

HSL Helsingin seudun liikenne

Vuosikertomus



HSL Helsingin seudun liikenne

Vuosikertomus 2012

Sisällys

Tämä on HSL	4
Toimitusjohtajan katsaus	6
Vuoden varrelta	8
Asiakkaat	14
Henkilöstö	16
Ympäristö	20
Joukkoliikenne lukuina	22
Talous	26
Hallinto ja organisaatio	30





HSL:n
liikenteessä tehtiin
345
miljoonaa matkaa.



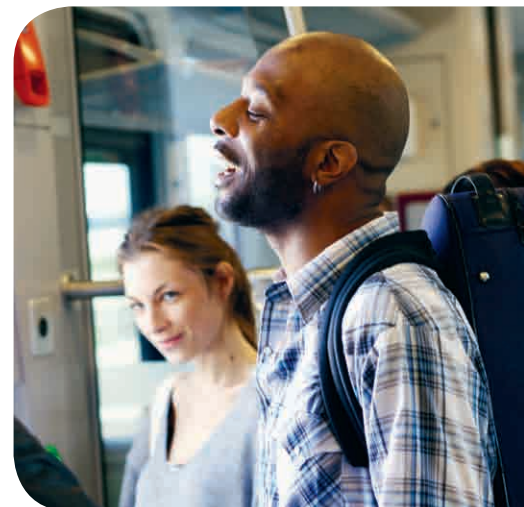
HSL liikuttaa meitä kaikkia

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, jonka jäseniä ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo. HSL vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta sekä koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. Kuntayhtymä aloitti toimintansa vuonna 2010. HSL:ään voivat liittyä kaikki muutkin Helsingin seudun kunnat.



HSL:n tehtävät

- Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä
- Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut
- Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ)
- Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat
- Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta
- Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta



Yhteistä näkemystä maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen

Helsingin seudun liikenteen kolmas toimintavuosi on takana. Sen aikana HSL jatkoi hyvin tuloksin perustehtävänsä toteuttamista: HSL tarjoaa kattavat liikkumismahdollisuudet sekä luo edellytykset elinvoimaiselle ja viihtyisälle Helsingin seudulle.

HSL:n osaava, innostunut ja työhönsä sitoutunut henkilöstö mahdollisti osaltaan sen, että asetetut tavoitteet saavutettiin lähes kokonaan.

Vuonna 2012 HSL:n tilaamassa liikenteessä tehtiin noin 345 miljoonaa matkaa, yli miljoona jokaisena arkipäivänä. Vaikka matkustajamäärä jatkoi kasvuaan, joukkoliikenteen osuus alueen koko liikenteestä on hieman laskenut viime vuosina.

Seudulle suuntautuva muuttoliike ja hajanainen yhdyskuntarakenne heijastuvat siihen, että yksityisautoilla tehtyjen matkojen määrä kasvaa nopeasti. Tämän kehityksen kääntäminen ja ympäristöystävällisen joukkoliikenteen tarjoaminen ovat HSL:n tärkeimpiä tavoitteita.

Liikennettä sovitetaan maankäyttöön

Valtion, Helsingin seudun kuntien ja HSL:n välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimus allekirjoitettiin 20. kesäkuuta. Sopimus tarjoaa mahdollisuudet seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja liikenteen soveltamiseen entistä tiiviimmin yhteen maankäytön kanssa.



Sopimus on historiallinen, sillä se on ensimmäinen, joka kattaa kaikki Helsingin seudun neljätoista kuntaa ja käsittää kaikki kolme toimintoa: maankäytön, asumisen ja liikenteen.

Aiesopimuksessa on määritelty tavoitteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä liikenneverkon keskeiset kehittämishankkeet. Näiden tavoitteiden toteutuminen on seudun elinvoiman säilyttämiseksi ja vahvistamiseksi ensiarvoisen tärkeää. Siksi on välttämätöntä, että sopijaosapuolet seuraavat aiesopimuksen toteuttamista tiivistä.

HSL tavoittelee laajentumista

Metropolialueen kuntajaosta ja metropolihallinnon vaihtoehtoista valmistui esiselvitys, jossa metropolialue käsittää Helsingin seudun neljätoista kuntaa. Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja joukkoliikenne ovat seudun kannalta niin tärkeitä, että HSL on mukana kaikissa vaihtoehtoissa vahvasta metropolihallinnosta aina nykyiseen kuntayhtymämalliin.

HSL:n tavoitteena on laajeneminen koko Helsingin seudun alueelle. Näin voimme suunnitella joukkoliikennettä entistä toimivampana kokonaisuutena ja hoitaa hankinnan tehokkaammin. Silloin myös HSL:n yhtenäinen taksa- ja lippujärjestelmä matkakortteineen olisi käytettävissä koko alueella. Liikennejärjestelmäsuunnittelustahan HSL vastaa jo koko seudulla.

Laajenemisen osalta vuosi 2012 alkoi iloisesti, kun Sipoo liittyi HSL-kuntien joukkoon. Kuntayhtymä kattaa nyt seitsemän kunnan alueen. Sipoo yhdessä

Keravan ja Kirkkonummen kanssa muodostaa HSL:n seutulippualueen kolmannen vyöhykkeen, jossa ovat käytössä lähiseutuliput.

Vyöhykerajoista syntyi päätös

HSL:n hallitus hyväksyi tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä noudatettavat vyöhykerajat kesäkuun kokouksessaan. Aikaisintaan vuonna 2016 käyttöön otettavassa järjestelmässä maksualueet perustuvat kuntarajojen sijaan kaarimaisiin vyöhykkeisiin ja etäisyyteen Helsingin keskustasta.

Valittu kaarimalli on kestävä vaihtoehto laajenevalle Helsingin seudulle, vaikka seudun kuntarakenteessa tapahtuisi muutoksia.

Tiiviissä yhteydessä taksa- ja lippujärjestelmähankkeen kanssa valmistellaan uutta lippu- ja informaatiojärjestelmää (LIJ 2014), jonka myötä uusitaan matkakorttijärjestelmä. LIJ 2014 saattaa koko Helsingin seudun joukkoliikenteen ajantasaisen matkustajainformaation piiriin ja mahdollistaa matkustajille toteutettavia uudenlaisia palveluja.

Vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelu ja lippu- ja informaatiojärjestelmän mukanaan tuomat uudistukset ovat omiaan lisäämään joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun.



Toimitusjohtaja

”HSL:n tavoitteena on laajeneminen koko Helsingin seudun alueelle. Näin voimme suunnitella joukkoliikennettä entistä toimivampana kokonaisuutena ja hoitaa hankinnan tehokkaammin. Haluamme joukkoliikenteen nousuun.”

Katsaus vuoteen 2012



Sipoosta tuli kuntayhtymän kuopus

HSL-alue laajeni vuoden 2012 alussa, kun Sipoo liittyi kuntayhtymään. Kaikkiaan HSL kattaa nyt seitsemän kuntaa. Sipoo yhdessä Keravan ja Kirkkonummen kanssa muodostaa HSL:n seutulippualueen kolmannen vyöhykkeen, jossa ovat käytössä lähiseutuliput.

Myös HSL:n matkakortin kausi- ja arvoliput tulivat käyttöön Sipoon bussiliikenteessä. Loppukesästä bussien reitit ja aikataulut löytyivät Reittioppaasta. Sipoolaiset hankkivat innokkaasti HSL:n matkakortteja: vuoden lopussa jo 3 300 sipoolaisella oli käytössään henkilökohtainen matkakortti.

HSL ryhtyi laatimaan loppuvuodesta Sipoon bussiliikenteen linjastosuunnitelmaa vuosille 2014–2021. Sipoolaiset ovat olleet alusta alkaen mukana suunnitelman työstämisessä mm. asukasillan ja aihetta käsittelevän blogin kautta. Työ valmistuu kesällä 2013.

Monta keinoa luotettavuuden kohentamiseksi

Matkustajat mieltävät luotettavuuden tärkeimmäksi joukkoliikenteen laatutekijäksi. HSL-alueelle valmistui luotettavuuden kehittämisohjelma, jossa esitellään useita keinoja luotettavuuden parantamiseksi. Niitä ovat mm. bussien ajantasauspysäkit, kuljettajarahastuksesta luopuminen raitioliikenteessä ja liikennevaloetuuudet.

Kun pysäkit, terminaalit ja liittymät toimivat, bussit kulkevat luotettavammin. HSL kartoitti bussiliikenteen infrastruktuurin ongelmakohtia Espoossa ja Vantaalla keräämällä palautetta mm. kuljettajilta. Espoota koskeva luotettavuuden kehittämisselvitys valmistui, ja Vantaan selvityksen valmistelu eteni pitkälle.

Vuonna 2012 lähijunaliikenteen luotettavuus parani merkittävästi edellisiin talviin verrattuna. Myös bussi- ja raitioliikenteessä talven sääolosuhteista aiheutuneet häiriöt jäivät aikaisempia vuosia vähäisimmiksi. Kaikki liikennevälineet liikkeneivät yli 99 % varmuudella.

Aiesopimus sitoo asumista ja liikennettä

Valtion, Helsingin seudun kuntien ja HSL:n välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimus vuosille 2012–2015 allekirjoitettiin 20. kesäkuuta. HSL:n valmisteleva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) oli liikenteen osalta aiesopimuksen valmistelun lähtökohtana. Aiesopimuksella pyritään sovittamaan maankäyttöä, asumista ja liikennettä entistä tiiviimmin yhteen.

Liikenneinfrastruktuurin pienten ja kustannustehokkaiden KUHA-hankkeiden toteuttamisohjelma valmisteltiin ja hyväksyttiin osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua. HLJ 2011:n jatkotyönä valmistui Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia, johon sisältyi myös ehdotus liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta. Muita selvityksiä olivat liikenneturvallisuusstrategia, Helsingin seudun pääpyöräilyverkko selvitys laatukriteereineen sekä selvitys julkisen palveluverkon muutosten vaikutuksista kestäväan liikkumiseen.

HLJ 2015:n työstäminen aloitettiin kiinteässä yhteydessä MAL-työhön. Liikennejärjestelmäsuunnitelman puiteohjelma valmistui ja hyväksyttiin HSL:n hallituksessa lokakuussa. Puiteohjelma luo yleiset raamit ja painopisteet 2,5 vuotta kestäväälle liikennejärjestelmän suunnitteluhankkeelle, jossa toteutetaan useita selvityksiä ja tutkimuksia liikkumisesta ja liikenteestä.

Matka- RAUHAA.fi



Helsingin seudulle julistettiin matkarauha

HSL:n Matkarauhaa-kampanjalla haluttiin viestiä matkustajien ja työntekijöiden turvallisuuden puolesta. Matkustajilta saatiin kaikkiaan noin 6 700 matkarauhatoivetta. Joukkoliikenteeseen kaivattiin erityisesti toisten huomioon ottamista ja hyviä käytöstapoja.

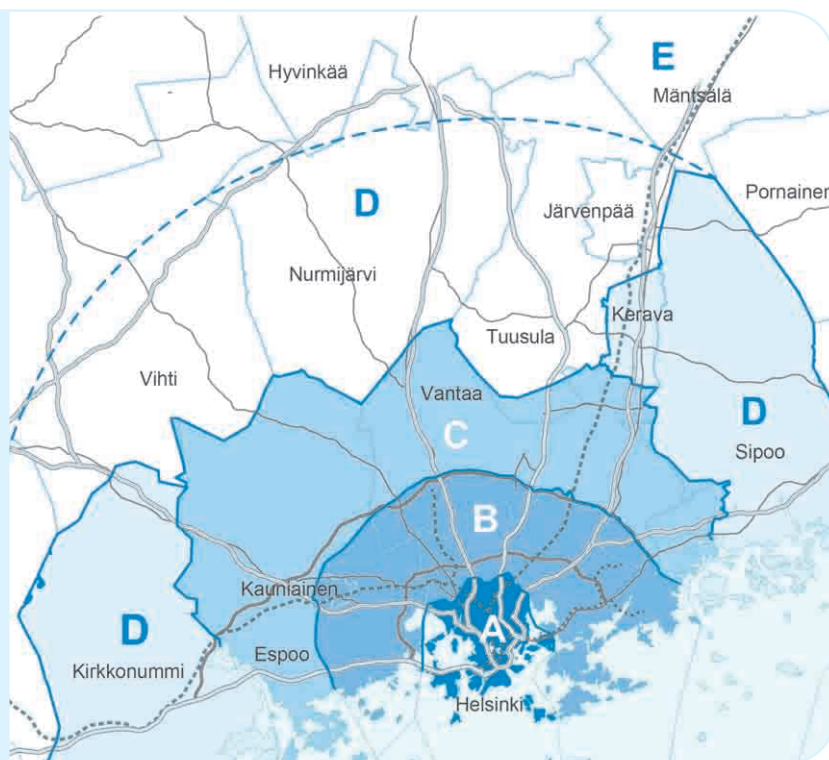
Vuoden 2012 alussa hyväksytyssä joukkoliikenteen turvallisuusstrategiassa korostetaan, että jokaisella on oikeus matkustaa tai työskennellä liikennevälineissä ilman pelkoa häirinnästä tai fyysisestä väkivallasta.

Vuosia 2012-2016 koskevalla toimenpideohjelmalla kohennetaan turvallisuutta laajalla keinovalikoimalla koulutuksesta ja ohjeistuksesta aina liikennevälineiden turvavarustukseen, kuten bussien turvaohjaamoihin.

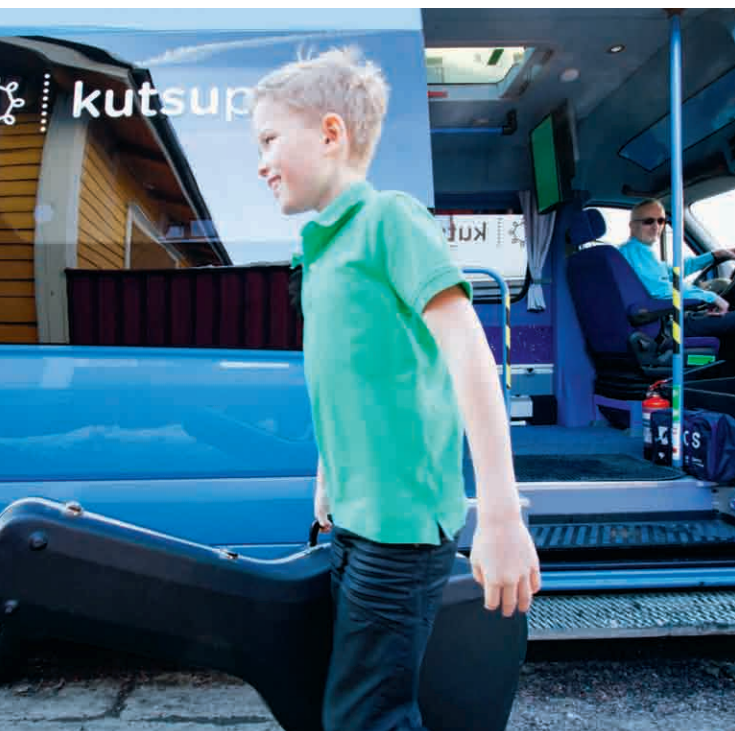
Kaarimaiset vyöhykerajat saivat hyväksynnän

Uudessa taksa- ja lippujärjestelmässä maksualueet perustuvat kuntarajojen sijaan kaarimaisiin vyöhykkeisiin ja etäisyyteen Helsingin keskustasta. Matkan pituus vaikuttaa tulevaisuudessa lipun hintaan selkeämmin kuin nykyisin. Uloimpien vyöhykkeiden rajat tarkentuvat sitä mukaa kun uusia kuntia liittyy HSL:ään. Kaarimalli otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2016.

TLJ 2016 -hankkeen rinnalla valmisteltiin uutta lippu- ja informaatiojärjestelmää (LIJ 2014), joka muun muassa saattaa koko Helsingin seudun joukkoliikenteen ajantasaisen matkustajainformaation piiriin. LIJ 2014 -hankkeen toimittajaksi valittiin kilpailutuksen perusteella Tieto Finland Oy.



Katsaus vuoteen 2012



Kutsuplussat ilmestyivät katukuvaan

Ensimmäiset Kutsuplus-bussit alkoivat kulkea syksyllä muun muassa yliopistojen kampusliikenteessä. Uutta joukkoliikennepalvelua testataan kolmevuotisessa pilotissa. Kutsuplussin tilaus- ja ohjausjärjestelmä on täysin automatisoitu, ja bussit liikennöivät joustavin reitein ja aikatauluihin. Kutsuplussin voi tilata Kutsuplus.fi-sivuilta lähimmälle bussipysäkille.

Liikennettä hoidetaan aluksi kymmenellä pikkubussilla. Ensimmäiset Kutsuplus-bussit täyttävät Euro 5 -päästönormit, ja niissä on 9 matkustajapaikkaa ja korkeatasoinen varustelu, esimerkiksi ilmastointi ja pistorasiat kannettavalle tietokoneelle. Kyytiin houkutellaan erityisesti yksityisautoilijoita.

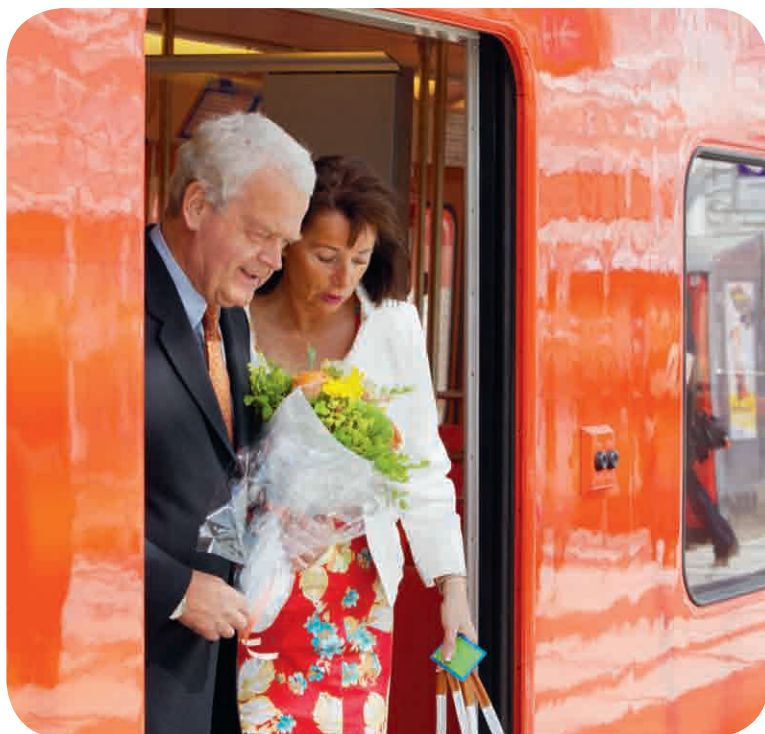
Palvelu avataan kaikkien käyttöön keväällä 2013. Ajoneuvojen määrä on tarkoitus nostaa asteittain sataan vuoden 2015 loppuun mennessä. Kutsuplus tulee laajentuessaan täydentämään nykyisiä joukkoliikennepalveluita. Se on hyvä vaihtoehto myös niillä alueilla, joissa tavanomainen joukkoliikenne ei ole ollut kilpailukykyinen.

Vuorovaikutus siivitti suunnittelua Vantaalla

Asukkaat osallistuivat tiiviisti Vantaan bussiliikenteen alueellisten linjastosuunnitelmien laadintaan. Heillä oli mahdollisuus keskustella HSL:n suunnittelijoiden kanssa asukasilloissa sekä esittää näkemyksiään blogien ja virtuaalisten vuorovaikutustyökalujen kautta. Vuorovaikutus asukkaiden kanssa auttaa ymmärtämään liikkumistarpeita ja -toiveita ja tuo esiin paikallistuntemusta, joka ei välity tilastoista.

Esimerkiksi Korso-Koivukylä-suunnitelmaa koskeva blogi keräsi yli 10 000 käyntiä muutamassa kuukaudessa. Alueelliset linjastosuunnitelmat laadittiin lisäksi Länsi-Vantaan, Tikkurila-Hakunilan ja Aviapoliksen alueille. Suunnitelmien viimeistely jatkuu vuonna 2013. Vantaan bussilinjastoa sopeutetaan Kehäradan käyttöönottoon, joka tapahtuu vuonna 2015.





Väylille saatiin lisää vähäpäästöistä kalustoa

HSL haluaa vähentää bussiliikenteen ympäristökuormitusta suosimalla vähäpäästöistä kalustoa. Jo 45 prosenttia HSL-alueen busseista on vähäpäästöisiä (EEV). Vuonna 2012 ratkaistujen sopimusten mukaisesti liikenteeseen tulee 126 uutta EEV-bussia ja 22 kaikkein vähäpäästöisimmän Euro 6 -luokan bussia. Niiden liikennöinti alkaa vuonna 2013.

HSL kokeili uusia ajoneuvoteknologioita, jolla saatiin vähennettyä polttoaineenkulutusta sekä lähi- ja hiilidioksidipäästöjä. Liikenteessä aloitti 59 kevytrakennebussia. Helsingin linjalla 24 alkoi kulkea kaksi hybridibussia, ja lisäksi Espooseen linjalle 11 saatiin täyssähköbussi koekäyttöön. Liikennöitsijöille järjestettiin ensimmäistä kertaa erillinen kilpailutus ympäristöbonuksesta, joka kannustaa päästöjä alentaviin toimenpiteisiin.

Kesäkuukausina useita muutoksia

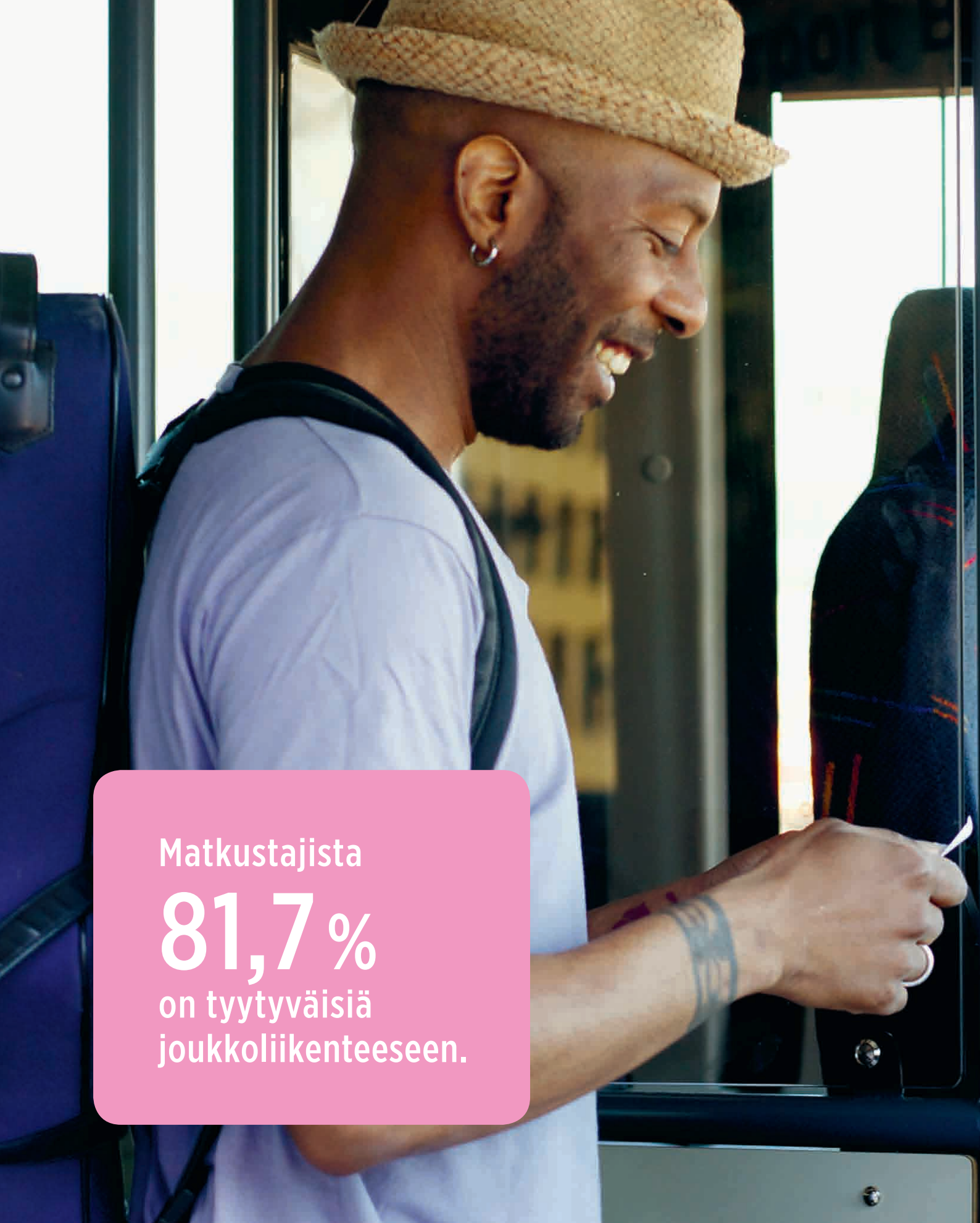
Työmatkalaisille oli tarjolla alkukesästä aiempaa tiheämmät yhteydet, koska kesäaikataulukausi lyheni kahdeksaan viikkoon. Helsingin kesäaikataulukirjoja ei painettu lainkaan. Espoossa ja Vantaalla kesäkirjat sai noutaa kirjastosta tai palvelupisteestä.

Kalasataman siltatyömaa seisautti metrolinjojen Kulo-saaren ja Ruoholahden välillä 14. heinäkuuta. Reilun viikon kestänyt katkos oli metron 30-vuotisen historian pisin. Metro korvattiin Itä-Helsingin ja keskustan välillä busseilla. Korvaava bussiliikenne toimi hyvin ja sai matkustajilta positiivista palautetta. Kesällä myös raitiovaunuilla oli ennätysmäärä poikkeusreittejä, kun ratoja kunnostettiin.

Aikataulukauden vaihtuessa tehtiin runsaasti muutoksia bussien reitteihin erityisesti Etelä- ja Länsi-Helsingissä. Linjastoa haluttiin selkeyttää, bussiliikenteen kulkua nopeuttaa ja aikataulujen luotettavuutta parantaa. Tallinnan-matkailijoiden joukkoliikenneyhteydet paranivat merkittävästi, kun raitiolinjan 9 reitti piteni Länsiterminaalille.



VDL/Pekka Paloranta



Matkustajista

81,7%

on tyytyväisiä
joukkoliikenteeseen.



Seudun joukkoliikenteellä vankka suosio

HSL haluaa kuunnella matkustajia ja vastata heidän tarpeisiinsa laadukkailla, kohtuuhintaisilla ja luotettavilla joukkoliikennepalveluilla. Asiakaslähtöisyys on yksi HSL:n arvoista.

Suurin osa matkustajista on tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen: palvelut saivat yleisarvosanan 3,97 asteikolla yhdestä viiteen. Matkustajien mielipiteitä mitattiin liikennevälineissä kyselytutkimuksella, johon vastasi yli 60 000 henkilöä.

HSL:llä on Rautatienranta, Itäkeskuksessa ja Pasilassa palvelupisteet, joissa voi esimerkiksi hoitaa matkakorttiasioita. Palvelupisteissä asioi vuoden aikana noin 367 000 henkilöä. Käytössä on myös asiakaspalvelunumero, jossa vastattiin noin 89 200 puheluun.

Asiakkaat voivat antaa palautetta HSL:n verkkosivujen kautta tai palvelupuhelimen ja -pisteiden henkilökunnalle. Kolmasosa noin 36 000 saadusta palautteesta koski kuljettajien toimintaa. Palautetta hyödynnetään palveluiden kehittämisessä.

Asiakkaisiin haettiin tiiviimpää yhteyttä

HSL toivoo, että asukkaat osallistuisivat aktiivisesti joukkoliikenteen linjastosuunnitteluun, koska

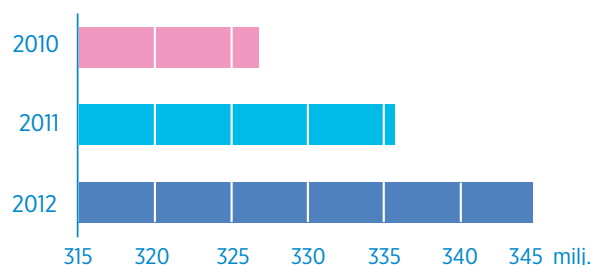
vuorovaikutus lisää ymmärrystä matkustustarpeista. Esimerkiksi vuonna 2012 kuntalaiset olivat mukana Vantaan alueellisten linjastosuunnitelmien laadinnassa mm. asukasiltojen ja blogien kautta.

Elokuussa valmistui HSL:n asiakkuusstrategia vuosille 2013–2015. Rakenteilla oleva asiakasohjelma tuo asiakkaille mm. etuja ja lisäpalveluita. Ohjelma saadaan valmiiksi vuoden 2015 aikana.

Asiakkaisiin haettiin tiiviimpää yhteyttä myös aloittamalla sähköisen asiakaskirjeen lähettäminen. HSL haluaa tarjota jatkossa eri asiakasryhmille juuri heitä kiinnostavaa joukkoliikennetietoa esimerkiksi heidän käyttämistään linjoista ja niiden liikennöinnin häiriöistä.

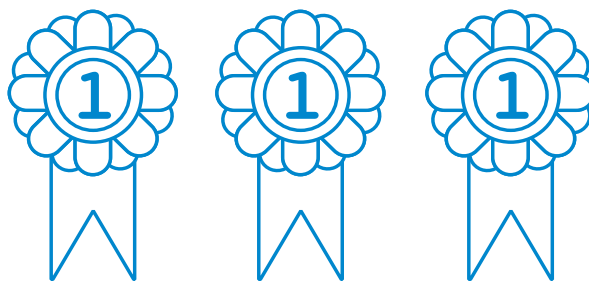
HSL:ssä käynnissä oleva lippu- ja informaatiojärjestelmähankke (LIJ 2014) mahdollistaa monet uudistukset. Se helpottaa matkustajien arkea, kun ajantasainen matkustajainformaatio tulee kaikkien ulottuville ja matkakortin lataaminen onnistuu tulevaisuudessa verkossa.

Lähes miljoona matkaa päivässä



HSL:n liikenteessä tehtiin lähes miljoona matkaa päivässä, mikä tarkoittaa yli 60 % kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. Kasvua edellisvuoteen oli 2,7 %.

Kärkisijalla kolmatta vuotta



Asukkaiden mielestä Helsingin seudun joukkoliikenne on Euroopan huippua: joukkoliikennekaupunkeja vertailevassa BEST-tutkimuksessa on saavutettu kärkisija jo kolmena vuotena peräkkäin.

Kaupungissa pääsee mukavasti julkisilla

HSL kysyi Helsingin Mäkelänkadulla ohikulkijoilta, miten he käyttävät joukkoliikennettä ja miten palvelut heidän mielestään pelaavat.



Mikko Kangasmäki

"Käytän joukkoliikennettä lumisena aikana joka päivä, muuten kävelen ja pyöräilen. Minulla ei ole ajokorttia. Uskoisin, että joukkoliikenteen käyttö on huokeampaa kuin autoilu. Ja olisi typerää, jos kaikki ostaisivat oman auton.

Hinnat ovat kohtuulliset, ja liikennevälineitä kulkee usein. Se on ikävää, että kuntarajan ylityksestä joutuu maksamaan seutulipun, vaikka matkustaisi vain yhden pysäkinvälin. Myöskään poikittaisliikenne ei aina toimi, vaan pitää mennä keskustan kautta."



Olli Tiusanen

"Teen Helsingin sisäisiä matkoja päivittäin. Minulla ei ole autoa, se on oma valintani. Olen yksityisautoilua vastaan. Se hidastaa kaikkea liikennettä, vie paljon energiaa ja saastuttaa. Auton kydyssä

istuu usein vain yksi henkilö.

Helsingissä on toimivat joukkoliikenneyhteydet, työmatkat sujuvat kohtuullisessa ajassa jopa kaupungin laidalta toiselle. Olen ihan tyytyväinen kaluston kuntoon ja vuorojen määrään. Aika ajoin pysäkkejä siirrellään tarpeettomasti."



Elisa Keinänen

"Teen julkisilla noin joka toinen päivä normaaleja asiointimatkoja, Kumpulasta esimerkiksi ratikalla tai bussilla keskustaan. Kaupungissa ei tarvita omaa autoa. Kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä pääsee. Syy on myös ekologinen. Maailmassa on jo ihan liikaa autoja.

Kun vertaa ulkomaihin, Helsingissä ja Suomessa on toimiva joukkoliikenne. Täällä voi luottaa siihen, että bussi tulee suurin piirtein ajallaan. Hinnat ovat vähän liian kalliita ja kuljettajien neuvonta- ja asiakaspalvelukyvyissä on parannettavaa. Turvallisuus ja siisteys ovat hyvällä tolalla.



Osaava joukkue tekee tuloksen

Innostunut ja asiantunteva henkilöstö on HSL:n toiminnan ja menestyksen kivijalka. Näin linjataan HSL:n strategiassa, ja myös alkuvuonna vahvistetut arvot korostavat jatkuvan kehittymisen merkitystä.

Henkilöstön työtyytyväisyyttä kartoitetaan vuosittain tehtävällä kyselyllä. Kyselyssä voi ottaa kantaa muun muassa organisaation toimivuuteen, esimiestyöhön sekä yhteistyön sujuvuuteen.

Vastaamisaktiivisuus oli hyvällä tasolla, 77 prosenttia henkilöstöstä antoi palautetta kyselyn kautta. Kyselyn kokonaisarvosana oli 3,75 asteikolla yhdestä viiteen. Työtyytyväisyys on kehittynyt myönteiseen suuntaan, sillä vastaava arvio vuotta aiemmin oli 3,67.

Kyselyn perusteella työilmapiiri on hyvä ja suhteet työkavereihin kunnossa. Suurinta positiivinen muutos oli johtamista ja esimiestyötä koskeissa arvioissa, mutta myös organisaation toimivuutta arvioitiin nyt selkeästi myönteisemmin kuin edellisessä kyselyssä.

Yhteistyö yli toimintayksikkörajojen sai edellisvuotta parempaa palautetta, mutta kehitettävää riittää edelleen. Kyselyn tulosten perusteella HSL:ssä keskitytään tulevana vuonna parantamaan osastojen ja yksiköiden välistä yhteistyötä ja tiedonkulkua.

HSL:n arvoiksi vahvistettiin asiakaslähtöisyys, yhteistyö, jatkuva kehittyminen ja ympäristövastuu.

Jokapäiväistä toimintaa ja sisäistä kulttuuria ohjaavat arvot määriteltiin yhdessä koko henkilöstön kanssa.

Kannustavaa palkkausta kehitettiin

Tavoitteena on, että HSL:ssä olisi jokaista työntekijää arvostava ilmapiiri, motivoiva johtamiskulttuuri ja hyvät edellytykset tulokselliselle työnteolle. Koko henkilöstön osaamista halutaan kehittää ja hyödyntää.

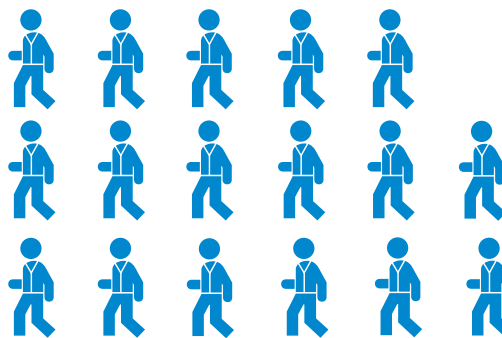
Toukokuun alussa otettiin käyttöön työsuorituksen arviointijärjestelmä, jonka perusteella määritellään palkan henkilökohtaisen lisän suuruus. Arviointikriteereinä käytetään tuloksellisuutta, ammatti-osaamista, toimintatapoja, sidosryhmätaitoja ja kehitysmuutoksia.

Työsuorituksen arvioinnin perusteella 247 työntekijälle maksettiin uutta henkilökohtaista lisää. Vuositasolla henkilökohtaiseen palkkaukseen käytettiin noin 50 % aiempaa enemmän rahaa. Henkilökohtainen lisä on tulospalkkion ohella osa kannustavaa palkkausta.

Puolet työskentelee kirjoituspöydän ääressä



HSL:ssä oli vuoden lopussa 361 työntekijää. Erilaisissa hallinnollisissa, suunnittelu-, tutkimus- ja kehittämistehtävissä työskenteli 191 henkilöä. Esimiestehtävissä heistä oli 32.



Myynti- ja asiakaspalvelutehtävissä sekä kenttätoissa kuten matkalippujen tarkastajina toimi kaikkiaan 170 henkilöä.

Ongelmien ratkaisua ja uuden oppimista

Kolme HSL:läistä kertoo, mitkä ovat oman työn parhaat puolet.



”Ongelma ja siihen löytynyt ratkaisu, silloin koen onnistuneeni! Toisinaan kyse on pienestä asiasta, esimerkiksi muutaman minuutin aikataulumuutoksesta. Joskus ratkaisun tarjoaa iso, useisiin bussilinjoin vaikuttava järjestely.

Erityisen tyytyväinen olen siihen, että olemme pystyneet parantamaan linjojen tasavälisyyttä. Samalla olemme pyrkineet kehittämään vaihtoyhteyksiä.

Paitsi palautteen avulla oman työn tuloksia on mielenkiintoista arvioida myös asiakastyytyväisyystutkimusten ja matkustajamäärien perusteella.”

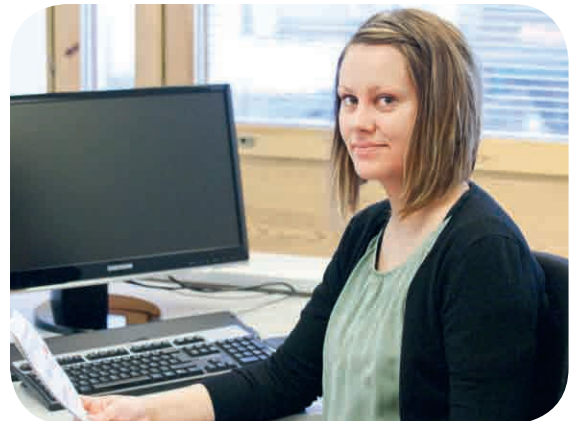
Miska Peura, joukkoliikennesuunnittelija



”Haasteita ja kiirettä kieltämättä riittää, mutta on hienoa olla mukana rakentamassa täysin uutta lippu- ja informaatiojärjestelmää. Nyt kehitettävät palvelut ja toiminnot helpottavat sekä ammattilaisten että matkustajien elämää monella tapaa.

Aloitin joukkoliikenneurani palveluneuvojana palvelupisteessä ja nyt olen tässä; olen ollut monessa mukana ja oppinut valtavasti uutta. Erityinen kiitos työssä viihtymisestä kuuluu mahtaville työkavereille!”

Sari Nordsten, suunnittelija, matkalippu- ja informaatiojärjestelmät



”Monipuolista ja nopeatempoista, sitä tämä on! Asiakaspalvelussa eteen tulee jatkuvasti uusia tilanteita. Vuonna 2012 Liikenneinfossa vastattiin lähes 90 000 puheluun ja asiakaspalautejärjestelmään tuli yli 35 000 palautetta.

Olen työskennellyt näiden asioiden parissa jo yli 10 vuotta, mutta edelleen vastaan tulee uusia asioita, sillä HSL:n alue kasvaa ja kehittyy. Muutoksia ja poikkeustilanteita on paljon. Niiden kanssa eläessä oppii koko ajan uutta.”

Niina Takaluhta, palveluesimies





Raideliikenteestä
syntyi **0**
tonnia
hiilidioksidipäästöjä.



Päästöt kuriin ilmaston parhaaksi

Ympäristövastuu on HSL:n toimintaa ohjaava arvo. HSL kannustaa joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkutapojen käyttöön, parantaa niiden kilpailukykyä ja vähentää liikenteen päästöjä.

HSL pyrkii tekemään joukkoliikenteestä mahdollisimman houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Tämä edesauttaa Helsingin seudun energia- ja ilmasto-tavoitteiden saavuttamista sekä parantaa asukkaiden elinoloja ja ympäristön laatua.

HSL haluaa strategiansa mukaisesti vähentää joukkoliikenteen hiilidioksidipäästöjä 50 % ja lähipäästöjä 80 % vuoteen 2018 mennessä. Jotta nämä tavoitteet voivat toteutua, tarvitaan uusinta ajoneuvoteknologiaa, parhaimpia polttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä voimanlähteenä.

Bussiliikenteen päästötaso on alentunut kaluston uusiutumisen ja biopolttoaineen käytön ansiosta. Jo 45 prosenttia HSL:n liikenteen busseista on vähäpäästöisiä (EEV). Vuonna 2012 liikenteeseen saatiin kaksi hybridibussia. HSL aloitti myös täyssähköbussikokeilun.

Bussiliikenteen kilpailutuksissa otettiin käyttöön uusi ympäristöbonus, joka myönnettiin liikennöitsijöille päästöjä alentavista toimenpiteistä, kuten jäteraaka-aineperäisen biopolttoaineen hyödyntämisestä. HSL on varannut vuoden 2013 loppuun asti jatkuvalla bonuskaudelle 600 000 euron määrärahan.

HSL lisää raideliikenteen osuutta joukkoliikenteen pakokaasupäästöjen sekä energiankulutuksen vähentämiseksi. Vuonna 2012 raideliikenteestä tuli entistäkin ympäristöystävällisempää, kun metro- ja raitiovaunut siirtyivät kulkemaan vesivoimalla tuotetulla sähköllä.

Viisas liikkuminen vähentää päästöjä

HSL kannustaa myös pyöräilyyn, kävelyyn ja esimerkiksi yhteiskäyttöautoiluun. Vuonna 2012 HSL tarjosi liikkumisen ohjauksen palveluita yrityksille, kampanjoi uusien työmatkaseteli- ja matkakorttiasiakkaiden saamiseksi sekä kehitti sähköisiä palveluita ja kouluille suunnattua liikkumisen ohjauksen konseptia.

Liikennejärjestelmäsuunnittelulla (HLJ) suunnataan seudullista liikennepolitiikkaa ja vaikutetaan liikkumismahdollisuuksiin. Sovittamalla liikennettä ja maankäyttöä entistä tiiviimmin yhteen voidaan eheyttää yhdyskuntarakennetta ja siten parantaa kestävien kulkutapojen kilpailukykyä.

Kuntayhtymä noudattaa toiminnassaan sertifioitua laatu- ja ympäristöjärjestelmää (ISO 9001 ja 14001), jonka avulla voidaan järjestelmällisesti tunnistaa ja vähentää haitallisia ympäristövaikutuksia.

Joukkoliikenne säästää kaupunkitilaa



Täysi bussillinen matkustajia korvaa yli 50 henkilöautoa, joista muodostuisi yli 200 metrin jono. Liikenne on sitä ruuhkattomampaa, sujuvampaa ja turvallisempaa, mitä useampi kulkee bussilla. Kulkuvalinnalla on vaikutusta myös kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja ilman puhtauteen.

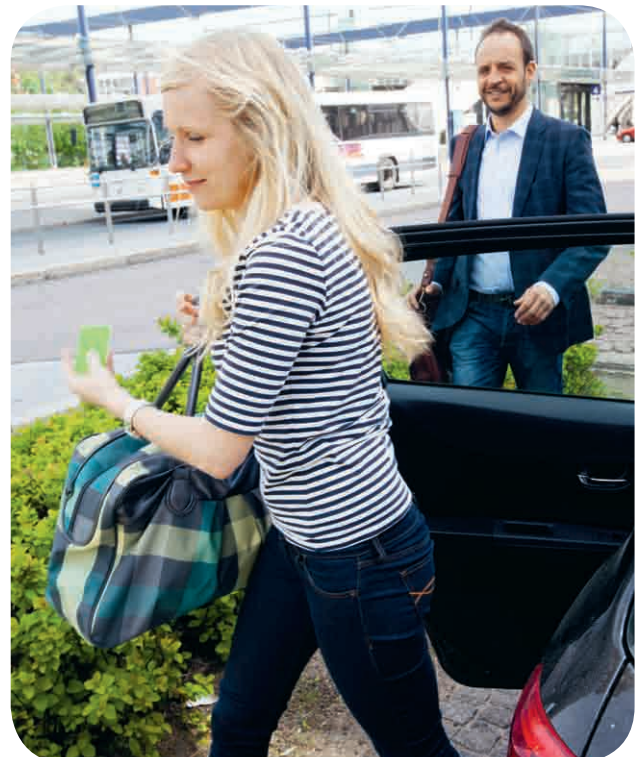
73 prosentissa
busseista
on ajotavan
seurantajärjestelmä.

Matkalippu autoa suosituimpi työsuhde-etu



HSL:n toiminta-alueella on yhteensä noin 60 000 työsuhdematkalipun käyttäjää, kun taas autoetua hyödyntää noin 40 000 henkilöä. Työsuhdelippua tarjoavia työnantajia on jo 1 300. HSL on aktiivisesti edistänyt työsuhdematkalipun käyttöönottoa vaikuttamalla lainsäädäntöön, kertomalla palvelusta sekä helpottamalla matkalipun käyttöä ja hankkimista.

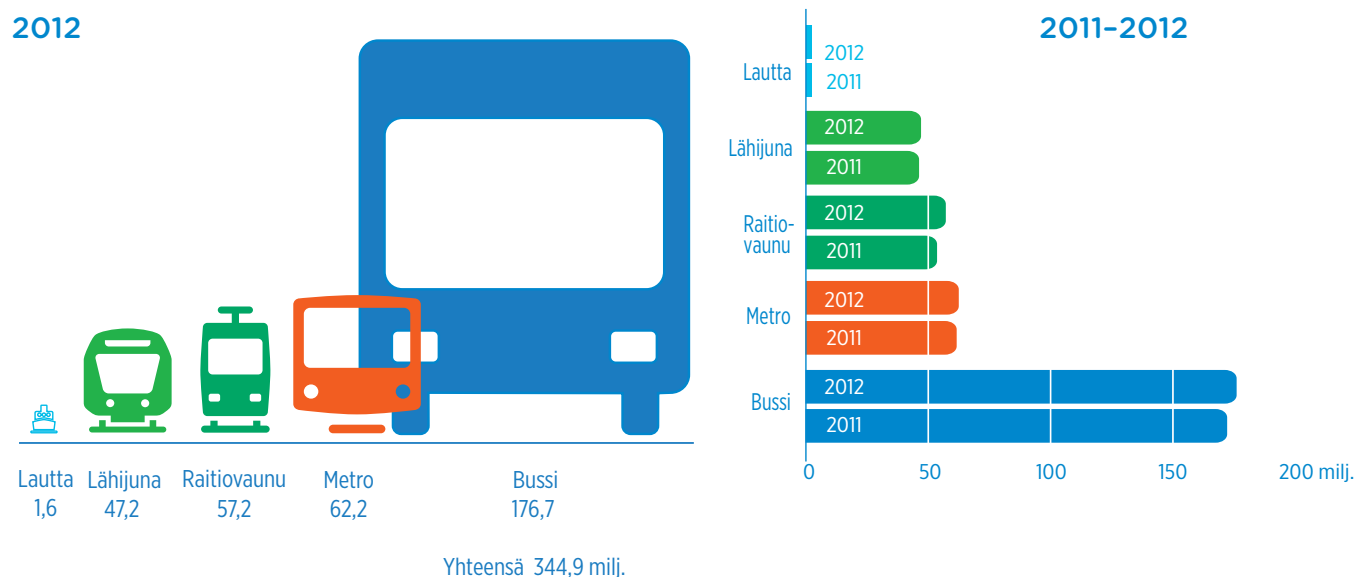
Työsuhdematkalippu on työnantajan työntekijöilleen kustantama joukkoliikennelippu. Etu voi olla henkilökohtaiselle matkakortille ladattu kausilippu tai vaihtoehtoisesti 10 euron arvoinen työmatkaseteli, jota voi käyttää kauden tai arvon lataamiseen matkakortille. Työsuhdematkalippu on veroton luontaisetu 300 euroon asti.



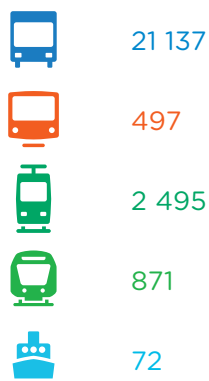
Kulkuvälineet vertailussa

Vuonna 2012 HSL:n liikenteessä tehtiin lähes 345 miljoonaa matkaa. Suosituin kulkuväline oli bussi, jolla oli yli 21 000 lähtöä arkipäivisin. Kaikki kulkuvälineet liikennöivät yli 99 prosentin varmuudella. Tyytyväisimmät matkustajat kulkivat Suomenlinnan lautalla ja raitiovaunulla. Raitioliikenteestä ei syntynyt lainkaan hiilidioksidipäästöjä.

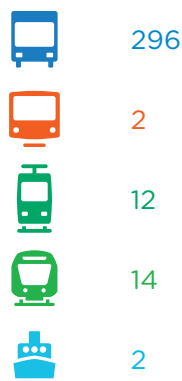
Matkustajamäärät kulkuvälineittäin



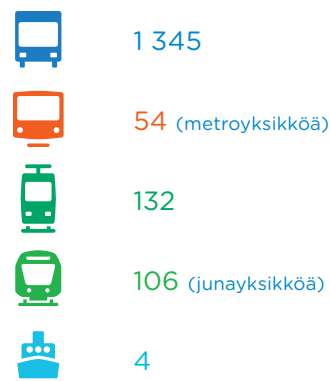
Lähtöjä arkipäivänä



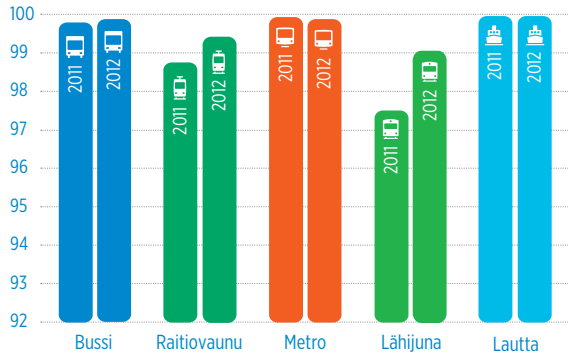
Linjojen määrä



Ajoneuvojen määrä

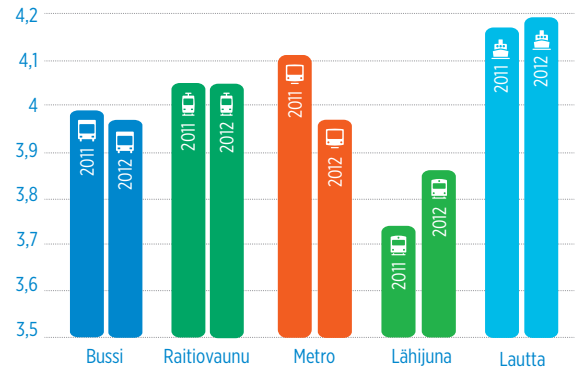


Liikennöinnin luotettavuus (%)



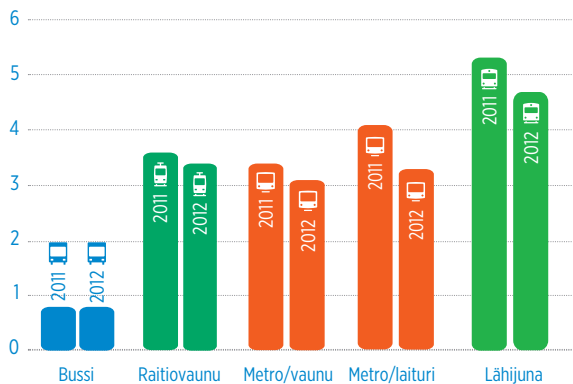
Prosenttiosuus kertoo ajettujen lähtöjen osuuden suunnitelluista lähdöistä. Lähijunaliikenteen luotettavuus parani merkittävästi edelliseen talveen verrattuna.

Matkustajien antama yleisarvosana (asteikolla 1-5)



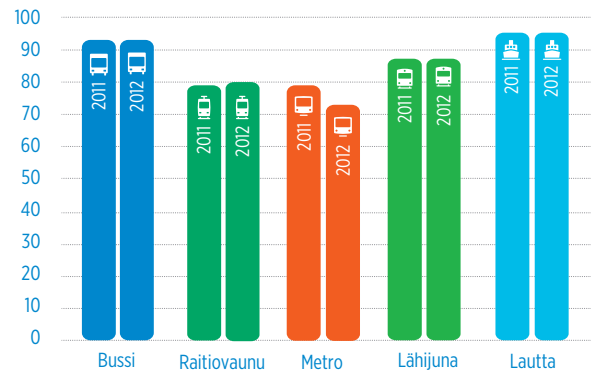
Matkustajat ovat yhä tyytyväisempiä lähijunaliikenteeseen. Loppuvuodesta 2012 mm. ohjausjärjestelmän uusimisesta aiheutuneet ongelmat heijastuivat matkustajien metroliikenteelle antamaan arvosanaan.

Liputta matkustaneet (%)



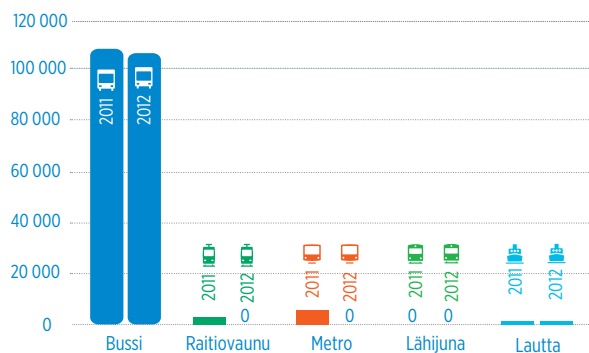
Matkalippujen tarkastus tehostui selvästi. Ilman asianmukaista lippua matkusti keskimäärin 3,2 prosenttia tarkastetuista. Määrä on 0,4 prosenttiyksikköä pienempi kuin edellisenä vuonna.

Turvallisuuteen tyytyväiset (%)



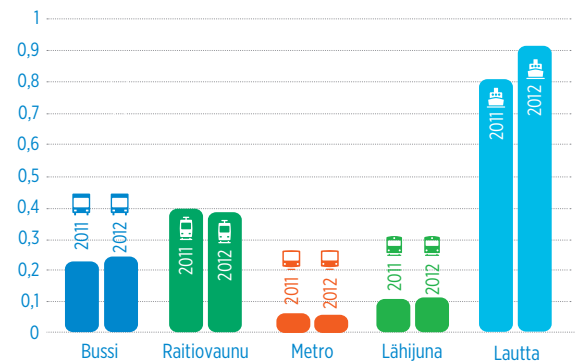
HSL selvittää asiakastyytyväisyyskyselyssä matkustajien näkemyksiä myös järjestyksestä ja turvallisuudesta. Lautta- ja bussiliikenne koetaan kaikkein turvallisimmaksi.

Liikennöinnin hiilidioksidipäästöt (tonnia)



Bussiliikenteen päästötaso on alentunut tavoitteiden mukaisesti kaluston uusiutumisen ja biopolttoaineen käytön ansiosta. Metrot ja raitiovaunut alkoivat kulkea vesisähköllä.

Tuotantokustannukset (euroa/matkustajakilometri)



Tunnusluku kertoo, miten liikennepalveluiden tuottamisen kustannukset ovat kehittyneet. Se kuvaa myös kulkuvälineiden kuormittumisen kehitystä ja siten suunnittelun onnistumista.

The background of the image shows two young girls in the foreground, looking towards the right. The girl on the left has blonde hair and is wearing a pink dress with a green patch. The girl on the right has brown hair and is wearing a purple patterned dress. Behind them is a black metal fence. In the background, a blue and white ship is visible, with people on board. The scene is outdoors on a sunny day.

HSL:n
lipputulot olivat
270
miljoonaa euroa.



Lipputulot lisääntyivät, kustannukset kasvoivat

Vuonna 2012 HSL:n toimintatulot olivat yhteensä 564,8 miljoonaa euroa. Kasvua edellisvuodesta oli 44,5 miljoonaa eli 8,6 prosenttia. Lipputuloja kertyi 269,7 miljoonaa euroa, mikä on 16,8 miljoonaa edellisvuotta enemmän.

Vuoden alusta yhtenäistettiin sisäisten lippujen hinnat, minkä seurauksena Vantaalla matkustettiin aiempaa edullisemmin. Hinnankorotukset painottuivat kerta- ja arvolippuihin ja olivat keskimäärin 4,1 prosenttia.

Lipputuloja kasvatti lippujen hintojen korotuksen lisäksi matkustajamäärän kasvu. Matkustajamäärä kasvoi 2,7 prosentilla, mikä ylitti vuodelle 2012 asetetun 2 %:n tavoitteen.

Jäsenkunnat maksoivat HSL:lle kuntaosuuksina ne menot, joita ei voitu kattaa lipputuloilla tai muilla toimintatuloilla, kuten valtion joukkoliikennetuella ja tarkastusmaksutuotoilla. Kuntien maksusuudet olivat yhteensä 277,8 miljoonaa.

Tarkastusmaksuja määrättiin viime vuonna noin 5,6 miljoonan euron arvosta. Summa kasvoi edellisvuodesta 0,8 miljoonalla eurolla.

Liikennöinnistä suurimmat menot

HSL:n toimintamenot olivat yhteensä 552,3 miljoonaa euroa. Kasvua edellisvuoteen oli 37,7 miljoonaa eli 7,3

prosenttia. Suurin menoerä, 79,3 prosenttia viime vuoden toimintamenoista, olivat liikennöintikustannukset, joita kertyi 437,7 miljoonaa euroa.

Joukkoliikenteen kustannustaso kasvoi edellisvuodesta 4,4 prosentilla. Eniten nousua oli bus-siliikenteessä johtuen muun muassa polttoaineen hinnannoususta. Tuotantokustannukset matkustajakilometriä kohti olivat suurimmat lautta- ja pienimmät metroluonteisissa.

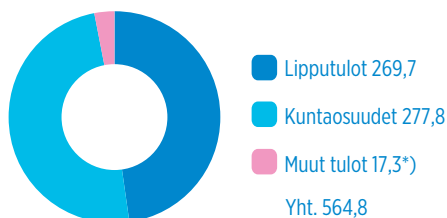
Joukkoliikenneinfrastruktuurin käyttökorkauksia HSL maksoi jäsenkunnilleen yhteensä 68,3 miljoonaa euroa.

HSL:n henkilöstökulut olivat kaikkiaan noin 17 miljoonaa euroa. Vuoden lopussa kuntayhtymän palveluksessa oli 361 henkilöä.

Vuonna 2012 HSL investoi 13,3 miljoonalla eurolla. Investointimenoista 10,9 miljoonaa euroa liittyi uudistettavan lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ 2014) hankintoihin.

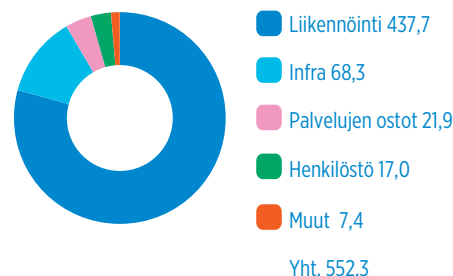
HSL:n tilikauden tulos oli poistojen ja rahoituserien jälkeen 7,3 miljoonaa euroa.

Toimintatulot 2012



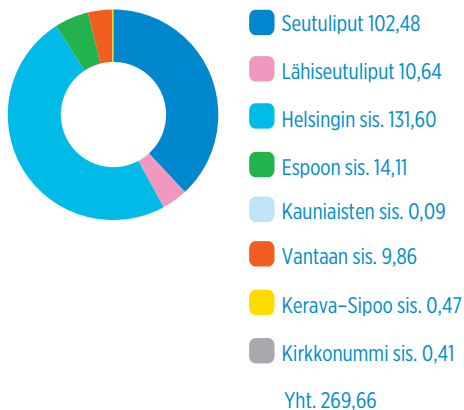
*) mm. valtion tuet, tarkastusmaksutulot ja vuokratuotot

Toimintamenot 2012



Luvut ilmoitettu miljoonina euroina.

Lipputulot 2012

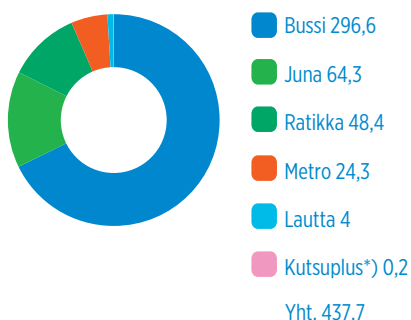


Vuorokausilippuja ostettiin

1 818 595 eurolla
kolmen kesäkuukauden aikana.

Lisätehoja lipuntarkastukseen

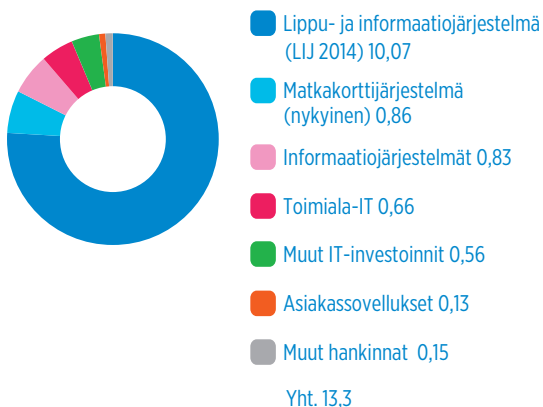
Liikennöintikustannukset 2012



*) pilotti alkoi lokakuussa 2012



Investoinnit 2012



Matkalippujen tarkastus tehostui selvästi muun muassa uusien tarkastuslaitteiden ansiosta.

”Tarkastajat ovat erittäin tyytyväisiä uuteen laitteeseen, sillä siinä on monia työtä ja tapahtumien kirjaimista helpottavia ominaisuuksia. Laite muun muassa lukee VR:n lippujen viivakoodeja”, tarkastusyksikön suunnittelija **Jari Kujanpää** kertoo.

”Laitteen paras ominaisuus on nopeus. Plussaa on sekin, että sillä voi myydä arvolippuja”, matkalippujen tarkastaja **Teija Rissanen** kehuu.

Vuoden aikana tarkastettujen matkustajien määrä kasvoi edellisvuodesta yli 21 prosentilla. Tarkastusmaksuja määrättiin noin 5,6 miljoonan euron arvosta.

HSL on suunnannut tarkastuksia erityisesti ilta-ajan ja viikonlopun liikenteeseen tavoitteenaan vähentää lipputta matkustamista. Ilman asianmukaista lippua matkustavien määrä väheni 11 prosentilla ja oli keskimäärin 3,2 prosenttia.

Tuloslaskelma

Toimintatuotot		01.01.-31.12.2012		01.01.-31.12.2011	
Myyntituotot		272 823 509,89		254 774 964,20	
Kuntaosuudet		277 771 000,00		250 811 000,00	
Tuet ja avustukset		5 819 770,06		6 897 396,21	
Muut toimintatuotot		8 426 029,14	564 840 309,09	7 840 529,58	520 323 889,99
Toimintakulut					
Henkilöstökulut:	Palkat ja palkkiot	-13 730 463,61		-12 889 152,32	
Henkilösivukulut:	Eläkekulut	-2 507 345,24		-2 252 295,77	
	Muut henkilösivukulut	-756 824,10		-858 755,09	
Palvelujen ostot		-527 899 035,05		-493 354 788,14	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat		-962 477,37		-849 182,51	
Muut toimintakulut		-6 396 494,51	-552 252 639,88	-4 375 622,44	-514 579 796,27
Toimintakate			12 587 669,21		5 744 093,72
Rahoitustuotot ja -kulut					
Korkotuotot		134 134,32		556 653,80	
Muut rahoitustuotot		18 819,59		5 344,46	
Korkokulut		-191,14		-27 923,19	
Muut rahoituskulut		-16 004,52	136 758,25	-6 956,97	527 118,10
Vuosikate			12 724 427,46		6 271 211,82
Poistot		-5 457 844,80	-5 457 844,80	-4 678 756,78	-4 678 756,78
Tilikauden tulos			7 266 582,66		1 592 455,04
Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)			7 266 582,66		1 592 455,04

Rahoituslaskelma

		TP 2012	TP 2011
Toiminnan rahavirta	Vuosikate	12 724 427,46	6 271 211,82
Investointien rahavirta			
	Investointimenot	-13 254 976,11	-4 342 242,55
Toiminnan ja investointien rahavirta		-530 548,65	1 928 969,27
Rahoituksen rahavirta	Oman pääoman muutokset	148 480,00	7 013,53
Muut maksuvalmiuden muutokset			
	Saamisten muutos	17 207 695,06	-26 239 560,47
	Korottomien velkojen muutos	-8 035 207,90	24 197 529,83
Rahoituksen rahavirta		9 320 967,16	-2 035 017,11
Rahavarojen muutos		8 790 418,51	-106 047,84
Rahavarat 31.12.		50 844 500,50	42 054 081,99
Rahavarat 1.1.		42 054 081,99	42 160 129,83

Tase

Vastaavaa	31.12.2012	31.12.2011
Pysyvät vastaavat	30 128 465,65	22 331 334,34
Aineettomat hyödykkeet	16 369 998,93	10 812 547,14
Aineettomat oikeudet	4 418 149,86	5 422 184,04
Tietokoneohjelmistot	1 430 718,47	870 916,71
Muut pitkävaikutteiset menot	461 834,95	463 516,49
Ennakkomaksut	10 059 295,65	4 055 929,90
Aineelliset hyödykkeet	10 372 343,78	8 132 664,26
Kiinteät rakenteet ja laitteet	6 985 484,36	7 283 072,96
Koneet ja kalusto	338 289,71	625 513,04
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	3 048 569,71	224 078,26
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	3 386 122,94	3 386 122,94
Vaihtuvat vastaavat	93 668 071,60	102 085 348,15
Saamiset	42 823 571,10	60 031 266,16
Pitkäaikaiset saamiset	400 000,00	400 000,00
Lainasaamiset	400 000,00	400 000,00
Lyhytaikaiset saamiset	42 423 571,10	59 631 266,16
Myyntisaamiset	32 904 757,03	51 211 774,02
Lainasaamiset	2 569,50	2 821,50
Muut saamiset	9 249 390,99	8 231 326,36
Siirtosaamiset	266 853,58	185 344,28
Rahoitusomaisuusarvopaperit	177 725,40	80 968,80
Muut arvopaperit	177 725,40	80 968,80
Rahat ja pankkisaamiset	50 666 775,10	41 973 113,19
Vastattavaa yhteensä	123 796 537,25	124 416 682,49

Vastattavaa	31.12.2012	31.12.2011
Oma pääoma	32 819 334,25	25 404 271,59
Peruspääoma	9 230 475,00	9 081 995,00
Muu oma pääoma	9 758 669,01	9 758 669,01
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	6 563 607,58	4 971 152,54
Tilikauden yli-/alijäämä	7 266 582,66	1 592 455,04
Vieras pääoma	90 977 203,00	99 012 410,90
Lyhytaikainen	90 977 203,00	99 012 410,90
Saadut ennakot	20 444 603,27	18 420 922,29
Ostovelat	50 752 751,48	42 672 748,63
Muut velat	593 270,22	936 944,97
Siirtovelat	19 186 578,03	36 981 795,01
Vastattavaa yhteensä	123 796 537,25	124 416 682,49

HSL:n hallitus 2012

Jäsen

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./**V**)

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**)

Varajäsen

Tapani Tuominen (KOK/**H**)
Samuli Isola (SDP/**Ke**)
Ulla-Maija Rajankangas (SDP/**H**)
Sirva Hertell (Vihr./**E**)
Ritva Erkama (KOK/**E**)
Erkki Perälä (Vihr./**H**)
Hanna Valtanen (Vihr./**V**)

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**)



HSL:n hallitus ja johto. Takana vasemmalta Arto Välikangas, Markku Weckman, Hanna-Kaisa Siimes, Finn Berg, Tarja Kantola, Pekka Sauri (asiantuntija, Helsinki), Petteri Niskanen, Petri Härkönen (asiantuntija, Kerava), Samuli Isola, Mikael Grannas (asiantuntija, Sipoo), Tarmo Aarnio (asiantuntija, Kirkkonummi),

Jukka Hako, Pirjo Laitinen (HSL), Mari Flink (HSL), Olavi Louko (asiantuntija, Espoo), Pirkko Lento (HSL). Edessä vasemmalta Suvi Rihtniemi (HSL), Hannele Kerola, Ritva Erkama, Corinna Tammenmaa, Nina Knaapila, Tatu Rauhamäki, Osmo Soininvaara, Suoma Sihto (HSL), Leena Viilo (asiantuntija, Vantaa), Tuija Sundberg (HSL) ja Reijo Mäkinen (HSL).

HSL:n tarkastuslautakunta 2012

Jäsen

Jouni J. Särkijärvi (KOK/**E**), pj
Suzan Ikävalko (Vihr./**H**), vpj
Tiina Keskimäki (KOK/**V**)
Sakari Oka (KOK/**H**)
Juhani Turkkilä (SDP/**H**)

Varajäsen

Elli Perklén (KOK/**H**)
Tuomas Rinne (Vihr./**V**)
Marianne Kivelä (KOK/**Ka**)
Jaana Lamminperä (KOK/**H**)
Erkki Kallio (SDP/**H**)

H (Helsinki), **E** (Espoo),
V (Vantaa), **Ka** (Kauniainen),
Ke (Kerava), **Ki** (Kirkkonummi)

Asiantuntijat

Teknisen toimen johtaja
Apulaiskaupunginjohtaja
Kaupunginjohtaja
Kaupunginjohtaja
Kunnanjohtaja
Kunnanjohtaja
Kehitysjohtaja
Apulaiskaupunginjohtaja

Olavi Louko, Espoo
Pekka Sauri, Helsinki
Torsten Widén, Kauniainen
Petri Härkönen, Kerava
Tarmo Aarnio, Kirkkonummi
Mikael Grannas, Sipoo
Mikko Aho, Sipoo 2.10.2012 asti
Juha-Veikko Nikulainen, Vantaa

Tilintarkastus

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

Joukkoliikenteestä aidosti seudullista

HSL:llä on takanaan kolme vuotta kovaa työtä sekä uuden ja erityisesti uudella tavalla tekemisen oppimista. Hienoa on ollut saada johtaa hallitusta, josta on huokunut aito kiinnostus ja paneutuminen asioihin. Kun tarkastelee mennyttä kautta päätöksenteon näkökulmasta, nousee sieltä muutama asia ylitse muiden.

HLJ 2011 oli ensimmäinen koko seudun kaikki 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma. Sen synnyttämisen oli monien vaiheiden summa. Päätöksentekoa vaikeutti väistämättä se, että vain osa HLJ-alueen kunnista on kuntayhtymän jäsenenä. HSL:n laajeneminen kaikkiin Helsingin seudun kuntiin olisi erittäin tervetullutta.

Taksa- ja lippujärjestelmän uudistamisessa otettiin suuri harppaus eteenpäin, kun perusrakenteessa ei enää jatkossa tulla tukeutumaan kuntarajoihin. Päätös herätti valtavasti intohimoja suuntaan ja toiseen. Saavutetusta lopputuloksesta voi kuitenkin olla ylpeä. Se mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen aidosti seudullisena palveluna.

Joukkoliikenteen kilpailukyky on aivan ratkaisevaa koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Kilpailukyky taas syntyy ennen kaikkea joukkoliikenteen laadusta, luotettavuudesta ja tehokkuudesta. Uudet käytön otettavat taksavyöhykkeet ja informaatiojärjestelmät lisäävät sitä omalta osaltaan.

Lähijunaliikenteen kilpailutus synnyttää varmasti lisää tehokkuutta. Bussiliikenteen kilpailuedellytyksistä huolehtiminen taas tulee entistä enemmän nähdä myös tilaajan etuna. Kaikkein tärkeintä olisi, että koko Helsingin seutu saataisiin jatkossa mukaan kehittämään joukkoliikennettä yhdessä ja samassa organisaatiossa.

Tatu Rauhamäki, HSL:n hallituksen puheenjohtaja

”Tärkeintä olisi saada koko Helsingin seutu mukaan kehittämään joukkoliikennettä samassa organisaatiossa.”



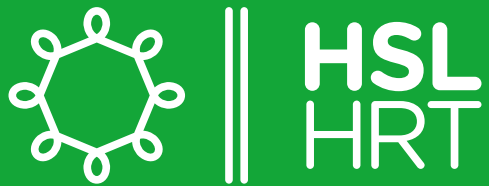


HSL Helsingin seudun liikenne

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

www.hsl.fi





Liikuttaa meitä kaikkia