona. Vuodet 2019 ja 2020 ovat arvioituna kokonaan vyöhykejärjestelmän mukaisina.

Vuonna 2018 käyttöönotettava vyöhykejärjestelmä muuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistusta jäsenkuntien välillä kuntaosuuksissa. Oleellisin lipputuloihin vaikuttava muutos matkoilla, joilla nykyinen PKS:n seutulippu korvautuu asiakashinnaltaan edullisemmalla AB- tai BC-lipulla. Uudessa järjestelmässä AB-lippu tuottaa arvioiden mukaan 70 % HSL:n lipputuloista. Seutulipun korvautuminen AB- tai BC-lipulla vaikuttaa eniten Espoon ja Vantaan lipputuloihin (lipputuloja vähentäen ja kuntaosuutta kasvattaen). Myönnettävät alennukset sekä lisävyöhykelipun ja seniorilipun mahdollinen käyttöönotto vaikuttavat myös lipputulokertymään.

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2018 yhteensä 341,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 47,3 % HSL:n toimintatuloista.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2018 kustannuksia yhteensä 742,6 milj. euroa, josta operointikustannuksia 512,6 milj. euroa (69,0 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 380,1 milj. eu-

roa, josta lipputulot ovat yhteensä 364,5 milj. euroa (95,9 %). Kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 21,5 milj. euroa.

x 1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TA2018		Ero TA2018/ENN2017		TS2019	TS2020
						€	%		
Kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset yhteensä	622 854	696 887	667 058	742 643	100,0 %	75 585	11,3 %	759 252	763 460
Operointikustannukset	476 805	503 564	505 040	512 605	69,0 %	7 565	1,5 %	520 286	525 964
Infrakustannukset	83 215	109 833	90 066	141 492	19,1 %	51 426	57,1 %	149 284	149 179
Muut kustannukset	62 834	83 490	71 952	88 546	11,9 %	16 594	23,1 %	89 682	88 317
Kuntaosuuksiin kohdistetut tulot yhteensä	347 922	360 890	373 448	380 085	100,0 %	6 637	1,8 %	385 204	390 146
Lipputulot	331 447	343 630	357 739	364 466	95,9 %	6 727	1,9 %	369 565	374 982
Valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki	4 720	4 700	4 700	4 873	1,3 %	173	3,7 %	4 873	4 873
Muihin kustannuksiin kohdistetut tulot	11 755	12 560	11 009	10 746	2,8 %	-263	-2,4 %	10 766	10 291
Kuntien kumulatiiviset yli-/alijäämät yhteensä ¹⁾	-18 906	22 652	32	21 451				21 451	21 451
Kuntaosuudet yhteensä	293 838	313 345	293 578	341 107		47 529	16,2 %	352 597	351 863

¹⁾ Suunniteltu kumulatiivisten ylijäämien käyttö ilmaista ilman etumerkkiä. Kun ylijäämiä on jäänyt käyttämättä (tilinpäätös ja ennuste) ja HSL:n tilikauden tulos on ollut ylijäämäinen, on luku miinusmerkkinen.

Selvitys kuntaosuuksien muodostumisesta jäsenkunnittain vuosina 2018–2020 on sivuilla 54-65 ja kuntaosuuksien laskentaperusteista on kerrottu sivuilla 78-82.

5.3.1 Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä, kuluva vuoden talousarvioennuste huomioiden, otetaan huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä).

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2016 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2017 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 64,4 milj. euroa, joka on talous-suunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2018–2020 siten, että kunkin vuoden huomioon otettava ylijäämät ovat yhteensä 21,5 milj. euroa. Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

Espoon osuus on ennusteen mukaan 31.12.2017 353 000 euroa alijäämäinen, mutta muilla kunnilla on vielä kertyneitä ylijäämiä käytettävissä tasaamaan TTS-vuosien laskutettavia kuntaosuuksia.

Kumulat. x 1 000 €	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2016	Käyttöennuste 2017	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2017	jaettuna TTS-vuosille 2018-2020
Espoo	2 893	-3 952	-1 059	-353
Helsinki	39 000	-1 811	37 189	12 396
Kauniainen	588	-199	389	130
Kerava	2 243	399	2 642	881
Kirkkonummi	3 703	1 887	5 590	1 863
Sipoo	1 331	148	1 479	493
Vantaa	24 625	-6 503	18 122	6 041
Yhteensä	74 384	-10 031	64 353	21 451

Jäsenkunnille maksetaan korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskutetaan korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Koron laskentaperusteena on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäisen ja viimeisen päivän kuntakohtaisen kumulatiivisen yli/alijäämän keskiarvo. Korkona käytetään tilinpäätösvuoden ensimmäisen päivän vuoden euribor-korkoa. Koron määräytymispäivä on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäinen pankkipäivä ja maksupäivä tilinpäätösvuotta seuraavan vuoden kesäkuun 30. päivä. Korko kuntakohtaiselle yli-/alijäämälle sisältyy toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

5.4 Peruspääoma

Peruspääomaosuuksiin tulee muutos, kun uudet jäsenkunnat Siuntio ja Tuusula liittyvät mukaan. Muutos ei vaikuta vanhojen HSL-kuntien peruspääomaosuuksiin. Peruspääoman muutos hyväksytään erikseen HSL:n yhtymäkokouksessa marraskuussa 2017.

HSL:n peruspääoma on 1.1.2018 yhteensä 9,6 milj. euroa, joka jakaantuu jäsenkunnille seuraavasti: Helsinki 4,8 milj. euroa, Espoo 2,0 milj. euroa, Vantaa 1,6 milj. euroa, Kirkkonummi 0,3 milj. euroa, Kerava 0,3 milj. euroa, Sipoo 0,1 milj. euroa, Kauniainen 0,1 milj. euroa, Siuntio 0,04 milj. euroa ja Tuusula 0,3 milj. euroa.

Peruspääomille ei estetä maksettavaksi korkoa.

5.5 Investoinnit

HSL:n investointimenot ovat 22,9 milj. euroa vuonna 2018, 12,0 milj. euroa vuonna 2019 ja 12,3 milj. euroa vuonna 2020.

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke on valmistumassa pääosiltaan vuoden 2017 loppuun mennessä. LIJ-järjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2018-2020 vielä noin 8,9 milj. euroa, josta 6,0 milj. euroa vuodelle 2018, 0,9 milj. euroa vuodelle 2019 ja 2,0 milj. euroa vuodelle 2020.

Digitaalisten mobiili- ja verkkopalveluiden kehittämiseen Mobidigi -hankkeessa on varattu suunnitelmakaudelle 13,2 milj. euroa, josta 4,9 milj. euroa vuodelle 2018, 4,2 milj. euroa vuodelle 2019 ja 4,0 milj. euroa vuodelle 2020.

Asiakkuuden ja myynnin –sovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 13,7 milj. euroa, josta 6,2 milj. euroa vuodelle 2018, 3,9 milj. euroa vuodelle 2019 ja 3,5 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpana yksittäisenä kehittämishankkeena tässä ryhmässä on Lippu- ja myyntijärjestelmän kehittäminen, jolle on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 4,6 milj. euroa.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 9,3 milj. euroa, josta 4,4 milj. euroa vuodelle 2018, 2,4 milj. euroa vuodelle 2019 ja 2,5 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpana yksittäisenä investointina matkakortin laitteistohankintoihin on koko suunnitelmakaudelle varattu 3,0 milj. euroa. Tällä varaudutaan HSL alueen laajenemiseen.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 2,1 milj. euroa, josta 1,8 milj. eurolla muihin IT-investointeihin (mm. talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmien päivittäminen) sekä 0,3 milj. eurolla HSL:n toimitilojen remontointimenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 20,1 milj. euroa vuonna 2018, 21,8 milj. euroa vuonna 2019 ja 21,5 milj. euroa vuonna 2020. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

LIJ-hankkeen työn osuuksista aloitettiin poistot hankkeen määrittelyvaiheen päätyttyä 1.7.2013 alkaen. Tätä ennen poistoja on tehty matkakorttien vaihdon päätyttyä vuonna 2010 ja hankkeen valmisteluvaiheen päättyessä vuonna 2012. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain. Tämän hetken suunnitelmien mukaan uusi järjestelmä on kokonaisuudessaan tuotantokäytössä vuoden 2017 loppuun mennessä ja hankkeen poistojen vaiheistus käsitellään HSL:n hallituksessa erikseen. Tavoitteena on, että suuri osa poistoista voidaan aloittaa vuoden 2017 aikana, jolloin koko hankkeen poistot on laskettu alkavaksi täysimääräisinä vuodesta 2018 alkaen. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Tuloslaskelma 2016 – 2020

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TAE2018/ENN2017		TS	TS	ERO TAE2020/TAE2019	
	2016	2017	2017	2018	€	%	2019	2020	€	%
Toimintatuotot	641 732	674 170	667 011	721 599	54 588	8,2 %	738 254	742 197	3 943	0,5 %
Myyntituotot	332 268	344 380	358 539	365 216	6 677	1,9 %	370 315	375 632	5 317	1,4 %
Seutuliikenteen lipputulot	127 284	131 361	138 604	140 005	1 401	1,0 %				
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	3 179	2 564	3 799	3 862	63	1,7 %				
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 806	15 852	15 840	20 452	4 612	29,1 %				
Helsingin sisäiset lipputulot	157 358	163 965	168 511	168 525	14	0,0 %				
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 056	16 775	16 947	17 096	149	0,9 %				
Vantaan sisäiset lipputulot	11 258	11 556	12 434	12 442	8	0,1 %				
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	783	802	843	1 287	444	52,7 %				
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	722	755	761	797	36	4,7 %				
Lipputulot yhteensä	331 447	343 630	357 739	364 466	6 727	1,9 %	369 565	374 982	5 417	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	821	750	800	750	-50	-6,3 %	750	650	-100	-13,3 %
Korvaukset kunnilta	293 838	313 345	293 578	341 107	47 529	16,2 %	352 597	351 863	-734	-0,2 %
Muut myyntituotot	1 158	919	919	918	-1	-0,1 %	918	918		0,0 %
Muut myyntitulot	1 158	919	919	918	-1	-0,1 %	918	918		0,0 %
Tuet ja avustukset	5 506	6 219	5 977	5 970	-8	-0,1 %	5 966	5 296	-670	-11,2 %
Vuokratuotot	2 558	2 335	2 537	2 512	-25	-1,0 %	2 582	2 612	30	1,2 %
Muut toimintatuotot	6 405	6 972	5 461	5 876	415	7,6 %	5 876	5 876		0,0 %
Toimintakulut	-613 678	-677 851	-655 056	-722 947	-67 891	10,4 %	-737 825	-742 079	-4 255	0,6 %
Henkilöstökulut	-19 638	-20 393	-20 310	-21 848	-1 538	7,6 %	-21 848	-21 848		0,0 %
Palvelujen ostot	-586 173	-647 196	-625 572	-690 947	-65 374	10,5 %	-705 969	-711 123	-5 154	0,7 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 533	-314 302	-318 192	-314 446	3 746	-1,2 %	-319 763	-322 074	-2 311	0,7 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 372	-91 227	-94 577	-94 721	-144	0,2 %	-96 551	-96 602	-51	0,1 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-27 650	-39 579	-35 397	-42 973	-7 576	21,4 %	-43 092	-44 684	-1 592	3,7 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-50 833	-53 629	-51 900	-55 308	-3 408	6,6 %	-54 878	-58 219	-3 341	6,1 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 402	-4 028	-3 759	-3 661	98	-2,6 %	-4 661	-3 661	1 000	-21,5 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-476 789	-502 765	-503 825	-511 109	-7 284	1,4 %	-518 945	-525 240	-6 295	1,2 %

x 1 000 €	TP 2016	TA 2017	ENN. ¹⁾ 2017	TA 2018	ERO TAE2018/ENN2017		TS 2019	TS 2020	ERO TAE2020/TAE2019	
					€	%			€	%
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 090	-5 411	-4 744	-7 349	-2 605	54,9 %	-8 828	-8 998	-170	1,9 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 307	-11 944	-11 944	-13 589	-1 645	13,8 %	-14 078	-13 854	224	-1,6 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-46 289	-71 334	-52 234	-100 627	-48 393	92,6 %	-103 588	-103 125	463	-0,4 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-18 168	-20 773	-20 773	-19 415	1 358	-6,5 %	-22 271	-22 663	-392	1,8 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-360	-371	-371	-512	-141	38,0 %	-519	-539	-20	3,9 %
Infrapalvelut yhteensä	-83 215	-109 833	-90 066	-141 492	-51 426	57,1 %	-149 284	-149 179	105	-0,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 169	-34 598	-31 681	-38 346	-6 664	21,0 %	-37 740	-36 704	1 036	-2,7 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 277	-1 166	-1 475	-1 891	-416	28,2 %	-1 820	-1 769	51	-2,8 %
Rakennusten ja huoneistojen vuokrat	-2 932	-3 344	-2 905	-3 544	-639	22,0 %	-3 664	-3 695	-31	0,8 %
Koneiden, laitteiden ja autojen vuokrat	-66	-203	-243	-206	37	-15,3 %	-206	-206		0,0 %
Koneiden, laitteiden ja autojen leasing	-405	-1 687	-1 375	-1 539	-165	12,0 %	-1 381	-501	880	-63,7 %
Muut vuokrat	-85	-85	-121	-98	23	-19,1 %	-62	-62		0,0 %
Vuokrakulut	-3 489	-5 319	-4 644	-5 387	-743	16,0 %	-5 314	-4 465	849	-16,0 %
Muut kulut	-3 102	-3 777	-3 055	-2 875	180	-5,9 %	-2 875	-2 875		0,0 %
Toimintakate	28 054	-3 680	11 956	-1 348	-13 304	-111,3 %	429	118	-312	-72,6 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-144	-240	-180	-30	150	-83,3 %	-100	-100		0,0 %
Vuosikate	27 910	-3 920	11 776	-1 378	-13 154	-111,7 %	329	18	-312	-94,6 %
Poistot	-9 004	-18 732	-11 808	-20 073	-8 266	70,0 %	-21 780	-21 469	312	-1,4 %
Tilikauden tulos	18 906	-22 652	-32	-21 451	-21 419	67121,3 %	-21 451	-21 451		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	18 906	-22 652	-32	-21 451	-21 419	67121,3 %	-21 451	-21 451		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	104,6 %	99,5 %	101,8 %	99,8 %		100,1 %	100,0 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	347 894	360 825	373 433	380 492		385 657	390 334
- ilman kuntaosuuksia, %	56,7 %	53,2 %	57,0 %	52,6 %		52,3 %	52,6 %
Toimintakate, %	4,4 %	-0,5 %	1,8 %	-0,2 %		0,1 %	0,0 %
Vuosikate, %	4,3 %	-0,6 %	1,8 %	-0,2 %		0,0 %	0,0 %
Vuosikate / Poistot, %	310,0 %	-20,9 %	99,7 %	-6,9 %		1,5 %	0,1 %

¹⁾ Ennuste 2017: Osavuusikatsaus 2/2017

Rahoituslaskelma 2016 – 2020

1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TA2018	TS2019	TS2020
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	27 910	-3 920	11 776	-1 378	329	18
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-17 005	-32 800	-28 240	-22 853	-11 960	-12 275
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	10 905	-36 720	-16 464	-24 231	-11 631	-12 257
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset	-4 638					
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 110	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	11 376	-31 720	-11 464	-19 231	-6 631	-7 257
Rahavarat 31.12	90 728	59 008	79 263	60 032	53 402	46 144
Rahavarat 1.1	79 352	90 728	90 728	79 263	60 032	53 402
Investointien tulorahoitus %	164,1 %	-12,0 %	41,7 %	-6,0 %	2,8 %	0,1 %
Kassan riittävyys, pv	54,0	31,8	44,2	30,3	26,4	22,7

Investoinnit 2016 – 2020

€	TP 2016	TA 2017	Ennuste 2017	TA 2018	TS 2019	TS 2020
Asiakkuus ja myynti	1 814 569	4 605 000	3 705 000	6 220 000	3 910 000	3 520 000
Hallinto- ja strategiapalvelut	310 813	1 200 000	715 000	790 000	240 000	50 000
Joukkoliikenne	486 668	1 720 000	1 650 000	4 448 000	2 425 000	2 465 000
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	57 240	365 000	185 000	360 000	200 000	150 000
LIJ-hanke	13 859 961	22 580 000	19 680 000	6 000 000	865 000	2 000 000
Mobidigi	175 317	1 450 000	2 060 000	4 920 000	4 220 000	4 020 000
Teknologiaratkaisut	300 875	880 000	245 000	115 000	100 000	70 000
Investointimenot yhteensä	17 005 443	32 800 000	28 240 000	22 853 000	11 960 000	12 275 000

KUNTAOSUUDET VUONNA 2018

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	289,567	102,855	2,142	85,408	9,193	9,901	3,881	7,218	0,840	511,005
- Ympäristöbonus	0,866	0,380	0,005	0,285	0,015	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	290,433	103,235	2,147	85,693	9,208	9,930	3,898	7,220	0,841	512,605
%-jakautuma	56,7 %	20,1 %	0,4 %	16,7 %	1,8 %	1,9 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	49,266	15,630	0,275	10,232	0,849	0,812	0,227	0,456	0,053	77,800
Yhteensä	49,266	15,630	0,275	10,232	0,849	0,812	0,227	0,456	0,053	77,800
%-jakautuma	63,3 %	20,1 %	0,4 %	13,2 %	1,1 %	1,0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	82,670	41,012	0,270	14,176	0,816	1,699	0,312	0,475	0,062	141,492
Yhteensä	82,670	41,012	0,270	14,176	0,816	1,699	0,312	0,475	0,062	141,492
%-jakautuma	58,4 %	29,0 %	0,2 %	10,0 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	421,503	159,497	2,687	109,816	10,858	12,412	4,420	8,149	0,955	730,297
- Ympäristöbonus	0,866	0,380	0,005	0,285	0,015	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	422,369	159,877	2,692	110,101	10,873	12,441	4,437	8,151	0,956	731,897
%-jakautuma	57,7 %	21,8 %	0,4 %	15,0 %	1,5 %	1,7 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	211,925	71,717	1,589	57,026	7,616	7,201	2,054	4,960	0,378	364,466
Yhteensä	211,925	71,717	1,589	57,026	7,616	7,201	2,054	4,960	0,378	364,466
%-jakautuma	58,1 %	19,7 %	0,4 %	15,6 %	2,1 %	2,0 %	0,6 %	1,4 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	209,578	87,780	1,098	52,790	3,242	5,211	2,366	3,189	0,577	365,831
- Ympäristöbonus	0,866	0,380	0,005	0,285	0,015	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
%-jakautuma	57,3 %	24,0 %	0,3 %	14,4 %	0,9 %	1,4 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	12,396	-0,353	0,130	6,041	0,881	1,863	0,493	0,000	0,000	21,451
- suurten kaupunkien tuki	2,421	1,047	0,036	0,836	0,135	0,149	0,076	0,149	0,024	4,873
Yhteensä	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324
%-jakautuma	56,3 %	2,6 %	0,6 %	26,1 %	3,9 %	7,6 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Yhteensä	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
%-jakautuma	57,4 %	25,6 %	0,3 %	13,5 %	0,7 %	0,9 %	0,5 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	46,3 %	54,7 %	34,8 %	42,0 %	20,6 %	25,9 %	40,9 %	37,3 %	57,9 %	46,6 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat kohdassa D. eli kuntaosuudet vähennysten jälkeen, yhteensä 341,107 milj. euroa.

Vertailu kuntaosuudet 2018 TA ja 2017 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846			340,697
Erotus	7,438	17,955	0,352	1,499	-1,175	-2,641	-0,463	3,191	0,578	26,734

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TA ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327			27,352

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519			313,345
Erotus	6,302	21,786	0,412	1,975	-1,653	-3,951	-0,705	3,042	0,554	27,762

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	208,023	87,113	1,067	52,239	3,122	5,091	2,307	3,042	0,554	362,558
Subventio% kunnittain	49,3 %	54,5 %	39,6 %	47,4 %	28,7 %	40,9 %	52,0 %	37,3 %	57,9 %	49,5 %

KUNTAOSUUDET VUONNA 2019

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	295,320	103,827	2,199	86,333	9,226	9,775	3,948	7,218	0,840	518,686
- Ympäristöbonus	0,871	0,379	0,005	0,282	0,014	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	296,191	104,206	2,204	86,615	9,240	9,804	3,965	7,220	0,841	520,286
%-jakautuma	56,9 %	20,0 %	0,4 %	16,6 %	1,8 %	1,9 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	49,887	16,024	0,287	10,319	0,857	0,801	0,232	0,456	0,053	78,916
Yhteensä	49,887	16,024	0,287	10,319	0,857	0,801	0,232	0,456	0,053	78,916
%-jakautuma	63,2 %	20,3 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	88,372	42,750	0,287	14,413	0,845	1,756	0,324	0,475	0,062	149,284
Yhteensä	88,372	42,750	0,287	14,413	0,845	1,756	0,324	0,475	0,062	149,284
%-jakautuma	59,2 %	28,6 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	433,579	162,601	2,773	111,065	10,928	12,332	4,504	8,149	0,955	746,886
- Ympäristöbonus	0,871	0,379	0,005	0,282	0,014	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	434,450	162,980	2,778	111,347	10,942	12,361	4,521	8,151	0,956	748,486
%-jakautuma	58,0 %	21,8 %	0,4 %	14,9 %	1,5 %	1,7 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	216,881	71,322	1,422	56,299	8,146	7,783	2,374	4,960	0,378	369,565
Yhteensä	216,881	71,322	1,422	56,299	8,146	7,783	2,374	4,960	0,378	369,565
%-jakautuma	58,7 %	19,3 %	0,4 %	15,2 %	2,2 %	2,1 %	0,6 %	1,3 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	216,698	91,279	1,351	54,766	2,782	4,549	2,130	3,189	0,577	377,321
- Ympäristöbonus	0,871	0,379	0,005	0,282	0,014	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	217,569	91,658	1,356	55,048	2,796	4,578	2,147	3,191	0,578	378,921
%-jakautuma	57,4 %	24,2 %	0,4 %	14,5 %	0,7 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	12,396	-0,353	0,130	6,041	0,881	1,863	0,493			21,451
- suurten kaupunkien tuki	2,421	1,047	0,036	0,836	0,135	0,149	0,076	0,149	0,024	4,873
Yhteensä	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324
%-jakautuma	56,3 %	2,6 %	0,6 %	26,1 %	3,9 %	7,6 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	202,752	90,964	1,190	48,171	1,780	2,566	1,578	3,042	0,554	352,597
Yhteensä	202,752	90,964	1,190	48,171	1,780	2,566	1,578	3,042	0,554	352,597
%-jakautuma	57,5 %	25,8 %	0,3 %	13,7 %	0,5 %	0,7 %	0,4 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	46,7 %	55,8 %	42,8 %	43,3 %	16,3 %	20,8 %	34,9 %	37,3 %	57,9 %	47,1 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat kohdassa D. eli kuntaosuudet vähennysten jälkeen, yhteensä 352,597 milj. euroa.

Vertailu kuntaosuudet 2018 TA TTS 2019 ja 2017 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	217,569	91,658	1,356	55,048	2,796	4,578	2,147			375,152
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846			340,697
Erotus	14,563	21,453	0,605	3,472	-1,636	-3,303	-0,699			34,455

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TA ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569			26,151
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327			27,352

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	202,752	90,964	1,190	48,171	1,780	2,566	1,578			349,001
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519			313,345
Erotus	13,427	25,284	0,665	3,948	-2,114	-4,613	-0,941			35,656

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	215,148	90,611	1,320	54,212	2,661	4,429	2,071	3,042	0,554	374,048
Subventio% kunnittain	49,5 %	55,6 %	47,5 %	48,7 %	24,3 %	35,8 %	45,8 %	37,3 %	57,9 %	50,0 %

KUNTAOSUUDET VUONNA 2020

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	299,383	104,529	2,209	87,158	9,249	9,819	3,959	7,218	0,840	524,364
- Ympäristöbonus	0,870	0,378	0,005	0,284	0,014	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	300,253	104,907	2,214	87,442	9,263	9,848	3,976	7,220	0,841	525,964
%-jakautuma	57,1 %	19,9 %	0,4 %	16,6 %	1,8 %	1,9 %	0,8 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	49,317	15,841	0,283	10,203	0,850	0,794	0,229	0,456	0,053	78,026
Yhteensä	49,317	15,841	0,283	10,203	0,850	0,794	0,229	0,456	0,053	78,026
%-jakautuma	63,2 %	20,3 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	88,694	42,505	0,286	14,253	0,838	1,743	0,323	0,475	0,062	149,179
Yhteensä	88,694	42,505	0,286	14,253	0,838	1,743	0,323	0,475	0,062	149,179
%-jakautuma	59,5 %	28,5 %	0,2 %	9,6 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	437,394	162,875	2,778	111,614	10,937	12,356	4,511	8,149	0,955	751,569
- Ympäristöbonus	0,870	0,378	0,005	0,284	0,014	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	438,264	163,253	2,783	111,898	10,951	12,385	4,528	8,151	0,956	753,169
%-jakautuma	58,2 %	21,7 %	0,4 %	14,9 %	1,5 %	1,6 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	220,134	72,391	1,442	57,098	8,269	7,900	2,410	4,960	0,378	374,982
Yhteensä	220,134	72,391	1,442	57,098	8,269	7,900	2,410	4,960	0,378	374,982
%-jakautuma	58,7 %	19,3 %	0,4 %	15,2 %	2,2 %	2,1 %	0,6 %	1,3 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	217,260	90,484	1,336	54,516	2,668	4,456	2,101	3,189	0,577	376,587
- Ympäristöbonus	0,870	0,378	0,005	0,284	0,014	0,029	0,017	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	218,130	90,862	1,341	54,800	2,682	4,485	2,118	3,191	0,578	378,187
%-jakautuma	57,7 %	24,0 %	0,4 %	14,5 %	0,7 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	12,396	-0,353	0,130	6,041	0,881	1,863	0,493			21,451
- suurten kaupunkien tuki	2,421	1,047	0,036	0,836	0,135	0,149	0,076	0,149	0,024	4,873
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324
%-jakautuma	56,3 %	2,6 %	0,6 %	26,1 %	3,9 %	7,6 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	203,313	90,168	1,175	47,923	1,666	2,473	1,549	3,042	0,554	351,863
Yhteensä	203,313	90,168	1,175	47,923	1,666	2,473	1,549	3,042	0,554	351,863
%-jakautuma	57,8 %	25,6 %	0,3 %	13,6 %	0,5 %	0,7 %	0,4 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	46,4 %	55,2 %	42,2 %	42,8 %	15,2 %	20,0 %	34,2 %	37,3 %	57,9 %	46,7 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat kohdassa D. eli kuntaosuudet vähennysten jälkeen, yhteensä 351,863 milj. euroa.

Vertailu kuntaosuudet 2018 TA TTS 2020 ja 2017 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	218,130	90,862	1,341	54,800	2,682	4,485	2,118			374,418
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846			340,697
Erotus	15,124	20,657	0,590	3,224	-1,750	-3,396	-0,728			33,721

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TTS ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569			26,151
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327			27,352

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	203,313	90,168	1,175	47,923	1,666	2,473	1,549			348,267
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519			313,345
Erotus	13,988	24,488	0,650	3,700	-2,228	-4,706	-0,970			34,922

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	215,709	89,815	1,305	53,964	2,547	4,336	2,042	3,042	0,554	373,314
Subventio% kunnittain	49,2 %	55,0 %	46,9 %	48,2 %	23,3 %	35,0 %	45,1 %	37,3 %	57,9 %	49,6 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

60

Kuntaosuusyhteenvedo 2016 – 2020

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TA 2018	Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Operointikustannukset											
Helsinki	273 914	289 929	290 433	504	0,2 %	296 191	5 758	2,0 %	300 253	4 062	1,4 %
Espoo	103 472	110 411	103 235	-7 176	-6,5 %	104 206	971	0,9 %	104 907	701	0,7 %
Kauniainen	1 954	2 111	2 147	36	1,7 %	2 204	57	2,7 %	2 214	10	0,5 %
Vantaa	75 449	79 321	85 693	6 372	8,0 %	86 615	922	1,1 %	87 442	827	1,0 %
Kerava	8 411	9 167	9 208	41	0,4 %	9 240	32	0,3 %	9 263	23	0,2 %
Knummi	9 983	10 393	9 930	-463	-4,5 %	9 804	-126	-1,3 %	9 848	44	0,4 %
Sipoo	3 621	3 708	3 898	190	5,1 %	3 965	67	1,7 %	3 976	11	0,3 %
Tuusula			7 220	7 220		7 220	0	0,0 %	7 220	0	0,0 %
Siuntio			841	841		841	0	0,0 %	841	0	0,0 %
Yhteensä	476 805	505 040	512 605	7 565	1,5 %	520 286	7 681	1,5 %	525 964	5 678	1,1 %
Yleiskustannukset											
Helsinki	32 804	39 401	49 266	9 865	25,0 %	49 887	621	1,3 %	49 317	-570	-1,1 %
Espoo	9 813	11 711	15 630	3 919	33,5 %	16 024	394	2,5 %	15 841	-183	-1,1 %
Kauniainen	181	226	275	49	21,7 %	287	12	4,4 %	283	-4	-1,4 %
Vantaa	7 004	8 093	10 232	2 139	26,4 %	10 319	87	0,8 %	10 203	-116	-1,1 %
Kerava	585	687	849	162	23,6 %	857	8	0,9 %	850	-7	-0,8 %
Knummi	541	645	812	167	25,9 %	801	-11	-1,4 %	794	-7	-0,9 %
Sipoo	151	179	227	48	26,8 %	232	5	2,2 %	229	-3	-1,3 %
Tuusula			456	456		456	0	0,0 %	456	0	0,0 %
Siuntio			53	53		53	0	0,1 %	53	0	-0,1 %
Yhteensä	51 079	60 942	77 800	16 858	27,7 %	78 916	1 116	1,4 %	78 026	-890	-1,1 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INFRAKULUJA, EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ SEKÄ ENNEN KUNTAOSUUKSISTA VÄHENNETTYJÄ TULOJA											
Helsinki	306 718	329 330	339 699	10 369	3,1 %	346 078	6 379	1,9 %	349 570	3 492	1,0 %
Espoo	113 286	122 122	118 865	-3 257	-2,7 %	120 230	1 365	1,1 %	120 748	518	0,4 %
Kauniainen	2 135	2 337	2 422	85	3,6 %	2 491	69	2,8 %	2 497	6	0,2 %
Vantaa	82 453	87 414	95 925	8 511	9,7 %	96 934	1 009	1,1 %	97 645	711	0,7 %
Kerava	8 996	9 854	10 057	203	2,1 %	10 097	40	0,4 %	10 113	16	0,2 %
Knummi	10 525	11 038	10 742	-296	-2,7 %	10 605	-137	-1,3 %	10 642	37	0,3 %
Sipoo	3 772	3 887	4 125	238	6,1 %	4 197	72	1,7 %	4 205	8	0,2 %
Tuusula	0	0	7 676	7 676		7 676	0	0,0 %	7 676	0	0,0 %
Siuntio	0	0	894	894		894	0	0,0 %	894	0	0,0 %
Yhteensä	527 884	565 982	590 405	24 423	4,3 %	599 202	8 797	1,5 %	603 990	4 788	0,8 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TA 2018	Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Kuntaosuuksista vähennettävät lipputulot											
Helsinki	195 048	209 877	211 925	2 048	1,0 %	216 881	4 956	2,3 %	220 134	3 253	1,5 %
Espoo	67 077	72 558	71 717	-841	-1,2 %	71 322	-395	-0,6 %	72 391	1 069	1,5 %
Kauniainen	1 625	1 760	1 589	-171	-9,7 %	1 422	-167	-10,5 %	1 442	20	1,4 %
Vantaa	53 440	58 037	57 026	-1 011	-1,7 %	56 299	-727	-1,3 %	57 098	799	1,4 %
Kerava	6 507	7 093	7 616	523	7,4 %	8 146	530	7,0 %	8 269	123	1,5 %
Knummi	6 119	6 644	7 201	557	8,4 %	7 783	582	8,1 %	7 900	117	1,5 %
Sipoo	1 632	1 770	2 054	284	16,0 %	2 374	320	15,6 %	2 410	36	1,5 %
Tuusula			4 960	4 960		4 960	0	0,0 %	4 960	0	0,0 %
Siuntio			378	378		378	0	0,0 %	378	0	0,0 %
Yhteensä	331 447	357 739	364 466	6 727	1,9 %	369 565	5 099	1,4 %	374 982	5 417	1,5 %
Kuntaosuuksista vähennettävät valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki											
Helsinki	2 440	2 429	2 421	-8	-0,3 %	2 421	0	0,0 %	2 421	0	0,0 %
Espoo	1 048	1 043	1 047	4	0,4 %	1 047	0	0,0 %	1 047	0	0,0 %
Kauniainen	37	37	36	-1	-2,7 %	36	0	0,0 %	36	0	0,0 %
Vantaa	833	830	836	6	0,7 %	836	0	0,0 %	836	0	0,0 %
Kerava	137	137	135	-2	-1,5 %	135	0	0,0 %	135	0	0,0 %
Knummi	150	149	149	0	0,0 %	149	0	0,0 %	149	0	0,0 %
Sipoo	75	75	76	1	1,3 %	76	0	0,0 %	76	0	0,0 %
Tuusula			149	149		149	0	0,0 %	149	0	0,0 %
Siuntio			24	24		24	0	0,0 %	24	0	0,0 %
Yhteensä	4 720	4 700	4 873	173	3,7 %	4 873	0	0,0 %	4 873	0	0,0 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INRFAKULUJA JA EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ											
Helsinki	109 231	117 024	125 353	8 329	7,1 %	126 776	1 423	1,1 %	127 015	239	0,2 %
Espoo	45 161	48 521	46 101	-2 420	-5,0 %	47 861	1 760	3,8 %	47 310	-551	-1,2 %
Kauniainen	473	540	797	257	47,6 %	1 033	236	29,6 %	1 019	-14	-1,4 %
Vantaa	28 180	28 547	38 063	9 516	33,3 %	39 799	1 736	4,6 %	39 711	-88	-0,2 %
Kerava	2 352	2 624	2 306	-318	-12,1 %	1 816	-490	-21,2 %	1 709	-107	-5,9 %
Knummi	4 256	4 245	3 392	-853	-20,1 %	2 673	-719	-21,2 %	2 593	-80	-3,0 %
Sipoo	2 064	2 042	1 995	-47	-2,3 %	1 747	-248	-12,4 %	1 719	-28	-1,6 %
Tuusula	0	0	2 567	2 567		2 567	0	0,0 %	2 567	0	0,0 %
Siuntio	0	0	492	492		492	0	0,0 %	492	0	0,0 %
Yhteensä	191 717	203 543	221 066	17 523	8,6 %	224 764	3 698	1,7 %	224 135	-629	-0,3 %

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TA 2018	Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Infrakustannukset											
Helsinki	63 444	67 849	82 670	14 821	21,8 %	88 372	5 702	6,9 %	88 694	322	0,4 %
Espoo	5 951	9 147	41 012	31 865	348,4 %	42 750	1 738	4,2 %	42 505	-245	-0,6 %
Kauniainen	134	142	270	128	90,1 %	287	17	6,3 %	286	-1	-0,3 %
Vantaa	12 459	11 695	14 176	2 481	21,2 %	14 413	237	1,7 %	14 253	-160	-1,1 %
Kerava	678	632	816	184	29,1 %	845	29	3,6 %	838	-7	-0,8 %
Knummi	381	412	1 699	1 287	312,4 %	1 756	57	3,4 %	1 743	-13	-0,7 %
Sipoo	169	189	312	123	65,1 %	324	12	3,8 %	323	-1	-0,3 %
Tuusula			475	475		475	0	0,0 %	475	0	0,0 %
Siuntio			62	62		62	0	0,0 %	62	0	0,0 %
Yhteensä	83 215	90 066	141 492	51 426	57,1 %	149 284	7 792	5,5 %	149 179	-105	-0,1 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ											
Helsinki	172 675	184 873	208 023	23 150	12,5 %	215 148	7 125	3,4 %	215 709	561	0,3 %
Espoo	51 112	57 668	87 113	29 445	51,1 %	90 611	3 498	4,0 %	89 815	-796	-0,9 %
Kauniainen	606	682	1 067	385	56,5 %	1 320	253	23,7 %	1 305	-15	-1,1 %
Vantaa	40 639	40 242	52 239	11 997	29,8 %	54 212	1 973	3,8 %	53 964	-248	-0,5 %
Kerava	3 030	3 256	3 122	-134	-4,1 %	2 661	-461	-14,8 %	2 547	-114	-4,3 %
Knummi	4 637	4 657	5 091	434	9,3 %	4 429	-662	-13,0 %	4 336	-93	-2,1 %
Sipoo	2 233	2 231	2 307	76	3,4 %	2 071	-236	-10,2 %	2 042	-29	-1,4 %
Tuusula	0	0	3 042	3 042		3 042	0	0,0 %	3 042	0	0,0 %
Siuntio	0	0	554	554		554	0	0,0 %	554	0	0,0 %
Yhteensä	274 932	293 609	362 558	68 949	23,5 %	374 048	11 490	3,2 %	373 314	-734	-0,2 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TA 2018	Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Edellisten tilikausien yli-/alijäämät											
Helsinki			12 396	12 396		12 396	0	0,0 %	12 396	0	0,0 %
Espoo			-353	-353		-353	0	0,0 %	-353	0	0,0 %
Kauniainen			130	130		130	0	0,0 %	130	0	0,0 %
Vantaa			6 041	6 041		6 041	0	0,0 %	6 041	0	0,0 %
Kerava			881	881		881	0	0,0 %	881	0	0,0 %
Knummi			1 863	1 863		1 863	0	0,0 %	1 863	0	0,0 %
Sipoo			493	493		493	0	0,0 %	493	0	0,0 %
Tuusula			0	0		0	0		0	0	
Siuntio			0	0		0	0		0	0	
Yhteensä	0	0	21 451	21 451		21 451	0	0,0 %	21 451	0	0,0 %
KUNTAOSUUDET KAIKKI YHTEENSÄ											
Helsinki	172 675	184 873	195 627	10 754	5,8 %	202 752	7 125	3,6 %	203 313	561	0,3 %
Espoo	51 112	57 668	87 466	29 798	51,7 %	90 964	3 498	4,0 %	90 168	-796	-0,9 %
Kauniainen	606	682	937	255	37,4 %	1 190	253	27,0 %	1 175	-15	-1,3 %
Vantaa	40 639	40 242	46 198	5 956	14,8 %	48 171	1 973	4,3 %	47 923	-248	-0,5 %
Kerava	3 030	3 256	2 241	-1 015	-31,2 %	1 780	-461	-20,6 %	1 666	-114	-6,4 %
Knummi	4 637	4 657	3 228	-1 429	-30,7 %	2 566	-662	-20,5 %	2 473	-93	-3,6 %
Sipoo	2 233	2 231	1 814	-417	-18,7 %	1 578	-236	-13,0 %	1 549	-29	-1,8 %
Tuusula			3 042	3 042		3 042	0	0,0 %	3 042	0	0,0 %
Siuntio			554	554		554	0	0,0 %	554	0	0,0 %
Yhteensä	274 932	293 609	341 107	47 498	16,2 %	352 597	11 490	3,4 %	351 863	-734	-0,2 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

64

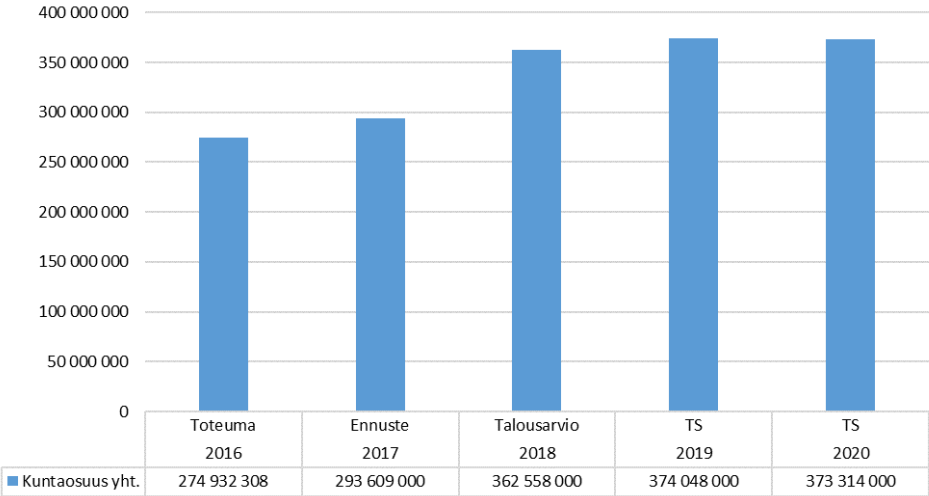
Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, kuntaosuudet yhteensä				Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
TP2016	Ennuste 2017	TA 2018		€	%		€	%		€	%
Helsinki	272	288	302	13	4,7 %	309	8	2,6 %	307	-2	-0,7 %
Espoo	186	208	311	103	49,6 %	319	8	2,6 %	312	-7	-2,1 %
Kauniainen	65	70	95	25	35,7 %	119	24	25,4 %	116	-3	-2,5 %
Vantaa	185	185	210	25	13,6 %	216	7	3,2 %	213	-3	-1,5 %
Kerava	85	90	62	-29	-31,7 %	49	-13	-21,2 %	45	-3	-7,1 %
Knummi	119	119	82	-37	-31,2 %	65	-17	-21,1 %	62	-3	-4,3 %
Sipoo	112	115	92	-22	-19,3 %	80	-13	-13,7 %	78	-2	-2,6 %
Tuusula			78	78		77	-1	-0,7 %	77	-1	-0,7 %
Siuntio			88	88		87	-1	-0,7 %	86	-1	-0,7 %
Yhteensä	223	236	262	26	10,9 %	268	6	2,3 %	265	-3	-1,2 %

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, ilman infrakuluja				Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
TP2016	Ennuste 2017	TA 2018		€	%		€	%		€	%
Helsinki	172	182	174	-8	-4,5 %	174	0	0,2 %	173	-1	-0,8 %
Espoo	165	175	165	-10	-5,6 %	169	4	2,4 %	165	-4	-2,4 %
Kauniainen	50	55	68	12	22,0 %	91	23	33,7 %	88	-2	-2,7 %
Vantaa	129	131	145	14	11,0 %	152	6	4,3 %	150	-2	-1,3 %
Kerava	66	73	39	-34	-46,1 %	26	-14	-34,9 %	22	-3	-12,1 %
Knummi	109	109	39	-70	-64,3 %	20	-18	-47,4 %	18	-2	-10,6 %
Sipoo	104	105	77	-28	-27,0 %	63	-13	-17,2 %	61	-2	-3,0 %
Tuusula			66	66		65	0	-0,7 %	65	0	-0,7 %
Siuntio			78	78		77	-1	-0,6 %	77	-1	-0,7 %
Yhteensä	155	164	153	-11	-6,4 %	155	1	0,8 %	153	-2	-1,3 %

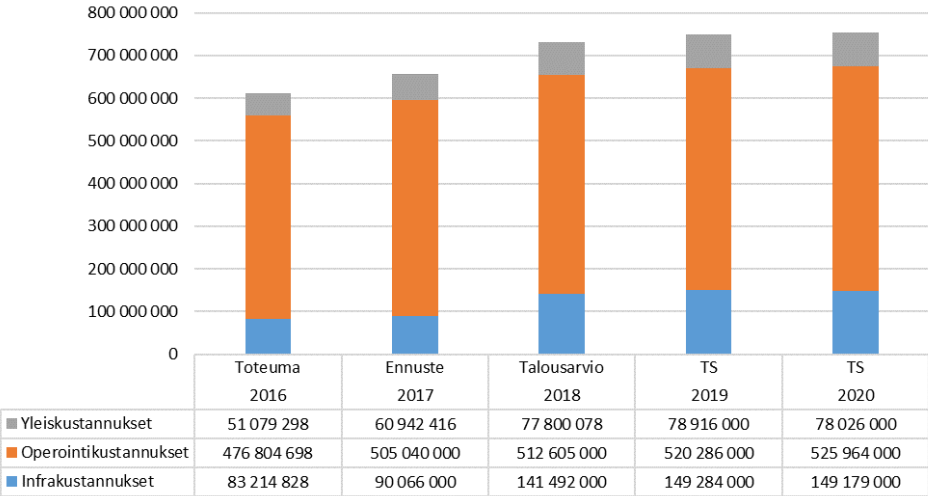
Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, vain infrakulut				Muutos 2018/2017		TS 2019	Muutos 2019/2018		TS 2020	Muutos 2020/2019	
TP2016	Ennuste 2017	TA 2018		€	%		€	%		€	%
Helsinki	100	106	127	22	20,5 %	135	7	5,8 %	134	-1	-0,6 %
Espoo	22	33	146	113	342,2 %	150	4	2,9 %	147	-3	-1,8 %
Kauniainen	14	15	27	13	87,8 %	29	1	5,0 %	28	0	-1,6 %
Vantaa	57	54	64	11	19,9 %	65	0	0,6 %	63	-1	-2,1 %
Kerava	19	18	22	5	28,1 %	23	1	2,8 %	23	0	-1,6 %
Knummi	10	11	43	33	309,2 %	44	1	2,6 %	44	-1	-1,5 %
Sipoo	8	10	16	6	63,8 %	16	0	3,0 %	16	0	-1,1 %
Tuusula			12	12		12	0	-0,7 %	12	0	-0,7 %
Siuntio			10	10		10	0	-0,7 %	10	0	-0,7 %
Yhteensä	67	73	109	36	49,9 %	114	5	4,4 %	112	-1	-1,1 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

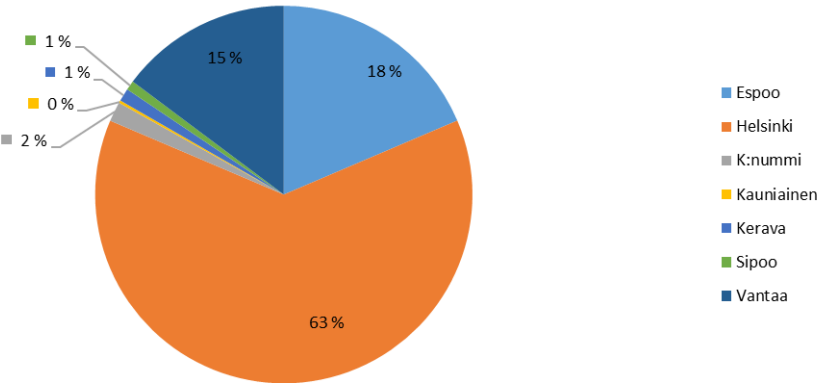
Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää yhteensä



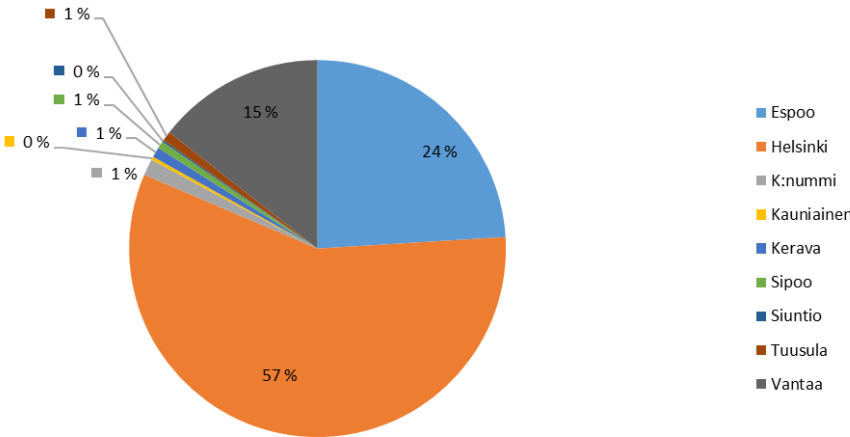
Kuntaosuuksien kustannusten jakauma



Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää 2016



Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää 2018



JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta

METRO- JA LÄHIJUNALIIKENNE**Muutokset vuonna 2018**

Siuntion junaliikenteeseen lisätään edestakaiset lähdöt aamuruuhkaan ja iltapäiväruuhkaan. Vuoden 2018 alusta lisätarjonta toteutetaan X- ja Y-junien lähtöjen pidentämisellä Siuntioon/Siuntiontiosta ja kesästä 2018 alkaen Y-junien lähdöillä, joilla samalla korvataan X-junat.

14.8.2017 alkaen aloitetaan yhden junaparin liikennöinti Karjaalle. Helsingistä ma-su kello 23:03 lähtevä L-juna Siuntioon jatkaa edelleen Karjaalle jonne se saapuu kello 00:17. Vastaavasti aamun ensimmäinen Y-juna aloittaa Karjaalta kello 05:33 saapuen Helsinkiin kello 06:46. Nämä junat pysähtyvät Karjaa-Kirkkonummi välillä vain Siuntiossa.

Junaliikenteen kustannukset vuonna 2018 tulevat olemaan n. 94,7 M€.

Syksyllä 2018 metron uuden asetinlaitteen asennuksen aiheuttaman viikonlopun yli kestävä liikennöintikatkon vuoksi järjestetään metroa korvaavaa bussiliikennettä

Kustannusvaikutus:

+ 300 000€ vuonna 2018

RAITIOLIIKENNE**Muutokset vuonna 2018**

Varaudutaan parantamaan matkustajasatamien (Länsiterminaali, Katajanokan terminaali) liikennepalveluita kasvavien asiakasmäärien vuoksi.

Kustannusmuutokset:

+ 250 000 € vuonna 2018 ja +350 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2019

Varaudutaan Hernesaaren raitioliikenteen 1. vaiheen aloittamiseen osuudella Hietalahti - Eiranranta. Muutos koskee linjaa 6.

Kustannusmuutokset:

+ 150 000 € vuonna 2018 ja +350 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2020

-

LAUTTALIIKENNE**Muutokset vuonna 2018**

Kasvaneiden matkustajamäärien sekä matkailukauden pitenemisen vuoksi jatketaan kesäliikennettä viikolle 38 saakka sekä ajetaan viikonloppulisälähtöjä keväällä pääsiäisviikonlopusta alkaen sekä syksyllä pyhäinpäiviäviikonloppuun saakka.

Kustannusmuutokset:

+ 60 000 vuonna 2018 ja + 60 000 € vuositasolla.

BUSSILIIKENNE**MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA****Muutokset vuonna 2018****Linja 17 Hakaniemi - Eteläsatama - Viiskulma - Salmisaari**

Linjan 17 vuoroväli tihennetään 30 minuutista 20 minuuttiin sekä jatketaan linjan reittiä Hakaniemestä Linjoille.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

2 ap / arki

+141 000 € vuonna 2018 ja +353 000 € vuositasolla

Linja 14 Hernesaari - Pajamäki**Linja 18 Eira - Kamppi - Munkkivuori****Linja 39B Kamppi - Munkkiniemi - Konala (teollisuusalue)**

Linjojen 14, 18 ja 39B iltaruuhkan liikennöintiaikaa laajennetaan välille 11.30 – 20 kasvaneiden matkustajamäärien vuoksi. Muutos toteutetaan jo syysliikenteen alussa 2017.

Linjalle 18 varaudutaan lisäämään 12. auto syksyllä 2018 kasvaneiden ajoaikojen sekä Munkkivuoren ostoskeskuksen päätepysäkin remonttitoiden vuoksi.

Linjan 39B päätepysäkki siirretään syksyllä 2018 Kampista Eiraan, mikäli telikokoiset bussit pääsevät liikennöimään Kamppi-Eira –osuudella ongelmitta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (ruuhka-aikojen laajennus):

ei autopäivämuutosta

+503 000 € vuonna 2018 ja +503 000 € vuositasolla

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linjan 18 lisäauto):

1 ap / arki

+101 000 € vuonna 2018 ja +205 000 € vuositasolla

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (39B reittimuutos):

1 ap / arki

+109 000 € vuonna 2018 ja +240 000 € vuositasolla

Linja 43 Kamppi – Hakuninmaa

Linjan 43 reittiä jatketaan nykyiseltä Hakuninmaan päätepysäkiltään Kuninkaantammeen syksyllä 2018, kun Perhekunnantie valmistuu. Kuninkaantammentien levennyksen ja Pitkäkosken ulkoilumajalle rakennettavan kääntöpaikan valmistuttua todennäköisesti vuonna 2021 linjaa jatketaan

edelleen Pitkäkoskelle. Tällöin linja palvelee myös Kuninkaantammentien varteen kaavoitettavia uusia asuinalueita.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki ja +1 ap / la ja su

+99 500 € vuonna 2018 ja +240 000 € vuositasolla (kun jatko vain Kuninkaantammeen asti)

Kalasataman ja Herttoniemen linjastosuunnitelmien vaikutukset linjastoon syysliikenteen 2018 alusta:

Linja 26 Hakaniemi – Kalasatama – Hakaniemi

Linja 50 Sompasaari – Kalasatama (M) – Pasila – Suursuo

Linja 55 Rautatientori – Kalasatama (M) – Koskela

Linja 56 Kalasatama (M) – Käpylä – Kannelmäki

Linja 58 Itäkeskus(M) – Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkivuori

Linja 59 Sompasaari – Kalasatama (M) – Pasila – Pajamäki

Linja 71 Rautatientori – Viikinmäki – Malmi

Linja 71B Rautatientori – Viikinmäki – Viikki

Linja 79 Herttoniemi (M) – Siilitie (M) – Viikki – Malmi – Siltamäki – Puistolan asema

Linja 79B Siilitie (M) – Latokartano

Linja 80 Herttoniemi (M) – Roihuvuori – Roihupelto

Linja 82 Herttoniemi (M) – Roihuvuori – Itäkeskus (M)

Linja 83 Herttoniemi (M) – Tammisalo

Linja 551 Herttoniemi(M) – Pasila – Meilahti – Otaniemi

Runkolinjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 126) ja HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 125) mukaisesti linjojen 58 ja 58B tilalle on tarkoitus perustaa runkolinja 500 reitille Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori. Runkolinjan reittiä sujuvoitetaan useilla bussikaista- ja pysäkkijärjestelyillä, jolloin liikennöintimuutokset voidaan totuttamaan ilman merkittäviä kustannuslisäyksiä.

Runkolinjan 500 reitiksi on tarkentumassa Itäkeskus(M) – Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkivuori. Myös bussilinja 551 on tarkoitus muuttaa runkolinjaksi 510, jonka reitti olisi Herttoniemi(M) – Pasila – Meilahti – Otaniemi. Syksyllä 2018 muutetaan linjojen 58 ja 551 reittejä soveltuvien osien uusia runkolinjoja 500 ja 510 vastaaviksi, mutta linjoja ei vielä tässä vaiheessa muuteta runkolinjoiksi mm. työmaiden aiheuttamien poikkeusreittien ja liikennöintisopimusten takia.

Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaisesti poikittaislinjojen 50 ja 59 päätepysäkit siirretään Sompasaareen, jonne reitti kulkee Kalasataman metroaseman kautta. Linjalla 59 aloitetaan lauantai- ja sunnuntailiikenne, jotta Kalasataman keskuksen eteläpuolisille asuinalueille on liikennettä myös viikonloppuisin.

Siirretään linjan 71 reitti kulkemaan Hakaniemestä Arabiaan Sörnäisten rantatien, Kalasataman keskuksen sekä Hermannin rantatien kautta. Ruuhkalinjan 71B reitti lyhennetään välille Kalasatama – Arabia – Viikinmäki – Viikki. Reittimuutokset parantavat yhteyksiä pohjoisesta Arabian, Viikkinrannan, Viikinmäen, Pihlajiston ja Pihlajamäen asuinalueilta Kalasataman palveluihin sekä tuovat vaihdottoman yhteyden Kalasataman ja Hermanninrannan asuinalueilta Arabiaan ja Malmin alue-

keskukseen. Linjan 71 reittimuutos parantaa yhteyksiä myös kehittyvällä Kalasataman ja Hakanien välisellä alueella. Linjat 71 ja 71B liikennöivät runkolinjamaisen tiheällä vuorovälillä. Arabiasta säilyy vaihdoton yhteys Sörnäisiin raitiolinjoilla 6 ja 8.

Herttoniemen alueella muutetaan linjojen 79B ja 80 reittejä. Ruuhkalinjan 79B reittiä jatketaan Siilitien metroasemalta Roihupellon työpaikka-alueelle. Linja tarjoaa työpaikka-alueelta nopean ja tiheän liityntäyhteyden metrolle arkisin ruuhka-aikoina. Linjan 80 päätepysäkki siirtyy Roihupellosta Itäkeskuksen metroasemalle, jolloin Roihuvuoresta muodostuu runkolinjamaisen tiheä yhteys Itäkeskukseen linjoilla 80 ja 82. Linjan 80 reitti kulkee edelleen Roihuvuoren pohjoisosan kautta.

Liityntälinjojen 80, 82 ja 83 ruuhka-ajan vuoroväli tihenee 12 minuutista 10 minuuttiin sekä arkisin ja lauantaisin päiväliikenteessä 20 minuutista 15 minuuttiin. Vuorovälit ovat vastaavat kuin useimmilla Kontulan ja Mellunmäen metrohaarojen liityntälinjoilla, ja ne mahdollistavat nykyistä paremman tahdistuksen metron kanssa.

Lähibussilinja 26 liikennöi Kalasataman alueelle katuverkon valmistumiseen asti, eli arviolta vuoden 2018 kesäliikenteen loppuun asti.

Linjan 55 reitti muutetaan kulkemaan Kalasataman metroaseman kautta. Linjan 56 päätepysäkki siirtyy Kalasataman keskuksen kohdalle.

Kalasataman linjastosuunnitelmaan liittyvät muutokset:

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linjan 59 viikonloppuliikenne):

+4 ap / la ja su

+170 000 € vuonna 2018 ja +370 000 € vuositasolla

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linja 71/71B):

+1 ap / la ja su

+105 000 € vuonna 2018 ja +225 000 € vuositasolla

Herttoniemen linjastosuunnitelmaan liittyvät muutokset

Herttoniemen linjastosuunnitelmaan liittyvistä linjojen 58, 58B, 79B, 80, 82, 83 ja 551 muutoksista ei kokonaisuutena aiheudu merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linja 58/58B):

-3 ap / arki ja la, -2 ap / su

-450 000 € vuonna 2018 ja -950 000 € vuositasolla

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linja 79B):

+1 ap / arki

+55 000 € vuonna 2018 ja +120 000 € vuositasolla

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linjat 80-83):

+2 ap / arki ja la

+150 000 € vuonna 2018 ja +310 000 € vuositasolla

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linja 551):

+3 ap / arki, +2 ap / la ja su

+260 000 € vuonna 2018 ja +560 000 € vuositasolla

Linja 64 Rautatientori – Oulunkylä – Itä-Pakila

Linja 65 Rautatientori – Käpylä – Veräjälakso

Linja 66 Rautatientori – Maunula – Paloheinä

Linja 67 Rautatientori – Maunula – Torpparinmäki

Linja 611 Rautatientori – Suutarila – Tikkurila

Linja 611B Rautatientori - Suutarila

Tihennetään linjan 64 arjen päiväliikenteen vuoroväli 15 minuuttiin syysliikenteen 2018 alusta lähtien. Samalla muutetaan 20 minuutin välein arkisin päivällä liikennöivän linjan 611 vuoroväliksi 30 minuuttiin sekä aloitetaan päiväliikenne linjalla 611B samoin 30 minuutin vuorovälillä.

Päiväliikenteen vuorovälin tihentäminen mahdollistaa tasavälisemmän tarjonnan Rautatientorilta Mäkelänkadun suuntaan. Samalla myös Rautatientorin terminaalien ruuhkaisuus hieman helpottaa.

Varaudutaan lisäämään linjojen 64 – 67 ruuhkaliikenteeseen yksi auto kasvaneiden ajoaikojen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+130 000 € vuonna 2018 ja +300 000 € vuositasolla

Laajasalon linjat 84-89

Linjan 88 reittiä muutetaan palvelemaan paremmin Kruunuvuorenrannan uusien asuinalueiden tarpeita. Linja siirretään kulkemaan Kaitalahteen uutta katuyhteyttä pitkin Kruunuvuorenrannan kautta Koirasaarentietä ja Hopeakaivoksentietä pitkin. Linjan reittiä nopeutetaan Yliskylässä kulkemaan suoraan Kuvernöörintietä pitkin. Linjan 88 vuorovälit ovat ruuhka-aikoina 10 minuuttia ja päiväliikenteessä sekä hiljaiseen aikaan 20 minuuttia. Linjan 89 päiväajan vuoroväliä tihennetään 15 minuuttiin. Muutos toteutetaan jo syksyllä 2017.

Laajasalossa varaudutaan yöliikenteen lisäämiseen Kruunuvuorenrannan uusille alueille vuonna 2018.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / arki ja +1 ap / la

+415 000 € vuonna 2018 ja vuositasolla

Linja 90 Vuosaari(M) – Vuosaaren satama

Linja 96 Vuosaari(M) – Porslahdentie

Metron liityntäyhteyksien parantamiseksi vuorovälien vaihtumiskohtaan aamulla ja illalla lisätään muutamia lähtöjä.

Autopäivä ja kustannusmuutokset

ei autopäivälisäyksiä

+18 000€ vuositasolla

Linja 92 Itäkeskus(M) – Myllypuro

Linja 94 Itäkeskus(M) – Porttitie – Kontula(M) - Kontulankaari

Linja 95 Itäkeskus (M) – Mellunmäki(M) – Kontula(M) - Keinutie

Linja 97/V Itäkeskus(M) – Vartioharju – Mellunmäki(M)

Linja 98 Itäkeskus(M) – Marjaniemi – Rastila(M)

Kasvaneiden ajoaikojen vuoksi varaudutaan lisäämään vuoden 2018 alusta alkaen linjoille yksi ruuhka-auto parantamaan linjojen aikataulussa pysymistä sekä täsmällisyyttä.

Autopäivä ja kustannusmuutokset

+ 1 ruuhka-ap/arki

+155 000€ vuositasolla

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelma

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukainen linjasto otetaan käyttöön syysliikenteen alkaessa 2017. Varaudutaan Koillis-Helsingin linjaston pieniin korjauksiin (esimerkiksi ajoaikojen kasvusta johtuviin lisätunteihin tai lisääautoihin).

+ 500 000 euroa vuositasolla

Raide-Jokerin rakentamisaikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Rakentamisen kohdekohtaisen aikataulun tarkentuessa voidaan kustannukset kohdentaa tarkemmin eri linjoille.

Vuonna 2018 (kesäliikenteen alusta vuoden loppuun): 350 000€

Herttoniemen bussiterminaalin korjaustyöt

Varaudutaan lisäämään ajoaikaa ja kalustoa Herttoniemen terminaaliin päättyville linjoille Herttoniemen bussiterminaalin peruskorjauksen ajaksi. Korjaus kestää n. 2 vuotta ja työt voivat alkaa jo vuonna 2018.

+ 350 000 euroa vuonna 2018 ja + 960 000 euroa vuositasolla

Muutokset vuonna 2019

Linja 56 Kalasatama (M) – Käpylä – Metsälä – Kannelmäki

Linjan vuoroväliä tihennetään ruuhka-aikoina 15 minuutista 10 minuuttiin sekä muina aikoina 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

4 ap / ma-pe

+ 240 000 € vuonna 2019 ja + 600 000 € vuositasolla

Raide-Jokerin rakentamisaikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannusarvio vuodesta 2019 Raide-Jokerin valmistumiseen asti

laaditaan vuosien 2017 ja 2018 aikana, kun rakentamistöiden suunnittelu on edennyt. Rakentamisen kohdekohtaisen aikataulun tarkentuessa voidaan kustannukset kohdentaa tarkemmin eri linjoille.

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Länsimetron liityntälinjasto

Länsimetron liityntälinjaston toimivuuden varmistamiseksi varaudutaan kohdentamattomaan viiden auton mahdolliseen lisäykseen rakennustöiden aiheuttamien mahdollisten viivytyksien vuoksi sekä mahdollisten ongelmakohtien korjaamiseksi.

+ 5 ap / arki / la / su

+ 1 500 000 € vuonna 2018 sekä vuositasolla

Linja 201B Pitäjänmäen asema – Leppävaara

Linja 203 Uusmäki – Laajalahti

Lisätään linjalle 203 yksi ruuhka-auto kasvaneen kysynnän vuoksi ja tiennetään ruuhkan vuoroväli 10 minuuttiin suurimman kysynnän aikana. Selvitetään samalla mahdollisuus hyödyntää samaa autoa linjalla 201B kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 1 ap arkena

+ 70 000 € vuonna 2018 ja 150 000 € vuositasolla

Tapiolan ja Otaniemen välisen ajoyhteyden katkeaminen

Tapiolantien ja Tekniikantien (Otaniemessä) välisen Kehä I:n ylittävä ajoyhteys katkeaa kesäliikenteen 2018 alusta. Ajoyhteys katkeaa Karhusaarentien rakennettavan tunnelin vuoksi ja on poikki, kunnes suunniteltu Hagalundinkallion tunneli Kehä I:lle valmistuu.

Järjestely edellyttää reittien muuttamista ainakin linjojen 550 ja 551 osalta. Tämän hetkisten suunnitelmien perusteella linjan 550 reitti muuttuu kulkemaan Otaniemestä Keilaniemeen, johon tulee myös päätepysäkki. Linjan 551 reitti päättyy Vuorimiehentielle. Järjestely tuottaa päällekkäistä palvelua Leppävaaran ja Keilaniemen välille, jolloin samassa yhteydessä tulee harkita linjan 555 reittiä uudelleen. Linjan 555 mahdollisen reittimuutoksen myötä tulee arvioida Lauttasaarentien länsipään palvelutasoa ja Hanasaaren kulttuurikeskuksen yhteyksiä. Lisäksi Tapiolantielle tulee järjestää korvaavaa palvelua linjojen 550 ja 551 reittimuutosten myötä.

Kustannusvaikutuksia ei voida tässä vaiheessa arvioida, koska ratkaisuja ei ole vielä suunniteltu. Reittimuutokset ja kustannusvaikutukset kuvataan liikennöintisuunnitelman yhteydessä.

Linja 207 Lintukorpi – Leppävaara

Jatketaan linja 207 Pohjoiselle Lintuvaarantielle kysynnän takia kesäliikenteen 2018 alusta.

+ 1 ap arkena

+ 60 000 € vuonna 2018 ja 95 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara – Kauniainen – Espoon keskus - Tuomarila

Kasvaneiden ajoaikojen vuoksi varaudutaan lisäämään vuoden 2018 alusta alkaen linjoille yksi auto parantamaan linjan aikataulussa pysymistä sekä täsmällisyyttä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki ja +1ap / la

+216 300 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2019**Linja 111 Hyljelahti – Matinkylä – Westend – Tapiola – Otaniemi**

Linjan 111 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin läpi vuoden 2019 alusta. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

+330 000 € vuonna 2019 ja +330 000 € vuositasolla

Linja 113 Tapiola – Laajalahti – Leppävaara**Linja 548 Tapiola – Kauniainen – Jupperi****Linja 549 Tapiola – Kauniainen – Jorvi**

Tapiolan uusi bussiterminaalit otetaan käyttöön vuoden 2019 alusta. Linjat 113, 548 ja 549 siirtyvät käyttämään Tapiolan uutta bussiterminaalit Tapionaukion sijasta ja samalla niiden reitti muuttuu siten, että linjat eivät enää liikennöi Revontulentien kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-2 ap / arki

-400 000 € vuonna 2019 ja -400 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2020**Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti****Linja 118B Tapiola-Suurpelto**

Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskukseen vuoden 2020 elokuussa, kun Kuuriniitty-Suurpelto –joukkoliikennedyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikennedyhteyden kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki ja +1ap / la

+150 000 € vuonna 2019 ja +380 000 € vuositasolla

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila**Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila**

Harvennetaan linjojen 134 ja 136 arjen ruuhka-aikojen vuoroväliä 10 minuutista 15 minuuttiin molemmilla linjoilla linjojen 118 ja 118B reittimuutoksesta johtuvan kysynnän vähenemisen myötä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-150 000 € vuonna 2019 ja -380 000 € vuositasonalla

Linja 560 Rastila-Myyrmäki-Matinkylä

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä elokuussa 2020. Jatko edellyttää Lintulaakson tien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti sekä länsimetron Kivenlahden jatkeen valmistumista.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+13 ap / arki, +10 ap / la ja + 7 ap / su

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2020 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasonalla

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Konala – Malminkartano - Myyrmäki

Linjan 39 päätepysäkki siirretään Kampista Eiraan, mikäli telikokoiset bussit pääsevät liikennöimään Kamppi-Eira –osuudella ongelmitta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki (kesä: ma-su +1 ap)

+133 000 € vuonna 2018 ja +333 000 € vuositasonalla

Tikkurilan terminaalien muutokset

Linjoilla 619, 631, 624, 735 ja 736 reittien piteneminen Tikkurilan terminaalien ajoyhteyksien muuttuessa syysliikenteen 2017 alusta alkaen edellyttää yhden bussin lisäämisen liikenteeseen, jotta liikennöinti voi jatkua nykyisillä vuoroväleillä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+250 000 € vuositasonalla

Myös linjan 571 reitti pitenee Tikkurilan terminaalien ajoyhteyksien muuttuessa syysliikenteen 2017 alusta alkaen

.

Muutos ei vaadi autopäivän lisäystä, sen kustannus on +21 000 € vuositasonalla

Linja 335 Linnainen – Myyrmäki – Askisto

Syysliikenteen 2017 alusta alkaen Hämeenkyllän koulun toiminta siirtyy uusiin tiloihin Sanomalan tielle. Koulumatkojen varmistamiseksi ja parantamiseksi Vapaalan alueelta linjan 335B muutama lähtöä muutetaan kulkemaan linjan perusreitille, millä linjan liikennöinti tihenee Linnaisten ja Vapaalan alueilla.

Muutos ei vaadi autopäivän lisäystä, sen kustannus on +32 500 € vuositasonalla

Linja 434 Kivistö – Keimola

Kesällä 2018 Keimolanmäen uusi asuinalue on laajentunut ja alueen infra on parantunut, joten reitti voidaan jatkaa alkuperäisen suunnitelman mukaisesti palvelemaan asuinalueita. Linjalle lisätään auto kesällä 2018 alueen palvelutason parantamiseksi.

Kesäliikenteen 2018 alusta 155 000 € ja + 276 000 € vuositason

Linja 560 Vuosaari – Myyrmäki

Tihennetään runkolinja 560 vuoroväliä sunnuntaina 15 minuutista 10 minuuttiin syysliikenteen 2018 alusta. Tihennys mahdollistaa toimivan tahdistuksen metroon ja suurien matkustajakuormien palvelun.

Lisäys: 5 autopäivää.

Kustannukset vuodelle 2018: 115 000€ ja vuositason 245 000€

Linja 518 Ilmala – Kuninkaanmäki**Linja 717 Rautatientori – Kuninkaanmäki****Linja 717A Rautatientori – Sotunki****Linja 718 Rautatientori - Nissas**

Linjojen 518, 717 ja 718 ajoajat ovat jatkuvasti pidentyneet, jonka johdosta linjoille varaudutaan syysliikenteen 2018 alusta lisäämään auto.

Syysliikenteen 2018 alusta 57 000 € ja + 120 000 € vuositason

Muutokset vuonna 2019**Kivistön alueen liikenne**

Varaudutaan asukasmäärän ja liikennemäärien kasvuun Kivistön alueella.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1ap / ma-su

+ 127 000 € vuonna 2019 + 317 000 € vuositason

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2019 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / la, +1 ap / kesäarki

+47 000 € vuonna 2019 ja +145 000 € vuositason

Linja 39N Asema-aukio - Töölö - Munkkiniemi - Konala - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2019 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutosta

+11 000 € vuonna 2019 ja +28 000 € vuositasolla

Kalasataman alueen linjastomuutokset

Kalasataman keskuksen bussiterminaali valmistuu arviolta vuonna 2018. Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinjoista (linjat 722, 724, 731, 738 ja 739) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alkaessa 2019. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä. Linjastomuutoksen yhteydessä lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennöintisuorite käyteen linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella.

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Keravan joukkoliikennetarjontaan vaikuttaa Tuusulan HSL-jäsenyys ja Tuusulan linjastosuunnitelmassa päätettävät linjastoratkaisut, jotka tulevat voimaan elokuussa 2019. Samalla on syytä tarkastella myös Keravan alueen joukkoliikennetarjontaa ja siihen mahdollisesti tehtäviä parannuksia erityisesti arki-iltojen ja viikonloppujen liikennöintiin. Linjastosuunnitelma laaditaan vuosien 2017 ja 2018 aikana.

Arki-iltojen ja viikonloppuliikenteen parantaminen:

+50 000 € vuonna 2019 ja +120 000 € vuositasolla

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Kirkkonummen seutulinjoille varataan yhden autopäivän lisäys arkiliikenteessä linjaston toimivuuden varmistamiseksi länsimetron liityntälinjastoon siirtymisen jälkeen. Lisäyksellä varaudutaan rakennustöiden aiheuttamien mahdollisten viivytysten sekä muiden mahdollisten ongelmakohtien korjaamiseen.

Kustannusvaikutus:

+ 150 000 € vuositasolla

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Siuntion kunnan HSL-jäsenyys alkaa vuoden 2018 alussa, mutta liikenteessä ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Siuntion ja Kirkkonummen välisten linjojen 181 ja 182 liikennöintisopimus siirtyy Uudenmaan ELY-keskukselta HSL:n toimivaltaan, ja tämän liikenteen kustannukset ovat vuositasolla n. 160 000 euroa. HSL varautuu ELY-keskuksen kanssa yhteishankintaan Siuntion ja Lohjan välisten bussivuorojen osalta mikäli nämä vuorot eivät toteudu markkinaehtoisesti jatkossa.

Siuntion kunnan Avainlinjat-palveluliikenne jatkuu kunnan hankkimana ja suunnittelemana.

Y-junien muutokset on kuvattu asiakirjan alussa, kohdassa metro- ja lähijunaliikenteen muutokset.

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Tuusulan liikenteessä ei tapahdu merkittäviä muutoksia vuonna 2018, mutta HSL-jäsenyys edellyttää liikenteen hankintoja joilla turvataan olemassa oleva ELY-keskuksen ja Tuusulan kunnan järjestämä joukkoliikenne. Tuusulaan laaditaan linjastosuunnitelma vuosien 2017 ja 2018 aikana jonka mukainen liikenne kilpailutetaan kesällä 2018. Bussiliikenteen operointikustannukset 3 940 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2019

Vuonna 2018 HSL:n kilpailuttama Tuusulan linjastosuunnitelman mukainen liikenne aloitetaan vuoden 2019 elokuussa. Tuusulan jäsenyysselvityksessä esitetyn linjastoluonnoksen mukaisesti Tuusulan linjaston bussiliikenteen operointikustannukset ovat noin 3 940 000 € vuositasolla.

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTAPERUSTEET

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.

Vyöhykehinnoinnin käyttöönoton vaikutukset kuntaosuuslaskentaan

Vuonna 2018 käyttöönotettava vyöhykejärjestelmä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistukseen kuntaosuuslaskelmissa.

Lipputulojen jakoperusteina eri vyöhykkeille on käytetty arvioituja lipputyypin- ja asuinkuntakohtaisia lipputulojakaumia. Kunkin vyöhykkeen kaikki henkilökohtaiset arvo- ja kausilipputulot on kohdistettu kunnille matkustajan asuinkunnan perusteella. Nykyiset kuntien sisäiset kertalipputuotteet poistuvat. Niitä korvaavien vyöhykekohtaiset kertalippujen tulot ja muut lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, on kohdistettu kunnille vyöhykkeittäin suoraan kohdistettujen lipputulojen jakautumien perusteella.

Oleellisin lipputuloihin vaikuttava muutos matkoilla, joilla nykyinen PKS:n seutulippu korvautuu AB- tai BC-lipulla. Uudessa järjestelmässä AB-lippu tuottaa arvioiden mukaan 70 % HSL:n lipputuloista. **Seutulipun korvautuminen AB- tai BC-lipulla vaikuttaa eniten Espoon ja Vantaan lipputuloihin** (lipputuloja vähentäen ja kuntaosuutta kasvattaen). Myönnettävät alennukset sekä lisävyöhykelipun ja seniorilipun mahdollinen käyttöönotto vaikuttavat myös lipputulokertymään.

Kustannusten jaossa käytettävien nousujen ja matkustajakilometrien jakautumat perustuvat bussiliikenteen osalta vuoden 2016 muokattuihin tietoihin ja Länsimetron myötä ennakoituihin muutoksiin seutulinjoilla ja nykyisillä Espoon sisäisillä linjoilla. Raideliikenteen osalta on käytetty viimeisimpien lippulajitutkimusten muokattuja tuloksia. Merkittävimmät muutokset ovat nykyisten sisäisillä kertalipuilla tehtyjen nousujen kohdistuksessa. Nämä nousut on kohdistettu kunnille vyöhykkeittäin suoraan kohdistettujen nousujakautumien perusteella. Länsimetron osalta on hyödynnetty ulkopuolisen asiantuntijan tekemiä kokonaisarviointeja.

Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnointimalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä. Vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona. Vuodet 2019 ja 2020 ovat arvioituna kokonaan vyöhykejärjestelmän mukaisina.

PERUSSOPIMUKSEN MUKAINEN KUSTANNUSTEN 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.

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.

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

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

Vuositason 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 nousujen ja matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikulut on uuden sopimuksen myötä jaettu kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvona. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5. Uuden junakaluston käyttöönoton myötä pääomakustannukset nousevat merkittävästi ja pelkästään matkustajakilometreihin perustuva kuntajako kohdistaisi 3. vyöhykkeen kunnille kohtuuttoman suuret kustannukset. Tarvittavan kalustomäärän kannalta ratkaisevaa on maksimikuormitus eli nousujen määrä, ei matkojen pituus.

Metroliikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kunta-kohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositason 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.

Tilaajaorganisaation 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 kertomilla painotettujen nousujen jakautuman perusteella.

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille on sovittu erikseen. Tällaisia uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaisesti ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta jää sellaisenaan voimaan.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

LIITE 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

- Junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai –sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

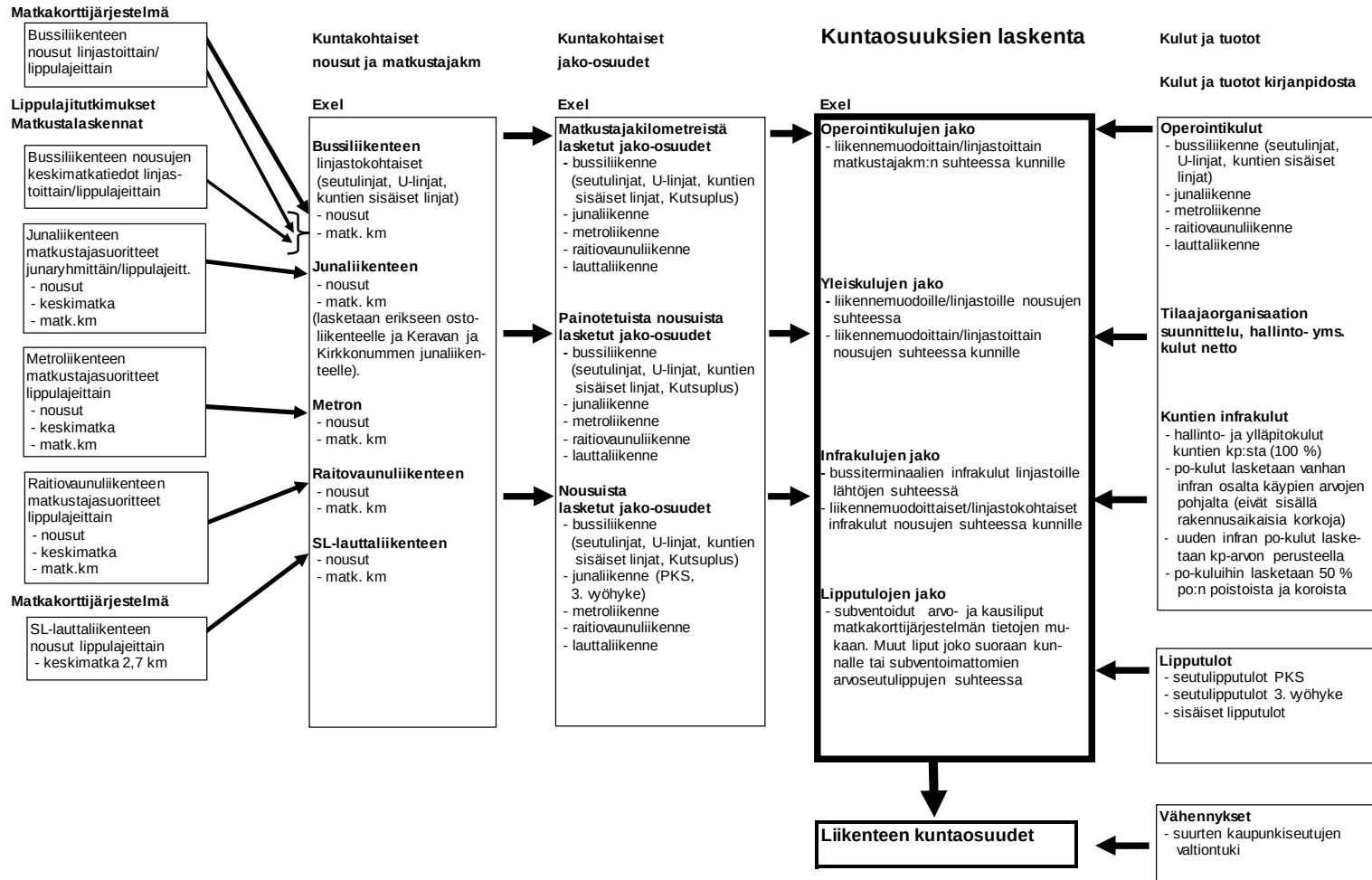
LIPPUTULOT

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. Kehäradan tuomista lisääntyneistä kertaseutulipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

Sisäiset lipputulot kohdistetaan sen kunnan lipputuloksi, jonka 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).

HSL-organisaation kulujen ja tuottojen kohdistaminen kunnille



Lyhenne	Selite
ASTY	Asiakastytytvyäisyystutkimus.
ASTY Web	Asiakastytytvyäisyystutkimuksen nettietokanta.
BEST	Benchmarking European Service of public Transport. BEST:ssä tutkitaan yhtenäisellä menetelmällä Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukko-liikenteeseen.
Cloudia	HSL:n käytössä oleva järjestelmä hankintojen sähköiseen kilpailutukseen.
CRM	Customer Relationship Management eli asiakkuuksien johtaminen.
CO ²	Hiilidioksidin kemiallinen kaava.
Dilax	Automaattisia laskentalaitteita valmistava yritys. Dilaxin laitteita on käytössä busseissa ja lähijunissa.
Dynasty	HSL:n käytössä oleva asianhallintajärjestelmä.
eBusSystems	Hanke, jossa kehitetään sähköbussijärjestelmää latausverkostoineen.
ePELI	HSL:n alueelle muodostettava tulevaisuuden bussiliikenteen innovointiympäristö. ePELI:n ytimessä on kokeiluluonteinen sähköbussiliikenne, joka toimii kokeilu- ja kehitysalustana.
ELY	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.
ENN	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2017 = Vuoden 2017 ennuste (osavuosikatsaus 1/2017).
HASTUS	Horaires et. Assignations pour Systeme de Transport Urbain et Semi-urbain, ohjelmisto, jolla suunnitellaan HSL:n bussi- ja ratikkaliikenteen aikataulut. Lyhenteen vapaa käänös: "Kaupunkien ja taajamien kuljetusjärjestelmien aikataulut ja toimeksiannot"
HEHA	Liikkumistutkimus tai henkilöhaastattelututkimus.
HELMI	Helsingin liikennevaloetus busseille ja ratikoille, tuottaa myös ajoaika-tilastoja ja välittää reaaliaikaista tietoa vaunujen kulusta (pysäkinäytöt ja vaununäytöt).
HILMA	Työ- ja elinkeinoministeriön ylläpitämä ilmoituskanava, jossa ilmoitetaan julkisista hankinnoista.
HKL	Helsingin kaupungin liikennelaitos.
HLJ	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma.
HR	Human Resources, henkilöstö-, henkilöstöasiat
HSL	Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä.
HSL-alue	HSL:n jäsenkuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo) muodostama alue.
HSLH	Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus.
ICT / IT	Informaatioteknologia (vanh. automaattinen tietojenkäsittely/ATK).
IoT-maailma	Internet of Things, esineiden internet. Internet-verkon laajentuminen laitteisiin ja koneisiin, joita voidaan ohjata, mitata ja sensoroida internet verkon yli.
IP-lukija	Matkakortin itsepalvelulukija junissa, busseissa, raitiovaunuissa ja asemilla.
JOLA Web	Joukkoliikenteen laatututkimuksen raportoinnin ja tilastoinnin tietojärjestelmä.

Lyhenne	Selite
JORE	Joukkoliikennerekisteri, johon on koottu kaikki linjojen reittejä ja aikatauluja koskevat tiedot.
JUKI	Lähijunaliikenteen kilpailutus –projekti.
KOLA	Bussiliikenteen korvauslaskennan ohjelma.
KUHA	Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet.
KUUMA	KUUMA-seutu muodostuu pääkaupunkiseudun ympärillä sijaitsevista 10 kehyskunnasta. KUUMA-kuntia ovat Hyvinkää, Järvenpää, Kirkkonummi, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti.
LATI-Web	Suomenlinnan liikenteen tilastojen nettitietokanta.
LIIPY	Liityntäpysäköinti.
LIJ	Lippu- ja informaatiojärjestelmä (-hanke).
L-INFO	Liikennetietokanta, kaikki muut tiedot paitsi asiakasrekisteri, tietoa myös myyntilaitteiden kautta.
LIPTU	Lippulajitutkimus, joita tehdään HSL:n perussopimuksen mukaisesti vuosittain eri joukkoliikennemuodoissa.
LISSU	Linjastosuunnittelun analyysityökalu.
LISU	Liikennöintisuunnitelma, jossa suunnitellaan seuraavan liikennöintivuoden (kesäkausi ja talvikausi) liikenteen toteutus (tarkat reitit & liikennetarjonta). Tulevan kesän ja talvikauden aikataulut laaditaan Lisun pohjalta.
LITU	Laaja liikennetutkimus, joka koostuu osatutkimuksista (esim. HEHA).
Livi	Liikennevirasto.
LMJ	Valtakunnallista Waltti-korttia hallinnoiva Lippu- ja maksujärjestelmä Oy.
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö.
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen palveluna. Palvelukokonaisuus, jossa liikkumistarpeet on paketoitu kokonaisuuksiksi ja käyttäjä päättää millaisia osia hän haluaa pakettiinsa ostaa.
MAL	Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne.
MAL-verkosto	Valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkosto. Verkoston toiminta perustuu valtion ja suurten kaupunkiseutujen kaupunkipolitiikkaan, seudullisen strategisen suunnittelun edistämiseen ja jäsenseutujen vertaisoppimiseen. Verkostoa koordinoidaan Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymästä.
MASU	Maankäyttösuunnitelma.
MKJ	Matkakorttijärjestelmä (nykyinen lippujärjestelmä, joka uusitaan LIJ-hankkeessa).
MONO	Aikataulu- ja informaatiomonitorien ohjaus (aikataulunäytöt esim. asemilla).
MUULI	Muuttuneen liikenteen ohjelma (esim. ajamattomat vuorot, kalustemuutokset).
NO ₂	Typpidioksidin kemiallinen kaava.
POLISE	Liikennepoliittisten valintojen vaikutukset suurilla pohjoismaisilla kau-

Lyhenne	Selite
	punkiseuduilla.
PÄÄVE	Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely.
Ruter As	Yhtiö joka suunnittelee, järjestää ja markkinoi joukkoliikennettä Oslon ja Åkerhusin alueella Norjassa.
SAVU	Saavutettavuustarkastelut.
SÄHKE2	Arkistolaitoksen SÄHKE2-normi, joka ohjaa julkishallinnon asiakirjahallintaa sähköisessä toimintaympäristössä.
TA	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2018 = vuoden 2018 talousarvio.
TAE	Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2019 = vuoden 2019 talousarvioennuste.
TIETO-Web	HSL:n avaintunnusluvut sisältävä nettitietokanta.
TOJ	Tiedonohjausjärjestelmä.
TOS	Tiedonohjaussuunnitelma.
TS	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2019 = vuoden 2019 taloussuunnitelma.
TLJ	Taksa- ja lippujärjestelmä –hanke, jossa valmistellaan HSL-alueen uutta vyöhykehinnittelumallia.
TP	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2016 = vuoden 2016 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. TTS sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Alustavasta TTS:sta pyydetään vuosittain jäsenkuntien lausuntoja elokuun loppuun mennessä.
TVV	Waltti-järjestelmän kehittäjänä toimii TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy, joka on kuntien ja valtion yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö.
Waltti	Valtakunnallinen matkakorttihanke.
Älykäs pysäköinti	Älykäs pysäköinti -hanke on osa MAL-verkoston Alueelliset innovaatiot ja kokeilut (AIKO) Liikennejärjestelmien digiloikka painopisteen toteutusta.