

SISÄLLYSLUETTELO

Tekninen lautakunta pöytäkirja 22.08.2017

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	3
2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta	4
3 § Asiantuntijoiden selvitykset ja ajankohtaiset asiat	5
4 § Kuntalain 92 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset	6
5 § Teknisen lautakunnan ja viranhaltijoiden pöytäkirjojen nähtävillä pitäminen ja muu kokousmenettely/HP	7
6 § Lausunto jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2018 - 2020/HP	9
- Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020	11
- : Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2018 - 2020	19
- : HSL:n hallituksen päätös 13.6.2017 lausunnon pyytämisestä Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän talousarviosta 2018 - 2020	21
- : Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 - 2020	39
- : Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluja	125
- : Lausuntopyyntö kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli)	128
- : Lausuntopyyntö infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa	134
- : Lausuntopyyntö jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja	140
- : Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä	144
- : Lausuntopyyntö jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta	145
7 § Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020/HP	148
- : Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020	152
- : Liite: Ote hallituksen ptk 16 6 2017 § 85/Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020	153
- : Liite: HSY:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020/Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020	160
8 § Teknisen lautakunnan päätösvallan delegointi / Lausuntojen antaminen / JH	210
9 § Martinlaakson päiväkodin tavoitehinnan tarkistaminen	211
10 § Martinlaakson päiväkodin rakennus-/pääurakoitsijan valinta ja sopimusasiakirjojen hyväksyminen	212
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus Tekniselle lautakunnalle	214
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen	215
Muutoksenhakuohje 3. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa	216
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisu ja oikaisuvaatimus hankinta-asiassa	217
Muutoksenhakuohje 5. Hankintaoikaisu ja markkinaoikeusvalitus hankinta-asiassa	218
Muutoksenhakuohje 6. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	221
Muutoksenhakuohje 7 Hallintovalitus hallinto-oikeudelle	222



Teknisen lautakunnan kokous

Aika 22.8.2017 klo 17.00 – 19.10
Paikka Kielotie 28, kokoushuone 447, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Varajäsenet	Läsnä
Orlando Carita, puheenjohtaja	x	Merjola-Repo Nina	
Kari Antti, varapuheenjohtaja		Happonen Matti	x
Auvinen Timo	x	Aidanjuuri-Vestala Tanja	
Eskelinen Jarno	x	Heinonen Pertti	
Järveläinen Anu Pia	x	Uimonen Teemu	
Kasonen Mika	x	Ahopelto Sauli	
Koskelin Kia	x	Mäkinen Virpi	
Laakso Päivi	x	Päivinen Tiina	
Lopperi Kari	17.20 – 19.10	Tuppurainen Marko	
Pajunen Emmi	x	Balac Anne Sophie	
Palmu Hannu	x	Kauppinen Kaisa	
Rautio Mika	x	Miettinen Markku	
Siniketo-Pietilä Katja	x	Ropponen Anna Johanna	
Kaupunginhallituksen edustaja		Kaupunginhallituksen varaedustaja	
Abdi Faysal	x	Kuusela Minna	
Nuorisovaltuuston edustaja		Nuorisovaltuuston varaedustaja	
Chakir Aimen	poissa	Hassan Abdullah	
Muut osallistujat			Läsnä
Penttilä Hannu, apulaiskaupunginjohtaja	poistui asia 7 jälkeen		17.00 – 18.35
Westlin Henry, kaupungininsinööri, akj.			x
Wallenius Pekka, tilakeskusjohtaja			x
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja			x
Hamari Milla, viestintäpäällikkö			x
Salomaa Helena, sihteeri pöytäkirjanpitäjä			x
Holm Markus, liikennesuunnittelupäällikkö	Asia 6		17.00 – 17.45

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Carita Orlando

Pöytäkirjanpitäjä Helena Salomaa



Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 24.8.2017, Kielotie 13, 01300 Vantaa

Timo Auvinen

Jarno Eskelinen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 25.8.2017 Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.



1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään todeta kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:

Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.



2 §

Pöytäkirjan tarkastajien valinta

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Timo Auvinen ja Jarno Eskelinen
- b) tarkastaa pöytäkirja viimeistään torstaihin 24.8.2017 klo 12.00 mennessä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



3 § Asiantuntijoiden selvitykset ja ajankohtaiset asiat

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 3

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Merkittään seuraavat asiantuntijoiden esittelyt ja kokouksessa ajankohtaisista asioista saatavat selvitykset tiedoksi:

Ennen kokousta klo 16 – 16.50 lautakunnan jäsenille ja varajäsenille oli koulutusta seuraavista aiheista:

Päätöksentekomenettely, kiinteistöpäällikkö Kai Ketelimäki

Viestintä, viestintäpäällikkö Milla Hamari.

Koulutusaineistot on tallennettu extranettiin toimialan koulutus- ja seminaariaineistot sivulle.

Koulutukseen osallistuivat: jäsen Eskelinen Jarno, Järveläinen Anu, Kasonen Mika, Koskelin Kia, Laakso Päivi, Pajunen Emmi, Rautio Mika, Siniketo-Pietilä Katja, Orlando Carita ja varajäsen Aidanjuuri-Vestala Tanja, Happonen Matti, Ahopelto Sauli, Tuppurainen Marko, Kauppinen Kaisa ja Miettinen Markku.

Kokouksessa selostettiin seuraavia asioita:

6 Lausunto jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2018 – 2020, liikennesuunnittelupäällikkö Markus Holm

7 Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020, kaupungininsinööri Henry Westlin

9 Martinlaakson päiväkodin tavoitehinnan tarkistaminen, tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

10. Martinlaakson päiväkodin rakennus-/pääurakoitsijan valinta, tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

Päätös:

Merkittiin koulutukset ja selostukset tiedoksi.



4 §

Kuntalain 92 §:n ottomenettelyä varten saapuneet päätökset

Tekniselle lautakunnalle on kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset.

Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä

§ 51 Osallistuminen Suomalainen automaattibussipilotti -hankkeeseen

§ 69 Tikkurilan sosiaali- ja terveysaseman osittaisen perusparannuksen tarveselvitys/ hankesuunnitelman hyväksyminen

Tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius

§ 43 Malminiityn päiväkodin pihan perusparannus 2017 suunnitelmien ja tarjoushinnan hyväksyminen sekä urakoitsijan nimeäminen

Toimitilapäällikkö Pasi Salo

§ 72 Lupa käyttää Vantaan kaupungin omistaman kiinteistön tiloja 9.9.2017 Vantaan Kuusijärvellä

Katupäällikkö Janne Juntunen

§ 246 Painonappitunnistimet Petikonhuipun maanvastaanotto paikalle, tarjouksen hyväksyminen

Puuttuvat pykälät ovat päätöksiä, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 4

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään olla ottamatta teknisen lautakunnan käsiteltäväksi esittelyosassa mainittuja ottamiskelpoisia päätöksiä.

Käsittely: Apulaiskaupunginjohtaja täydensi esitystä seuraavilla viranhaltijapäätöksillä:

Kaupungininsinööri Henry Westlinin päätös

§ 57 Kaupunkikuvaneuvottelukunnan edustajan nimeäminen/Kaupungininsinöörin nimeämä kuntatekniikan keskuksen maisema-arkkitehti

Tilakeskusjohtaja Pekka Walleniuksen päätös

§ 44 Aurinkokiven 2.vaihe, L2-luonnosten, pääpiirustusten sekä L2-kustannusarvion hyväksyminen

Katupäällikkö Janne Juntusen päätös

§ 257 Kvartsiraitin sillan SR14 ja Topaasiaukion portaan toteutussuunnittelu/tarjouksen hyväksyminen

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.



5 § Teknisen lautakunnan ja viranhaltijoiden pöytäkirjojen nähtävillä pitäminen ja muu kokousmenettely/HP

VD/6651/00.02.02.00/2017

HP/JH/KK/HS

Vantaan kaupungin hallintosäännön luku 24 § 3 mukaan toimielimet pitävät kokouksensa päättämisen aikoina. Kokous pidetään myös, kun puheenjohtaja ja tämän estyneenä ollessa varapuheenjohtaja katsoo tarpeelliseksi tai enemmistö toimielimen jäsenistä tekee puheenjohtajalle esityksen kokouksen pitämisestä ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Tällöin puheenjohtaja määrää kokousajan.

Kokouskutsut toimitetaan, mikäli mahdollista, kolme päivää ennen kokousta ja kutsun yhteydessä on jäsenille ja niille, joilla on läsnäolo-oikeus tai -velvollisuus, toimitettava kokouksen esityslista, jossa tulee olla selostus kustakin käsiteltävänä olevasta asiasta ja päätösehdotus. Jos toimielimen kokousasioita ei saada siinä kokouksessa käsitellyiksi, asiat voidaan siirtää jatkokokoukseen, johon ei tarvitse antaa eri kutsua. Kokouksesta poissa olleille on kuitenkin pyrittävä antamaan tieto jatkokokouksesta.

Hallintosäännön luku 24 § 6:n mukaan toimielimen jäsenen (muun kuin kaupunginvaltuuston jäsenen) ollessa estynyt saapumasta kokoukseen, hänen tulee kutsua sijaansa kokoukseen henkilökohtainen varajäsenensä. Jäsenen ollessa esteellinen käsittelemään jotakin asiaa kokouksessa tai esteen vuoksi ei voi osallistua jonkun asian käsittelyyn, hän voi kutsua varajäsenen kokoukseen ko. asiaa käsittelemään.

Hallintosäännön luku 24 § 28 mukaan pöytäkirjan allekirjoittaa puheenjohtaja ja varmentaa pöytäkirjanpitäjä. Toimielimen pöytäkirja tarkastetaan toimielimen päättämällä tavalla.

Hallintojohtaja Hanna Ormio on 1.6.2017 päättänyt, että kaupungin viralliset ilmoitukset julkaistaan kuntalain 102 §:n edellyttämällä tavalla kaupungin internet-sivuilla sekä säädösten niin edellyttäessä esimerkiksi eräissä kaava-asioissa julkaistaan asianomaiset viralliset ilmoitukset myös sanomalehdessä. Kaupunginkansliassa laaditaan lisäksi yhteiskuulutus lautakuntien, jaostojen ja johtokuntien sekä viranhaltijoiden päätöspöytäkirjojen nähtävänä pitämisestä.

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- toimittaa teknisen lautakunnan kokouskutsu mikäli mahdollista viimeistään kokousta edeltävänä torstaina julkaisemalla esityslista liitteineen luottamushenkilöiden extranet-sivuilla ja ilmoittamalla julkaisemisesta sähköpostilla tai tarvittaessa myös tekstiviestillä,
- pitää teknisen lautakunnan pöytäkirjat yleisesti nähtävillä kaupungin internet- ja intranet-sivuilla ja luottamushenkilöiden extranet -sivuilla viimeistään pöytäkirjan tarkastusta seuraavana perjantaina tai mikäli tämä päivä on pyhäpäivä tai jouluaatto, seuraavana viraston aukiolopäivänä,
- merkitä tiedoksi, että toimialan viranhaltijapäätökset ovat nähtävänä kaupungin kirjaamossa ja luottamushenkilöiden extranet -sivuilla päätöksen tekemistä seuraavana perjantaina tai mikäli tämä päivä on pyhäpäivä tai jouluaatto, seuraavana viraston aukiolopäivänä,
- todeta, että kaupunginkansliassa laaditaan yhteiskuulutus lautakuntien, jaostojen ja johtokuntien sekä viranhaltijoiden päätöspöytäkirjojen nähtävänä pitämisestä,
- valita joka kokouksessa kaksi pöytäkirjan tarkastajaa, jotka tarkastavat kokouksessa laaditun pöytäkirjan viimeistään kokouksen jälkeisenä torstaina klo 12 mennessä, ellei jonkin pöytäkirjan pykälän osalta toisin päätetä ja
- todeta, että tämä päätös on voimassa toistaiseksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Täytäntöönpano: sihteeri, ote yhteiskuulutusta varten kaupunginkanslia/Marja Panula-Markelin

Lisätiedot:

Jonna Hohti 043 8268687, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



6 § Lausunto jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2018 - 2020/HP

VD/6036/00.04.03/2017

HP/HW/MH/TH

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksen mukaisesti 31.8.2017 mennessä lausuntoa Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020. Kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Jäsenkuntien lausunnot on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Lausuntoa pyydetään:

- a) strategiasuunnitelmasta
- b) liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- c) kuntaosuuksien tasosta
- d) lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- e) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018-2020
- f) HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- g) kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli)
- h) infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
- i) jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
- j) seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- k) jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta

Kuntatekniikan keskuksessa valmisteltu lausunto perusteluineen on liitteenä.

Lausunnon tiivistelmänä Vantaa kannattaa pääosin HSL:n esityksiä joukkoliikenteen palvelutason osalta. Linjan 560 osalta esitetään vuorovälin harventamisesta osuudella Malmi – Myyrmäki vähäisen käyttäjämäärän vuoksi. Samoin linjan mahdollista jatkamista Myyrmäestä Matinkylään tulee myöhentää. HSL on esittänyt, että eräät itäsuunnan seutulinjat päättyvän Kalasataman terminaaliin 2019. Vantaa esittää edelleen tutkittavaksi linjan 722 päätepysäkin säilyttämistä Rautatientorilla. Vantaa myös esittää, että HSL laatisi lähivuosina uuden linjastosuunnitelman korvaamaan v. 2014 laaditun vanhan suunnitelman.

Matkalippujen hintoihin ei esitetä korotuksia vuonna 2018. Vantaa esittää vuoden 2018 kuntaosuudekseen korkeintaan 50,0 milj.euroa, josta summasta hyvitetään vielä lisäksi aikaisempien vuosien ylijäämäkertymää yhteensä n. 8,4 milj. euroa. Subventioasteeksi muodostuu n. 46,6 %. Kuntaosuuden osalta esitys on 2,8 milj. euroa pienempi kuin HSL:n oma esitys (52,8 milj. euroa).

Vantaan kaupunki pitää selvitystä HSL:n roolista liikkumispalveluiden markkinoilla tärkeänä ja alustavia linjauksia toiminnasta hyvinä. Kaupunki edellyttää kuitenkin, että jatkossa HSL:n valitsevat kumppanit toimivat markkinaehtoisesti eivätkä tukeudu rahoituksessaan HSL:ään tai kuntiin.

Vantaan kaupunki suhtautuu myönteisesti uuden seudullisen rahoitusmallin jatkokehittämiseen työryhmän esityksen pohjalta. Vantaa korostaa, että uusi rahoitusmalli ei muuta Kehäradan lipputulosta tehtyä sopimusta eikä saa aiheuttaa kohtuuttoman suuria muutoksia vuotuisen kuntaosuuteen. Vantaa esittää perussopimuksen tarkistamista tältä osin.

Vantaa esittää määräaikaaisesti joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin alentamista kolmeen (3) prosenttiin nykyisestä viidestä (5). Tämä linjaus tulisi keventämään merkittävästi paineita joukkoliikenteen lipunhintoihin lähivuosina, kun mittavat investoinnit siirtyvät infrakorvauksiin. Joukkoliikenteen kuntaosuuden tulee olla n. 50 % (tulot/menot) ilman joukkoliikenteen infrakorvauksia, mikä vastaa kaupungin edellisen valtuustokauden sitovaa tavoitetta. Vantaa esittää, että jokaisessa yksittäisessä talousarviossa tavoitellaan edelleen alle 50 % subventioastetta, mutta tästä voidaan vuositasolla poikkeuksellisesti joustaa. Em. keinoilla voidaan jatkossa hillitä lipunhintojen korotuspaineita ja Vantaa esittää perussopimuksen tarkistamista määräaikaaisesti tältäkin osin.

Vantaan kaupunki esittää, että sähköbussiliikenne Vantaalla voidaan aloittaa yhdestä terminaalista ja linjasta, joka sovitaan etukäteen Vantaan kaupungin edustajien kanssa. Sähköisen liikenteen järjestelmät halpenevat ja kehittyvät tälläkin hetkellä voimakkaasti, joten liian rohkea edelläkävijyys tässä asiassa ei ole taloudellisesti tai



operoinnin luotettavuutta silmällä pitäen perusteltua. Sähköbussiliikennettä kannattaa lisätä suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti, mutta sitomatta investointeja nopeasti vanhenevaan teknologiaan. Sähköbussiliikennöinti saa nostaa Vantaan bussiliikenteen infrakustannuksia korkeintaan yhdellä miljoonalla eurolla (1 milj.euroa).

Vantaa kannattaa HSL esitystä seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä. Vantaan kaupunkikonsernin yhtiön on tarkoitus toteuttaa v. 2019 käyttöön otettava uusi Ojangan bussivarikko ko. mallilla.

Koululaisryhmien joukkoliikennematkojen osalta Vantaan kaupunki kannattaa HSL:n esitystä. Ko. määrärahat tulisi sisällyttää sivistystoimen budjettiin eikä HSL:n kuntaosuuksiin läpinäkyvyyden ja tasapuolisuuden vuoksi.

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 6

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen lausunnon antamista HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2018 – 2020.

Käsittely: Merkittiin että liikennesuunnittelupäällikkö Markus Holm selosti asiaa kokouksen alussa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020
- Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020
- HSL:n hallituksen päätös 13.6.2017 lausunnon pyytämisestä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän alustavasta talousarviosta 2018 – 2020
- Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 – 2020
- Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- Lausuntopyyntö kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli)
- Lausuntopyyntö infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
- Lausuntopyyntö jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
- Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- Lausuntopyyntö jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta

Täytäntöönpano: Kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 6.2. Oikaisuvaatimus- ja muutoksenhakukielto

Lisätiedot:

Kaupungininsinööri Henry Westlin, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksen mukaisesti 31.8.2017 mennessä lausuntoa Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018 – 2020. Kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Jäsenkuntien lausunnot on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Lausuntoa pyydetään:

- a) strategiasuunnitelmasta
- b) liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista
- c) kuntaosuuksien tasosta
- d) lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista
- e) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018-2020
- f) HSL:n roolista osana liikkumispalveluja
- g) kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli)
- h) infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
- i) jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
- j) seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
- k) jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta

Kuntatekniikan keskus on valmistellut seuraavan lausunnon.

Strategiasuunnitelma

HSL:n itselleen asettamat strategiset tavoitteet ja visio 2025 vastaavat keskeisiltä osiltaan Vantaan maankäytön ja liikenteen tavoitteita, kuten mm. joukkoliikennekäytävien varsien kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä liikenteen vähäpäästöisyyden edistäminen. Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden tehostaminen ja koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyys vahvistaminen edellyttävät tehokasta joukkoliikenteen hoitoa linjastosuunnittelusta autokiertoon.

Vantaan kaupunki pitää edelleen tärkeänä, että HSL jatkossa kehittää toiminnan tehokkuutta nykyistä paremmin kuvaavia mittareita yhteistyössä kuntien omistajaohjauksesta vastaavien tahojen kanssa. Vantaa pitää myös tärkeänä, että yleiskustannusten kuten mm. henkilöstökustannusten kasvu saa olla korkeintaan samaa tasoa kuin kaupungeilla.

Joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset

HSL esittää Vantaan sisäisille bussilinjoille vuodelle 2018 joitakin muutoksia. Linjaa 434 esitetään jatkettavaksi palvelemaan Keimolanmäen kasvavaa asuinalueutta ja lisäksi linjalle on esitetty lisättäväksi yksi bussi alueen palvelutason parantamiseksi. Vantaan kaupunki pitää muutoksia hyvinä ja edelleen tärkeänä että Keimolanmäen asuinalueen palvelutasoa parannetaan sitä mukaa kun rakentaminen alueella etenee ja asukkaiden määrä kasvaa. Linjaa 335 koskien HSL esittää linjan 335B muutaman lähdön muuttamista kulkemaan perusreitillä. Muutos tihentää liikennöintiä Vapaalan ja Linnaisten alueilla parantaen koulumatkayhteyksiä Hämeenkyliän koulun toiminnan siirryttyä uusiin tiloihin Sanomalantielle. Vantaan kaupunki pitää tätä muutosta tärkeänä. Kustannusvaikutukset Vantaan sisäisillä linjoilla ovat vuonna 2018 yhteensä 187 500 euroa ja sen jälkeen vuositasolla 308 500 euroa.

23.8.2017

VD/6036/00.04.03/2017

Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää vuodelle 2018 muutosta linjalle 39, jonka päätepysäkki siirrettäisiin Kampista Eiraan. Muutos lisää kustannuksia vuositasona noin 333 000 euroa, joista todennäköisesti suurin osa kohdistuu kuitenkin Helsingille. Sen lisäksi linjojen 518, 717 ja 718 ajoajat ovat jatkuvasti pidentyneet ja tästä johtuen HSL:n esityksessä linjoille varaudutaan lisäämään yhdet bussit syysliikenteen alusta. Ratatien rakennustöiden valmistuttua Tikkurilan terminaalien ajoyhteydet palaavat normaaleiksi syysliikenteen alussa 2017. Muutoksen myötä 2/3 linjoista reitti pitenee ja 1/3 linjoista reitti lyhenee. HSL:n esityksen mukaan se edellyttää yhden bussin lisäämistä liikenteeseen, josta aiheutuvat lisäkustannukset ovat noin 250 000 euroa. Tällöin linjojen 619, 624, 631, 735 ja 736 liikennöinti voi jatkua nykyisillä vuoroväleillä reittien pitenemisestä riippumatta. Seutulinjojen kustannusvaikutukset kokonaisuudessaan ovat vuonna 2018 yhteensä 461 000 euroa ja vuositasona 724 000.

Runkolinjalle 560 on esitetty vuorovälin tihentämistä sunnuntaisin 15 minuutista 10 minuuttiin syysliikenteen 2018 alusta. Tällä mahdollistetaan toimiva tahdistus metroon sekä suurien matkustajakuormien palvelu. Muutos vaatii 5 autopäivän lisäyksen, mikä aiheuttaa kustannuksia vuodelle 2018 115 000 euroa ja vuositasona 245 000 euroa. Olisi perusteltua joka toisen vuoron päättämistä Malmille, koska Malmin ja Myyrmäen väliset matkustajamäärät ovat nykyisellään vähäiset eikä lähivuosina ole odotettavissa merkittävää matkustajamäärien kasvua. Lisäksi runkolinjan 560 jatkamista Myyrmäestä Matinkylään on esitetty vuoden 2020 elokuulle. Rahoitustarve toimenpiteille on noin 150 000 euroa. Vantaan kaupunki esittää, että Linjan 560 jatkoa Matinkylään suunnitellaan ja toteutetaan vasta myöhemmin, kun Keran aseman rakentaminen on käynnistynyt ja länsimetron vaikutukset työmatkaliikenteeseen selvillä. Vantaan kannalta yhteydet Otaniemi - Leppävaara alueelle nyt linjalla 510 (tuleva 555) ovat tärkeitä ja linja tarjoaa vaihtoehtoisia yhteyksiä Leppävaarasta Keraan ja Turuntien suuntaan.

Vuodelle 2019 Vantaata koskeviin seutulinjoihin HSL esittää Lahdenväylän suunnan linjojen 722, 724, 731, 738 ja 739 päättämistä Kalasatamaan lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä. Muutokset Kalasatamaan koskevat vuotta 2019, joten muutoksia on mahdollista vielä selvittää tarkemmin. Kalasataman osalta HSL:n esitys ei sisällä mitään liikenteellisiä eikä matkustuskäyttämiseen liittyviä perusteluja, mutta arvioidut taloudelliset säästöt ovat n. 240 000 euroa vuonna 2019 ja sen jälkeen vuositasona n. 600 000 euroa. Vantaa esittää edelleen tutkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaista säilyttää Honkanummen hautausmaata, Vantaan akselin työpaikkoja (mm Metso) ja Porttipuiston aluetta palvelevan linjan 722 päätepysäkki Rautatientorilla.

Lisäksi esitys sisältää linjojen 37 ja 39N jatkamisen Honkasuolta Myyrmäen asemalle sekä varautumisen asukasmäärän sekä liikennemäärien kasvuun Kivistön alueella yhdellä autopäivällä maanantaista sunnuntaihin. Linjojen 37 ja 39N jatkaminen Myyrmäkeen on Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman mukainen toimenpide ja niistä aiheutuu vuodelle 2019 kustannuksia 58 000 euroa ja vuositasona 173 000 euroa. Vantaan kaupunki kannattaa linjojen jatkamista.

HSL laatii Tuusulan linjastosuunnitelman vuosien 2017-18 aikana ja sen linjastoratkaisut tulevat voimaan elokuussa 2019. Vantaan kaupunki osallistuu mielellään Tuusulan linjastosuunnitelman tekoon Vantaata koskevin osin. Tässä yhteydessä tulee myös selvittää Epinkoskientien mahdollinen jatko Tuusulan puolelle, mikä mahdollistaisi uuden liityntälinjan Hyrylästä Ilolan läpi Leinelän aseman kautta Tikkurilaan.

Vantaan voimassa oleva linjastosuunnitelma on valmistunut 2014. Linjastosuunnitelman valmistumisen jälkeen Kehärata on aloittanut liikennöintinsä ja Vantaan kaupunkirakenne sekä asukasmäärä ovat kehittyneet paljon ennakoitua nopeammin. Lisäksi vyöhyketariffiuudistus tulee vaikuttamaan linjastoratkaisuihin, kuten myös Tuusulan liittyminen HSL:ään. Em. perusteilla Vantaan kaupunki esittää, että HSL laatisi lähivuosina uuden linjastosuunnitelman Vantaalle.

Kehäradan ensimmäinen juna Helsingin asemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle lähtee klo 04.31 ja viimeinen klo 0.16. Vastaavasti lentoasemalta viimeinen juna lähtee klo 0:45 ja ensimmäinen saapuu 5:00.

Kaupunki esittää selvitettäväksi, voitaisiinko em. yöllistä yli neljän tunnin liikennöintikatkoa lyhentää siten, että kehärata palvelisi paremmin aamun ensimmäisillä lennoilla matkaavia sekä 24/7 avoinna olevan lentoasema-alueen henkilökunnan työssäkäyntiä. Kaupunki on neuvotellut asiasta mm. Finavian kanssa. Tällä hetkellä päivittäin lähtee noin 10 lentoa aikavälillä 04:00-06:15. Näiden lentojen matkustajia juna ei pääsääntöisesti palvele. Lentoasemalle saapuu päivittäin yli 20 lentoa aikavälillä 23:45-03:30. Myöskään näille matkustajille juna ei välttämättä ole kelvollinen vaihtoehto.

Kuntaosuudet ja kuntakohtaisen ylijäämän käyttö

HSL on arvioinut vuodelle 2018 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista yhteensä n. 110,1 milj. euroa, joka koostuu operointikustannuksista, yleiskustannuksista ja infrakustannuksista. Lipputuloksi on arvioitu yhteensä n. 56,5 milj. euroa. Em. lipputulot sisältävät arvioituista kertaseutulippujen lisätuloista Vantaalle vuosittain kohdistetun 3,0 milj. erän. HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi vuodelle 2018 ilman ylijäämähyvitystä on n. 52,8 milj. euroa, jossa on otettu huomioon suurten kaupunkien joukkoliikennetuki. HSL:n esityksen mukaan Vantaan seutulinjojen operointikustannukset kasvavat v. 2018 laskennallisesti lähes 6 milj. eur, vaikka poltto- ja voiteluaineiden hintojen ennustetaan pysyvän ennallaan eikä palvelutasoon esitetä parannuksia. Muutos on myös siksi outo, koska Helsingin ja Espoon operointikulut kasvavat olennaisesti vähemmän.

Vantaa esittää vuoden 2018 kuntaosuudekseen yhteensä korkeintaan 50,0 milj.euroa ilman ylijäämähyvitystä, jolloin vuoden 2018 subventioasteeksi muodostuu n. 46,6 %. Esitys on n. 2,8 miljoona euroa pienempi kuin HSL:n esitys. Kaupungin esitys perustuu siihen, että useana viime vuotena Vantaan vuosittainen kuntaosuuden ylijäämä on kasvanut HSL:n ylivarovaisen budjetoinnin vuoksi, vaikka sitä on ollut tarkoitus leikata. Vantaan käsityksen mukaan pelkästään kustannusennusteen kriittinen tarkastelu alkuvuoden 2018 toteuman perusteella mahdollistaisi em. säästön v. 2018 kuntaosuudesta ilman, että se heikentäisi palvelutasoa ja aiheuttaisi merkittävää riskiä Vantaan kumulatiiviseen ylijäämäkertymään. Vantaa ei myöskään pidä seutulinjojen operointikustannusten kasvua uskottavana. Sinänsä muutokset perustuvat aikansa eläneeseen laskentamalliin.

Vantaa kannattaa HSL:n esitystä, että vuoden 2018 kuntaosuudesta hyvitetään aikaisempien vuosien ylijäämäkertymää yhteensä n. 8,4 milj. euroa. Vantaan kumulatiivinen ylijäämäkertymä vuoden 2016 lopussa oli yhteensä 25,3 milj. euroa ja ylijäämäkertymän arvioidaan pysyvän yli 20 milj. euron tasolla vuoden 2017 lopussakin.

Vantaan joukkoliikenteen nettomenoksi vuonna 2018 muodostuu n. 30 milj. euroa (kuntaosuus 50,0 milj.euroa vähennettynä infrakustannusten pääomaosuudella n. 12,1 milj.euroa sekä ylijäämän hyvityksellä 8,4 milj.euroa). Infrakustannukset koostuvat kaupungin ylläpito-, hallinnointi- ja pääomamenoista ja infrasopimuksen mukaisesti Vantaa on oikeutettu laskuttamaan niitä HSL:tä yhteensä 13,6 milj. eurolla vuonna 2018. Vantaan HSL:ltä laskuttamat infrakustannukset on esitetty kaupungin talousarvioissa maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan joukkoliikenteen tuloina.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden kokonaislipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella. Vyöhykkeisiin perustuva uusi tariffijärjestelmä tulee käyttöön vuoden 2018 aikana, mutta tarkkaa käyttöönottoajankohtaa ei ole vielä päätetty. Uuden vyöhyketariffin mukaisia lippuhintoja ei ole esitetty, koska syksyn 2017 aikana vasta päätetään lipputuotteista ja täsmennetään eri vyöhykkeiden väliset hintasuhteet.

HSL:n ja kaupunkien yhteinen tavoite on ollut, ettei vyöhykeuudistus saa vähentää lipputulojen kokonaismäärää ja siten lisätä kaupunkien subventiotarvetta. Siten pohjana 2018 arvioille on nykyisen tariffijärjestelmän mukainen kokonaistulo +1,8 %:n kasvulla. Myös muiden suunnitelmavuosien osalta lipputulot on laskettu vastaavasti tietyllä kasvuprosentilla kokonaissummaan. Vaikka muutos ei sinänsä vaikuta kokonaislipputuloihin, niin se vaikuttaa kuntaosuuksien laskentaan mm. kuntakohtaisten lippujen

poistuessa käytöstä. Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnottelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä ja vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona (50/50). Vuodet 2019 ja 2020 ovat arvioituna kokonaan vyöhykejärjestelmän mukaisina.

Lippujen hintojen keskimääräiset muutokset

Nykytariffin mukaisiin lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia vuonna 2018, mutta mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen. Sisäisten lippujen osalta alennus on keskimäärin 1,6 % ja seutulippujen osalta keskimäärin 0,6 %. Vantaa kannattaa HSL:n esitystä.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

HSL:n roolia liikkumispalveluiden markkinoilla on selvitetty kevään 2017 kuluessa strategiatyön tueksi. Linjauksille on sekä strateginen että operatiivinen tarve esimerkiksi Mobility as a Service (MaaS) – kysymyksen myötä. Uudet toimintamallit ovat jo tulleet markkinoille uusina yrityksinä tai vanhojen yritysten uusina liiketoimintamuotoina. HSL:n kanssa tehtävän yhteistyön kysyntä on jatkuvaa ja yhteistyöneuvotteluihin tarvitaan linjauksia.

Nykytilanteessa HSL toimii liikenteen markkinoilla kahdessa roolissa. Ensinnä HSL on sekä alueensa joukkoliikenteen suunnittelija ja järjestäjä vastaten esimerkiksi tarvittavien kuljetuspalveluiden hankinnasta ja lippujen myynnistä. Toiseksi HSL vastaa alueensa liikennejärjestelmäsuunnittelusta yhdessä muiden tahojen kanssa. HSL:n joukkoliikenteen tiedot ovat MaaS- ja muiden palvelujen tuottajien käytettävissä avoimien rajapintojen kautta. Lisäksi HSL:n mobiilikertalippujen myyntirajapinta on jo sopimuksesta liikkumispalvelujen ja yhdistelypalvelujen tuottajien käytettävissä.

HSL:n roolin selvittämiseksi on tunnistettu ja jäsennelty erilaisia vaihtoehtoja kehittää HSL:n toimintaa. Arvioinnin perusteella liiketoimintavaihtoehdot toteuttavat yleisesti HSL:n perustehtävää sujuvien ja luotettavien liikkumiskäytävien kehittämisestä ja tarjoamisesta asiakkaiden tarpeisiin. Arvioinnin johtopäätös on, että HSL:n pitää ohjata yhteistyötä toteuttamaan omia strategisia tavoitteita sopimuskumppaneiden valinnalla ja sopimusehdoilla. Alustavia linjauksia HSL:n roolista osana liikkumispalveluja on muodostettu neljä.

Ensimmäinen linjaus koskee joukkoliikenteen lippuyhteistyön laajentamista viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa. Yhteistyön keskeisten kaupallisten ja teknisten vaatimusten tulee olla samanlaiset kaikille mahdollisille sopimuskumppaneille, ja kumppanien tulee toteuttaa HSL:n strategisia tavoitteita. Toisen linjauksen mukaan Reittioppaaseen otetaan mukaan muita liikkumispalveluiden tuottajia. Laajemmassa yhteistyössä palveluiden tuottajien valinta tehdään samoin perustein kuin lippuyhteistyössä.

Kolmantena linjauksena HSL osallistuu joukkoliikennetarjontaa korvaavien liikkumispalveluiden pilotointiin. Pilotointiin osallistutaan, mikäli palvelu täydentää tai sillä voidaan tehokkaasti korvata HSL:n järjestämää palvelua tai edistää kestävästä liikkumisesta ja autotonta elämäntapaa. HSL ei osallistu sellaisten liikkumispalveluiden järjestämiseen, jotka yksipuolisesti kilpailevat joukkoliikenteen kanssa tai lisäävät henkilöautosuoritetta keskustoissa. Neljäs linjaus koskee HSL:n toimimista kaupunkiseudun liikkumisen alustana, johon kaupalliset toimijat voivat kytkeytyä kaikille yhdenmukaisilla ehdoilla.

Vantaan kaupunki pitää selvitystä HSL:n roolista liikkumispalveluiden markkinoilla tärkeänä ja alustavia linjauksia toiminnasta hyvinä. Erityisen kannatettavaa on HSL:n osallistuminen sellaisten liikkumispalveluiden pilotointiin, joilla voidaan mahdollisesti tulevaisuudessa korvata hyvin vähällä käytöllä olevia bussilinjoja. Kaupunki edellyttää kuitenkin, että jatkossa HSL:n valitsema kumppanit ja tuotteet pystyvät toimimaan markkinaehtoisesti eivätkä tukeudu rahoituksessaan HSL:ään tai kuntiin.

Kuntaosuuslaskentamallin uudistaminen

HSL:n uuteen vyöhykehinnottelujärjestelmään siirryttäneen näillä näkymin vuoden 2018 aikana. Uusi järjestelmä muuttaa osaltaan myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien kesken, koska liikenteen lipputulot kertyminen ja liikennöinti eivät tulevaisuudessa perustu kuntarajoihin vaan kaarimallisiin vyöhykkeisiin. Nykymallin mukainen operointikustannusten jako vaatii paljon lähtötietoja, on työläs ja laskentaprosessi on liian hidas kuntien tarpeisiin nähden. HSL on selvittänyt kuntaosuuksien laskennan vaihtoehtoja vyöhykehinnottelujärjestelmässä. Selvitetystä vaihtoehdoista kehityskelpoisimmalta vaikutti niin sanottu alijäämalli, jossa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää joukkoliikenteen tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna.

Keväällä 2017 perustettiin kuntaosuuslaskennan kehittämiseen työryhmä, jonka työskentelyyn osallistuivat myös jäsenkuntien edustajat. Alijäämallia kehitettiin ja se nimettiin yleisemmin seudulliseksi rahoitusmalliksi. Työryhmän kuntaedustajien yhteisen näkemyksen mukaan lipputulot kohdistuksesta suoriin kunnille ei tule luopua, vaan kuntalaisten ostamien lippujen tulee edelleen vähentää kuntien omaa rahoitusosuutta. Työryhmän ehdotuksena on, että lipputulot kohdistussääntöjä yksinkertaistetaan. Kaikki ne lipputulot, joiden osalta kuntalaisuustieto on selvillä, kohdistetaan ko. kunnalle riippumatta lippulajista. Ne lipputulot, joiden osalta ostajan kuntalaisuustietoa ei ole saatavilla, vähentävät suoraan operointikulujen yhteisen alijäämän osuutta.

Lisäksi työryhmä ehdottaa, että operointikulut kohdistetaan kuntien alueella järjestetyn joukkoliikennetarjonnan ja sen palvelutason perusteella. Tarjontatasoon vaikuttavat liikennemuotojen paikkakapasiteetti ja operointikulut. Määrityksessä voidaan huomioida myös alueelliset erityispiirteet, kuten junaliikenteen matkan pituus korottavana vaikutuksena tai kunnan alueen läpikulkuliikenne alentavana tekijänä. Seudullinen rahoitusmalli pyrkii näillä tekijöillä kannustamaan tehokkaisiin liikennemuotoihin ja järjestämään joukkoliikenne kustannustehokkaasti.

Työryhmän ehdotus ei sisällä muutoksia infrakulujen jakoperusteisiin. Yleiskuluihin jakoperusteeksi työryhmä ehdottaa kuntien asukasmääriä. Asukasmäärä on ennakoitavampi, selkeämpi ja yksinkertaisempi jakoperuste kuin nykyinen nousijamääriin perustuva laskenta.

Uudessa seudullisessa rahoitusmallissa liikennetarjonnan muutokset näkyisivät nykyistä laskentamallia selkeämmin kunnan alijäämäosuudessa ja jäsenkunta voisi entistä paremmin, läpinäkyvämmän ja ketterämmin vaikuttaa omilla päätöksillään subventionsa määrään. Uuden laskentamallin käyttöönoton arvioidaan edellyttävän HSL:n perussopimuksen tarkistamista.

Seudullisen rahoitusmallin vaikutukset ovat toistaiseksi karkeita arvioita eivätkä menetelmän sisältämät parametrit kuten kulkumuotokohtaiset palvelutasokertoimet ole lopullisia. Palvelutasokertoimet tulee perustella ja määritellä läpinäkyvällä tavalla ja niiden tulee olla päivitettävissä tulevaisuudessa teknologisen kehityksen myötä. Mallissa tulee varautua uudenlaisten joukkoliikennemuotojen lisäämiseen. Esimerkiksi sähköbussien kehitys voi olla lähivuosina merkittävää.

Uuden mallin laskentaperiaatteet ja esitetyt poikkeukset kuten läpikulkuliikenteen huomioiminen vähentävänä tekijänä, tulee kuvata läpinäkyvästi ja HSL-kuntien kohtelu tulee sen suhteen olla tasapuolista. Vantaan kannalta mallin selkeys ja yksinkertaisuus ovat tavoiteltavia ominaisuuksia ja kaikkia uusia poikkeuksia ja viritelmiä tulee pyrkiä välttämään. Operointikustannusten jakamisen tulee mallin perusperiaatteiden mukaisesti perustua pääsääntöisesti tarjonnan kuvaamiseen. Esimerkiksi junaliikenteen pitkät matkat selittävät tarjontaa, mutta läpikulkuliikenteen osuus selittää kysyntää.

Vantaan kaupunki suhtautuu myönteisesti uuden seudullisen rahoitusmallin jatkokehittämiseen työryhmän esityksen pohjalta. Nykyisen kustannusjakomallin ongelmat ovat ilmeisiä ja nousevat säännöllisesti esille. Siirtyminen vyöhykejärjestelmään tekisi nykyisenkaltaisesta jakomallista entistä sekavamman, koska

lipputyypitkään eivät ole enää kuntakohtaisia. Vantaan kaupunki kannattaa yleiskulujen jakamista asukaslukujen suhteessa. Vantaan kaupunki katsoo, että ehdotettu uusi malli on oikeudenmukainen, läpinäkyvä ja ennustettava sekä mahdollistaa aiempaa tarkemman operointikustannusten suunnittelun ja esittää perussopimuksen tarkistamista tältäkin osin. Uusi seudullinen rahoitusmalli ei saa vaikuttaa Kehäradan kertalipputuloista tehtyyn sopimukseen Vantaan kannalta epäedullisesti eikä aiheuttaa kohtuuttoman suuria muutoksia vuotuisen kuntaosuuteen.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

Kehäradan ja länsimetron käyttöönotto sekä muiden tulevien infrahankkeiden valmistuminen aiheuttavat tulevina vuosina merkittäviä paineita lippujen hintojen korottamiseen, mikäli kuntien keskimääräinen subventiotaso pidetään edelleen maksimissaan 50 %:ssa. HSL:n ensimmäisenä toimintavuotena 2010 HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa ja ne muodostivat 12,2 % HSL:n toimintamenoista. Alustavassa talousarvioissa 2018 infrakustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet ja ovat 140,8 milj. euroa eli 19,4 % HSL:n toimintamenoista.

HSL:n yhtymäkokous päätti vuonna 2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttumalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai joukkoliikenteen palvelutasoon (tai itse kustannuksiin). Neuvottelijat tapasivat kolme kertaa eikä yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pienentämiselle löytynyt.

Helsingin kaupunginhallitus on 12.9.2016 lausunnossaan HSL:n vuoden 2017-2019 alustavasta Toiminta- ja taloussuunnitelmasta esittänyt seuraavaa:

”Omistajaohjauslinjauksena Helsingin kaupunki edellyttää jatkossa käytettävän periaatetta, että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja yleiskustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin. Lähtökohta on, että infrakorvaukset eivät jatkossa johda lipun hintojen nousuun, vaan kunnat maksavat ne, koska investointien taloudelliset hyödytkin kohdistuvat kunnille. HSL:n tulee määritellä tarkemmat infrakustannusten käsittelyperiaatteet osana strategiatyötään.”

Kysymys 1: Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin suuruus

Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on infrasopimuksissa sovittu 5 % ja korko lasketaan jo käytössä olevan infran osalta edellisen vuoden poistamattoman infraomaisuuden arvosta.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voidaanko infrasopimuksessa määriteltyä joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosenttia alentaa viidestä prosentista ja mikä olisi sopiva korkoprosentti nykyisessä markkinatilanteessa? Voitaisiinko korko sitoa esimerkiksi 12 kuukauden euribor-korkoon, sovittavalla marginaalilla lisättynä?

Vantaa esittää joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin alentamista määräaikaisesti kolmeen (3) prosenttiin nykyisestä viidestä (5). Tällöin voidaan madaltaa lähivuosina voimakkaasti kasvavien infrakulujen nousua.

Kysymys 2: Jäsenkuntien subventio-osuuden laskentatapa

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko jäsenkuntien subventio-osuus ilman infrakustannuksia olla korkeintaan 50 %? Vrt. Helsingin kaupunginhallituksen syksyllä 2016 antama lausunto kuntien subventio-osuuden tasosta.

HSL:n talousarvion mukaan Vantaan vuoden 2018 subventioaste ilman infrakustannuksia olisi 40,6 %.

Vantaa kannattaa infrakustannusten eriyttämistä subventioasteen laskennasta. Jatkossa vyöhykkeet kohdistuvat sekä Espooseen että Vantaaseen, mistä syystä esimerkiksi Espoon investoinnit aiheuttaisivat lipun hintojen korotuspaineita myös Vantaalle vaikka Vantaata itseään ei uhkaakaan subventioasteen nousu yli 50 %:n.

Kaupungin sitovana tavoitteena jo edellisellä valtuustokaudella on ollut, että joukkoliikenteen kuntaosuus on n. 50 % (tulot/menot) ilman joukkoliikenteen infrakorvauksia.

Kysymys 3: Jos subventio-osuus lasketaan edelleen kuten aiemmin, voiko subventio-osuus tilapäisesti ylittää 50 %, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %?

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko subventio-osuus ylittää tilapäisesti 50 %:in rajan, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %?

Vantaa esittää, että jokaisessa yksittäisessä talousarviossa tavoitellaan alle 50 % subventioastetta, mutta tästä voidaan vuositasolla poikkeuksellisesti joustaa.

Em. keinoilla voidaan hillitä lipunhintojen korotuspaineita lähiaikoina ja Vantaa esittää perussopimuksen tarkistamista.

Vantaan halukkuus rahoittaa sähköbussien lisähankintoja

HSL:n strategisena tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen päästöjä yli 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tähän tavoitteeseen pääseminen ei onnistu pelkästään biopolttoaineilla, koska jätteistä ja tähteistä valmistettujen biopolttoaineiden CO2 vähenemä on "vain" 80 – 90 %. Näin ollen tarvitaan myös sähköbussuja 30 % kokonaisbussimäärästä eli noin 400.

Sähköbussien etuna dieselbusseihin verrattuna on paikallinen päästöttömyys, hiljaisuus ja erittäin alhainen energian kulutus, ainoastaan neljäsosa dieselin kulutuksesta, mikä edelleen parantaa niiden kilpailukykyä.

Jotta tämä tavoite voitaisiin saavuttaa, tulee sähköbussilinjojen päätepysäkeille sekä joissain tapauksissa myös reitin varrelle asentaa latausasemia, jotka kuntien tulee rakentaa. HSL korvaa 50% latausasemien kustannuksista kunnille infrakorvauksina. HSL:n tarkoituksena on aloittaa hankkimansa sopimusliikenteen kilpailuttaminen TTS-kaudella 2018-2020.

Yhden latausaseman keskimääräinen rakentamiskustannus on 350 000 euroa ja niiden rakentamistarpeen arvioidaan vastaavan noin 12 miljoonan euron investointia vuosina 2018-2021 jakautuen kunnittain seuraavasti:

Espoo: Noin 5 milj. euroa sisältäen Leppävaaran, Tapiolan ja Matinkylän sekä muutamia päätepysäkkejä

Helsinki: Noin 4 milj. euroa vielä tarkemmin määrittelemättömiä kohteita

Vantaa: Noin 3 milj. euroa sisältäen Kivistön, Tikkurilan ja Myyrmäen terminaalit sekä muutaman päätepysäkin

Sähköbussiliikennöinnin vaikutusta operointikustannuksiin tällä hetkellä vaikea määritellä, koska bussien kaupalliset markkinat ovat vasta muodostumassa. Vaikka sähköbussit ovat ainakin alkuvaiheessa hankintahinnaltaan selvästi dieselbusseja kalliimpia, on mahdollista, että käyttämällä pitkää 10 vuoden sopimuskautta ja ottaen huomioon ajoenergian edullisuuden, kustannustason muutos saattaa pitkällä tähtäimellä jäädä pieneksi.

HSL pyytää kuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä siitä, voidaanko sähköbussiliikennettä ryhtyä lisäämään edellä kuvatulla tavalla ilman, että siitä aiheutuva mahdollinen liikennöintikustannusten nouseminen alkuvaiheessa edellyttää liikenteen tarjonnan vastaavaa karsimista sekä siitä, sitoutuvatko kunnan edellä kuvatun suuruisiin sähkö-bussiliikenteen edellyttämiin sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisinvestointeihin.

Vantaan kaupunki on varautunut sähköbussien latausjärjestelmin asentamiseen Tikkurilan bussiterminaalin osalta. Myös suunnitteilla olevassa Kivistön bussiterminaalissa varaudutaan sähköbussien tarpeisiin. Sähköbussilla liikennöitävistä linjoista ja mahdollisesta aloitusaikataulusta sovitaan erikseen HSL:n suunnittelijoiden kanssa.

Vantaan kaupunki kannattaa sähköbussiliikenteen asteittaista lisäämistä erityisesti kaupunkikeskustoissa kulkevien linjojen osalta. Keskustaympäristössä sähköbussien edut ovat merkittäviä muun muassa terveyshyötyjen ja viihtyvyyden kannalta. Sähköbussin matkustusmukavuus voi olla huomattavasti perinteistä diesel-kalustoa laadukkaampaa ja siten parantaa koko joukkoliikenteen imagoa ja käyttäjämääriä. Ulkomailta löytyy esimerkkejä sähköbussijärjestelmistä, jotka on toteutettu jopa raitiovaunun näköiseksi ja liikennejärjestelyiltään raitiovaunua vastaaviksi. Käytännössä sähköbussit mahdollistavat diesel-kalustoa laadukkaamman kokonaisuuden toteuttamisen.

Vantaan kaupunki esittää, että sähköbussiliikenne Vantaalla aloitetaan ensin yhdestä terminaalista yhdessä HSL:n kanssa sovitavalla linjalla, jota kautta kerätään kokemuksia kilpailutuksesta, operoinnista ja latausinfrastrasta. Sähköisen liikenteen järjestelmät halpenevat ja kehittyvät tälläkin hetkellä voimakkaasti, joten liian rohkea edelläkävyys ei ole taloudellisesti tai operoinnin luotettavuutta silmällä pitäen järkevää. Sähköbussiliikennettä kannattaa lisätä suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti, mutta sitomatta investointeja nopeasti vanhenevaan teknologiaan. Sähköbussiliikennöinti saa nostaa Vantaan bussiliikenteen infrainvestointeja korkeintaan yhdellä miljoonalla eurolla (1 milj.euroa) ja operointikuluja vain maltillisesti.

Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan kaupunki suunnittelee parhaillaan Ojankoon jätevoimalan länsipuolelle uutta 200 bussin bussivarikkoa, joka korvaa vanhan Hakunilan bussivarikon. Uusi bussivarikko on tarkoitus ottaa käyttöön kesällä 2019. Bussivarikon toteutuksesta ja omistuksesta vastaa Vantaan kaupunkikonsernin yhtiö.

Vantaan kannalta varikon toteutus edellyttää, että HSL sitoutuu riittävän pitkäksi aikaa sopimuksellisesti siihen, että se järjestää uudelle varikolle vuokralaisen tai vuokralaisia ja että sopimusehdot tyydyttävät kaupunkia. HSL:n tarkoitus on kilpailuttaa yli 100 bussin liikenne yhtenä kokonaisuutena tältä varikolta käsin siten, että kilpailun voittanut liikennöitsijä veloitetaan vuokraamaan suurin osa Ojangan varikosta sen rakennuttaneelta Vantaan kaupungin omistamalta osakeyhtiöltä. Varikon yli jäävää kapasiteettia on tarkoitus kilpailuyistä tarjota ensisijaisesti vuokrattavaksi muulle bussiliikennöitsijälle kuin em. tarjouskilpailun voittajalle.

Vantaa kannattaa varikkomallin laajentamista muuallekin pääkaupunkiseudulle, koska tällöin varmistetaan jatkossa varikkoyhtiön toimivuus ja riittävä resursointi.

Jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuus

Helsingin kaupunki on esittänyt HSL:lle että koululaisryhmien matkustaminen joukkoliikenteellä tulisi olla maksutonta. HSL esittää lausuntopyynnössään hyvät perustelut esityksen hylkäämiselle. Vantaan kaupunki kannattaa HSL:n esitystä. Tasapuolisuuden ja läpinäkyvyyden varmistamiseksi koululaisryhmien joukkoliikennematkojen kustannukset tulisi sisällyttää ko. toimialan määrärahoihin.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo

Saapunut: VD/6036/00.04.03/2017

Dn:o 14.6.2017

13.06.2017

526/02.02.00.00/2017

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Siuntion kunta
Tuusulan kunta

LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE – KUNTAYHTYMÄN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAEHDOTUKSESTA VUOSILLE 2018 – 2020

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien on annettava lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta. Hyväksytty talousarvio ja taloussuunnitelma tulee toimittaa jäsenkunnille joulukuun 15. päivään mennessä.

HSL:n hallitus käsitteli toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotusta kokouksessaan 13.6.2017 ja päätti pyytää siitä jäsenkuntien lausunnot.

Perussopimuksen mukaisesti **pyydämme lausuntoa 31.8.2017 mennessä**

- HSL:n strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018-2020.

Lisäksi pyydämme lausuntoa myös erikseen liitteissä kuvatuista asioista:

- HSL:n roolista osana liikkumispalveluja,
- kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli),
- infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa,
- jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja,
- seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja

13.06.2017

526/02.02.00.00/2017

- jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

Lausunnot pyydetään toimittamaan 31.8.2017 mennessä HSL:n kirjaamon sähköpostiin hsl@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)



Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

LIITTEET

Hallituksen päätös 13.6.2017 lausunnon pyytämisestä Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän alustavasta talousarviosta 2018 - 2020,

Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 – 2020,

Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluja,

Lausuntopyyntö kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli),

Lausuntopyyntö infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa,

Lausuntopyyntö jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja,

Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja

Lausuntopyyntö jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

LISÄTIEDOT

Toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi, p. 050 565 8884

Osastonjohtaja, Hallinto- ja strategiapalvelut, Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772

Osastonjohtaja, Joukkoliikenne, Tero Anttila, p. 050 555 2932 (erityisesti: liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset, liikenteen hankinta)

Osastonjohtaja, Asiakkuus ja myynti, Mari Flink, p. 040 715 0440 (erityisesti: lippujen hinnoittelu, myyntitoiminnot, markkinointi ja viestintä)

Osastonjohtaja, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset, Sini Puntanen, p. 040 501 3362 (erityisesti: liikennejärjestelmäsuunnittelu, HLJ, MAL, MaaS)

Osastonjohtaja, Teknologiaratkaisut, Hannu Heikkinen, p. 050 575 5510 (erityisesti: teknologia)

tai sähköpostilla: taloussuunnittelu@hsl.fi

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo

Hallitus

§ 75

13.06.2017

LAUSUNTOPYYNTÖ HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN ALUSTAVASTA TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASTA 2018-2020

526/02.02.00.00/2017

Hallitus § 75

Esittelijä
ValmistelijäToimitusjohtaja Suvi Rihniemi
Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 3648 772
talouspäällikkö Maarit Hauskamaa, p. 040 721 7546

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman perusteena ovat

- HSL:n strategia 2025
- HSL:n henkilöstöstrategia 2018,
- voimassa oleva toiminta- ja taloussuunnitelma 2017-2019
- hyväksytty liikennöintisuunnitelma 2017-2018 ja pidemmän aikavälin suunnitelmat,
- vuoden 2016 tilinpäätöstiedot ja saatavissa olevat toteutumätiedot vuodelta 2017.

Taloussuunnitelma vuosille 2019-2020 on laadittu aiempien vuosien tapaan talousarviovuoden (2018) kustannustasoon.

Kunnilta pyydetään lausunnot:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018-2020,

sekä erikseen liitteissä kuvatuista asioista:

- HSL:n roolista osana liikkumispalveluja,
- kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen

- rahoitusmalli),
- infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
 - jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja,
 - seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja
 - jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta ollut lähtökohtana uudelle maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukselle 2016–2019 ja se toimii lähtökohtana käynnissä olevan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiselle, joka valmistuu TTS-kaudella.

HSL:n toimintaa ja palveluja suunnitellaan asiakaslähtöisesti. Asiakaspalautteen systemaattista seuranta ja hyödyntämistä parannetaan kaikilla tasoilla. HSL:n tavoitteena on asiakkaiden tarpeiden tunnistaminen entistä herkemmin sekä parempi palvelu. Suunnitelmakaudella lipunmyyntiä siirtyy vahvasti mobiiliin ja nettiin mobiilikausilipun ja nettilatauksen myötä. Muutos pienentää jälleenmyyjille maksettavia lipunmyyntipalkkioita. Myös matkakorttien kokonaismäärä 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.

Lipunmyynti raitiovaunuissa uudistuu, sillä kuljettajat eivät myy lippuja vuoden 2018 alusta lähtien. Uudistuksen tavoitteena on tehdä raitioliikenteestä entistä sujuvampaa. Kertalippujen myynti painottuu jo nyt vahvasti ennen matkaa ostettaviin kausilippuihin, arvolippuihin, mobiililippuihin ja automaateista ostettaviin lippuihin.

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 liittyvätkin 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.

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.

TTS-kaudella myyntitoimintoja kehitetään vahvasti. Kuluttajille ja yrityksille kehitetään uusia houkuttelevia lipputyyppejä ja hinnoitteluratkaisuja. Molemmissa kohderyhmissä on paljon mahdollisuuksia lipputulosten ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Lipputulokertymään vaikuttaa erityisesti kausiasiakkaiden määrä sekä keskimääräisen ostetun kauden pituus. Yksi keskeinen tavoite TTS-kaudella on molempien tunnuslukujen kasvattaminen tuotteistuksen, hinnoittelun ja yritysmyyntin keinoin.

Näkyvä ja tehokas matkalippujen tarkastustoiminta vähentää liputta tai virheellisellä matkalipulla matkustavien määrää. Toiminta edistää joukkoliikenteen lipputulosten kertymistä. 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. Järjestyksenvalvojien käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalien yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatketaan vuosina 2018–2020.

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.

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. Pysäkkikohtaisten infojulistien tuotantoa testataan vuonna 2017, jonka pohjalta tehdään painatus- ja jakelusuunnitelma seuraaville vuosille.

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

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.

Linjastoa kehitetään keskittämällä tarjontaa vahvoille reiteille sekä bussi- että raideliikenteessä runkolinjastrategian mukaisesti. Raitiovaunujen rooli kasvaa tulevaisuudessa, kun Helsingin kantakaupungin linjasto tihenee ja poikittaisen Raide-Jokerin liikenne käynnistyy 2020-luvun alussa. Raitiovaunuilla tehdään tulevaisuudessa pidempiä matkoja kuin nykyään. Samalla kasvaa tarve nopeuttaa liikennettä. HSL osallistuu pikaraitiotie Raide-Jokerin rakennussuunnittelun ja rakentamisen ohjaamiseen.

Länsimetro aloittaa liikennöinnin tämän hetken tietojen mukaan syksyllä 2017, kun viranomaistarkastusten jälkeen Länsimetro, HKL ja HSL päättävät metro- ja liityntäliikenteen lopullisen käynnistymispäivän. Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu 2020-luvun alussa. HSL suunnittelee jatkeen liityntälinjastosuunnitelman vuosien 2018 ja 2019 aikana, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleistä

Rantaradan kapasitteettia ja toimintavarmuutta pyritään parantamaan suunnitelmakaudella yhteistyössä Liikenneviraston kanssa.

HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä järjestetään vuosina 2018-2020 tarjouskilpailun siten, että uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. Kilpailuttamista varten on perustettu syksyllä 2017 käynnistytävä JUKI2-niminen projekti.

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.

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.

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.

Poikkeus- ja häiriötilanteiden liikenteen järjestämistä kehitetään uusilla sopimus- ja yhteistyömalleilla liikenteen luotettavuuden parantamiseksi.

Lähijunaliikenteessä luotettavuutta parannetaan nykytasosta. Metroliikenteessä varaudutaan luotettavuuden hetkelliseen notkahdukseen Länsimetron käyttöönoton yhteydessä.

TTS-kaudella toteutetaan HSL:n toiminnan edellyttämiä tutkimuksia yhdessä sovitun tutkimussuunnitelman pohjalta ja tuetaan suunnittelua erilaisten nopealla aikataululla toteutettavien täsmätutkimusten avulla. Liikennejärjestelmätason tutkimustoimintaan sisältyvät seuraavat tutkimukset: liikkumistutkimus (HEHA 2018), matkatutkimukset (MATU 2017, 2018 ja 2019), lippulajitutkimus (LIPTU 2017) ja Liityntäpysäköintitutkimus 2018. Lisäksi tehdään ainakin yksi kaksi matkanopeustutkimus alustavasti 2018 sekä päivitetään MAL-barometri vuonna 2018. Matkatutkimuksen rinnalle kehitetään Reittitutkimusta (RETU), jota käytetään kulkureittien ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen tarkempaan selvittämiseen.

Vuonna 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 joukkoliikennemuodon lippulajitutkimukselle. 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 vuosien 2017–18 aikana.

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 MAL-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 toteuttamishjelma ja vuoteen 2050 ulottuvalle aikajänteelle muodostetaan vaihtoehtoihin toimintaympäristöihin perustuvia strategisempia suunnitelmia.

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.

Liikenteen hankinnan tavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävä kehityksen tielle vähähiilisen energian,

vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen sekä älykkäiden liikennepalvelujen käyttöönoton avulla. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää parhaimpien biopolttoaineiden ja sähköbussien yhdistelmää.

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. Keskeisiä toimijoita ovat teknologian tuntevat bussioperaattorit, sähköbussien latausinfrastruktuurin hankinta ja rakentaminen kaupunkiympäristöön, ja kolmanneksi itse sähköbussien hankinta ja hankintaan liittyvät toimintamallit.

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

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä vahvistetaan aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätoimijoiden 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.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

- runkolinja 500 Herttoniemi-Munkkivuori aloittaa syksyllä 2018,
- runkolinja 510 Pasila-Tapiola aloittaa vuonna 2019,
- runkolinja 570 Mellunmäki-Aviapolis aloittaa syksyllä 2019,
- runkolinjaa 560 jatketaan Matinkylään syksyllä 2020,
- Raide-Jokerin käynnistyminen 2020-luvun alussa,
- Länsimetron jatke Kivenlahteen 2020-luvun alussa.
- Runkolinjan E1 Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi toteuttamissuunnitelma tehdään vuoden 2017 aikana.

Toteuttamissuunnitelmassa otetaan kantaa runkolinjan mahdolliseen aloitusvuoteen.

Maan hallitus valmistelee maakuntahallinnon uudistamista. Maakuntavaalit pidetään tammikuussa 2018. Maakuntia 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 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.

TALOUSSUUNNITELMA

Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2018 ovat yhteensä 724,1 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,1 milj. euroa (7,8 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 735,9 milj. euroa vuonna 2019 ja 740,4 milj. euroa vuonna 2020.

Lipputulot

Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloennusteeseen sekä esitettyihin hinnankorotuksiin ja hintajoustoon. Lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2017 ilman ALV:ia yhteensä 353,5 milj. euroa ja 359,7 milj. euroa vuonna 2018. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen on 1,8 %. Lipputulot muodostavat 49,7 % HSL:n toimintatuloista.

Taloussuunnitelmassa kuntien sisäisten lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. Tämän vuoksi taksat keskimäärin alenevat hieman. Keskimääräiset alennukset ovat erisuuruiset, koska myytyjen lippujen lippulajijakautuma vaihtelee alueittain. Vuodesta 2017 vuoteen 2018 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5 %.

Lipputuloarvioihin 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 sekä VR:n konduktöörilipunmyynnin- ja raitiovaunujen kuljettajalipunmyynnin lopettaminen 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. Länsimetron käyttöönotto tulee kasvattamaan joukkoliikenteen suosiota etelä-Espoossa.

Nykytariffin mukaisiin lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia vuonna 2018, mutta mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen. Sisäisten lippujen osalta alennus on keskimäärin 1,6 % ja seutulippujen osalta keskimäärin 0,6 %. Se, että lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia, johtuu ennakoitua suuremmista lipputuloista sekä HSL:ään kertyneen kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tulevalla TTS-kaudella. Osa ylijäämän käytöstä kohdistetaan kuntasubventioihin ja osa lipunhintoihin ja korotustarpeiden minimoimiseen, jolloin kuntien keskimääräinen subventiotaso ylittää vuonna 2018 hieman omistajaohjauksen määrittelemän 50 %:in tavoitteen. TTS-esityksessä vuonna 2018 kuntien subventioaste ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,3 %.

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.

Lipputulojen arvioidaan olevan 359,7 milj. euroa vuonna 2018, 365,0 milj. euroa vuonna 2019 ja 370,3 milj. euroa vuonna 2020.

TTS-esityksessä vuonna 2018 kuntien subventioasteen ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,3 %. Kuntien HSL-ajan keskimääräinen subventiotaso pysyy kuitenkin alle 50 %:ssa (ollen 48,1 %), vaikka se vuoden 2018 osalta ylittyikin hieman.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä tulee käyttöön vuoden 2018 aikana. Aikataulu on riippuvainen uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistumisesta ja kortinvaihdon 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 syksyllä 2018.

Matkakorteista perittäviä korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2017 0,8 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen olevan samalla tasolla myös vuonna 2018.

Kuntaosuudet

Ne menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnointimalli 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.

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2018 yhteensä 348,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 48,1 % HSL:n toimintatuloista.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2018 kustannuksia yhteensä 744,8 milj. euroa, josta operointikustannuksia 516,8 milj. euroa (69,4 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 375,5 milj. euroa, josta lipputulot ovat yhteensä 359,7 milj. euroa (95,8 %). Kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 21,2 milj. euroa.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,9 milj. euroa vuosina 2018–2020. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,1 milj. euroa.

Tarkastusmaksutuloja arvioidaan vuonna 2018 kertyvän 5,2 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen keralipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2018 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

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 hieman normaalitasoa vähemmän vuonna 2018.

Vuokratuloja liikennöitsijöiltä laskutettavista taukotilojen, matkakorttilaitteiden ja sähköbussien vuokrista arvioidaan saatavan 2,8 milj. euroa.

Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2018 ovat yhteensä 725,2 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2017 ennusteesta 59,6 milj. euroa (9,0 %). Vuonna 2019 toimintamenojen arvioidaan olevat 736,5 milj. euroa ja 741,2 milj. euroa vuonna 2020.

Henkilöstökulut

Henkilöstömenot ovat 21,1 milj. euroa, joka on 2,9 % toimintamenoista. Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 17,1 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,1 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Palveluiden ostot

Palveluiden ostomenot vuonna 2018 ovat yhteensä 694,0 milj. euroa, 95,7 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 516,2 milj. euroa, 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa.

Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan yhteensä 317,7 milj. euroa. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,1 %. 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 323,2 milj. euroa ja 325,4 milj. euroa vuonna 2020.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan yhteensä 95,1 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 0,8 %. Vuonna 2018 menot kasvavat Tuusulan ja Siuntion HSL:ään liittymisen myötä. Uudessa VR-sopimuksessa säästöt kasvavat asteittain, vuonna 2018 konduktööritoiminnan säästöt ovat toteutuneet täysimääräisesti ja myös vanha VR:n kalusto on poistunut kokonaan sopimuksen korvauksista. Vuonna 2019 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 96,3 milj. euroa sekä 94,9 milj. euroa vuonna 2020.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan 56,3 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,13 %. Kustannuksiksi arvioidaan 54,6 milj. euroa vuonna 2019 ja 57,9 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2018 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten ja liikennöintisopimusten tuntihintojen tarkistuksen johdosta. Uusia Artic-raitiovaunuja on toimitettu 30 kappaletta heinäkuussa 2017. Artic-raitiovaunuja on tilattu kaikkiaan 40.

Metrolilikenteen kustannusten arvioidaan olevan 43,4 milj. euroa vuonna 2018. Metrolilikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,18 %. Vuonna 2019 kustannuksiksi arvioidaan 43,2 milj. euroa ja 44,8 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2018 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja

Länsi-metron myötä. Vuoden 2018 talousarvio sisältää 0,5 M€ varauksen mahdollisia aikataulumuutoksia varten.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan 3,7 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla suunnitelmavuosina 2018–2019. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,3 %.

Muut palvelujen ostomenot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,9 milj. euroa vuonna 2018. Muihin palvelujen ostoon käytetään 36,1 milj. euroa vuonna 2018 ja 35,6 milj. euroa vuonna 2019.

Vuonna 2018 lisäkustannuksia aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja uuden sekä vanhan matkalippujärjestelmän 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.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2018 on 140,8 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 82,5 milj. euroa, Espoolta 46,5 milj. euroa, Vantaalta 11,6 milj. euroa, Keravalta 0,07 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,1 milj. euroa.

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 48,4 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 kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2018.

Vuonna 2019 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 148,3 milj. euroa ja vuonna 2020 yhteensä 148,8 milj. euroa.

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2018 varattu 1,9 milj. euroa. Vuoden 2019 varaus on 1,8 milj. euroa ja vuoden 2020 varaus 1,7 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2018 ovat 5,3 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokratkustannusten lisäksi sähköbussista maksettavia leasing-vuokria 1,3 milj. euroa, kuljettajien sosiaalituloista maksettavia vuokria 2,1 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj. euroa. Vuoden 2019 varaus on 5,3 milj. euroa ja vuoden 2019 varaus 4,4 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2018 ovat 2,9 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luotto-tappiot 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 1,1 milj. euroa alijäämäinen.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2017.

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020 ei sisällä myöskään talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli lainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. HSL:n suurin investointi, LIJ-hanke, päättyy vuonna 2017 ja suunnitelmavuosien kehittämisinvestoinnit voitaneen kattaa kassavaroilla ilman talousarviolainaa.

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

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2018 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla myös suunnitelmavuosina 2019 ja 2020.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 1,2 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2018 ovat 20,0 milj. euroa ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 2,9 milj. eurolla (17,0 %). Suunnitelmapoistot kasvavat, kun LIJ-hanke valmistuu ja uusitut ohjelmistot ja laitteet ovat kokonaisuudessaan käytössä vuoden 2017 syksystä lähtien. Varaus poistoihin on 20,5 milj. euroa vuodelle 2019 ja 20,2 milj. euroa vuodelle 2020.

Tilikauden 2018 alijäämäksi arvioidaan 21,2 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Investoinnit

HSL:n investointimenot ovat 16,2 milj. euroa vuonna 2018, 14,7 milj. euroa vuonna 2019 ja 11,6 milj. euroa vuonna 2020.

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke on valmistumassa vuoden 2017 loppuun mennessä. LIJ –järjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2018-2020 vielä noin 2,9 milj. euroa, joka on varattu pääosin vuodelle 2019.

Erilaisiin Mobidigi -hankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 16,7 milj. euroa, josta 6,4 milj. euroa vuodelle 2018, 5,1 milj. euroa vuodelle 2019 ja 5,3 milj. euroa vuodelle 2020.

Asiakkuuden ja myynnin –sovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 12,1 milj. euroa, josta 4,7 milj. euroa vuodelle 2018, 3,9 milj. euroa vuodelle 2019 ja 3,6 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpänä yksittäisenä kehittämishankkeena tässä ryhmässä on Lippu- ja myyntijärjestelmän kehittäminen, jolle on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 4,5 milj. euroa.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 8,3 milj. euroa, josta 3,8 milj. euroa vuodelle 2018, 2,2 milj. euroa vuodelle 2019 ja 2,3 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpänä yksittäisenä investointina matkakortin laitteistohankintoihin on koko suunnitelmakaudelle varattu 3,0 milj. euroa. Tällä varaudutaan HSL alueen laajenemiseen.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 2,5 milj. euroa, josta 2,2 milj. eurolla muihin IT-investointeihin (mm. talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmien päivittäminen) sekä 0,3 milj. eurolla HSL:n toimitilojen remontointimenoihin.

Ehdotus (SR)

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Keravan kaupunkia ja Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntia 31.8.2017 mennessä antamaan lausuntonsa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018-2020. Lausuntoa pyydetään:

- a) strategiasuunnitelmasta,
- b) liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- c) kuntaosuuksien tasosta,
- d) lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- e) tarkastusmaksun korottamisesta,
- f) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2018-2020,
- g) HSL:n roolista osana liikkumispalveluita,

- h) kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä (ns. seudullinen rahoitusmalli),
- i) infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa,
- j) jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja,
- k) seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä ja
- l) jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

Hallitus päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti kokouksessa.

Käsittely

Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen selosti asiaa. Hallituksen jäsenet Sirpa Hertell ja Pekka M. Sinisalo saapuivat kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen.

Liitteet

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020
Lausuntopyyntö HSL:n roolista osana liikkumispalveluita
Lausuntopyyntö kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (seudullinen rahoitusmalli)
Lausuntopyyntö infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa
Lausuntopyyntö jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja
Lausuntopyyntö seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä
Lausuntopyyntö jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä HSL:n kirjaamossa 3.7.2017

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 13.6.2017


Pirjo Sailavuo-Asikainen
assistentti

OIKAISUVAATIMUSOHJE

Tähän päätökseen tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitukselle.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen). Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Keravan, Vantaan kaupunki tai Kirkkonummen taikka Sipoon kuntaa (HSL:n jäsenkuntia) sekä kuntalain (410/2015) 3 §:n mukaisesti näiden kaupunkien ja kunnan jäsenenä oleva henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö (jäsen).

Oikaisuvaatimukselle varattu määräaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksien, taikka tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti taikka, ellei muuta näytetä, seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.

Käytettäessä sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädettyä tavallista sähköistä tiedoksiantoa, päätös katsotaan annetun tiedoksi kolmantena päivänä viestin lähettämisestä, jollei muuta näytetä.

HSL:n jäsenkunnan tai tämän jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon sinä päivänä, jona päätös on asetettu yleisesti nähtäville HSL:n kirjaamossa.

Oikaisuvaatimuksen muoto

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu sekä oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteluineen. Oikaisuvaatimus on sen tekijän tai tämän valtuuttaman asiamiehen allekirjoitettava. Jos ai-noastaan asiamies on allekirjoittanut oikaisuvaatimuksen, on siinä mainittava asiamiehen kotikunta ja postiosoite.

Jos oikaisuvaatimuksen tekijälle on annettu päätös tiedoksi saantitodistuksien tai henkilökohtaisesti, on oikaisuvaatimukseen liitettävä todistus tiedoksisaantipäivästä.

Valituskielto

Päätökseen, josta voidaan tehdä oikaisuvaatimus, ei saa hakea muutosta valittamalla.

Markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvasta asiasta ei hankintalain (348/2007) 102 §:n mukaan saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Oikaisuvaatimuksen osoittaminen ja toimittaminen

Oikaisuvaatimus on osoitettava HSL:n hallitukselle ja toimitettava virka-aikana henkilökohtaisesti tai lähetin välityksellä HSL:n kirjaamoon, osoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki.

Lähettäjän omalla vastuulla voi oikaisuvaatimuksen myös lähettää postitse osoitteella: HSL, kirjaamo, PL 100, 00077 HSL, telekopiona numeroon (09) 4766 4441 tai sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi. Asiakirjat on toimitettava niin ajoissa, että ne ehtivät perille ennen oikaisuvaatimuksen tekemiselle varatun määräajan päättymistä.

OIKAISUOHJE JA VALITUSOSOITUS HANKINTA-ASIASSA

I Oikaisuohje

Hankintapäätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön asianosainen voi tehdä hankintalain 80-83 §:n mukaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitukselle kirjallisen hankintaoikaisuun. Hankintaoikaisua sovelletaan myös sellaiseen hankintayksikön päätökseen, johon ei muutoin sovelleta vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annettua lakia (349/2007).

Hankintaoikaisu on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintapäätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös oheisasiakirjoineen katsotaan saadun tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että

viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. Käytettäessä todisteellista tiedoksi-antotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintoaikaisusta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Hankintoaikaisusta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi. Hankintoaikaisuun on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintoaikaisu osoitetaan Helsingin seudun - kuntayhtymän hallitukselle ja toimitetaan virka-aikana henkilökohtaisesti tai lähetin välityksellä HSL:n kirjaamoon, osoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki. Lähettäjän omalla vastuulla voi oikaisuvaatimuksen myös lähettää postitse osoitteella: HSL, kirjaamo, PL 100, 00077 HSL taikka sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi. Asiakirjat on toimitettava niin ajoissa, että ne ehtivät perille ennen hankintoaikaisun tekemiselle varatun määräajan päättymistä.

Hankintoaikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valitus on tehtävä kirjallisesti **14 päivän** kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen.

Valitus on tehtävä **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimuksen hankintalain 78 §:n 1 nojalla noudattamatta odotusaikaa.

Valitus on tehtävä **kuuden kuukauden** kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut *olennaisesti* puutteellinen.

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös oheisasiakirjoineen katsotaan saadun tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. Käytettäessä todisteellista tiedoksi-antotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan.

Hakemuksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona tai sähköpostin avulla kuten laissa sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003) säädetään. Jos vi-
reillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa asiakirjat
toimittaa markkinaoikeudelle ensiksi seuraavana arkipäivänä.

Tuomioistuinemaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla markkinaoikeus perii muutoksenhakijalta oikeudenkäyntimaksua 2 000 euroa.
Jos hankinnan arvo on vähintään miljoona euroa, käsittelymaksu on 4 000 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään 10
miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 000 euroa. Jos asia poistetaan käsittelystä antamatta pääasiassa ratkaisua, se jää
tutkimatta tai se jää sillensä, on oikeudenkäyntimaksu kuitenkin 500 euroa.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 88 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava Helsingin seudun liikenne -kunta-
yhtymälle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava HSL:lle viimeistään silloin, kun han-
kintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki
puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314, sähköposti: markkinaoikeus@oikeus.fi

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 - 2020

HSLH 13.6.2017

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
1.1	Lausuntopyyntö	4
1.2	Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö	4
1.3	HSL:n organisaatio	7
2	Strategiset tavoitteet	10
2.1	Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot	10
2.2	Strategiset tavoitteet kaudelle 2018–2020	12
2.2.1	<i>Tavoite 1: Sujuvat matkat</i>	<i>12</i>
2.2.2	<i>Tavoite 2: Selkeää palvelua</i>	<i>17</i>
2.2.3	<i>Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun</i>	<i>20</i>
2.2.4	<i>Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu</i>	<i>22</i>
2.2.5	<i>Tavoite 5: Vähemmän päästöjä</i>	<i>25</i>
2.2.6	<i>Tavoite 6: Tehokasta taloutta</i>	<i>28</i>
3	Henkilöstö	32
4	Toiminnan riskien hallinta	34
5	Käyttötalous	35
5.1	Talousarvion sitovuus	35
5.2	Tuloslaskelma 2018 - 2020	35
5.2.1	<i>Toimintatulot</i>	<i>36</i>
5.2.2	<i>Toimintamenot</i>	<i>40</i>
5.3	Kuntaosuudet	44
5.3.1	<i>Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö</i>	<i>45</i>
5.4	Peruspääoma	46
5.5	Investoinnit	46

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

Tämä on HSL:n alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2018-2020. Alustavasta toimintasuunnitelmasta pyydetään HSL:n perussopimuksen mukaisesti lausuntoa jäsenkunnilta 31.8.2017 mennessä.

Lopullinen Toiminta- ja taloussuunnitelma valmistellaan syksyllä kuntien lausunnot huomioon ottaen. HSL:n hallitus käsittelee lopullista Toiminta- ja taloussuunnitelmaa lokakuussa 2017 ja päättää silloin myös lippujen hinnoista vuodelle 2018. HSL:n yhtymäkokous hyväksyy lopullisesti marraskuussa vuosien 2018-2020 Toiminta- ja taloussuunnitelman.

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, joukkoliikenne on ykkösvalinnaksi Helsingin seudulla.

HSL on sijoittunut perinteisesti kärkijoukkoon 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.

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.

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 asukkaista 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 muun muassa sekä mobiili- että nettimyyntiin kestotilausmahdollisuuden. HSL:n tehtävänä on tehdä joukkoliikenteen ostamisesta ja käyttämisestä niin helppoa ja vaivatonta, että liikkuminen muuttuu palveluksi, jota ei tarvitse ajatella.

Vuoteen 2020 mennessä HSL:n lipputulokertymä kasvaa ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy.

Samalla kuitenkin 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.

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

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.

Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että 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 joukkoliikenneyhteistyöhön. 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. Toivotamme uudet jäsenkunnat ja kuntien asukkaat tervetulleeksi mukaan joukkoliikenteen kehittämiseen!

Suvi Rihniemi
Toimitusjohtaja

1.1 Lausuntopyyntö

HSL:n perussopimuksen 23 §:n mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan varsinaiseen talousarvioehdotukseen.

Jäsenkuntien lausuntoa pyydetään 31.8.2017 mennessä alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2018– 2020:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelma-kaudella 2018-2020,

sekä erikseen liitteissä kuvatuista asioista:

- HSL:n roolista osana liikkumispalveluja,
- kuntaosuuslaskentamallin uudistamisesta (ns. seudullinen rahoitusmalli),
- infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksien laskennassa,
- jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja,
- seudullisten bussivarioiden järjestämisestä ja
- jäsenkuntien koululaisryhmien retkien maksuttomuudesta.

1.2 Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui ennakkotietojen mukaan vuoden 2016 lopulla noin 1 457 000 henkeä. Kasvu oli erityisesti muuttovoiton ansiota ja muuttovoitto kasvoi Helsingin seudulla 23 % 3 040 henkeen. Muuttoliike kehittyi eri tavalla seudun sisällä. 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.

Helsingin seudun suunnat -raportin 1/2017 mukaan muuttovoitto ulkomailta on kasvanut selvästi myös Helsingin seudulla. Vieraskielisten asukkaiden osuuden ennustetaan tuplaantuvan Helsingin seudulla vuoteen 2030 mennessä nykyisestä 11,5 prosentista 21 prosenttiin. Uudet ennustevaihtoehdot ovat aiemmin laadittuja ennusteita korkeammat muun muassa vuonna 2015 alkaneen turvapaikanhakijoiden määrän kasvun johdosta.

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 1/2017 mukaan Helsingin seudulla tuotannon kasvu edellisvuoteen verrattuna jatkui viime vuoden viimeisellä neljänneksellä, vaikka tuotannon kasvu tasaantui loppuvuotta kohden. Helsingin seudun tuotanto kasvoi viime vuonna ennakkoarvion mukaan lähes 3 prosenttia.

Valtiovarainministeriön 28.4.2017 julkaiseman talouskatsauksen mukaan Suomen talous on lähtenyt selvään kasvuun. Bruttokansantuote kasvoi 1,8 prosenttia vuonna 2016 (Tilastokeskus 1.6.2017) ja kasvupohja laajeni hieman edellisestä vuodesta, kun myös julkiset investoinnit lisääntyivät. Talouskasvu pohjautuu kuitenkin edelleen selvästi yksityisen kulutus- ja investointikysyntään ja vienti lisäntyi vain 0,5 %. Ennusteen mukaan talous kasvaa vuonna 2017 lähes yhtä nopeasti kuin viime vuonna ja kasvuvauhti vakiintuu keskimäärin reiluun prosenttiin lähivuosina. Kasvusta huolimatta BKT ei ennusteen mukaan saavuttaisi vuoden 2008 tasoa vielä vuonna 2019, vaan jäisi siitä vajaan prosentin. Tasoero vuoteen 2008 verrattuna on erityisen selvä viennissä ja teollisuustuotannossa sekä nopeasta kasvusta huolimatta myös yksityisissä investoinneissa.

Valtiovarainministeriön ennusteen mukaan vuonna 2017 Suomen BKT:n ennustetaan kasvavan 1,2 %. Maltillisen kasvun taustalla on ensisijaisesti yksityisten investointien lisääntyminen ja vahvaan luottamukseen perustuva yksityisen kulutuksen nousu. Yksityisten investointien kasvu nojautuu yritysten laajennus ja korvausinvestointeihin sekä kotitalouksien ja sijoittajien asunnon ostoaikeisiin. Yksityisen kulutuksen kasvua edistää vahvan luottamuksen ohella työllisyyden koheneminen. Maailmankaupan näkymät ovat parantuneet, mikä näkyy myös Suomen kohonneessa vientikysynnässä. Kasvaneen kysynnän seurauksena viennin kasvun ennustetaan nopeutuvan selvästi vuoden 2017 aikana. Vaikka maailmantalouden näkymät ovat aiempaa valoisammat, kasvunäkymiä varjostaa ennen kaikkea protektionismin uhka. Talouskasvu vahvistuu teollisuusmaissa, mutta maailmantalouden lähes neljän prosentin kasvua ylläpitävät yhä kehittyvät taloudet. Inflaatio näyttäisi kuitenkin olevan kiihtymässä talouden elpymisen ja myönteisen työllisyyskehityksen seurauksena. Euroalueella inflaation kiihtyminen heijastaa yksityisen kulutuksen elpymistä, mutta myös kasvua tukevaa ja epätavallisen keveää rahapolitiikkaa. Korkojen normalisoituminen on alkanut Yhdysvalloissa. Euroalueen korot nousevat ennustejaksolla hitaasti ja jäävät lähivuosina selvästi alemmalle tasolle, kuin mihin euroalueen velkakriisiä edeltävällä ajalla totuttiin.

Työllisyyden ennustetaan paranevan 0,5 prosenttia vuodessa ja työllisyysaste nousee 70 prosenttiin vuonna 2019. Pitkäaikaistyöttömyyden kasvu on pysähtynyt, BKT:n kasvu riittää ylläpitämään työllisyyden paranemista ja työttömien määrä laskee hitaasti.

Julkisen talouden tila on ollut heikko jo lähes vuosikymmenen. Valtiovarainministeriön talouskatsauksen mukaan teollisuuden rakennemuutos ja väestön ikääntyminen heikentävät julkista taloutta. Suhdanne-tilanteen normalisoituminen ei riitä parantamaan julkisen talouden tilaa riittävästi, sillä väestön ikääntyminen jatkuu ja rakenteellinen työttömyys jatkuu korkeana. Talouskasvu ja hallituksen toimet parantavat julkisen talouden tilaa, mutta ne eivät riitä poistamaan alijäämää nopeasti. Julkisen velan suhde BKT:hen aleni hieman viime vuonna, mutta valtion ja paikallishallinnon alijäämien vuoksi velkasuhde kääntyy kuitenkin kuluvana vuonna takaisin loivaan nousuun. Velkasuhteen arvioidaan taittuvan

vuosikymmenen vaihteessa, joskin taas tilapäisesti. Kilpailukyky sopimus laskee veroastetta merkittävästi, mutta myös menoaste alenee ennusteperiodilla. Velkasuhdetta kasvattaa väestön ikääntymisestä aiheutuva hoito- ja hoivamenojen kasvu, joka jatkuu nopeana myös 2020-luvulla. Sote- ja maakuntauudistuksen arvioidaan aluksi hieman heikentävän julkisen talouden tilaa.

Joukkoliikenteen kustannustaso nousee maltillisesti

Valtiovarainministeriön talouskatsauksen mukaan Euroalueen talouden elpymistä tukevat maltillisena pysynyt öljyn hinta, heikentyvä euro ja sitä kautta piristynyt vientikysyntä. Erittäin alhainen korkotaso tukee investointien käynnistymistä. Vaikka raakaöljyn hinta oli pitkään laskusuunnassa, on hinta kuitenkin noussut runsaan vuoden takaiselta alimmalta tasoltaan OPECin ja muiden öljyntuottajien tuotannonrajoitusten seurauksena, vaikkakin alkukevään hintaa hieman laskivat täydet öljyvarastot Yhdysvalloissa sekä vaihtoehtoisen öljynporaus menetelmien kehittyminen. Energian suuri merkitys väli tuotteena kaikissa tuotteissa ja palveluissa vaikuttaa laajasti yleiseen hintakehitykseen. Myös HSL:n menojen kehitykseen energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus. Toimintamenoista runsas 70 % 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. Talousarvio vuodelle 2017 laadittiin joukkoliikenteen keskimääräisen 1,2 %:in kustannustason mukaisena ja kevään ensimmäisen osavuositarkastuksessa kustannustaso oli keskimäärin 1,0 % korkeampi kuin edellisenä vuonna eli ennuste on tällä hetkellä lähellä talousarviota. Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2018 – 2020 on laadittu joukkoliikenteen kustannusten keskimääräiseen 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen. Raaka-aineiden hintojen arvioidaan saavuttaneen pohjansa ja hintojen arvioidaan lähtevän maltilliseen nousuun suunnitelmakaudella.

Suomen 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 kestäväällä 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 palkkatarkaisut. Vuodesta 2019 alkaen julkisen talouden rakenne muuttuu merkittävästi uusien maakuntien aloittaessa toimintansa. 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.

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 kuluvaan alkuvuoden (1–4/2017) aikana samalla vauhdilla kuin viime vuonna ja HSL-alueella tehtiin huhtikuun 2017 loppuun mennessä 129,4 miljoonaa matkaa, eli 2,4 prosenttia enemmän kuin edellisvuoden vastaavana aikana. Koko vuoden 2017 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan vähintään samalla vauhdilla, mikä tarkoittaisi vuodessa noin 375 miljoonaa matkaa. Kehärata on kasvattanut matkusta-

jamääriä junissa odotettua enemmän ja myös länsimetron avaaminen lisäänee Espoon suunnan matkustajamääriä.

Alustava TTS2018-2020 on laadittu noin kahden prosentin matkustajamäärän kasvuennusteella, josta noin 1,5 prosenttia arvioidaan vaikuttavan lipunmyyntiä kasvattavaksi uusien asiakkaiden kasvun osuudeksi.

Maakuntauudistus ja HSL:n asema

Maan hallitus valmistelee maakuntahallinnon uudistamista. Maakuntavaalit pidetään tammikuussa 2018. Maakuntia 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.

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 jäsenkuntiansa 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 organisaatiorakenteen, joka tuli voimaan vuoden 2017 alussa. HSL:n organisaatio oli ennen uudistusta pysynyt suhteellisen muuttumattomana HSL:n perustamisesta vuodesta 2010 lähtien. Samaan aikaan HSL:n toimintaympäristö on muuttunut monin tavoin. Organisaatiomuutoksen taustalla on 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.

Organisaatiorakenteen 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.

Entisen kuuden osaston sijaan uudessa organisaatiossa 1.1.2017 alkaen osastoja on viisi. HSL:n asiakaslähtöinen strategia, toimintaympäristön muutokset, tulevaisuuden tarpeet ja henkilöstökyselyissä saadut palautteet ovat vaikuttaneet uuteen organisaatorakenteeseen. Uudessa organisaatiossa asiakasosaamista, myyntiä ja markkinointia on vahvistettu.

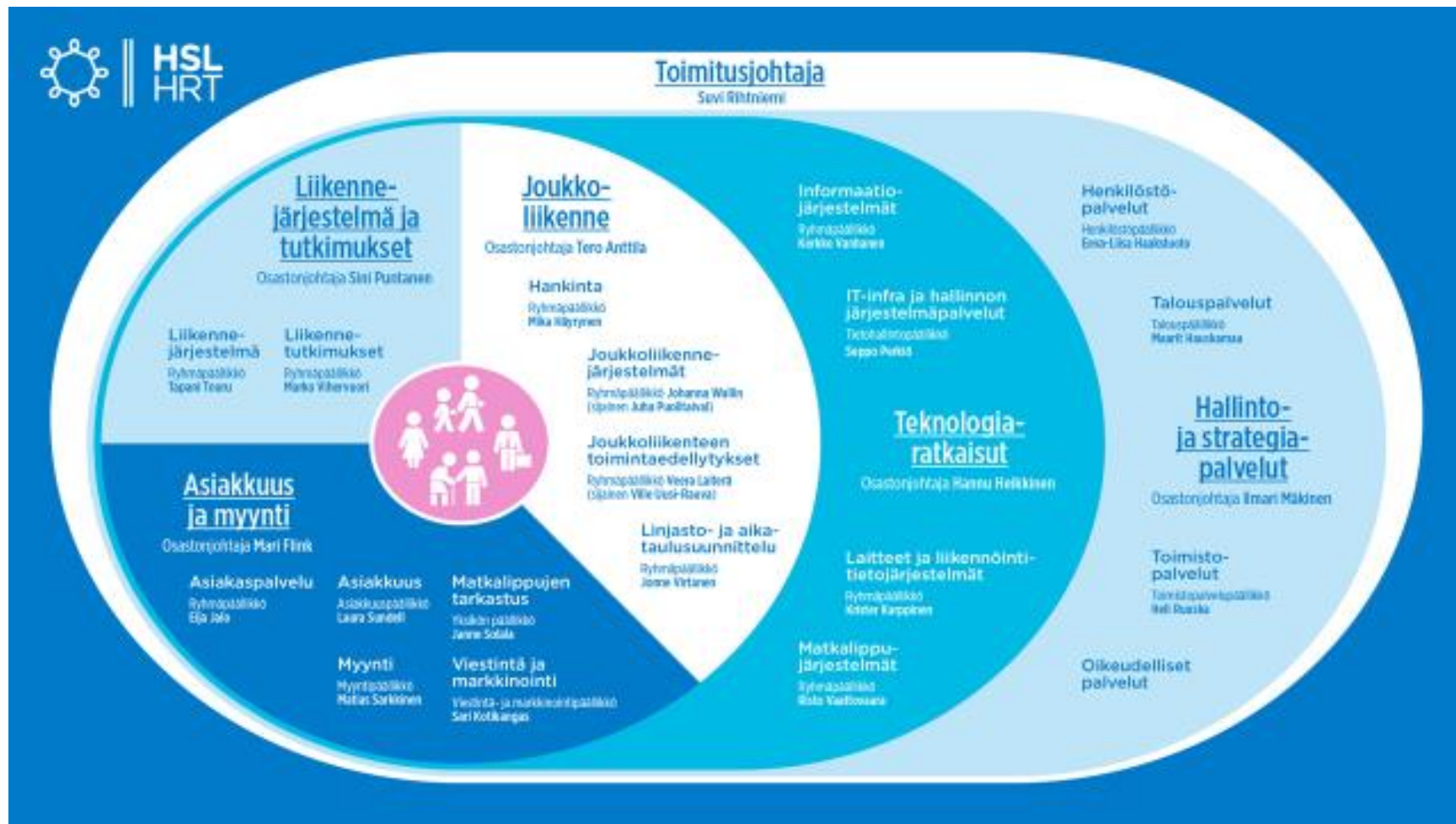
Joukkoliikennepalvelut on yhdistetty samaan osastoon. Myös koko talon teknologiaratkaisut löytyvät yhdestä paikasta, kuten myös tutkimukset. Tehtävien keskittäminen tehostaa ja vahvistaa osaamista.

Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta, liikenne-ennustejärjestelmästä ja tutkimustoiminnasta hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Joukkoliikenneosasto vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja liikennepalveluiden järjestämisestä hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Asiakkuus ja myynti –osasto vastaa asiakkuuksista ja asiakaskokemuksesta, myynnistä ja hinnoittelusta, viestinnästä ja markkinoinnista, asiakaspalvelusta sekä matkalippujen tarkastuksesta hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Matriisissa toimiva Teknologiaratkaisut tuottaa ratkaisut ja palvelut kustannustehokkaana kokonaisuutena yhteisen priorisoinnin mukaisesti. Hallinto- ja strategiapalvelut toimii koko organisaation tehokkaan toiminnan pohjana. Teknologiaratkaisut-osasto vastaa liiketoiminnan tarvitsemien tietoteknisten ratkaisujen ja palveluiden tuottamisesta, tietotekniikkainfrastruktuurista, tietojärjestelmien ylläpidosta ja kehittämisestä sekä tietoturvasta hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti. Hallinto- ja strategiapalvelut vastaa taloushallinnosta, henkilöstöhallinnosta, oikeudellisista palveluista, yleishallinnosta sekä strategiaprosessin valmistelusta hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.



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 tuloskorttien 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 tuloskorttiin. HSL:n toimitusjohtaja raportoi strategian toteutumisesta säännöllisesti hallitukselle.

Strategian päivittytyö käynnissä

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

Liikennetoimialalla on tapahtumassa paljon muutoksia: lainsäädäntö uudistuu, liikennepoliittikka 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 joukkoliikenteseen.

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 väliaikaisratkaisuihin mahdollisimman sujuvia.

Länsimetro aloittaa liikennöinnin tämän hetken tietojen mukaan syksyllä 2017, kun viranomaistarkastusten jälkeen Länsimetro, HKL ja HSL päättävät metro- ja liityntäliikenteen lopullisen käynnistymispäivän. Liityntäbussiliikenteeseen ei kuitenkaan siirrytä vielä syysliikenteen alkaessa 2017, vaan Etelä-Espoon ja Lauttasaaren bussit kulkevat nykyisen linjaston mukaan. Lähtökohtanamme on, että matkustajien liikkuminen Etelä-Espoossa ja Lauttasaareissa 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 tarjouskilpailun siten, että uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. Kilpailuttamista varten on perustettu syksyllä 2017 käynnistytävä JUKI2-niminen projekti.

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, Tuusula ja Siuntio, linjastot vuosien 2017 ja 2018 aikana. Linjastosuunnittelua ohjaavat HSL:n hyväksi kokemat käytännöt, kuten linjaston selkeys ja mahdollisimman tiheet 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 suunnitelmassa 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 alkaisi 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 laatimisvaiheessa 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.

Metroluokassa varaudutaan luotettavuuden hetkelliseen notkahdukseen Länsimetron käyttöönoton yhteydessä. Lyhyen vuorovälin ja uuden rataosuuden tuomat haasteet korjataan 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 %
Raitioliikenne	99,45 %	99,43 %	99,43 %	99,44 %	99,45 %
Metroluokassa	99,78 %	99,55 %	99,40 %	99,55 %	99,70 %
Lauttaliikenne	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %

Mobidigi-hankkeessa kehitetään mobiilipalveluita

Helsingin Seudun liikenne on käynnistänyt vuoden 2017 alussa Mobidigi-hankkeen ohjaamaan uusien digitaalisten palveluiden kehittämishankkeita. Mobidigi-hankkeen keskeisin tavoite on kehittää joukko- liikenteen 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.

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 seuraavat tutkimukset: liikkumistutkimus (HEHA 2018), matkatutkimukset (MATU 2017, 2018 ja 2019), lippulajitutkimus (LIPTU 2017) ja Liityntäpysäköintitutkimus 2018. Lisäksi tehdään ainakin yksi kaksi matkanopeustutkimus alustavasti 2018 sekä päivitetään MAL-barometri vuonna 2018. Matkatutkimuksen rinnalle kehitetään Reittitutkimusta (RETU), jota käytetään kulkureittien ja joukko- liikenteen vaihtopaikkojen tarkempaan selvittämiseen. Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää kehitetään parhaillaan vuoden 2014 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta.

Liikkumistutkimusta, Liityntäpysäköintitutkimusta ja Matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukko- liikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen-jälkeen-asetelman mukaisesti.

Tarkasteltavia hankkeita ovat Kehärata 2015, Länsimetro 2017 ja sen jatke TTS-kauden lopulla, Vyö-

hykemalli 2018 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Raide-Jokeri 2022. Liikkumistutkimuksesta ja Liityntäpysäköintitutkimuksista koostaan kolmena poikkileikkausvuonna (2014, 2018 ja 2022) kokonaiskuva Helsingin seudun 14 kunnan asukkaiden liikkumisesta auton ja joukkoliikenteen yhdistelmämatkoilla. 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. ratahankkeita koskevia kysymyksiä koko ennen–jälkeen-tutkimusten periodin ajan. Tarvittaessa päivitetään myös nykyisen joukkoliikenteen hinnoittelujärjestelmän hintajoustotutkimus Vyöhykemallin vaikutusten arviointia varten.

Lippulajitutkimuksella kerätään tietoa metromatkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien alijäämän määrittämistä varten. Vuonna 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 vuosien 2017–18 aikana.

TTS-kaudella kehitetään Asiakastytyväisyystutkimusta digitaaliseen suuntaan. Vuonna 2018 ratkaistaan tutkimuksen sisältö yhteistyössä HSL:n muiden osastojen kanssa. Lisäksi testataan tutkimuksen vientiä HSL-mobiilisovellukseen Mobidigi-hankkeen aikataulun mukaisesti. Tutkimusmenetelmää vertaillaan jo aiemmin toteutettuihin kokeiluihin perinteisemmällä tutkimusmenetelmällä (Ipad, henkilökohmainen 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.

TTS-kaudella toteutetaan matkustajalaskennan uudistus 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. 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.

TTS-kaudella vahvistetaan tutkimustoiminnan sidosryhmäyhteistyötä ja HSL:n tutkimustiedon entistä laajempaa hyödyntämistä tutkimusverkostoissa.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Länsimetro tarjoaa nopean runkoyhteyden Helsingistä Espooseen.
- Runkolinjaston lyhyet vuorovälit sujuvoittavat matkustamista.
- Kehärata varmistaa suoran raideyhteyden lentoasemalle ja hyvät poikittaisyhteydet Vantaalle.
- Mobiililaitteiden kautta tarjottavat sovelluspalvelut helpottavat joukkoliikenteen käyttämistä ja matkojen suunnittelua.
- Uudet jäsenkunnat laajentavat HSL-alueen asukkaiden matkustusmahdollisuuksia HSL-lipulla.

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 Reittiopas-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 kokonaisuus 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 liikennevaloetuksia. 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 digitaaliin 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 tietosuojasetuksen 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 kehit-

täminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa jatkuu edelleen. Vuonna 2018 uusissa liikennöintisopimuksissa on määritely 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 karttamoottorilla 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 tietylle käyttäjäryhmälle kohdennettua sisältöä. TTS-kaudella aikataulutotteiden painatus vähenee. Aikataulukirjoja ei enää julkaista ja myös irtoaikataulujen painosmäärät pienyvät. Painettuja aikatauluja ei tehdä tiheävuorovälisille linjoille lainkaan ja muiden aikataulujen jakelu siirtyy liikennevälineistä palvelupisteisiin. Painotuotteina valmistetaan jatkossa pysäkkikohtaisia infotuotteita, joissa on lähialuekartta ja pysäkki aikataulut. Pysäkkikohtaisten infojulistien 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 muutamaan suurimpaan oppilaitokseen. Pasilan palvelupisteestä toimitetaan verkkokaupan lipputilaukset sekä muut ennakkoon 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 (asiakastytyväisyys, 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) vuositasona

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 tuke-

va 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 kehittämistä. 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 yleisötapaukset 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 myyntitoiminnan 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. Liikennejärjestelmäsuunnittelua 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 liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta ollut lähtökohtana uudelle MAL-sopimukselle 2016–2019 ja se toimii lähtökohtana käynnissä olevan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiselle. 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 toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjaon pilotin tuloksia jalkautetaan liityntäpysäköintialueiden toteutukseen seudulla. Edistetään yhteistyötahojen kanssa 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 MAL-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.

Suunnittelussa panostetaan keskeisten viestien kiteyttämiseen ja edistetään luottamushenkilöiden jatkuvaa osallistumista MAL-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 suunnittelu yhteistyöprosessina. MAL 2019 –suunnitelma toimii seudun yhteisenä näkemyksenä ja selkänojana 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 tarkennetun vaikutusten arviointiohjelman mukaisesti. MAL 2019 suunnitelman edellyttämän lakisääteisen SOVAN arviointikehikko laaditaan vuoden 2017 loppupuolella. Vaikutusten arviointia hyödynnetään suunnitel-

maratkaisujen 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

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

Nykyinen liikenne-ennustemalli HELMET päivitetään MAL 2019 -suunnitelmaa varten vuodenvaihteessa 2017–2018 tuoreimmilla käytettävissä olevilla aineistoilla, joista keskeinen on valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus HLT2016 sekä liikenteen nykyistä ja tulevaa tarjontaa sekä aluejakoja koskevat MAL-suunnittelun aineistot. 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 ja siihen kehitetään työpaikkasaavutettavuutta koskeva osa sekä muita MAL-työn yhteydessä tunnistettavia lisäosia.

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. On mahdollista, että HELMET-mallin ja HESY-mallien (yksilömalli) parhaat osat yhdistetään uudeksi malliksi. Yhtenä vaihtoehtona on, että nykyistä mallia viedään ajankäytömallin suuntaan muodostamalla toisistaan riippumattomien matkojen mallin tilalle matkaketjuja kuvaava malli, jossa asukkaiden liikkuminen kuvataan käyntipaikoissa viipymisen ja niiden välisen kulkemisen avulla. Myös joukkoliikenteen vaihtopaikkojen 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 kehittämistarveselvityksessä tunnistettuja toimenpiteitä. 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.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Laaja ja pitkäjänteinen seudullinen yhteistyö luo edellytyksiä toimivalle liikennejärjestelmälle ja kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.
- Maankäytön tiivistäminen mahdollistaa kestävästä yhteiskuntarakenteesta muodostumisen olemassa olevien hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

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, kävelyn ja pyöräilyn.

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 älykkäiden 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 merkittävällä 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 osapuolia ovat liikenteen tilaajat, ajoneuvo-operaattorit, energiayhtiöt, autojen maahan-tuojat, 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 liikennejärjestelmätoimijoiden 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.

Kuntaosuuslaskentamallia kehitetään ennen vyöhykehinnoinnin käyttöönottoa

Uusi tariffijärjestelmä, kaarimallisiin vyöhykkeisiin perustuva vyöhykehinnoinnintumalli, 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 kehittämistyötä on tehty yhteistyössä jäsenkuntien edustajien kanssa ja kehittämistyöstä pyydetään jäsenkunnilta lausuntoa. Ehdotus kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä on tämän TTS-dokumentin erillisenä liitteenä.

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 laskelmat 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 tuloihin ja menoihin.

HSL:n hallitus on päättänyt lähettää alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2018-2020 yhteydessä lausuntopyynnön kuntiin siitä, miten jäsenkuntien infrakustannuksia tulisi käsitellä HSL:n kuntaosuuksissa. Ehdotus infrakustannusten käsittelyvaihtoehdoista on tämän TTS-dokumentin erillisenä liitteenä.

HSL:n omaa toimintaa tehostetaan

HSL:n omassa toiminnassa varmistetaan valmistelun laatu ja toiminnan kustannustehokkuus. Vuoden 2018 alussa voimaan tullut organisaatiouudistus osaltaan vastaa muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Olennaisena osana on mm. digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan 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. Lipputulosta arvioidaan kertyvän vuonna 2018 359,7 milj. euroa, joka on 6,2 miljoonaa euroa (1,8 %) enemmän kuin vuoden 2017 lipputuloksi ennustetaan. Suunnitelmakauden lopulla vuonna 2020 lipputulosta arvioidaan kerättävän jo 370,3 miljoonaa euroa, joka on 16,8 miljoonaa euroa (4,8 %) enemmän kuin vuonna 2017.

Matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulosten kertymistä

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). 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 lipputulosten kertymistä. Vuonna 2018 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään vuoden 2017 tasolla (ennuste 245 matkustajaa / 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.

Järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä. HSL antaa järjestyksenvalvojen tarkastustyössä vaadittavan koulutuksen. Toiminta lisää matkustajien turvallisuutta sekä matkalippujen tarkastajien työturvallisuutta. Järjestyksenvalvojen käyttäminen matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalien yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatketaan vuosina 2018–2020.

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytetään matkalippujen tarkastajia ja järjestyksenvalvojista muodostettuja ryhmiä.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutulosta arvioidaan kertyvän noin 25 prosenttia normaalitasoa vähemmän vuonna 2018.

HSL:n hallitus hyväksyi toukokuussa 2016 joukkoliikenteen tarkastustoiminnan pilotin Tampereen joukkoliikenteessä. Piloti käynnistyi elokuussa 2016. Kokeilu päättyi 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.
- Tehokas matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulojen kertymisen suunnitellusti ja vähentää lipunhintojen korotuspaineita.
- Mahdollisen seudullisen rahoitusmallin käyttöönoton myötä kuntaosuuslaskennassa, 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.

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. Asiakaskäyttötymisen muutoksia seurataan aktiivisesti ja niihin reagoidaan nopeasti. Asiakaspalautteen (ulkoinen ja sisäinen) systemaattista seuranta 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 työ kulttuuria.

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

Mittari (henkilöstökysely, asteikko 1 – 5)	2015	2016	2017 tavoite
Osaamisen kehittäminen	3,92	3,90	4,00
Työyhteisötaidot	3,98	4,02	4,10
Asiakaslähtöisyys	3,72	3,66	3,80
Osastojen välinen yhteistyö	3,28	3,24	3,50

4 Toiminnan riskien hallinta

Riskienhallinnan tehtävänä on varmistaa HSL:n strategian toteutuminen ja tavoitteiden saavuttaminen niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Olennaista on tunnistaa tavoitteiden saavuttamisen mahdollisesti estävät riskit ja arvioida, ovatko ne hyväksyttävällä tasolla.

Riskienhallintaan hankittiin 2017 erillinen ohjelmisto, johon on helppo määritellä tunnistetut riskit, vastuut, aikataulut sekä tuottaa riskienhallintaan liittyviä raportteja.

Joukkoliikennesuunnittelussa merkittävimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja linjaston suuriin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Länsimetron aloituksen viivästymisestä aiheutuneita riskejä on hallittu linja-autoliikenteen lisätilauksilla. Länsimetron toiminnan aloituksen jälkeisiin toiminnallisiin riskeihin varaudutaan yhteistyössä palveluntuottajan kanssa sekä päivittämällä liikenteen häiriötilanteisiin liittyvät toimintaohjeet.

Joukkoliikenteen häiriöihin ja poikkeustilanteisiin varaudutaan häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit aina yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin joukkoliikenteeseen kohdistuviin tarkoituksellisiin iskuihin.

Tulevan TTS-suunnittelukauden aikana valmistellaan useampia linja-autoliikennöintiin liittyviä hankintoja. Kilpailuttamiseen ja sopimushallintaan liittyviä riskejä vähennetään hyvällä hankintalainsäädännön osaamisella sekä kilpailutusprosessin hallinnalla.

Lähijunaliikenteen kilpailuttamisen tavoitteena on, että junaliikenteen kilpailun kautta saadaan riittävä määrä tarjouksia, jotta palveluntuotantoon voidaan valita kokonaistaloudellisesti paras toimija. Hankkeen osalta tehdään oma riskienhallintasuunnitelma.

HSL:n uusi taksa- ja lippujärjestelmä otetaan käyttöön suunnittelukauden aikana. Uudesta hinnoittelusta lipunmyyntitiloihin aiheutuvia muutoksia selvitetään erilaisten laskentamallien avulla. Tavoitteena on, että lippujärjestelmä on entistä selkeämpi ja lipputulosten määrä ei olennaisesti muutu uudesta järjestelmään käyttöönoton jälkeen.

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

Joukkoliikenteen toimintaympäristön muuttuminen edellyttää entistä aktiivisempaa seurantaan lainsäädännön, teknologian ja uusien joukkoliikenneinnovaatioiden osalta. Henkilöstön osaamista kehitetään siten, että HSL:ssä on riittävä osaamisen taso em. alueilla sekä niihin liittyvässä projektinhallinnassa.

Tietoturvallisuutta ylläpidetään tietoturvakoulutuksen ja käyttöympäristön seurannan avulla. Tietosuoja-asetuksen velvoitteet huomioidaan tietoturvakoulutuksessa.

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	TAE 2018	Ero TAE2018/TA2017	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	677 851 000	725 214 000	47 363 000	7,0 %
Investointimenot	32 800 000	16 158 000	-16 642 000	-50,7 %
Kuntaosuudet	313 345 000	348 114 000	34 769 000	11,1 %

5.2 Tuloslaskelma 2018 - 2020

	TP	TA	ENN. ¹⁾	TAE	ERO TAE2018/ENN2017		TAE	TAE
x 1 000 €	2016	2017	2017	2018	€	%	2019	2020
Toimintatuotot	641 732	674 170	672 022	724 107	52 085	7,8 %	735 873	740 399
Myyntituotot	332 268	344 380	354 282	360 477	6 195	1,7 %	365 745	370 995
Seutuliikenteen lipputulot	127 284	131 361	139 093	140 089	996	0,7 %	364 995	370 345
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	3 179	2 564	3 510	3 656	146	4,2 %		
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 806	15 852	15 834	20 314	4 480	28,3 %		
Helsingin sisäiset lipputulot	157 358	163 965	165 035	164 723	-312	-0,2 %		
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 056	16 775	16 419	16 680	261	1,6 %		
Vantaan sisäiset lipputulot	11 258	11 556	12 035	12 162	127	1,1 %		
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	783	802	840	1 295	455	54,2 %		
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	722	755	768	808	40	5,3 %		
Lipputulot yhteensä	331 447	343 630	353 532	359 727	6 195	1,8 %	364 995	370 345
Muut myyntituotot yhteensä	821	750	750	750		0,0 %	750	650
Korvaukset kunnilta	293 838	313 345	302 836	348 114	45 278	15,0 %	354 526	354 472
Muut myyntitulot	1 158	919	919	918	-1	-0,1 %	918	918
Tuet ja avustukset	5 506	6 219	5 971	5 970	-1	0,0 %	5 966	5 296
Vuokratuotot	2 558	2 335	2 585	2 752	167	6,4 %	2 842	2 842
Muut toimintatuotot	6 405	6 972	5 429	5 876	447	8,2 %	5 876	5 876
Toimintakulut	-613 678	-677 851	-665 601	-725 214	-59 613	9,0 %	-736 478	-741 248
Henkilöstökulut	-19 638	-20 393	-20 610	-21 142	-532	2,6 %	-21 142	-21 142
Palvelujen ostot	-586 173	-647 196	-634 930	-693 990	-59 060	9,3 %	-705 399	-711 078
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 533	-314 302	-315 794	-317 693	-1 899	0,6 %	-323 168	-325 448
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 372	-91 227	-92 820	-95 140	-2 320	2,5 %	-96 304	-94 926
Metrolinikenteen operointikustannukset	-27 650	-39 579	-36 630	-43 436	-6 806	18,6 %	-43 199	-44 755
Raitiolinikenteen operointikustannukset	-50 833	-53 629	-52 675	-56 258	-3 583	6,8 %	-54 647	-57 886
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 402	-4 028	-4 060	-3 673	387	-9,5 %	-3 673	-3 673
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-476 789	-502 765	-501 979	-516 200	-14 221	2,8 %	-520 991	-526 688
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 090	-5 411	-5 000	-7 382	-2 382	47,6 %	-8 837	-9 034
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 307	-11 944	-11 944	-12 889	-945	7,9 %	-13 386	-13 181
Metrolinikenteen infrapalvelut	-46 289	-71 334	-61 236	-99 527	-38 291	62,5 %	-102 615	-101 976
Raitiolinikenteen infrapalvelut	-18 168	-20 773	-20 773	-20 542	231	-1,1 %	-22 939	-24 079

x 1 000 €	TP 2016	TA 2017	ENN. ¹⁾ 2017	TAE 2018	ERO TAE2018/ENN2017 €	%	TAE 2019	TAE 2020
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-360	-371	-371	-509	-138	37,2 %	-518	-541
Infrapalvelut yhteensä	-83 215	-109 833	-99 324	-140 849	-41 525	41,8 %	-148 295	-148 811
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 169	-34 598	-33 627	-36 941	-3 314	9,9 %	-36 113	-35 579
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 277	-1 166	-1 663	-1 862	-198	11,9 %	-1 790	-1 739
Vuokrakulut	-3 489	-5 319	-5 248	-5 346	-98	1,9 %	-5 274	-4 415
Muut kulut	-3 102	-3 777	-3 149	-2 874	275	-8,7 %	-2 874	-2 874
Toimintakate	28 054	-3 680	6 422	-1 107	-7 529	-117,2 %	-605	-849
Rahoitustuotot ja -kulut	-144	-240	-180	-80	100	-55,6 %	-100	-100
Vuosikate	27 910	-3 920	6 242	-1 187	-7 429	-119,0 %	-705	-949
Poistot	-9 004	-18 732	-17 088	-19 992	-2 904	17,0 %	-20 474	-20 230
Tilikauden tulos	18 906	-22 652	-10 846	-21 179	-10 333	95,3 %	-21 179	-21 179
Tilikauden yli-/alijäämä	18 906	-22 652	-10 846	-21 179	-10 333	95,3 %	-21 179	-21 179

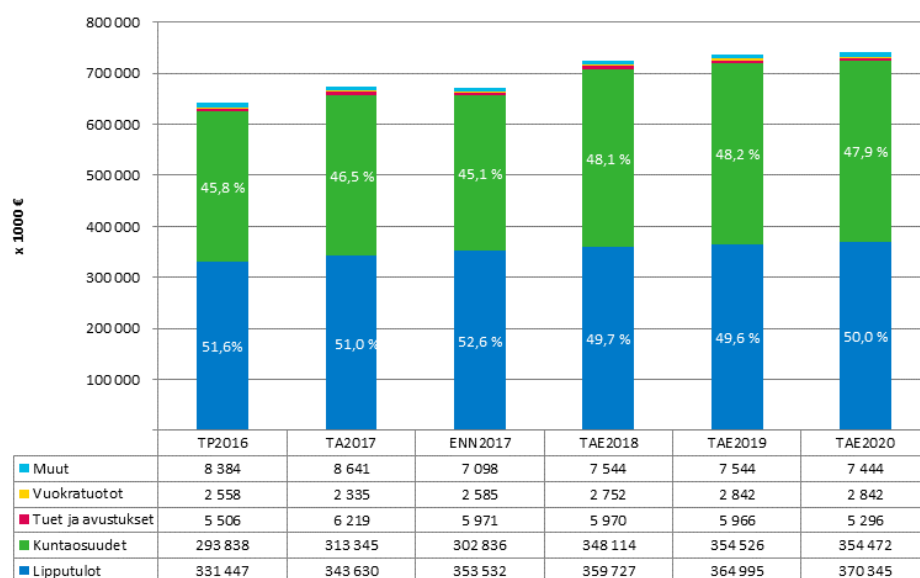
Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	104,6 %	99,5 %	101,0 %	99,8 %		99,9 %	99,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	347 894	360 825	369 186	375 993		381 347	385 927
- ilman kuntaosuuksia, %	56,7 %	53,2 %	55,5 %	51,8 %		51,8 %	52,1 %
Toimintakate, %	4,4 %	-0,5 %	1,0 %	-0,2 %		-0,1 %	-0,1 %
Vuosikate, %	4,3 %	-0,6 %	0,9 %	-0,2 %		-0,1 %	-0,1 %
Vuosikate / Poistot, %	310,0 %	-20,9 %	36,5 %	-5,9 %		-3,4 %	-4,7 %

¹⁾ Ennuste 2017: Osavuusikatsaus 1/2017

5.2.1 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2018 ovat yhteensä 724,1 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,1 milj. euroa (7,8 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 735,9 milj. euroa vuonna 2019 ja 740,4 milj. euroa vuonna 2020.



Kuva 6. Toimintatulojen kehitys 2016–2020

(huom. vuosien 2019–2020 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2018 hintatasoon ja vuoden 2018 lipunhintoihin).

Lipputulot

Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputulouennusteeseen sekä esitettyihin hinnankorotuksiin ja hintajoustoon. Lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2017 ilman ALV:ia yhteensä 353,5 milj. euroa ja 359,7 milj. euroa vuonna 2018. Kasvu edellisvuoden ennusteen on 1,8 %. Lipputulot muodostavat 49,7 % HSL:n toimintatuloista.

Taloussuunnitelmassa kuntien sisäisten lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. Tämän vuoksi taksat keskimäärin alenevat hieman. Keskimääräiset alennukset ovat erisuuruiset, koska myytyjen lippujen lippulajikautuma vaihtelee alueittain. Vuodesta 2017 vuoteen 2018 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,5 %.

Lipputuloarvioihin 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 sekä VR:n konduktöörilipunmyynnin- ja raitiovaunujen kuljettajalipunmyynnin lopettaminen 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. Myös Länsimetron käyttöönotto tulee kasvattamaan joukkoliikenteen suosiota Etelä-Espoossa.

Nykytariffin mukaisiin lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia vuonna 2018, mutta mobiililippujen hinnan alentaminen arvolippujen tasolle aiheuttaa keskimäärin 1,2 % hintojen alennuksen.

Sisäisten lippujen osalta alennus on keskimäärin 1,6 % ja seutulippujen osalta keskimäärin 0,6 %. Se, että lippujen hintoihin ei esitetä korotuksia, johtuu ennakoitua suuremmista lipputulosta sekä HSL:ään kertyneen kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tulevalla TTS-kaudella. Osa ylijäämän käytöstä kohdistetaan kuntasubventioihin ja osa lipunhintoihin ja korotustarpeiden minimoimiseen, jolloin kuntien keskimääräinen subventiotaso ylittää vuonna 2018 hieman omistajaohjauksen määrittelemän 50 %:in tavoitteen. TTS-esityksessä vuonna 2018 kuntien subventioaste ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,3 %.

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.

Lipputulojen arvioidaan olevan 359,7 milj. euroa vuonna 2018, 365,0 milj. euroa vuonna 2019 ja 370,3 milj. euroa vuonna 2020.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä tulee käyttöön vuoden 2018 aikana. Aikataulu on riipuvainen uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistumisesta ja kortinvaihdon 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 syksyllä 2018.**

Seutuliput

Pääkaupunkiseudun seutulipputulot vuonna 2017 ovat ennusteen mukaan yhteensä 139,1 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin pääkaupunkiseudun seutulippujen hinnat laskevat 0,6 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Seutulipputulot vuonna 2018 ovat 140,1 milj. euroa.

Lähiseutu 2-lippujen hinnat laskevat keskimäärin 1,2 % ja lähiseutu 3-lippujen hinnat keskimäärin 0,5 %. Lähiseutulipputulot vuonna 2018 ovat yhteensä 24,0 milj. euroa.

Sisäiset liput

Helsingin sisäiset liput

Helsingin sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2017 on 165,0 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin Helsingin sisäisten lippujen hinnat laskevat -1,7 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 164,7 milj. euroa.

Espoon/Kauniaisten sisäiset liput

Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2017 on 16,5 milj. euroa.

Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,5 %:n kasvu vuonna 2018. Keskimäärin Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lippujen hinnat laskevat -0,9 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 16,7 milj. euroa.

Vantaan sisäiset liput

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

Kerava/Sipoo/Tuusulan sekä Kirkkonummi/Siuntion sisäiset liput

Ennusteen mukaan Keravan ja Sipoon yhteisen maksualueen sisäiset lipputulot vuonna 2017 ovat 0,85 milj. euroa ja Kirkkonummen 0,77 milj. euroa. Keskimäärin Kerava/Sipoo maksualueen sisäisten lippujen hinnat laskevat -1,0% ja Kirkkonummen sisäisten lippujen hinnat -0,6 % vuoden 2017 hintoihin verrattuna.

Kaikkiaan Kerava/Sipoo/Tuusula-maksualueen sisäisiä lipputuloja on vuonna 2018 arvioitu kertyvän 1,3 milj. euroa ja Kirkkonummi/Siuntio-maksualueen sisäisiä lipputuloja 0,81 milj. euroa.

Mobiililiput ja kertakortille ladattavat ennakoon myytävät kertaliput

HSL:n hallituksen linjaaman strategian mukaisesti kuljettajamyyntiä 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 2017 aikana asiakkaille on tavoitteena tuoda mobiililippuun tarjolle myös aikuisten ja lasten kausiliput. Kausilippujen hinnat mobiilissa ovat samat kuin matkakortilla.

Ennakkoon myytävien kertalippujen (automaatit, kertakortit) hinnoittelussa säilyy 10 %:n alennus verrattuna kuljettajan myymään kertalippuun. HSL tuo myyntiin kertakortille ladattavat ennakkoon myytävät kertaliput 17.6.2017 alkaen.

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	-0,6 %
Seutuliput, lähiseutu 2	-1,2 %
Seutuliput, lähiseutu 3	-0,5 %
Helsingin sisäiset liput	-1,7 %
Espoon/Kauniaisten sisäiset liput	-0,9 %
Vantaan sisäiset liput	-1,5 %
Keravan/Sipoon/Tuusulan sisäiset liput	-1,0 %
Kirkkonummen/Siuntion sisäiset liput	-0,6 %
Keskimäärin	-1,2 %

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

- Kertaliput -4,6 %
- 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 noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu 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 h normaali-tasoa vähemmän vuonna 2018.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 5,1 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukoti- 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 matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 2,8 milj. euroa ja muita tuloja 1,4 milj. euroa vuonna 2018.

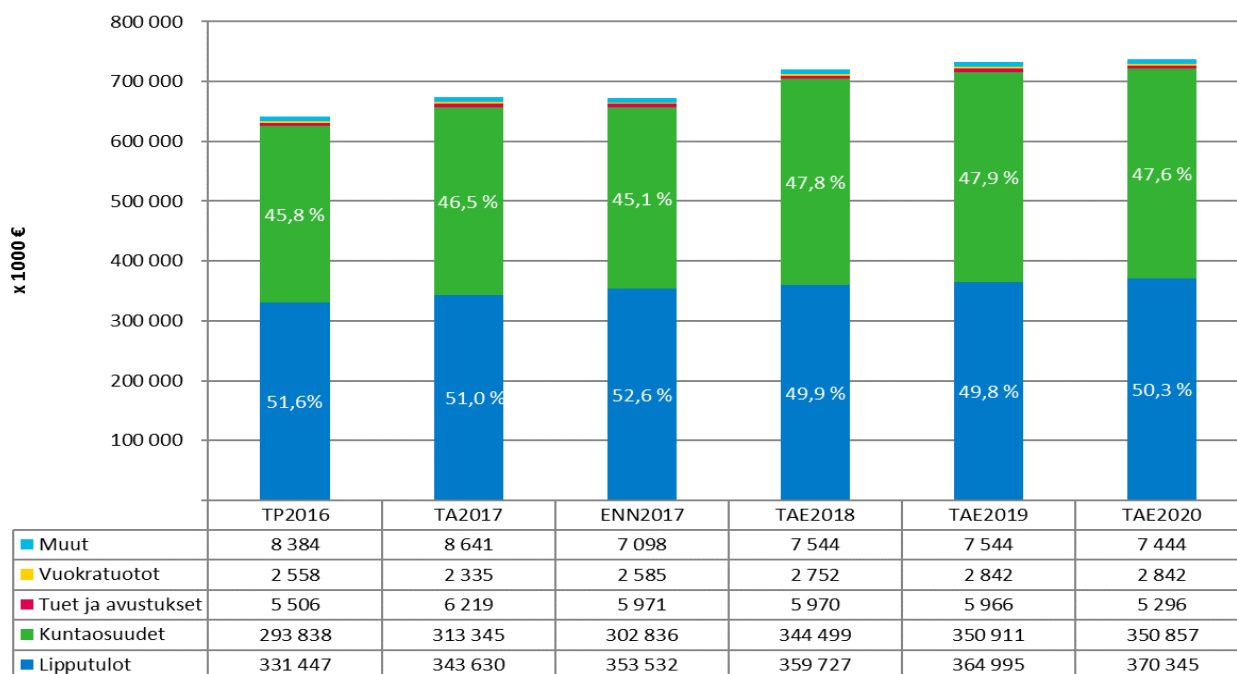
Valtion tuet

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 arvioitun 0,4 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

5.2.2 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2018 ovat yhteensä 725,2 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2017 ennusteesta 59,6 milj. euroa (9,0 %). Vuonna 2019 toimintamenojen arvioidaan olevat 736,5 milj. euroa ja 741,2 milj. euroa vuonna 2020.



Kuva 9: Toimintamenojen kehitys 2016–2020

Palveluiden ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2018 ovat yhteensä 694,0 milj. euroa, 95,7 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 516,2 milj. euroa, 71,2 % 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 1,2 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan yhteensä 317,7 milj. euroa. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,1 %. 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 323,2 milj. euroa ja 325,4 milj. euroa vuonna 2020.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan yhteensä 95,1 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 0,8 %. Vuonna 2018 menot kasvavat Tuusulan ja Siuntion HSL:ään liittymisen myötä. Uudessa VR-sopimuksessa säästöt kasvavat asteittain, vuonna 2018 konduktööritoiminnan säästöt ovat toteutuneet täysimääräisesti ja myös vanha VR:n kalusto on poistunut kokonaan sopimuksen korvauksista. Vuonna 2019 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 96,3 milj. euroa sekä 94,9 milj. euroa vuonna 2020.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan 56,3 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,13 %. Kustannuksiksi arvioidaan 54,6 milj. euroa vuonna 2019 ja 57,9 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2018 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten ja liikennöintisopimusten tuntihintojen tarkistuksen johdosta. Uusia Artic-raitiovaunuja on toimitettu 30 kappaletta heinäkuussa 2017. Artic-raitiovaunuja on tilattu kaikkiaan 40.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 43,4 milj. euroa vuonna 2018. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,18 %. Vuonna 2019 kustannuksiksi arvioidaan 43,2 milj. euroa ja 44,8 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 ja pysyvän samalla tasolla suunnitelmavuosina 2018–2019. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,3 %.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2018 on 140,8 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 82,5 milj. euroa, Espoolta 46,5 milj. euroa, Vantaalta 11,6 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 48,4 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 infrasopimuksen mukaisesti on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2018.

Vuonna 2019 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 148,3 milj. euroa ja vuonna 2020 yhteensä 148,8 milj. euroa.

Jatkossa uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat kantakaupungin raitioverkon kehittäminen, Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Kruunusillat, Espoon kaupunkirata ja Pisara. Näiden hankkeiden arvioidut investointikustannukset (ilman infrasopimusten mukaista laskennallista rakennusaikaista 5 % korkoa) ja niistä aiheutuvat infran pääomakustannukset on esitetty alla olevassa taulukossa.

	Invest.	Valtion	Kunnan	Valmist.	Infran po-kustannus 3)		PO-kust.
	M€ 1)	os. 2)	osuus	vuosi	poisto, M€	korko, M€	yhteensä
Kantakaupungin raitioverkko	120,6	0 %	120,6	2016-26	1,5	3,0	4,5
L-metron jatke Kivenlahteen	801,0	30 %	560,7	2021	7,0	14,0	21,0
Raide-Jokeri	276,0	30 %	193,2	2021	2,5	4,9	7,4
Kruunusillat 4)	158,8	0 %	158,8	2025	2,3	4,0	6,3
Espoon kaupunkirata	268,0	50 %	134,0		1,7	3,4	5,1
Pisara	956,0	60 %	382,4		4,8	9,6	14,4
Yhteensä	2 580,4	39,94 %	1 549,7		19,8	38,9	58,7
1) Ilman rakennusaikaisia korkoja							
2) Arvio							
3) 50 % po:n poistosta ja 50 % 1. vuotena poistamattomalle po:lle lasketusta 5 % korosta							
4) Joukkoliikenteen osuus investoinnista							

Alustavassa TTS:ssä pyydetään kunnilta lausuntoa myös infrakorvausten käsittelyvaihtoehtoista HSL:n kuntaosuuksissa. Kts. erillinen liite infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksissa.

Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 36,9 milj. euroa vuonna 2018. Muihin palvelujen ostoon käytetään 36,1 milj. euroa vuonna 2018 ja 35,6 milj. euroa vuonna 2019.

Vuonna 2018 lisäkustannuksia aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja uuden sekä vanhan matkailupujärjestelmän 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.

x 1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TAE2018	Ero TAE2018/ENN2017	TAE2019	TAE2020	
ITC-palvelut	8 449	11 570	10 678	12 874	2 197	20,6 %	13 274	13 474
Lipunmyyntipalkkiot	6 558	7 020	7 020	6 500	-520	-7,4 %	6 000	5 000
Asiantuntijapalvelut	3 113	5 083	4 784	6 703	1 919	40,1 %	6 120	5 750
Laitteiden huoltopalvelut	1 794	3 530	3 682	3 532	-150	-4,1 %	3 532	3 532
Ilmoitukset ja markkinointi	1 480	1 921	1 923	1 940	17	0,9 %	1 925	1 927
Staattisen informaation hoitopalv	1 008	1 370	1 370	1 200	-170	-12,4 %	1 200	1 200
Painatukset	783	664	664	674	10	1,5 %	574	664
Vartiointipalvelut	564	751	751	832	81	10,8 %	832	1 384
Muut palvelut	2 419	2 688	2 755	2 686	-69	-2,5 %	2 655	2 648
Muiden palveluiden ostot yht.	26 169	34 598	33 627	36 941	3 314	9,9 %	36 113	35 579

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat 21,1 milj. euroa, joka on 2,9 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 0,5 milj. eurolla (2,6 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 17,1 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,1 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 382 henkilötyövuoden työpanokseen. 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.

Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2018 varattu 1,9 milj. euroa. Vuoden 2019 varaus on 1,8 milj. euroa ja vuoden 2020 varaus 1,7 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2018 ovat 5,3 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbuseista maksettavia leasing-vuokria 1,3 milj. euroa, kuljettajien sosiaalitoista maksettavia vuokria 2,1 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj. euroa. Vuoden 2019 varaus on 5,3 milj. euroa ja vuoden 2019 varaus 4,4 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 1,1 milj. euroa alijäämäinen.

Rahoitustulot ja -menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2017. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020 ei sisällä myöskään talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli lainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. HSL:n suurin investointi, LIJ-hanke, päättyy vuonna 2017 ja suunnitelmavuosien kehittämisinvestoinnit voitaneen kattaa kassavaroilla ilman ulkopuolista rahoitusta.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. Rahoituslaitoksista Nordea, Danske ja OP Yrityspankki ovat ilmoittaneet perivänsä HSL:ltä maksuliiketeillä olevista varoista miinuskorkoa tietyn rajan yli menevistä saldoista. HSL:n tämän hetken sijoitusehtoja täyttäviä sijoitusvaihtoja ei ole nykyisessä markkinatilanteessa löytynyt ja vuoden 2017 aikana on tavoitteena selvittää, miten sijoitusehtoja voidaan päivittää niin, että kassavarat voitaisiin sijoittaa turvallisesti ja tuottavasti.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2018 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla myös suunnitelmavuosina 2019 ja 2020.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 1,2 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2018 ovat 20,0 milj. euroa ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 2,9 milj. eurolla (17,0 %). Suunnitelmapoistot kasvavat, kun LIJ-hanke valmistuu ja uusitut ohjelmistot ja laitteet ovat kokonaisuudessaan käytössä vuoden 2017 syksystä lähtien. Varaus poistoihin on 20,5 milj. euroa vuodelle 2019 ja 20,2 milj. euroa vuodelle 2020.

Tilikauden 2018 alijäämäksi arvioidaan 21,2 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

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Esitettyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnittelumalli 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.

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2018 yhteensä 348,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 48,1 % HSL:n toimintatuloista.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2018 kustannuksia yhteensä 744,8 milj. euroa, josta operointikustannuksia 516,8 milj. euroa (69,4 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 375,5 milj. eu-

roa, josta lipputulot ovat yhteensä 359,7 milj. euroa (95,8 %). Kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 21,2 milj. euroa.

x 1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TAE2018	Ero	TAE2018/ENN2017	TAE2019	TAE2020	
					€	%			
Kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset yhteensä	622 854	696 887	682 884	744 783	100,0 %	61 899	9,1 %	756 324	760 851
Operointikustannukset	476 789	502 765	501 979	516 846	69,4 %	14 867	3,0 %	521 911	527 608
Infrakustannukset	83 215	109 833	99 324	140 849	18,9 %	41 525	41,8 %	148 295	148 811
Yleiskustannukset	62 850	84 289	81 581	87 088	11,7 %	5 508	6,8 %	86 119	84 432
Kuntaosuuksiin kohdistetut tulot yhteensä	347 922	360 890	369 201	375 490	100,0 %	6 288	1,7 %	380 619	385 200
Lipputulot	331 447	343 630	353 532	359 727	95,8 %	6 195	1,8 %	364 995	370 345
Valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki	4 720	4 700	4 700	4 873	1,3 %	173	3,7 %	4 873	4 873
Yleiskustannuksiin kohdistetut tulot	11 755	12 560	10 969	10 890	2,9 %	-80	-0,7 %	10 751	9 982
Kuntien kumulatiiviset yli-/alijäämät yhteensä ¹⁾	-18 906	22 652	10 846	21 179				21 179	21 179
Laskutettavat kuntaosuudet yhteensä	293 838	313 345	302 836	348 114		45 278	15,0 %	354 526	354 472

¹⁾ Suunniteltu kumulatiivisten ylijäämien käyttö ilmaistu 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 52-65 ja kuntaosuuksien laskentaperusteista on kerrottu sivuilla 77-82.

5.3.1 Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä, kuluvan 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 63,5 milj. euroa, joka on talous-suunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2018–2020 siten, että kunkin vuoden huomioon otettava ylijäämät ovat yhteensä 21,2 milj. euroa.

Espoon osuus on ennusteen mukaan 31.12.2017 117 000 euroa alijäämäinen, mutta muilla kunnilla on vielä kertyneitä ylijäämiä käytettävissä tasaamaan TTS-vuosien laskutettavia kuntaosuuksia.

x 1 000 €	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2016	Käyttöennuste 2017	Käytettävissä 31.12.2017	jaettuna TTS-vuosille 2018-2020
Espoo	2 893	-3 010	-117	-39
Helsinki	39 000	-10 663	28 337	9 446
Kauniainen	588	-202	386	129
Kerava	2 243	362	2 605	868
Kirkkonummi	3 703	1 844	5 547	1 849
Sipoo	1 331	137	1 468	489
Vantaa	24 625	686	25 311	8 437
Yhteensä	74 384	-10 844	63 538	21 179

Jäsenkunnille maksetaan korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskutetaan korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Korkon laskentaperusteena on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäisen ja viimeisen päivän kuntakohtaisen kumulatiivisen yli/alijäämän keskiarvo. Korkona käytetään tilinpäätösvuoden ensimmäisen

mäisen 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

HSL:n peruspääoma on 1.1.2016 yhteensä 9,230 milj. euroa, joka jakaantuu jäsenkunnille seuraavasti: Helsinki 4,798 milj. euroa, Espoo 2,010 milj. euroa, Vantaa 1,625 milj. euroa, Kirkkonummi 0,300 milj. euroa, Kerava 0,278 milj. euroa, Sipoo 0,148 milj. euroa ja Kauniainen 0,071 milj. euroa.

Peruspääomaosuuksiin tulee muutos, kun uudet jäsenkunnat Siuntio ja Tuusula liittyvä mukaan. Muutos ei vaikuta vanhojen HSL-kuntien peruspääomaosuuksiin. Peruspääoman muutos käsitellään erikseen HSL:n yhtymäkokouksessa vuoden 2017 aikana.

Peruspääomille ei estetä maksettavaksi korkoa.

5.5 Investoinnit

HSL:n investointimenot ovat 16,2 milj. euroa vuonna 2018, 14,7 milj. euroa vuonna 2019 ja 11,6 milj. euroa vuonna 2020.

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke on valmistumassa vuoden 2017 loppuun mennessä. LIJ –järjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2018-2020 vielä noin 2,9 milj. euroa, joka on varattu pääosin vuodelle 2019.

Erilaisiin Mobidigi -hankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 16,7 milj. euroa, josta 6,4 milj. euroa vuodelle 2018, 5,1 milj. euroa vuodelle 2019 ja 5,3 milj. euroa vuodelle 2020.

Asiakkuuden ja myynnin –sovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 12,1 milj. euroa, josta 4,7 milj. euroa vuodelle 2018, 3,9 milj. euroa vuodelle 2019 ja 3,6 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpänä yksittäisenä kehittämishankkeena tässä ryhmässä on Lippu- ja myyntijärjestelmän kehittäminen, jolle on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 4,5 milj. euroa.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 8,3 milj. euroa, josta 3,8 milj. euroa vuodelle 2018, 2,2 milj. euroa vuodelle 2019 ja 2,3 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpänä yksittäisenä investointina matkakortin laitteistohankintoihin on koko suunnitelmakaudelle varattu 3,0 milj. euroa. Tällä varaudutaan HSL alueen laajenemiseen.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 2,5 milj. euroa, josta 2,2 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 20,0 milj. euroa vuonna 2018, 20,5 milj. euroa vuonna 2019 ja 20,2 milj. euroa vuonna 2020. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

LIJ2014-hankkeen työn osuuksista aloitettiin poistot hankkeen määrittelyvaiheen päätyttyä 1.7.2013 alkaen. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain. Tämän hetken suunnitelmien mukaan uusi järjestelmä on kokonaisuudessaan tuotantokäytössä syksyllä 2017, jolloin koko hankkeen poistot on laskettu alkavaksi täysimääräisinä 1.10.2017 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

	TP	TA	ENN. ¹⁾	ERO ENN2017/TA2017		TAE	ERO TAE2018/ENN2017		TAE	ERO TAE2019/TAE2018		TAE	ERO TAE2020/TAE2019	
x 1 000 €	2016	2017	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%	2020	€	%
Toimintatuotot	641 732	674 170	672 022	-2 148	-0,3 %	724 107	52 085	7,8 %	735 873	11 766	1,6 %	740 399	4 526	0,6 %
Myyntituotot	332 268	344 380	354 282	9 902	2,9 %	360 477	6 195	1,7 %	365 745	5 268	1,5 %	370 995	5 250	1,4 %
Seutuliikenteen lipputulot	127 284	131 361	139 093	7 732	5,9 %	140 089	996	0,7 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	3 179	2 564	3 510	946	36,9 %	3 656	146	4,2 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 806	15 852	15 834	-18	-0,1 %	20 314	4 480	28,3 %						
Helsingin sisäiset lipputulot	157 358	163 965	165 035	1 070	0,7 %	164 723	-312	-0,2 %						
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 056	16 775	16 419	-356	-2,1 %	16 680	261	1,6 %						
Vantaan sisäiset lipputulot	11 258	11 556	12 035	479	4,1 %	12 162	127	1,1 %						
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	783	802	840	38	4,7 %	1 295	455	54,2 %						
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	722	755	768	13	1,7 %	808	40	5,3 %						
Lipputulot yhteensä	331 447	343 630	353 532	9 902	2,9 %	359 727	6 195	1,8 %	364 995	5 268	1,5 %	370 345	5 350	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	821	750	750		0,0 %	750		0,0 %	750		0,0 %	650	-100	-13,3 %
Korvaukset kunnilta	293 838	313 345	302 836	-10 509	-3,4 %	348 114	45 278	15,0 %	354 526	6 412	1,8 %	354 472	-54	0,0 %
Muut myyntitulot	1 158	919	919		0,0 %	918	-1	-0,1 %	918		0,0 %	918		0,0 %
Tuet ja avustukset	5 506	6 219	5 971	-248	-4,0 %	5 970	-1	0,0 %	5 966	-4	-0,1 %	5 296	-670	-11,2 %
Vuokratuotot	2 558	2 335	2 585	250	10,7 %	2 752	167	6,4 %	2 842	90	3,3 %	2 842		0,0 %
Muut toimintatuotot	6 405	6 972	5 429	-1 543	-22,1 %	5 876	447	8,2 %	5 876		0,0 %	5 876		0,0 %
Toimintakulut	-613 678	-677 851	-665 601	12 250	-1,8 %	-725 214	-59 613	9,0 %	-736 478	-11 264	1,6 %	-741 248	-4 770	0,6 %
Henkilöstökulut	-19 638	-20 393	-20 610	-217	1,1 %	-21 142	-532	2,6 %	-21 142		0,0 %	-21 142		0,0 %
Palvelujen ostot	-586 173	-647 196	-634 930	12 266	-1,9 %	-693 990	-59 060	9,3 %	-705 399	-11 409	1,6 %	-711 078	-5 679	0,8 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 533	-314 302	-315 794	-1 492	0,5 %	-317 693	-1 899	0,6 %	-323 168	-323 751	101,9 %	-325 448	-2 280	0,7 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 372	-91 227	-92 820	-1 593	1,7 %	-95 140	-2 320	2,5 %	-96 304	-88 292	92,8 %	-94 926	1 378	-1,4 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-27 650	-39 579	-36 630	2 949	-7,5 %	-43 436	-6 806	18,6 %	-43 199	-33 127	76,3 %	-44 755	-1 556	3,6 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-50 833	-53 629	-52 675	954	-1,8 %	-56 258	-3 583	6,8 %	-54 647	-51 461	91,5 %	-57 886	-3 239	5,9 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 402	-4 028	-4 060	-32	0,8 %	-3 673	387	-9,5 %	-3 673	-3 956	107,7 %	-3 673		0,0 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-476 789	-502 765	-501 979	786	-0,2 %	-516 200	-14 221	2,8 %	-520 991	-4 791	0,9 %	-526 688	-5 697	1,1 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 090	-5 411	-5 000	411	-7,6 %	-7 382	-2 382	47,6 %	-8 837	-1 455	19,7 %	-9 034	-197	2,2 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 307	-11 944	-11 944		0,0 %	-12 889	-945	7,9 %	-13 386	-497	3,9 %	-13 181	205	-1,5 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-46 289	-71 334	-61 236	10 098	-14,2 %	-99 527	-38 291	62,5 %	-102 615	-3 088	3,1 %	-101 976	639	-0,6 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-18 168	-20 773	-20 773		0,0 %	-20 542	231	-1,1 %	-22 939	-2 397	11,7 %	-24 079	-1 140	5,0 %

	TP	TA	ENN. ¹⁾	ERO ENN2017/TA2017	TAE	ERO TAE2018/ENN2017	TAE	ERO TAE2019/TAE2018	TAE	ERO TAE2020/TAE2019
x 1 000 €	2016	2017	2017	€ %	2018	€ %	2019	€ %	2020	€ %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-360	-371	-371	0,0 %	-509	-138 37,2 %	-518	-9 1,8 %	-541	-23 4,4 %
Infrapalvelut yhteensä	-83 215	-109 833	-99 324	10 509 -9,6 %	-140 849	-41 525 41,8 %	-148 295	-7 446 5,3 %	-148 811	-516 0,3 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 169	-34 598	-33 627	971 -2,8 %	-36 941	-3 314 9,9 %	-36 113	828 -2,2 %	-35 579	534 -1,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 277	-1 166	-1 663	-497 42,7 %	-1 862	-198 11,9 %	-1 790	72 -3,9 %	-1 739	51 -2,8 %
Vuokrakulut	-3 489	-5 319	-5 248	70 -1,3 %	-5 346	-98 1,9 %	-5 274	73 -1,4 %	-4 415	859 -16,3 %
Muut kulut	-3 102	-3 777	-3 149	628 -16,6 %	-2 874	275 -8,7 %	-2 874	0,0 %	-2 874	0,0 %
Toimintakate	28 054	-3 680	6 422	10 102 -274,5 %	-1 107	-7 529 -117,2 %	-605	502 -45,3 %	-849	-244 40,3 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-144	-240	-180	60 -25,0 %	-80	100 -55,6 %	-100	-20 25,0 %	-100	0,0 %
Vuosikate	27 910	-3 920	6 242	10 162 -259,2 %	-1 187	-7 429 -119,0 %	-705	482 -40,6 %	-949	-244 34,6 %
Poistot	-9 004	-18 732	-17 088	1 644 -8,8 %	-19 992	-2 904 17,0 %	-20 474	-482 2,4 %	-20 230	244 -1,2 %
Tilikauden tulos	18 906	-22 652	-10 846	11 806 -52,1 %	-21 179	-10 333 95,3 %	-21 179	0,0 %	-21 179	0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	18 906	-22 652	-10 846	11 806 -52,1 %	-21 179	-10 333 95,3 %	-21 179	0,0 %	-21 179	0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	104,6 %	99,5 %	101,0 %	99,8 %	99,9 %	99,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	347 894	360 825	369 186	375 993	381 347	385 927
- ilman kuntaosuuksia, %	56,7 %	53,2 %	55,5 %	51,8 %	51,8 %	52,1 %
Toimintakate, %	4,4 %	-0,5 %	1,0 %	-0,2 %	-0,1 %	-0,1 %
Vuosikate, %	4,3 %	-0,6 %	0,9 %	-0,2 %	-0,1 %	-0,1 %
Vuosikate / Poistot, %	310,0 %	-20,9 %	36,5 %	-5,9 %	-3,4 %	-4,7 %

¹⁾ Ennuste 2017: Osavuositarkastus 1/2017

Rahoituslaskelma 2016 – 2020

1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TAE2018	TAE2019	TAE2020
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	27 910	-3 920	6 242	-1 187	-705	-949
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-17 005	-32 800	-32 800	-16 158	-14 670	-11 585
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	10 905	-36 720	-26 558	-17 345	-15 375	-12 534
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	-21 558	-12 345	-10 375	-7 534
Rahavarat 31.12	90 728	59 008	69 169	56 825	46 449	38 916
Rahavarat 1.1	79 352	90 728	90 728	69 169	56 825	46 449
Investointien tulorahoitus %	164,1 %	-12,0 %	19,0 %	-7,3 %	-4,8 %	-8,2 %
Kassan riittävyys, pv	54,0	31,8	37,9	28,6	23,0	19,2

Investoinnit 2016 - 2020

€	TP 2016	TA 2017	Ennuste 2017	TAE 2018	TAE 2019	TAE 2020
Asiakkuus ja myynti	1 814 569	4 755 000	4 505 000	4 650 000	3 860 000	3 570 000
Hallinto- ja Strategiapalvelut	310 813	1 200 000	1 115 000	780 000	260 000	210 000
Joukkoliikenne	486 668	1 720 000	1 790 000	3 778 000	2 225 000	2 315 000
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	57 240	365 000	265 000	400 000	300 000	180 000
LIJ2014	13 859 961	22 580 000	23 480 000		2 865 000	
Mobidigi	175 317	1 300 000	1 375 000	6 350 000	5 100 000	5 250 000
Teknologiaratkaisut	300 875	880 000	270 000	200 000	60 000	60 000
Investointimenot yhteensä	17 005 443	32 800 000	32 800 000	16 158 000	14 670 000	11 585 000

KUNTAOSUUDET VUONNA 2018

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	293,116	103,315	2,154	86,296	9,293	10,195	3,717	7,218	0,840	516,144
- Ympäristöbonus	0,868	0,377	0,005	0,285	0,015	0,031	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	293,984	103,692	2,159	86,581	9,308	10,226	3,733	7,220	0,841	517,744
%-jakautuma	56,8 %	20,0 %	0,4 %	16,7 %	1,8 %	2,0 %	0,7 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,671	15,123	0,267	9,901	0,822	0,787	0,220	0,456	0,053	75,300
Yhteensä	47,671	15,123	0,267	9,901	0,822	0,787	0,220	0,456	0,053	75,300
%-jakautuma	63,3 %	20,1 %	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
	82,732	40,905	0,268	13,602	0,798	1,699	0,308	0,475	0,062	140,849
Yhteensä	82,732	40,905	0,268	13,602	0,798	1,699	0,308	0,475	0,062	140,849
%-jakautuma	58,7 %	29,0 %	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
	423,519	159,343	2,689	109,799	10,913	12,681	4,245	8,149	0,955	732,293
- Ympäristöbonus	0,868	0,377	0,005	0,285	0,015	0,031	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	424,387	159,720	2,694	110,084	10,928	12,712	4,261	8,151	0,956	733,893
%-jakautuma	57,8 %	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
	208,608	71,034	1,581	56,450	7,543	7,134	2,039	4,960	0,378	359,727
Yhteensä	208,608	71,034	1,581	56,450	7,543	7,134	2,039	4,960	0,378	359,727
%-jakautuma	58,0 %	19,7 %	0,4 %	15,7 %	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
	214,911	88,309	1,108	53,349	3,370	5,547	2,206	3,189	0,577	372,566
- Ympäristöbonus	0,868	0,377	0,005	0,285	0,015	0,031	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	215,779	88,686	1,113	53,634	3,385	5,578	2,222	3,191	0,578	374,166
%-jakautuma	57,7 %	23,7 %	0,3 %	14,3 %	0,9 %	1,5 %	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	9,446	-0,039	0,129	8,437	0,868	1,849	0,489	0,000	0,000	21,179
- 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	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
%-jakautuma	45,6 %	3,9 %	0,6 %	35,6 %	3,9 %	7,7 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	203,912	87,678	0,948	44,361	2,382	3,580	1,657	3,042	0,554	348,114
Yhteensä	203,912	87,678	0,948	44,361	2,382	3,580	1,657	3,042	0,554	348,114
%-jakautuma	58,6 %	25,2 %	0,3 %	12,7 %	0,7 %	1,0 %	0,5 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,0 %	54,9 %	35,2 %	40,3 %	21,8 %	28,2 %	38,9 %	37,3 %	57,9 %	47,4 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat kohdassa D. eli kuntaosuudet vähennysten jälkeen, yhteensä 348,114 milj. euroa.

Vertailu kuntaosuudet 2018 TA ja 2017 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	215,779	88,686	1,113	53,634	3,385	5,578	2,222	3,191	0,578	374,166
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846			340,697
Erotus	12,773	18,481	0,362	2,058	-1,047	-2,303	-0,624	3,191	0,578	33,469

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TA ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
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	203,912	87,678	0,948	44,361	2,382	3,580	1,657	3,042	0,554	348,114
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519			313,345
Erotus	14,587	21,998	0,423	0,138	-1,512	-3,599	-0,862	3,042	0,554	34,769

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	213,358	87,639	1,077	52,798	3,250	5,429	2,146	3,042	0,554	369,293
Subventio% kunnittain	50,3 %	54,9 %	40,0 %	48,0 %	29,7 %	42,7 %	50,4 %	37,3 %	57,9 %	50,3 %

KUNTAOSUUDET VUONNA 2019

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	296,321	103,877	2,202	87,336	9,278	10,032	3,774	7,218	0,840	520,878
- Ympäristöbonus	0,872	0,375	0,005	0,285	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	297,193	104,252	2,207	87,621	9,292	10,062	3,790	7,220	0,841	522,478
%-jakautuma	56,9 %	20,0 %	0,4 %	16,8 %	1,8 %	1,9 %	0,7 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,266	15,182	0,272	9,776	0,814	0,762	0,219	0,456	0,053	74,800
Yhteensä	47,266	15,182	0,272	9,776	0,814	0,762	0,219	0,456	0,053	74,800
%-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
	88,157	42,532	0,286	13,891	0,828	1,744	0,320	0,475	0,062	148,295
Yhteensä	88,157	42,532	0,286	13,891	0,828	1,744	0,320	0,475	0,062	148,295
%-jakautuma	59,4 %	28,7 %	0,2 %	9,4 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	431,744	161,591	2,760	111,003	10,920	12,538	4,313	8,149	0,955	743,973
- Ympäristöbonus	0,872	0,375	0,005	0,285	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	432,616	161,966	2,765	111,288	10,934	12,568	4,329	8,151	0,956	745,573
%-jakautuma	58,0 %	21,7 %	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
	214,044	70,420	1,403	55,621	8,083	7,727	2,359	4,960	0,378	364,995
Yhteensä	214,044	70,420	1,403	55,621	8,083	7,727	2,359	4,960	0,378	364,995
%-jakautuma	58,6 %	19,3 %	0,4 %	15,2 %	2,2 %	2,1 %	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
	217,700	91,171	1,357	55,382	2,837	4,811	1,954	3,189	0,577	378,978
- Ympäristöbonus	0,872	0,375	0,005	0,285	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	218,572	91,546	1,362	55,667	2,851	4,841	1,970	3,191	0,578	380,578
%-jakautuma	57,4 %	24,1 %	0,4 %	14,6 %	0,7 %	1,3 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	9,446	-0,039	0,129	8,437	0,868	1,849	0,489			21,179
- 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	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
%-jakautuma	45,6 %	3,9 %	0,6 %	35,6 %	3,9 %	7,7 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	206,705	90,538	1,197	46,394	1,848	2,843	1,405	3,042	0,554	354,526
Yhteensä	206,705	90,538	1,197	46,394	1,848	2,843	1,405	3,042	0,554	354,526
%-jakautuma	58,3 %	25,5 %	0,3 %	13,1 %	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	47,8 %	55,9 %	43,3 %	41,7 %	16,9 %	22,6 %	32,5 %	37,3 %	57,9 %	47,6 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat kohdassa D. eli kuntaosuudet vähennysten jälkeen, yhteensä 354,526 milj. euroa.

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

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	218,572	91,546	1,362	55,667	2,851	4,841	1,970			376,809
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846			340,697
Erotus	15,566	21,341	0,611	4,091	-1,581	-3,040	-0,876			36,112

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TA ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565			25,879
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	206,705	90,538	1,197	46,394	1,848	2,843	1,405			350,930
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519			313,345
Erotus	17,380	24,858	0,672	2,171	-2,046	-4,336	-1,114			37,585

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	216,151	90,499	1,326	54,831	2,716	4,692	1,894	3,042	0,554	375,705
Subventio% kunnittain	50,0 %	55,9 %	48,0 %	49,3 %	24,8 %	37,3 %	43,8 %	37,3 %	57,9 %	50,4 %

KUNTAOSUUDET VUONNA 2020

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	300,605	104,297	2,194	87,782	9,216	10,026	3,780	7,218	0,840	525,958
- Ympäristöbonus	0,871	0,374	0,005	0,287	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	301,476	104,671	2,199	88,069	9,230	10,056	3,796	7,220	0,841	527,558
%-jakautuma	57,1 %	19,8 %	0,4 %	16,7 %	1,7 %	1,9 %	0,7 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,076	15,119	0,271	9,735	0,812	0,758	0,220	0,456	0,053	74,500
Yhteensä	47,076	15,119	0,271	9,735	0,812	0,758	0,220	0,456	0,053	74,500
%-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
	89,039	42,309	0,285	13,760	0,826	1,735	0,320	0,475	0,062	148,811
Yhteensä	89,039	42,309	0,285	13,760	0,826	1,735	0,320	0,475	0,062	148,811
%-jakautuma	59,8 %	28,4 %	0,2 %	9,2 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	436,720	161,725	2,750	111,277	10,854	12,519	4,320	8,149	0,955	749,269
- Ympäristöbonus	0,871	0,374	0,005	0,287	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	437,591	162,099	2,755	111,564	10,868	12,549	4,336	8,151	0,956	750,869
%-jakautuma	58,3 %	21,6 %	0,4 %	14,9 %	1,4 %	1,7 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	217,254	71,476	1,424	56,410	8,204	7,844	2,395	4,960	0,378	370,345
Yhteensä	217,254	71,476	1,424	56,410	8,204	7,844	2,395	4,960	0,378	370,345
%-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
	219,466	90,249	1,326	54,867	2,650	4,675	1,925	3,189	0,577	378,924
- Ympäristöbonus	0,871	0,374	0,005	0,287	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	220,337	90,623	1,331	55,154	2,664	4,705	1,941	3,191	0,578	380,524
%-jakautuma	57,9 %	23,8 %	0,3 %	14,5 %	0,7 %	1,2 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	9,446	-0,039	0,129	8,437	0,868	1,849	0,489			21,179
- 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	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
%-jakautuma	45,6 %	3,9 %	0,6 %	35,6 %	3,9 %	7,7 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	208,470	89,615	1,166	45,881	1,661	2,707	1,376	3,042	0,554	354,472
Yhteensä	208,470	89,615	1,166	45,881	1,661	2,707	1,376	3,042	0,554	354,472
%-jakautuma	58,8 %	25,3 %	0,3 %	12,9 %	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	47,6 %	55,3 %	42,3 %	41,1 %	15,3 %	21,6 %	31,7 %	37,3 %	57,9 %	47,2 %

Laskutettavat kuntaosuudet ovat kohdassa D. eli kuntaosuudet vähennysten jälkeen, yhteensä 354,472 milj. euroa.

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

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	220,337	90,623	1,331	55,154	2,664	4,705	1,941			376,755
2017 TA	203,006	70,205	0,751	51,576	4,432	7,881	2,846			340,697
Erotus	17,331	20,418	0,580	3,578	-1,768	-3,176	-0,905			36,058

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TTS ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565			25,879
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	208,470	89,615	1,166	45,881	1,661	2,707	1,376			350,876
2017 TA	189,325	65,680	0,525	44,223	3,894	7,179	2,519			313,345
Erotus	19,145	23,935	0,641	1,658	-2,233	-4,472	-1,143			37,531

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	217,916	89,576	1,295	54,318	2,529	4,556	1,865	3,042	0,554	375,651
Subventio% kunnittain	49,8 %	55,3 %	47,0 %	48,7 %	23,3 %	36,3 %	43,0 %	37,3 %	57,9 %	50,0 %

Kuntaosuusyhteenvedo 2016 - 2020

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Operointikustannukset											
Helsinki	273 914	290 566	293 986	3 420	1,2 %	297 193	3 207	1,1 %	301 476	4 283	1,4 %
Espoo	103 472	107 257	103 693	-3 565	-3,3 %	104 252	560	0,5 %	104 671	419	0,4 %
Kauniainen	1 954	2 096	2 159	63	3,0 %	2 207	48	2,2 %	2 199	-8	-0,4 %
Vantaa	75 449	80 502	86 581	6 079	7,6 %	87 621	1 041	1,2 %	88 069	448	0,5 %
Kerava	8 411	9 083	9 308	225	2,5 %	9 292	-16	-0,2 %	9 230	-62	-0,7 %
Knummi	9 983	10 291	10 225	-66	-0,6 %	10 062	-163	-1,6 %	10 056	-6	-0,1 %
Sipoo	3 621	3 666	3 733	67	1,8 %	3 790	58	1,5 %	3 796	6	0,2 %
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	503 461	517 744	14 283	2,8 %	522 478	4 734	0,9 %	527 558	5 080	1,0 %
Yleiskustannukset											
Helsinki	32 804	44 612	47 671	3 059	6,9 %	47 266	-405	-0,8 %	47 076	-190	-0,4 %
Espoo	9 813	13 299	15 123	1 824	13,7 %	15 182	59	0,4 %	15 119	-63	-0,4 %
Kauniainen	181	252	267	15	6,0 %	272	5	1,9 %	271	-1	-0,4 %
Vantaa	7 004	9 255	9 901	646	7,0 %	9 776	-125	-1,3 %	9 735	-41	-0,4 %
Kerava	585	781	822	41	5,2 %	814	-8	-1,0 %	812	-2	-0,2 %
Knummi	541	729	787	58	8,0 %	762	-25	-3,2 %	758	-4	-0,5 %
Sipoo	151	201	220	19	9,5 %	219	-1	-0,5 %	220	1	0,5 %
Tuusula			456	456		456	0	0,0 %	456	0	0,0 %
Siuntio			53	53		53	0	0,0 %	53	0	0,0 %
Yhteensä	51 079	69 129	75 300	6 171	8,9 %	74 800	-500	-0,7 %	74 500	-300	-0,4 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INFRAKULUJA, EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ SEKÄ ENNEN KUNTAOSUUKSISTA VÄHENNETTYJÄ TULOJA											
Helsinki	306 718	335 178	341 657	6 479	1,9 %	344 459	2 802	0,8 %	348 552	4 093	1,2 %
Espoo	113 286	120 556	118 816	-1 740	-1,4 %	119 434	619	0,5 %	119 790	356	0,3 %
Kauniainen	2 135	2 348	2 426	78	3,3 %	2 479	53	2,2 %	2 470	-9	-0,4 %
Vantaa	82 453	89 757	96 482	6 725	7,5 %	97 397	916	0,9 %	97 804	407	0,4 %
Kerava	8 996	9 864	10 130	266	2,7 %	10 106	-24	-0,2 %	10 042	-64	-0,6 %
Knummi	10 525	11 020	11 012	-8	-0,1 %	10 824	-188	-1,7 %	10 814	-10	-0,1 %
Sipoo	3 772	3 867	3 953	86	2,2 %	4 009	57	1,4 %	4 016	7	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	572 590	593 044	20 454	3,6 %	597 278	4 234	0,7 %	602 058	4 780	0,8 %

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Kuntaosuuksista vähennettävät lipputulot											
Helsinki	195 048	206 500	208 608	2 108	1,0 %	214 044	5 436	2,6 %	217 254	3 210	1,5 %
Espoo	67 077	72 206	71 034	-1 172	-1,6 %	70 420	-614	-0,9 %	71 476	1 056	1,5 %
Kauniainen	1 625	1 770	1 581	-189	-10,7 %	1 403	-178	-11,3 %	1 424	21	1,5 %
Vantaa	53 440	57 666	56 450	-1 216	-2,1 %	55 621	-829	-1,5 %	56 410	789	1,4 %
Kerava	6 507	7 065	7 543	478	6,8 %	8 083	540	7,2 %	8 204	121	1,5 %
Knummi	6 119	6 586	7 134	548	8,3 %	7 727	593	8,3 %	7 844	117	1,5 %
Sipoo	1 632	1 739	2 039	300	17,3 %	2 359	320	15,7 %	2 395	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	353 532	359 727	6 195	1,8 %	364 995	5 268	1,5 %	370 345	5 350	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	126 249	130 628	4 379	3,5 %	127 994	-2 634	-2,0 %	128 877	883	0,7 %
Espoo	45 161	47 307	46 735	-572	-1,2 %	47 967	1 233	2,6 %	47 267	-700	-1,5 %
Kauniainen	473	541	809	268	49,5 %	1 040	231	28,6 %	1 010	-30	-2,9 %
Vantaa	28 180	31 261	39 196	7 935	25,4 %	40 940	1 745	4,5 %	40 558	-382	-0,9 %
Kerava	2 352	2 662	2 452	-210	-7,9 %	1 888	-564	-23,0 %	1 703	-185	-9,8 %
Knummi	4 256	4 285	3 729	-556	-13,0 %	2 948	-781	-20,9 %	2 821	-127	-4,3 %
Sipoo	2 064	2 053	1 838	-215	-10,5 %	1 574	-264	-14,3 %	1 545	-29	-1,8 %
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	214 358	228 444	14 086	6,6 %	227 410	-1 034	-0,5 %	226 840	-570	-0,3 %

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Infrakustannukset											
Helsinki	63 444	70 732	82 734	12 002	17,0 %	88 157	5 424	6,6 %	89 039	882	1,0 %
Espoo	5 951	14 892	40 905	26 013	174,7 %	42 532	1 628	4,0 %	42 309	-223	-0,5 %
Kauniainen	134	165	268	103	62,4 %	286	18	6,7 %	285	-1	-0,3 %
Vantaa	12 459	12 037	13 602	1 565	13,0 %	13 891	290	2,1 %	13 760	-131	-0,9 %
Kerava	678	661	798	137	20,7 %	828	31	3,8 %	826	-2	-0,2 %
Knummi	381	631	1 699	1 068	169,3 %	1 744	45	2,6 %	1 735	-9	-0,5 %
Sipoo	169	206	308	102	49,5 %	320	12	3,9 %	320	0	0,0 %
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	99 324	140 849	41 525	41,8 %	148 295	7 446	5,3 %	148 811	516	0,3 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ											
Helsinki	172 675	196 981	213 362	16 381	8,3 %	216 151	2 790	1,3 %	217 916	1 765	0,8 %
Espoo	51 112	62 199	87 639	25 440	40,9 %	90 499	2 860	3,3 %	89 576	-923	-1,0 %
Kauniainen	606	706	1 077	371	52,5 %	1 326	249	23,1 %	1 295	-31	-2,3 %
Vantaa	40 639	43 298	52 797	9 499	21,9 %	54 831	2 034	3,9 %	54 318	-513	-0,9 %
Kerava	3 030	3 323	3 249	-74	-2,2 %	2 716	-533	-16,4 %	2 529	-187	-6,9 %
Knummi	4 637	4 916	5 428	512	10,4 %	4 692	-736	-13,6 %	4 556	-136	-2,9 %
Sipoo	2 233	2 259	2 146	-113	-5,0 %	1 894	-252	-11,7 %	1 865	-29	-1,5 %
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	313 682	369 293	55 611	17,7 %	375 705	6 412	1,7 %	375 651	-54	0,0 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Edellisten tilikausien yli-/alijäämät											
Helsinki			9 446	9 446		9 446	0	0,0 %	9 446	0	0,0 %
Espoo			-39	-39		-39	0	0,0 %	-39	0	0,0 %
Kauniainen			129	129		129	0	0,0 %	129	0	0,0 %
Vantaa			8 437	8 437		8 437	0	0,0 %	8 437	0	0,0 %
Kerava			868	868		868	0	0,0 %	868	0	0,0 %
Knummi			1 849	1 849		1 849	0	0,0 %	1 849	0	0,0 %
Sipoo			489	489		489	0	0,0 %	489	0	0,0 %
Tuusula			0	0		0	0		0	0	
Siuntio			0	0		0	0		0	0	
Yhteensä	0	0	21 179	21 179		21 179	0	0,0 %	21 179	0	0,0 %
KUNTAOSUUDET KAIKKI YHTEENSÄ											
Helsinki	172 675	196 981	203 916	6 935	3,5 %	206 705	2 790	1,4 %	208 470	1 765	0,9 %
Espoo	51 112	62 199	87 678	25 479	41,0 %	90 538	2 860	3,3 %	89 615	-923	-1,0 %
Kauniainen	606	706	948	242	34,3 %	1 197	249	26,3 %	1 166	-31	-2,6 %
Vantaa	40 639	43 298	44 360	1 062	2,5 %	46 394	2 034	4,6 %	45 881	-513	-1,1 %
Kerava	3 030	3 323	2 381	-942	-28,3 %	1 848	-533	-22,4 %	1 661	-187	-10,1 %
Knummi	4 637	4 916	3 579	-1 337	-27,2 %	2 843	-736	-20,6 %	2 707	-136	-4,8 %
Sipoo	2 233	2 259	1 657	-602	-26,7 %	1 405	-252	-15,2 %	1 376	-29	-2,1 %
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	313 682	348 114	34 432	11,0 %	354 526	6 412	1,8 %	354 472	-54	0,0 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

62

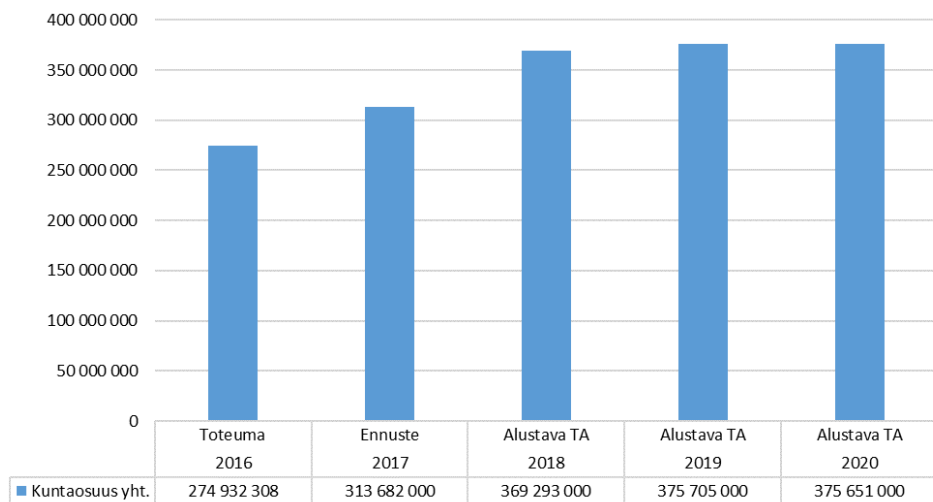
Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, kuntaosuudet yhteensä				Muutos 2018/2017			Muutos 2019/2018			Muutos 2020/2019	
	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	€	%	TAE2019	€	%	TAE2020	€	%
Helsinki	272	307	314	7	2,4 %	315	1	0,3 %	315	0	-0,1 %
Espoo	186	224	312	87	39,0 %	318	6	1,9 %	310	-7	-2,3 %
Kauniainen	65	73	96	24	32,6 %	120	24	24,7 %	115	-5	-3,8 %
Vantaa	185	199	201	3	1,3 %	208	7	3,5 %	204	-4	-2,1 %
Kerava	85	92	65	-27	-28,9 %	50	-15	-23,0 %	45	-5	-10,8 %
Knummi	119	126	91	-35	-27,8 %	72	-19	-21,2 %	68	-4	-5,5 %
Sipoo	112	116	84	-32	-27,3 %	71	-13	-15,9 %	69	-2	-2,8 %
Tuusula			78	78		77	-1	-0,7 %	77	-1	-0,7 %
Siuntio			88	88		87	-1	-0,7 %	86	-1	-0,7 %
Yhteensä	223	253	268	15	5,9 %	270	2	0,8 %	267	-3	-1,0 %

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, ilman infrakuluja				Muutos 2018/2017			Muutos 2019/2018			Muutos 2020/2019		
	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	€	%	TAE2019	€	%	TAE2020	€	%	
Helsinki	172	197	187	-10	-5,0 %	181	-6	-3,2 %	180	0	-0,3 %	
Espoo	165	171	166	-4	-2,5 %	168	2	1,3 %	164	-5	-2,7 %	
Kauniainen	50	56	69	13	24,1 %	91	22	32,3 %	87	-4	-4,5 %	
Vantaa	129	143	140	-4	-2,7 %	146	6	4,6 %	143	-3	-2,2 %	
Kerava	66	74	44	-30	-41,0 %	28	-16	-36,1 %	23	-5	-18,8 %	
Knummi	109	110	48	-62	-56,5 %	28	-20	-42,0 %	24	-3	-12,2 %	
Sipoo	104	105	69	-37	-34,8 %	55	-14	-20,2 %	53	-2	-3,5 %	
Tuusula			66	66		65	0	-0,7 %	65	0	-0,7 %	
Siuntio			78	78		77	-1	-0,7 %	77	-1	-0,7 %	
Yhteensä	155	173	159	-13	-7,7 %	157	-2	-1,6 %	155	-2	-1,3 %	

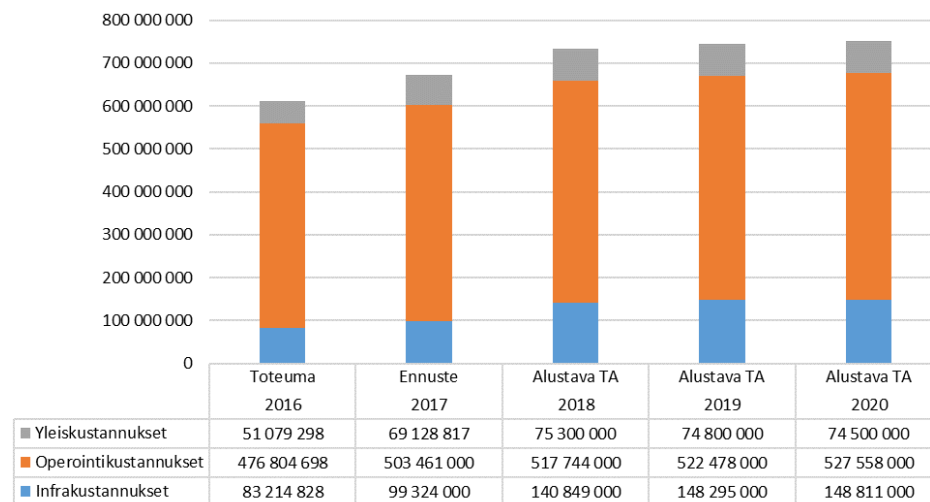
Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, vain infrakulut				Muutos 2018/2017		Muutos 2019/2018			Muutos 2020/2019		
	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	€	%	TAE2019	€	%	TAE2020	€	%
Helsinki	100	110	128	17	15,7 %	134	7	5,5 %	134	0	0,0 %
Espoo	22	54	145	92	170,9 %	149	4	2,6 %	147	-3	-1,8 %
Kauniainen	14	17	27	10	60,4 %	29	1	5,4 %	28	0	-1,6 %
Vantaa	57	55	62	7	11,8 %	62	1	1,1 %	61	-1	-1,9 %
Kerava	19	18	22	4	19,7 %	23	1	3,0 %	22	0	-1,0 %
Knummi	10	16	43	27	167,2 %	44	1	1,9 %	43	-1	-1,3 %
Sipoo	8	11	16	5	48,3 %	16	0	3,1 %	16	0	-0,8 %
Tuusula			12	12		12	0	-0,7 %	12	0	-0,7 %
Siuntio			10	10		10	0	-0,7 %	10	0	-0,7 %
Yhteensä	67	80	108	28	35,3 %	113	5	4,2 %	112	-1	-0,7 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

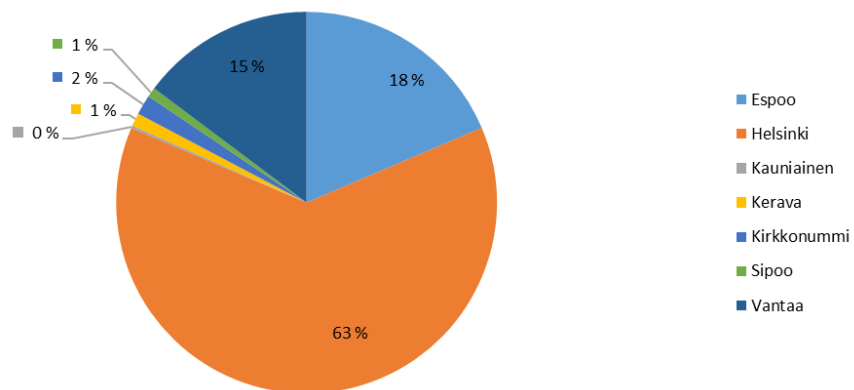
Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää yhteensä



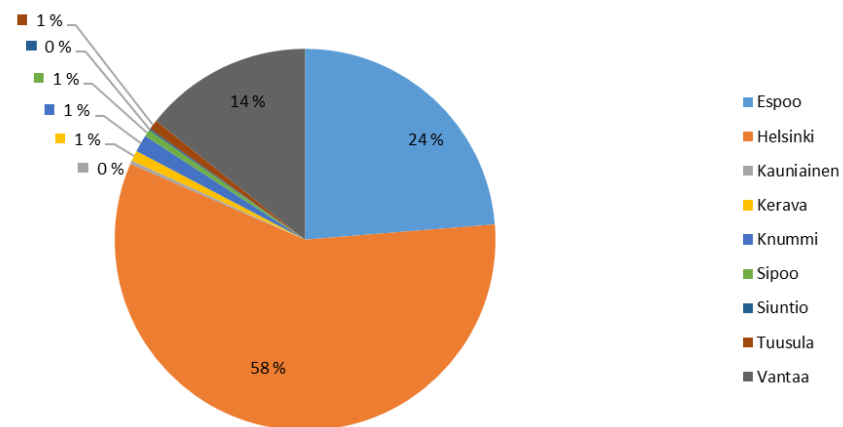
Kuntaosuuksien kustannusten jakauma



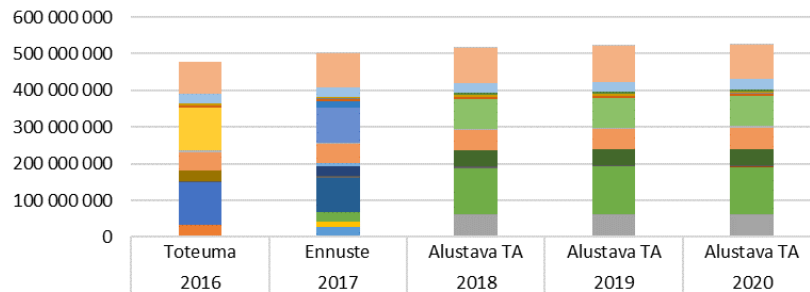
Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää 2016



Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää 2018

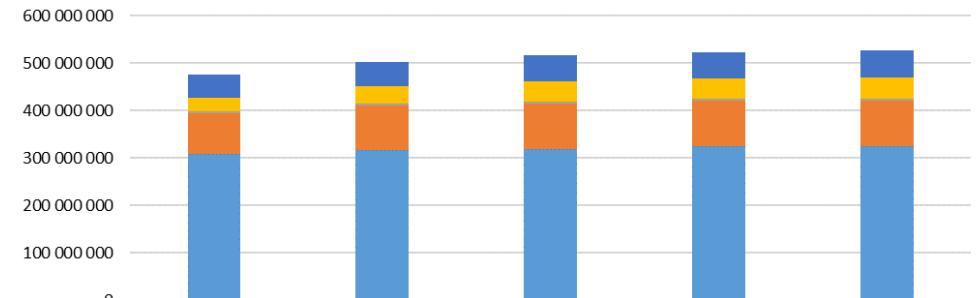


Operointikustannusten osuudet



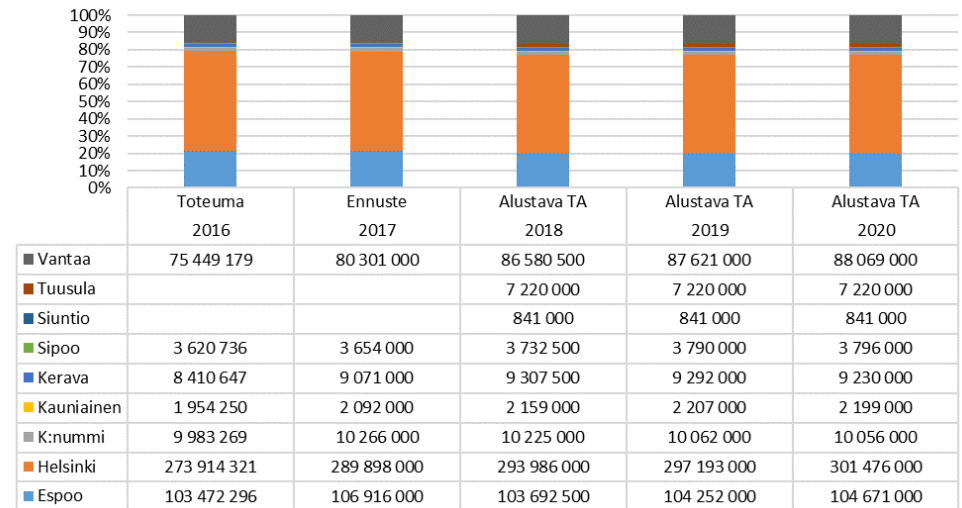
Ympäristöbonus		1 263 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
VR-lähiliikenne	86 214 798	93 503 000	95 835 000	96 999 000	95 621 000
Vantaan sisäinen	25 819 503	26 101 000	26 645 000	27 290 000	27 483 000
U-linjat Tuusula			5 359 000	5 359 000	5 359 000
U-linjat Siuntio			173 000	173 000	173 000
U-linjat Sipoo + ostoliikenne	4 699 345	4 650 000	4 746 000	4 748 000	4 750 000
U-linjat PKS	702 294	693 000	638 000	587 000	593 000
U-linjat Knummi + ostoliikenne	7 427 204	7 210 000	7 147 000	7 159 000	7 171 000
Seutulinjat PKS syksy/2017		16 979 000			
Seutulinjat PKS L-metrotilanne			80 216 000	80 882 000	82 605 000
Seutulinjat PKS Kevät/2017		94 685 000			
Seutulinjat PKS	116 364 735				
Seutulinjat Kerava	3 451 667	3 629 000	3 711 000	3 748 000	3 748 000
Raitiovaunuliikenne	50 832 830	52 675 000	56 258 000	54 647 000	57 886 000
Metroliikenne syksy/2017		8 659 000			
Metroliikenne L-metrotilanne			43 436 000	43 199 000	44 755 000
Metroliikenne kevät/2017		27 971 000			
Metroliikenne	27 650 158				
Lauttaliikenne	3 454 776	4 060 000	3 673 000	3 673 000	3 673 000
Keravan sisäinen	672 851	785 000	802 000	802 000	802 000
Hki bussiliikenne Kevät/2017		92 275 000			
Helsinki, bussiliikenne L-metrotilanne		26 870 000	125 398 000	129 331 000	129 176 000
Helsinki sisäinen	115 120 508				
Espoon sisäinen syksy/2017		12 972 000			
Espoon sisäinen L-metrotilanne			62 107 000	62 281 000	62 163 000
Espoon ja Kauniaisten sisäinen	34 394 028				
Espoon bussiliikenne Kevät/2017		28 481 000			

Operointikustannusten osuudet



Raitio	50 832 830	52 675 000	56 258 000	54 647 000	57 886 000
Metro	27 650 158	36 630 000	43 436 000	43 199 000	44 755 000
Lautta	3 454 776	4 060 000	3 673 000	3 673 000	3 673 000
Juna	86 214 798	93 503 000	95 835 000	96 999 000	95 621 000
Bussi	308 652 135	316 593 000	318 542 000	323 960 000	325 623 000

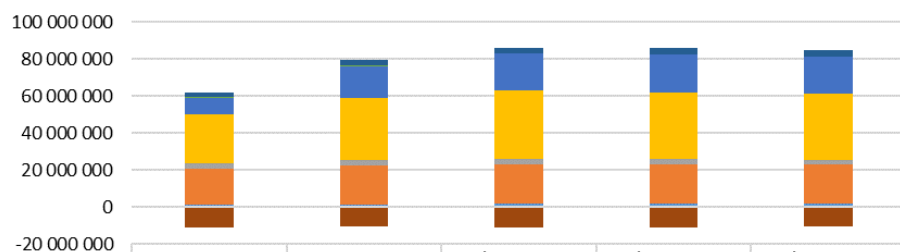
Operointikustannukset kunnittain



Vantaa	75 449 179	80 301 000	86 580 500	87 621 000	88 069 000
Tuusula			7 220 000	7 220 000	7 220 000
Siuntio			841 000	841 000	841 000
Sipoo	3 620 736	3 654 000	3 732 500	3 790 000	3 796 000
Kerava	8 410 647	9 071 000	9 307 500	9 292 000	9 230 000
Kauniainen	1 954 250	2 092 000	2 159 000	2 207 000	2 199 000
K: nummi	9 983 269	10 266 000	10 225 000	10 062 000	10 056 000
Helsinki	273 914 321	289 898 000	293 986 000	297 193 000	301 476 000
Espoo	103 472 296	106 916 000	103 692 500	104 252 000	104 671 000

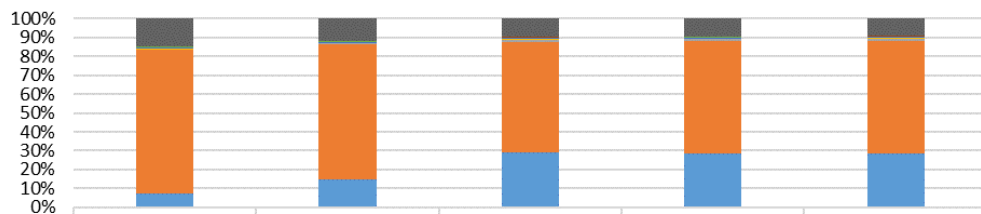
LIITE 4: Kuntaosuudet

Yleiskustannukset



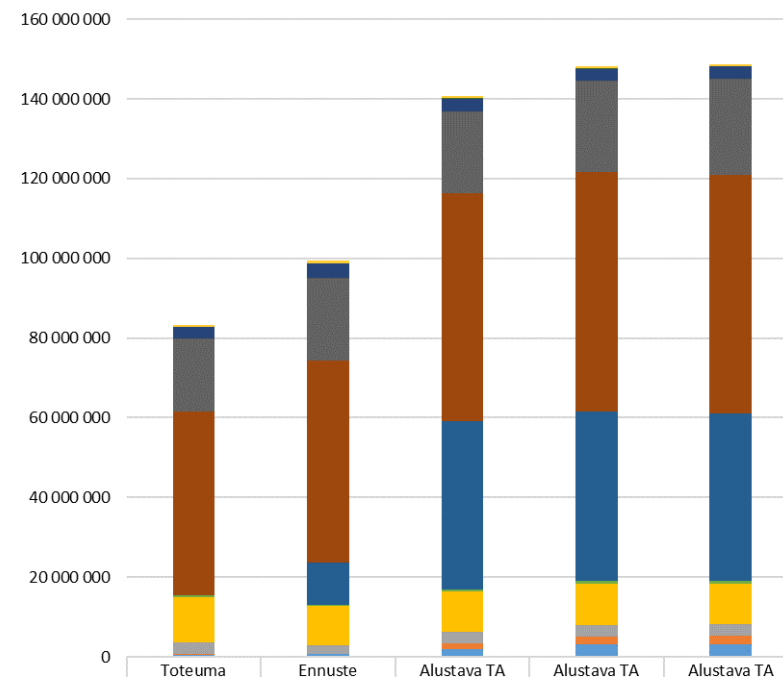
	Toteuma 2016	Ennuste 2017	Alustava TA 2018	Alustava TA 2019	Alustava TA 2020
Yleiskust. kohdistetut tulot	-10 847 333	-10 300 829	-10 910 943	-11 000 943	-10 496 043
Vuokratulot	2 646 420	3 112 515	3 369 005	3 454 505	3 477 505
Rahoitustuotot ja -kulut	143 767	180 000	80 000	100 000	100 000
Poistot	9 004 268	17 088 000	19 943 122	20 327 925	20 084 233
Palvelujen ostot	26 115 594	33 626 745	36 941 241	36 112 918	35 579 060
Muut kulut	3 102 028	3 148 893	2 873 503	2 873 523	2 873 673
Henkilöstökulut	19 637 985	20 610 255	21 142 466	21 142 466	21 142 466
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1 276 569	1 663 238	1 861 606	1 789 606	1 739 106

Infrakustannukset kunnittain



	Toteuma 2016	Ennuste 2017	Alustava TA 2018	Alustava TA 2019	Alustava TA 2020
Vantaa	12 458 841	12 037 000	13 601 500	13 891 000	13 760 000
Tuusula			475 000	475 000	475 000
Siuntio			62 000	62 000	62 000
Sipoo	169 006	206 000	308 000	320 000	320 000
Kerava	677 672	661 000	797 500	828 000	826 000
Kauniainen	133 605	165 000	268 000	286 000	285 000
K:Nummi	380 715	631 000	1 699 000	1 744 000	1 735 000
Helsinki	63 444 182	70 732 000	82 733 500	88 157 000	89 039 000
Espoo	5 950 806	14 892 000	40 904 500	42 532 000	42 309 000

Infrakustannusten jakautuminen



	Toteuma 2016	Ennuste 2017	Alustava TA 2018	Alustava TA 2019	Alustava TA 2020
Vantaan sisäinen	332 864	639 000	619 000	472 000	465 000
U-linjat Tuusula			11 000	11 000	11 000
U-linjat Sipoo + ostoliikenne	2 305	5 000	2 000	1 000	1 000
U-linjat PKS	3 557	3 000	4 000	3 000	3 000
U-linjat Knummi + ostoliikenne	88 175	1 000	178 000	201 000	203 000
Seutulijat PKS	2 978 168	3 715 000	3 068 000	3 092 000	3 070 000
Seutulijat Kerava	10 301	5 000	13 000	12 000	11 000
Raitiovaunuliikenne	18 168 160	20 773 000	20 542 000	22 939 000	24 079 000
Metroliikenne Hki:n alue	46 289 353	50 720 000	57 369 000	59 930 000	59 823 000
Metroliikenne Espoon alue	0	10 516 000	42 158 000	42 685 000	42 153 000
Lauttaliikenne	359 889	371 000	509 000	518 000	541 000
Keravan sisäinen	4 205	2 000	4 000	3 000	3 000
Kehärata	11 340 937	9 770 000	10 114 000	10 373 000	10 195 000
Junaliikenne pl. Kehärata	2 966 658	2 174 000	2 764 000	3 013 000	2 986 000
Helsinki, bussiliikenne	164 072	-151 000	1 613 000	2 026 000	2 052 000
Espoon sisäinen	506 183	781 000	1 881 000	3 016 000	3 215 000

JOUKKOLIIKENTEE 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/Siuntiosta 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. 94,4 M€.

Syksyllä 2018 metron uuden asetinlaitteen asennuksen aiheuttaman viikonlopun yli kestävän 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 viikonloppulähtöjä 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 lisääauto):

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. Kuninkaantamentien 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

+90 000 € 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 osin 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, Viikinrannan, Viikinmäen, Pihlajiston ja Pihlajamäen asuinalueilta Kalasataman palveluihin sekä tuovat

vaihdottoman yhteyden Kalasataman ja Hermanninrannan asuinalueilta Arabiaan ja Malmin aluekeskukseen. 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 useimilla 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 Hopeakaivoksientietä 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 terminaaliiin päättyville linjoille Herttoniemen bussiterminaaliiin 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 tiennetään 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 tihennetään 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 –joukkoliikenneltyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikenneltyhteyden 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 € vuositasolla

Linja 560 Rastila-Myyrmäki-Matinkylä

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä elokuussa 2020. Jatko edellyttää Lintulaaksontien 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 vuositasolla

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 € vuositasolla

Tikkurilan terminaalin muutokset

Linjoilla 619, 631, 624, 735 ja 736 reittien piteneminen Tikkurilan terminaalin 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 € vuositasolla

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

.

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

Linja 335 Linnainen – Myyrmäki – Askisto

Syysliikenteen 2017 alusta alkaen Hämeenkylässä 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 € vuositasonalla

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 vuositasonalla 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 € vuositasonalla

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 € vuositasonalla

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 € vuositasona

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 € vuositasona

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 Rautatien torille asti lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä. Linjastomuutoksen yhteydessä lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennöintisuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella.

MUUTOKSET KERAVAL SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAL SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Keraval joukkoliikennetarjontaan vaikuttaa Tuusulan HSL-jäsenyys ja Tuusulan linjastosuunnitelmassa päätettävät linjastoratkaisut, jotka tulevat voimaan elokuussa 2019. Samalla on syytä tarkastella myös Keraval 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 € vuositasona

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.

Vyöhykehinnittelun vaikutukset kuntaosuuslaskentaan

Vuonna 2018 käyttöön otettava 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 lippulajitukimusten 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 vyöhykehinnittelumalli 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.

Aiemmin vyöhykehinnittelun määrittelyprojektissa tehtyjen selvitysten mukaan vyöhykehinnittelun käyttöönotto vaikuttaa HSL-kuntien kuntaosuuksiin seuraavasti (nykyisen hinnoittelumallin tilanteeseen verrattuna):

- Helsingin kuntaosuus pienenee noin 6,0 milj. euroa
- Espoon kuntaosuus kasvaa noin 5,0 milj. euroa
- Vantaan kuntaosuus kasvaa noin 3,0 milj.
- Kauniaisten kuntaosuus kasvaa noin 0,7 milj. euroa
- Keravan kuntaosuus säilyy lähes ennallaan
- Kirkkonummen kuntaosuus pienenee noin 0,5 milj. euroa
- Sipoon kuntaosuus säilyy lähes ennallaan

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

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

Liikenteen operointikulut

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

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. Seutulinjoiden 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. Näistä 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 metrolikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metrolikenteen 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 kuntakohtaisten 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.

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

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

Kulut yhteensä kohdistetaan ensin eri liikennemuodoille/linjastoille sovitulla kertoimella 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.

LIITE 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

- 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:

- 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.

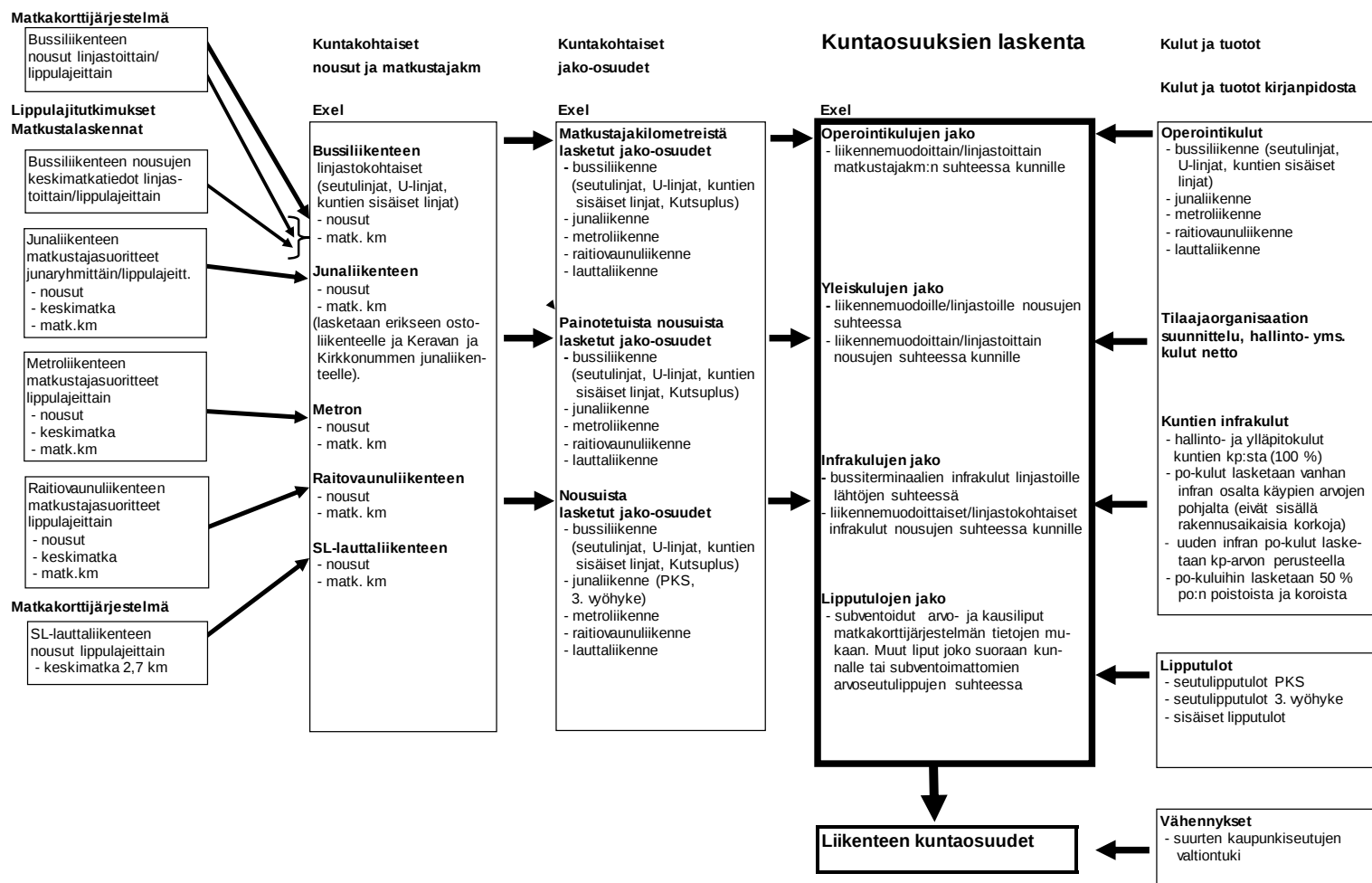
LIPPUTULOT

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 (osavuositarkastus 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.
HELM	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. Kokonaisuus, 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. TA2017 = vuoden 2017 talousarvio.
TAE	Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2018 = vuoden 2018 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.

13.06.2017

HSL -kunnat

LAUSUNTOPYYNTÖ HSL:N ROOLISTA OSANA LIIKKUMISPALVELUJA

HSL:n roolia liikkumispalveluiden markkinoilla on selvitetty kevään 2017 kuluessa strategiатыn tueksi. Linjauksille on sekä strateginen että operatiivinen tarve. Liikkumispalvelujen pitkän aikavälin muutokset käsitellään osana MAL 2019 -suunnittelua. HSL:n tulevassa strategiатыössä on tarve tehdä lähitulevaisuuden toimintalinjat HSL:n roolista liikkumispalveluissa. MaaS-kysymys on myös operatiivinen ja ajankohtainen. Uudet toimintamallit ovat jo tulleet markkinoille uusina yrityksinä tai vanhojen yritysten uusina liiketoimintamuotoina. HSL:n kanssa tehtävän yhteistyön kysyntä on jatkuvaa ja yhteistyöneuvotteluihin tarvitaan linjauksia.

MaaS-toiminnan oikeudellinen kehys

Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen Palveluna on käsite, jolla tarkoitetaan useimmin mobiilialustalla toimivia liikkumispalveluiden välitys- ja yhdistelypalveluja (kuten Liikennepalvelulaki). MaaS-toiminta voi kattaa luonteeltaan hyvin erilaisia palveluja eikä sille ole erityistä lainsäädäntöä. MaaS-palveluiden asiakkaan suojana ovat kuitenkin aina kuluttajansuojalaki ja tietosuojalainsäädäntö. MaaS-palvelujen tuottajien kanssa tehtävää yhteistyötä puolestaan ohjaavat sopimusoikeus ja hyvän hallinnon periaatteet. Liikkumispalveluja järjestäessään HSL:n tulee noudattaa hankintalaki, valtiontukea koskevia ja kilpailuoikeudellisia säännöksiä sekä kuntalain rajoituksia.

HSL:n nykyiset tehtävät liikkumispalveluiden markkinoilla

Nykytilanteessa HSL toimii liikenteen markkinoilla kahdessa roolissa. Ensinnäkin HSL on alueensa joukkoliikenteen suunnittelija ja järjestäjä, joka hankkii tarvittavat kuljetuspalvelut sekä päättää hinnoittelusta, vastaa markkinoinnista ja informaatiosta sekä järjestää lippujen myynnin. Toiseksi HSL vastaa alueensa liikennejärjestelmäsuunnittelusta tehden yhteistyötä maankäytön ja asumisen strategisen suunnittelun kanssa. Palvelujen järjestäjänä HSL:n rooli rajautuu perussopimuksen mukaisesti joukkoliikennekokonaisuuteen. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa HSL käsittelee kaikkia liikennemuotoja ja liikkumispalveluja. HSL:n joukkoliikenteen tiedot ovat MaaS- ja muiden palvelujen tuottajien käytettävissä avoimien rajapintojen kautta. Lisäksi HSL:n mobiilikertalippujen myyntirajapinta on jo sopimuksesta liikkumispalvelujen ja yhdistelypalvelujen tuottajien käytettävissä, kuten Liikennepalvelulaki velvoittaa 1.1.2018 alkaen.

13.06.2017

Liiketoimintavaihtoehdot

HSL:n roolin selvittämiseksi on tunnistettu ja jäsennetty erilaisia vaihtoehtoja kehittää HSL:n toimintaa. Vaihtoehtoisissa on pohjana HSL:n nykyinen toiminta joukkoliikenneviranomaisena ja liikennejärjestelmän suunnittelijana. Toiminnan kehittämistavoiksi on tunnistettu: 1. lippuyhteistyö, 2. tieto- ja markkinointiyhteistyö ja 3. palvelujen tuottaminen. Kehittämisen kohteina olevat palvelut on jäsennetty: a. välitys- ja yhdistelypalvelut (MaaS), b. muut liikkumispalvelut ja c. joukkoliikennepalvelut. Näin määriteltyä yhdeksää vaihtoehtoa on arvioitu suhteessa HSL:n strategiaan tavoitteisiin vaikutusten suuntia ja merkityseroja tunnistuen. Arvioinnin tarkoituksena on saada selville, miten HSL:n olisi järkevää hyödyntää eri vaihtoehtojen mahdollisuuksia ja karttaa uhkia strategiassaan.

Päätelmät liiketoimintavaihtoehtojen arvioinnista

Arvioinnin perusteella liiketoimintavaihtoehdot toteuttavat yleisesti HSL:n perustehtävää sujuvien ja luotettavien liikkumiskäytösten kehittämisestä ja tarjoamisesta asiakkaiden tarpeisiin. MaaS-toimijoiden ja liikkumispalveluiden kanssa tehtävän yhteistyön arvioidaan sisältävän sekä mahdollisuuksia että uhkia. Mahdollisuutena on lisätä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn määrää Helsingin seudulla, parantaa joukkoliikenteen tehokkuutta (tehokkaampi palvelujen toteutus) ja vahvistaa liikennejärjestelmän rahoitus pohjaa (uudet asiakastulot). Uhkana on vastaavasti se, että yhteistyön kautta nykyistä joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn kysyntää siirtyy käyttämään erilaisia henkilöautolla toteutettavia liikkumispalveluja. Suurimmat vaikutukset ovat mahdollisia silloin, kun yhteistyö muuttaa HSL-alueen liikenteen kysyntää. Alueen ulkopuolelta tuleva liikennekysyntä on siihen verrattuna selvästi vähäisempää.

Arvioinnin johtopäätös on, että HSL:n pitää ohjata yhteistyötä toteuttamaan omia strategisia tavoitteita sopimuskumppaneiden valinnalla ja sopimusehdoilla. Parhaiten HSL voisi varmistaa tavoitteiden mukaiset liikkumispalvelut suunnittelemalla ja järjestämällä ne itse. Tällöin on kuitenkin kysymys HSL:n tehtävien laajennuksesta palvelumarkkinoille, mikä edellyttäisi muun muassa muutosta perussopimuksessa määriteltyihin HSL:n tehtäviin. EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) logiikan mukaisesti uusien liikkumispalvelujen järjestäminen voi tulla kysymykseen silloin, kun riittäviä palveluja ei synny markkinaehtoisesti.

Alustavat linjaukset

Selvityksen perusteella on muodostettu strategiatyön tueksi alustavat linjaukset HSL:n roolista osana liikkumispalveluja:

1. HSL laajentaa joukkoliikenteen lippuyhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa.

Yhteistyön keskeiset kaupalliset ja tekniset vaatimukset ovat samanlaiset kaikille mahdollisille sopimuskumppaneille. HSL:n tulee laatia tällainen

13.06.2017

sopimus pohja ja kriteeristö sekä myöntää toimitusjohtajalle sopimusvaltuudet. Yhteistyön edellytyksenä on, että HSL omistaa kaikkien HSL:n palveluja käyttävien asiakkuudet ja saa anonymisoidun liikkumistiedon HSL-liikenteen käyttäjistä. Yhteistyöhön valitaan kumppanit, jotka toteuttavat HSL:n strategisia tavoitteita. Kumppanit voivat olla liikkumispalvelujen tuottajia tai esimerkiksi tapahtumajärjestäjiä. Yhteistyö ei ole perusteltua silloin, jos sen hallinnollinen resurssitarve on suuri suhteessa yhteistyön kautta saavutettaviin hyötyihin.

2. Reittioppaaseen otetaan mukaan muita liikkumispalveluiden tuottajia.

Avoimien rajapintojen kautta HSL:n liikenteen tiedot ovat kaikkien saatavilla Liikennepalvelulain mukaisesti yhteistyösopimuksista riippumatta. Laajempaan yhteistyöhön valitaan kumppanit samoin perustein kuin lippuyhteistyössä. Yhteistyö tarkoittaa esimerkiksi sitä, että Reittiopas tarjoaa käyttäjälleen yhteistyökumppanin palveluja vaihtoehtoksi.

3. Joukkoliikennetarjontaa korvaavia liikkumispalveluja pilotoidaan.

Joillakin alueilla tai aikoina muilla liikkumispalveluilla, jos palvelu täydentää tai sillä voidaan tehokkaasti korvata HSL:n järjestämää palvelua tai edistää kestävästä liikkumisesta (autotonta elämäntapaa) päivittäisessä liikkumisessa tai kaukoliikennematkoissa. HSL ei osallistu sellaisten liikkumispalveluiden järjestämiseen, jotka yksipuolisesti kilpailevat joukkoliikenteen kanssa tai lisäävät henkilöautosuoritetta keskustoissa.

4. HSL toimii kaupunkiseudun liikkumisen alustana, jossa runkona on joukkoliikenne.

Tähän julkiseen alustaan voivat kaupalliset toimijat kytkeytyä kaikille yhdenmukaisilla ehdoilla. Alustan osana HSL suunnittelee ja järjestää mobiiliin välitys- ja yhdistelypalvelun (MaaS-palvelun) alueellaan.

Jatkotoimet

Alustavista linjauksista (ja niiden taustalla olevasta työstä) pyydetään kommentteja omistajakunnilta osana TTS2018-2020 -lausuntopyyntöä. Lausunnot eivät sido kuntia, mutta ne otetaan huomioon linjausten muodostamiseen osana HSL:n strategian päivitystä syksyllä 2017.

HSL pyytää kuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä.

Lisätietoja antaa:

Osastonjohtaja Sini Puntanen, p 040 501 3362

Liite:

HSL:n rooli osana liikennepalveluja, Tausta-aineisto lausuntopyyntöön

13.06.2017

HSL -kunnat

LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE KUNTAOSUUSLASKENNAN UUDISTAMISESTA

HSL haluaa kysyä TTS-lausuntopyyntöön yhteydessä jäsenkuntien kantaa kuntaosuuslaskelmien päivityksestä ja jäsenkunnille kohdistettavien kulujen ja tuottojen kohdistusperiaatteista.

Taustaa

HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille perussopimuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut kohdistetaan palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot jaetaan kunnille kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu operointikuluihin (liikennöintikorvaukset), tilaajaorganisaation suunnittelu-, hallinto- yms. kuluihin (yleiskustannukset) ja infrakuluihin.

Uuteen vyöhykehinnottelujärjestelmään siirryttäessä tulee nykyiseen kuntaosuuslaskelmaan tarve tehdä isoja päivityksiä laskentasääntöjen osalta. Nykyisen laskentamallin kohdistusperiaatteet perustuvat vahvasti malliin, jossa lipputuloja ja kustannuksia jaetaan joko kuntien sisäisten tai seudullisen liikenteen erissä. Tarpeelliseksi tuli sopia, kuinka kohdistussääntöjä muutetaan niin, että ne tukevat vyöhykejärjestelmää, jossa ei ole kuntarajoja. Samalla ajankohtaiseksi tuli selvittää, voitaisiinko kuntaosuuslaskentaa kehittää kokonaisvaltaisemmin.

HSL teetti keväällä 2016 ulkopuolisen asiantuntijan avulla esiselvityksen mahdollisuuksista kehittää ja antaa vaihtoehtoja kuntaosuuslaskentaan. Esiselvityksen keskeinen tulos oli ehdotus jakaa operointikulujen alijäämää kokonaisuutena tarjontatason perusteella. Selvityksestä pyydettiin jäsenkunnilta lausunnot ja kunnat vastauksissaan suhtautuivat myönteisesti laskennan kehitykseen. Kunnat kuitenkin edellyttivät, että pääsevät yhteistyössä kehittämään laskentamallia. Keväällä 2017 perustettiin työryhmä kehittämään kuntaosuuslaskentaa, johon osallistuivat myös jäsenkuntien edustajat.

Taustalla kuntaosuuslaskennan päivityksessä oli useita ilmiöitä tai tavoitteita, jotka ovat lähtöisin HSL:n strategisista tavoitteista. Muutokset toimintaympäristössä osaltaan lisäävät epävarmuutta nykyisessä laskentamallissa ja ne pyrittiin huomioimaan kehitystyössä. (Kts. liite 3)

13.06.2017

Havainnot

Nykyinen kuntaosuuslaskentamalli on ollut käytössä vuodesta 2010 alkaen. Se pyrkii kohdentamaan tulot ja kulut kunnille tarkasti liikennemuodoittain ja linjastoittain kuntalaisten käytön mukaan. Operointikustannukset jaetaan linjastokohtaisesti kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrien tiedot pyritään pääasiassa keräämään matkakorttijärjestelmän nousujen ja keskimatkatietojen perusteella, jotka kohdistetaan kunnille lippulajin ja kuntalaisuustiedon perusteella. Lipputulojen jakoperiaatteet ovat perustuneet erilaisten lippulajien kohdistussääntöihin ja matkakorttien kuntalaisuustietoihin. Erilaisilla lipputyypeillä tehtyjen nousujen ja tuottojen luokitteluun useisiin eri laskentaryhmiin on vaatinut ylläpitoa ja täsmäytystä. Tarkempi kuvaus kuntaosuuksien laskentaperusteista löytyy TTS:n dokumentin liitteestä 6.

Käytännön haasteeksi ovat muodostuneet avorahastukseen perustuvat liikennemuodot (juna, metro, raitiovaunu), joiden osuus on noin puolet matkustajanousuista. Avorahastuksen piirissä olevien liikennemuotojen matkakorttitietoja ei ole luotettavasti saatavilla, joten tarvittavat jakoperusteet kerätään satunnaisotantaan perustuvien lippulajitutkimuksien tietojen perusteella. Pienempien kuntien osalta lippulajitutkimuksien vaikutukset voivat kuitenkin johtaa suhteellisesti suuriin vaihteluihin. Lisäksi lippulajitutkimuksia ei toisteta vuosittain, joten jakoperusteet ovat kiinnitettyjä useaksi vuodeksi eteenpäin, vaikka liikenteessä ja kysynnässä tapahtuu muutoksia. Pitkällä aikavälillä HSL pyrkii lisäämään avorahastuksen piirissä olevaa raideliikenteen ja runkoliikenteen osuuksia, mikä kasvattaa lippulajitutkimuksiin perustuvan osuuden merkitystä laskennassa. Esimerkiksi Länsimetron avautuminen tuo lähivuosina huomattavasti lisää matkustajia avorahastuksen piiriin.

Suunnitteilla oleva vyöhykehinnointelu poistaa myös nykyiset kuntien sisäiset lipputulot, jotka ovat muodostaneet yli puolet aikaisemmin kunnille suoraan kohdistettavista lipputuloista. Kun sisäiset lipputuotteet korvautuvat seutulippuihin verrattavissa olevilla vyöhykelipuilla, kasvaa myös niin sanotun yleisen HSL-erän osuus. Tätä erää joudutaan edelleen jakamaan vyöhykkeittäin nousujen perusteella, eli laskennallisten välivaiheiden määrä tulee kasvamaan. Samaan yleiseen erään sisältyy myös myyntimäärissä nopeasti kasvavan mobiililipun tulot.

Kuntaosuuksien raportoiminen, ennustaminen ja poikkeamien analysointi on ollut haastavaa. Kuntien mahdollisuudet vaikuttaa omaan rahoitusosuuteensa ovat olleet rajallisia lyhyellä aikavälillä, ja lopulliset kuntaosuudet ovat poikenneet talousarvioiden mukaisista laskelmista. Kuntien toiveena onkin ollut nopeuttaa raportointia ja parantaa ennusteiden luotettavuutta. Kuntaosuuksien arvioiminen HSL:n laajentuessa uusiin kuntiin on myös vaativaa, koska kohdistusperiaatteet pohjautuvat keskeisesti tulevien matkustajamäärien ennustamiseen.

13.06.2017

Ehdotus

Kuntaosuuslaskelman uudistamista valmisteltiin kuntien ja HSL:n yhteisessä työryhmässä. Uusi laskentamalli nimettiin ”Seudulliseksi rahoitusmalliksi”.

Työryhmän kuntaedustajien yhteisen näkemyksen mukaan lipputulojen kohdistuksesta suoriin kunnille ei tule luopua, vaan kuntalaisten ostamien lippujen tulee edelleen vähentää kuntien omaa rahoitusosuutta. Työryhmän ehdotuksena on, että lipputulojen kohdistussääntöjä yksinkertaistetaan. Kaikki ne lipputulot, joiden osalta kuntalaisuustieto on selvillä, kohdistetaan ko. kunnalle riippumatta lippulajista. Nykyisestä tuettu/omakustanne-jaottelusta luovuttaisiin, koska vastaavasti samaan logiikkaan perustuvasta kustannusten nousuihin perustuvasta jakoperusteesta luovuttaisiin (kts. seuraava kappale). Ne lipputulot, joiden osalta ostajan kuntalaisuustietoa ei ole saatavilla, vähentävät suoraan operointikulujen yhteisen alijäämän osuutta. Samalla poistettaisiin subventiomattomien seutulippujen ja muiden yleisten, suoraan kohdistamattomien lipputulojen nousuihin perustuvat jakosäännöt.

Lisäksi työryhmä ehdottaa, että operointikulut kohdistetaan kuntien alueella järjestetyn joukkoliikennetarjonnan perusteella. Tarjontatasoon vaikuttavat liikennemuotojen paikkakapasiteetti ja operointikulut. Tarjontatason määrittämisessä voidaan huomioida myös alueelliset erityispiirteet, kuten junaliikenteen keskimatkat korottavana vaikutuksena tai kunnan alueen läpikulkuliikenne alentavana tekijänä. Laskenta poikkeaa tältä osin oleellisesti nykyisestä mallista, missä joukkoliikenteen operointikustannukset jaetaan kunnille liikennemuodoittain ja linjastoittain matkustajakilometrien perusteella. Seudullinen rahoitusmalli pyrkii näillä tekijöillä kannustamaan tehokkaisiin liikennemuotoihin ja järjestämään joukkoliikenne kustannustehokkaasti.

Työryhmän ehdotus ei sisällä muutoksia infrakulujen jakoperusteisiin.

Yleiskuluihin jakoperusteeksi työryhmä ehdottaa kuntien asukasmääriä. Asukasmäärä on ennakoitavampi, selkeämpi ja yksinkertaisempi jakoperuste kuin nykyinen nousijamääriin perustuva laskenta.

Ehdotetut muutokset laskentamalliin ovat tiivistetysti seuraavat:

Erä	Nykyinen kohdistus	Seudullinen rahoitusmalli
Operointikulut	Liikennemuodoittain / linjastoittain matkustajakilometrien perusteella	Alueellisen tarjonnan mukaisesti
Yleiskulut	Nousujen perusteella	Kuntien asukasmäärän perusteella
Lipputulot	Tuetut lipputulot kunnille, omakustanteiset seutulipputulot nousujen mukaan	Tuettu / omakustanteinen – jaottelusta luopuminen ja kohdistussääntöjen karsiminen
Infrakulut	Nousujen suhteessa	Nousujen suhteessa

13.06.2017

Seudullisen rahoitusmallin toimivuutta erilaisissa joukkoliikenteessä tapahtuvissa muutoksissa tarkasteltiin laskennallisissa herkkyystarkasteluissa. Herkkyystarkasteluissa vertailtiin kuntien rahoitusosuuksissa tapahtuvia muutoksia nykyisen ja seudullisen rahoitusmallin välillä linjastomuutoksissa tai kannattavuustilanteissa. Näiden tarkasteluiden perusteella kunnille arvioidut rahoitusosuudet erilaisissa muutostilanteissa koettiin oikeudenmukaisemmiksi seudullisessa rahoitusmallissa.

Seudullinen rahoitusmallissa kuntien rahoitusosuudet eivät kasva entiseen malliin nähden kohtuuttomasti. Myös kunnan asukasmääriin suhteutettuna rahoitusosuudet ovat keskenään vertailukelpoisia. Ennusteiden tarkkuuteen vaikuttavat erityisesti Länsimetron ja vyöhykehinnottelujärjestelmän kokonaisvaikutusten ennustaminen matkustajamäärissä ja lipputulossa. Laskelmien tueksi ulkopuolisen asiantuntija tuotti arvioita liikennemääristä ja avusti laskennan tarkistamisessa.

Laskentasääntöjen muutokset vaativat HSL:n perussopimukseen tehtäviä muutoksia. Lausunnon lopussa on esitetty nykyinen perussopimuksen 26 § ja erikseen siihen tehtävät alustavat muutokset. Infrapopimukseen ei tehdä muutoksia tässä vaiheessa.

Lausuntopyyntö

Pyydämme jäsenkuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä esitykseen päivittää kuntaosuuslaskelmien kohdistusperiaatteita.

1. Esitys operointikulujen kohdistamisen laskentaperiaatteiden muutoksesta
2. Esitys yleiskulujen kohdistamisen laskentaperiaatteiden muutoksesta
3. Esitys lipputulujen kohdistamisen laskentaperiaatteiden muutoksesta
4. Esitys, että infrakulujen jakoperusteisiin ei tehdä muutosta

Kunta voi myös yleisesti ottaa kantaa laskennan periaatteisiin tai nostaa esille muita havaitsemiansa seikkoja. HSL päivittää ja kehittää seudullista rahoitusmallia palautteen perusteella syksyllä TTS:n yhteydessä.

Lisätietoja antaa:

Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772

Controller Oskari Leho p. 050 5606 222

Liitteet

Nykyinen perussopimus 26§
Ehdotetut muutokset perussopimukseen
Työryhmän esitys kuntaosuuslaskennan muuttamisesta (Seudullinen rahoitusmalli)

13.06.2017

Nykyinen perussopimus 26 §**Toiminnan rahoitus sekä lipputulojen ja kulujen jakaminen***Yleiset periaatteet*

Kuntayhtymä rahoittaa toimintamenoja lipputuloilla, kuntien maksamilla tariffituilla, valtion avustuksilla ja muilla tuloilla.

Jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella.

Siltä osin kuin tehtävän hoidosta perittävät maksut ja muut tuotot eivät riitä kattamaan kuluja, maksavat kunnat kuntayhtymälle tariffitukea, jolla katetaan kullekin kunnalle kohdistettujen kulujen ja tuottojen erotus.

Korvaus niistä tehtävistä, jotka kuntayhtymä hoitaa sopimuksen perusteella, määritellään sopimuksessa, jonka perusteet hallitus hyväksyy.

Jäsenkuntien kuntayhtymän käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden tarkistettua käypää arvoa.

Joukkoliikenteen lipputulojen ja järjestämisen menojen kohdentaminen

Joukkoliikenteen lipputulojen ja joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvien kulujen kohdistamisessa jäsenkunnille noudatetaan seuraavia periaatteita:

Lipputulot

Henkilökohtaiset arvo- ja kausiliput kohdistetaan matkakorttijärjestelmän tietojen mukaan, muut liput joko suoraan ao. kunnalle tai henkilökohtaisten lipputulojen suhteessa soveltaen.

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

- Liikennemuodoittain nousujen suhteessa

Operointikulut (liikennöintikorvaukset)

- Liikennemuodoittain matkustuskilometrien suhteessa

Infrakulut

- Liikennemuodoittain nousujen suhteessa

Infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyvät 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut. Infran hallinto- ja ylläpitokuluista neuvotellaan kuntayhtymän ja jäsenkuntien kesken vuosittain.

Jäsenkuntien uusien joukkoliikenneinvestointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinvestointien käypää arvoa ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.

13.06.2017

Vantaan kehärata ja muut tulevat kaupunkiratahankkeet sisällytetään infrakustannuksiin, mutta ei vanhojen kaupunkiratojen kustannuksia.

Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuu lippulajitutkimuksiin ja matkakorttijärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin. Kuntayhtymän hallitus liittää vuosittain jäsenkunnille 23 §:n mukaisesti lähetettävän taloussuunnitelman lausuntopyyntöön alustavan suunnitelman kysyntätietojen tarkistamisesta. Suunnitelmassa esitetään tarkistuksen ajoittuminen ja tietolähteet, joihin tarkistus perustuu. Suunnitelmassa otetaan huomioon mm. merkittävien joukkoliikennehankkeiden arvioitu toteutuminen. Jäsenkuntien lausunnot saatuaan kuntayhtymän hallitus päättää lippulajitutkimusten järjestämisestä ja ajankohdista. Kuntayhtymän hallitus päättää edellä selostettujen periaatteiden mukaisesti yksityiskohtaiset laskentaperiaatteet järjestämänsä joukkoliikenteen lipputulojen ja menojen kohdentamisesta jäsenkunnille.

Ehdotetut muutokset

Toiminnan rahoitus sekä lipputulojen ja kulujen jakaminen

Yleiset periaatteet

(Ei muutoksia)

Joukkoliikenteen lipputulojen ja järjestämisen menojen kohdentaminen

Joukkoliikenteen lipputulojen ja joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvien kulujen kohdistamisessa jäsenkunnille noudatetaan seuraavia periaatteita:

Lipputulot ~~Henkilökohtaiset arvo- ja kausi-~~ Matkakorttijärjestelmän tietojen mukaan **tai soveltaen muun saatavilla olevan tiedon perusteella**, muut liput joko suoraan ao. kunnalle tai henkilökohtaisten lippujen suhteessa soveltaen ~~vähentävät yhteistä operointikulujen osuutta~~

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

~~- Liikennemuodoittain nousujen suhteessa~~ **Jäsenkuntien asukasmäärien suhteessa**

Operointikulut (liikennöintikorvaukset)

~~- Liikennemuodoittain matkustuskilometrien suhteessa~~ **Alueellisen tarjontatason perusteella.**

Infrakulut

- Liikennemuodoittain nousujen suhteessa **(Ei muutoksia)**

13.06.2017

HSL -kunnat

**LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE INFRAKORVAUSTEN KÄSITTELYSTÄ
KUNTAOSUUKSISSA**

Kehäradan ja länsimetron käyttöönotto sekä muiden tulevien infrahankkeiden valmistuminen aiheuttavat tulevina vuosina merkittäviä paineita lippujen hintojen korottamiseen, mikäli kuntien keskimääräinen subventiotaso pidetään edelleen maksimissaan 50 %:ssa.

HSL:n yhtymäkokous päätti vuonna 2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttumalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai joukkoliikenteen palvelutasoon (tai itse kustannuksiin).

Neuvottelijat tapasivat kolme kertaa ja neuvotteluissa keskusteltiin mm. infrapääomalle laskettavan koron suuruudesta sekä eri asiakasryhmien alennusprosenttien yhdenmukaistamisesta. Neuvottelujen lopputulos oli, että yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pienentämiselle ei löytynyt.

Helsingin kaupunginhallitus on 12.9.2016 lausunnossaan HSL:n vuoden 2017-2019 alustavasta Toiminta- ja taloussuunnitelmasta esittänyt seuraavaa: *"Omistajaohjauslinjauksena Helsingin kaupunki edellyttää jatkossa käytettävän periaatetta, että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja yleiskustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin. Lähtökohta on, että infrakorvaukset eivät jatkossa johda lipun hintojen nousuun, vaan kunnat maksavat ne, koska investointien taloudelliset hyödytkin kohdistuvat kunnille. HSL:n tulee määritellä tarkemmat infrakustannusten käsittelyperiaatteet osana strategiatyötään."*

HSL:n yhtymäkokous kehotti marraskuussa 2016 HSL:ää jatkamaan tuloksettomina päättyneitä omistajakuntien välisiä neuvotteluja kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee.

HSL:n hallitus päätti lähettää alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2018-2020 yhteydessä lausuntopyynnön kuntiin siitä, miten jäsenkuntien infrakustannuksia tulisi käsitellä HSL:n kuntaosuuksissa.

13.06.2017

HSL:n perussopimus

HSL:n perussopimuksessa infraa käsitellään kahdessa kohdassa. Perussopimuksen 2 §:ssa HSL:n tehtäviin on sisällytetty osallistuminen joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa.

Infran kustannusten jakoperiaatteista HSL:n kuntaosuuksissa on sovittu toiminnan rahoituksesta sekä lipputulojen ja kulujen jakamisesta §:ssa 26:

- Jäsenkuntien kuntayhtymän käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukko-liikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden tarkistettua käypää arvoa.
- Infrakustannukset jaetaan jäsenkunnille kuntaosuuksina liikennemuodoittain nousujen suhteessa.
- Infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyvät 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut.
- Infran hallinto- ja ylläpitokuluista neuvotellaan kuntayhtymän ja jäsenkuntien kesken vuosittain.
- Jäsenkuntien uusien joukkoliikenneinvestointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinvestointien käy-pää arvoa ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.
- Vantaan kehärata ja muut tulevat kaupunkiratahankkeet sisällytetään infrakustannuksiin, mutta ei vanhojen kaupunkiratojen kustannuksia.

Voimassaolevat infrasopimukset

HSL ja jäsenkunnat ovat allekirjoittaneet infrasopimukset, joissa on sovittu jäsenkaupunkien/kuntien HSL:n käyttöön osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavasta käyttökorvauksesta.

Kukin jäsenkaupunki/kunta teki erillisen sopimuksen HSL:n kanssa omistamansa jl-infran käytöstä noudattaen HSL:n perussopimuksen periaatteita.

Sopimuksen mukaan infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut. Jäsenkuntien uusien joukkoliikenne-

13.06.2017

investointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinfrainvestointien käypää arvoa, ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.

Pääoman poistot perustuvat perussopimuksen mukaiseen jl-infraomaisuuteen, joka on arvostettu infrasopimukseen kirjatulla tavalla. Ohjeelliset poistoajat on määritelty infrasopimuksen liitteessä 4.

Pääoman korkojen laskeminen on määritelty sopimuksen kohdassa 6.3. (ja 7.3.). Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on sovittu 5 % ja korko lasketaan jo käytössä olevan infran osalta edellisen vuoden poistamattoman infraomaisuuden arvosta. Uusien joukkoliikenneinvestointien osalta korkojen laskenta alkaa investoinnin käyttöönotto-kuukautta seuraavan kuukauden alusta alkaen.

HSL:n hallitus hyväksyi 27.5.2014 § 95 sopimuksen joukkoliikenteen infrakulujen kohdistamisesta *uuden joukkoliikenneinfran* osalta. Tällä sopimuksella sovittiin alkuperäisen sopimuksen mukaisesti vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta jäi sellaisenaan voimaan.

Tulevaisuudessa infrakustannusten osuus tulee kasvamaan aina uusien joukkoliikenteen infrahankkeiden valmistuttua. Esimerkiksi Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen ja Raide-Jokerin valmistuminen kasvattavat HSL:ltä laskutettavia infrakustannuksia 2020-luvulla ja aiheuttavat sellaisenaan lipun hintoihin korotuspaineita.

HSL:n ensimmäisenä toimintavuotena 2010 HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa ja ne muodostivat 12,2 % HSL:n toimintamenoista. Alustavassa talousarvioissa 2018 infrakustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet ja ovat 140,8 milj. euroa, 19,4 % HSL:n toimintamenoista.

Taulukko 1: Merkittävimmät infrahankkeet tulevina vuosina

	Invest. M€ 1)	Valtion os. 2)	Kunnan osuus	Valmist. vuosi	Infran po-kustannus 3) poisto, M€	korko, M€	PO-kust. yhteensä
Kantakaupungin raitioverkko	120,6	0 %	120,6	2016-26	1,5	3,0	4,5
L-metron jatke Kivenlahteen	801,0	30 %	560,7	2021	7,0	14,0	21,0
Raide-Jokeri	276,0	30 %	193,2	2021	2,5	4,9	7,4
Kruunusillat 4)	158,8	0 %	158,8	2025	2,3	4,0	6,3
Espoon kaupunkirata	268,0	50 %	134,0		1,7	3,4	5,1
Pisara	956,0	60 %	382,4		4,8	9,6	14,4
Yhteensä	2 580,4	39,94 %	1 549,7		19,8	38,9	58,7
1) Ilman rakennusaikaisia korkoja							
2) Arvio							
3) 50 % po:n poistosta ja 50 % 1. vuotena poistamattomalle po:lle lasketusta 5 % korosta							
4) Joukkoliikenteen osuus investoinnista							

13.06.2017

Omistajaohjauksen asettamat tavoitteet

Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä on Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien ylimmän luottamushenkilöjohdon ohjaus- ja koordinoitelin pääkaupunkiseudun yhteistyössä. Koordinaatioryhmä toimii pääkaupunkiseudun merkittävien yhteisten yhteisöjen omistajaohjausryhmänä ja sen toiminta perustuu Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien kaupunginvaltuustojen hyväksymään pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteistyösopimukseen.

Koordinaatioryhmä on asettanut HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi valtuustokaudelle 2013-2016, että *kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %*.

Omistajaohjauksen linjausta on tulkittu siten, että kuntaosuuksilla (ennen edellisten vuosien yli-/alijäämien huomioon ottamista) voidaan kattaa keskimäärin korkeintaan 50 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kaikista kustannuksista, ml. infrakustannukset.

Kysymys 1: Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin suuruus

Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on infrasopimuksissa sovittu 5 % ja korko lasketaan jo käytössä olevan infran osalta edellisen vuoden poistamattoman infraomaisuuden arvosta. Uusien joukkoliikenneinvestointien osalta korkojen laskenta alkaa investoinnin käyttöönottokuukautta seuraavan kuukauden alusta alkaen.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voidaanko infrasopimuksessa määriteltä joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosenttia alentaa viidestä prosentista ja mikä olisi sopiva korkoprosentti nykyisessä markkinatilanteessa? Voitaaisiinko korko sitoa esimerkiksi 12 kuukauden euribor-korkoon, sovittavalla marginaalilla lisättynä?

Koron osuus on infrakustannuksissa merkittävä. Vuoden 2018 alustavassa talousarviossa koron osuus infrakustannuksista on 48,4 miljoonaa euroa.

- Jos korkoprosenttia laskettaisiin yhdellä prosenttiyksiköllä 5 %:sta 4 %:iin, pienenisivät infran korot n. 9,7 M€. Jos subventio-% halutaan pitää edelleen noin 50 %:ssa, voitaisiin lipputulot vähentää puolella tuosta summasta eli noin 4,8 milj. eurolla. *Tämä merkitsisi n. 1,9 % lippujen hintojen laskua siitä tasosta, millä alustavan talousarvion 2018 lipputulot on laskettu (nykyisen järjestelmän mukaiset lipputulot ja hinnat).*
- Jos infran pääomalle laskettua 5 % korkoa ei otettaisi huomioon lainkaan vuonna 2018, pienenisivät infrakulut 48,4 M€ ja *nykyjärjestelmän mukaisten lippujen hintojen voitaisiin laskea n. 9,5*

13.06.2017

% Tällöin lipputulot olisivat noin 24,2 M€ pienemmät kuin nykyjärjestelmän mukaiset alustavan TA2018 lipputulot.

Taulukko 2: Infran pääoman korko%:n muutoksen vaikutus lippujen hintoihin.

Infran PO:n korko	5,0 %	4,0 %	3,0 %	2,0 %	1,0 %	0,0 %
Infran korot, M€	48,419	38,735	29,051	19,368	9,684	0,000
Infrakulujen vähennys 100%		9,684	19,368	29,051	38,735	48,419
Infrakulujen vähennys 50%		4,842	9,684	14,526	19,368	24,210
Hintojen muutos% 1)		-1,9 %	-3,8 %	-5,7 %	-7,7 %	-9,5 %

1) Lippujen hintojen muutos%, jotta keskimääräinen subventio% pysyy n. 50 %:ssa

Kysymys 2: Jäsenkuntien subventio-osuuden laskentatapa

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko jäsenkuntien subventio-osuus ilman infrakustannuksia olla korkeintaan 50 %? Vrt. Helsingin kaupunginhallituksen syksyllä 2016 antama lausunto kuntien subventio-osuuden tasosta.

Taulukossa 3 on laskettu kuntien subventio-osuudet HSL-historian ajalta vuosilta 2010-2018 ilman infrakustannuksia. Vuosien 2010-2018 keskimääräisen subvention keskiarvo ilman infrakustannuksia on ollut 40,1 %.

Taulukko 3: Kuntaosuudet ja subventio-% ilman infrakustannuksia 2010-2018.

Kuntaosuudet milj. euroa ja subventio% ilman infrakustannuksia 2010 - 2018

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2010	94,9	40,1	0,5	29,4	2,3	2,7				169,8
subventio%	38,5 %	44,3 %	28,2 %	42,7 %	39,0 %	41,9 %				40,5 %
2011	106,3	41,7	0,5	31,7	2,4	3,3				185,9
subventio%	40,5 %	44,1 %	26,5 %	43,8 %	38,7 %	44,9 %				41,8 %
2012	114,5	44,7	0,5	35,3	2,7	3,4	0,7			201,7
subventio%	41,0 %	44,3 %	25,9 %	45,3 %	39,9 %	43,9 %	36,6 %			42,4 %
2013	117,1	47,9	0,6	36,4	2,9	3,8	1,1			209,7
subventio%	40,9 %	45,6 %	29,7 %	45,6 %	39,9 %	45,8 %	44,1 %			42,7 %
2014	128,9	47,5	0,5	33,5	2,4	4,4	1,9			219,2
subventio%	42,5 %	44,2 %	26,0 %	42,9 %	28,6 %	44,7 %	58,1 %			42,8 %
2015	119,4	45,1	0,6	33,6	2,8	5,4	2,2			209,2
subventio%	39,3 %	41,7 %	26,6 %	41,1 %	30,1 %	47,3 %	58,3 %			40,2 %
2016	109,2	45,2	0,5	28,2	2,4	4,3	2,1			191,7
subventio%	35,6 %	39,9 %	22,1 %	34,2 %	26,1 %	40,4 %	54,7 %			36,3 %
2017 TA	115,2	44,6	0,3	32,0	3,0	6,1	2,2			203,5
subventio%	34,8 %	37,5 %	15,0 %	34,1 %	28,7 %	45,9 %	52,5 %			35,4 %
2018 TA	130,6	46,7	0,8	39,2	2,5	3,7	1,8	2,6	0,5	228,4
subventio%	38,2 %	39,3 %	33,3 %	40,6 %	24,2 %	33,9 %	46,5 %	33,4 %	55,0 %	38,5 %
Keskiarvo	115,1	44,8	0,5	33,3	2,6	4,1	1,7	2,6	0,5	202,1
subventio%	39,0 %	42,3 %	25,9 %	41,1 %	32,8 %	43,2 %	50,1 %	33,4 %	55,0 %	40,1 %

13.06.2017

Kysymys 3: Jos subventio-osuus lasketaan edelleen kuten aiemmin, voiko subventio-osuus tilapäisesti ylittää 50 %, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %?

Oletetaan, että subventio-osuuden laskenta halutaan määritellä edelleen entiseen tapaan eli lasketaan millä osuudella kuntien maksuosuudet kattavat kuntaosuuksiin kohdistetut operointi-, infra- ja yleiskustannukset ennen edellisten vuosien yli-/alijäämien käytön huomioimista.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko subventio-osuus ylittää tilapäisesti 50 %:in rajan, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %? Taulukossa 4 on esitetty HSL-ajan subventioasteen kehitys ja keskiarvo tällä hetkellä on 48,4 % eli alle tuon 50 %:in.

Taulukko 4: Kuntien subventio-osuudet 2010-2018.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Kaikki kunnat yhteensä
2010	48,9 %	47,0 %	31,6 %	45,4 %	41,3 %	43,5 %				47,8 %
2011	50,8 %	46,6 %	30,0 %	46,2 %	40,8 %	46,7 %				49,0 %
2012	51,3 %	46,8 %	29,5 %	47,7 %	42,2 %	46,2 %	41,8 %			49,6 %
2013	51,1 %	48,1 %	33,5 %	47,9 %	42,0 %	48,4 %	46,8 %			49,8 %
2014	51,6 %	46,5 %	29,8 %	45,2 %	31,3 %	46,4 %	59,6 %			49,3 %
2015	48,6 %	44,2 %	30,3 %	45,9 %	34,2 %	49,2 %	60,1 %			47,1 %
2016	46,6 %	42,9 %	26,7 %	42,8 %	31,3 %	42,5 %	56,7 %			45,0 %
TA2017	49,5 %	49,4 %	29,0 %	47,8 %	37,6 %	53,6 %	61,6 %			49,1 %
Enn2017	48,5 %	45,9 %	28,1 %	42,5 %	31,6 %	42,2 %	55,5 %			46,7 %
TAE2018	48,0 %	54,9 %	35,2 %	40,3 %	21,8 %	28,2 %	38,9 %	37,3 %	57,9 %	47,4 %
Keskiarvo	49,4 %	48,8 %	33,7 %	45,6 %	33,1 %	42,6 %	49,5 %	37,3 %	57,9 %	48,4 %

Taulukko 3: Kuntien subventio ennen yli-/alijäämiä 2010-2018.

Kysymys 4: Jäsenkunnan ehdotus infrakustannusten käsittelystä kuntaosuuksissa

Jäsenkunta voi lausunnossaan tehdä oman ehdotuksensa ja/tai omia huomioita infrakustannusten käsittelystä HSL:n talousarviossa ja kuntaosuuksissa.

Lausuntopyyntö

HSL pyytää jäsenkuntien lausuntoa infrakorvausten käsittelystä jäsenkuntien kuntaosuuksissa 31.8.2017 mennessä ja kannanottoa edellä mainittuihin neljään vaihtoehtoiseen käsittelytapaan.

Lisätietoja antavat:

Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772

Talouspäällikkö Maarit Hauskamaa, p. 040 721 7546

Vastaava taloussuunnittelija Jukka Kaikko, p. 040 725 2995

13.06.2017

HSL -kunnat

LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE SÄHKÖBUSSIEN LISÄHANKINTOJEN RAHOITTAMISESTA

HSL haluaa kysyä TTS-lausuntopyynnön yhteydessä jäsenkuntien kantaa jäsenkuntien halukkuudesta rahoittaa sähköbussien lisähankintoja.

HSL:n strategisena tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen päästöjä yli 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tähän tavoitteeseen pääseminen ei onnistu pelkästään biopolttoaineilla, koska jätteistä ja tähteistä valmistettujen biopolttoaineiden CO2 vähenemä on "vain" 80 – 90 %. Näin ollen tarvitaan myös sähköbusseja 30 % kokonaisbussimäärästä eli noin 400.

Sähköbussien etuna dieselbusseihin verrattuna on paikallinen päästöttömyys, hiljaisuus ja erittäin alhainen energian kulutus, ainoastaan neljäs osa dieselin kulutuksesta, mikä edelleen parantaa niiden kilpailukykyä. Sähköbussien energiana käytetään ainoastaan kestävästi tuotettua sähköä kuten metrossa, ratikoissa ja junissa.

Kuntien sitoutuminen sähköbussien liikennöintiin ja sen edellyttämän infrastruktuurin rakentamiseen

HSL pyrkii strategiansa perusteella vähentämään järjestämänsä liikenteen aiheuttamia päästöjä. Tärkeänä keinona tämän tavoitteen saavuttamisessa on sähkökäytön lisääminen HSL:n hankkimassa bussiliikenteessä siten, että 30% busseista eli noin 400 on vuonna 2025 sähkökäyttöisiä.

Jotta tämä tavoite voitaisiin saavuttaa, tulee sähköbussilinjojen päätepysäkeille sekä joissain tapauksissa myös reitin varrelle asentaa latausasemia, jotka kuntien tulee rakentaa. **HSL korvaa 50% latausasemien kustannuksista kunnille infrakorvauksina.** HSL:n tarkoituksena on aloittaa hankkimansa sopimusliikenteen kilpailuttaminen TTS-kaudella 2018-2020.

Yhden latausaseman keskimääräinen rakentamiskustannus on 350 000 euroa ja niiden rakentamistarpeen arvioidaan vastaavan noin 12 miljoonan euron investointia vuosina 2018-2021 jakautuen kunnittain seuraavasti:

Espoo: Noin 5 milj. euroa sisältäen Leppävaaran, Tapiolan ja Matinkylän sekä muutamia päätepysäkkejä

Helsinki: Noin 4 milj. euroa vielä tarkemmin määrittelemättömiä kohteita

13.06.2017

Vantaa: Noin 3 milj. euroa sisältäen Kivistön, Tikkurilan ja Myyrmäen terminaalit sekä muutaman pääte pysäkin

Sähköbussiliikennöinnin vaikutusta liikenteen kustannustasoon on tällä hetkellä vaikea määritellä, koska bussien kaupalliset markkinat ovat vasta muodostumassa. Vaikka sähköbussit ovat ainakin alkuvaiheessa hankintahinnaltaan selvästi dieselbusseja kalliimpia, on kuitenkin mahdollista, että käyttämällä pitkää 10 vuoden sopimuskautta ja ottaen huomioon ajoenergian edullisuuden, kustannustason muutos saattaa pitkällä tähtäimellä jäädä pieneksi.

HSL pyytää kuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä siitä, voidaanko sähköbussiliikennettä ryhtyä lisäämään edellä kuvatulla tavalla ilman, että siitä aiheutuva mahdollinen liikennöintikustannusten nouseminen alkuvaiheessa edellyttää liikenteen tarjonnan vastaavaa karsimista sekä siitä, sitoutuvatko kunnan edellä kuvatun suuruisiin sähköbussiliikenteen edellyttämiin sähköbussien latausinfrastruktuurin rakentamisinvestointeihin.

Lisätietoja antavat:

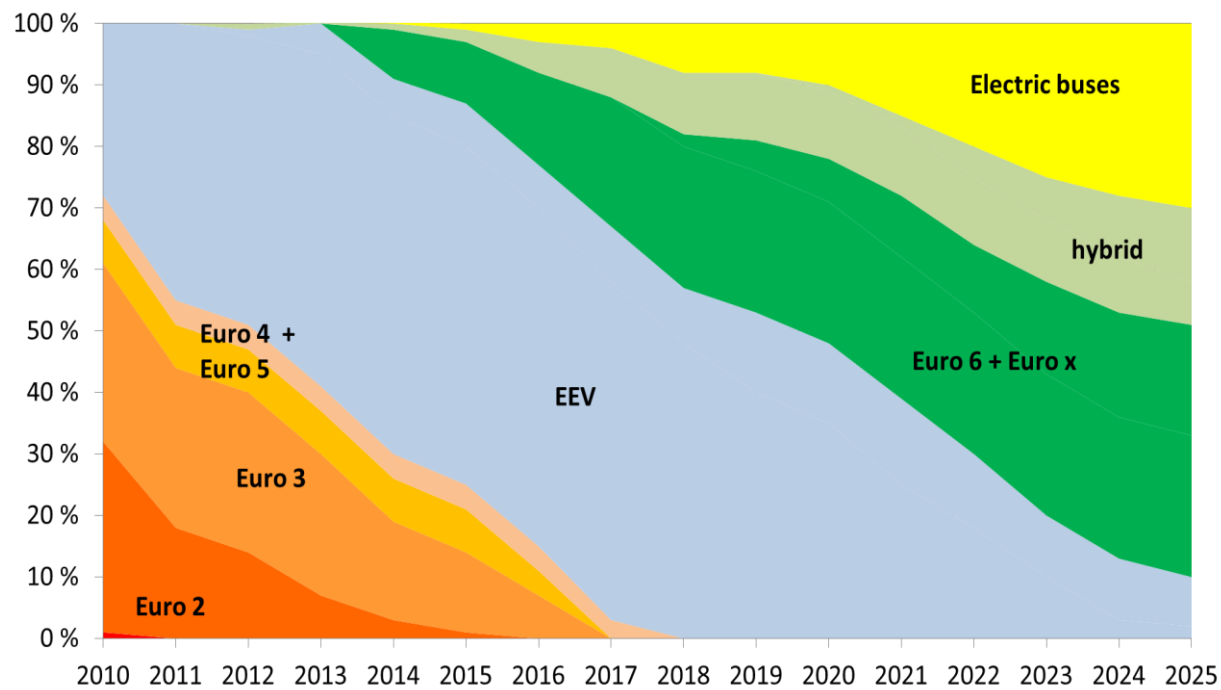
Osaston johtaja Tero Anttila, p 050 555 2932

Hankejohtaja Reijo Mäkinen, p. 040 595 0201

Kalustoinsinööri Petri Saari, p. 050 559 1956

13.06.2017

HSL:n kalustostrategia 2025



Päästövähennystavoitteet 2025 (vrt 2010):

- Päästövähennys NO_x (-92%), PM (-95%), CO_2 (-90%)
- Vain toisen sukupolven biopolttoaineita 2020 lähtien

13.06.2017

Dieselbussien lähipäästöt

Mittaustulokset 2-akselisten kaupunkibussien päästöt on mitattu puolella kuormalla Braunschweig-syklillä, joka vastaa lähes Helsingin keskustaliikenteen ajosykliä.

	NOx g/km	PM g/km	CO2 g/km	Käytön jakauma HSL
Diesel EEV	6,49	0,068	1200	62,0 %
Diesel Euro VI	0,15	0,014	1100	28,0 %
Sähköbussi*	0	0	0	0,5 %
2016 päästöt yht.	455 ton.	6,1 ton.	82025 ton.	

*Sähköbussin käyttämä sähkö on pohjoismaisen vesivoimatuotannon sekä tuulivoimatuotannon tuottamaa.

päästötietokanta 2016 / VTT 13.3.2017 mukaan

13.06.2017

HSL -kunnat

LAUSUNTOPYYNTÖ SEUDULLISTEN BUSSIVARIKOIDEN JÄRJESTÄMISESTÄ

HSL haluaa kysyä TTS-lausuntopyyntöön yhteydessä jäsenkuntien kantaa seudullisten bussivarikoiden järjestämisestä.

Uusi käytäntö bussivarikkojen toteuttamisessa

HSL on yhdessä Vantaan kaupungin kanssa suunnitellut uutta noin 200 bussin varikkoa Itä-Vantaalle Ojankoon. HSL:n tarkoitus on kilpailuttaa yli 100 bussin liikenne yhtenä kokonaisuutena tältä varikolta käsin siten, että kilpailun voittanut liikennöitsijä veloitetaan vuokraamaan suurin osa Ojangan varikosta sen rakennuttaneelta Vantaan kaupungin omistamalta osakeyhtiöltä.

HSL sitoutuu sopimuksellisesti siihen, että se järjestää uudelle varikolle vuokralaisen tai vuokralaisia. Liikenteen uudelta varikolta on tarkoitus alkaa elokuussa 2019. Varikon yli jäävää kapasiteettia on tarkoitus kilpailusyistä tarjota ensisijaisesti vuokrattavaksi muulle bussiliikennöitsijälle kuin em. tarjouskilpailun voittajalle.

HSL pyytää kuntien lausuntoa 31.8.2017 mennessä edellä kuvattuun varikon toteuttamismalliin sekä sen käytettävyyteen myös laajemmin seudulle bussivarikkoita toteutettaessa.

Lisätietoja antavat:

Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932

Ryhmäpäällikkö Ville Uusi-Rauva, p. 09 4766 4418

13.06.2017

HSL -kunnat

LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE KOULULAISRYHMIEN MAKSUTTOMASTA MATKUSTAMISESTA

HSL haluaa kysyä TTS-lausuntopyyntöön yhteydessä jäsenkuntien kantaa Helsingin kaupungin pyytämästä selvityksestä koululaisryhmien maksuttomasta joukkoliikenteestä.

Koululaislippujen hinnoittelu

HSL:n asiakkaista on lähes 10 prosenttia lapsia. Lastenlippujen alennusprosentti on 50 ja lastenlippujen myynnin arvo on vuodessa yli 20 miljoonaa euroa. Koulumatkoja varten tarkoitettujen koululaislippujen myynti on yli 2 miljoonaa euroa. Kortit myöntää koululaisen kotikunta, jos koulumatkan pituus ylittää tietyn rajan. Kortille on ladattu valmiiksi kausi, joka on voimassa tavallisina koulupäivinä klo 4.30–18.00.

Pääperiaatteena on, että kaikilla matkustajilla on voimassa oleva matkalippu. HSL:n hallitus on päättänyt vuonna 2015 erityisryhmien oikeudesta liputtomaan matkustamiseen uudessa vyöhykemallissa, joka otetaan käyttöön vuonna 2018. Päätöksen mukaan liputta matkustaminen on oikeutettu seuraaville ryhmille:

- alle 7-vuotiaat lapset (mahdollisesti poikkeuksia U-linjoilla)
- saattaja, kun saatettavalla on Oikeus saattajaan -kantakortti
- virka-asuinen ja siviilipukuinen poliisi
- virka-asuinen HSL:n liikenteen kuljettaja (ei U-linjoilla) ja matkalippujen tarkastaja
- siviiliasuinen, työtehtävissä oleva HSL:n matkalippujen tarkastaja
- työasuinen, matkalippujen tarkastajia avustava järjestyksenvalvoja, kun tarkastajien kanssa työ- tai järjestyksenvalvontatehtävissä
- pientä lasta (0–6 vuotta) lastenvaunuissa, -rattaissa tai pyörätuolissa kuljettava henkilö (yksi henkilö)
- pyörätuolia käyttävä henkilö

Maksuttomien joukkoliikennematkojen myöntäminen pelkästään tietyn kunnan koululaisryhmille ei ole mahdollista, koska HSL:n toimintaperiaate on, että lippujen hinnoittelu- ja myöntämisperusteet ovat samat eri jäsenkunnissa. Ryhmien matkat voivat myös suuntautua eri puolille Helsingin seutua oman

13.06.2017

kotikunnan ulkopuolelle. HSL ei voi puoltaa erilaisia kokeiluja vain yhden jäsenkunnan alueella. Kaikkien kuntien koululaisryhmien maksuttomat joukkoliikennematkat lisääisi puolestaan paineita muiden asiakasryhmien lipunhintoja nostamiseksi.

HSL ei voi myöskään taata ilman lisäliikennettä HSL koululaisryhmien kyytiin mahtumista, koska kuormitus klo 9 – 15 välisenä aikana vaihtelee suuresti eri linjoilla. Lisäksi ilmaiseksi matkustavat suuret koululaisryhmät saattaisivat aiheuttaa tilanteita, joissa kaikki maksavat matkustajat eivät mahdu kyytiin. Nykyinen ohjeistus on, että lisäliikennettä koululaisryhmille järjestetään vain silloin, kun linjalla on harva vuoroväli eikä käyttökelpoisia vaihtoehtoisia joukkoliikennedyhteyksiä ole. Viime vuosina HSL on tilannut lisäliikennettä koululaisryhmille vain yksittäistapauksissa.

Koululaisryhmien maksutonta matkustamista olisi lipuntarkastuksessa hankala valvoa. Jos koululaisryhmiltä ei edellytetä lippua välillä klo 9 - 15, liputta matkustavien lasten määrä joukkoliikenteessä tulisi lisääntymään. Samalla lisääntyisivät hankalasti selvitettävät tilanteet, joissa on epäselvää mihin liputon koululainen on matkalla ja missä seurassa hän liikkuu.

Toistaiseksi Helsingin seudulla liputta matkustaminen on hyvin alhaista moniin muihin metropolialueisiin verrattuna. Maksuttomien ryhmämatkojen sijaan HSL suosittelee, että jäsenkuntien opetustoimissa varmistetaan, että koululaisten retkibudjeteissa varaudutaan myös retkien matkakustannuksiin ja samalla varmistetaan, että lapset oppivat oikean lipulla matkustamisen joukkoliikennekulttuurin.

Koululaisryhmien maksuttomien matkojen kustannusvaikutukset

Helsingin kaupunki on pyytänyt HSL:ää arvioimaan koululaisryhmien maksuttoman joukkoliikenteen kustannusvaikutukset. HSL on arvioinut kustannuksia siltä pohjalta, että jos koululaisryhmien liikkumista halutaan tukea HSL:n rahoituksen kautta, samanlaiset käytännöt täytyy olla tarjolla kaikille jäsenkuntien koululaisryhmille mutta ei kuitenkaan muiden kuntien koululaisryhmille.

Oheisen laskelman mukaan Helsinki käyttää tällä hetkellä vuosittain arviolta noin 500 000 euroa koululaisryhmien liikkumiseen. Sen lisäksi Helsinki kustantaa vuosittain noin 1,2 miljoonalla eurolla koululaislippuja, jotka ovat rajoitetulla käyttöajalla varustettuja kausilippuja. Muiden kuntien koululaisryhmien myyntiä ei myyntijärjestelmistä pysty analysoimaan, mutta perinteisesti Helsingin kustannukset ovat noin puolet kokonaiskustannuksista. Arviolta jäsenkunnat käyttävät siis noin miljoona euroa koululaisryhmien liikkumiseen. Jos liput muuttuisivat maksuttomiksi, kokonaiskäyttö kasvaisi, ja lippujen laskennallinen arvo olisi selvästi enemmän kuin miljoona euroa.

13.06.2017

	2016 tot	2017 arvio
<i>Arvon lataus (-10% alv ostettaessa)</i>	<i>487 927</i>	<i>516 227</i>
2h lippu, lapsi sis	23 922	23 922
Vrk lippu lapsi sis	24 233	27 262
2h lippu, lapsi seutu	2 584,65	2 688,04
Vrk lippu lapsi seutu	11 419,14	11 875,91
YHT	550 086	581 975
Kausilippu, koululainen sis	1 090 185	1 138 153
Kausilippu, koululainen seutu	2 956	3 074
YHT	1 093 141	1 141 227
Kaikki yht. koululainen	1 643 226	1 723 202
Korttimaksut (ei alv 10%)	11 824	11 824

HSL:n periaatteena on, että matkustavalla asiakkaalla on aina oltava lippu, joka on edellytys tarkastustoiminnan toteuttamiselle. Vaikka koululaisryhmille tarjottaisiin maksuttomat liput, lippujen tilausprosessi pitää suunnitella ja varmistaa niin, ettei ilmaislippuja käytetä väärin.

Mikäli koululaisryhmien liikkuminen lisääntyy ja koululaisryhmien sekä muiden matkustajien kyytiin mahtuminen halutaan varmistaa, tulisi lipputulomenetysten lisäksi varautua myös lisäliikenteen kasvaviin kustannuksiin. Yksittäisen lisälähdön kustannus bussiliikenteessä arkinen päiväsaikaan on arviolta noin 50 – 300 euroa riippuen ajettavan reitin pituudesta, matkan kestosta ja käytettävissä olevasta kalustosta. Varovaisen arvion mukaan lisäliikenteen kustannukset voisivat kasvaa vuositasona joillakin kymmenillä tuhansilla euroilla. Mikäli koululaisryhmien liikkuminen lisääntyisi merkittävästi, voisivat lisäliikenteen kustannuksetkin kasvaa jopa sadoillatuhansilla euroilla vuosittain.

Kysymys on ratkaistavissa siten, että kuntien opetustoimiin varataan erillinen budjetti koululaisryhmien liikkumistarpeita varten ja kyseistä budjettia ei opetustoimessa käytetä muihin menoihin. Tämä käytäntö mahdollistaisi myös kuntakohtaiset käytännöt koululaisryhmien liikkumisen kustantamisessa eri jäsenkunnissa. Helsingin tarpeet ovat todennäköisesti hyvin erilaiset kuin esimerkiksi Siuntion tai Sipoon.

Joukkoliikennelaki (869/2009) 4§ velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. HSL on toimivaltainen viranomainen Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Vantaan, Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon alueella.

Pyydämme jäsenkuntien lausuntoa koululaisryhmien maksuttomasta matkustamisesta joukkoliikenteessä 31.8.2017 mennessä.

Lisätietoja antavat:

Osastonjohtaja Mari Flink p 040 715 0440

Johtava tariffisuunnittelija Jarmo Riikonen p. 050 3648 799



7 § Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2018-2020/HP

VD/6256/00.04.03/2017
HP/HW/MOra/LMa

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) hallitus on pyytänyt jäsenkunnilta lausuntoa (DNro 543/02.020.200.2000/2016) HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta (TTS) vuosille 2018–2020. Lausunnot on pyydetty antamaan 1.9.2017 mennessä.

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä kuntayhtymälle seuraavan vuoden talousarvio ja taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle tai useammalle vuodelle (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydetty jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä.

Talousarvion ja -suunnitelman laadinnassa tuottavuustavoitteena on ollut keskimääräinen 1,5 % vuotuinen tuottavuuden paraneminen. Myyntituottojen budjetoinnissa on otettu huomioon toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä vesihuollon ja jätehuollon talousmallioletukset. Yleisenä kustannustason muutoksena vuodelle 2018 on käytetty 0,8 % ellei tarkempaa ennustetta ole ollut käytettävissä. Inflaatiokerrointa tarkennetaan syksyllä lopullisen talousarvion valmistelussa.

Tavoitteet

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2018–2020 tavoiteasetanta perustuu yhtymäkokouksen 14.11.2014 hyväksymään strategiaan 2020, josta TTS-kauden tavoitteiden ja hankkeiden pohjana ovat strategiset päämäärät (5 kpl).

Toiminta

Vedentuotannon arvioidaan kasvavan vuosittain noin 0,4 % perustuen toiminta-alueen arvioituun 1,5 % vuosikasvuun ja toisaalta veden ominaiskulutuksen ennakoituun 1,1 % vuosittaiseen vähenemiseen. Vuonna 2018 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 92,5 milj. m³ ja laskutettavan vedenmyynnin 73,5 milj. m³. Viikinmäen ja Suomenojan jätevedenpuhdistamoilla arvioidaan käsiteltävän jätevettä yhteensä 138,5 milj. m³.

Asiakaskiinteistöillä tehdään vuonna 2018 noin 8,1 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 320 000 tonnia. Energiakäyttöön Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan jätteitä yhteensä 247 000 tonnia. Ämmäsuon jätteenkäsittelykeskukseen vastaanotetaan biojätettä noin 50 000 tonnia ja muita hyödynnettäviä jätteitä noin 149 000 tonnia. Vastaanotettavien maa-ainesten määräksi arvioidaan noin 84 000 tonnia.

Seutu- ja ympäristötieto kehittää edelleen ilmanlaadun seurantaa, ja sen kattavuus arvioidaan ja sen pohjalta uudistetaan ilmanlaadun yhteistarkkailusuunnitelma vuosille 2019-2023. Uudet mittaus- ja mallinnustulokset tarkentavat ilmanlaadun seurantaa ja viestintää pääkaupunkiseudulla. HSY tuo asukkaiden käyttöön uusia ilmanlaatukarttoja verkkosivuille sekä raitiovaunujen ja metrojen infotauluille, joille saadaan myös ilmanlaatuennuste.

Seudullisten maamassavirtojen hallinnan työkalu (SeutuMAISA) -projektissa pilotoidaan ja toteutetaan innovatiivinen tietojärjestelmä ja avoimen tiedon jakamiseen perustuva paikkatietopohjainen karttasovellus helpottamaan seudun maamassojen hallintaa. Järjestelmä tehostaa seudun maa-aineskiertotaloutta ja vähentää maa-aineskuljetuksia ja niihin liittyviä ilmastopäästöjä. Muissa hankkeissa kehitetään mm. kaupunkiseutujen kierrätysastelaskentaa sekä arvioidaan materiaalmääriä uusien talteenotto- ja hyödyntämismahdollisuuksien selvittämiseksi. Euroopan metropolialueiden yhteisessä SMART-MR -hankkeessa HSY koordinoi pääkaupunkiseudulla vähähiilisten asemanseutujen konseptiin liittyvää työkokonaisuutta.

Henkilöstö

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu henkilöstösuunnitelmassa 2017–2019. Henkilöstömäärän lasku loivenee. Vuonna 2018 keskimääräinen HSY:n henkilöstömäärä on 771,0 htv pysyen vuoden 2017 tasolla. Henkilöstömäärien toteumat ovat jääneet suunniteltua alemmalle tasolle. Henkilöstösuunnitelma päivitetään suunnitelmakaudelle 2018–2020 ja muutokset otetaan huomioon lopullisessa taloussuunnitelmassa.

Talous



Vuonna 2018 HSY:n toimintatuottojen arvioidaan olevan 351,4 miljoonaa euroa, mikä on vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna 3,8 miljoonaa (-1,1 %) vähemmän. Huomioon on otettu vesitaksoissa oletettu 0,8 % inflaatiokorotus ja 0,7 % reaalkorotus. Jätehuollossa reaalkorotusta ei oletettu tehtävän vuonna 2018, mutta suunnitelmavuosille jätehuollolle on laskettu 2,0 % reaalkorotukset.

Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet muodostavat 1 % HSY:n toimintatuloista. Näillä katetaan ne seutu- ja ympäristötiedon sekä Ilmastoinfon toiminta- ja pääomakulut, joita ei saada katettua palvelutuotannon myynnistä ja hankerahoituksista saaduilla tuloilla. Vuonna 2018 laskutettavat kuntaosuudet ovat 4,117 (Vantaa 0,846) miljoonaa euroa (4,1 milj. vuonna 2017).

Vuonna 2018 HSY:n toimintamenot ovat 175,1 miljoonaa euroa, mikä on 3 miljoonaa (-1,7 %) vähemmän ennusteeseen 2017 verrattuna. Toimintakulujen budjetoinnissa on otettu huomioon toiminnan muutokset ja tiedossa olevat merkittävimmät kustannusmuutokset. Jätehuollossa lopetetaan vaihteittain jätteenkuljetuksen käsittelyosuuden läpilaskutus.

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate vuonna 2018 on 178,2 miljoonaa (50,7 %), kun se 2017 ennusteessa on 179,0 miljoonaa (50,4 %). Toimintakate paranee koko suunnitelmakauden ajan ollen 183,0 miljoonaa (51,7 %) vuonna 2019.

Vuonna 2018 nettorahoituskulut ovat yhteensä 69,4 miljoonaa euroa, mikä on 1,8 miljoonaa enemmän kuin vuoden 2017 ennusteessa. Korkokuluista 63,0 miljoonaa euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Näiden osuus vähenee suunnitelmakauden lopulla, kun perustamislainojen ensimmäiset lyhennykset alkavat vuonna 2019. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 1,0 miljoonan euron osinkotuotot Uudenmaan Voima Oy:ltä.

Toimintakatteen ja rahoituserien jälkeen muodostuva vuosikate ilmaisee tulorahoituksen, joka juoksevien menojen jälkeen jää käytettäväksi investointeihin ja lainojen lyhennyksiin. Vuonna 2018 vuosikate on 108,8 miljoonaa, kun investoinnit ja lainojen lyhennykset ovat yhteensä 217,7 miljoonaa euroa. Vuosikate paranee koko suunnitelmakauden ajan, mutta siitä huolimatta erityisesti vesihuollon investointien rahoittamiseksi joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa koko suunnitelmakauden ajan yhteensä noin 367 miljoonaa euroa. Jätehuollon toimialalla tulorahoitus kattaa toimialan investoinnit kaikkina suunnitelmavuosina.

Tilikauden tulos vuonna 2018 on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen jälkeen +8,4 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Jätehuollon investointivarausten purkamisesta aiheutuvien poistoerokirjausten ja vesihuollon tuloksesta maksettavan tuloveron jälkeen tilikauden ylijäämä on +8,3 miljoonaa euroa.

Investoinnit

Vesi- ja jätehuollon investoinnit perustuvat investointiohjelmiin vuosille 2017–2026. Vuonna 2018 investoinnit ovat yhteensä 198,7 miljoonaa euroa, josta 188,0 miljoonaa on vesihuollon ja 10,1 miljoonaa jätehuollon investointeja.

Yksittäisistä investoinneista ylivoimaisesti merkittävin on rakenteilla oleva uusi Blominmäen kalliojätevedenpuhdistamo Espoossa, jonka rakentaminen jatkuu koko suunnitelmakauden ajan. Blominmäkeen on suunnitelmakaudella varattu yhteensä 258,7 milj. euroa. Viikinmäen puhdistamon toiminnan kannalta kriittinen purkutunneliyhteys kahdennetaan välillä Viikinmäki–Viikki ja varaudutaan käynnistämään ravinteiden poistoa tehostavia investointeja suunnittelukauden lopulla.

Vesihuollon toiminta-alueen laajentumisen ja kaavoituksen edellyttämistä investoinneista merkittävimmät investointikohteet ovat mm. Finnöö ja Perkkää Espoossa, Jätkäsaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta ja Pasila Helsingissä sekä Kehäradan asemaseudut Vantaalla. Suunnitelmakauden arvioitu vuosittainen investointitaso on n. 30 – 32 miljoonaa euroa. Haja-asutusalueiden vesihuollon rakentaminen käynnistetään mm. Pakankylässä Espoossa ja Kiilan alueella Vantaalla. Haja-asutusalueiden vesihuollon rakentamiseen on varattu vuosittain 1,5 – 2,0 miljoonaa euroa.

Vedenhankinnan ja puhdistuksen merkittävimmät investoinnit kaudella ovat Pitkälän vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nostaminen ja rakennustekninen saneeraus. Vedenjakeluverkoston keskeisiä suunnitelmakauden investointeja ovat Hiekkaharjun uuden vesitornin rakentaminen, uudet yhteydet Vanhastakaupungista Ala-Tikkurilaan, Mäkkylästä Kauniaisten vesitornille sekä Porkkalankadulta Ruoholahteen johtava varmistusyhteys.



Viemäröintijärjestelmän merkittävimmät investoinnit ovat Kivistön ja Koillis-Espoon runkoviemäri sekä Jokivarsi-Mikkola-runkoviemäri.

Verkostosaneerauksissa keskitytään runkoyhteyksien toiminnan varmistamiseen. Merkittävä osa verkostosaneerauksista tehdään yhteishankkeina kaupunkien katutöiden kanssa. Etelärannan vesihuoltoverkostot uusitaan ja alueen sekaviemäriverkon ylivuotojen hallintaa parannetaan. Vanhoja vesihuoltotunneleita kunnostetaan.

Jätehuollon keskeisimmät investoinnit ovat jätteenkäsittelykeskuksen toiminnan varmistamiseen ja ympäristöhaittojen minimoimiseen liittyviä rakennustöitä. Jätevesien tasausallaskapasiteettia rakennetaan vuoteen 2018 saakka. Vuosittain rakennetaan kaatopaikkojen pintarakennetta, tehdään kenttäinvestointeja ja vuosittaisia ylläpitosaneerauksia. Jätteenkäsittelykeskuksen ja prosessien energiatehokkuutta tehostetaan.

Suunnitelmakaudella varaudutaan Seutulan käytöstä poistetun kaatopaikka-alueen perustilan selvittämiseen ja kunnostamiseen. Seutulan alueen suunnitelmallinen kehittäminen kiertotalouden tarpeisiin sisältyy suunnitelmakauden investointihankkeisiin.

Rahoitus

Jäsenkuntien perustamislainojen (1,2 miljardia) lisäksi HSY:llä on ulkopuolisista rahoituslaitoksista nostettua lainaa vuoden 2017 ennusteen mukaan noin 284 miljoonaa euroa, mikäli vuoden 2017 tulo-rahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosien ennusteen mukaisesti.

Kuntayhtymän tulo-rahoitus (vuosikate) ei riitä kattamaan suunniteltua investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä, jonka vuoksi suunnitelmakauden kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 367 miljoonaa euroa. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella noin 125 miljoonalla eurolla. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 525 miljoonaa euroa.

HSY:n omavaraisuusaste alenee koko suunnitelmakauden ajan ollen vuoden 2020 lopussa 26,2 %, kun se viimeisimmässä tilinpäätöksessä oli 28,2 %. Suunnitelmakauden ylijäämäiset tulokset kasvattavat omaa pääomaa, mutta vieraan pääoman kasvu suunniteltujen investointien rahoittamiseksi tarvittavasta ulkopuolisesta lainarahoituksesta johtuen heikentää omavaraisuutta.

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 7

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon antamista Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2018–2020:

”Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus 2018–2020 noudattelee aiempia vuosia. Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen 2017–2019 mukaan muovipakkausten kiinteistökohtaista vuonna 2017 aloitettua ja vuoden 2018 loppuun sovittua erilliskeräystä tulee laajentaa mahdollisimman nopeasti. Jätehuoltomääräyksiin tulee lisätä erilliskeräysvelvoite muoville. Pientalojen kierrätysmahdollisuuksien parantaminen monilokerokeräysastioita käyttämällä olisi erittäin suuri parannus ja vaikuttaisi todennäköisesti kierrätysasteeseen myönteisesti. Suunnitelmassa on myös puujätteen ja muiden Sortti- asemille toimitettavien jätteiden materiaalihyötykäytön parantaminen. Tämä on välttämätöntä luonnonvarojen vaalimisen ja kiertotalouden näkökulmasta.

Suunnitelman mukaan toimintaa tukevana investointeina varaudutaan lähinnä Seutulan käytöstä poistetun kaatopaikka-alueen perustilan selvittämiseen ja kunnostamiseen viranomaisten ja jätehuollon uusien toimintamallien edellyttämällä tavalla. Seutulan alueen suunnitelmallinen kehittäminen kiertotalouden tarpeisiin sisältyy suunnitelmakauden vuosien 2018 - 2020 investointihankkeisiin. Uusiutuvan energian käytön lisäämisen edellytyksiä parantaa Seutulan kaatopaikkakaasun hyödyntämisestä tehtävä selvitys. Vuoden 2017 aikana alueelle rakentuu puujätteen käsittely- ja varastointikenttä. Suunnitelmissa on hyödyntää Seutulan alueen rakentamisessa kierrätysmateriaaleja ja osoittaa aluetta kiertotalouden käyttöön. Kiertotalouden edistämiseksi tämä on erittäin kannatettavaa, mutta alueelle sijoitettava toiminta ei saa lisätä alueen asukkaiden ympäristöhäiriöitä.



Seutu- ja ympäristötiedon ilmanlaadun seurannan kehittäminen on edelleen kunnianhimoista ja sen tuloksia voidaan hyödyntää mm. kaupungin maankäytön suunnittelussa. Myös suunnitelmassa mainittu seudullisten maamassavirtojen hallinnan työkalu (SeutuMAISA) tukee merkittävien materiaalivirtojen parempaa hyödyntämistä.

HSY:llä on käynnissä älykkäiden järjestelmien ja paikkatiedon hyödyntämisen hankkeita. HSY:n ja jäsenkuntien yhteistyön kehittäminen ja investointi- sekä saneeraustarpeiden tietojen järjestelmällinen välittäminen osapuolten kesken lisää synergiaetuja ja vähentää asukkaiden kokemia katujen ja vesihuoltolinjojen rakennusaikaisia haittoja. Pitkän tähtäimen hankkeista olisi myös hyvä saada enemmän tietoa etukäteen, jolloin pitkäjänteinen yhteishankkeiden suunnittelu helpottuisi. Vantaalla on parhaillaan käynnissä maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmähankkeet MATTI, jonka 2019 tapahtuvan käyttöönoton myötä Vantaa toimii entistä enemmän tietomalli- ja paikkatietopohjaisesti. Paikkatietojärjestelmien kehityksessä on ensisijaisen tärkeää varmistaa järjestelmien ja tietojen yhteensopivuus ja siirrettävyys mm. avointen rajapintojen kautta.

Vantaan vesihuollon kehittämissuunnitelmaluonnos tulee nähtäville syksyllä 2017. Kehittämissuunnitelmaluonnoksessa Kiilan alue on tunnistettu tärkeäksi kehittämiskohteeksi Vantaalla. Vantaa laatii parhaillaan Kiilaan vesihuollon esisuunnitelmaa. Kiilan alueen asukkaille tehdään vesihuollon liittymishalukkuuskysely talvella 2017-2018, jonka tulosten perusteella kaupunki päättää suunnittelun jatkamisesta ja rakentamisen ohjelmoinnista.

Vesihuoltoverkostojen saneerauksesta merkittävä osa verkostosaneerauksista tehdään yhteishankkeina jäsenkuntien katutöiden yhteydessä. Vantaalla vanhojen alueiden saneerausvarat ovat olleet vähäiset, mikä saattaa johtaa alueelliseen epätasa-arvoon HSY-alueen asukkaiden vesihuollon palvelutasossa. HSY:n ja kaupunkien välinen yhteistoiminta saneeraushankkeissa on erittäin suotavaa ja hyödyllistä, mutta tapauskohtaisesti HSY saa saneerata vesihuoltolinjoja ilman kadun saneeraustakin.

HSY:n kuntaosuudet ovat pysyneet aiempien vuosien tasolla ja Vantaa hyväksyy vuodelle 2018 esitetyn kuntaosuuden 0,896 miljoonaa euroa. Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala ilmoittaa, että ensi vuotta koskevassa rakentamishajelmaluonnoksessa on varauduttu toteuttamaan HSY:lle vesihuollon rakennushankkeita yhteensä noin 8,0 miljoonalla eurolla. Rakentamishajelmassa ei ole otettu huomioon HSY:n toimittamien vesihuollon putkimateriaalien kustannuksia, joita kaupunki ei laskuta HSY:ltä. Investoinnin lisäksi HSY:n tulisi ottaa putkimateriaalien hankinta huomioon omassa talousarviossaan. Lisäksi Vantaa on talousarviossaan varautunut myymään suunnittelu- ja rakennuttamispalveluja HSY:lle noin 1,22 miljoonalla eurolla."

Käsittely: Merkittiin että kaupungininsinööri Henry Westlin selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Lausuntopyyntö
- Ote HSY:n hallituksen pöytäkirjasta 16.6.2017
- Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 6.2. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 09 839 22427, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



HSY

543/02.020.200.2000/2016

20.6.2017

Vantaan kaupunginhallitus
kirjaamo@vantaa.fi

**LAUSUNTOPYYNTÖ HSY:N ALUSTAVASTA TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAEHDO-
TUKSESTA VUOSILLE 2018-2020**

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitus pyytää kun-
nioittavasti lausuntoanne HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunni-
telmaehdotuksesta vuosille 2018-2020.

Lausunnot pyydetään antamaan 1.9.2017 mennessä. Pyydämme kui-
tenkin toimittamaan jäljennöksen kaupunginhallituksen konsernijaoston
päätyöstä viipymättä kokouksen jälkeen.

Lisätietoja antaa talousjohtaja Pekka Hänninen, puh. 09 1561 2209.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Hallitus

Raimo Inkinen
toimitusjohtaja

Pekka Hänninen
talousjohtaja

Liitteet:

Ote HSY:n hallituksen pöytäkirjasta 16.6.2017
Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018-2020

Hallitus

§ 85

16.06.2017

HSY:N ALUSTAVA TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA VUOSILLE 2018 - 2020

543/02.020.200.2000/2016

Hallitus § 85

Esittelijä
ValmistelijaToimitusjohtaja Raimo Inkinen
Talousjohtaja Pekka Hänninen, puh. (09) 1561 2209**Yleistä**

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi.

Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Talousarvion ja -suunnitelman laadinnassa tuottavuustavoitteena on ollut keskimääräinen =1,5 % vuotuinen tuottavuuden paraneminen.

Myyntituottojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä vesihuollon ja jätehuollon talousmallioletukset.

Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuodelle 2018 on käytetty 0,8 %:ia, ellei tarkempaa ennustetta ole ollut käytettävissä. Inflaatiokerrointa tarkennetaan syksyllä lopullisen talousarvion valmistelussa. Suunnitelmavuodet on esitetty vuoden 2018 hintatasossa.

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 18.11.2016 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2017 - 2026.

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydetty jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä.

Tavoitteet

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2018 – 2020 tavoiteasetanta perustuu yhtymäkokouksen 14.11.2014 hyväksymään strategiaan 2020. Tavoitteita on terävöitetty vähentämällä niiden määrää aiemmista vuosista siten, että ne entistä paremmin fokusoivat toimintaa strategian toteutumisen kannalta keskeisimpiin asioihin. Kaikki tavoitteet ovat numeraalisia, mitattavia ja helposti raportoitavia. Tavoitteiden pohjana ovat strategiset päämäärät:

- Ympäristön tila on parantunut
- Toimintavarmuus on korkea ja verkostojen toiminta on optimoitu
- HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemus on parantunut
- HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaalivirtojen hyödyntämisessä

- Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot kateetaan tulorahoituksella.

Toiminta

HSY:n verkostoon pumpatun veden määrän arvioidaan kasvavan vuosittain noin 0,4 % perustuen toiminta-alueen arvioituun 1,5 % vuosikasvuun ja toisaalta veden ominaiskulutuksen ennakoituun 1,1 % vuosittaiseen vähene-miseen. Vuonna 2018 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 92,5 miljoonaa m³ ja laskutettavan vedenmyynnin 73,5 miljoonaa m³. Viikinmäen ja Suomenojan jätevedenpuhdistamoilla käsiteltävän jäteveden määrän arvioidaan olevan yhteensä 138,5 miljoonaa m³.

Vuonna 2018 asiakaskiinteistöillä tehdään noin 8,1 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 320 000 tonnia. Jätteen energiakäyttöön Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan jätteitä yhteensä 247 000 tonnia. Ämmässuon jätteenkäsittelykeskukseen vastaanotetaan jätteitä yhteensä noin 290 000 tonnia, josta biojätettä on 50 000 tonnia ja muita hyödynnettäviä jätteitä noin 149 000 tonnia. Vastaanotettavien maa-ainesten määräksi arvioidaan noin 84 000 tonnia.

Henkilöstö

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu voimassa olevassa henkilöstösuunnitelmassa 2017 - 2019. Yksityiskohtaisella tasolla laaditun suunnitelman mukaisesti henkilöstömäärän lasku loivenee suunnitelmakauden aikana. Vuoden 2018 keskimääräinen henkilöstömäärä on yhteensä 771,0 pysyen vuoden 2017 tasolla. Henkilöstömäärien toteutumat ovat jääneet suunniteltua alemmalle tasolle.

Henkilöstösuunnitelma päivitetään suunnitelmakaudelle 2018 - 2020 ja muutokset huomioidaan lopullisessa taloussuunnitelmassa syksyllä sen laadinnan yhteydessä.

Käyttötalous

HSY:n toimintatuotot vuonna 2018 ovat 351,4 miljoonaa, 3,8 miljoonaa (-1,1 %) vähemmän vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna. Myyntituottojen budjetoinnissa on otettu huomioon toimintavolyymien muutokset sekä vesitaksoissa oletetun 0,8 % inflaatiokorotuksen lisäksi 0,7 % reaalikorotus. Jätehuollossa korotuksia ei ole vuonna 2018 oletettu tehtävän. Suunnitelmavuosille on jätehuollossa kuitenkin laskettu 2,0 % reaalikorotukset.

Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet ovat noin 1 % HSY:n toimintatuloista. Kuntaosuuksilla katetaan ne seutu- ja ympäristötiedon sekä ilmastoinfon toiminta- ja pääomakulut, joita ei saada katettua palvelutuotannon myynnistä ja hankerahoituksista saaduilla tuloilla. Vuonna 2018 laskutettavat kuntaosuudet ovat 4,12 miljoonaa euroa (4,10 milj. vuonna 2017).

HSY:n toimintamenot vuonna 2018 ovat 175,1 miljoonaa euroa, 3,0 miljoonaa (-1,7 %) vähemmän vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna. Toimintakulujen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset, kuten kemikaalikustannusten normaalia nopeampi kohoaminen sekä eräät kertaluontoiset kustannuserät (mm. Suomenojan pilaantuneiden maiden käsittely sekä Tikkurilan vesitornin purku). Jätehuollossa toimintakuluihin vaikuttavat mm. jätteenkuljetuksen käsittelyosuuden läpilaskutuksen vaiheittainen lopettaminen sekä jäte-

voimalan läpilaskutuksen kirjaustavan muutos, joilla kuitenkin ei ole tulosvaikutusta.

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate vuonna 2018 on 178,2 miljoonaa (50,7 %), kun se vuonna 2017 ennustetaan olevan 179,0 miljoonaa (50,4 %). Toimintakate paranee koko suunnitelmakauden ollen 183,0 miljoonaa (51,7 %) vuonna 2019.

Nettorahoituskulut vuonna 2018 ovat 69,4 miljoonaa, 1,8 miljoonaa vuoden 2017 ennustettua tasoa enemmän. Korkokuluista 63,0 miljoonaa euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Näiden osuus vähennee suunnitelmakauden lopulla, kun perustamislainojen ensimmäiset lyhennykset alkavat vuonna 2019. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 1,0 miljoonan euron osinkotuotot Uudenmaan Voima Oy:ltä.

Toimintakatteen ja rahoituserien jälkeen syntyvä vuosikate osoittaa sen tulorahoituksen, joka juoksevien menojen jälkeen jää käytettäväksi investointeihin ja lainojen lyhennyksiin. Vuonna 2018 vuosikate on 108,8 miljoonaa, kun investoinnit ja lainojen lyhennykset ovat yhteensä 217,7 miljoonaa euroa. Vuosikate paranee koko suunnitelmakauden ajan, mutta siitä huolimatta erityisesti vesihuollon investointien rahoittamiseksi joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa koko suunnitelmakauden ajan yhteensä noin 367 miljoonaa euroa toteutuvasta investointitasosta riippuen. Jätehuollon toimialalla tulorahoitus kattaa toimialan investoinnit täysimääräisesti kaikkina suunnitelmavuosina.

Tilikauden tulos vuonna 2018 on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen jälkeen +8,4 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Jätehuollon investointivarausten aiempaan purkamiseen liittyvien poistoerokirjausten ja vesihuollon tuloksesta maksettavien tuloverojen jälkeen tilikauden ylijäämä on +8,3 miljoonaa euroa.

Investoinnit

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 18.11.2016 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2017 - 2026. Investointeja päivitetään tiedossa olevien muutoksien osalta syksyllä laadittavassa lopullisessa toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Vuonna 2018 investoinnit ovat yhteensä 198,7 miljoonaa euroa, josta 188,0 miljoonaa on vesihuollon ja 10,1 miljoonaa jätehuollon investointeja.

Toiminta-alueen laajentumisen ja kaavoituksen edellyttämistä investoinneista merkittävimpiä hankkeita ovat mm. Finnoo ja Perkkää Espoossa, Jätkäsaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta ja Pasila Helsingissä sekä Kehäradan asemaseudut Vantaalla. Haja-asutusalueiden osalta käynnistään vesihuollon rakentaminen mm. Pakankylässä Espoossa sekä Kiilan alueella Vantaalla.

Vedenhankinnan ja -puhdistuksen investoinneista merkittävin investointi on Pitkähämeen vedenpuhdistuslaitosten kapasiteetin nostaminen ja rakennustekninen saneeraus.

Vedenjakeluverkoston merkittävimmät investoinnit suunnitelmakaudella ovat Hiekkaharjun uuden vesitornin rakentaminen, uusi yhteys Vanhasta-kaupungista Ala-Tikkurilaan, uusi yhteys Mäkkylästä Kauniaisten vesitornille sekä Porkkalankadulta Ruoholahteen johtava varmistusyhteys. Merkittävimmät viemärintiijärjestelmän investoinnit suunnitelmakaudella ovat Kiviston ja Koillis-Espoon runkoviemäri, sekä Jokivarsi - Mikkola runkoviemäri.

Verkostosaneerauksessa keskitytään runkoyhteyksien toiminnan varmistamiseen. Merkittävä osa verkostosaneerauksista tehdään yhteishankkeina kaupunkien katutöiden kanssa. Etelärannan vesihuoltoverkostat uusitaan ja alueen sekaviemäriverkon ylivuotojen hallintaa parannetaan. Vanhoja vesihuoltotunneleita kunnostetaan.

Jätevedenpuhdistuksen investoinneissa merkittävin on Blominmäen jätevedenpuhdistamohanke. Lisäksi Viikinmäen puhdistamon toiminnan kannalta kriittinen purkutunneliyhteys välillä Viikinmäki - Viikki kahdennetaan ja varaudutaan käynnistämään ravinteiden poistoa tehostavia investointeja suunnittelukauden lopulla.

Jätehuollon investoinneista keskeisimmät ovat jätteenkäsittelykeskuksen toiminnan varmistamiseen ja ympäristöhaittojen minimoimiseen liittyviä rakennustöitä. Suunnitelmakaudella tehdään mm. vuonna 1987 valmistuneen kaatopaikan vanhan tasausaltaan saneeraus, rakennetaan tulvapumppaamo, toteutetaan vuosittaiset kaatopaikkojen pintarakenteet, tehdään biojätteen käsittelylaitosten vuosittaiset ylläpitosaneeraukset, tehdään kompostituotteen käsittelyä varten kenttäinvestointeja ja tehostetaan jätteenkäsittelykeskuksen sekä prosessien energiatehokkuutta.

Suunnitelmakaudella varaudutaan Seutulan käytöstä poistetun kaatopaikka-alueen perustilan selvittämiseen ja kunnostamiseen viranomaisten ja jätehuollon uusien toimintamallien edellyttämällä tavalla. Seutulan alueen suunnitelmallinen kehittäminen kiertotalouden tarpeisiin sisältyy suunnitelmakauden vuosien 2018 - 2020 investointihankkeisiin. Vuoden 2017 aikana alueelle rakentuu HSY:n jätehuollon puujätteen käsittely- ja varastointikenttä. Suunnitelmissa on hyödyntää Seutulan alueen rakentamisessa kierrätysmateriaaleja ja osoittaa aluetta kiertotalouden käyttöön.

Aluepalveluissa varaudutaan mm. vuoden 1990 alussa valmistuneen Kivikon jätepalvelukeskuksen korjaus- ja täydennystöihin. Suunnitelmakauden lopussa on myös suunniteltu kehitettäväksi uuden tyyppistä palvelukonseptiä Sortti-asemien toimintaan.

Rahoitus

Perustamislainat HSY:n jäsenkunnilta ovat yhteensä 1,2 miljardia euroa, jonka lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2017 ennusteen mukaan noin 284 miljoonaa, mikäli vuoden 2017 tulorahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosiennusteen mukaisesti.

Tulorahoitus ei riitä kattamaan kuntayhtymän investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä, jonka vuoksi suunnitelmakauden kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 367 miljoonaa euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelma-

kaudella yhteensä noin 125 miljoonalla. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 525 miljoonaa euroa.

Lähivuosien erittäin suurista investoinneista johtuen HSY:n omavaraisuusaste heikkenee koko suunnitelmakauden ajan ollen vuoden 2020 lopussa 26,2 % kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 28,2 %. Suunnitelmakauden ylijäämäiset tulokset kasvattavat omaa pääomaa, mutta vieraan pääoman kasvu suunniteltujen investointien rahoittamiseksi tarvittavasta ulkopuolisesta lainarahoituksesta johtuen heikentää omavaraisuutta.

Ehdotus (RI):

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkia antamaan 1.9.2017 mennessä lausuntonsa HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2018 – 2020.

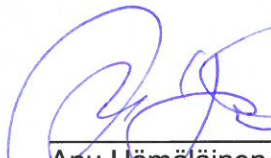
Päätös:

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä HSY:n kirjaamossa 3.7.2017

Todistan tarkastamattoman pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 20.6.2017


Anu Hämäläinen
hallintosihteeri



OIKAISUVAATIMUSOHJE

Tähän päätökseen tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymän hallitukselle.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen). Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös Helsingin, Espoon, Kauniaisten tai Vantaan kaupunki (HSY:n jäsenkaupunki) sekä kuntalain (365/1995) 4 §:n mukaisesti näiden kaupunkien jäsenenä oleva henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö (jäsen).

Oikaisuvaatimukselle varattu määräaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksella, taikka tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti taikka, ellei muuta näytetä, seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.

HSY:n jäsenkaupungin tai tämän jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon sinä päivänä, jona päätös on asetettu yleisesti nähtäville HSY:n kirjaamossa.

Oikaisuvaatimuksen muoto

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu sekä oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteluineen. Oikaisuvaatimus on sen tekijän tai tämän valtuuttaman asiamiehen allekirjoitettava. Jos ai-noastaan asiamies on allekirjoittanut oikaisuvaatimuksen, on siinä mainittava asiamiehen ammatti, asuinkunta ja posti-osoite.

Jos oikaisuvaatimuksen tekijälle on annettu päätös tiedoksi saantitodistuksella tai henkilökohtaisesti, on oikaisuvaatimukseen liitettävä todistus tiedoksisaantipäivästä.

Valituskielto

Päätökseen, josta voidaan tehdä oikaisuvaatimus, ei saa hakea muutosta valittamalla kuntalain (365/1995) nojalla.

Oikaisuvaatimuksen osoittaminen ja toimittaminen

Oikaisuvaatimus on osoitettava HSY:n hallitukselle ja toimitettava virka-aikana henkilökohtaisesti tai lähtien välityksellä HSY:n kirjaamoon, osoite: Opastinsilta 8 D-E, 1 krs, 00520 Helsinki.

Lähettäjän omalla vastuulla voi oikaisuvaatimuksen myös lähettää postitse osoitteella: HSY, kirjaamo, PL 100, 00066 HSY. Asiakirjat on jätettävä postiin niin ajoissa, että ne ehtivät perille ennen oikaisuvaatimuksen tekemiselle varatun määräajan päättymistä.

VALITUSOSOITUS HANKINTAOIKAISUUN ANNETTUUN PÄÄTÖKSEEN

Valitus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Mikäli päätös on lähetetty tiedoksi käyttäen ehdokkaan tai tarjoajan hankintayksikölle ilmoittamaa sähköistä yhteystietoa, katso-taan vastaanottajan saaneen päätöksestä tiedon sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Mikäli päätös on lähetetty tiedoksi tavallisena kirjeenä, ehdokkaan tai tarjoajan katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän-tenä päivänä niiden lähettämisestä, jollei ehdokas tai tarjoaja näytä tiedoksiannon tapahtuneen myöhemmin.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden aukioloajan päättymistä.

Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Hakijan on ennen hakemuksen toimittamista ilmoitettava kirjallisesti HSY:lle, osoite HSY, Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki,

aikeistaan panna asia vireille. Ilmoitus on toimitettava viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeudelle.

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa on ilmoitettava päätös, johon haetaan muutosta, miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi sekä perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Valituksessa on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valitus. Sähköistä asiakirjaa ei kuitenkaan tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valitukseen on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta valittamalla, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Markkinaoikeuden asiointiosoite on: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki. Omalla vastuulla asiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä siten, että ne ovat perillä ennen vireillepanoajan päättymistä. Muut yhteystiedot ovat sähköpostiosoite: markkinaoikeus@oikeus.fi, faksinumero: 029 564 3314, puhelinnumero: 029 564 3300.



Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 - 2020

HSY:n hallitus 16.6.2017

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki
puhelin 09 156 11
faksi 09 1561 2011
www.hsy.fi

Lisätietoja

Pekka Hänninen, puhelin (09) 1561 2209
pekka.hanninen@hsy.fi

Copyright

Kartat, graafit, ja muut kuvat: HSY
Kansikuva: HSY

Sisällys

1	Johdanto	2
2	Strategiset hankkeet ja tavoitteet	3
3	Talous	5
3.1	Tuloslaskelma	5
3.2	Investoinnit	9
3.3	Rahoitus	9
4	Henkilöstö	11
4.1	Tavoitteet.....	11
4.2	Henkilöstömäärän kehittyminen	12
5	Toimialakohtaiset erittelyt	13
5.1	Vesihuolto.....	13
5.1.1	Tavoitteet	13
5.1.2	Toiminta	14
5.1.3	Talous	17
5.2	Jätehuolto.....	22
5.2.1	Tavoitteet	22
5.2.2	Toiminta	23
5.2.3	Talous	26
5.3	Seutu- ja ympäristötieto	31
5.3.1	Toiminta	31
5.3.2	Talous	32
5.4	Hallinto ja keskitetyt palvelut	33
5.4.1	Tavoitteet	33
5.4.2	Talous	34

Liite 1: Strategian indikaattorit

Liite 2: Ympäristöohjelma

1 Johdanto

Yleistä

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Laadinnan lähtökohdat

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2018 - 2020 tavoiteasetanta perustuu yhtymäkokouksen 14.11.2014 hyväksymään strategiaan 2020. Tavoitteet ja mittarit ovat samat kuin talousarviossa 2017, ainoastaan tavoitearvot vuodelle 2018 on päivitetty. Tavoitteiden pohjana ovat strategiset päämäärät:

- Ympäristön tila on parantunut
- Toimintavarmuus on korkea ja verkostojen toiminta on optimoitu
- HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemus on parantunut
- HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaalivirtojen hyödyntämisessä
- Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella.

Talousarvion ja -suunnitelman laadinnassa tuottavuustavoitteena on ollut keskimääräinen $\geq 1,5$ % vuotuinen tuottavuuden paraneminen.

Myyntituottojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä vesihuollon ja jätehuollon talousmallioletukset.

Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuodelle 2018 on käytetty 0,8 %:ia, ellei tarkempaa ennustetta ole ollut käytettävissä. Inflaatiokerrointa tarkennetaan syksyllä lopullisen talousarvion valmistelussa. Suunnitelmavuodet on esitetty vuoden 2018 hintatasossa.

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 18.11.2016 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2017 - 2026.

Jäsenkuntien lausunnot

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä. **Lausunnot HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2018 - 2020 pyydetään 1.9.2017 mennessä.**

2 Strategiset hankkeet ja tavoitteet

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2018 - 2020 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 14.11.2014 hyväksymään strategiaan 2020.

HSY:n strategia 2020

Visio 2020	Strategiset päämäärät (vaikutukset)	Mahdollistajat
Vastuulliset, tehokkaat ja kehittyvät vesihuolto-, jätehuolto- ja seututietopalvelut kasvavan väestön tarpeisiin, asukkaiden ja ympäristön parhaaksi.	1. Ympäristön tila on parantunut 2. Toimintavarmuus on korkea ja verkostojen toiminta on optimoitu 3. HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemus on parantunut 4. HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaalivirtojen hyödyntämisessä 5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	6. Houkutteleva työnantaja, jolla on hyviä suorituksia tavoitteleva muutoksiin kykenevä ja hyvinvoiva henkilöstö 7. Tuloksiin ja vaikutuksiin tähtäävä toimintakulttuuri 8. HSY:n yhteisökuva on hyvä 9. HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani
Toiminta-ajatus		
Puhtaasti parempaa palvelua – vastaamme pääkaupunkiseudun vesi- ja jätehuollosta sekä seutu- ja ilmastotiedosta		
Arvot		
Avoimesti – Oikeudenmukaisesti – Palveluhenkisesti – Vastuullisesti		

Strategiset hankkeet

Strateginen hanke	Hankkeen kuvaus
Seudullinen vedentuotannon ja jakelun varmistaminen ja tehostaminen	Seudullisen vedentuotannon ja -jakelun varmistamiseksi ja tehostamiseksi toteutettavia hankkeita.
Blominmäen jätevedenpuhdistamo	Kuormituksen kasvuun ja tiukentuviin lupavaatimuksiin vastaava uusi kalliopuhdistamo, joka korvaa Suomenojan jätevedenpuhdistamon.
Jätteenkäsittelytoiminnan muuttaminen	Ämmässuon jätteenkäsittelykeskuksesta muodostuu monipuolisia jäte- ja muiden materiaalivirtojen käsittelyyn ja jalostamiseen keskittyvä energiatehokas Ekoteollisuuskeskus joka mahdollistaa alueen tehokkaan käytön ja tarjoaa alustan yritys yhteistyölle (Teolliset symbioosit) samalla, kun alue edelleen tuottaa kunnan vastuulle säädetty jätteenkäsittely- ja loppusijoituspalvelut.
Ämmässuon biojätteenkäsittelyn lopputuotteiden materiaali- ja energiatehokkuuden optimointi	Selvitetään ja käytöön otetaan kokonaistaloudellisin ratkaisu alueen käsittelyprosesseissa syntyville biomassalle, joka optimoi ravinteiden talteenoton ja kierrätyksen, korkealaatuisten multatuotteiden valmistuksen.
Kohti kestävä kaupunkiseutua älykkäillä ja puhtailla ratkaisuilla (HSY SC)	Ohjelma, joka edistää HSY:n strategiaa tukevien kumppanuushankkeiden valmistelua ja käynnistämistä. Hankkeissa hyödynnetään innovatiivisia julkisia hankintoja ja innovaatiokumppanuuksia sekä tiedolla johtamisen mahdollisuuksia. Kehittämisen painopisteitä ovat kiertotalous, hulevesien hallinta sekä älykkäät ja puhtaat ratkaisut.

Tavoitteet vuodelle 2018 (suluissa esitetty TA2017 tavoitearvo)

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
1. Ympäristön tila on parantunut	Jätevedenpuhdistuksen fosforikuorma on enintään 38 tonnia/vuosi ja typpikuorma enintään 1200 tonnia/vuosi	Fosforikuorma tonnia/vuosi	38 (38)
		Typpikuorma tonnia/vuosi	1 200 (1 200)
	HSY:n oman toiminnan kasvihuonekaasupäästöt vähenevät	Päästöt tonnia co2-ekv/vuosi	174 000 (182 000)
	Verkostoon pumpattu vesimäärä pienenee	Vesimäärä l/asukas/vrk	220 (213)
	Kotitalouksien jätteen kierrätysaste nousee	Kierrätysaste-%	50 % (50 %)
2. Toimintavarmuus on korkea ja verkostojen toiminta on optimoitu	Vedenjakelun keskeytysten aika lyhenee	Keskeytysaika, 3 vuoden liukuva keskiarvo min/asukas/vuosi	10 (13)
3. HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemus on parantunut	Sähköisten asiointipalvelujen käyttö lisääntyy	% vesimittarilukemista sähköisesti	42 % (40 %)
		% jätepalvelutilauksista sähköisesti	55 % (47 %)
	Asukkaiden arvio HSY:n kokonaisuunnistumisesta paranee	Asukkaiden kyselyssä antama arvosana	3,88 (3,87)
4. HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaalivirtojen hyödyntämisessä	Omassa toiminnassa kulutettu energiamäärä pienenee	Kulutettu energiamäärä GWh	189 (191)
	HSY:n tuottaman uusiutuvan energian määrä suhteessa käytetyn energian määrään kasvaa	Uusiutuvan energian määrän suhde käytetyn energian määrään %	100 (100)
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Vesihuollon tuottavuus paranee	Toimintakulut/asukas/vuosi	80,0 (80)
	Jätehuollon tuottavuus paranee	Jätehuollon toimintamenot ilman läpilaskutuseriä/jätemäärät	164 (164)
	Tukitoimintojen tuottavuus paranee	Hallinnon ja keskitetysti tuotettujen palveluiden osuus HSY:n henkilövahvuudesta	≤ 25,7 % (≤ 24,5 %)
		Hallinnon ja keskitetysti tuotettujen palveluiden osuus HSY:n toimintamenoista	≤ 14 % (≤ 12 %)
	Vesihuollon investointien tulorahoitusosuus kehittyy pitkällä aikavälillä positiivisesti. TTS kaudella Blominmäen jätevedenpuhdistamo-investointi kuitenkin laskee tulorahoitusosuutta.	Investointien tulorahoitus %	Keskimäärin noin 60% (keskim. noin 60 %)
6. Houkutteleva työnantaja, jolla on hyviä suorituksia tavoitteleva muutoksiin kykenevä ja hyvinvoiva henkilöstö	Henkilöstön kokemus työhyvinvoinnista paranee	Henkilöstökyselyn indeksi	*) (3,95/67)
	Henkilöstön kokemus osaamisen kehittämisestä paranee	Henkilöstökyselyn indeksi	*) (3,9)
7. Tuloksiin ja vaikutuksiin tähtäävä toimintakulttuuri	Henkilöstön kokemus johtamis- ja toimintakulttuurin kannustavuudesta paranee	Henkilöstökyselyn indeksi	*) (3,9)
8. HSY:n yhteisökuva on hyvä	Myönteinen mielikuva HSY:stä ja luottamus HSY:n toimintaan lisääntyvät	Asukkaiden kyselyssä antama arvosana: "Kuinka todennäköisesti kertoisi jotain myönteistä HSY:hyn liittyen"	3,8 (3,75)
		Asukkaiden kyselyssä antama arvosana: "HSY:n toiminnan luotettavuus"	3,95 (3,9)
9. HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani	T&K&I-hankkeiden osuus liikevaihdosta kasvaa	T&K&I-hankkeiden osuus liikevaihdosta, %	0,6 (0,7)

*) Vuodelle 2018 ei tavoitearvoa: Henkilöstökysely toteutetaan joka toinen vuosi, seuraavan kerran v. 2019.

3 Talous

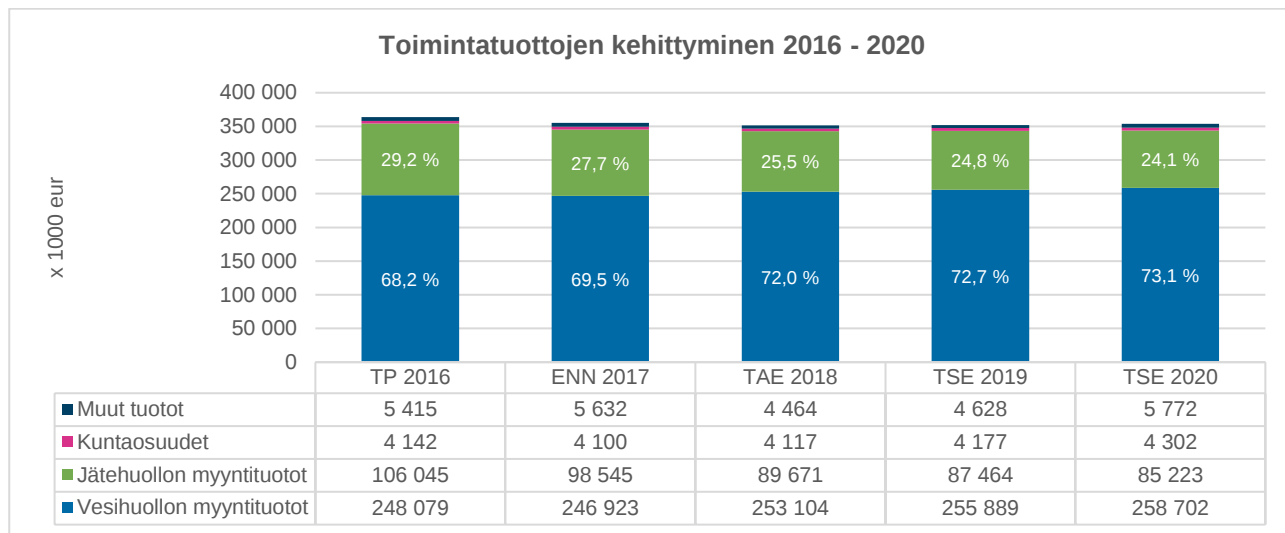
3.1 Tuloslaskelma

x 1000 eur	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
TOIMINTATULOT	363 681	355 201	351 356	352 158	353 999	-1,1 %
Myyntituotot	354 427	346 024	342 296	343 069	344 461	-1,1 %
Kuntaosuudet	4 142	4 100	4 117	4 177	4 302	0,4 %
Muut tuotot	5 112	5 076	4 943	4 912	5 236	-2,6 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	1 889	1 920	1 920	1 920	1 920	0,0 %
TOIMINTAMENOT	-177 784	-178 073	-175 101	-173 177	-172 960	-1,7 %
Henkilöstömenot	-43 879	-42 860	-43 116	-42 825	-43 085	0,6 %
Palvelujen ostot	-96 722	-95 971	-89 762	-87 797	-87 148	-6,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-25 582	-27 135	-28 512	-28 804	-28 926	5,1 %
Muut toimintakulut	-11 601	-12 107	-13 711	-13 751	-13 801	13,2 %
TOIMINTAKATE	187 786	179 047	178 175	180 901	182 959	-0,5 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	-66 469	-67 627	-69 425	-70 926	-72 997	2,7 %
VUOSIKATE	121 317	111 421	108 751	109 975	109 963	-2,4 %
POISTOT	-94 897	-97 690	-100 395	-102 838	-104 726	2,8 %
SATUNNAISET ERÄT	60 074	0	0	0	0	-
TILIKAUDEN TULOS	86 493	13 730	8 356	7 137	5 237	-39,1 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	614	592	592	592	592	0,0 %
TULOVEROT	-1 326	-912	-656	-533	-400	-28,1 %
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	85 782	13 410	8 292	7 196	5 429	-38,2 %
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	206,8 %	201,6 %	202,9 %	205,6 %	207,0 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista *)	67,5 %	62,0 %	60,5 %	61,2 %	61,1 %	

*) Tunnusluku kuvaa kuntayhtymän tulo- ja menojen riittävyyttä investointien rahoittamiseksi. Kun tunnusluku on 100 % tai enemmän, tulo- ja menojen voidaan katsoa olevan riittävä. Jos vuosikate on keskimääräistä investointitasoa pienempi (tunnusluku < 100 %), kuntayhtymä joutuu rahoittamaan osan investoinneista ulkopuolisella lainarahoituksella.

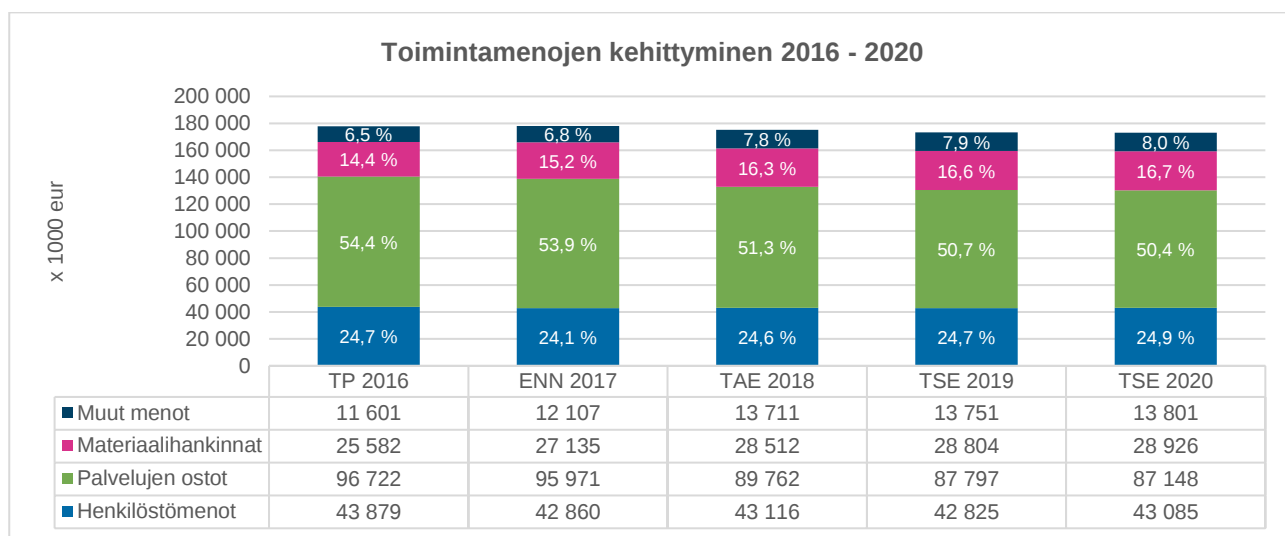
Toimintatuotot

HSY:n toimintatuotot vuonna 2018 ovat 351,4 miljoonaa, 3,8 miljoonaa (-1,1 %) vähemmän vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna. Myyntituottojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä vesihuollon ja jätehuollon talousmallioletukset.



Toimintamenot

HSY:n toimintamenot vuonna 2018 ovat 175,1 miljoonaa euroa, 3,0 miljoonaa (-1,1 %) vähemmän vuoden 2017 ennusteeseen verrattuna. Toimintakulujen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset, kuten kemikaalikustannusten normaalia nopeampi kohoaminen sekä eräät kertaluontoiset kustannuserät (mm. Suomenojan pilaantuneiden maiden käsittely sekä Tikkurilan vesitornin purku). Jätehuollossa toimintakuluihin vaikuttavat mm. jätteenkuljetuksen käsittelyosuuden läpilaskutuksen vaiheittainen lopettaminen sekä jätevoimalan läpilaskutuksen kirjaustavan muutos, joilla kuitenkin ei ole tulosvaikutusta.



Toimintakuluista noin 41 % on toimintavolyymeista riippuvia menoja, kuten jätteen kuljetuspalvelujen ostoja, veden- ja jäteveden puhdistukseen liittyviä energia- ja kemikaalikuluja yms. maksuja. Välillisten menojen

osuus on noin 22 %. Tällaisia ovat erilaiset asiantuntija- ja muut ei-tuotannolliset palvelut, joiden määrään voidaan vaikuttaa talousarviovuoden aikana. Kiinteiden kulujen osuus on noin 36 %. Näitä ovat mm. kiinteistöjen vastikkeet ja vuokrat sekä pitkiin sopimuksiin sidot menot, kuten tietojärjestelmien ylläpito yms.

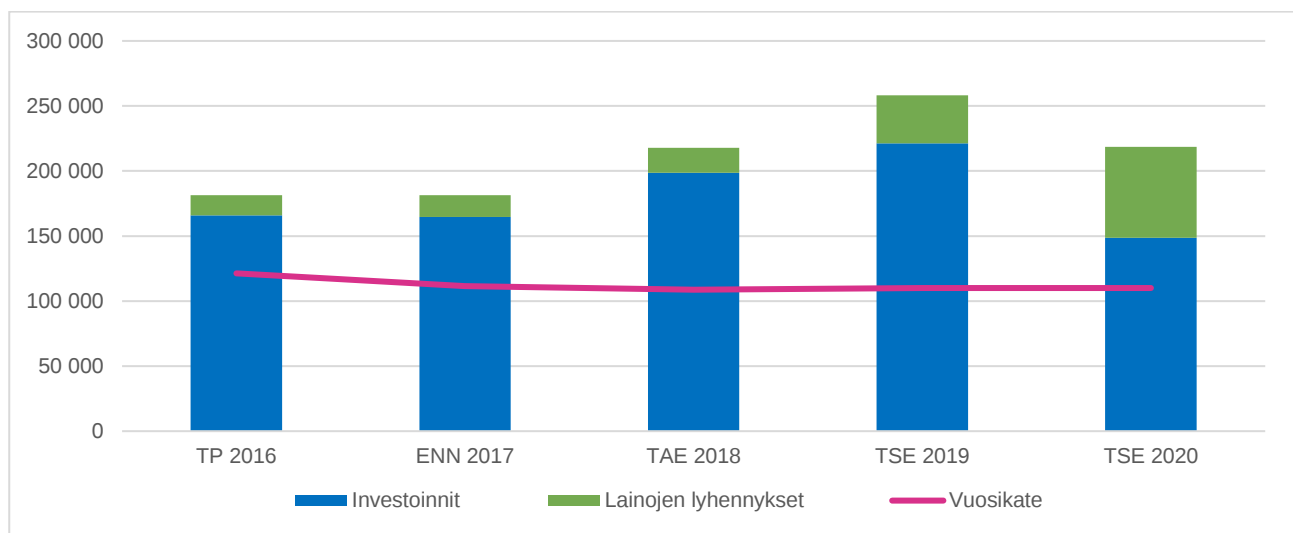
Tuloksen muodostuminen

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate vuonna 2018 on 178,2 miljoonaa (50,7 %), kun se vuonna 2017 ennustetaan olevan 179,0 miljoonaa (50,4 %). Toimintakate paranee koko suunnitelmakauden ollen 183,0 miljoonaa (51,7 %) vuonna 2019.

Nettorahoituskulut vuonna 2018 ovat 69,4 miljoonaa, 1,8 miljoonaa vuoden 2017 ennustettua tasoa enemmän. Korkokuluista 63,0 miljoonaa euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Näiden osuus vähenee suunnitelmakauden lopulla, kun perustamislainojen ensimmäiset lyhennykset alkavat vuonna 2019. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 1,0 miljoonan euron osinkotuotot Uudenmaan Voima Oy:ltä.

Toimintakatteen ja rahoituserien jälkeen syntyvä vuosikate osoittaa sen tulorahoituksen, joka juoksevien menojen jälkeen jää käytettäväksi investointeihin ja lainojen lyhennyksiin. Vuonna 2018 vuosikate on 108,8 miljoonaa, kun investoinnit ja lainojen lyhennykset ovat yhteensä 217,7 miljoonaa euroa. Vuosikate paranee koko suunnitelmakauden ajan, mutta siitä huolimatta erityisesti vesihuollon investointien rahoittamiseksi joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa koko suunnitelmakauden ajan yhteensä noin 367 miljoonaa euroa toteutuvasta investointitasosta riippuen. Jätehuollon toimialalla tulorahoitus kattaa toimialan investoinnit täysimääräisesti kaikkina suunnitelmavuosina.

Tulorahoituksen (vuosikate) riittävyys pääomamenojen maksamiseen



Tilikauden tulos vuonna 2018 on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen jälkeen +8,4 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Jätehuollon investointivarausten aiempaan purkamiseen liittyvien poistoerokirjausten ja vesihuollon tuloksesta maksettavien tuloverojen jälkeen tilikauden ylijäämä on +8,3 miljoonaa euroa.

Jäsenkuntien maksuosuudet

Kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti HSY perii jäsenkunniltaan maksuosuudet muista kuin vesihuollon tai jätehuollon tehtävistä. Maksuosuudet jaetaan jäsenkuntien asukasluvun suhteessa siten, ettei yhden kunnan maksuosuus voi olla yli 50 % ja se on vähintään 1 %. Kuntaosuuksien jakautuminen kunnittain on esitetty alla olevassa taulukossa (jako asukasmäärien 31.12.2016 mukaisesti).

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TA 2018	TS 2019	TS 2020	Muutos-% 2018/2017
Kuntaosuudet						
- Seutu- ja ympäristötiedon toimintaan	3 990	3 956	3 939	3 924	3 924	-0,4 %
- Ilmastoinfon toimintaan	408	408	408	408	408	0,0 %
Kuntaosuudet yhteensä	4 398	4 364	4 347	4 332	4 332	-0,4 %
- Aikaisempien vuosien ylijäämän hyvitys	-256	-264	-230	-155	-30	
Laskutettavat kuntaosuudet	4 142	4 100	4 117	4 177	4 302	0,4 %
Kuntaosuudet jäsenkunnittain	Osuus-%	ENN 2017	TA 2018	TS 2019	TS 2020	
Helsinki	50,0 %	2 050	2 059	2 089	2 151	
Espoo	27,2 %	1 117	1 122	1 138	1 172	
Kauniainen	1,0 %	41	41	42	43	
Vantaa	21,8 %	892	896	909	936	
Yhteensä	100,0 %	4 100	4 117	4 177	4 302	

Kuntaosuuksilla katetaan se osuus seutu- ja ympäristötiedon tehtävien hoidosta aiheutuvista kustannuksista, jota ei voida kattaa tulosalueen muilla myyntituotoilla tai ulkopuolisella hankerahoituksella. Viestintä- ja neuvontayksikköön kuuluvan ilmastoinfon toiminnasta yhteistyötahoilta laskutettavien osuuksien jälkeen loput toiminta kuluista katetaan HSY:n ja jäsenkuntien välisen sopimuksen mukaisesti kuntaosuuksilla.

Seutu- ja ympäristötiedon tulosalueen aiempien vuosien ylijäämäisistä tuloksista kertynyt kumulatiivinen ylijäämä hyvitetään laatimalla tulosalueen budjetti alijäämäiseksi siten, ettei kuntaosuuksia laskuteta täysimääräisinä. Vuoden 2017 tulosennusteen mukainen kumulatiivinen ylijäämä 0,4 miljoonaa on kohdistettu täysimääräisesti suunnitelmakaudelle etupainotteisesti kuntaosuuksia vähentäväksi.

Perustamislainoista jäsenkunnille maksettavat korot

Jäsenkuntalainojen korko on vuodesta 2013 alkaen sidottu Suomen valtion 10 vuoden sarjaobligation tuottoon lisättynä 2,0 prosenttiyksikön lainamarginaalilla. Korko on kuitenkin aina vähintään 5,30 %. Taloussuunnitelmaa laadittaessa 10 vuoden sarjaobligatioiden tuotto on viimeisten vuosien ajan pysynyt alle 2 %:n, eikä merkittävää nousua ole ennakoitavissa, jonka vuoksi perustamislainojen korot on laskettu vähimmäiskorolla. Vuonna 2019 aloitetaan ensimmäiset lainanlyhennykset (Laina A).

x 1 000 euroa	TAE 2018		TSE 2019		TSE 2020	
	Pääoma 31.12.	Korot	Pääoma 31.12.	Korot	Pääoma 31.12.	Korot
Helsinki	686 744	36 397	678 624	36 290	670 504	35 859
Espoo	262 089	13 891	258 967	13 849	255 845	13 684
Kauniainen	4 386	232	4 344	232	4 302	230
Vantaa	234 783	12 444	232 067	12 408	229 351	12 264
Yhteensä	1 188 002	62 964	1 174 002	62 779	1 160 002	62 037

3.2 Investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
Vesihuollon investoinnit	153 954	146 973	187 995	210 795	139 150	27,9 %
Jätehuollon investoinnit	10 552	12 399	10 070	10 031	9 014	-18,8 %
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	166	210	210	210	210	0,0 %
Tukipalvelujen investoinnit	460	2 737	100	100	100	-96,3 %
Asiakaspalvelun investoinnit	179	200	20	20	20	-90,0 %
Ohjauksen ja kehittämisen investoinnit	595	2 114	350	100	100	-83,4 %
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	165 950	164 633	198 745	221 256	148 594	20,7 %

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 18.11.2016 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2017 - 2026. Investointeja päivitetään tiedossa olevien muutoksien osalta syksyllä laadittavassa lopullisessa toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

3.3 Rahoitus

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020
Tulorahoitus					
Vuosikate	121 317	111 421	108 751	109 975	109 963
Satunnaiset erät	60 074	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-641	-832	-576	-453	-320
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-166 801	-165 303	-199 595	-222 006	-149 344
Rahoitusosuudet investointimenoihin	851	670	850	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	14 800	-54 044	-90 570	-111 734	-38 951
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	30 000	68 306	109 597	148 600	108 868
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-15 419	-16 874	-19 027	-36 866	-69 916
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-28 000	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-5 822	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	-19 241	51 432	90 570	111 734	38 952
Rahavarojen muutos	-4 440	-2 612	-1	0	0
Rahavarat 31.12.	2 612	0	0	0	0
Rahavarat 1.1.	7 052	2 612	0	0	0
Rahoituslaskelman tunnuslukuja					
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä, eur	-89 786	-130 235	-182 241	-276 017	-280 498
Investointien tulorahoitus %	73,1 %	67,7 %	54,7 %	49,7 %	74,0 %
Lainanhoitokate	2,19	2,11	2,00	1,67	1,28
Kassan riittävyys (pv)	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0

Perustamislainat HSY:n jäsenkunnilta ovat yhteensä 1,2 miljardia euroa, jonka lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2017 ennusteen mukaan noin 284 miljoonaa, mikäli vuoden 2017 tulorahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosiennusteen mukaisesti.

Tulorahoitus ei riitä kattamaan kuntayhtymän investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä, jonka vuoksi suunnitelmakauden kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 367 miljoonaa euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 125 miljoonalla. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 525 miljoonaa euroa.

Taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 174 387	2 241 329	2 339 679	2 458 097	2 501 965
Oma pääoma	619 071	632 482	640 773	647 970	653 398
Pitkäaikainen vieras pääoma (korollinen)	1 420 423	1 471 855	1 562 425	1 660 158	1 685 110
- lainat jäsenkunnilta	1 188 002	1 188 002	1 188 002	1 174 002	1 160 002
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	232 421	283 853	374 423	486 156	525 108
Omavaraisuusaste (%)	28,2 %	28,0 %	27,2 %	26,3 %	26,2 %

Lähipuosien erittäin suurista investoinneista johtuen HSY:n omavaraisuusaste heikkenee koko suunnitelmakauden ajan ollen vuoden 2020 lopussa 26,2 % kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 28,2 %. Suunnitelmakauden ylijäämäiset tulokset kasvattavat omaa pääomaa, mutta vieraan pääoman kasvu suunniteltujen investointien rahoittamiseksi tarvittavasta ulkopuolisesta lainarahoituksesta johtuen heikentää omavaraisuutta.

4 Henkilöstö

4.1 Tavoitteet

Vuodelle 2018 ei tavoitearvoa: Henkilöstökysely toteutetaan joka toinen vuosi, seuraavan kerran v. 2019.

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
6. Houkutteleva työnantaja, jolla on hyviä suorituksia tavoitteleva muutoksiin kykenevä ja hyvinvoiva henkilöstö	Henkilöstön kokemus työhyvinvoinnista paranee	Henkilöstökyselyn indeksi	

Toimenpiteet 2018

- Päivitetyn työhyvinvointiohjelman jalkautus
- Henkilöstökyselyn 2017 tulosten perusteella tehtyjen kehittämissuunnitelmien toteutus
- Päähdeohjelma ja VATU -prosessin valmennus esimiehille

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
6. Houkutteleva työnantaja, jolla on hyviä suorituksia tavoitteleva muutoksiin kykenevä ja hyvinvoiva henkilöstö	Henkilöstön kokemus osaamisen kehittämisestä paranee	Henkilöstökyselyn indeksi	

Toimenpiteet 2018

- Osaamiskartoituksia jatketaan työntekijäryhmittäin. Kartoituksen tuloksia käytetään hyödyksi koulutuksien suunnittelussa, perehdyttämisessä ja tehtäväkierroissa. Kartoitukset ovat myös osana vuosittain käytävää kehityskeskustelua.

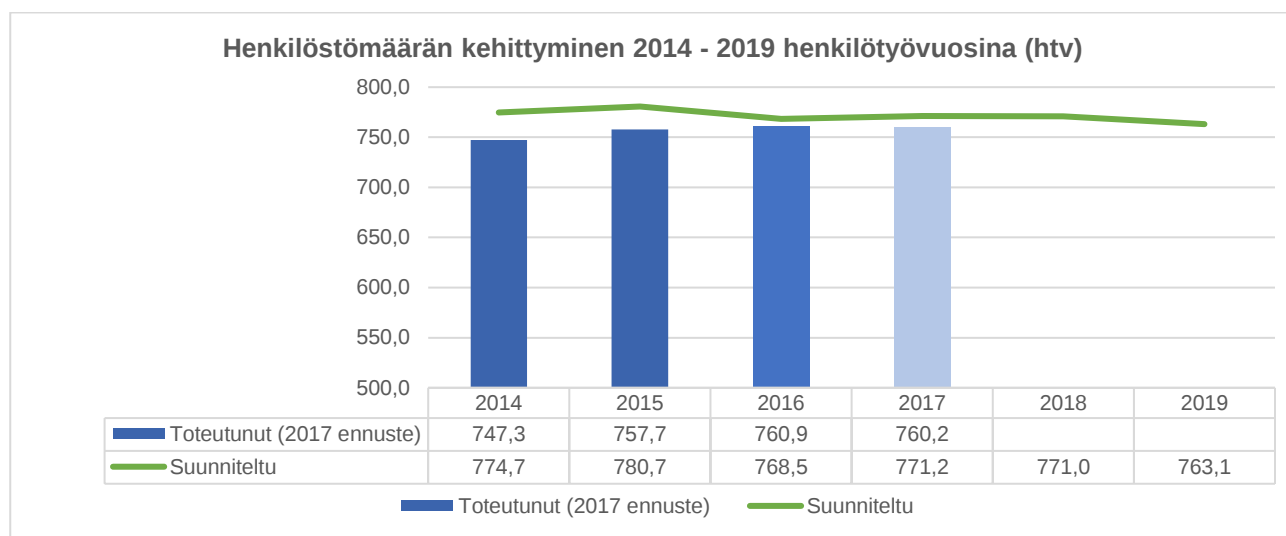
Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
7. Tuloksiin ja vaikutuksiin tähtäävä toimintakulttuuri	Henkilöstön kokemus johtamis- ja toimintakulttuurin kannustavuudesta paranee	Henkilöstökyselyn indeksi	

Toimenpiteet 2018

- Työtä uudella tyylillä mallin käyttöönotto ja seuranta
- Päivitettyjen johtamisen periaatteiden jalkautus
- Esimiesvalmennuksien jatkaminen ja kehittäminen

4.2 Henkilöstömäärän kehittyminen

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu voimassa olevassa henkilöstösuunnitelmassa 2017 - 2019. Yksityiskohtaisella tasolla laaditun suunnitelman mukaisesti henkilöstömäärän lasku loivenee suunnitelmakauden aikana. Vuoden 2018 keskimääräinen henkilöstömäärä on yhteensä 771,0 htv pysyen vuoden 2017 tasolla. Henkilöstömäärien toteutumat ovat jääneet suunniteltua alemmalle tasolle.



Henkilöstösuunnitelma on koko vuoden keskimääräinen henkilöstömäärä, joka sisältää kaikki palkalliset työsuhteet ml. kesätyöntekijät, palkalliset opinnäytetyöntekijät ja muut lyhyet palkalliset työsuhteet.

Henkilöstösuunnitelma päivitetään suunnitelmakaudelle 2018 - 2020 ja muutokset huomioidaan lopullisessa taloussuunnitelmassa syksyllä sen laadinnan yhteydessä.

5 Toimialakohtaiset erittelyt

5.1 Vesihuolto

5.1.1 Tavoitteet

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
1. Ympäristön tila on parantunut	Jätevedenpuhdistuksen fosforikuorma on enintään 38 tonnia/vuosi ja typpikuorma enintään 1200 tonnia/vuosi	Fosforikuorma tonnia/vuosi	38

Toimenpiteet 2018

- Toteutetaan suunnitellut ennakkohuollot ja saneeraukset
- Optimoidaan fosforinpoistoa ja alkalointikemikaalin syöttöä
- Varautuminen: Tutkitaan vaihtoehtoisten saostuskemikaalien käyttöä

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
1. Ympäristön tila on parantunut	Jätevedenpuhdistuksen fosforikuorma on enintään 38 tonnia/vuosi ja typpikuorma enintään 1200 tonnia/vuosi	Typpikuorma tonnia/vuosi	1 200

Toimenpiteet 2018

- Toteutetaan suunnitellut ennakkohuollot ja saneeraukset.
- Optimoidaan biologisen prosessin toimintaa.
- Viestitään ja neuvotaan typpijalanjälkeen liittyen

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
1. Ympäristön tila on parantunut	Verkostoon pumpattu vesimäärä pienenee	Vesimäärä l/asukas/vrk	220

Toimenpiteet 2018

- Toteutetaan vuotohallintastrategian mukaisia toimenpiteitä

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
2. Toimintavarmuus on korkea ja verkostojen toiminta on optimoitu	Vedenjakelun keskeytysten aika lyhenee	Keskeytysaika, 3 vuoden liukuva keskiarvo min/asukas/vuosi	10

Toimenpiteet 2018

- Operatiivinen toiminta on tehokasta

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Vesihuollon tuottavuus paranee	Toimintakulut/asukas/vuosi	80,0

Toimenpiteet 2018

- Parannetaan vedentuotannon ja jakelun resurssitehokkuutta
- Kehitetään jätevedenpuhdistuksen energiatehokkuutta edelleen
- Tehostetaan jätevedenpuhdistuksen kemikaalien käyttöä
- Kehitetään toiminnan ja talouden raportointia

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Vesihuollon investointien tulorahoitusosuus kehittyy pitkällä aikavälillä positiivisesti. TTS kaudella Blominmäen jätevedenpuhdistamo-investointi kuitenkin laskee tulorahoitusosuutta.	Investointien tulorahoitus %	Keskimäärin noin 60%

Toimenpiteet 2018

- Tehostetaan investointien talousseurantaa

Strategiset hankkeet

Strateginen hanke	Hankkeen kuvaus
Seudullinen vedentuotannon ja jakelun varmistaminen ja tehostaminen	Seudullisen vedentuotannon ja -jakelun varmistamiseksi ja tehostamiseksi toteutettavia hankkeita.

Toimenpiteet 2018

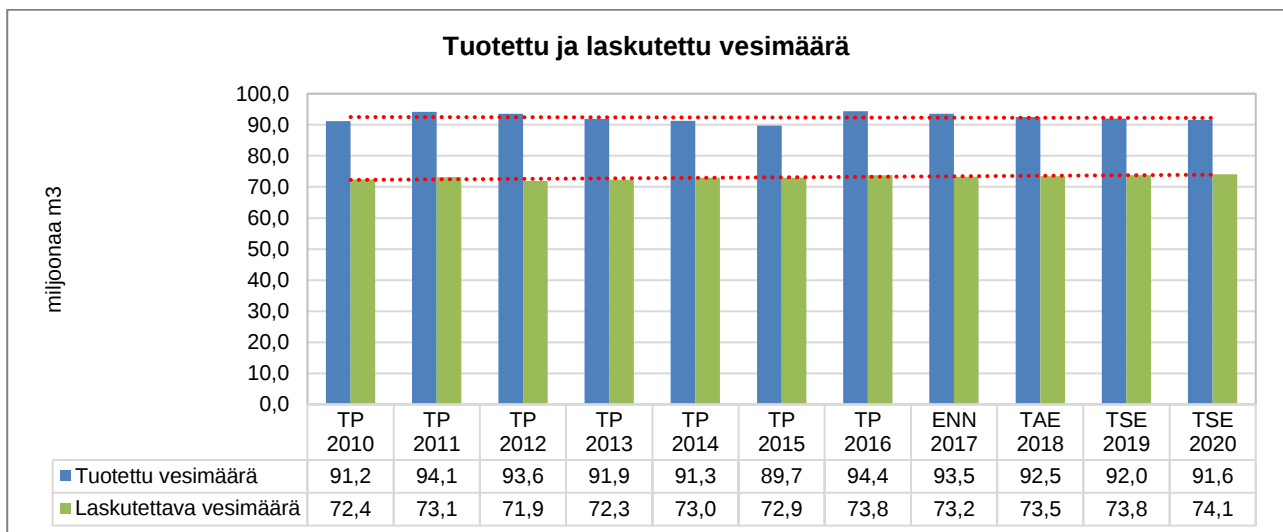
- Pitkäkosken kapasiteetin kasvattamisen toteutussuunnittelu käynnistetty ja ensimmäinen urakkaosuus kilpailutettu.
- Hiekkaharjun uuden vesitornin urakan valmiusaste 80 %

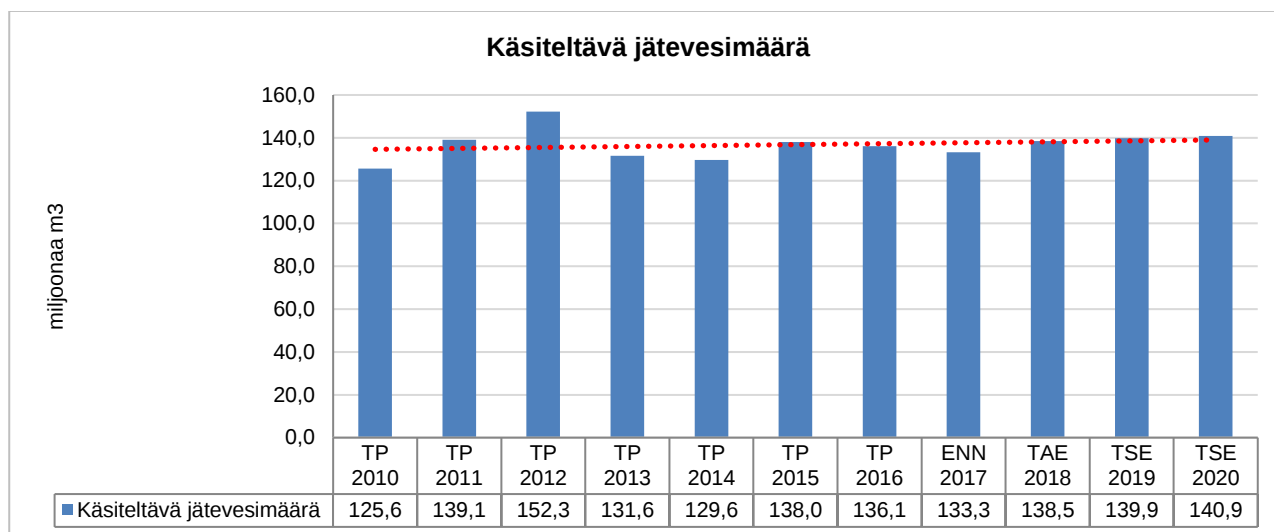
Strateginen hanke	Hankkeen kuvaus
Blominmäen jätevedenpuhdistamo	Kuormituksen kasvuun ja tiukentuviin lupavaatimuksiin vastaava uusi kalliopuhdistamo, joka korvaa Suomenojan jätevedenpuhdistamon.

Toimenpiteet 2018

- Projektinjohtourakka käynnistetty ja betonivaluista tehty 30%. Kaikki tunneliurakat käynnissä.

5.1.2 Toiminta





Ympäristön tilaa parannetaan

Jätevedenpuhdistuksen tulokuormituksen kasvusta huolimatta jätevedenpuhdistuksen jälkeinen fosfori- ja typpikuorma mereen pyritään suunnitelmakaudella pitämään ennallaan. Tämä vaatii Viikinmäen puhdistamon jatkuvaa kehittämistä. Myös kulutustottumusten ja vesistökuormituksen välistä yhteyttä on tärkeä viestiä asukkaille. Lisäksi viemäreiden vuotovesien määrää pyritään pienentämään. Vuonna 2021 käyttöönotettava Blominmäen jätevedenpuhdistamo tulee alentamaan merkittävästi sekä typpi- että fosforikuormitusta.

Suunnittelukaudella pyritään aloittamaan sekaviemäriverkon eriyttäminen. HSY:n alueella on noin 220 km sekaviemäriverkostoa, pääosin Helsingin kantakaupungin alueella. Sekaviemäriverkostosta tapahtuu rankkasateilla verkostoylivuotoja. Vaikka ylivuotava vesi on laimeaa (jätevettä alle 5 % ja 95 % hulevettä), sen vaikutukset näkyvät kuitenkin ajoittaisina pistemäisinä rantavesien virkistyskäytön heikkenemisinä, mistä syystä sekaviemäröinnin ylivuotoja pyritään suunnitelmakaudella vähentämään. Eriyttäminen toteutetaan yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa ja sen suunnitelmallinen eteneminen tulee vaatimaan näiden tarpeiden huomioimisen investointien budjetoinnissa. Ilmastonmuutoksesta johtuva sademäärien todennäköinen kasvu korostaa näiden toimenpiteiden tärkeyttä.

Vedenpuhdistuksen suunnitelmakauden 2018 - 2020 tavoite on, että asukasta kohden verkostoon pumpattu vesimäärä (l/as/vrk) vähenee. Verkostoon pumpattu vesi jakautuu vedenkäyttöön ja vuotovesiin. Suunnitelmakaudella vedenkäytön raportointia kehitetään entisestään ja aluemittausjärjestelmän rakentamista jatketaan. Aluemittausjärjestelmän rakentaminen kestää koko suunnitelmakauden ajan. Järjestelmä mahdollistaa vedenjakelun tarkemman seurannan ja näin auttaa vuotojen vähentämisessä.

Toimintavarmuus on korkea

Vedenjakelun toimintavarmuutta lisätään toimintakaudella varmentamalla runkovesiyhteyksiä. Toimintavarmuus lisääntyy myös vuoden 2016 lopulla käyttöönotetun vedenjakelun ohjausjärjestelmän edelleen kehittämisen avulla. Lisäksi jakeluvarmuutta lisätään saneeraamalla paineenkorotusasemia sekä lisäämällä kriittisimpiin kohteisiin varavoimaa.

Jätevedenpuhdistuksessa toimintavarmuuden ensimmäisenä tavoitteena on lupavaatimusten täysimääräinen toteutuminen kuormituksen kasvusta huolimatta. Blominmäen jätevedenpuhdistamo tulee valmistuttuaan parantamaan myös toimintavarmuutta.

Verkoston toimintahäiriöitä pyritään vähentämään. Viemäritukosten osalta toimenpiteet kohdistuvat tunnettujen ongelmakohteiden ennakoidun kunnossapidon tehostamiseen sekä pahiten painuneiden tai muutoin vaurioituneiden viemäreiden saneeraukseen. Vedenjakeluverkon osalta toimenpiteenä on sellaisen saneerauksen priorisointimenetelmän kehittäminen ja käyttöönotto, jolla verkostosaneerausten vaikuttavuutta pystytään entisestään parantamaan.

Vesihuoltolain mukaisen hulevesisopimuksen jäsenkuntien ja HSY:n kesken on tarkoitus astua voimaan 1.1.2018. Sopimus selkeyttää hulevesivastuita, mikä tulee heijastumaan pitkällä aikavälillä koko hulevesijärjestelmän toimintavarmuuden paranemisena.

HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemus on parantunut

Vesihuollon johtoryhmässä analysoidaan systemaattisesti asiakaspalautteita. Raportointia ja raportoidun tiedon analysointia kehittämällä parannetaan yhteisten ongelmakohteiden tunnistamista ja esiin nousevien ongelmien ratkaisemista sekä voidaan näin vahvistaa myönteistä asiakaskokemusta.

Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella

Vesihuollon tuottavuutta parannetaan optimoimalla palvelujen oston ja oman työn välistä suhdetta sekä virtaviivaistamalla toimintatapoja sekä vesihuollossa että HSY:n keskitetyissä palveluissakin. Kustannussäästöjä saadaan aikaan myös toteuttamalla energiatehokkuutta parantavia investointeja, sekä lisäämällä mahdollisuuksien mukaan omaa energiantuotantoa.

HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani

Vuonna 2015 käynnistyneen HSY-tasaisen Resurssitehokas Pääkaupunkiseutu (REPA) -kehityshankkeen osana on osin Tekesin rahoittama kehityshanke ÄlykäsVesi. Sen keskiössä on ollut eri järjestelmissä ja eri tahoilla syntyvän tiedon tehokas hyödyntäminen vesihuollon operatiivisessa toiminnassa, johtamisessa ja kehittämisessä sekä toimintaympäristön kehittämisen ja muutosten hallinta. ÄlykäsVesi -kehityshanke päättyy vuoden 2017 loppupuolella, mutta Smart Water teeman alla tehtävä tutkimus- ja kehitystyö jatkuu ensimmäisestä vaiheesta saatavien kokemusten perusteella ainakin nykyisen strategiakauden loppuun eli vuoteen 2020.

HSY on toteuttanut osana ympäristöministeriön RAKI-rahoitusohjelmaa ravinteiden poistoon ja talteenottoon liittyviä kehityshankkeita vuodesta 2014 alkaen. Vuosien 2016 ja 2017 aikana on toteutettu RAKI –ohjelman puitteissa ns. RAVITA hanke, jossa pilotoidaan fosforin talteenottoa jätevedestä sekä tarkastellaan sen yhdistämistä typentalteenoton kanssa. Nyt hanke saa jatkoa, kun RAVITA DEMO -hanke on valittu osaksi hallituksen kiertotalouden kärkihanketta.

HSY tekee laajaa yhteistyötä sekä kansainvälisesti (European Benchmarking Co-operation, Nordic Water Cities, Bochumin yliopisto) että kotimaassa (Vesilaitosyhdistys, Aalto yliopisto). Yhteistyön laajuus ja jatkuvuus on osoitus siitä, että HSY on tunnustettu aktiiviseksi ja luotettavaksi yhteistyökumppaniksi niin Suomessa kuin kansainvälisestikin.

5.1.3 Talous

Vesihuollon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
TOIMINTATULOT	251 819	250 457	255 357	258 175	260 988	2,0 %
Myyntituotot	249 400	248 336	253 104	255 889	258 702	1,9 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	2 419	2 121	2 253	2 286	2 286	6,2 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	1 889	1 920	1 920	1 920	1 920	0,0 %
TOIMINTAMENOT	-91 487	-94 010	-96 935	-97 234	-97 836	3,1 %
Henkilöstömenot	-25 028	-24 045	-24 286	-24 286	-24 586	1,0 %
Palvelujen ostot	-34 013	-36 451	-37 878	-37 878	-37 878	3,9 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-23 252	-24 211	-25 147	-25 398	-25 652	3,9 %
Muut toimintakulut	-9 195	-9 303	-9 624	-9 672	-9 720	3,5 %
TOIMINTAKATE	162 222	158 367	160 342	162 861	165 072	1,2 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	-63 219	-64 445	-66 243	-67 744	-69 815	2,8 %
VUOSIKATE	99 003	93 922	94 099	95 117	95 257	0,2 %
POISTOT	-78 542	-81 941	-84 483	-87 112	-89 000	3,1 %
TILIKAUDEN TULOS	20 462	11 981	9 616	8 005	6 257	-19,7 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	0	0	0	0	0	-
TULOVEROT	-1 326	-912	-656	-533	-400	-28,1 %
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	19 136	11 069	8 960	7 472	5 857	-19,1 %
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	281,1 %	272,0 %	268,8 %	270,9 %	272,1 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	59,0 %	56,0 %	56,1 %	56,7 %	56,8 %	

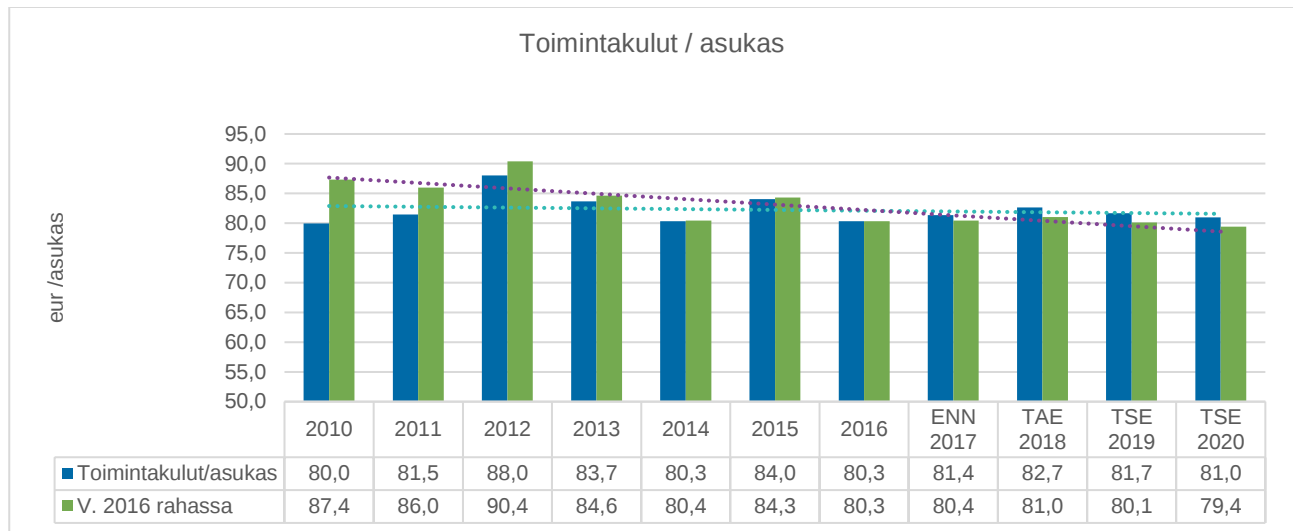
Vuosille 2018 - 2020 hintojen korotus on toteutettu talousmallia maltillisempana. Vuodelle 2018 korotus käyttö- ja perusmaksuihin on 1,5 % ja suunnitelmavuosille reaalikorotukseksi on arvioitu 0,7 %/vuosi. Korotukset perustuvat tulevien vuosien suurien investointien poistojen ja rahoituskulujen kattamiseen. Rakentamisen volyymi on kasvanut voimakkaasti pääkaupunkiseudulla, mikä on näkynyt liittymismaksujen tuottojen kasvuna. Tulosaikutuksessa tulee kuitenkin huomioida lisääntyneet liitostyöt ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Vesihuollon käyttö-, perus- ja liittymismaksut sekä niiden hinnoittelurakenne ovat parhaillaan tarkasteltavana. Selvitys käynnistyi hulevesimaksujen määrittelyn sekä laskutusjärjestelmän uusimisen myötä. Lisäksi Vesilaitosyhdistys (VVY) julkaisi vuoden 2017 alussa päivitettyt ohjeet ja suositukset koskien vesihuollon maksuja.

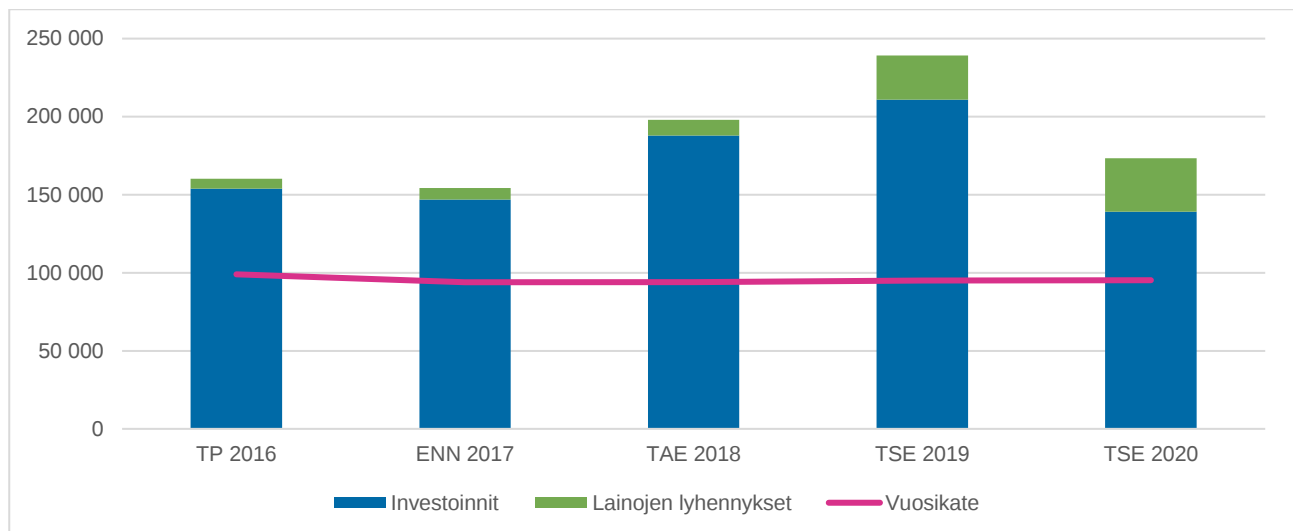
Kehittämisen painopistealueet näkyvät suunnittelukaudella taloudessa. Näitä ovat mm. panostukset työturvallisuuteen, tutkimukseen ja kehitykseen (mm. RAVITA-projekti ja vedenpuhdistuksen

kalvosuodatuksen pilotointi) sekä työtapojen muutokseen (mm. digiloikka). Talouteen vaikuttavia tekijöitä ovat myös kemikaalikustannusten normaalia nopeampi kohoaminen sekä eräät kertaluontoiset kustannuserät (mm. Suomenojan pilaantuneiden maiden käsittely sekä Tikkurilan vesitornin purku).

Vesihuollon tuottavuuden kehitys



Vesihuollon tulorahoituksen (vuosikate) riittävyys investointien ja lainanlyhennysten maksamiseen



Vesihuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
KAUPUNKILÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Toiminta-alueen laajentuminen ja kaavoitus	36 996	44 670	36 200	35 700	34 200	-19,0 %
1 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot)	32 084	38 013	32 200	32 200	30 700	-15,3 %
2 Laajentuminen haja-asutusalueille	2 055	2 350	2 000	1 500	1 500	-14,9 %
3 Johtosiirrot	2 857	4 307	2 000	2 000	2 000	-53,6 %
VESIHUOLTOLÄHTÖISET HANKKEET						
Vedenhankinta ja puhdistus	17 397	9 473	6 200	7 400	6 800	-34,6 %
4 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit	0	1 000	0	0	0	-100,0 %
5 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	284	0	400	200	1 100	-
6 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	13 009	6 033	3 600	6 300	4 800	-40,3 %
- Pitkäkoski	2 680	2 953	3 600	6 300	4 800	21,9 %
- Vanhakaupunki	10 191	3 080	0	0	0	-100,0 %
- Muut uudisinvestoinnit	138	0	0	0	0	-
7 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	4 104	2 440	2 200	900	900	-9,8 %
Vedenjakelu ja viemäröinti	52 286	53 700	52 825	43 425	34 800	-1,6 %
8 Vedenjakelun uudisinvestoinnit	8 732	14 500	15 500	5 500	2 800	6,9 %
9 Viemäröinnin uudisinvestoinnit	9 330	7 200	7 475	7 175	3 400	3,8 %
10 Verkostojen saneerausinvestoinnit	30 568	27 500	23 500	23 500	23 500	-14,5 %
11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit	1 255	1 800	3 850	4 750	2 600	113,9 %
12 Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	2 401	2 700	2 500	2 500	2 500	-7,4 %
Jätevedenpuhdistus	43 276	38 200	91 200	123 200	62 300	138,7 %
13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	39 649	34 800	86 700	118 000	57 500	149,1 %
- Blominmäki	39 321	34 200	84 700	117 000	57 000	147,7 %
- Viikinmäki (kapasiteetti ja laatu)	328	600	2 000	1 000	500	233,3 %
14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	3 454	3 400	3 500	3 700	3 800	2,9 %
15 Purkutunneleiden uudisinvestoinnit	173	0	1 000	1 500	1 000	-
16 Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
Muut investoinnit (irtaimisto, kiinteistöt ym)	3 999	1 600	2 420	1 820	1 800	51,3 %
Rahoitusosuudet investointimenoihin	-851	-670	-850	-750	-750	26,9 %
Vesihuollon investoinnit yhteensä	153 957	146 973	187 995	210 795	139 150	27,9 %

Vesihuollon investointisuunnitelma 2018 - 2020 perustuu HSY:n yhtymäkokouksen 18.11.2016 hyväksymään vesihuollon investointiohjelmaan, jossa on esitetty vesihuollon investointitarpeet vuosille 2017 - 2026.

Toiminta-alueen laajentumisen ja kaavoituksen edellyttämät investoinnit suunnitelmakaudelle 2018 – 2020 ovat yhteensä 106 milj. euroa. Suunnitelmakauden merkittäviä hankkeita ovat mm. Finnoo ja Perkkää Espoossa, Jätkäsaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta ja Pasila Helsingissä sekä Kehäradan asemaseudut Vantaalla. Haja-asutusalueiden osalta käynnistetään vesihuollon rakentaminen mm. Pakankylässä Espoossa sekä Kiilan alueella Vantaalla.

Vedenhankinnan ja -puhdistuksen investoinnit suunnitelmakaudelle 2018 - 2020 ovat yhteensä 20,4 milj. euroa. Merkittävin investointi kaudella on Pitkälän vedenpuhdistuslaitosten kapasiteetin nostaminen ja rakennustekninen saneeraus.

Vedenjakelun ja viemäroinnin investoinnit suunnittelukaudelle 2018 - 2020 ovat yhteensä 131 milj. euroa. Vedenjakeluverkoston merkittävimmät investoinnit suunnitelmakaudella ovat Hiekkaharjun uuden vesitornin rakentaminen, uusi yhteys Vanhastakaupungista Ala-Tikkurilaan, uusi yhteys Mäkkylästä Kauniaisten vesitornille sekä Porkkalankadulta Ruoholahteen johtava varmistusyhteys. Merkittävimmät viemärintiijärjestelmän investoinnit suunnitelmakaudella ovat Kivistön ja Koillis-Espoon runkoviemäri, sekä Jokivarsi - Mikkola runkoviemäri.

Verkostosaneerauksessa keskitytään runkoyhteyksien toiminnan varmistamiseen. Merkittävä osa verkostosaneerauksista tehdään yhteishankkeina kaupunkien katutöiden kanssa. Etelärannan vesihuoltoverkostot uusitaan ja alueen sekaviemäriverkon ylivuotojen hallintaa parannetaan. Vanhoja vesihuoltotunneleita kunnostetaan.

Jätevedenpuhdistuksen investoinnit suunnitelmakaudella 2018 - 2020 ovat yhteensä 276,7 milj. euroa. Merkittävin investointi suunnitelmakaudella on Blominmäen jätevedenpuhdistamohanke, johon on suunnitelmakaudella varattu 258,7 milj. euroa. Lisäksi Viikinmäen puhdistamon toiminnan kannalta kriittinen purkutunneliyhteys välillä Viikinmäki - Viikki kahdennetaan ja varaudutaan käynnistämään ravinteiden poistoa tehostavia investointia suunnittelukauden lopulla.

Vesihuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020
Tulorahoitus					
Vuosikate	99 003	93 922	94 099	95 117	95 257
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-1 341	-912	-656	-533	-400
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-154 808	-147 643	-188 845	-211 545	-139 900
Rahoitusosuudet investointimenoihin	851	670	850	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	-56 295	-53 963	-94 552	-116 211	-44 293
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	30 000	58 806	100 597	140 100	73 168
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-6 333	-7 313	-9 970	-28 363	-34 203
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	989	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	24 656	51 493	90 627	111 737	38 965

Vesihuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	1 954 198	2 019 230	2 122 742	2 246 425	2 296 575
Oma pääoma	522 098	533 167	542 127	549 599	555 456
Pitkäaikainen vieras pääoma (korollinen)	1 295 971	1 347 463	1 438 090	1 535 827	1 560 793
- lainat jäsenkunnilta	1 188 002	1 188 002	1 188 002	1 174 002	1 160 002
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	107 969	159 461	250 088	361 825	400 791
Omavaraisuusaste (%)	26,9 %	26,7 %	25,9 %	25,0 %	24,9 %

5.2 Jätehuolto

5.2.1 Tavoitteet

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
1. Ympäristön tila on parantunut	Kotitalouksien jätteen kierrätysaste nousee	Kierrätysaste-%	50

Toimenpiteet 2018:

- Otetaan vapaaehtoisia kiinteistöjä mukaan muovipakkausten kiinteistökohtaiseen keräykseen. Päätetään kiinteistökohtaisen muovipakkausten keräyksen jatkosta vuoden 2018 jälkeen.
- Suunnitellaan ja valmistaudutaan aloittamaan pientalojen lähinnä omakotitalojen ja paritalojen monilokerokeräyspilotti. Pilotti voidaan aikaisintaan aloittaa syksyllä 2018.
- Puujätteen syntypaikkalajittelua parannetaan Sortti-asemilla, jotta puujätettä voitaisiin ohjata materiaalihyötykäyttöön
- Sortti-asemilla pilotoidaan eri jätejakeiden erilliskeräystä materiaalihyötykäytön edistämiseksi.

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Jätehuollon tuottavuus paranee	Jätehuollon toimintamenot ilman läpilaskutuseriä/jätemäärät	164

Toimenpiteet 2018:

- Kehitetään palveluja kustannustehokkaasti siten, että asiakkaille tarjotaan laajempi palveluvalikoima ilman että kiinteistöjen jätemaksuihin tehdään reaalikorotuksia.

Strategiset hankkeet

Strateginen hanke	Hankkeen kuvaus
Jätteenkäsittelytoiminnan muuttaminen	Ämmässuon jätteenkäsittelykeskuksesta muodostuu monipuolisia jäte- ja muiden materiaaliavirtojen käsittelyyn ja jalostamiseen keskittyvä energiatehokas Ekoteollisuuskeskus joka mahdollistaa alueen tehokkaan käytön ja tarjoaa alustan yritysysteistyölle (Teolliset symbioosit) samalla, kun alue edelleen tuottaa kunnan vastuulle säädetty jätteenkäsittely- ja loppusijoituspalvelut.

Toimenpiteet 2018:

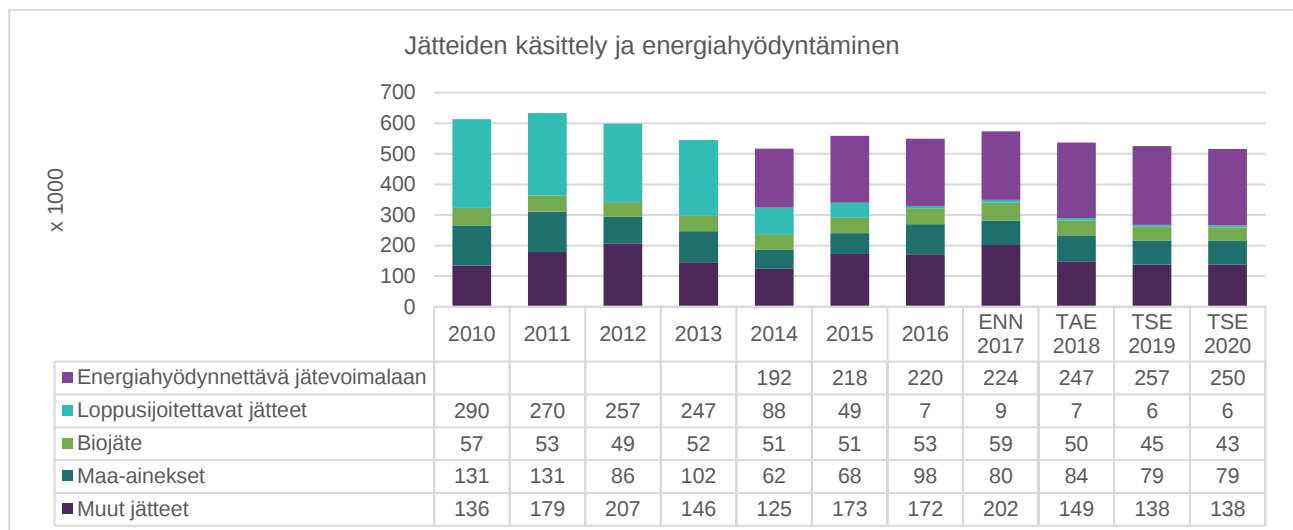
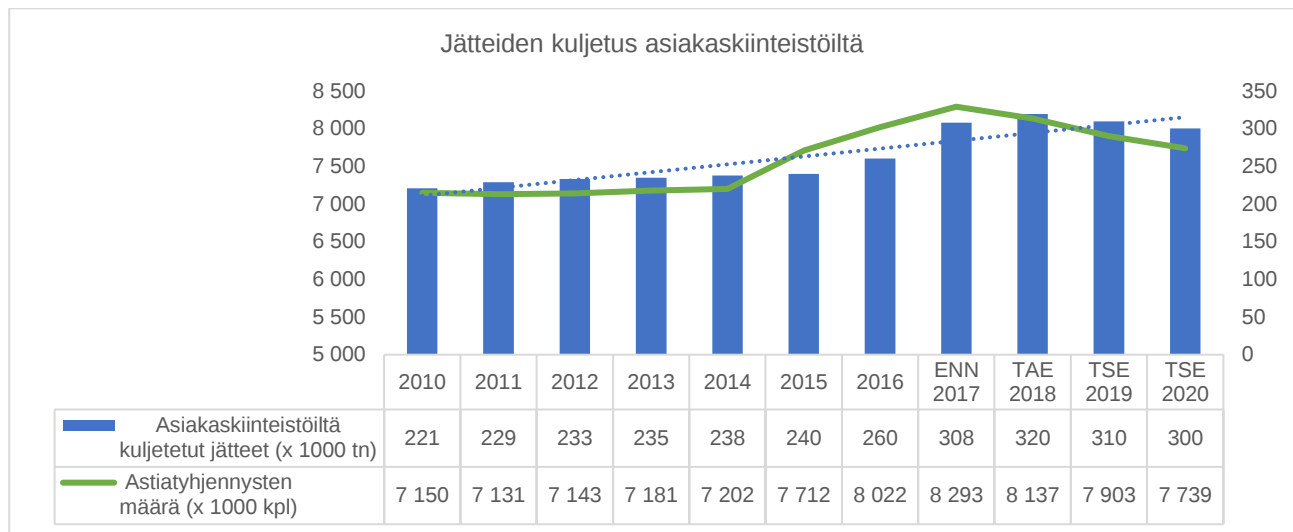
- Jatketaan ja laajennetaan toimintaa alueelle sijoittuvien yhteistyöyritysten kanssa ja edistetään alueella tapahtuvaa tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaa yhdessä yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa. Laajennetaan teollisen symbioosit toiminnan tunnusmerkit täyttävää yritysysteistyötä HSY:n omistamalla Seutulan alueella. Osallistutaan kiertotaloutta edistävään kehitystyöhön 6Aika -hankkeessa.

Strateginen hanke	Hankkeen kuvaus
Ämmässuon biojätteenkäsittelyn lopputuotteiden materiaali- ja energiatehokkuuden optimointi	Selvitetään ja käyttöön otetaan kokonaistaloudellisin ratkaisu alueen käsittelyprosesseissa syntyville biomassalle, joka optimoi ravinteiden talteenoton ja kierrätyksen, korkealaatuisten multatuotteiden valmistuksen.

Toimenpiteet 2018:

- Jatketaan ja laajennetaan toimintaa alueelle sijoittuvien yhteistyöyritysten kanssa ja edistetään alueella tapahtuvaa tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaa yhdessä yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa. Laajennetaan teollisen symbioosit toiminnan tunnusmerkit täyttävää yritysysteistyötä HSY:n omistamalla Seutulan alueella. Osallistutaan kiertotaloutta edistävään kehitystyöhön 6Aika -hankkeessa.

5.2.2 Toiminta



HSY:n jätteenkuljetusten palvelutarjontaa kehitetään

Muovipakkausten kiinteistökohtaista keräystä laajennetaan vuonna 2017 siten, että palveluun voi liittyä vapaaehtoisesti uusia kiinteistöjä. Muovipakkausten tuottajayhteisön Suomen Uusimuovin (SUMI) kanssa tehtiin 2017 sopimus muovipakkausten vastaanotosta ja toimittamisesta Fortumin muovinjalostuslaitokselle. Sopimus kiinteistöiltä kerätyn muovipakkausjätteen vastaanotosta on voimassa 2018 loppuun asti. Vuoden 2018 aikana tullaan päättämään muovipakkausten keräyksen jatkamisesta ja lajitteluvälvoitteen sisällyttämisestä jätehuoltomääräyksiin.

Vuoden 2018 aikana valmistellaan ja suunnitellaan pientaloille suunnattua monilokerokeräyspilottia. Pilotointi on tarkoitus aloittaa vuoden 2018 lopulla rajatulla omakotitaloalueella. Sako- ja umpikaivo-lietkuljetuspalvelua tullaan kehittämään edelleen suunnitelmakaudella palvelusta saatujen kokemusten perusteella.

Sortti-asema toiminta laajenee

Sortti-asemilla ja alueellisissa keräyspisteissä tullaan keräämään jätettä noin 75 000 tonnia vuositasona. Sortti-asemien palveluja kehitetään kierrätysmahdollisuuksia ja asiakaskokemusta parantamalla. Ruskeasannan Sortti-aseman kävijämäärät ovat kasvussa, mikä tasaa koko asemaverkoston asiakasmääriä ja vähentää Kivikon ja Konala Sortti-asemien ajoittaista ruuhkautumista.

Kirkkonummen Jorvaksen Sortti-asema otetaan vuoden 2018 alusta, jolloin Kirkkonummen ja Etelä-Espoon palvelut paranevat. Jorvaksen Sortti-asema korvaa nykyisen Munkinmäen Sortti-aseman.

Pakkausjäteasetuksen mukaisesti vastuu kierrätyspisteistä on siirtynyt tuottajille 1.1.2016. HSY on sopinut Rinki Oy:n kanssa yhteistyöstä kierrätyspistetoiminnan osalta vuoden 2018 loppuun asti. Sopimuksen ajan HSY ylläpitää keräysverkostoa ja siihen liittyvää asiakaspalvelua. Kierrätyspistetoiminnan järjestämisen jatkosta tullaan päättämään vuoden 2018 aikana Rinki Oy:n ja pakkausjätteiden tuottajayhteisöjen kanssa.

Kaatopaikkakäsittelystä jätteiden hyödyntämiseen

Jätteiden hyödyntämistä pyritään lisäämään suunnitelmakaudella sekä laajentamalla palvelutarjontaa, että monipuolistamalla asiakaspalveluhinnastoa. Suunnitelmakaudelle sijoittuu Ämmässuon täyttöalueen sulkemistoimenpiteitä, joiden yhteydessä alueella jalostettuja jätemateriaaleja voidaan hyödyntää. Lopullisia pintarakenteita tehdään myös tulevilla TTS-kaudella, joihin hyödynnetään alueelle tulevia hyötykäyttöön kelpaamattomia maa-aineksia.

Jätelain muutoksella saattaa olla vaikutuksia Ämmässuolla vastaanotettaviin jätemääriin johtuen muun ohella nykyisen jätelain kuntien toissijaisen jätehuollon järjestämisvastuun rajauksista uudessa jätelaissa. Tällä hetkellä vaikutusten laajuutta on vaikea arvioida.

Tulevat kehitysnäkymät

Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmaan on kirjattu jätelain muuttaminen siten, että kuntien vastuulla ovat asumisessa syntyvät jätteet alueelliset erityispiirteet huomioiden. Ympäristöministeriö asetti työryhmän valmistelemaan jätelain muutosta yhdyskuntajätehuollon vastuunjaosta sekä selvittämään jätelain ja hankintalain yhteensovittamista. Työryhmän toimikausi päättyi helmikuun 2017 lopussa, jolloin työryhmä luovutti mietintönsä ympäristöministeriölle.

Työryhmä esittää loppuraportissaan, että Sipilän hallitusohjelman kirjaus kunnan vastuun rajaamisesta yhdyskuntajätehuollossa toteutetaan sellaisenaan lukuun ottamatta kunnan omassa toiminnassa syntyvän yhdyskuntajätteen jätehuoltoa. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että asuinkiinteistöjen sekä kuntien koulujen, päiväkotien ja toimistojen jätehuollon hoitaisi edelleen kunta eli HSY.

Raportissa esitetään, että jätelain muutos kuntavastuun rajaamisesta tulisi voimaan 1.1.2018. Siirtymäaika olisi jätteenkuljetusten kuljetussopimusten loppuun saakka ja enintään kaksi vuotta lain voimaantulosta. Ympäristöministeriön ilmoituksen mukaan loppuraportin linjausten mukainen hallituksen esitys jätelain muuttamiseksi lähtisi lausuntokierrokselle kesäkuussa 2017. Jätelain muutoksen eduskuntakäsittely on aikataulutettu syysistuntokaudelle.

Lisäksi loppuraportissa ehdotetaan jätealalle hankintalaista poiketen 10 %:n omaa ulosmyyntirajaa edellyttäen, että ympäristöministeriö laatii erillisen selvityksen kuntien jätelaitosten omistaman infran eriyttämisestä yhtiöittämällä. Lisäksi ympäristöministeriö selvittää jätehuollon markkinapaikkaa tai muuta vastaavaa menettelyä, joka tukisi kunnan toissijaisen jätehuoltovastuun edellytyksenä olevan

markkinapuutteen arviointia. Ympäristöministeriö toteuttaa molemmat edellä mainitut selvitykset vuoden 2017 loppuun mennessä. Selvitysten mahdollisia vaikutuksia HSY:n jätehuollon tehtäväkenttään ja talouteen on toistaiseksi mahdotonta arvioida.

Jätehuollon tutkimus- ja kehitystoiminta

Tavoitteena on parantaa ympäristön tilaa lisäämällä resurssitehokkuutta ja edistämällä uusiutuvan energian hyödyntämistä. Ämmäsuolle loppusijoitettavan jätteen määrä on jätevoimalan käynnistymisen jälkeen vähentynyt oleellisesti, joten jätteenkäsittelykeskuksen aluetta ja sinne tehtyjä mittavia investointeja hyödynnetään uusiin tarkoituksiin. Aluetta on kehitetty jätteenkäsittelykeskuksesta ekoteollisuuskeskukseksi Ekomo -projektissa. Lopputuloksena on alue, jossa HSY:n toimintojen ympärille rakentuu erilaisiin kumppanuuksiin ja yritysyhteistyöhön nojaavaa uutta tuotantoa, palveluita ja kiertotalouteen liittyvää jättemateriaalien jalostustoimintaa.

Suunnitelmakaudella Ämmäsuolla otetaan käyttöön käsittelyratkaisu mädätetyn puhdistamolietteen käsittelemiseksi. Ratkaisun valinnassa hyödynnetään Biomassat ja Teolliset symbioosit -projektien pilottien tuloksia. Projektit sisältyvät osittain Tekes-rahoitteiseen, HSY:n strategiseen Resurssiviisas pääkaupunkiseutu (REPA) -hankkeeseen. Piloteissa on selvitetty innovatiivisia käsittelymenetelmiä. Uuden käsittelymenetelmän tarkoitus on tuottaa biohiiltä tai lannoitetuotetta ja se otetaan käyttöön Blominmäen jätevedenpuhdistamon valmistumiseen 2020 mennessä. Ekomon vision mukaisesti alueelle kehittyy resurssitehokkuuteen liittyvää tutkimus-, kehitys- ja testaustoimintaa. T&K-toimitilan perustamista Ekomon alueelle selvitetään. Toimitilaan liittyvän T&K&I-alustaympäristön kehittämistä tukee vuoden 2017 käynnistyvä 6Aika Tulevaisuuden kiertotalouskeskukset -hanke.

HSY osallistuu suunnitelmakaudella tuhkan ja kuonan tutkimuksiin ja hyödyntämiseen liittyviin yhteishankkeisiin. HSY on mukana UUMA2-ohjelmassa, jonka tavoitteena on edistää uusiomateriaalien käyttöä maarakentamisessa.

Suunnitelmakaudella jatketaan uusiutuvan energian hyödyntämisen lisäämiseen tähtääviä selvityksiä. Kaatopaikkakaasun metaanipitoisuuden laskiessa tarvitaan uusia menetelmiä sen energiasisällön saamiseksi hyötykäyttöön. Vuosina 2017 - 2018 toteutetaan selvitys Seutulan kaatopaikkakaasun hyödyntämisteknologioista. Tuloksia voidaan hyödyntää myöhemmin muilla vastaavilla alueilla, joissa kaatopaikkakaasun muodostus on vähenemässä.

HSY selvittää mahdollisuuksia täyssähkökäyttöisen jäteauton pilottiprojektiin. Vuoden 2017 alussa valmistui esiselvitys aiheesta. Jätteen koostumustutkimuksia jatketaan. Seuraava kotitalouksilta kerättävän sekajätteen koostumustutkimus toteutetaan vuonna 2018. Lisäksi seurataan Sortti-asemien sekajätteen sekä kiinteistöiltä kerätyn muovipakkausjätteen koostumusta. Koostumustutkimuksilla saadaan tärkeää tietoa jätteen hyödyntämispotentiaalista ja niiden tuloksia voidaan hyödyntää käsittelyjärjestelmien ja neuvontatoimenpiteiden suunnittelussa.

HSY on mukana pääkaupunkiseudun Smart&Clean -säätöön yhteistyössä, joka heijastuu myös jätehuollon toimintaan älykkäiden ja puhtaiden edelläkävijäratkaisujen hyödyntämisenä. Tavoitteena on luoda pääkaupunkiseudulle kansainvälisesti merkittävä älykäs, hiilineutraali ja kiertotalouden periaatteita noudattava referenssialue.

5.2.3 Talous

Jätehuollon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
TOIMINTATULOT	108 856	102 003	92 815	90 739	89 642	-9,0 %
Myyntituotot	106 811	99 280	90 375	88 363	86 942	-9,0 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	2 045	2 722	2 440	2 376	2 700	-10,4 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	0	0	0	0	0	-
TOIMINTAMENOT	-84 664	-82 181	-75 881	-73 815	-72 996	-7,7 %
Henkilöstömenot	-7 158	-6 956	-7 024	-7 024	-7 024	1,0 %
Palvelujen ostot	-74 052	-71 026	-63 546	-61 576	-60 887	-10,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 972	-2 494	-2 930	-2 837	-2 705	17,5 %
Muut toimintakulut	-1 481	-1 705	-2 381	-2 378	-2 380	39,6 %
TOIMINTAKATE	24 192	19 822	16 934	16 924	16 646	-14,6 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	-3 968	-3 182	-3 182	-3 182	-3 182	0,0 %
VUOSIKATE	20 225	16 640	13 753	13 742	13 465	-17,4 %
POISTOT	-15 031	-14 514	-14 148	-13 819	-13 819	-2,5 %
TILIKAUDEN TULOS	5 193	2 126	-395	-77	-354	-118,6 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	614	592	592	592	592	0,0 %
TULOVEROT	0	0	0	0	0	-
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	5 808	2 718	197	515	238	-92,8 %
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	128,6 %	124,1 %	122,3 %	122,9 %	122,8 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	194,1 %	159,7 %	132,0 %	131,9 %	129,2 %	

HSY:n tavoitteena on tuottaa kustannustehokkaasti pääkaupunkiseudun jätehuoltopalvelut siten, että jätehuollon asiakashintoihin ei tehdä yleisen hintatason nousua ylittäviä korotuksia. Vuodelle 2018 ei esitetä jätemaksujen korotuksia.

Jätelain muutoksen aiheuttamia taloudellisia kokonaisvaikutuksia on vielä vaikea arvioida, mutta muutokset saattavat aiheuttaa jätemaksuihin korotuspaineita tulevina vuosina. Kuntavastuun rajautuminen asumisessa syntyvien jätteiden ja kunnan omassa toiminnassa syntyvien jätteiden jätehuoltoon pienentää arvion mukaan suunnitelmakaudella HSY:n jätehuollon toimintatuottoja noin 5,2 milj. euroa. Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa toimintatuottojen vähenemisen on arvioitu jakautuvan vuosille 2019 ja 2020. Jätemaksuihin tämä tarkoittaisi alustavan arvion mukaan keskimäärin noin 2 %:n korotustarvetta riippuen muusta kustannuskehityksestä.

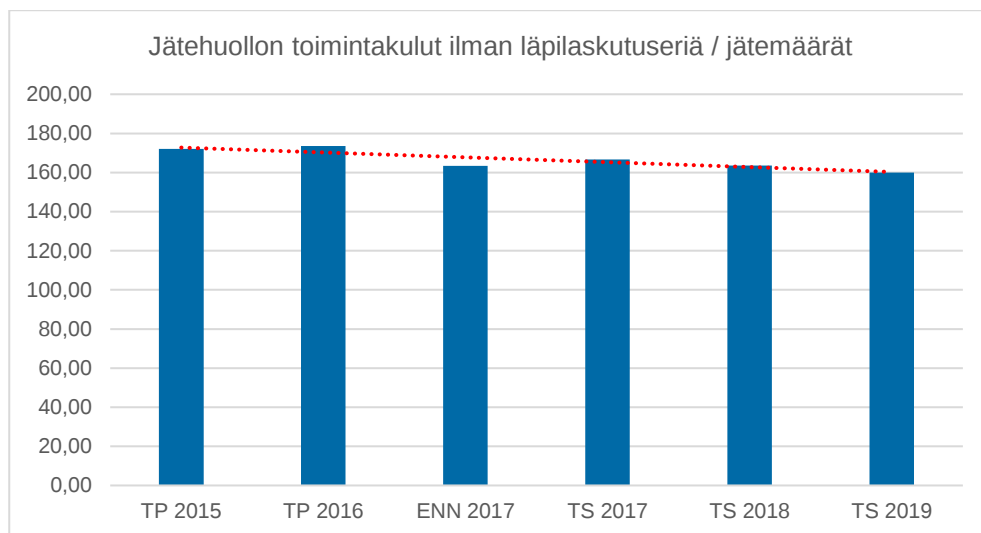
Jätehuollon tuloslaskelman tuloja ja käyttömenoja pienentää tytäryhtiö Uudenmaan Voima Oy:n läpilaskutuksen muuttaminen tilintarkastajien suosituksen mukaisesti nettoperusteiseksi, jolloin vuonna 2018 HSY:n toimintatuotoista ja -menoista poistuu kirjauskäytännön muutoksesta johtuen noin 3 milj. euroa. Muutoksella ei ole vaikutusta toimintakatteeseen tai tulokseen.

Jätteenkuljetuksen käsittelyosuuden läpilaskutuksen poistuminen pienentää tuloja ja menoja vuonna 2018 n. 7 milj. euroa edelliseen vuoteen verrattuna ja vuonna 2019 n. 1 milj. euroa. Läpilaskutuskäytäntö on perustunut siihen, että jätteen vastaanotto paikalla HSY:n kilpailuttamilta kuljetusurakoitsijoilta on laskutettu tonniperusteinen vastaanottohintaa, joka sitten on kompensoitu niille kuljetuspalvelujen ostomenoissa. Tällä järjestelyllä on mahdollistettu mm. se, että kilpailutetut kuljetusurakoitsijat ovat voineet tuoda halutessaan samassa kuormassa myös muuta kuin HSY:n kilpailuttamien kuljetusten jätteitä. Jätevoimalan käyttöönoton myötä tästä käytännöstä on luovuttu vaiheittain uusissa kuljetusurakoissa. Läpilaskutus poistuu kokonaisuudessaan vuoden 2018 loppuun mennessä, kun kaikki kuljetuksen urakka-alueet on uudelleen kilpailutettu.

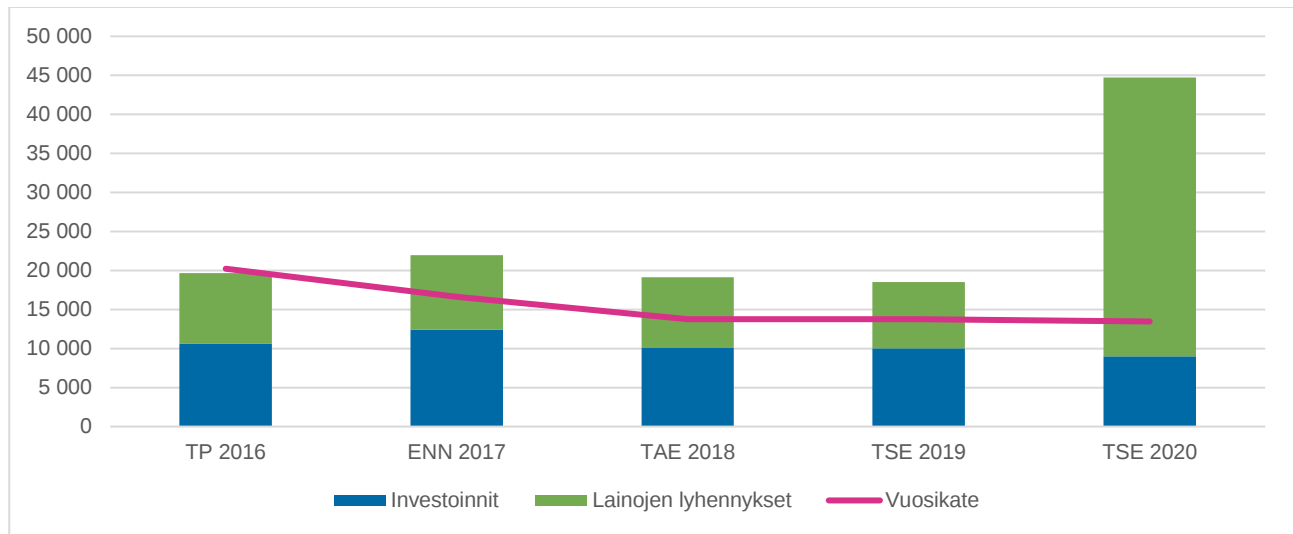
Ekomo-toiminnan kautta yhteistyökumppaneilta saatavien vuokra- ja muiden tuottojen ennustetaan lisääntyvän. Yhteistyöstä solmittavien sopimusten tuottojen ennustetaan ylittävän 1 milj. euroa vuonna 2018 ja kasvavan tasaisesti koko suunnitelmakauden.

Jätehuollon tuottavuuden kehittyminen

Jätehuollon tuottavuuden kehittymistä kuvaa toimintamenojen ja jätemäärien suhde. Pitkän aikavälin tavoitteena on parantaa omavaraisuusastetta ja tulorahoituksen riittävyyttä talouden tasapainon parantamiseksi.



Jätehuollon tulorahoituksen (vuosikate) riittävyys investointien ja lainanlyhennysten maksamiseen



Jätehuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
ALUEPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT	3 433	5 431	1 505	1 583	3 033	-72,3 %
1 Sorttiasemien rakentaminen (uudet)	2 517	3 607	0	400	2 500	-100,0 %
2 Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystyöt	609	1 339	975	600	200	-27,2 %
3 Aluepalvelujen kalustohankinnat ja aluekeräysverkosto	306	485	530	583	333	9,3 %
KÄSITTELYPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Ympäristövaikutusten hallinta	2 023	2 063	2 300	2 800	2 400	11,5 %
4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen	181	555	200	700	200	-64,0 %
5 Vesien keräys ja johtaminen	1 699	732	1 050	1 050	150	43,4 %
6 Viimeistelyrakenteet	143	776	1 050	1 050	2 050	35,2 %
Alueiden ja toimintojen kehittäminen ja niiden vaatimat investoinnit	4 339	2 534	4 548	3 199	2 899	79,5 %
7 Biojätteen käsittely ja mädätyskaasun hyödyntäminen	2 636	1 045	1 729	1 429	1 029	65,5 %
8 Ämmäsuon laajennusalue	958	1 266	650	1 250	750	-48,7 %
9 Infran kehittäminen ja sen vaatimat investoinnit	493	53	1 050	500	400	1881,1 %
10 Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet	253	150	120	20	20	-20,0 %
11 Energiainvestoinnit	0	20	999	0	700	4897,5 %
MUUT INVESTOINNIT						
Kuljetuspalvelulähtöiset investoinnit	536	500	200	183	183	-60,0 %
12 Jätteenkuljetuksen keräyskalusto	536	500	200	183	183	-60,0 %
Muut toimintaa tukevat investoinnit	222	1 871	1 517	2 267	500	-18,9 %
13 Maahankinnat	10	0	200	1 500	200	-
14 Muut investoinnit	212	1 871	1 317	767	300	-29,6 %
Jätehuollon investoinnit yhteensä	10 592	12 399	10 070	10 031	9 014	-18,8 %

Aluepalvelulähtöisten investointien suurimmat yksittäiset investoinnit ovat vuoden 1990 alussa valmistuneen Kivikon jätepalvelukeskuksen korjaus- ja täydennystöitä. Vuosikymmenien kuluessa ovat Kivikkoon sijoitetut jätehuollon toiminnot ja niiden laajuus muuttuneet, joten piha-alueilla ja rakennuksiin on tarpeen tehdä uusien toimintojen edellyttämiä muutoksia. Töiden yhteydessä Kivikon kiinteistön energiatehokkuutta parannetaan vastaamaan nykyvaatimuksia ja varaudutaan samalla tuottamaan sähköenergiaa aurinkovoimalla. Aluepalveluiden työkon- ja kalustohankintoja jatketaan koko suunnitelmakauden. Suunnitelmakauden lopussa on myös suunniteltu kehitettäväksi uuden tyyppistä palvelukonseptia Sortti-asemien toimintaan.

Käsittelypalvelulähtöisten investointien suurimmat yksittäiset investoinnit ovat jätteenkäsittelykeskuksen toiminnan varmistamiseen ja ympäristöhaittojen minimoimiseen liittyviä rakennustöitä. Suunnitelmakaudella tehdään mm. vuonna 1987 valmistuneen kaatopaikan vanhan tasausaltaan saneeraus, rakennetaan tulvapumppaamo, toteutetaan vuosittaiset kaatopaikkojen pintarakenteet, tehdään biojätteen käsittelylaitosten vuosittaiset ylläpitosaneeraukset, tehdään kompostituotteen käsittelyä varten kenttäinvestointeja ja tehostetaan jätteenkäsittelykeskuksen sekä prosessien energiatehokkuutta. Vuosien 2017 ja 2018 aikana selvitetään kaatopaikkojen erilaisia pintarakenteita tavoitteena kehittää kierrätysmateriaaleihin perustuvia uusia ratkaisuja. Kun ratkaisu on valittu, rakennetaan uutta pintarakennetta viranomaisten ja ympäristölupien edellyttämällä tavalla niin, että vuosittain sitä valmistuu noin 1 - 2 hehtaaria.

Muina toimintaa tukevin investointein varaudutaan lähinnä Seutulan käytöstä poistetun kaatopaikka-alueen perustilan selvittämiseen ja kunnostamiseen viranomaisten ja jätehuollon uusien toimintamallien edellyttämällä

tavalla. Seutulan alueen suunnitelmallinen kehittäminen kiertotalouden tarpeisiin sisältyy suunnitelmakauden vuosien 2018 - 2020 investointihankkeisiin. Vuoden 2017 aikana alueelle rakentuu puujätteen käsittely- ja varastointikenttä. Suunnitelmissa on hyödyntää Seutulan alueen rakentamisessa kierrätysmateriaaleja ja osoittaa aluetta kiertotalouden käyttöön.

Jätehuollossa on nähtävissä merkittävä muutos kohti materiaali- ja energiatehokkuuden tehostamista. HSY:n toimipisteiden infran hyödyntäminen olisi tarkoituksenmukaista mahdollistaa myös ulkopolisille toimijoille hyödyntäen ns. Ekomo-konseptia. Näiden mahdollisuuksien luominen edellyttää ensivaiheessa myös vuosittaisia investointeja, mutta vastapainoksi investoinnit tuovat jatkossa materiaalitehokkuuden tehostumisen lisäksi myös tulovirtaa.

Jätehuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020
Tulorahoitus					
Vuosikate	20 225	16 640	13 753	13 742	13 465
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	80	80	80	80	80
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-10 592	-12 399	-10 070	-10 031	-9 014
Rahoitusosuudet investointimenoihin	0	0	0	0	0
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	9 713	4 321	3 763	3 791	4 531
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	9 500	9 000	8 500	35 700
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-9 086	-9 561	-9 057	-8 504	-35 714
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-28 000	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-405	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	-37 491	-61	-57	-4	-14

Jätehuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	213 099	210 984	206 906	203 118	198 313
Oma pääoma	33 030	35 748	35 945	36 460	36 698
Pitkäaikainen vieras pääoma (korollinen)	124 452	124 392	124 335	124 331	124 317
- lainat jäsenkunnilta	0	0	0	0	0
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	124 452	124 392	124 335	124 331	124 317
Omavaraisuusaste (%)	19,1 %	19,9 %	19,8 %	19,7 %	19,6 %

5.3 Seutu- ja ympäristötieto

5.3.1 Toiminta

Strateginen päämäärä: Ympäristön tila on parantunut

Pääkaupunkiseudun ilmanlaadun mittausverkkoa täydennetään innovatiivisilla sensoreilla Smart&Clean-hankkeessa HAQT. Sensoreita kehitetään ja testataan eri tutkimushankkeissa laajassa sidosryhmäyhteistyössä. Liikenteen päästöjä tutkitaan yhdessä tutkimuslaitosten ja yritysten kanssa erityisesti Mäkelänkadun supermittausasemalla. Katupölyn päästöjen mallinnusta kehitetään NORTrip-hankkeessa. Tutkimuksissa selvitetään liikenteen ohella myös muita keskeisiä ilmanlaatuun vaikuttavia tekijöitä. Viimeaikaisissa tutkimuksissa on puunpolton haitat tunnistettu yhdeksi merkittäväksi terveysriskiksi myös pääkaupunkiseudulla. Puunpolton päästöjä selvitetään mm. KIUAS-hankkeessa, jossa mitataan saunan kiukaiden päästöjä. HSY osallistuu yhdessä Helsingin kanssa Urban Agenda Air Quality -hankkeeseen, jossa etsitään parhaita ilmansuojelun käytäntöjä sekä edistetään kaupunkien ja EU:n komission välistä yhteistyötä.

Uudet mittaus- ja mallinnustulokset tarkentavat ilmanlaadun seurantaa ja viestintää pääkaupunkiseudulla. HSY tuo asukkaiden käyttöön uusia ilmanlaatu karttoja verkkosivuille sekä raitiovaunujen ja metrojen infotauluille, joille saadaan myös ilmanlaatuennuste.

Pääkaupunkiseudun ilmanlaadun seurannan kattavuus arvioidaan ja sen pohjalta uudistetaan ilmanlaadun yhteistarkkailusuunnitelma vuosille 2019-2023. Turvallisen ja terveellisen elinympäristön takaaminen täydentyvässä kaupunkiympäristössä asettaa jatkossakin haasteita ilmanlaadulle.

Strateginen päämäärä: HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaalivirtojen hyödyntämisessä

Seudullisten maamassavirtojen hallinnan työkalu (SeutuMAISA) -projektissa pilotoidaan ja toteutetaan innovatiivinen tietojärjestelmä ja avoimen tiedon jakamiseen perustuva paikkatietopohjainen karttasovellus helpottamaan seudun maamassojen hallintaa. Järjestelmä tehostaa seudun maa-aineskiertotaloutta ja vähentää maa-aineskuljetuksia ja niihin liittyviä ilmastopäästöjä. Hyvin toimiva seudullinen järjestelmä vahvistaa kaupunkiseudun kilpailukykyä ja luo mahdollisuuden huomattaviin taloudellisiin säästöihin.

HSY osallistuu laajaan 6Aika-rahoitteiseen Tulevaisuuden kiertotalouskeskukset -hankkeeseen, joka jatkuu vuoteen 2019 saakka. Hankkeessa edistetään innovatiivisia, älykkäitä ja kestäviä ratkaisuja yhteistyössä yritysten ja muiden toimijoiden kanssa. HSY kehittää kiertotalouden T&K&I-alustakonseptia ja tuottaa tietoa, mikä luo edellytyksiä uudelle liiketoiminnalle. Hankkeessa kehitetään kaupunkiseutujen kierrätysastelaskentaa sekä arvioidaan materiaalimääriä uusien talteenotto- ja hyödyntämismahdollisuuksien selvittämiseksi.

Euroopan metropolialueiden yhteisessä SMART-MR -hankkeessa HSY koordinoi pääkaupunkiseudulla vähähiilisten asemanseutujen konseptiin liittyvää työkokonaisuutta. Vuonna 2018 HSY järjestää aiheesta kansainvälisen kaupunkiseutujen työpajan.

Strateginen päämäärä: HSY on innovatiivinen edelläkävijä ja luotettava yhteistyökumppani

HSY tuottaa IlmastoAtlas-karttapalvelun Helsingin koordinoimassa, EU-rahoitteisessa mySMARTLife-hankkeessa. Kaupunkilähtöinen hanke keskittyy älykkäisiin energiaratkaisuihin. Karttapalvelussa julkaistaan ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyviä paikkatietoaineistoja avoimesti kaikkien saataville.

HSY toimii aktiivisesti Oskari-verkostossa, joka kehittää avoimen lähdekoodin paikkatietoalustaa. Oskari-pohjaista karttapalvelua hyödynnetään muun muassa paikkatietojen avaamisessa.

Seutu- ja ympäristötiedon tiedontuotantoa suunnitellaan ja kehitetään johdonmukaisesti yhteistyössä jäsenkaupunkien ja muiden sidosryhmien asiantuntijaverkostojen kanssa.

5.3.2 Talous**Seutu- ja ympäristötiedon tuloslaskelma**

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
TOIMINTATULOT	4 536	4 879	4 803	4 863	4 988	-1,6 %
Myyntituotot	732	985	844	844	844	-14,3 %
Kuntaosuudet	3 734	3 692	3 709	3 769	3 894	0,5 %
Muut tuotot	70	202	250	250	250	23,8 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	0	0	0	0	0	-
TOIMINTAMENOT	-4 331	-4 782	-4 798	-4 798	-4 798	0,3 %
Henkilöstömenot	-2 169	-2 297	-2 325	-2 325	-2 325	1,2 %
Palvelujen ostot	-1 894	-2 196	-2 126	-2 126	-2 126	-3,2 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-124	-122	-117	-117	-117	-4,1 %
Muut toimintakulut	-143	-167	-230	-230	-230	37,7 %
TOIMINTAKATE	205	97	5	65	190	-94,9 %
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	0	0	0	0	0	-
VUOSIKATE	205	97	5	65	190	-94,9 %
POISTOT	-228	-250	-235	-220	-220	-6,0 %
TILIKAUDEN TULOS	-23	-153	-230	-155	-30	50,6 %
VARAUSTEN MUUTOKSET	0	0	0	0	0	-
TULOVEROT	0	0	0	0	0	-
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	-23	-153	-230	-155	-30	50,6 %

Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	166	210	210	210	210	0,0 %

5.4 Hallinto ja keskitetyt palvelut

5.4.1 Tavoitteet

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
3. HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemus on parantunut	Sähköisten asiointipalvelujen käyttö lisääntyy	% vesimittarilukemista sähköisesti	42 %
		% jätepalvelutilauksista sähköisesti	55 %
	Asukkaiden arvio HSY:n kokonaisuunnistumisesta paranee	Asukkaiden kyselyssä antama arvosana	3,88

Toimenpiteet 2018

- Uuden asiakas- ja laskutusjärjestelmän mahdollistamat monipuoliset asiakkaiden sähköiset itsepalveluratkaisut otetaan käyttöön vaiheittain.
- Aktivoidaan asiakkaita ottamaan käyttöön uusia ratkaisuja esim. kampanjoimalla puhelimessa ja kotisivuilla sekä tehostamalla asiakkaiden opastamista
- ASKO-koulutuksia jatketaan ja asiakaskohtaamisen laatua seurataan ja mitataan
- Pidetään perustoiminta toimialoilla hyvällä tasolla ja panostetaan maineenhallinnan toimenpiteisiin

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Tukitoimintojen tuottavuus paranee	Hallinnon ja keskitetysti tuotettujen palveluiden osuus HSY:n henkilövahvuudesta	≤ 25,7 %
		Hallinnon ja keskitetysti tuotettujen palveluiden osuus HSY:n toimintamenoista	≤ 14 %

Toimenpiteet 2018

- Otetaan käyttöön uusi pitkälle automatisoitu asiakashallinta- ja laskutusjärjestelmä, joka tukee uusia, tehokkaampia toimintatapoja
- Tehdään toimintajärjestelmän sisäisiä auditointeja ja toteutetaan niissä ja ulkoisessa arvioinnissa esille nousseita kehittämistoimenpiteitä
- Viestintä- ja neuvontayksikön toimintaa tehostetaan uudelleenorganisoitumisella ja kouluttamisella
- Otetaan käyttöön sähköisen arkistointi, jolla vähennetään tulosteiden ja arkistotilan tarvetta.
- Ajoneuvoresurssien optimaalista käyttöä tehostetaan keskittämällä yhteiskäyttöajoneuvojen hallinnointi tukipalveluihin

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
8. HSY:n yhteisökuva on hyvä	Myönteinen mielikuva HSY:stä ja luottamus HSY:n toimintaan lisääntyvät	Asukkaiden kyselyssä antama arvosana: "Kuinka todennäköisesti kertoisi jotain myönteistä HSY:hyn liittyen"	3,8
		Asukkaiden kyselyssä antama arvosana: "HSY:n toiminnan luotettavuus"	3,95

Toimenpiteet 2018

- Mainekyselyn tulosten perusteella tehtyä kehittämisohjelmaa toteutetaan koko HSY:ssä
- Kaikella tiedottamisella ja kampanjoinnilla tähdätään myös em. tavoitteeseen (mediatiedotteet, nettisivut, sosiaalinen media, kampanjointi)

Strateginen päämäärä	TTS 2018 - 2020 tavoite	TA 2018 mittari	TA 2018 tavoitearvo
9. HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani	T&K&I-hankkeiden osuus liikevaihdosta kasvaa	T&K&I-hankkeiden osuus liikevaihdosta, %	0,6

Toimenpiteet 2018

- Hyödynnetään hankevalmisteluverkostoa ulkopuolista rahoitusta saavien hankkeiden hakuprosessissa ja valmistelussa

Strategiset hankkeet

Strateginen hanke	Hankkeen kuvaus
Kohti kestäväää kaupunkiseutua älykkäillä ja puhtailla ratkaisulla (HSY SC)	Ohjelma, joka edistää HSY:n strategiaa tukevien kumppanuushankkeiden valmistelua ja käynnistämistä. Hankkeissa hyödynnetään innovatiivisia julkisia hankintoja ja innovaatiokumppanuuksia sekä tiedolla johtamisen mahdollisuuksia. Kehittämisen painopisteitä ovat kiertotalous, hulevesien hallinta sekä älykkäät ja puhtaat ratkaisut.

Toimenpiteet 2018:

- HSY:n projektimallin mukaisen ohjelmallisen kokonaisuuden muodostaminen osana HSY:n uutta strategiaa.

5.4.2 Talous

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
TOIMINTAMENOT						
- Johto sekä ohjauksen ja kehittämisen yksiköt	-7 707	-7 942	-8 163	-8 483	-8 483	2,8 %
- Asiakaspalvelu	-2 228	-2 379	-2 440	-2 349	-2 309	2,6 %
- Tukipalvelut	-5 908	-6 413	-6 968	-6 862	-6 862	8,6 %
TOIMINTAMENOT	-15 843	-16 735	-17 571	-17 694	-17 654	5,0 %

Johdon, ohjauksen ja kehittämisen yksiköiden, asiakaspalvelun ja tukipalvelujen yhteenlasketut toimintamenot kasvavat, kun uusiin toimitiloihin siirtyessä toimialojen maksamat nykyisten Itä-Pasilan toimitilojen vastikkeet siirtyvät tukipalvelujen kiinteistö- ja ajoneuvopalvelut -yksikölle siihen asti, että tilat saadaan myytyä tai vuokrattua.

Investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2016	ENN 2017	TAE 2018	TSE 2019	TSE 2020	Muutos-% 2018/2017
Ohjauksen ja kehittämisen investoinnit	595	2 114	350	100	100	-83,4 %
Asiakaspalvelun investoinnit	179	200	20	20	20	-90,0 %
Tukipalvelujen investoinnit	460	2 737	100	100	100	-96,3 %
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	1 235	5 051	470	220	220	-90,7 %

Liite 1: Strategian indikaattorit

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
1. Ympäristön tila on parantunut	Jätevedenpuhdistuksen ravinnepäästöt ja epäpuhtaudet: Fosforikuorma tonnia/vuosi	32	33	35	32	38	38
	Jätevedenpuhdistuksen ravinnepäästöt ja epäpuhtaudet: Typpikuorma tonnia/vuosi	948	973	983	1028	1200	1200
	Kasvihuonekaasupäästöt, tCO ₂ -ekv	189000	234500	194800	182300	174000 -14 % vuoden 2013 tasosta	162000 -20 % vuoden 2013 tasosta
	Jätevesiylivuotojen määrä, sekaviemäröity verkko, 3 vuoden liukuva keskiarvo 1000 m ³	242	144	143	298	määrä lähtötasoa pienempi	määrä lähtötasoa pienempi
	Verkostoon pumpattu vesimäärä, litraa/asukas/vrk	228	223	216	224	209	200
	Yhden asukkaan tuottama sekajättemäärä (kg)	163	160	153	154	146	145
	Kotitalouksien jätteiden hyötykäyttöaste: - kokonaishyötykäyttöaste, %	49 %	93 %	96 %	Vuoden 2016 tilastot eivät vielä valmiina	86 %	89 %
	Kotitalouksien jätteiden hyötykäyttöaste: - materiaalihyötykäyttöaste, %	45 %	45 %	48 %	Vuoden 2016 tilastot eivät vielä valmiina	52 %	54 %
	Kotitalouksien jätteiden hyötykäyttöaste: - energiahyötykäyttöaste, %	4 %	48 %	48 %	Vuoden 2016 tilastot eivät vielä valmiina	34 %	35 %
	Sekajätteiden laatu: - lasin määrä sekajätteessä, kg/asukas	4	tutkimusta ei tehty v.2014	4,3	Tutkimusta ei tehty v. 2016	3,1	2,9
	Sekajätteiden laatu: - metallin määrä sekajätteessä, kg/asukas	5,3	tutkimusta ei tehty v.2014	4,5	Tutkimusta ei tehty v. 2016	3,8	3,5

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
1. Ympäristön tila on parantunut	Sekajätteiden laatu: - kuitupakkausten määrä sekajätteessä, kg/asukas	18,5	tutkimusta ei tehty v.2014	13	Tutkimusta ei tehty v. 2016	17,4	17,1
	Ilmastostrategian mukainen päästökehitys pääkaupunkiseudulla, muutos vuoden 1990 tasosta	-2 % (päivitetty 16.3.2016)	-6 % (päivitetty 16.3.2016)	-13 %	-14 %	-15 %	-20 %
2. Toimintavarmuus on korkea ja verkostojen toiminta on optimoitu	Toimintavarmuus: Jätevedenpuhdistuskapasiteetti, jätevedenpuhdistuksen lupaindeksi, %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Toimintavarmuus: Jätehuollon tyhjennysten toimintavarmuus ja oikea-aikaisuus, %	96,1 %	98,3 %	99,5 %	98,2 %	97,5 %	98,0 %
	Toimintavarmuus: Ilmanlaadun mittauksen jatkuvuus, mittaustulosten ajallinen kattavuus	97,5 %	97,6 %		97,3 %	98,0 %	98,0 %
	Vesi-, jäte- ja hulevesiverkostojen toimivuus: Viemäritukosten määrä, kpl	95	78	86	78	< 70	< 70
	Saneerausinvestointien onnistuneisuus ja tulokset: - vedenjakelun kulutuskeskeytysaika, 3 vuoden liukuva keskiarvo, minuuttia/asukas/vuosi	11,3	9,3	6	4,9	< 13	< 12
	Saneerausinvestointien onnistuneisuus ja tulokset: - Saneerausvelka, verkoston uusiutumisikä, vuotta	290	290	290	290	290	290

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
3. HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukas-kokemus on parantunut	Juomaveden laatu: - Tutkittu veden laatu on hyvä, jos laatuvaatimukset täyttyvät	Hyvä	Hyvä	Hyvä	Hyvä	Hyvä	Hyvä
	Juomaveden laatu: - Koettu veden laatu on hyvä, jos asukkaiden antama arvosana asiakastytyväisyyskyselyssä > 4,5	4,8	4,8	4,9	4,7	>4,5	>4,5
	Tyytyväisyys jätehuollon palveluihin, asiakaskyselyn vastaus asteikolla 1-5	3,81	4,00	3,90	4,00	4,00	4,00
	Asiakkaiden/asiakasryhmien osallistaminen	Palautteen kerääminen ja asiakastytyväisyyskyselyn hyödyntäminen palvelujen kehittämisessä	Asiakaspalautetta kerätään jatkuvasti palautejärjestelmään, organisaatio/toimialatoista tiedon hyödyntämissuunnitelmaa laadittu	Palautejärjestelmän toiminta vakiintunut. Palautteiden hyödyntämissuunnitelman käyttöönotto vielä kesken. PaKo-hanke käynnistetty.	Palautejärjestelmää ja kontaktien luokittelua kehitetty. Palautteiden hyödyntämissuunnitelma käyttöön otettu. PaKo-hankkeessa konseptoitu ja osittain käyttöön otettu useita palveluita. Asiakkaat ovat olleet mukana konseptointityössä ja kehittämistyössä on vakioitu osallistava kehittämisprosessi.	Asiakkaiden ja kumppaneiden osallistaminen vakioitu osaksi palveluprosessia	
	Asiakasryhmien tarpeiden mukaiset palvelukonseptit	Toimivat peruspalvelut. Niiden prosessit kuvattu. Asiakaspalvelun prosessit osaksi kuvattu.	Suurasiakaskonsepti laadittu	PaKo-hanke käynnistetty; palveluiden konseptointien lisäksi osaprojekteina suurasiakaspilotti sekä suomi.fi-palveluun liittyminen.	Palveluita konseptoitu ja suurasiakkaiden palvelua pilotoitu runsaan vuoden ajan. Kokemuksia hyödynnetään suurasiakkaiden palvelun organisointi- ja resursointi-suunnittelussa. Suomi.fi-palveluun liittymiseen sisältyvät toimenpiteet etenevät aikataulussa.	Palvelukonseptien mukainen toiminta vakiintunut ja laadun seuranta systemaattista	

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
3. HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukas-kokemus on parantunut	Sähköisten asiointipalvelujen määrä ja laatu, sähköisten asiointipalvelujen osuus kaikesta ko. asioinnista: - sähköisesti ilmoitettujen vesimittarin lukemailmoitusten osuus, %	8 % (6100 kpl/74500 mittaria)	15 %	30% (24763 kpl/82859 mittaria)	35,77% (31282 kpl/87459 mittaria)	60 %	70 %
	Sähköisten asiointipalvelujen määrä ja laatu, sähköisten asiointipalvelujen osuus kaikesta ko. asioinnista: - sähköisesti tehtyjen jätepalvelutilausten osuus, %	35 %	47 %	41 %	48 %	55 %	65 %
3. HSY:n palvelut vastaavat asiakasryhmien tarpeisiin ja asukaskokemu s on parantunut	Sähköisten palvelujen laatu, asiakastytyväisyyskyselyssä (asukkaat) "HSY:n internetasiointipalveluita on helppo käyttää" - merkityksen ja onnistumisen välinen kuilu	-0,4	-0,6	-0,3	-0,2	≤ -0,35	≤ -0,3
	HSY:n kokonaisuonnistuminen, asiakastytyväisyyskyselyn tulos (asukkaiden antama vastaus) asteikolla 1-5	3,66	3,70	3,70	3,83	3,85	3,95

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
4. HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaali- virtojen hyödyntämisessä	HSY:n omassa toiminnassa (prosessit) kulutettu energiamäärä, GWh	193 (päivitetty 16.3.2016)	190 (päivitetty 16.3.2016)	199	207	189	189
	HSY:n tuottaman ja ostaman uusiutuvan energian määrä / käytetyn energian määrä, %	102 (päivitetty 16.3.2016)	104 (päivitetty 16.3.2016)	102	103	100	100
	Hankintojen energiatehokkuus, palvelut, tuotteet => hankesuunnittelussa kaikissa vaiheissa	Hanke- ja laitehankinnat (osittain)	Kun kilpailutus alkaa, alkuneuvotteluissa todetaan, voidaan hankinnassa huomioida energiatehokkuus ja jos voidaan, niin mite se voidaan tarjouspyyntöön kirjata	HSY:n tekemän energiatehokkuussopimuksen vaade HSY:n omasta ohjeistuksesta energiatehokkaiden hankintojen lisäämiseksi käsiteltiin joulukuun joryssa. Energiatehokkuus huomioidaan tarjouspyynnöissä ja sopimuksissa. IN ELY-projekti avaa HSY:n investointien tahtotilaa energiatehokkuuden huomioimisessa.		Materiaalihankinnat	Investoinnit (toteutus)
	Materiaalivirrat omassa toiminnassa, materiaali- virtojen seurantatietojen kattavuus ja saatavuus	Alkukartoitus tehty	Resurssitehokkuusryhmä perustettu	Resurssitehokkuusryhmä toimii ja materiaalitase laskentaa on kehitetty	Materiaalivirtojen hallintatyökalu luotu	Materiaalivirtojen ajantasainen seuranta	Tieto ohjaa toimintaa

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
4. HSY:llä on merkittävä rooli alueen materiaali- ja energiatehokkuuden parantamisessa sekä materiaali- virtojen hyödyntämisessä	Alueen materiaaivirrat ja hyötykäyttö, Ämmässuon ekoteollisuuspuiston vaikutukset alueen materiaaivirtoihin	Ämmässuon kehittämissuunnitelma olemassa	Konsepti suunnitteilla	Ensimmäiset yhteistyösopimukset solmittu		Hyötykäyttö lisääntynyt 30 % vuoteen 2013 verrattuna	Hyötykäyttö lisääntynyt 40 % vuoteen 2013 verrattuna
	Avoimen datan hyödyntäminen		Suunnitelma HSY:n 1. vaiheen datan avaamisesta tehty ja tiedot avattu verkkosivuilla	Karttapalvelu on avattu	HSY:n ympäristötiedon avaamisen vuosikello on tehty ja osa ympäristötiedoista on avattu	Kehittämissuunnitelma ja sen toimenpiteet toteutettu	Kehittämissuunnitelma ja sen toimenpiteet toteutettu
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Vesihuollon toimintamenot / jäsenkuntien asukas ilman inflaatiota (vuoden 2015 rahanarvossa)	84,3 €	80,2 €	84,0 €	80,3	80 €	78,0 €
	Jätehuollon toimintamenot / käsitelty jätemäärä (tonnia) ilman maa-aineksia *) ilman inflaatiota	-	-	172		164	155
	Hallinnon ja keskitetyt tuotettujen palvelujen osuus HSY:n henkilöstövahvuudesta	25,5 %	24,8 %	24,80 %	26,0 %	23 %	22 %
	Hallinnon ja keskitetyt tuotettujen palvelujen osuus HSY:n toimintamenoista	12,3 %	11,9 %	12,20 %	15,2 %	11 %	10 %
	Vesihuollon investointien tulorahoitus 10-vuoden ajanjaksolla, % (vuosikate/investointimeno) - investointien tarkastelu talousmallilla - investointien tehokas ja tuottava kohdentaminen - investointien sopeuttaminen ja ajoittaminen - tulorahoitusosuuden kasvu (pitkäjänteisellä taksapolitiikalla ja toiminnan tehostamisella)	66,0 %	87,0 %	69,0 %	64,3 %	Keskimäärin n.60%	Keskimäärin n.60%

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
5. Tuottavuus on merkittävästi ja mitattavasti parantunut ja rahoituksen hallittu tasapaino on saavutettu niin, että myös investointimenot katetaan tulorahoituksella	Jätehuollon investointien tulorahoitus 10-vuoden ajanjaksolla, % (vuosikate/investointimeno) - investointien tarkastelu talousmallilla - investointien tehokas ja tuottava kohdentaminen - investointien sopeuttaminen ja ajoittaminen - tulorahoitusosuuden kasvu (pitkäjänteisellä taksapolitiikalla ja toiminnan tehostamisella)	79,0 %	77,4 %	88,9 %	190,9 %	90,0 %	> 100 %
	Vesitaksojen reaalikorotukset		2,0 %	2,0 %	2,0 %	Korkeintaan hallitukselle esitetyn talousmallin mukaisesti	Korkeintaan hallitukselle esitetyn talousmallin mukaisesti
	Jätetaksojen reaalikorotukset		0,0 %	0,0 %	0,0 %	Korkeintaan hallitukselle esitetyn talousmallin mukaisesti	Korkeintaan hallitukselle esitetyn talousmallin mukaisesti
6. Houkutteleva työnantaja, jolla on hyviä suorituksia tavoitteleva muutoksiin kykenevä ja hyvinvoiva henkilöstö	Houkuttelevuus työnantajana Henkilöstötutkimuksen kysymys, mielipide siitä, onko HSY alallaan houkutteleva työnantaja, tulos asteikolla 1-5	3,23	-	3,37	-	3,27	3,30
	Työhyvinvoinnin kokemus Henkilöstötutkimuksen kysymys, "Koen, että työhyvinvointini on kunnossa" tulos asteikolla 1-5 / positiivisten osuus	3,64 / 63 %	-	3,79 / 67 %	-	3,75 / >65 %	3,80 / >65 %
	Sairauspoissaolot HSY:n tilaston mukaan, päivää/henkilö	13,2 päivää/henkilö (11731 päivää)	14,1 päivää/hlö (sis. tapaturmat)	15,6 päivää/hlö (sis. tapaturmat)	15,0 pv/henkilö (sis. tapaturmat)	12	11
	Lähtövaihtuvuus, %	1,7 %	1,4 % (ilman eläkkeelle siirtymisiä)	3,1 % (ilman eläkkeelle siirtymisiä)	3,3 % (ilman eläkkeelle siirtymisiä)	4 - 8 %	4 - 8 %

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
6. Houkutteleva työnantaja, jolla on hyviä suorituksia tavoitteleva muutoksiin kykenevä ja hyvinvoiva henkilöstö	Osaamisen kehittäminen Henkilöstötutkimuksen indeksi (yhdistelmä kysymyksistä: voi käyttää riittävästi tietoja ja taitoja työssä, riittävä osaaminen työtehtävien hoitamiseen, tyytyväisyys koulutus- ja kehittymismahdollisuuksiin, osaamisen ja tiedon jakaminen työyhteisössä, HSY:llä panostetaan riittävästi henkilöstön osaamisen kehittämiseen), tulos asteikolla 1-5	3,72	-	3,82	-	3,8	3,85
	Asennoituminen muutoksiin Henkilöstötutkimuksen kysymys "Muutokset antavat meille työhön uusia hyviä mahdollisuuksia", tulos asteikolla 1-5 / myönteisten vastausten osuus	3,11 % 36 %	-	3,25 / 41 %	-	3,21 / 46 %	3,26 / >50 %
	Osaamisen vastaavus HSY:n tarpeisiin	Määrällinen henkilöstösuunnittelu käytössä	Määrällinen henkilöstösuunnittelu käytössä	Määrällinen henkilöstösuunnittelu käytössä		HSY:n osaamisen hankintamenettely toiminnassa	Osaaminen kehittynyt HSY:n tarpeita vastaavaksi
	Tyytyväisyys palkitsemiseen Henkilöstötutkimuksen kysymys: Kuinka tyytyväinen olet kokonaisuutena HSY:n tarjoamaan palkkaukseen ja palkitsemisjärjestelmiin, tulos asteikolla 1-5 / erittäin tyytymättömien osuus	2,65 / < 16 %	-	2,89 / 15 %	-	Tuotannollisen työn vertailuarvo / <13 %	Tuotannollisen työn vertailuarvo / <10 %

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
7. Tuloksiin ja vaikutuksiin tähtäävä toimintakulttuuri	Johtamisen ja esimiestyön kannustavuus Henkilöstötutkimuksen indeksi (yhdistelmä väittämistä: Esimieheni on kiinnostunut työstäni, tukee ja opastaa tarvittaessa, ottaa huomioon näkemykseni ja mielipiteeni, antaa palautetta työstäni, on oikeudenmukainen, suhtautuu myönteisesti aloitteisiin ja ideoihin, tekee vastuulleen kuuluvat päätökset, puuttuu ongelmatilanteisiin rakentavasti), tulos asteikolla 1-5	3,68	-	3,80	-	3,75	3,80
	Tyytyväisyys esimiestyöhön Henkilöstötutkimuksen kysymys, kuinka tyytyväinen olet kokonaisuutena omaan esimieheesi ja hänen johtamistapaansa. Tulos asteikolla 1-5 / positiivisten osuus	3,64 / 63 %	-	3,69 / 64 %	-	parempi kuin tuotannollisen työn keskiarvo / >67 %	parempi kuin tuotannollisen työn keskiarvo / >69 %
	Kehityskeskusteluiden hyödyllisyys Henkilöstötutkimuksen kysymys kehityskeskusteluiden hyödyllisyydestä, tulos asteikolla 1-5/positiivisten osuus	3,08 / 34 %	-	3,24 % 38 %	-	3,30 / 40 %	3,50 / 45 %
8. HSY:n yhteisökuva on hyvä	Yhteisökuva Asiakastytytyväisyystutkimuksen kysymys "kuinka todennäköisesti kertoisit jotain myönteistä HSY:hyn liittyen", tulos asteikolla 1-5	Asukkaat 3,6 / Isännöitsijät 3,8	Asukkaat 3,7 / Isännöitsijät 3,8	Asukkaat 3,5 / Isännöitsijät 3,9	Asukkaat 3,7 (isännöitsijöiden tulokset myöhemmin saatavissa)	Asukkaat 3,8 / Isännöitsijät 4,0	Asukkaat 4,0 / Isännöitsijät 4,2
	Yhteisökuva HSY:n toiminnan luotettavuus, asiakastytytyväisyyskyselyn tulos asteikolla 1-5	Asukkaat 3,7 / Isännöitsijät 4,1	Asukkaat 4,0 / Isännöitsijät 4,1	Asukkaat 3,8 / Isännöitsijät 4,1	Asukkaat 3,9 (isännöitsijöiden tulokset myöhemmin saatavissa)	Asukkaat 3,9 / Isännöitsijät 4,2	Asukkaat 4,0 / Isännöitsijät 4,3

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
8. HSY:n yhteisökuva on hyvä	Yhteisökuva Sidosryhmät: HSY:n seminaarien ja muiden vastaavien sidosryhmätilaisuuksien onnistuminen, kyselytutkimuksen arvosana asteikolla 1-5, painotettu keskiarvo	-	4,16	4,24	4,33	4,25	4,30
	Sisäinen yhteisökuva Henkilöstötutkimuksen indeksi "Sitoutuneisuus HSY:hyn", tulos asteikolla 1-5	3,60	-	3,78	-	4,00	4,10
	Positiivinen ja neutraali medianäkyvyys suhteessa negatiiviseen medianäkyvyyteen, positiiviset/negatiiviset.	-	94/6	91/9	97/3	96/4	96/4
9. HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani	T&K&I-hankkeiden määrä, % liikevaihdosta	Kehitetään laskenta tapa. Tarkistetaan lähtötaso ja tavoitearvot uuden laskentatavan mukaiseksi	0,4	0,3	0,3	0,8	1,00
	Innovatiivisuuden huomioon ottaminen hankinnoissa ja sopimuksissa	Bonus-sanktio-menettely käytössä joissakin palveluhankinnoissa	Bonus-sanktio-menettely avataan soveltuvissa tarjouspyynnöissä, lisätään vastaaviin sopimuksiin ja seurantaa on tehostettu	Bonus-sanktio-menettelyä on painotettu niissä kilpailutuksissa, joissa sopimusluonnos on ollut osa kilpailutus-dokumentaatiota. Optiokausia on jaettu pienempiin osiin, mikä ohjaa toimittajien tapaa hoitaa sopimuskauden velvoitteet HSY:n suuntaan. Esim. Water PiPP ja Älykäs Vesi -hankkeissa on haettu toimittajavuoropuhelun kautta tukea innovatiivisiin hankintoihin	Toimittajavuoropuhelu on lisätty osaksi HSY:n strategian mukaisia hankinnan periaatteita - ohjeistusta. HSY:llä on Water PiPP -hankkeen myötä innovatiivisten hankintojen toimintamalli, jota kehitetään edelleen.	On selvitetty eurooppalaisten vastaavien toimijoiden innovatiivisia ratkaisuja ja otettu käytön HSY:lle sopivat parhaat käytännöt	Innovatiivisten hankintojen vertailu ja tiedon jakaminen Euroopan laajuisesti on osa hankintatointa ja HSY soveltaa niitä tapauskohtaisesti käytäntöön

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
9. HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani	Ympäristövastuu hankinnoissa (asetustasoa kireämpi)	Hankintaohje on päivitetty siten, että materiaali- ja energiatehokkuus, ympäristövastuullisuus ja innovatiivisuus läpäisevät koko ohjeen	Hankintaohjeen kohdat ja niiden soveltamismahdollisuudet käydään uuden hankinta aloituspalaverissa läpi	Laadittiin HSY:n hankintaohjetta tukeva, käytännön hankintaa selkeyttävä tukidokumentti, joka pohjautuu HSY:n strategiaan ja antaa käytännön vinkkejä, kuinka esim. materiaali- ja energiatehokkuus tai ympäristövastuuvaatimukset otetaan huomioon tarjouspyynnössä ja hankintasopimuksessa	Ympäristövastuullisuus on osa HSY:n strategian mukaisia hankinnan periaatteita, jotka hyväksyttiin HSY:n joryssa tammikuussa 2016. Ohje esiteltiin Hessussa hankintablogissa joulukuussa 2016. Materiaalipalvelut kilpailutti 82 hankintaa. Kaikissa kilpailutuksissa otetaan ympäristövastuullisuus huomioon.	Valitut tavoitetasot saavutetaan 40 % niissä hankinnoissa, joissa indikaattoreita voidaan soveltaa	Valitut tavoitetasot saavutetaan 60 % niissä hankinnoissa, joissa indikaattoreita voidaan soveltaa
	Älykkäiden järjestelmien ja mittausmenetelmien käyttöönotto	Älykkäitä järjestelmiä käytössä; ne eivät kuitenkaan riittävästi kytkeydy toisiinsa. Käynnissä on selvityksiä.	1) Älykäsvesi: Visio, tiekartta ja toimenpidesuunnitelma laadittu 2) Vedenjakelun aluemitäusjärjestelmä : mittausasemia 29 kpl, mittaustietoa käytetään 3) Verkkotietojärjestelmän kehittäminen: yhtenäinen verkkotietomääritely 4) Vedenjakelun ohjausjärjestelmä: hankintapäätös 5/2014, järjestelmän rakentaminen menossa	1) Älykäsvesi, Visio, tiekartta ja toimenpidesuunnitelma laadittu 2) Käytetään aluemitäusjärjestelmästä saatavia tietoja, 3) Yhtenäinen verkkotietojärjestelmä käytössä, 4) Vedenjakelun ohjausjärjestelmä Helsingin ja Vantaan osalta osittain käytössä, valmiusaste 40 %	4. Vedenjakelun ohjausjärjestelmän valmiusaste 80 %. Pääohjelma ja raportointi vielä kesken.	Uusia pilotteja otettu käyttöön. 2) Käytetään aluemitäusjärjestelmästä saatavia tietoja, 3) Verkkotiedon määrän ja laadun parantaminen käynnissä	Älykkäiden järjestelmien hyödyntäminen operatiivisessa toiminnassa on vakiintunut. 2) Käytetään aluemitäusjärjestelmästä saatavia tietoja, 3) Verkkotiedon määrän ja laadun parantaminen käynnissä

Strateginen päämäärä	Indikaattori	Lähtötaso 2013	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Tavoitearvo 2018	Tavoitearvo 2020
9. HSY on innovatiivinen edelläkävijä sekä aktiivinen ja luotettava yhteistyökumppani	Älykkäiden järjestelmien ja mittausmenetelmien käyttöönotto	Älykkäitä järjestelmiä käytössä; ne eivät kuitenkaan riittävästi kytkeydy toisiinsa. Käynnissä on selvityksiä.	5) Sortti-asemien osittainen itsepalvelujärjestelmä (maksupääte): laitteet kilpailutettu, henkilökunnan koulutus aloitettu, koekäyttö alkaa kesällä 2015 6) Kiinteistökohtainen jäteastoiden punnitus: 2-vuotinen kokeiluhanke urakka-alueilla 33 ja 56, Vantaa. RFID tunnistus ja punnitustietojen keruu 7) Älykkäät pinnankorkeusmittarit Espoon puistoalueiden sekajätesyvässä säiliöissä 8) Kaatopaikkakaasun puhdistus biologiseen prosessiin perustuvalla THIOPAQ-puhdistusjärjestelmällä, jossa rikki saadaan talteen elementaaririkkinä. Kaasuun ei lisätä ilmaa, jolloin lämpöarvo pysyy korkeana.	5) Sortti-asemien osittainen itsepalvelujärjestelmä toteutettu Ruskeasannan Sortti-asemalla. Laajennetaan myöhemmin muille asemille 6) Kiinteistökohtaisen jäteastoiden punnitus kokeiluhanke: Laitteisto asennettu ja dataa kerätty 7) Älykkäitä pinnankorkeusmittareita sekajätesyväkeräyssäiliöissä käytössä yleisten alueiden säiliöissä Espoossa (40 anturia). Kokeilua laajennetaan asiakaskiinteistöille v. 2016	5) Sortti-asemien Itsepalvelujärjestelmä toteutettu Ruskeasannassa ja otetaan käyttöön uudella Jorvaksen Sortti-asemalla 6) Kokeilu päättynyt ja raportoitu. Laitteiden käyttöä jatkettu ja tullaan todennäköisesti jatkamaan myös uuden urakoitsijan kanssa. 7) Espoon säiliöiden tehokkuus parantunut ja käyttöä jatkettu. Asuinkiinteistöjen kokeilun tulokset raportoitu lopputyössä.	Uusia pilotteja otettu käyttöön	Älykkäiden järjestelmien hyödyntäminen operatiivisessa toiminnassa on vakiintunut

Liite 2: Ympäristöohjelma

Ympäristöohjelma valmistellaan HSY:n lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman liitteeksi syksyllä 2017.



Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

PL 100, 00066 HSY, Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki

Puh. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster

PB 100, 00066 HRM, Semaforbron 6 A, 00520 Helsingfors

Tfn. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi

Helsinki Region Environmental Services Authority

P.O. Box 100, FI-00066 HSY, Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki

Tel. +358 9 15611, Fax +358 9 1561 2011, www.hsy.fi



8 § Teknisen lautakunnan päätösvallan delegointi / Lausuntojen antaminen / JH

VD/7334/00.01.01.02/2017

JH/AL

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 8.5.2017 Vantaan kaupungin hallintosäännön, joka astui voimaan 1.6.2017.

Hallintosäännön 10 luku 1 § toisen momentin 1. kohta on seuraava:

Lautakunta tehtäväalueellaan päättää:

1. kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 8

Talous- ja hallintojohtajan esitys:

Päätetään delegoida hallintosäännön 10 luku § 1 toisen momentin 1. kohta seuraavasti:

Vantaalle merkitykseltään vähäiset ja aikaisempiin kaupungin linjauksiin perustuvat lausunnot antaa apulaiskaupunginjohtaja.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan tulosalueet

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

Jonna Hohti 043 8268687, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



9 § Martinlaakson päiväkodin tavoitehinnan tarkistaminen

VD/6926/10.03.02.01/2015
PW/JVU/RM/TTO

Martinlaakson päiväkoti rakennetaan Martinlaaksoon, osoitteeseen Martinlaaksonpolku 7, 01620 Vantaa. Päiväkoti sijoittuu Martinlaakson uudelleen kaavoitettuun keskustakortteliin, jossa tavoitteena on täydentämisrakentamisella parantaa alueen imagoa, kaupunkikuvaa, liikennettä, ekologisuutta sekä yhteisöllisyyttä. Uusi päiväkoti korvaa Martinlaakson ostoskeskuksesta puretun ja Martintuvan vuokratilassa sijaitsevan päiväkodin sekä vastaa suuralueen lasten määrän kasvuun.

Tarveselvitysvaiheessa hyväksytty kustannusennuste hankkeelle oli 6 190 000 eur (alv 0 %), KL 86.

Hankkeesta järjestettyyn arkkitehtuurikutsukilpailun kilpailuohjelmaan tarkennettiin päiväkodin laajuutta tavoitteena lisätä kustannus- ja tilatehokkuutta. Näin syksyllä 2016 hyväksytyn hankesuunnitelman mukaiseksi tavoitehinnaksi muodostui 5 423 000 eur (alv 0 %), KL 88.

Käytyjen urakkakilpailujen perusteella on ilmennyt, että hankkeelle muodostuva kokonaishinta ylittää hankkeelle asetetun tavoitehinnan, joka tarjoushetken hintatasossa KL 92,7 on 5 713 000 eur (alv 0 %).

Tilakeskuksen arvion mukaan ylitys johtuu pääosin nykyisestä markkinatilanteesta. Mm. rakennusalan suhdannekatsaus (1/2017/Rapal) toteaa talonrakentamisen tarjoushintaindeksin nousseen toukokuussa 2017 8,3 % viime vuoden vastaavaan aikaan verrattuna.

Pääurakoitsijan valinta palautettiin kustannusten ylittymisen takia uudelleen valmisteluun teknisen lautakunnan kokouksessa 6.6.2017.

Kesän aikana on suunnitelmaratkaisua käyty tilakeskuksessa läpi ja tilakeskus toteaa, että sitä on tarkistettavissa siten että syntyviä kustannuksia saadaan alennettua. Hyväksyttiin tavoitehintaan ei kuitenkaan ole mahdollista päästä ilman todella merkittävää ja myös uutta rakennuslupakäsittelyä vaativaa uudelleen suunnittelua tai koko suunnitelmaratkaisun toiseksi muuttamista.

Uudelleen suunnittelusta urakkakilpailutuksineen aiheutuisi tilakeskuksen arvion mukaan 8 - 10 kuukauden ylimääräinen viivästyminen hankkeelle. Tämän suuruusluokan viivästyminen synnyttäisi lähes varmuudella väliaikaisen vuokrapäiväkodin tarpeen syntyvälle ylimääräiselle viivästysajalle. Väliaikaisten tilojen kustannukset em. ajalle olisivat noin 400 – 500 000 eur.

Edellä kuvatun perusteella tilakeskus esittää, että Martinlaakson päiväkodin tavoitehintaa tarkistetaan hintaan 6 100 000 eur (alv 0%), KL 92,7. Eli korotusta aiemmin hyväksyttiin tavoitehintaan tulisi 387 000 eur (alv 0%). Esitetyssä uudessa tavoitehinnassa on jo huomioitu kustannusten alentamismahdollisuudet. Tällä ratkaisulla minimoituu rakennuksen valmistumiselle syntyvä viivästyminen aiemmin suunnitellusta ja vältetään väliaikaisten tilojen hankkiminen viivästysajalle.

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 9

Tilakeskusjohtajan esitys:

Päätetään hyväksyä Martinlaakson päiväkodin tavoitehinnan korottaminen 6 100 000 eur (alv 0 %); KL 92,7 esittelyosassa mainituin perustein.

Käsittely: Merkittiin, että tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Tilakeskus/rakennuttaminen

Muutoksenhakuohje: 6.2. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Juha Vuorenmaa 040 5346960, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



10 § Martinlaakson päiväkodin rakennus-/pääurakoitsijan valinta ja sopimusasiakirjojen hyväksyminen

VD/4439/10.03.02.03/2017
PW/JVU/TTO

Martinlaakson päiväkodin uudisrakennus on suunniteltu Martinlaakson uudelleen kaavoitettuun keskustakortteliin, jossa tavoitteena on täydentämiskäytöksellä parantaa alueen imagoa, kaupunkikuvaa, liikennettä, ekologisuutta sekä yhteisöllisyyttä. Uusi päiväkotikoti korvaa Martinlaakson ostoskeskuksesta puretun ja Martintuvan vuokratilassa sijaitsevan päiväkodin sekä vastaa suuralueen lasten määrän kasvuun. Päiväkotikoti on suunniteltu arkkitehtikilpailuun perustuvana avoimeen oppimisympäristöön perustuvana lähes nollaenergiapäiväkotina. Kohteen suunnittelu on tehty tietomallipohjaisesti ja rakennusurakka kilpailutettiin perustuen tilaajan määräluetteloon, jonka pohjalta urakoitsijat antoivat tarjouksensa.

Tekninen lautakunta palautti 6.6.2017 § 17 asian uudelleen valmisteluun.

Kesän aikana on tilannetta ja suunnitelmaratkaisua käyty tilakeskuksessa läpi. Tilakeskus toteaa, että sitä on tarkistettavissa siten että syntyviä kustannuksia saadaan alennettua. Hyväksyttyyn tavoitehintaan ei kuitenkaan ole mahdollista päästä ilman todella merkittävää ja myös uutta rakennuslupakäsittelyä vaativaa uudelleen suunnittelua tai koko suunnitelmaratkaisun toiseksi muuttamista.

Uudelleen suunnittelusta urakkakilpailutuksineen aiheutuisi tilakeskuksen arvion mukaan 8 - 10 kuukauden ylimääräinen viivästyminen hankkeelle. Tämän suuruusluokan viivästymisen synnyttäisi lähes varmuudella väliaikaisen vuokrapäiväkodin tarpeen syntyvälle ylimääräiselle viivästysajalle. Väliaikaisten tilojen kustannukset em. ajalle olisivat noin 400 – 500 000 eur.

Em. arvion perusteella tilakeskus esittää pääurakoitsijan valintaa käydyn urakkakilpailutuksen perusteella, jotta kaivattujen uusien päiväkotipaikkojen ylimääräiseltä viivästymiseltä vältytään.

Martinlaakson päiväkodin rakennusurakasta julkaistiin tarjouspyyntö sähköisessä hankintajärjestelmässä ja Hilmassa 5.5.2017. Hankintamenettelynä oli avoin menettely ja valintaperusteena halvin hinta, jossa huomioidaan myös erillishintaan tarjottava sääsuojasta.

Määräaikaan mennessä saatiin 5 kpl tarjouspyynnön mukaisia rakennusurakkatarjouksia (alv 0 %).

urakkahinta	erillishinta sääsuojasta	vertailuhinta
4.280.000 eur.	85 000 eur	4 365 000 eur
4.841.000 eur.	85 000 eur	4 926 000 eur
5.135.300 eur.	129 000 eur	5 264 300 eur
5.266.600 eur.	- eur	5 266 600 eur
5.414.936 eur.	70 000 eur	5 484 936 eur

Halvimman tarjouksen antanut urakoitsijan kanssa on käyty täsmäntävä hankintaneuvottelu, missä käytiin yksityiskohtaisesti läpi tarjouspyynnön / tarjouksen sisältö.

Rakennuttaminen on verrannut saatua tarjoushintaa viime aikoina toteutuksessa olleiden päiväkotikohteiden kanssa. Vertailun perusteella rakennuttaminen toteaa urakkatarjouksen olevan hyväksyttävissä, vaikka vertailuhinnoissa on selkeä ero muiden tarjouksen jättäneiden kanssa.

Martinlaakson päiväkodin rakennus- /pääurakoitsijaksi esitetään valittavaksi halvimman urakkatarjouksen antanut Rakennus Future Oy kokonaishintaan 4.280.000 euroa alv 0%. Tarjouksessa on annettu myös pyydetty erillishinta sääsuojasta.

Päätöstä tehtäessä on nähtävänä tarjouspyyntö, tarjousten avauspöytäkirja, vertailutaulukko ja saadut urakkatarjoukset. Tilaajavastuulain mukaiset selvitykset urakoitsija toimitti tarjouksen yhteydessä eikä niissä ole huomautettavaa.

Martinlaakson päiväkotikoti sisältyy hyväksyttyyn tilakeskuksen investointiohjelmaan.



Sovelletut oikeusohjeet: hankintalaki, kaupungin hankintaohjeet, Hallintosääntö, Teknisellä lautakunnalla on ratkaisuvallta urakoitsijan valinnassa (urakkahankinnat yli 2 000 000 eur).

Tekninen lautakunta 22.8.2017 § 10

Tilakeskusjohtajan esitys:

Päätetään

- a) valita rakennus- / pääurakoitsijaksi edullisimman urakkatarjouksen perusteella Rakennus Future Oy
- b) hyväksyä allekirjoitettavaksi sopimusasiakirjat Vantaan kaupungin tilakeskuksen ja Rakennus Future Oy :n kesken 4.280.000 euron kokonaishintaan (alv 0 %). Sääsuoja 85 000 eur (alv 0 %) tilataan tarjottuun erillishintaan

- c) todeta, että tämä päätös on tilaajaa sitova, kun varsinainen urakkasopimus on allekirjoitettu.

Käsittely: Merkittiin, että tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: TIKE/RAK

Muutoksenhakuohje: 5. Hankintaoikaisu ja markkinaoikeusvalitus hankinta-asiassa

Lisätiedot:

Juha Vuorenmaa p. 040 534 6960 etunimi.sukunimi@vantaa.fi



Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus Tekniselle lautakunnalle

Tässä kokouksessa tehtyihin päätöksiin, ellei pöytäkirjassa ole päätöksen osalta erikseen toisin mainittu, tyytymätön voi tehdä oikaisuvaatimuksen **Vantaan tekniselle lautakunnalle**.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta.

- ☐ Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon 7 päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.
- ☐ Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana taikka kolmantena päivänä sähköisen viestin lähettämisestä.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava kirjallisena oikaisuvaatimusajassa **Vantaan tekniselle lautakunnalle**.

Oikaisuvaatimusasiakirjat on muutoksenhakijan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä, tai mikäli määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimuksen voi toimittaa myös telekopiona (faksina) tai sähköpostina. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä, eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköisen viestin (faksin tai sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Oikaisuvaatimuksen sisältö ja allekirjoittaminen

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa
- päätös, johon vaaditaan oikaisua
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla oikaisua vaaditaan.

Kirjallinen oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava. Jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai, jos oikaisuvaatimuksen laatijana on muu henkilö, on oikaisuvaatimuksessa ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Vantaan teknisen lautakunnan yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, Asematie 7, 01300 Vantaa

Puhelin: (09) 8392 2184

Faksi: (09) 8392 4163

Sähköposti: kirjaamo@vantaa.fi

Virka-aika: klo 8.15 - 16.00



Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Tässä kokouksessa oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen §:t - tyytymätön voi hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta.

Valituksen voi tehdä vain oikaisuvaatimuksen tekijä, tai mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, myös asianosainen sekä kunnan jäsen.

Valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen.

Valitusaika

Valitus on tehtävä **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta.

- ☐ Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä (koskee myös oikaisuvaatimuksen hylkäävää päätöstä) tiedon, kun pöytäkirja on asetettu julkisesti nähtäväksi.
- ☐ Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana taikka kolmantena päivänä sähköisen viestin lähettämisestä.

Valituksen toimittaminen

Valitus on tehtävä kirjallisena **Helsingin hallinto-oikeudelle**. Valittajalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa 250 euroa.

Valitusasiakirjat on valittajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä, tai mikäli määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusasiakirjat voi toimittaa myös telekopiona (faksina) tai sähköpostina. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä, eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköisen viestin (faksin tai sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Valituskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Kirjallisessa valituskirjelmässä on ilmoitettava

- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai, jos valituskirjelmän laatijana on muu henkilö, on valituskirjelmässä ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valitukseen tulee liittää virallisesti oikeaksi todistettu ote pöytäkirjasta sen päätöksen kohdalla, johon vaaditaan muutosta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 0295642000

Faksi: 0295642079

Sähköposti: helsinki.hao@oikeus.fi

virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 3. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa

Katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksymispäätökseen § - tyytymätön voi hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta.

Valituksen voi tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

Valitusaika

Valitus on jätettävä **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäville.

Asianosaiselle lähetetään päätöstä koskeva pöytäkirjanote erikseen tiedoksi kirjeellä. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluessa kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erikseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Valituksen toimittaminen

Valitus on tehtävä kirjallisena **Helsingin hallinto-oikeudelle**. Valittajalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa 250 euroa.

Valitusasiakirjat on valittajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä, tai mikäli määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusasiakirjat voi toimittaa myös telekopiona (faksina) tai sähköpostina. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä, eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköisen viestin (faksin tai sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Valituskirjelmän sisältö ja allekirjoittaminen

Kirjallisessa valituskirjelmässä on ilmoitettava

- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai, jos valituskirjelmän laatijana on muu henkilö, on valituskirjelmässä ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valitukseen tulee liittää virallisesti oikeaksi todistettu ote pöytäkirjasta sen päätöksen kohdalla, johon vaaditaan muutosta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 0295642000

Faksi: 0295642079

Sähköposti: helsinki.hao@oikeus.fi

virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisu ja oikaisuvaatimus hankinta-asiassa

4.1

Tässä kokouksessa tehtyyn, **hankintaoikaisua koskevaan päätökseen § -**, ei saa hakea muutosta.

4.2

Päätöksistä, jotka koskevat vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei kuntalain 91 §:n mukaan saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Kansallisen kynnysarvon alittavissa hankinnoissa tehtyyn kunnan viranomaisen (hankintayksikkö) päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä annettuun ratkaisuun tyytymätön voi tehdä hankintayksikölle hankintalain 133 ja 135 §:issä tarkoitetun vaatimuksen hankintaoikaisusta tai kuntalain 134 §:ssä tarkoitetun oikaisuvaatimuksen. Oikaisua koskevan vaatimuksen voi tehdä tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas eli se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen). Kuntalain mukaisen oikaisuvaatimuksen voi lisäksi tehdä kunnan jäsen.

Määräaika oikaisua koskevien vaatimusten tekemiselle

Oikaisua on vaadittava 14 päivän kuluessa siitä, kun oikaisuvaatimuksen tekijä on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

- **Asianosaisen** katsotaan saaneen hankintapäätöksen oheisasiakirjoineen tiedoksi sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin.

Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

- **Kunnan jäsenen** katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi.

Hankintaoikaisun ja oikaisuvaatimuksen sisältö

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Hakemukseen on merkittävä oikaisua vaativan ja kirjelmän laatijan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Hankintaoikaisuun on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintaoikaisu ja/tai oikaisuvaatimus toimitetaan osoitteeseen

Vantaan kaupungin kirjaamo

Tekninen lautakunta

Asematie 7

01300 Vantaa

sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

puhelin (kirjaamo): 09- 8392 2184, 050- 318 1625, fax: 09- 8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00



Muutoksenhakuohje 5. Hankintaoikaisu ja markkinaoikeusvalitus hankinta-asiassa

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista annetun lain (hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi, mikäli hankinnan arvo ylittää hankintalain 25 §:n mukaisen kynnyksarvon.

5.1 Oikaisuohje

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi tehdä hankintalain 133-135 §:n mukaan **hankintayksikölle** kirjallisen hankintaoikaisun. Hankintaoikaisun voi tehdä tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas eli se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

Hankintaoikaisun tekoaika

Asianosaisen on tehtävä hankintaoikaisu **14 päivän kuluessa** siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös oheisasiakirjoineen katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisun sisältö

Hankintaoikaisusta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Hankintaoikaisusta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Hankintaoikaisuun on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Tekninen lautakunta
Asematie 7, 01300 Vantaa
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puh. 09- 8392 2184, 050- 318 1625, fax: 09- 8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

5.2 Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Julkisista hankinnoista annetun lain 146 §:n mukaan puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea valittamalla muutosta, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää; tai



siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Jollei toisin säädetä, valitus on tehtävä kirjallisesti **14 päivän kuluessa** siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen.

Valitus on tehtävä **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimuksen hankintalain 130 §:n 1 nojalla noudattamatta odotusaikaa.

Valitus on tehtävä **kuuden kuukauden kuluessa** hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös oheisasiakirjoineen katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen oheisasiakirjoineen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä. Itse tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan.

Hakemuksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona tai sähköpostin avulla kuten laissa sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensiksi seuraavana arkipäivänä.

Valituskielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle



Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa 6.1 mainittuun osoitteeseen.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot:

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI
puh. 029 56 43300
fax. 029 56 43314
sähköposti: markkinaoikeus@oikeus.fi



Muutoksenhakuohje 6. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6.1

Tässä kokouksessa tehtyyn, hankintaoikaisua koskevaan päätökseen §- ei saa hakea muutosta

6.2

Tässä pöytäkirjassa oleviin päätöksiin, jotka koskevat vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei kuntalain 136 §:n mukaan saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.



Muutoksenhakuohje 7 Hallintovalitus hallinto-oikeudelle

Tässä kokouksessa tehtyihin päätöksiin §:t - saa hakea muutosta hallinto-oikeudelta.

Päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

Valitus on jätettävä **Helsingin hallinto-oikeudelle 14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää lukuun ottamatta.

Valitus on tehtävä kirjallisena. Valitukseen tulee liittää alkuperäinen tai jäljennös päätöksestä, johon haetaan muutosta. Lisäksi valitukseen tulee liittää todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta, sekä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, jollei päämies ole valtuuttanut häntä suullisesti valitusviranomaisessa. Asianajajan ja yleisen oikeusavustajan tulee esittää valtakirja ainoastaan, jos valitusviranomaisella on määrä.

Valituksesta on käytävä ilmi, miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi sekä perusteet, joilla muutosta vaaditaan. Valituskirjelmässä on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Valituskirjelmässä on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelämä.

Valitusasiakirjat on valittajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä, tai mikäli määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valituksen voi toimittaa myös telekopiona (faksina) tai sähköpostina. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä, eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Sähköisen viestin (faksin tai sähköpostin) katsotaan saapuneen viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa 250 euroa.

Päätöksen tiedoksisaanti

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana taikka kolmantena päivänä sähköisen viestin lähettämisestä.

Yhteystiedot:

Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki
puhelin: 0295642000, faksi: 0295642079
sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
virka-aika: klo 8.00 - 16.15