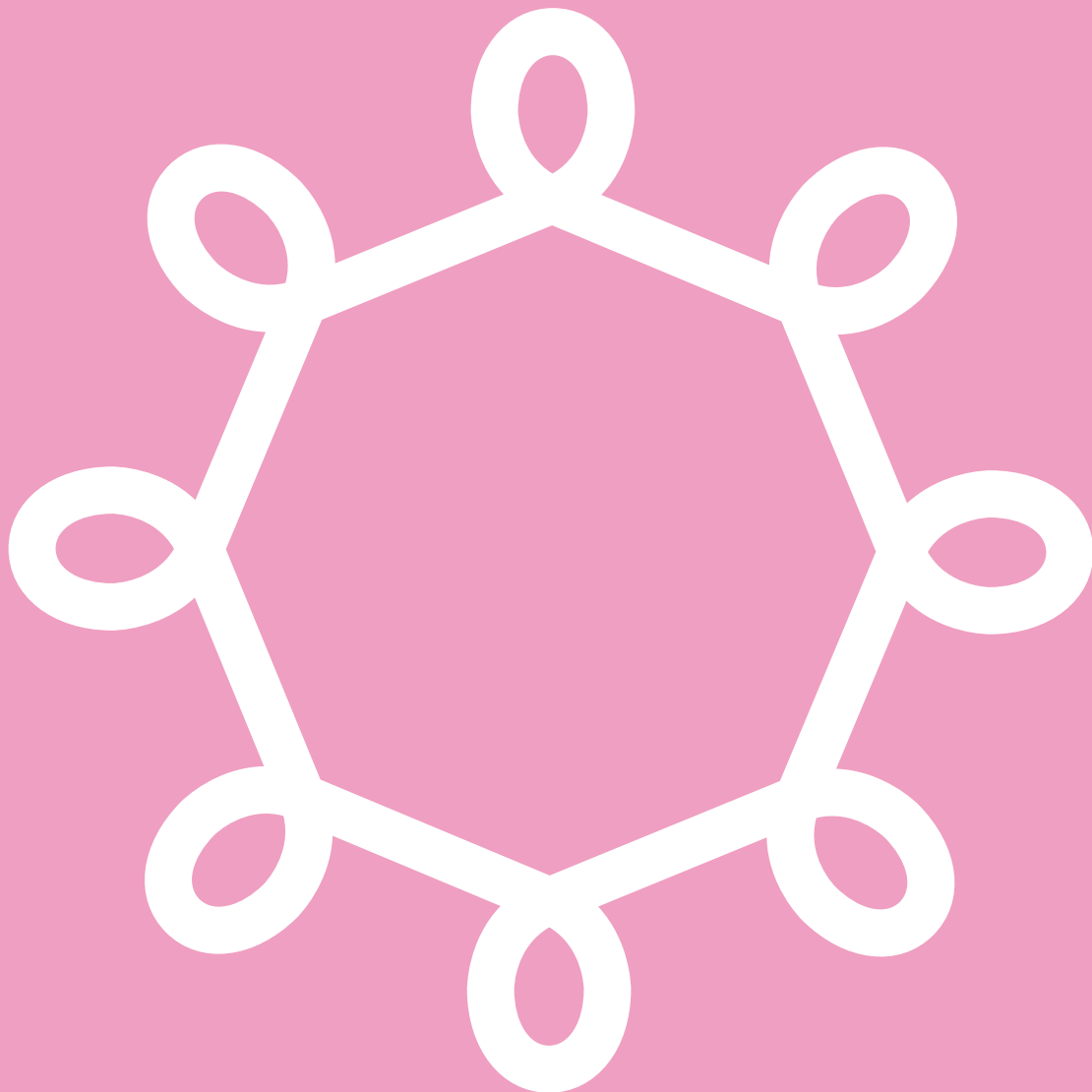


HSL Helsingin seudun liikenne

Vuosikertomus





HSL Helsingin seudun liikenne

Vuosikertomus 2011

Sisällys

	Tämä on HSL	4
	Toimitusjohtajan katsaus	6
1	Toimintaympäristö	8
2	Katsaus vuoden 2011 toimintaan	10
3	Joukkoliikenteen tunnuslukuja	14
4	Henkilöstö	18
5	Ympäristö	21
6	Talous	22
7	Hallinto ja organisaatio	28

☑ Tämä on HSL

HSL:n tehtävänä on suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikenne, hankkia bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut sekä vastata Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. Lisäksi HSL huolehtii joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta, hyväksyy taksa- ja lippujärjestelmän ja lippujen hinnat sekä vastaa matkalippujen tarkastuksesta.

HSL aloitti toimintansa vuoden 2010 alussa. Kuntayhtymän jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Vantaa, vuoden 2012 alusta alkaen myös Sipoo.

HSL:n järjestämässä liikenteessä tehtiin vuonna 2011 noin 336 miljoonaa matkaa, mikä on noin 60 prosenttia kaikista Suomen joukkoliikennematkoista.

Perustehtävä

HSL tarjoaa kattavat liikkumismahdollisuudet sekä luo edellytykset elinvoimaiselle ja viihtyisälle Helsingin seudulle

Tahtotila 2018

Helsingin seudulla on Euroopan toimivin liikennejärjestelmä ja tyytyväisimmät joukkoliikenteen käyttäjät.

Strategiset tavoitteet

1. Helsingin seudulla on hyvin toimiva liikennejärjestelmä.
2. HSL tarjoaa asiakkailleen laadukkaat, kustannustehokkaat ja kohtuuhintaiset joukkoliikennepalvelut.
3. HSL edistää vähäpäästöistä liikennettä.
4. HSL on aktiivinen liikennepoliittikan vaikuttaja.
5. HSL:n toiminta tukee omistajakuntien ja metropolialueen kehittämistavoitteita.
6. HSL:ssä työskentelee innostunut ja asiantunteva henkilöstö.

Sidosryhmien odotukset

Asiakkaat

Omistajakunnat

Elinkeinoelämä

Liikennöitsijät

Kansalaisjärjestöt

Valtionhallinto





Toimitusjohtajan katsaus

HSL:n toinen toimintavuosi on takana. Sen aikana HSL:n yhteiset työprosessit ja toimintatavat sekä yhteistyömuodot sidosryhmien kanssa saatiin pääosin vakiinnutettua. Osastoissa ja yksiköissä keskityttiin työhön yhteisesti hyväksytyjen strategisten linjausten pohjalta. Vuosi oli työntäyteinen, ja voimme olla saavutetuista tuloksista ylpeitä.

HSL:n hallitus hyväksyi keväällä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011), jonka pohjalta seudun liikennettä voidaan kehittää pitkäjänteisesti ja sovittaa entistä tiiviimmin yhteen maankäytön kanssa. Liikennejärjestelmä perustuu

raideliikenteeseen ja sitä täydentävään bussiliikenteen runkoverkkoon. HLJ on liikenteen osalta pohjana kun Helsingin seudulle laaditaan valtion ja kuntien yhteistä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta (MAL-aiesopimus).

Joukkoliikennelinjaston kehittämistyö jatkui HLJ:n periaatteiden mukaisesti. Vuoden aikana valmistuivat sekä HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma että runkolinjastosuunnitelma, jotka molemmat ulottuvat vuoteen 2022 asti. Poikittaisyhteyksiä kehittämällä voidaan hyödyntää joukkoliikenteen huomattavaa kasvupotentiaalia. Laadukas, sekä poikittaiset

että säteittäiset yhteydet kattava runkobussilinjasto palvelee alueita, joille raideliikenne ei ulotu.

Taksa-, lippu- ja informaatiojärjestelmien uudistuksen valmistelu eteni TLJ 2014- ja LIJ 2014-hankkeissa. HSL:n hallituksen linjausten mukaan tuleva taksa- ja lippujärjestelmä perustuu kuntarajojen sijasta kaarimaisiin vyöhykkeisiin. Syksyllä käynnistyneessä jatkotyössä täsmennettiin vyöhykerajoja ja lippujen hinnoitteluperiaatteita. Jatkotyön kuluessa vahvistui käsitys, että kaarimalli on kestävä vaihtoehto laajenevalle Helsingin seudulle, vaikka seudun kuntarakenteessa tapahtuisi muutoksia.

Matkustajille joukkoliikenteen luotettavuus on tärkein yksittäinen laatutekijä. Luotettavuus tarkoittaa sitä, että lunastamme asiakkaille antamamme palvelulupaukset. HSL:ssä ryhdyttiin laatimaan koko alueen joukkoliikenteen kattavaa luotettavuuden kehittämisohjelmaa. Vuonna 2011 kiinnitettiin erityistä huomiota lähijunaliikenteeseen, jonka luotettavuus ei ole viime vuosina ollut läheskään riittävällä tasolla. Syksyllä valmistunut HSL:n, Liikenneviraston ja VR:n yhdessä laatima lähijunaliikenteen luotettavuus selvitys sisälsi useita toimenpiteitä ongelmien ratkaisemiseksi.

Turvallisuus ja turvallisuuden tunne ovat oleellinen osa toimivaa joukkoliikennettä. HSL on tehnyt tiiviisti työtä useiden tahojen kanssa parantaakseen joukkoliikenteen turvallisuutta. Laajapohjaisella yhteistyöllä on päivitetty joukkoliikenteen turvallisuusstrategia, jonka päätavoite on selkeä: jokaisella on oikeus matkustaa tai työskennellä joukkoliikenteessä ilman väkivallan tai häirinnän uhkaa. Turvallisuutta lisätään laajalla keinovalikoimalla koulutuksesta ja ohjeistuksista erilaisiin tekniisiin ratkaisuihin.

Joukkoliikenteen suosio on pysynyt Helsingin seudulla vakaana. Matkustajamäärä kasvoi jälleen: matkoja tehtiin vuoden aikana lähes 336 miljoonaa eli 2,8 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikennepalveluihin pysyi edelleen korkealla tasolla. HSL mittasi ensimmäistä kertaa asiakastytyväisyyttä myös lähijunissa, ja junaliikenteen vaikeudet heijastuivat kyselyn tuloksiin. Eurooppalaisessa BEST-tutkimuksessa Helsingin seudun joukkoliikenne sijoittui jälleen kärkipaikalle.

Bussiliikenteen kilpailutusperiaatteisiin tehtiin syksyn tarjouskilpailun yhteydessä joitakin tarkistuksia. Muun muassa päästöjen pisteytystä muutettiin.

Muutokset antavat liikennöitsijöille mahdollisuuden entistä tarkoituksenmukaisempiin kalustohankintoihin, tuovat kustannussäästöjä ja edistävät toimivaa kilpailua kalustomarkkinoilla.

HSL panosti edelleen liikenteen häiriötilanteista tiedottamiseen muun muassa verkko- ja mobiilipalveluiden kautta. Ajantasaisen matkustajainformaation saaminen kattavasti pysäkeille ja liikennevälineisiin mahdollistuu, kun uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä saadaan käyttöön.

Neuvottelut HSL:n laajentamisesta jatkuivat ja tuotivat tulosta. Sipoon kunnanvaltuusto päätti syksyllä, että Sipoosta tulee kuntayhtymän jäsen vuoden 2012 alussa. HSL toivotti sipoolaiset tervetulleiksi infotilaisuuksissa eri puolilla Sipoota sekä jakamalla kaikkiin koteihin matkakorttiesitteen. Sipoolaisia palvellaan myös kahdessa matkakortin palvelupisteessä, jotka HSL avasi loppuvuonna kunnan kirjastoihin.

HSL:ssä työskentelee osaava, innostunut ja työssään viihtyvä henkilöstö. Loppuvuonna tehdyn henkilöstökyselyn mukaan asiat ovat organisaatiossamme hyvällä tolalla ja kehittyneet entisestään. Kaikilla osa-alueilla ja lähes kaikissa yksittäisissä kysymyksissä palaute oli positiivisempaa kuin syksyllä 2010. Parantamisen varaa meillä on edelleen osastojen ja yksiköiden välisessä tiedon kulussa ja niiden työnjaon selkeydessä. Tärkeää on kuitenkin, että oman työyksikön tehtävät ovat hallinnassa, oma osaaminen on kohdallaan ja suhteet työkalvereihin toimivat.

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Helsingin seudulla asui syyskuun 2011 lopussa 1 362 000 henkeä. Asukasmäärä kasvoi 1,2 prosentilla edellisvuodesta ja kasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisena noin prosentin vuosivauhdilla. Myös liikennepalvelujen kysyntä kasvoi: HSL:n matkojen määrä lisääntyi 2,8 prosenttia edellisvuodesta.

Vuoden 2012 alussa talousnäkymät Suomessa ja koko Euroopassa ovat hyvin epävarmat euroalueen valtioiden velkakriisin seurauksena. Tuotannon kasvu pysähtyi vuoden 2011 kolmannella neljänneksellä koko maassa. Helsingin seudulla tuotannon kasvu ja sen mukana työllisyys kääntyi laskuun. Työllisten määrä seudulla supistui vuoden kolmannella neljänneksellä 0,2 prosenttia ja työpaikkojen määrä 0,4 prosenttia edellisvuodesta.

Valtiovarainministeriö ennustaa vuoden 2011 BKT:n kasvuksi Suomessa 2,6 prosenttia, mikä on selvästi aikaisempia ennusteita vaatimattomampaa. Vuodelle 2012 ennustetaan vain 0,4 prosentin kasvua, ja ennuste sisältää taantumien mahdollisuuden.

Taloudellisen toimeleaisuuden heikko kehitys vaikuttaa suoraan myös HSL:n talouteen. Työllisten ja

työpaikkojen määrän väheneminen pienentää lipputuloja. Kuntien ja valtion heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen.

Vuoden 2011 loppuun mennessä dieselöljyn hinta on kohonnut raakaöljyn hinnan nousun ja euron heikentymisen vuoksi ennätyskorkealle ja lisäksi dieselöljyn valmistevero nousi 1.1.2012. Jo toteutuneet ja jatkossa todennäköiset öljytuotteiden hinnankorotukset aiheuttavat nousua myös muissa joukkoliikenteen kustannustekijöissä.

Liikennöinnin kustannusten kasvu ja heikentyneet työllisyysnäkymät tuovat jatkossa paineita lippujen hintojen kustannustason nousua suurempiin korotuksiin ja/tai kuntaosuuksien kasvattamiseen, mikäli joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään.

Älykäs kutsubussi haastaa henkilöauton

HSL käynnisti kesällä 2011 yhdessä Ajelo Oy:n, Aalto-yliopiston ja Liikenneviraston kanssa kysyntäohjautuvan kutsujoukkoliikenteen Metropol-pilottihankkeen, jonka tavoitteena on saada huomattava määrä autoilijoita käyttämään

uudelaista joukkoliikennepalvelua. Pilottivaiheen liikennöinti alkaa suunnitelmien mukaan loppuvuonna 2012. Kutsupalvelu tarjoaa matkat lähes ovelta ovelle. Palvelutaso ja matkan hinta joustavat asiakkaan tarpeiden ja

toiveiden mukaan. Tämän kaiken mahdollistaa uuden sukupolven älyliikennejärjestelmä, jossa keskusyksikön ohjaamien ajoneuvojen reitti muotoutuu dynaamisesti reaaliajassa asiakkaiden tilausten perusteella.

Raitiolinjalle 8 lisää pituutta ja vauhtia

Helsingin raitiolinjasto sai lyhyehkön mutta tärkeän lisän, kun kaupungin ainoan poikittaisen ratikkalinjan, kahdeksikon reitti piteni Ruoholahdesta Jätkäsaareen vuoden 2012 alussa. Vaunut ajavat Ruoholahdesta Crusellinsiltaa

pitkin uudelle päätepysäkille Saukonpaateen. HSL ryhtyi käytännön toimiin raitioliikenteen nopeuttamiseksi, ja ensimmäiseksi räätälöitiin kehittämisohjelma juuri linjalle 8. Ohjelma sisältää parikymmentä konkreettista toimenpidettä, joilla

linjan nopeutta voidaan lisätä viidellä prosentilla. Samalla paranee luotettavuus eli vaunut pysyvät entistä tarkemmin aikataulussa. Linjakohtaiset kehittämisohjelmat laaditaan jatkossa kaikille raitiolinjoille.



HSL:n perussopimuksen mukaan Helsingin seudun kunnat voivat liittyä HSL:ään. Kehyskuntien aloitteesta HSL ja kahdeksan HSL:n ulkopuolista Helsingin seudun kuntaa ovat laatineet selvityksen kuntien liittymisen vaikutuksista. HSL laajeni kattamaan seitsemän kunnan alueen, kun Sipoon kunnanvaltuusto päätti syksyllä liittyä HSL:ään vuoden 2012 alussa.

Liikennejärjestelmäpäätös syntyi

HSL:n hallitus hyväksyi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman maaliskuussa. Liikennejärjestelmäpäätöksen jälkeen HSL on osallistunut yhdessä valtion, kuntien ja muiden osapuolten kanssa Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksen ja sen seurannan valmisteluun. Työ on ollut käynnissä kesäkuusta asti. Liikenneosio perustuu HSL:n 2011-päätökseen.

Metropolialueen pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA) -kokonaisuuden ohjelmointityö saatiin valmiiksi. Jatkotöinä käynnistettiin Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatuikäytävien määrittely ja Liikenneturvallisuusstrategian laatiminen.

Uusia linjastosuunnitelmia

Koko HSL-alueen kattava liikennetarjonnan kehittäminen eteni. Poikittaislinjastosuunnitelma ja runkolinjastosuunnitelma valmistuivat. Myös Jokeri-linjan kehittämislinjaukset sopimuskaudelle 2013 - 2020 saatiin valmiiksi.

Kirkkonummen linjastosuunnitelma ja raitiolinjan 8 kehittämisselvitys valmistuivat. Munkkivuoren raitiolinjan esisuunnittelu, raitiolinjojen 3 ja 7 kehittämissuunnitelman valmistelu, selvitys Pisara-radan vaikutuksesta pintaliikenteeseen ja Korso - Koivukylä -alueen linjastouudistuksen suunnittelu aloitettiin. Aviapolis-alueen joukkoliikennesuunnitelma eteni kilpailutusvaiheeseen. Suunnittelukäytäntöjen yhtenäistämistä jatkettiin ja joukkoliikenteen uusi suunniteluohje valmistui.

Liikenteen hankinta

HSL järjesti vuoden aikana kaksi bussiliikenteen tarjouskilpailua, jotka sisälsivät yhteensä 237 auton liikennöinnin. Kilpailutusperiaatteita tarkennettiin syksyn tarjouskilpailussa, ja biopolttoaineet siirrettiin erillisen ympäristöbonuksen piiriin, josta päätettiin alkuvuonna 2012.

Vuonna 2011 liikenteeseen tuli 111 uutta bussia. Useimmissa uusissa busseissa on ajotavan seurantajärjestelmä, kameravalvonta, turvaohjaamo ja ilmastointi.

Lähijunaliikenteen kolmannen vyöhykkeen sopimuksen uudistaminen siirtyi VR:n ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa vuonna 2012 käytäviin kolmikantaneuvotteluihin. Samalla yhteistyösopimus Lahden ja Karjaan lähijunaliikenteen tilaamisesta LVM:n toimeksiannosta purettiin. Keravan ja Kirkkonummen junaliikenteestä tehtiin yhden vuoden jatkosopimus nykyisin ehdoin.

Taksa- ja lippujärjestelmä uudistuu

HSL jatkoi taksa- ja lippujärjestelmän valmistelua hallituksen linjausten mukaisesti. Tulevan taksa- ja lippujärjestelmän peruseriaatteen valittiin kaarimalli, jossa vyöhykekaaren rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Elokuussa käynnistyi jatkotyö, jossa määriteltiin vyöhykerajojen sijainti ja lippujen hinnoitteluperiaatteet.

Tiiviissä yhteistyössä Taksa- ja lippujärjestelmä (TLJ2014) -hankkeen kanssa jatkettiin myös Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ2014) uudistamista.

Työtä turvallisuuden ja luotettavuuden parantamiseksi

HSL:n ja laajan kumppaniverkoston yhteinen joukkoliikenteen turvallisuusstrategia vuosille 2012 - 2016 valmistui. Ydinajatuksena on, että niin matkustaminen kuin työskentely joukkoliikenteessä on turvallista. Strategia sisältää joukon toimenpidesuosituksia, joilla lisätään niin matkustajien kuin henkilökunnan turvallisuutta. Fyysisen toimintaympäristön turvallisuutta parannetaan kehittämällä kalustoa ja myös lisäämällä läsnäoloa, sosiaalista kontrollia ja joukkoliikenteen turvallisuusviestintää. Henkilöstön turvallisuusosaamista vahvistetaan toimintatapoja kehittämällä ja kouluttamalla henkilökuntaa.

HSL:n koko joukkoliikenteen kattavan luotettavuuden kehittämisohjelman laatiminen aloitettiin kesällä.

Myös joukkoliikenteen luotettavuusmittarin määrittely valmistui.

Liikenneviraston ja VR:n kanssa laadittu lähijunaliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelma valmistui syksyllä ja toimenpiteitä ryhdyttiin heti jalkauttamaan.

Lippujen hankinta helpottui, asiakaspalvelu sujui

HSL jatkoi liikkumissuunnitelmien laatimista työnantajille. Työsuhdematkalipun ja työmatkasetelin käytöstä valmistui kyselytutkimus. Tulosten perusteella lähes 90 prosenttia lippua käyttävistä yrityksistä on tyytyväisiä palveluun ja valmiita suosittelemaan matkalippuetua muillekin.

HSL-lippujen myyntiverkosto laajeni syksyllä VR:n uusiin lippuautomaatteihin. Nettipalveluja kehitetään siten, että ensi vaiheessa vuonna 2012 toteutetaan mahdollisuus tarkistaa matkakortin tiedot internetissä.

Rautatien torin ja Itäkeskuksen palvelupisteissä asioi yhteensä noin 333 000 asiakasta. Tavoitteena on pitää keskimääräiset jonotusajat alle 3 minuutissa; toteutuneet ajat olivat molemmissa palvelupisteissä keskimäärin 2 minuuttia. Liikenneinfokeskukseen saapuneita puheluita oli noin 87 000. Vastausprosentti oli 92, kun tavoite on yli 90 prosenttia. Vuoden aikana saatiin noin 29 000 asiakaspalautetta.

Viestinnälle suuntaviivat

HSL uudisti viestintästrategiansa. Viestinnän ydintee-
moiksi nousivat helppous, edullisuus, luotettavuus ja asiantuntijuus. Viestinnän strategisiksi painopisteiksi linjattiin asiakasymmärryksen ja -uskollisuuden lisääminen, sisäisen kulttuurin ja viestinnän vahvistaminen, tunnettuuden vahvistaminen, kumppaniyhteistyön kehittäminen ja asiantuntijaprofiilin rakentaminen.

Helmikuussa HSL:n kokonaistunnettuus julkisten liikennepalvelujen tarjoajana oli 94 prosenttia; edellä oli vain VR.

Reittioppaan avoin data palkittiin

HSL tarjoaa Reittioppaan avoimen ohjelmointirajapinnan tiedot kaikkien kiinnostuneiden käyttöön. HSL:n ja Forum Viriumin Helsingin keväällä järjestämä Mobiilikisa kannusti kehittämään avoimelle datalle perustuvia uusia palveluita. Kilpailu herätti runsaasti mielenkiintoa sovelluskehittäjien keskuudessa. Tuloksena syntyi monia hyödyllisiä ja hauskoja mobiilipalveluita, jotka helpottavat joukkoliikenteen käyttöä.

Reittioppaan avoin aikataulutieto ja sen pohjalta syntyneet palvelut valittiin MikroPC-lehden vuoden 2011 ilmiöksi.

Maailma kylässä, HSL mukana

HSL näkyi vahvasti Maailma kylässä -festivaaleilla toukokuussa. Kaikille avoin maksuton kaupunkifestivaali on HSL:lle luonteva foorumi esitellä joukkoliikenteen palveluja ja kuunnella palvelujen käyttäjiä. Tapahtuma kerää vuosittain Kaisaniemen puistoon ja Rautatien torille yli 70 000 kävijää.

HSL esittäytyi omalla osastollaan Mahdollisuuksien tori -teltassa. Lisäksi HSL tuotti tapahtumaan paneelikeskustelun otsikolla Esteetöntä joukkoliikennettä kaikille. Paneelissa oli mukana edustajat HSL:stä ja useista vammaisjärjestöistä.

Festivaalin kulttuuriohjelmassa HSL:n nimikkoartisteina esiintyivät afrofunk-rumpali Tony Allen ja säveltäjä-muusikko Jimi Tenor.

A photograph of a man and a woman walking on a path. The man is in the foreground, wearing a grey jacket and dark pants, carrying a backpack. The woman is slightly behind him, wearing a purple jacket. To their left is a blue bus stop sign with a white bus icon. In the background, there is a large, red-brick church with a tall, pointed steeple. The trees are bare, suggesting autumn or winter.

Sipoosta HSL:n kuopus

Matkakorttien myynti ja lataus Sipoossa alkoi jouluviikolla. Ensimmäisen päivän aikana 46 sipoolaista hankki itselleen matkakortin palvelupisteistä, jotka avattiin Nikkilän ja Söderkullan kirjastoihin. Entuudestaan noin 300 sipoolaisella oli HSL:n matkakortti. Palvelupisteiden avajaispäivän kunniaksi HSL:n viestinnän

ryhmä jalkautui sipoolaisiin marketteihin jakamaan matkakortti-infoa. Sipoolaisten suhtautuminen uuteen korttiin oli erittäin myönteinen. Perusasiat tuntuivat olevan hyvin tiedossa HSL:n toimittaman, koteihin jaetun esitteen sekä myös paikallismedian uutisoinnin ansioista.



3

Joukkoliikenteen tunnuslukuja

Vuoden 2011 aikana selvitettiin joukkoliikenteen osuutta päivän aikana Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa sekä Kehä I:lle ulottuvilla poikittaislinjoilla. Helsingin niemen rajalla joukkoliikenteen osuus kasvoi 72,2 prosentista 72,5 prosenttiin ja Kehä I:lle ulottuvilla poikittaislinjoilla 18,8 prosentista 18,9 prosenttiin.

Matkustajamäärät

Matkustajamäärän kasvu jatkui. Vuonna 2011 matkoja tehtiin noin 2,8 prosenttia enemmän kuin vuonna 2010.

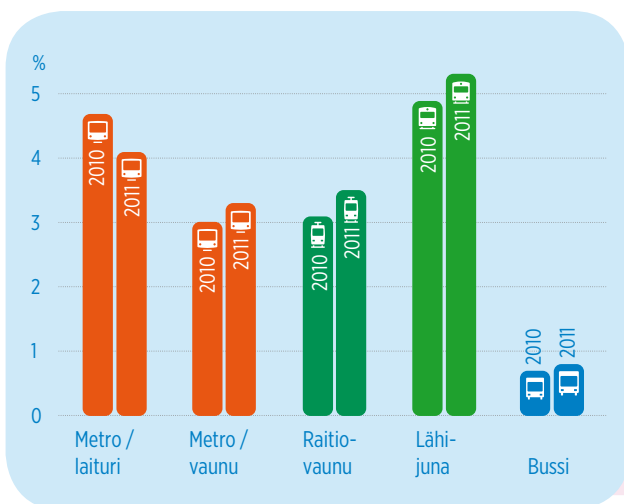
Matkustajamäärät kasvoivat kaikissa liikennemuodoissa lukuun ottamatta raitio- ja junaliikennettä. Niiden matkustajamäärää ovat vähentäneet muun muassa ankan talven aiheuttamat liikennöintiongelmien, raitiolinjoilla myös kesän ratatöistä johtuneet poikkeusjärjestelyt.

Joukkoliikenteen matkustajalaskentoja toteutettiin sekä automaattisin että manuaalisin laskennoin. Nousijamäärät tilastoidaan kuukausittain lukuun ottamatta VR:n lähiliikennettä, jossa määrät tilastoidaan toistaiseksi vain vuositasolla.



Eri liikennemuodoissa tehtyjen matkojen määrä
Yhteensä 2010: 326,9 miljoonaa ja
2011: 335,9 miljoonaa

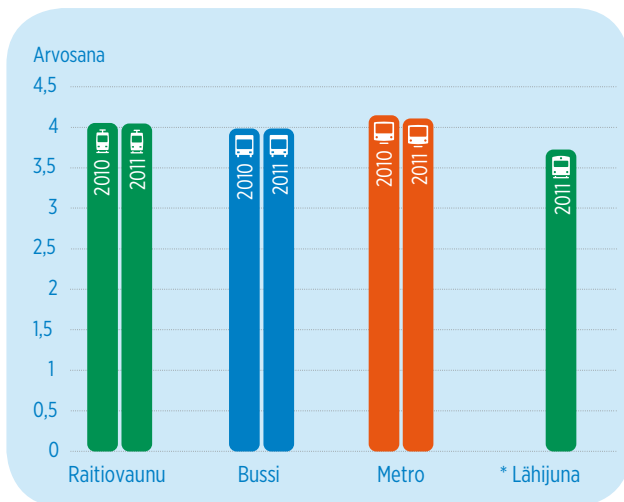




Liputta matkustaneet

Lähijunissa liputtomien osuuden kasvua selittää osittain tarkastustoiminnan kohdentaminen ajankohtiin ja rataosuuksille, joissa liputtomien osuus on korkea. Liputta matkustamisen vuoksi HSL menettää lipputuloja arviolta 10 miljoonaa euroa vuodessa. Tarkastusmaksuja määrättiin noin 4,8 miljoonan euron arvosta. Kasvua edellisvuodesta oli noin 0,8 miljoonaa euroa. Tarkastustoiminnan tehokkuus kasvoi keskimäärin 11,3 prosenttia. Vuoden aikana tarkastettiin noin 2,5 miljoonan matkustajan matkaliput (2010: 2,4 milj.). Tarkastajaa kohti tarkastettiin 211 matkustajaa/päivä, kun vuonna 2010 luku oli 188 matkustajaa.

Liputta matkustaneiden osuus eri liikennemuodoissa
Yhteensä 2010: 3,3% ja 2011: 3,6%

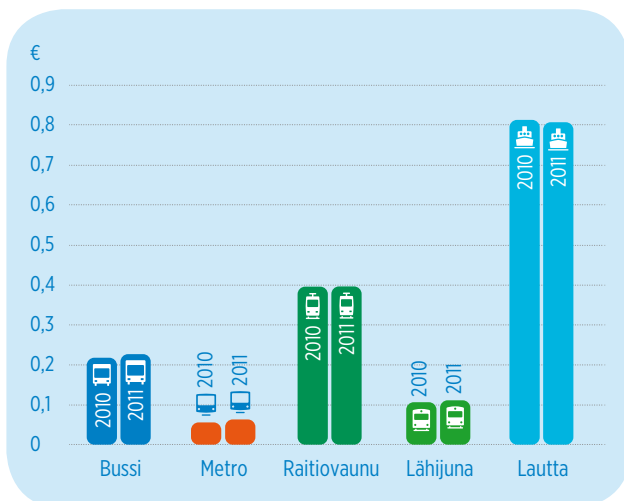


Asiakastyytyväisyys

HSL mittaa matkustajien tyytyväisyyttä joukkoliikennepalveluihin ympärivuotisella kyselytutkimuksella joukkoliikennevälineissä. Vuonna 2011 kyselyyn vastasi noin 51 600 matkustajaa. Matkustajista 83,4 prosenttia antoi joukkoliikenteelle hyvän tai erittäin hyvän yleisarvosanan (4 ja 5). Huonon tai erittäin huonon yleisarvosanan (1 ja 2) antoi 1,9 prosenttia matkustajista.

Matkustajien eri liikennemuodoille antama arvosana (asteikko 1 - 5)
Yhteensä 2010: 4,04 ja 2011: 3,99

* VR:n lähiliikenteessä tutkimusta on tehty vuodesta 2011 lähtien.



Tuotantokustannukset

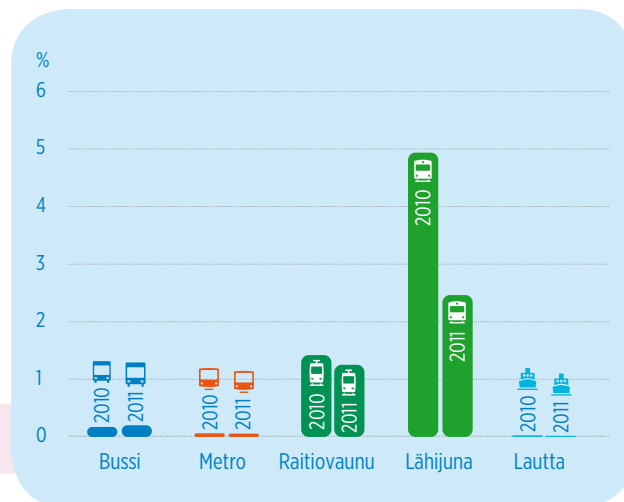
Metrolinjan muuta korkeampi tuotantokustannusten nousu johtuu matkustajakilometrien vähentymisestä. Syksyllä 2011 tehdyn lippulajitutkimuksen mukaan metron keskimatkat ovat lyhentyneet, mikä vähentää matkustajakilometrien määrää.

Eri liikennemuotojen tuotantokustannukset matkustajakilometriä kohti
Yhteensä 2010: 0,171 euroa ja 2011: 0,180 euroa

Luotettavuus

Lähijunaliikenteen täsmällisyys oli edelleen heikko ja lähijunakalustoa oli vikojen takia poissa käytöstä. Loppukesästä myös henkilöstöpula aiheutti junavuorojen peruutuksia. Bussiliikenteen luotettavuus jäi talven liikennöintivaikeuksien ja kalustovikojen takia keväällä alle tavoitetason, mutta parani loppuvuonna. Raitioliikenteessä häiriöitä aiheutti talvella eniten autojen virheellinen pysäköinti lumivallien takia. Lisäksi vuoden aikana oli runsaasti poikkeusjärjestelyjä työmaiden ja tapahtumien takia. Metron ja Suomenlinnan lautan luotettavuus pysyi korkeana koko vuoden.

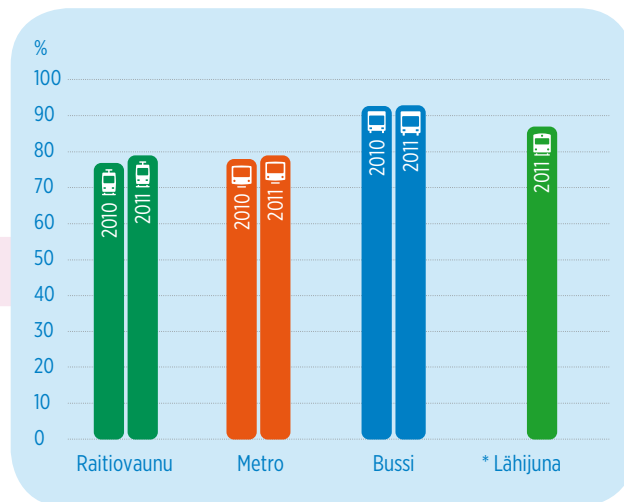
Luotettavuus liikennemuodoittain (ajamatta jääneiden lähtöjen osuus suunnitelluista lähdöistä)



Turvallisuus

HSL selvittää asiakastyytyväisyyskyselyissä myös matkustajien näkemyksiä järjestyksestä ja turvallisuudesta joukkoliikenteessä. Bussiliikenne koetaan kaikkein turvallisimmaksi: bussimatkustajista 93 prosenttia arvioi matkanteon sujuvan ilman järjestyshäiriöitä.

Järjestykseen ja turvallisuuteen tyytyväisten matkustajien osuus



* VR:n lähiliikenteessä tutkimusta on tehty vuodesta 2011 lähtien.

Bussiliikenteen päästöt

Bussiliikenteen päästötaso on alentunut tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen ja biopolttoaineen käytön seurauksena. Jo 40 prosenttia HSL:n liikenteessä käytetyistä busseista on vähäpäästöisiä (EEV-normit täyttäviä).

Tonnia	2010	2011	Muutos(%)	Tavoite(%)
Hiilidioksidi (CO2)	112 795	107 832	-4,4	-3,0
Typen oksidit (NOx)	879,4	749,1	-14,8	-15,0
Pienhiukkaset	14,6	11,8	-19,2	-19,0

4

Henkilöstö

HSL:n henkilöstön työtyytyväisyys kehittyi toisen toimintavuoden aikana myönteiseen suuntaan. Henkilöstökyselyn perusteella kaikki työtyytyväisyyden osa-alueet olivat edellisvuotista paremmalla tasolla.

HSL:ssä kartoitetaan vuosittain henkilöstön työtyytyväisyyttä henkilöstökyselyn avulla. Kyselyssä voi antaa palautetta koko organisaation ja oman työyksikön toimivuudesta, johtamisesta ja esimiestyöstä, yhteistyöstä, omasta työstä ja työhyvinvoinnista. Marraskuun lopussa tehtyyn kyselyyn vastasi 63 prosenttia henkilöstöstä.

Vuoden aikana otettiin käyttöön uusia yhteisiä käytäntöjä ja työkaluja sekä jatkettiin sisäisten prosessien hiomista. HSL:n arvot määriteltiin, ja määrittelyvaiheessa koko henkilöstöllä oli mahdollisuus ottaa niihin kantaa. Arvokyselyyn, jossa kaikki saivat tehdä myös omia arvoehdotuksia, tuli yli 200 vastausta.

HSL:n palveluksessa oli vuoden päättyessä yhteensä 351 työntekijää, joista pysyvässä palvelussuhteessa 322 työntekijää. Kokoaikatyössä oli 94 prosenttia henkilöstöstä. Edelliseen vuoteen verrattuna henkilöstömäärä kasvoi seitsemällä. Suurin muutos tapahtui matkalipun tarkastustyössä, jonne rekrytoitiin keväällä 16 uutta tarkastajaa.

HSL:n henkilöstöstä alle 30-vuotiaita oli 18,5 prosenttia ja yli 50-vuotiaita 30,5 prosenttia. Keski-ikä oli 43,1 vuotta.

Sekä sairaus- että tapaturmapoissaolot lisääntyivät hieman edellisvuodesta. Yleisin sairauspoissaolojen syy oli tuki- ja liikuntaelinten sairaus. Tapaturmista yleisimpiä olivat matkalippujen tarkastajille sattuneet väkivaltilanteet sekä liukastumiset.

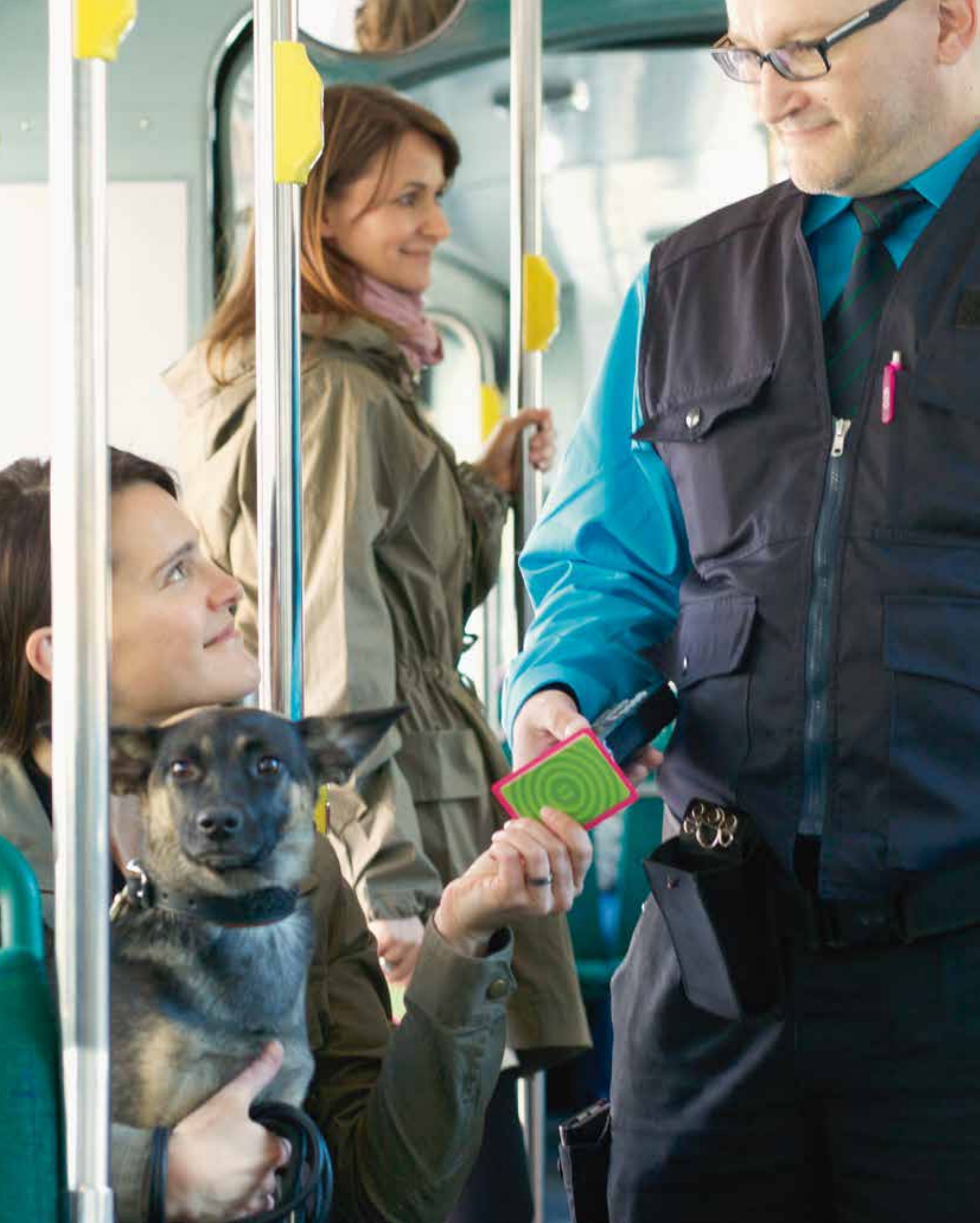
HSL julkaisee erillisen henkilöstökertomuksen, johon on koottu keskeisimmät henkilöstöä kuvaavat tunnusluvut.

HSL-alue on taas BEST

Eurooppalaisessa BEST-tutkimuksessa HSL-alueen joukkoliikenne on jo vuosien ajan sijoittunut kärkipaikoille. Vuonna 2011 Helsinki (HSL-alue) oli kokonaisarvosanalla mitattuna paras

joukkoliikennekaupunki jo toista vuotta peräkkäin. Alueen asukkaista 78 prosenttia on tyytyväisiä alueen joukkoliikenteeseen. Haastatteluja tehtiin kaikissa HSL:n jäsenkunnissa yhteensä noin 1 700.

BEST-projektissa eurooppalaiset kaupungit myös vaihtavat ideoita ja hyviä käytäntöjä benchmarking-prosessin avulla. HSL toimii BEST-tutkimuksen puheenjohtajana kaksivuotiskauden 2011 - 2012.





5 | Ympäristö

Helsingin seudun liikenteen päästöjen vähentäminen on HSL:n strategiassa keskeisenä tavoitteena. HSL edistää ympäristöystävällisen liikennejärjestelmän kehittämistä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) mukaisesti.

Kestävä liikennejärjestelmä on energiatehokas, vähentää yhteiskunnan henkilöautoriippuvuutta ja liikenteen päästöjä sekä tarjoaa kaikille yhtäläiset liikkumismahdollisuudet ja sujuvat matkaketjut.

Se myös tukee tiivistä, pyöräilyä ja kävelyä edistävää yhdyskuntarakennetta. HLJ 2011:n painopisteinä ovat liikennejärjestelmän toimivuus, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä ilmastomuutoksen hillintä.

Ympäristötoiminnan jatkuva parantaminen on hyvin toimivan liikennejärjestelmän ja kilpailukykyisen palvelutarjonnan kannalta tärkeää. HSL kehittää ympäristöjohtamista ISO 14001 standardin mukaisesti.

HSL:n toiminnan merkittävät ympäristönäkökohdat liittyvät ihmisten hyvinvointiin: terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä ilmanlaatuun ja energiankuluutukseen.

HSL parantaa palveluillaan joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä. Joukkoliikenteen päästöjen vähentämiseksi HSL lisää raide liikenteen osuutta ja suosii vähäpäästöistä kalustoa.

Bussiliikenteen päästötaso on alentunut kaluston uusiutumisen ja biopolttoaineen käytön seurauksena. HSL:n liikenteessä käytetyistä busseista 40 prosenttia on vähäpäästöisiä. Elokuusta 2011 alkaen 19 uudessa bussissa on käytetty polttoaineena uusiutuvaa kotimaista biodieselpolttoainetta. Vuoden 2012 alussa kaksi hybridibussia aloitti liikennöinnin. Niiden polttoaineen kulutus on 25 prosenttia pienempi kuin tavallisella bussilla.

HSL edisti viisasta liikkumista kannustamalla ihmisiä ympäristöystävällisiin liikkumisvalintoihin. HSL tarjosi liikkumisen ohjauksen palveluita yrityksille, kehitti sähköisiä palveluita, kuten kävelyn ja pyöräilyn reittio-
pasta, koordinoi yhteiskäyttöautopalvelun kehittämis-
hanketta ja oli mukana kaupunkipyörä hankinnassa.

HSL julkaisee vuosittain erillisen ympäristöraportin.

Laskuri kertoo matkan hiilijalanjäljen

HSL avasi alkuvuonna verkossa Jälki-hiilidioksidilaskurin, joka kertoo käyttäjälleen arkipäivän matkojen hiilidioksidipäästöt. Laskuri ottaa huomioon bussien ja henkilöautojen polttoaineenkulutuksesta sekä raideliikenteen sähkönkulutuksesta syntyvät päästöt.

Muiden kasvihuonekaasujen vaikutus on muunnettu vastaamaan hiilidioksidin ilmastovaikutusta. Tulososiossa laskuri ilmoittaa käyttäjän hiilidioksidipäästöt kilogrammoina ja antaa leikkimielisen luokituksen käyttäjälle: hän on joko ilmastoguru, hyvän tien

kulkija, tavis-tallaaja, isokenkäinen tai jäljen jättiläinen. Tulosta voi verrata myös oman asuinalueen vertailuhenkilön tulokseen. Lisäksi Jälki-laskuri antaa käyttäjälle päästöjen vähentämiskinnejä.

Vuonna 2011 HSL:n toimintatulot olivat yhteensä 520,3 miljoonaa euroa, josta lipputulojen osuus on 48,6 prosenttia ja jäsenkuntien maksuosuudet 48,2 prosenttia. HSL:n lipputulot lisääntyivät vuodesta 2010 noin 9,4 miljoonalla eurolla 252,8 miljoonaan euroon.

Hyvän taloudellisen tuloksen ansiosta HSL:n jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia ei tarvinnut korottaa siitä huolimatta, että menot lisääntyivät joukkoliikenteen kustannustason noustua arvioitua enemmän. Lippujen hintoja korotettiin vuoden 2011 alusta keskimäärin vain yhdellä prosentilla.

Toimintamenojen toteutuma oli 514,6 miljoonaa euroa, josta lähes 96 prosenttia eli 493,4 miljoonaa euroa käytettiin palvelujen ostoon. Suurin menoerä ovat liikennöintikustannukset, joita kertyi 407,5 miljoonaa euroa. Joukkoliikenneinfran käyttökorvauksia HSL maksoi jäsenkunnilleen yhteensä 63,2 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna 2011 keskimäärin 3,7 prosenttia. HSL:n henkilöstökulut

olivat yhteensä 16 miljoonaa euroa.

Vuonna 2011 HSL investoi 4,3 miljoonalla eurolla. Investointimenoista 1,6 miljoonaa euroa liittyi nykyisen matkakorttijärjestelmän ylläpitoon sekä uudistettavan lippu- ja informaatiojärjestelmän hankintoihin. Investointeja toteutui huomattavasti vähemmän kuin talousarviossa ennakointiin, mikä johtuu pääosin matkakorttijärjestelmän uudistamiseen liittyvien hankkeiden lykkääntymisestä.

Hybridit tulivat

Pääkaupunkiseudun ensimmäiset hybridibussit kiinnostivat median edustajia tiedotustilaisuudessa joulukuussa. Helsingin Bussiliikenne Oy:n ajamia matalalattiaisia Volvo-hybridejä on kaksi ja ne on maalattu HSL:n sinivalkoisin tilaajavärein. Bussit lähtivät Helsingin sisäiseen liikenteeseen vuoden

2012 alussa. Hybridibusseilla on saavutettu 30 prosentin polttoainesäästöt perinteiseen dieseliin verrattuna. Hiilidioksidipäästöt ovat alentuneet samassa suhteessa. Volvon hybriditeknikassa dieselmoottori sammutetaan pysäkeillä ja liikennevaloissa, joten bussi käyttää liikkeelle lähtiessään

ainoastaan sähkömoottoria. Se saa virran bussin katolle sijoitetuista akuista, jotka latautuvat bussin jarruttaessa. Hybriditeknologia sopii erityisen hyvin keskustaliikenteeseen, jossa jarrutellaan ja kiihdytellään paljon.



Kameravalvonta puri bussikaistalla

Huhtikuussa alkanut kameravalvonta vähensi reilusti bussikaistalla ajavien henkilöautojen määrää jo puolessa vuodessa. Kameravalvontaa kekeiltiin Mannerheimintien ja Runeberginkadun risteyksessä HSL:n, Linja-autoliiton, Taksiliiton, poliisin ja Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yhteistyönä. Liikennevalotolpan päälle asennettiin kamerajärjestelmä, joka päättelee

automaattisen rekisteritunnistuksen perusteella, onko ajoneuvo oikeutettu käyttämään bussikaistaa. Luvatta ajaneen ajoneuvon haltijalle lähetetään ehdollinen 50 euron rikesakko. Bussikaistoilla pyritään turvaamaan joukkoliikenteen luotettavuus ja nopeus ruuhkaisillakin katuosuuksilla. Myös taksiliikenne saa merkittävää hyötyä bussikaistoista.

Tuloslaskelma

Toimintatuotot	01.01. – 31.12.2011		01.01.–31.12.2010	
Myyntituotot	254 774 964,20		245 387 390,91	
Kuntaosuudet	250 811 000,00		233 883 274,82	
Muut korvaukset kunnilta	0,00		1 204 802,14	
Maksutuotot	4 841 310,22		4 010 434,11	
Tuet ja avustukset	6 897 396,21		5 955 496,00	
Muut toimintatuotot	2 999 219,36	520 323 889,99	2 373 615,74	492 815 013,72
Toimintakulut				
Henkilöstökulut: Palkat ja palkkiot	-12 889 152,32		-11 763 223,79	
Henkilösivukulut: Eläkekulut	-2 252 295,77		-2 066 676,71	
Muut henkilösivukulut	-858 755,09		-564 419,70	
Palvelujen ostot	-493 354 788,14		-464 148 970,91	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-849 182,51		-1 036 725,63	
Muut toimintakulut	-4 375 622,44	-514 579 796,27	-3 776 953,16	-483 356 969,90
Toimintakate		5 744 093,72		9 458 043,82
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot	556 653,80		148 918,19	
Muut rahoitustuotot	5 344,46		22 190,32	
Korkokulut	-27 923,19		-7 491,53	
Muut rahoituskulut	-6 956,97	527 118,10	-2 647,77	160 969,21
Vuosikate		6 271 211,82		9 619 013,03
Poistot	-4 678 756,78	-4 678 756,78	-4 654 874,02	-4 654 874,02
Tilikauden tulos		1 592 455,04		4 964 139,01
Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)		1 592 455,04		4 964 139,01

Rahoituslaskelma

	TP 2011	TP 2010
Toiminnan rahavirta Vuosikate	6 271 211,82	9 619 013,03
Investointien rahavirta		
Investointimenot ¹⁾	-4 342 242,55	-27 629 153,56
Rahoitusosuudet investointeihin	0,00	306 430,97
Toiminnan ja investointien rahavirta	1 928 969,27	-17 703 709,56
Rahoituksen rahavirta Oman pääoman muutokset	7 013,53	13 595 130,01
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Saamisten muutos	-26 239 560,47	-33 751 705,69
Korottomien velkojen muutos	24 197 529,83	74 814 739,07
Rahoituksen rahavirta	-2 035 017,11	54 658 163,39
Rahavarojen muutos	-106 047,84	36 954 453,83
Rahavarat 31.12.	42 054 081,99	42 160 129,83
Rahavarat 1.1.	42 160 129,83	5 205 676,00

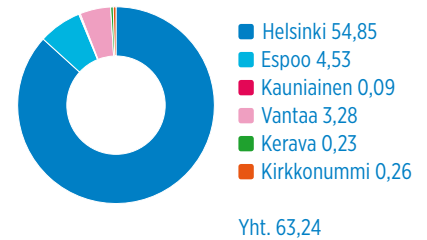
¹⁾ Investointimenoista vähennetty henkilöauton romutus 3 228,51 euroa, joka poistettu kertaluonteisena poistona vuonna 2011.

Tase

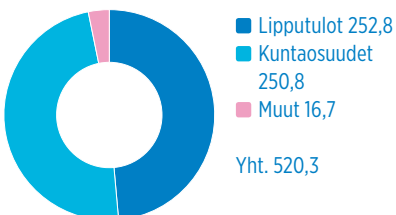
Vastaavaa	31.12.2011	31.12.2010
Pysyvät vastaavat	22 331 334,34	22 667 848,57
Aineettomat hyödykkeet	10 812 547,14	9 268 432,57
Aineettomat oikeudet	5 422 184,04	5 437 264,69
Tietokoneohjelmistot	870 916,71	969 218,92
Muut pitkävaikutteiset menot	463 516,49	321 977,77
Ennakkomaksut	4 055 929,90	2 539 971,19
Aineelliset hyödykkeet	8 132 664,26	9 562 955,00
Kiinteät rakenteet ja laitteet	7 283 072,96	8 579 264,70
Koneet ja kalusto	625 513,04	960 537,30
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	224 078,26	23 153,00
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	3 386 122,94	3 836 461,00
Vaihtuvat vastaavat	102 085 348,15	75 951 835,52
Saamiset	60 031 266,16	33 791 705,69
Pitkäaikaiset saamiset	400 000,00	0,00
Lainasaamiset	400 000,00	0,00
Lyhytaikaiset saamiset	59 631 266,16	33 791 705,69
Myyntisaamiset	51 211 774,02	25 666 301,44
Lainasaamiset	2 821,50	17 501,15
Muut saamiset	8 231 326,36	7 883 076,55
Siirtosaamiset	185 344,28	224 826,55
Rahoitusomaisuusarvopaperit	80 968,80	81 340,40
Muut arvopaperit	80 968,80	81 340,40
Rahat ja pankkisaamiset	41 973 113,19	42 078 789,43
Vastattavaa yhteensä	124 416 682,49	98 619 684,09

Vastattavaa	31.12.2011	31.12.2010
Oma pääoma	25 404 271,59	23 804 803,02
Peruspääoma	9 081 995,00	9 081 995,00
Muu oma pääoma	9 758 669,01	9 758 669,01
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	4 971 152,54	0,00
Tilikauden yli-/alijäämä	1 592 455,04	4 964 139,01
Vieras pääoma	99 012 410,90	74 814 881,07
Lyhytaikainen	99 012 410,90	74 814 881,07
Saadut ennakot	18 420 922,29	16 712 970,88
Ostovelat	42 672 748,63	42 283 144,39
Muut velat	936 944,97	738 612,27
Siirtovelat	36 981 795,01	15 080 153,53
Vastattavaa yhteensä	124 416 682,49	98 619 684,09

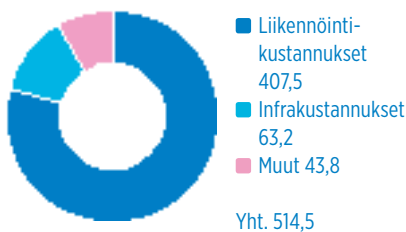
Infrakustannukset kunnittain



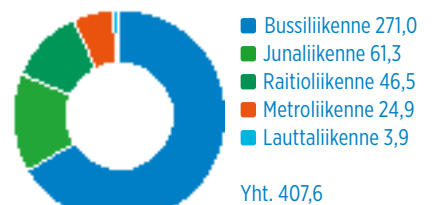
Toimintatulot



Toimintamenot



Liikennöintikustannukset liikennemuodoittain



Luvut ilmoitettu miljoonina euroina



Rakkauden sanoja raiteilla

Runot nousivat kesän päätteeksi raiteille jo seitsemättä kertaa. Runoja raiteilla -tempaus ilahdutti kulkijoita ratikoissa, metrovaunuissa ja -asemilla sekä lähijunissa. Myös Kulttuuriratikka vietti runopäivää, jonka aikana Helsinki Poetry Connection -yhteisön nuoret runoilijat vauhdittivat matkantekoa. Tempaukseen osallistuivat myös HSL:n matkalippujen tarkastajat ja HKL:n raitiovaunukuljettajat, jotka jakoivat matkustajille

runopostikortteja. Runoja raiteilla on HSL:n, Nuoren Voiman Liiton, Helsingin kaupunginkirjaston, Kulttuuritehdas Korjaamon sekä HKL:n ja VR:n yhteistyön tulos. Onnistumisesta suurin kiitos kuuluu runoilijoille, jotka antavat runonsa käyttöön. En-tiseen tapaan nytkin mukana oli parikymmentä tunnettua suomalaista runoilijaa. Tempauksen esikuvana on Lontoossa 1986 aloitettu Poems on the Underground -tapahtuma.



1. Die...
2. Die...
3. Die...
4. Die...
5. Die...
6. Die...
7. Die...
8. Die...
9. Die...
10. Die...

1. Die...
2. Die...
3. Die...
4. Die...
5. Die...
6. Die...
7. Die...
8. Die...
9. Die...
10. Die...

7

Hallinto ja organisaatio

Hallituksen puheenjohtajana toimi Tatu Rauhamäki ja varapuheenjohtajana Nina Knaapila. Tarkastuslautakunnan puheenjohtajana toimi Jouni J. Särkijärvi ja varapuheenjohtajana Suzan Ikävalko.

HSL:n toimitusjohtajana toimi Suvi Rihtniemi. Tili- ja vastuuvollisia viranhaltijoita ovat toimitusjohtaja ja

osastojen ja yksiköiden johtajat.

HSL:n perussopimus uusittiin Sipoon liityttyä HSL:n jäseneksi. Johto- ja hallintosääntöjä selkeytettiin ja uusi taloussääntö, sisäisen valvonnan ohjeet sekä hyvän hallinnon ja johtamistavan toimintaohjeet hyväksyttiin.



HSL:n hallitus ja HSL:n johto, takana vasemmalta Tuija Sundberg (HSL), Suoma Sihto (HSL), Petri Härkönen, Petteri Niskanen, Tarmo Aarnio (asiantuntija, Kirkkonummi), Jukka Hako, Olavi Louko (asiantuntija, Espoo), Tatu Rauhamäki, Erkki Perälä, Juha-Veikko Kurki, Markku Weckman, Arttu Kuukankorpi (HSL), Arto Välikangas, Pirjo Laitinen (HSL), Pekka Sauri (asiantuntija, Helsinki), Pirkko Lento (HSL), Finn Berg ja Torsten Widén (asiantuntija, Kauniainen); edessä vasemmalta Mari Flink (HSL), Hanna-Kaisa Siimes, Corinna Tammenmaa, Sami Lehtonen, Jaana Pelkonen, Laura Rissanen, Samuli Isola, Leena Viilo (asiantuntija, Vantaa), Suvi Rihtniemi (HSL), Tarja Kantola ja Nina Knaapila.

☰ HSL:n hallitus

Hallituksen puheenjohtajana toimi Tatu Rauhamäki ja varapuheenjohtajana Nina Knaapila.

Jäsen Varajäsen

Tatu Rauhamäki (KOK/H), pj
Jukka Hako (SDP/V)
Tarja Kantola (SDP/H)
Nina Knaapila (Vihr./E), vpj
Juha-Veikko Kurki (KOK/E)
Osmo Soininvaara (Vihr./H)

Petteri Niskanen (Vihr./H)

Jaana Pelkonen (KOK/H)
Laura Rissanen (KOK/H)
Hanna-Kaisa Siimes (Vas./H)
Hannele Kerola (SDP/E)
Corinna Tammenmaa (RKP/Ki)
Markku Weckman (KOK/V)
Arto Välikangas (PS/H)

Tapani Tuominen (KOK/H)
Samuli Isola (SDP/Ke)
Ulla-Maija Rajakangas (SDP/H)
Sirpa Hertell (Vihr./E)
Ritva Erkama (KOK/E)
Martti Tulenheimo (Vihr./H) 10.5.2011 asti
Erkki Perälä (Vihr./H) 31.5.2011 alkaen
Jouni Vauhkonen (Vihr./V) 22.11.2011 asti
Hanna Valtanen (Vihr./V) 13.12.2011 asti
Aino Mäkisalo (KOK/H)
Wille Rydman (KOK/H)
Hannu Koponen (Vas./H)
Sami Lehtonen (SDP/E)
Finn Berg (RKP/Ka)
Anitta Orpana (KOK/V)
Erja Kouvo (PS/H)

☰ Asiantuntijat

Teknisen toimen johtaja Olavi Louko, **Espoo**
Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, **Helsinki**
Kaupunginjohtaja Torsten Widén, **Kauniainen**
Kaupunginjohtaja Petri Härkönen, **Kerava**
Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, **Kirkkonummi**
Kaupunginjohtaja Juhani Paajanen, **Vantaa** 29.3.2011 asti
Apulaiskaupunginjohtaja Jukka Peltomäki, **Vantaa** 10.5.2011 alkaen 31.5.2011 asti
Kaupunginjohtaja Jukka Peltomäki, **Vantaa** 14.6.2011 alkaen 13.9.2011 asti
Apulaiskaupunginjohtaja va. Leea Markkula-Heilamo, **Vantaa** 4.10.2011 alkaen

H Helsinki
E Espoo
V Vantaa
Ka Kauniainen
Ke Kerava
Ki Kirkkonummi

☰ HSL:n tarkastuslautakunta

Tarkastuslautakunnan puheenjohtajana toimi Jouni J. Särkijärvi ja varapuheenjohtajana Suzan Ikävalko.

Jäsen

Jouni J. Särkijärvi, (KOK/E), pj.
Suzan Ikävalko, (Vihr./H), vpj.

Hanne Lehtovuori (KOK/V) 16.11.2011 asti
Tiina Keskimäki (KOK/V) 16.12.2011 alkaen
Sakari Oka (KOK/H)
Juhani Turkkila (SDP/H)

Varajäsen

Elli Perklén (KOK/E)
Kristo Savola (Vihr./Ki) 14.4.2011 asti
Tuomas Rinne (Vihr./Ki) 16.12.2011 alkaen
Marianne Kivelä (KOK/Ka)
Marianne Kivelä (KOK/Ka)
Jaana Lamminperä (KOK/H)
Erkki Kallio (SDP/H)

Tilintarkastus

Tilintarkastuksesta vastaa Ernst&Young Julkispalvelut Oy.
Vastuullisena tilintarkastajana toimii JHTT, KHT Jarmo Lohi.



3B	Kuhle Thale Hauptstr. 100	2 11
6	Ardele Hauptstr.	4 11
9	Franka Hauptstr.	8 15
10	Wilde Hauptstr. Lübeck	3 11

HSL julkaisut

HSL:n seudullisen bussiliikenteen asiakastytyväisyystutkimus, syksy 2010 (2011/1)

Liikennöintisuunnitelma 2011–2012. Seutulinjat sekä Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Vantaan ja Keravan sisäiset bussilinjat sekä junaliikenne, raitioliikenne, metroliikenne ja lauttaliikenne (2011/3)

Selvitys syväuraisten vaihteiden ja raideristeysten käyttöönoton hyödyistä ja edellytyksistä Helsingin raitiotieverkolla (2011/4)

Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin 2010 (2011/6)

Johdinautoliikenteen hankeselvitys (2011/13)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011 (2011/14)

Köysirata Kruununvuorenranta - Helsingin kantakaupunki. Esiselvitys (2011/15)

HSL Helsingin seudun liikenteen ympäristöraportti 2010 (2011/16)

Helsingin seudun joukkoliikenteen laaturaportti, syksy 2010 (2011/17)

Helsingin joukkoliikenne kansainvälisessä BEST-tutkimuksessa 2011 (2011/18)

Kirkkonummen linjastosuunnitelma 2013 - 2017 (2011/19)

Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen toimintamallien kehittäminen Helsingin seudulla (2011/21)

Joukkoliikenteen yksikkökustannukset (2011/22)

HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma 2012 - 2022 (2011/23)

HSL:n joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimus, kevät 2011 (2011/24)

HSL:n joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimus. Liiteosio: Laatu-kannusteet (2011/25)

Helsingin seudun lähijunaliikenteen luotettavuuden parantaminen (2011/26)

HSL-alueen runkobussilinjasto 2012 - 2022 (2011/27)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011). Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KUHA (2011/28)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011. HLJ 2011:n jälkiarviointi, sidosryhmäkysely (2011/29)

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011). Vaikutusten arviointi (2011/30)

Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 vyöhykemallit ja hinnoittelu (2011/31)

HSL:n joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimus, kesä 2011. Tulosraportti (2011/31)

HSL:n joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimus, Suomenlinnan lauttaliikenne, kesä 2011 Tulosraportti (2011/32)

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustemallit 2010 (2011/33)

Helsingin seudun liikenne-ennustejärjestelmän yksilömallit (2011/34)

Lippulajitutkimus lähijunaliikenteessä HSL-alueella 2010 (2011/35)

Lippulajitutkimus Kirkkonummen bussiliikenteessä 2010 (2011/36)

Helsingin joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelma, C-osa. Helsingin bussiliikenteen infrastruktuurin toimenpide-esitykset (2011/37)

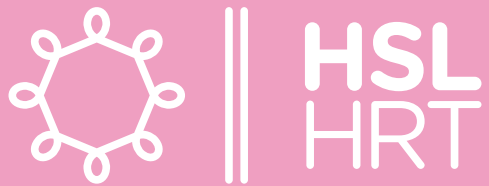
HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444

www.hsl.fi







Liikuttaa meitä kaikkia