

**Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2017 -
2019
HSLH 14.6.2016**

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	2
1.2	Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö	2
1.3	HSL:n organisaatio	5
2	Strategiset tavoitteet	6
2.1	Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot	6
2.2	Strategiset tavoitteet kaudelle 2017–2019	8
2.2.1	<i>Tavoite 1: Sujuvat matkat</i>	<i>8</i>
2.2.2	<i>Tavoite 2: Selkeää palvelua</i>	<i>12</i>
2.2.3	<i>Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun</i>	<i>18</i>
2.2.4	<i>Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu</i>	<i>20</i>
2.2.5	<i>Tavoite 5: Vähemmän päästöjä</i>	<i>23</i>
2.2.6	<i>Tavoite 6: Tehokasta taloutta</i>	<i>26</i>
3	Henkilöstö	32
4	Toiminnan riskien hallinta	36
5	Käyttötalous	37
5.1	Talousarvion sitovuus	37
5.2	Tuloslaskelma 2017 - 2019	37
5.2.1	<i>Toimintatulot</i>	<i>38</i>
5.2.2	<i>Toimintamenot</i>	<i>42</i>
5.3	Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö	46
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: Kuntaosuuslaskenta kaarimallissa

Liite 8: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 Yleisperustelut

1.1 Toimitusjohtajan esipuhe

Lisätään lopulliseen versioon syksyllä.

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 31.8.2016 mennessä alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2017–2019:

- strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipun hintojen keskimääräisistä muutoksista,
- tarkastusmaksun korottamisesta,
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelma-kaudella 2017-2019,
- ennen kaarimallin hinnoittelun käyttöönottoa tapahtuvasta kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä ja
- valmiudesta järjestää sähköbussien pikalatausasemat.

1.2 Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui vuoden 2015 lopussa 1 437 800 ihmistä Helsingin kaupungin tietokeskuksen ennakkotietojen mukaan. Väestö kasvoi seudulla 17 500 hengellä eli 1,2 prosentilla. Pääkaupunkiseudulla suhteellinen väestönkasvu oli muutaman edellisen vuoden tasolla ja oli 1,4 prosenttia. KUUMA-kuntien väkiluku kasvoi hieman edellisvuosia vähemmän, yhteensä 0,6 prosenttia, mutta kuntien välillä oli huomattavaa vaihtelua ja muutamassa väkiluku on jopa vähentynyt.

Helsingin seudulla valtaosa väestönkasvusta johtui muuttoliikkeestä, kun KUUMA-kunnissa luonnollinen väestönkasvu lisäsi väkilukua nettomuuttoa enemmän. Pääkaupunkiseudun muuttovoitto kasvoi edellisvuodesta lähes viidenneksen ja KUUMA-kuntien muuttotappio pieneni kolmanneksella, joten Helsingin seudun muuttovoitto kasvoi huomattavasti. Seudun sisäisessä muuttoliikkeessä KUUMA-kunnat ja Vantaa olivat voittajia, vaikka KUUMA-kuntien nettomuutto on pienentynyt vuodesta 2007 lähtien. Vantaan väkiluku lisääntyi 1,8 prosenttia. Helsingin muuttotappio seudun sisäisessä muuttoliikkeessä oli suurin muutamaan vuoteen Espoole ja Vantaalle muuttaneiden vuoksi. Helsinki on ollut suurin häviöjä seudun sisäisessä muuttoliikkeessä, ja sen muuttotappio kasvoi vuonna 2015.

Helsingin kaupungin tietokeskuksen raportin mukaan länsimetron ja kehäradan valmistumisen arvioidaan lisäävän asuntotuotantoa ja väestönkasvua Espoossa ja Vantaalla, mikä jonkin verran hidastanee Helsingin väestönkasvua. Vieraskielisten asukkaiden osuuden ennustetaan kasvavan Helsingin seudulla vuoteen 2030 mennessä 21 prosenttiin. Uudet ennustevaihtoehdot ovat aiemmin laadittuja ennusteita korkeammat muun muassa vuonna 2015 alkaneen turvapaikanhakijoiden määrän kasvun johdosta.

Helsingin seudun tuotanto kääntyi viime vuoden lopulla uudelleen kasvuun ja keväällä 2016 julkaistun valtiovarainministeriön suhdannekatsauksen mukaan Suomen kansantalouden ennustetaan kasvavan vuonna 2016 0,9 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna ja vuosien 2017–2018 kasvuksi ennustetaan vaimeaa 1,2 prosenttia. Huolimatta hienoisesta talouden piristymisestä Suomen talouden ennustetaan lähivuosien ajan pysyvän heikkona. Ennusteen mukaan BKT tulisi olemaan vielä vuonna 2018 2 prosenttia pienempi kuin vuonna 2008 ja teollisuustuotannon taso jäisi vuonna 2018 noin viidenneksen alemmalle tasolle kuin kymmenen vuotta sitten. Lähivuosien taloudellista kasvua kannattelee etupäässä yksityinen kulutus ja investoinnit.

Joukkoliikenteen kustannustaso säilynee matalalla

Työmarkkinoiden tilanne pysyy edelleen heikkona. Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan työttömyysaste oli koko maassa vuonna 2015 keskimäärin 9,4 prosenttia, kun se vuonna 2014 oli 8,7 prosenttia. Työvoiman ulkopuolella olevia piilotyöttömiä oli 144 000 henkeä vuonna 2015, mikä oli 5 000 henkeä enemmän vuoteen 2014 verrattuna. Piilotyöttömien määrä on kasvanut tasaisesti vuodesta 2008 lähtien. Maaliskuussa 2016 työttömyysaste on noussut jo 10,1 prosenttiin. Työllisyysaste eli työllisten osuus 15–64-vuotiaista oli maaliskuussa 2016 68,0 prosenttia, kun se vuotta aiemmin oli 66,8 prosenttia.

Maailmantalouden ja Suomen heikko taloudellinen tilanne on pitänyt kustannustason alhaisena. Polttoaineen hinta ja korkotaso ovat pysyneet edelleen alhaisina. Raakaöljyn hinta on laskenut jyrkästi viime vuosina, mutta keväällä 2016 raakaöljyn hinta on kääntynyt lievään nousuun. Sovun Iranin ydin-kiistassa ennustetaan edelleen laajentavan raakaöljyn tarjontaa ja öljyn hinnan ennustetaan kuitenkin nousevan lähiaikoina vain maltillisesti. Vuonna 2015 voimaan tulleet palkkaratkaisut ovat toistaiseksi olleet maltillisia, mutta AKT:n irtautuminen kilpailukyky sopimuksesta tuo epävarmuutta tuleviin vuosiin.

Joukkoliikenteen kustannustaso laski vuonna 2015 keskimäärin 0,4 prosenttia edellisvuodesta. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2017 – 2019 on laadittu 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen. Raaka-aineiden hintojen arvioidaan saavuttaneen jo pohjansa ja AKT:n irtautuminen kilpailukyky sopimuksesta tuo epävarmuutta TTS-vuosien kustannuksiin.

Suomen talouden heikko kehitys vaikuttaa edelleen myös HSL:n ja kuntien talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän lasku vähentää matkustustarvetta ja pienentää lipputulota. Toisaalta kuntien heikentyvät talousnäkökymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Yhdessä merkittävien infrainvestointien kanssa tämä tuo paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta riittävästi ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan taantumasta huolimatta

Matkustajamäärät (tilastoidut joukkoliikenteen nousut) kasvoivat vuonna 2015, jolloin HSL-alueella tehtiin 358,6 miljoonaa matkaa, mikä oli 1,5 prosenttia edellisvuotta enemmän. Joukkoliikenteen mat-

kustajamäärät ovat olleet alkuvuonna (1–4/2016) lievässä nousussa edelliseen vuoteen verrattuna. HSL-alueella tehtiin huhtikuun 2016 loppuun mennessä 126,0 miljoonaa matkaa, eli 1,6 prosenttia enemmän kuin edellisvuoden vastaavana aikana. Koko vuoden 2016 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan 1,3 prosenttia, mikä tarkoittaa vuodessa runsasta 363 miljoonaa matkaa. Alustava TTS2017-2019 on laadittu 2 prosentin matkustajamäärän kasvuennusteella, josta noin puolet arvioidaan vaikuttavan lipunmyyntiä kasvattavaksi uusien asiakkaiden kasvun osuudeksi (1 prosentti).

Kuntalain muutokset

Toukokuussa 2015 voimaan tullut kuntalaki toi muutoksia myös kuntayhtymien toimintaan. Olennaimpia ovat seuraavat muutokset:

- Konsernitason tilinpäätöstietoja tarkennetaan siten, että tytäryhteisön lisäksi myös osakkuusyhteisön asemassa olevan kuntayhtymän tai liikelaitoskuntayhtymän tiedot on yhdisteltävä konsernitilinpäätökseen.
- Kuntayhtymän vuoden 2015 tilinpäätöksessä taseeseen sisältyvä alijäämä tulee kattaa vuosina 2017–2020 ja taloussuunnitelmassa tulee päättää yksilöidyistä toimenpiteistä, joilla alijäämä katetaan.
- Arviointimenettely laajennetaan koskemaan kuntayhtymiä. Jos kuntayhtymä ei ole kattanut vuoden 2015 taseessa olevaa alijäämää vuoden 2020 loppuun mennessä, valtiovarainministeriö voi asettaa ulkopuolisen selvityshenkilön, joka laatii ehdotuksen kuntayhtymän ja jäsenkuntien väliseksi sopimukseksi.

Suurta osaa uuden lain säännöksistä sovelletaan vasta seuraavan valtuustokauden alusta 1.6.2017 lukien, mutta esimerkiksi taloutta koskevia säännöksiä sovellettiin kuitenkin jo vuonna 2015.

Maakuntaudistus ja HSL:n asema

Maan hallitus valmistelee maakuntahallinnon uudistamista. Maakuntavaalit pidetään tammikuussa 2018. Maan hallitus on linjannut maakuntien tehtäviä 5.4.2016. Näiden linjausten kohtien 8 ja 9 mukaan maakuntiin siirretään:

8) Alueellinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelu (nykyiset ELY- keskusten ja maakunnan liittojen tehtävät)

9) Joukkoliikenteen alueellinen suunnittelu ja järjestäminen sekä valtionavustustehtävät samoin kuin yksityisteiden valtionavustustehtävät (nykyiset ELY- keskusten ja maakunnan liittojen tehtävät).

Tässä yhteydessä ei muuteta kunnille ja niiden yhteistyöelimille joukkoliikennelain mukaan kuuluvien tehtävien järjestämistä.

Jos nämä linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä niin niiden perusteella HSL:n tehtäviin ei näyttäisi tulevan muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

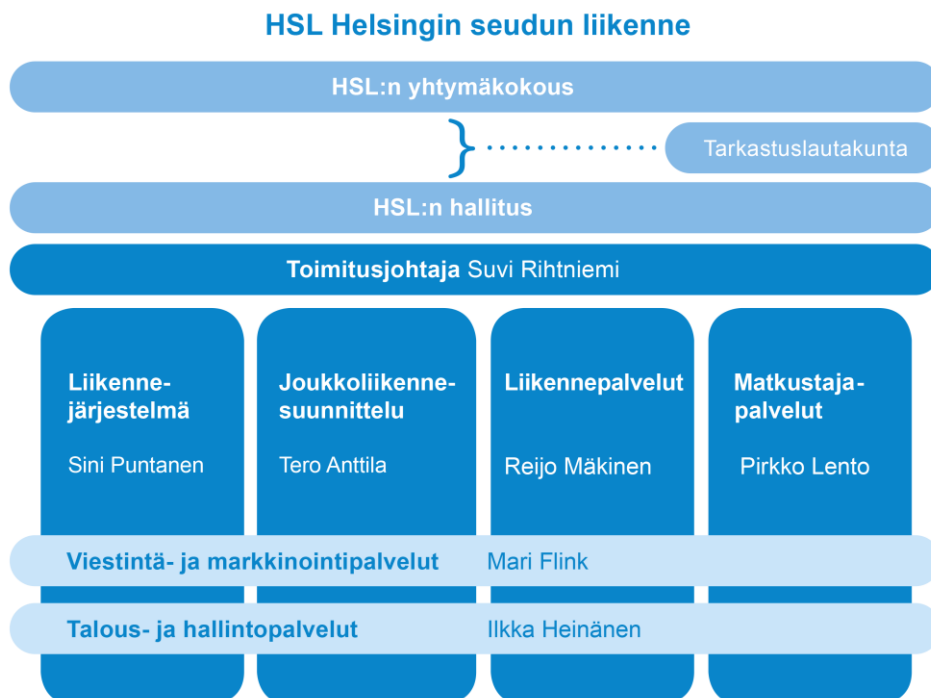
HSL:n toimialueen laajentumista koskeva selvitystyö on käynnissä Tuusulan kunnan kanssa, minkä lisäksi Siuntion kunnan kanssa tehty määräaikainen sopimus Y-junan liikennöinnistä saattaa johtaa jäsenyysneuvotteluihin ja Siuntion jäsenyyteen HSL:ssä.

1.3 HSL:n organisaatio

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluvat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo. HSL vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta sekä koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. HSL aloitti toimintansa vuonna 2010.

HSL:ssä oli vuoden 2016 alkaessa 351 vakituista ja 48 määräaikaista työntekijää. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti matkalippu- ja informaatiojärjestelmähankkeessa ja operatiivisten tutkimusten kenttätöissä.

HSL on käynnistänyt keväällä 2016 HSL:n organisaatorakenteen ja johtamisjärjestelmän kehittämistyön, jotka on tarkoitus saattaa voimaan vuoden 2017 alussa.



Kuva 1. HSL:n organisaatio 2016

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 toimintajohtaja raportoi strategian toteutumisesta säännöllisesti hallitukselle.

2.1 Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot



Kuva 2. HSL:n strategia 2025

HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumiskäytöksiä asiakkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu: "Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikuttamisen suunnannäyttäjä". Seuraavassa avataan vision sisältöä tarkemmin.

Ykkösvalinta: Yhä suurempi joukko ihmisiä käyttää joukkoliikennettä työmatkoilla ja vapaa-aikana. Helsingin seudun väestökasvuun perustuvasta liikenteen kasvusta yli puolet ohjautuu joukkoliikenteeseen.

Älykäs: Tarjoamme asiakkaille älykkääseen teknologiaan perustuvia palveluita, jotka näkyvät ajantasaisena matkustustietona, 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.

Suunnannäyttävä: 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 2017–2019

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:

- Joukkoliikenteen luotettavuus
- Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle
- HSL:n arvostusindeksi (tunnettuus, arvostus)
- Länsimetrojärjestelmän liikenteen aloituksen onnistuminen (tietoisuus, aloituksen koordinointi ja jälkiarvointi, LIJ-laitteet uusilla metroasemilla, opastus, datan saanti)

Länsimetron käyttöönotto syksyllä 2016 laajentaa selvästi HSL-alueen runkoverkon kattavuutta. Samassa yhteydessä toteutetaan merkittävä Etelä-Espoon linjastouudistus. Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu vuonna 2021. HSL suunnittelee jatkeen liityntälinjastosuunnitelman, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleistä.

Runkolinjasto laajenee seuraavan kerran vuonna 2018, kun runkolinja 500 Herttoniemi–Munkkivuori aloittaa liikennöinnin. Vuonna 2019 varaudutaan aloittamaan runkolinjojen 510 Pasila–Tapiola ja 570 Mellunmäki–Aviapolis liikennöinti. Linjan 560 jatke Myyrmäestä Matinkylään on aikataulutettu vuoteen 2019. HSL laatii toteuttamissuunnitelman myös Espoon sisäisestä runkolinjasta E1 Matinkylä–Espoon keskus–Jorvi.

HSL osallistuu pikaraitiotie Raide-Jokerin rakennussuunnittelun ja rakentamisen ohjaamiseen. Tässä yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota rakentamisen aikaisiin liikennejärjestelyihin, jotta vältetään merkittäviltä matkustajille aiheutuville matka-aikahaitoilta ja liikennöintikustannusten kasvulta.

Lähibussien kutsuohjauksesta pyritään luopumaan ja siirtymään pelkästään reittipohjaiseen liikenteeseen.

Joukkoliikennesuunnittelussa varaudutaan HSL-alueen laajentumiseen. Kehitämme nykyisin käytössä olevia suunnitteluperiaatteita vastaamaan paremmin mahdollisten uusien HSL-kuntien maankäyttöä, jotta voimme luoda kustannustehokkaan ja houkuttelevan palvelutason.

Aikataulusuunnittelussa panostetaan siihen, että liityntäyhteydet ovat sujuvia ja vaihdot toimivat.

Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä alkaa tuottaa aiempaa kattavampaa dataa, jota hyödynnetään joukkoliikenteen suunnittelussa. Tavoitteena on kehittää raportointia ja mittareita ohjaamaan päivittäistä työtä sekä tuottaa muun muassa kuntien liikennesuunnitteluun parempaa tietoa joukkoliikenteen toimivuudesta.

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

Linjastomuutokset suunnitelmakaudella

Palvelutason muutoksista HSL-alueella kerrotaan liitteessä 5.

Liikenteen hankinnassa korostetaan laatua ja luotettavuutta

Liikennöitsijäyhteistyössä ja sopimuksissa korostetaan liikenteen laadun ja luotettavuuden parantamista. HSL tekee suunnittelu- ja sopimussyhteistyötä VR:n, Liikenneviraston ja LVM:n kanssa lähijunaliikenteen palvelujen ja toimintaedellytysten kehittämiseksi.

Liikennöitsijöiden kanssa tehdään yhteistyötä kilpailutetun bussiliikenteen hankintaperiaatteiden kehittämiseksi. Tarjousvertailussa ja sopimusehdoissa keskitytään HSL:n strategisten tavoitteiden edistämiseen ja yksinkertaistetaan kilpailuttamismallia mahdollisuuksien mukaan. Sopimuskauden aikaista liikenteen hoidon seurantaa tehostetaan ja säännöllistä raportointia nopeutetaan.

TTS-kaudella tarkastellaan hankintaperiaatteita eri raideliikennemuotojen osalta ottaen huomioon saadut kokemukset ja tehdyt päätökset lähijunajunaliikenteen avaamisesta kilpailulle. Raide-Jokerin kaluston ja liikenteen hankintatapa selvitetään ja hankinnat toteutetaan TTS-kaudella.

HKL:n kanssa neuvotellaan lauttasopimuksen jatkosta tai lauttaliikenteen kilpailuttamisesta. Nykyinen lauttasopimus päättyy vuonna 2017.

Kehäradan ja Länsimetron liityntäliikenteeseen siirtymisellä on saavutettava huomattavia säästöjä bussien liikennöintikustannuksissa, kun raideliikenteen kustannukset kasvavat uusien rataosuuksien ja junien käyttöönoton takia.

Kehitämme poikkeus- ja häiriötilanteiden hallintaa

Jotta liikenteen luotettavuus edelleen paranisi, kehitämme poikkeus- ja häiriötilanteiden liikenteen järjestämistä uusilla sopimus- ja yhteistyömalleilla. Ajamattomien lähtöjen osuutta bussi- ja raitioliikenteessä alennetaan vuosittain. Lähijunaliikenteessä luotettavuutta parannetaan nykytasosta. Metroliikenteessä 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):

	2015	2016	2017	2018	2019
Bussiliikenne	99,88 %	99,88 %	99,90 %	99,90 %	99,90 %
Junaliikenne	99,36 %	99,56 %	99,60 %	99,60 %	99,60 %
Raitiotieliikenne	99,42 %	99,42 %	99,43 %	99,44 %	99,45 %
Metroliikenne	99,88 %	99,40 %	99,55 %	99,70 %	99,88 %
Lauttaliikenne	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %	99,98 %

HSL edistää runkolinjojen 500, 510 ja 570 liikennöinnin toimintaedellytyksiä osallistumalla aktiivisesti linjojen käyttämän katu ympäristön suunnitteluun kaupunkien kanssa. Tarkoituksena on suunnitella runkolinjoille tasokas katu ympäristö, joka takaa runkolinjojen sujuvan, turvallisen sekä houkuttelevan joukkoliikennepalvelun.

Runkolinjalle 570 (Aviapolis-Mellunmäki) 2015 valmistuneen selvitystyön pohjalta on tunnistettu lukuisia ongelmakohtia katuverkossa. Niiden korjaukset suunnitellaan ja rakennetaan vuosien 2016 – 2018 aikana. Liikenne runkolinjalla 570 alkaa syksyllä 2018.

HSL on yhdessä Helsingin kaupungin kanssa suunnitellut infrastruktuurin parannustoimenpiteitä runkolinjalle 500 (Herttoniemi-Munkkivuori). Osapuolet jatkavat tarkempien suunnitelmien laatimista siten, että toimenpiteet toteutetaan vuosina 2016–2018. Runkolinja 500 aloittaa liikennöinnin syksyllä 2018.

Runkolinjan 510 (Pasila-Westendinasema) kehittämisselvitys valmistui keväällä 2016. Selvityksessä määriteltiin tärkeimmät toimenpiteet runkolinjan sujuvuuden ja luotettavuuden parantamiseksi. Runkolinja aloittaa liikennöinnin syksyllä 2019.

HSL:n Solmu-projektissa haetaan laajaa toimijarajat ylittävää yhteistyötä. Projektin päämääränä on vähentää joukkoliikennevälineen vaihdosta matkustajalle aiheutuvaa hankaluutta. Solmu-projektin osavaiheessa 5 laaditaan konkreettisia toimenpide-ehdotuksia HSL-alueen tärkeimmille vaihtopaikoille. Toimenpiteet toteutetaan yhdessä sidosryhmien kanssa ehdotusten pohjalla vuoteen 2020 mennessä. HSL ottaa aktiivisen roolin sidosryhmäyhteistyössä ja edistää tärkeiden toimenpiteiden pikaista toteuttamista. Samalla HSL pyrkii madaltamaan eri toimijoiden kynnystä toteuttaa ehdotettuja toimenpiteitä.

Joukkoliikenteen turvallisuutta kehitetään turvallisuusstrategian tavoitteiden mukaisesti yhteistyössä viranomaisten ja eri joukkoliikennetoimijoiden kanssa. Teemme töitä matkustajien ja henkilökunnan turvallisuuden takaamiseksi. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen koko matkaketju on turvallinen. Liikennevirastossa sijaitsevaan turvavalvomoon sijoitetaan myös bussiturvallisuutta ylläpitävää toimin-

taa, johon kuuluu muun muassa järjestyksenvalvonta sekä busseissa käyttöön otettavan hätäilmoitusjärjestelmän toimenpiteiden ohjaus. HSL:n joukkoliikenteen turvallisuustoimenpiteiden vaikutuksen seuraamista varten luodaan oma seurantajärjestelmä.

HSL:n häiriöpäivystäjä on viranomaisten ja liikennöitsijöiden tavoitettavissa yllättävien häiriöiden varalta 24/7. Päivystäjä päättää häiriötilanteessa toimenpiteistä liikennöinnin varmistamiseksi sekä välittää häiriötietoa matkustajille yhdessä viestinnän päivystäjän kanssa. HSL:n häiriöpäivystyksen prosessia kehitetään jatkuvasti vastaamaan muuttuvan liikenneympäristön vaatimuksiin. Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän myötä häiriöpäivystyksen käyttöön saadaan aikaisempaa tehokkaampia liikenteen hallinnan ja matkustajainformaation työkaluja. HSL jatkaa tiivistä yhteistyötä Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksen kanssa.

Tutkimustoiminta tukee liikenteen suunnittelua

TTS-kaudella toteutetaan HSL:n toiminnan edellyttämiä tutkimuksia yhdessä sovitun tutkimussuunnitelman pohjalta.

Liikennejärjestelmätason tutkimustoimintaan sisältyvät liikkumistutkimus (HEHA 2018), matkatutkimukset (MATU 2017, 2018 ja 2019), lippulajitutkimus (LIPTU 2017) ja Liityntäpysäköintitutkimus 2018. Lisäksi tehdään kaksi matkanopeustutkimusta (2017 ja 2019) sekä päivitetään HLJ-barometri 2017. Matkatutkimuksen rinnalle kehitetään Reittitutkimus (RETU), jota käytetään kulkureittien ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen tarkempaan selvittämiseen. Kehitämme Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää vuoden 2014 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta.

Liikkumistutkimusta, Liityntäpysäköintitutkimusta ja Matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Tarkasteltavia hankkeita ovat Kehärata 2015, Länsimetro 2016 ja sen jatke 2020, uusi joukkoliikenteen vyöhykemalli eli kaarimalli 2017/2018 ja runkobussilinjat 500, 510, 560 ja 570 niiden käyttöönotto vuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Raide-Jokeri 2022.

Liikkumistutkimuksesta ja Liityntäpysäköintitutkimuksista kootaan kolmena poikkileikkausvuonna (2014, 2018 ja 2022) kokonaiskuva Helsingin seudun 14 kunnan asukkaiden liikkumisesta. Tätä kokonaiskuva täydennetään vuosittain joukkoliikenteeseen aina kulloinkin käyttöön otettavan hankkeen välittömälle vaikutusalueelle kohdistetulla Matkatutkimuksella: Tutkimus tehdään aina hiukan ennen hankkeen käyttöönottoa ja pian käyttöönoton jälkeen, kun liikenne hankkeen osalta on ehtinyt vakiintua. Vaikutusten arvioinnissa käytetään hyväksi myös HSL:n asiakastytyväsyyssuutkimusta (ASTY) ja kansainvälistä BEST-tutkimusta, joihin liitetään em. raidehankkeita koskevia kysymyksiä koko ennen–jälkeen-tutkimusten periodin ajan. Tarvittaessa päivitämme myös hintajoustotutkimuksen uuden joukkoliikenteen vyöhykemallin eli kaarimallin vaikutusten arviointia varten.

Lippulajitutkimuksella kerätään vuonna 2017 tietoa metromatkustajien kotipaikka- ja matkalippujakautumista kuntien alijäämän määrittämistä varten: Tämä tehdään ennen kaarimallin käyttöönottoa, kun länsimetron ensimmäinen vaihe on saatu käyttöön ja liikenne sen osalta on vakiintunut. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa kaarimallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2017 aikana. On mahdollista, että vuosina 2017 ja 2018 tarvitaan usean joukkoliikennemuodon lippulajitutkimusta, minkä tai HSL voi tarvita lisäresursseja sekä Liikennetutkimukset ja -ennusteet -ryhmässä että Matkalippujentarkastusyksikössä.

Edellä mainittu vuoden 2018 Liikkumistutkimus ei ehdi palvelemaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2019:n valmistelua. HLJ 2019:ssä hyödynnetään vuoden 2014 tutkimusta. Jatkossa Liikkumistutkimus osuu kuitenkin aikaisempaa paremmin HLJ-suunnitelmien valmisteluun, jos noudatetaan edellä mainittua aikataulua.

TTS-kaudella selvitetään, mitä mahdollisuuksia HSL:llä on hyödyntää uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä saatavaa tietoa tutkimustoiminnassaan.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Matkustaminen tulee sujuvammaksi, koska runkolinjoilla on lyhyet vuorovälit.
- Länsimetro tarjoaa nopean runkoyhteyden Espoosta Helsinkiin.
- Kehärata vakiinnuttaa asemansa suoran raideyhteyden tarjoajana lentoasemalle ja nopeana poikittaisyhteytenä Vantaalle.
- Ympäri vuorokauden toimiva häiriöpäivystys varmistaa liikenteen sujuvuuden myös yllättävissä tilanteissa. Ympäri vuorokauden toimiva viestinnän päivystys varmistaa, että matkustajat saavat aina mahdollisimman nopeasti tiedon mahdollisista häiriöistä.

2.2.2 Tavoite 2: Selkeää palvelua



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

- Asiakkaat saavat ajantasaista tietoa aikatauluista ja poikkeusliikenteestä muun muassa pysäkeillä ja liikennevälineissä sekä omiin päätelaitteisiin kuten kännykkään. Myös Reit-tiipas-palvelu muuttuu ajantasaiseksi.
- 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.
- 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:

- Aikataulu- ja reittitiedon saatavuus
- Uuden vyöhykejärjestelmän (Kaarimalli) käyttöönottosuunnitelman toteutumisaste

Helsingin seudun matkalippujärjestelmä on käytössä kaikissa HSL -kunnissa. Matkalippujärjestelmään kuuluvat:

- taksa- ja lippujärjestelmä (muun muassa lipputuotteet, lippujen kelpoisuus, asiakasryhmät ja lippujen hinnoittelu)
- lipunmyyntipalvelut (muun muassa myyntikanavat, lipunmyyntisopimukset) ja
- näiden tekninen toteutus (matkakortti- ja myyntijärjestelmä sekä erilaiset mobiililiput).

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistus tuotantoon (LIJ-hanke)

Uusi matkakorttijärjestelmä ja seudullinen ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä ovat käytössä täydessä laajuudessaan 2017 alkaen. Uusia ominaisuuksia otetaan käyttöön edelleen vuosittain.

Nykyinen matkakorttijärjestelmä ja nykyinen Helmi-informaatiojärjestelmä ajetaan hallitusti alas vuoden 2017 aikana. Nykyjärjestelmien kustannukset vähenevät vastaavasti ja loppuvat kokonaan vuonna 2018.

Tariffijärjestelmän uudistuksen valmistelu jatkuu (kaarimalli)

Tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa on valmisteltu tulevaisuuden taksa- ja lippujärjestelmää. Uudessa vyöhykejärjestelmässä vyöhykekaarten rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta.

HSL:n hallitus on päättänyt uuden kaarimallin vyöhykkeiden ja lippulajien hintasuhteista sekä asiakasryhmistä ja oikeudesta matkustaa ilman lippua. Päätökset on otettu huomioon LIJ-järjestelmän teknisessä toteutuksessa.

Uusi kaarimalli voidaan ottaa käyttöön aikaisintaan syksyllä 2017, kun LIJ-hanke on vakaasti tuotannossa ja matkakortit on vaihdettu. Hallitus päättää käyttöönoton ajankohdan ja lippujen hinnat. Kaarimalli tuo merkittäviä muutoksia lipputuotteisiin ja hinnoitteluun. Kaarimallia markkinoidaan ja siitä tiedotetaan laajamittaisesti vuonna 2017.

Kaarimallin käyttöönottosuunnitelman laatiminen on käynnistetty. Hankkeen toteutus edellyttää pitkäjänteistä projektityöskentelyä, kaikkien matkustajainformaatiotuotteiden uudistamista ja laajaa viestintäkampanjaa sisäisille ja ulkoisille sidosryhmille.

Lipunmyyntiä kehitetään

Lipunmyyntiä kehitetään hallituksen hyväksymän lipunmyynnin kehittämisselvityksen ja -suunnitelman 2014–2020 ja muiden päätösten mukaisesti.

HSL Mobiililippua kehitetään edelleen. Nykyisen puhelinoperaattorilaskutuksen rinnalle tuodaan maksutavaksi myös maksukortit (pankki- ja luottokortit). Lipputuotteita ja lipun myyntikanavia kehitetään jatkossa mm. verkkokauppaan ja MaaS-yhteistyöhön sopiviksi.

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistetään markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. Työsuhde-edun käyttöönottoa helpottavat HSL:n työmatkasetelit sekä niitä korvaavien, yksityisten toimijoiden tuottamien kohdennettujen sähköisten maksuvälineiden käyttöönotto. Toistaiseksi uusien maksuvälineiden käyttö on vielä vähäistä.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitetään ja asiakkaita kannustetaan niiden käyttöön. Matkakorttien lataus internetissä otetaan käyttöön vuoden 2017 aikana.

Konduktöörit eivät enää myy HSL:n kertalippuja lähijunissa 1.1.2017 alkaen. Myöskään VR:n asemamyyntistä tai VR:n lippuautomaateista ei voi enää ostaa HSL-lippuja. Kaikilla asemilla on HSL:n lippuautomaatti. Raitiovaunuissa kuljettajien lipunmyynti päättyy TTS-kaudella silloin, kun kaikilla keskeisillä raitiovaunupysäkeillä on lippuautomaatti.

Kertalipun voi jatkossa hankkia lippuautomaatista tai käyttää mobiililippua. Liikennevälineissä voi edelleen ostaa matkakortilla arvolipun itsepalvelulukijalta.

Tietoa lipuista ja lipunmyynnistä lisätään. Lippujen hintatiedot lisätään Reittioppaaseen käynnissä olevan uudistuksen myötä vuonna 2016 (nykytariffi). Helsingin seudun joukkoliikenteen palvelu- ja myyntiohje tuotetaan edelleen sekä kirjasena että sähköisenä. Nopeasti päivitettävissä oleva sähköinen ohje helpottaa lipunmyyjien ja muun joukkoliikennettä palvelevan henkilökunnan työtä ja asiakaspalvelua.

Matkalippujen yhteiskäyttöisyyttä edistetään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. HSL:n laajeneminen kehyskuntiin toisi HSL:n matkakortin ja -liput yhä useamman kunnan asukkaiden käyttöön. HSL osallistuu matkalippujen valtakunnallisen yhteiskäyttöisyyden kehittämiseen yhteistyössä Liikenneviraston, valtakunnallista Waltti-korttia hallinnoivan Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n (LMJ) kanssa. Tavoitteena on ns. matkatilijärjestelmä, jossa asiakas voi ostaa yhdestä paikasta eri toimijoiden matkaliput koko matkaketjulle. Toimijoiden matkakortit toimivat tunnisteena, jonka avulla liput tarkistetaan taustajärjestelmässä. Tulevaisuudessa on mahdollista, että vastaava tunnistus voi olla myös esimerkiksi mobiililaitteessa.

Matkustajainformaatiopalvelut uudistuvat

Sähköisiä matkustajainformaatiopalveluita ovat ajoneuvoissa, pysäkeillä ja terminaaleissa olevat informaatiopalvelut sekä internetissä ja mobiilipalveluina tarjottavat asiakassovellukset. Keskeinen yhteinen nimittäjä on matkan tekemisen tukeminen ja helpottaminen.

Helmi-järjestelmä (Helsingin liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä) korvataan uudella seudullisella järjestelmällä vuoden 2016 loppuun mennessä.

Liikennevaloetuksien nykyistä laajempaan käyttöönottoon on valmistauduttu yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Uusia risteysia valoetuksilla otetaan käyttöön etenkin Espoossa ja Vantaalla.

Mono-järjestelmällä (Aikataulu- ja informaatiomonitorien ohjausjärjestelmä) ohjataan kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella. Suunnitelmakaudella järjestelmään tehdään reaaliaikaominaisuuksien kehitys- ja integrointityötä. Suunnitelmakaudella varaudutaan järjestelmän korvaamiseen uudella, mikäli se osoittautuu suorituskyvyn ja palvelutason turvaamisen kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi.

Pysäkeille asennettuja aikataulu- ja informaationäyttöjä lisätään ja vanhentuneita näyttöjä uusitaan, kuten aiempinakin vuosina. Patterinäyttöihin lisätään normaalin korjausprosessin yhteydessä 3G-paluukanava järjestelmävalvontaa varten ja samalla näytön lasi päivitetään korkearesoluutioiseksi. Näyttöjen tekninen ylläpito ja huolto ulkoistetaan vuoden 2016 aikana ja palvelusopimusta tarkistetaan tarvittaessa kokemusten karttuessa.

Sähköiset tunnisteet tuovat IoT-maailman (Internet of Things, esim. Beacon-bluetooth-majakat) joukkoliikenteeseen. TTS-suunnitelmassa on varauduttu sähköisten tunnisteiden tuomiseen ajoneuvoihin ja pysäkeille vuoden 2017 aikana. Sähköisten tunnisteiden avulla mobiilipalveluiden kohdennettavuutta tiettyyn paikkaan tai ajoneuvoon voidaan parantaa huomattavasti.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus eli Digitransit-palvelualusta ja sen päälle rakennettu Reittiopas-verkkosovellus otetaan tuotantokäyttöön vuoden 2017 alussa. Palvelualusta on rakennettu tiiviissä yhteistyössä Liikenneviraston (LiVi) kanssa. Palvelu on toteutettu avoimeen lähdekoodiin perustuen. Sillä voi tehdä reittihakuja kansallisesti kaikkialle Suomeen, mikäli Liikenneviraston datat sen sallivat. Palvelukokonaisuus on toteutettu vastaamaan mm. reaaliaikaisuuden ja usean liikennemuodon reitityksen asettamia vaatimuksia sekä muita kasvaneita asiakaspalvelutarpeita.

Reittiopas-verkkosovellus muodostaa matkustajainformaation pohjan, jota hyödynnetään vuoden 2017 aikana kehitettävässä HSL-applikaatiossa sekä Reittiopas-verkkosovelluksen ja Hsl.fi-verkkosivuston muodostamassa kokonaisuudessa.

Vuoden 2017 aikana vanhan ja sitä korvaavan uuden reittioppaan palveluita joudutaan ylläpitämään rinnakkain, mistä aiheutuu hetkellinen nousu käyttökustannuksiin.

Liityntäpysäköinnin älykkääseen tietojärjestelmään tehdään vuosina 2017–18 tarvittavaa jatkokehitystä. Yhteistyötä tehdään sekä kuntien että pysäköintioperaattoreiden kanssa.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät (Toimiala-IT) tukevat joukkoliikenteen laadukasta suunnittelua ja järjestämistä. Näitä ovat mm. Joukkoliikennerekisteri JORE, aikataulusuunnittelussa käytetty HAS-TUS, muuttuvan liikenteen ohjelma MUULI, Liikennöintikorvausten laskentasovellus KOLA, L-info, matkustajalaskentajärjestelmä Dilax, asiakaspalautejärjestelmä ja linjastosuunnittelun analyysityökalu LISSU.

Suunnitelmakaudella vanha MUULI-järjestelmä ajetaan hallitusti alas vuoden 2017 puoliväliin mennessä. Uusi liikennetuotannon seurantajärjestelmä otetaan täysimääräisesti käyttöön ja joukkoliikennerekisterin ylläpidon karttakäyttöliittymä uusitaan. Liikennetuotannon seurantajärjestelmää myös kehitetään uusilla tarpeellisilla ominaisuuksilla.

Matkustajalaskentalaiteita (Dilax) varaudutaan hankkimaan lisää. Uusia laskentalaiteita asennetaan muun muassa osaan uusista Artic-raitiovaunuista, uusien runkolinjojen busseista sekä vanhoista metrojuniista. Nykyisten laitteiden käyttöä ja tietojen raportointia tehostetaan.

HSL tekee yhteistyötä MaaS-toimijoiden kanssa

HSL tekee yhteistyötä liikkumista palveluna (Mobility as a Service) kehittävien toimijoiden kanssa. Tiedot HSL-alueen joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista ovat vapaasti kaikkien toimijoiden käytävissä. Suomalaiset Maas-operaattorit käyttävät sovelluksissaan Digitransitin tarjoamia rajapintoja.

Digitransit palvelualusta on kerännyt huomiota myös kansainvälisesti. Norjassa paikallinen tiehallinto sekä Oslon alueen joukkoliikenneviranomaisen Ruter ovat julkaisseet oman kansallisen reittioppaansa beta-version, joka pohjautuu suoraan Helsingissä kehitettyyn ja kirjoitettuun lähdekoodiin.

HSL:n avoimen julkisen datan politiikka tukee MaaS-toimijoiden ja muiden kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa. HSL:n tavoitteena on, että HSL:n palveluiden käyttöä tukevat sähköiset informaatiopalvelut olisivat mahdollisimman monien käytettävissä. Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitetään edelleen. Avoimen datan tietolähteitä ovat muun muassa lippu- ja informaatiojärjestelmä sekä reittiopas sisältäen kaikki matkustamista tukevat sähköiset informaatiotyytit. Kehittäjärajapintojen (API) teknisestä toimivuudesta ja tehokkuudesta sekä kehittäjille annettavasta tuesta huolehditaan aktiivisesti.

HSL:n lippujärjestelmän rajapintoja ja lipputuotteita kehitetään yhteistyössä MaaS-toimijoiden kanssa sopimus pohjaisesti.

Asiakaspalvelut säilyvät korkealaatuisina

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

Liikenneinfokeskus antaa puhelimitse matkakortti-, tariffi-, reitti- ja aikatauluneuvontaa sekä poikkeusinfoa, tekee kutsuliikennevarauksia (Kirkkonummen linjat 918 ja 919 sekä Vantaan kutsulinjat 713, 618, 723, 733, 413, 313), 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 kahden viikon kuluessa. Palautesihteerit vastaavat niihin itse tai toimittavat ne asiantuntijoille vastattavaksi. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Palautteista tuotetaan raportteja toiminnan kehittämistä varten.

Kehitämme asiakaspalveluhenkilökunnan työkaluja käyttäjälähtöisiksi

Kehitämme sähköistä asiakaspalvelun työpöytää, jossa useita toimintoja voi käsitellä samalla näytöllä yhtäaikaaisesti. Humany-järjestelmän avulla kehitämme asiakaspalvelun laadun yhtenäistämistä eri toimipisteissä. Järjestelmä helpottaa tiedon hakua ja tiedon välittämistä asiakaspalvelussa. Asiakaspalautejärjestelmää ja järjestelmästä saatavia raportteja kehitämme toimintaa paremmiksi. Valmistaudumme taksa- ja lippujärjestelmän käyttöönottoon: varmistamme, että henkilökunnalla on riittävä osaaminen uudesta järjestelmästä sekä mahdollisesta HSL-alueen laajenemisesta.

Asiakaspalvelun laatua valvomme muun muassa seuraamalla jonotus- ja vastausaikoja, palvelusta saatuja asiakaspalautteita sekä tekemällä tutkimuksia (asiakastyytyväisyys, Mystery Shopping).

Varaudumme suur tapahtumien ja muiden poikkeusjärjestelyiden aiheuttamiin liikennehäiriöihin

Huolehdimme joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä työmaiden ja isojen tapahtumien aiheuttamien liikenteellisten häiriöiden aikana. Häiriöiden aikana liikennettä ohjataan poikkeusreitille, tilataan lisälähtöjen, raitioliikennettä korvataan busseilla ja matkustajille ja liikennöitsijöille tiedotetaan tehokkaasti poikkeuksista. Kiinnitämme erityistä huomiota suurten hankkeiden, kuten Raide-Jokerin rakentamisen, Keski-Pasilan, Jätkäsaaren sekä Kalasataman aiheuttamiin poikkeusliikennejärjestelyihin. Lisäksi varaudumme talven ongelmapaikkojen kartoittamiseen ja ennaltaehkäisemiseen yhteistyössä kuntien, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä liikennöitsijöiden kanssa.

Vuosi 2017 on Suomen 100-vuotis juhlavuosi. Vuodenvaihteesta alkaen koko vuosi tulee olemaan täynnä isoja kaupunkitapahtumia ja niiden vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat huomattavat.

Kehitämme asiakasopastusta pysäkeillä

Otamme käyttöön uuden HSL:n ilmeen mukaisen kilpimallin asteittain koko HSL-alueen bussi- ja raitiovaunupysäkeillä sekä terminaaleissa. Kilpimallin uusiminen on osa HSL-alueen joukkoliikenteen matkustajainformaation yhtenäistämisprojektia, jonka yhteydessä myös lähiliikenteen juna-asemien joukkoliikenneinformaatio vaihdetaan HSL-ilmeeseen. Uuden vyöhykepohjaisen hinnoittelun käyttöönottoon varaudutaan maksuvyöhyketunnusten lisäämiseen pysäkeille vuoden 2017 alussa.

HSL järjestää kuljettajakoulutusta liikennöintisopimusten mukaisesti asiakaspalvelun kehittämiseksi.

Kasvatamme sähköisten asiakkuuksien määrää

Matkustajatiedotuksen painopiste siirtyy TTS-kaudella entistä enemmän painotuotteista digitaaliseen ja monikanavaiseen julkaisemiseen ja automatisoidun julkaisutuotannon osuus kasvaa. Tavoitteena on, että olennainen matkustajatieto olisi asiakkaiden saavutettavissa digitaalisessa muodossa niin helposti, että painotuotteiden osuus pienenee merkittävästi.

HSL:n tavoitteena on kasvattaa sähköisten asiakkuuksien määrää merkittävästi 2017 – 2019. Tavoitteena on, että suurin osa HSL:n kanta-asiakkaista saadaan myös digitaalisen viestinnän piiriin. Rekisteröityneille asiakkaille tehdään kohdennettua viestintää ja markkinoinnin automatisointia. Kasvava sähköisten asiakkaiden määrä ja rikastuva asiakasdata (CRM) mahdollistaa asiakassegmenttien hyödyntämisen HSL:n myynnissä, markkinoinnissa, palvelukehityksessä ja viestinnässä.

Verkko- ja mobiilikehityksen tavoitteet tulevalle TTS -kaudelle liittyvät vahvasti asiakkaille tarjottavien palveluiden digitalisointiin ja integroimiseen niin, että asiakasrajapintaan syntyy eheä palvelukokonaisuus, joka tukee saumattomasti joukkoliikennekäytön jokaista vaihetta. Digitalisoinnissa mobiilikanaalla on keskeinen rooli.

HSL:n mobiiliroadmap-työssä määriteltyjä palvelukehityskokonaisuuksia ovat muun muassa:

- HSL.fi:n ja Reittioppaan integraatio, joka tarjoaa yhtenäisen palvelukokonaisuuden.
- Oma matkakortti -palvelun ja verkkolataamisen tuominen osaksi hsl.fi –kokonaisuutta.
- HSL Mobiilipun kehitystyö yhteistyössä myynnin kanssa.

- HSL -sovelluksen kehitystyö sisältäen esimerkiksi kahdensuuntaisen asiakasviestinnän.
- HSL -viestipalvelu, jonka avulla HSL:n digipalveluiden kautta saatavaa asiakasviestinnän laatua ja kohdennettavuutta voidaan parantaa .

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistamisen myötä asiakkaat saavat nykyistä merkittävästi enemmän ajantasaista tietoa matkaketjun eri vaiheissa.
- Pysäkkikuulutusten käyttöönotto helpottaa erityisesti satunnaisten matkustajien sekä näkövammaisten matkustamista.
- Liikennevalotuksien laajempi käyttöönotto sujuvoittaa joukkoliikenteellä matkustamista.
- Mobiililippujen käyttöönotto sekä matkakortin nettilatausmahdollisuus helpottavat merkittävästi matkan maksamista.
- Reittioppaan laajennus mahdollistaa matkaketjun suunnittelun koko Suomen alueelle.
- Avorahastuksen ansiosta matkustus helpottuu ja nopeutuu runkobussilinjoilla.
- Kuljettajakoulutuksen kautta kohti parempaa asiakaspalvelua.

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

Länsimetron odotetaan lisäävän TTS-kaudella joukkoliikenteen käyttäjämääriä. Vaikutusarvioiden mukaan Länsimetro liityntälinjastoineen kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta seudulla 1,1 prosenttiyksikköä ja houkuttelee joukkoliikenteeseen arkipäivisin runsaat 11 000 uutta matkustajaa. Heistä kaksi kolmasosaa siirtyy henkilöautoista ja loput kevyestä liikenteestä. Esimerkiksi työmatkaliikenteessä matkustetaan paljon Helsingin keskustan poikki, joten länsimetro tekee itäisen kantakaupungin ja Etelä-Espoon tai Lauttasaaren välisistä joukkoliikennematkoista entistä houkuttelevampia.

HSL:ssä kehitetään asiakaskokemusta osana asiakasohjelmaa. Tavoitteena on, että asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen pysyy kokonaisuutena korkealla tasolla ja paranee niillä osa-alueilla, joilla on vielä eniten kehitettävää.

Joukkoliikenteen runkoverkkoja ja niihin liittyviä liityntäyhteyksiä kehitetään TTS-kaudella. Joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta parannetaan yhteistyössä kuntien ja Liikenneviraston kanssa.

Tehokkaalla kampanjoinnilla vahvistetaan joukkoliikenteen suosiota

Markkinoinnin tehtävänä on vahvistaa joukkoliikenteen brändiä ja suosiota. HSL tuottaa tehokasta kampanjointia, jolla saavutetaan kampanjakohtaiset imagolliset, myynnilliset tai muut etukäteen määritellyt tavoitteet, esimerkiksi rekisteröityneiden asiakkaiden määrä. Kampanjoiden onnistumista mitataan taloudellisen tuloksen kuten myynnin sekä laadullisten tekijöiden kuten huomioarvon suhteen. Laadullisen mittaamisen tärkein mittari on Taloustutkimus Oy:n vuosittainen kansallinen bränditutkimus, jossa HSL:n tavoitteena on nousta valtakunnallisesti TOP100 joukkoon. Mainoskilpailut ovat myös yksi tapa mitata joukkoliikenteen mainonnan imagollista ja taloudellista tuloksellisuutta.

Asiakaskokemusta kehitetään

Asiakaskokemuksen kehittämistä jatketaan HSL:n henkilöstön ja liikennöitsijöiden kanssa. Tavoitteena on pystyä vähentämään 2017- 2017 erityisesti kuljettajien toiminnasta tulevan negatiivisen palautteen määrää. Myös palvelumuotoilun merkitys kasvaa digitalisoinnin ja asiakaslähtöisen ajattelun ja asiakaskokemuksen vaatimusten myötä.

Tiedotuksen tavoitteena on lisätä HSL:n tunnettuutta ja asiakastyytyväisyyttä sidosryhmien keskuudessa. Vuorovaikutuksen merkitys HSL:n, asiakkaiden ja muiden sidosryhmien kesken kasvaa entisestään. HSL:n rooli aktiivisena keskustelijana hankkeiden onnistuneessa läpiviennissä korostuu. Viestinnän asiantuntijat luotaavat toimintaympäristöä sekä suunnittelevat ja toteuttavat laajojen liikenne- ja suunnitteluhankkeiden viestintää.

Sisäisen viestinnän kehittämistarpeet painottuvat HSL:n työntekijälähtöisyyden ja asiantuntijaviestinnän lisäämiseen ensisijaisesti sosiaalisen median kanavia hyödyntämällä.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Ruuhkautuminen hidastuu, kun yhä useampi matka tehdään joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen.
- HSL:n asiakasohjelma tarjoaa etuja matkakortin käyttäjille
- Laadukas tiedotus varmistaa sen, että asiakkaat saavat tarpeellisen tiedon liikkumiseensa vaikuttavista asioista ajoissa ja kattavasti

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:

- HLJ 2015 -liikennejärjestelmäpäätöksen keskeiset asiat on sisällytetty MAL-sopimusmenettelyyn ja HLJ 2019 -puiteohjelma on hyväksytty ja rahoituksesta sovittu.

HSL osallistuu maankäytön suunnitteluun. Tavoitteena on varmistaa joukkoliikenteelle myönteinen kaupunkirakenteen kehitys ja hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset.

HSL osallistuu aktiivisesti joukkoliikennehankkeiden arviointeihin.

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

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta ollut lähtökohtana uudelle maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukselle 2016–2019 ja se toimii pohjana myös

seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2019-puiteohjelmalle. MAL-sopimus ohjaa osaltaan edistettäviä HLJ 2015 -linjauksia. Joidenkin teemojen on jo nyt tunnistettu olevan keskeisiä.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan vahvistamiseksi ja kestävä liikumisen edistämiseksi HLJ 2015:n mukaisesti etsitään mahdollisuuksia ja keinoja sekä vaikutetaan päätöksentekoon. Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvityksen ja siitä käytävän keskustelun pohjalta varaudutaan siihen, että mahdollista toteutussuunnittelua sekä toimenpide- ja rahoituspaketin muodostamista valmistellaan.

HLJ:llä ja sen toteutuksella vaikutetaan maankäyttöratkaisujen ja liikenneinvestointien yhteensovittamiseen Helsingin seudulla. HSL tuottaa laadukasta arviointitietoa suunnittelua ja päätöksentekoa varten. HSL osallistuu yhteistyötahojen hankkeisiin kuten liikenteen palvelujen, liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun. Huolehdimme niissä HSL:n ja HLJ:n tavoitteiden huomioonottamisesta.

Edistämme HLJ 2015:ssä määritellyn joukkoliikenteen runkoverkon ja laadukkaiden vaihtopaikkojen eli solmupisteiden toteutumista. Erytys huomion kohteena ovat asemanseutujen ja muut keskeiset solmupisteet ja niiden potentiaalin hyödyntäminen ja palvelutason nosto.

Edistämme vuoden 2016 lopussa valmistuvan pyöräilyn kehittämistarveselvityksen mukaista laatuikäväverkon toteuttamista seudulla yhteistyötahojen kanssa ja toteutamme pyöräilyä edistäviä toimia.

Liityntäpysäköinnin toteuttamista ja ylläpidon vastuunjakoa pilotoitiin vuonna 2015, ja sen tuloksia jalkautetaan nyt liityntäpysäköintialueiden toteutukseen seudulla. Vuoden 2016 lopussa valmistuu liityntäpysäköinnin toteuttamisohjelma, jonka toteuttamista HSL edistää.

Osallistumme myös muihin HSL:n kannalta hyödyllisiin yhteistyötahojen tutkimuksiin, selvityksiin ja suunnitelmiin. Edistämme kestävää liikumista lisäävien toimintamallien käyttöönottoa ja digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämistä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Jatkamme infrastruktuurin kehittämishankkeissa pienten kustannustehokkaiden toimien eli KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmointia jatkuvana ja vuosittain toistuvana prosessina HLJ 2015:n sekä HLJ 2019 puiteohjelman pohjalta. 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 HLJ 2019 -suunnitelman valmistelemiseksi.

HLJ 2019 -suunnitelma valmistellaan puiteohjelman mukaisesti

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva prosessi, jossa uuden suunnitelman lähtökohtana on edellinen hyväksytty suunnitelma sekä sen tarkistus- ja kehittämistarpeet. Tarpeet määritetään vuoden 2016 aikana, kun valmistelemme HLJ 2019 -suunnitelman puiteohjelman.

Puiteohjelman valmistelua varten on tehty toimintaympäristön muutoksia testaavia skenaariotarkasteluja. Ne tarjoavat tietoa, jonka avulla esimerkiksi seudun kasvua, maankäyttöä, asuntotuotantotarpeiden ja liikennejärjestelmän rahoitusmahdollisuuksia, digitalisaatiota ja liikumista palveluna (MaaS) voidaan tarkemmin käsitellä HLJ 2019:n suunnittelussa. Skenaariotarkastelujen, HLJ 2015 -suunnitelman jälkiarvioinnin ja HLJ 2019 -puiteohjelman valmistelun pohjalta etsimme teemat, joihin

HLJ 2019 -suunnitelmassa pitää syventyä. Suunnitelmasta pyritään tekemään entistä konkreettisempi ja joustavampi.

Vuonna 2017 tehdään taustaselvityksiä asioista, jotka on puiteohjelmassa määritetty painopistealueiksi. Selvitykset tehdään MAL-yhteistyön puitteissa. HLJ 2019 -kokonaisuuden valmistelu tehdään pääasiassa vuonna 2018. Valmisteluvaiheessa toteutettava vaikutusten arviointi ohjaa tehtäviä valintoja. Tavoitteena on, että laadittavaan suunnitelmaan on helppo sitoutua: sitoutumista edistetään laajamittaisella vuorovaikutuksella ja viestinnällä.

HSL:n jäsenkunnat rahoittavat HLJ 2019 –suunnitelman laadintaa, liikennetutkimuksia sekä liikenne-ennustemallin kehittämistä ja ylläpitoa kuntaosuuksissaan osana HSL yleiskustannuksia. Kustannuksiin haetaan osarahoitus myös KUUMA-kunnilta sekä valtiolta edellisen suunnitelmakauden mukaisesti. HLJ 2019 -työ toteutetaan siten, että HLJ -liikennejärjestelmäpäätös on mahdollista tehdä alkuvuodesta 2019.

Seuranta ja vaikutusten arviointi

Edistämme ja seuraamme MAL-aiesopimuksen 2016–2019 toteutumista yhteistyötahojen kanssa. Seurantaa jatketaan ja seurantamenetelmiä kehitetään edelleen palvelemaan jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä sekä siihen liittyvää viestintää ja vuorovaikutusta.

Vahvistamme HLJ-talouden ja HSL:n joukkoliikennetalouden yhteyttä sekä kehitämme arviointityökaluja tätä varten. Kehitämme ja monipuolistamme liikennejärjestelmän toteutuneen rahoituksen seurantaa.

HLJ-työn projektinaikaista vaikutusten arviointia toteutetaan suunnittelun rinnalla vuonna 2016 määritettävän arviointikehikon avulla. HLJ 2019-suunnitelman edellyttämän lakisääteisen SOVAN (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) arviointikehikko laaditaan vuoden 2017 loppupuolella. Arviointikehikko palvelee HLJ 2019-suunnitelmakokonaisuuden valmistelua vuoden 2018 alkupuoliskolla sekä HLJ 2019-suunnitelman viimeistelyä vuoden 2019 alussa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja tutkimusmenetelmien kehittäminen

Kehitämme liikennejärjestelmän sekä hankkeiden ja niiden vertailun taloudellisten vaikutusten arviointia niin, että se kattaa paremmin maankäytön ja muut laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset. Osallistumme aktiivisesti sidosryhmien selvityksiin ja projekteihin, jotka palvelevat strategisen tason vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin kehittämistä.

Nykyinen liikenne-ennustemalli HELMET päivitetään HLJ 2019 -suunnitelmaa varten vuodenvaihteessa 2017–2018 tuoreimmilla käytettävissä olevilla aineistoilla. Näitä ovat Helsingin seudun 14 kunnan osalta liikkumistutkimus HEHA2014, ympäryskuntien osalta valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus HLT2016 sekä liikenteen nykyistä ja tulevaa tarjontaa sekä aluejakoja koskevat aineistot vuodelta 2016. Lisäksi päivityksessä otetaan huomioon vuosina 2012–2015 tehdyt tavaraliikenteen ja matkustajasatamien tutkimukset sekä auton- ja ajokortinomistusta koskevat selvitykset. Myös saavutettavuutta kuvaava SAVU-malli päivitetään ja siihen kehitetään työpaikkasaavutettavuutta koskeva osa.

Varaamme aiempaa enemmän resursseja liikenne-ennustemallien kehitystyöhön ja testaamiseen. Liikkumistutkimusta, Matkatutkimuksia ja uutta Reittitutkimusta käytetään myös Helsingin seudun liikenne-ennustemallin kehittämisessä. Selvitämme erilaisia vaihtoehtoja uuden sukupolven malliksi. On

mahdollista, että HELMET-mallin ja HESY-mallien (yksilömalli) parhaat osat yhdistetään uudeksi malliksi. Yhtenä vaihtoehtona on, että nykyistä mallia viedään ajankäyttömallin suuntaan muodostamalla toisistaan riippumattomien matkojen mallin tilalle matkaketjuja kuvaava malli, jossa asukkaiden liikkuminen kuvataan käyntipaikoissa viipymisen ja niiden välisen kulkemisen avulla. Mallissa saattaa olla tarvetta myös joukkoliikenteen vaihtopaikkojen huomioimiseen ainakin runkoverkkojen osalta. Lisäksi kävellen ja pyörällä tapahtuvaa lähiliikkumista pitäisi mallintaa nykyistä paremmin ja huomioida mallissa myös liikkuminen palveluna eli MaaS-ajattelu. Nämä otetaan huomioon mallin pohjana olevien tutkimusten suunnittelussa.

TTS-kaudella päivitetään liikenne-ennustejärjestelmään sisältyvät päästöfunktiot yhteistyössä sidosryhmien kanssa sekä uuden Reittioppaan päästölaskurit, joita käytetään ilmastonsuojelua koskeissa tarkasteluissa ja edistämisessä.

Lisäämme TTS-kaudella yhteistyötä sidosryhmien ja tutkimuslaitosten kanssa tutkimusten ja liikenne-ennustemallien menetelmien saralla sekä pyrimme saattamaan HSL:n tutkimustiedot entistä laajemmin hyödynnettäviksi. Kehitystyössä hyödynnetään HLJ-toimikunnan asettamia yhteistyöryhmiä sekä vahvistetaan HSL:n sisäistä liikennemalliyhteistyötä. Liikenne-ennusteiden laatijoiden ja käyttäjien kanssa kehitetään liikenteen mallintamisen ja mallien käyttäjäyhteisö.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Laaja ja pitkäjänteinen seudullinen yhteistyö luo edellytyksiä toimivalle liikennejärjestelmälle ja kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.
- Maankäytön tiivistäminen mahdollistaa kestävästä yhteiskuntarakenteen muodostumisen olemassa olevien hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.
- Mahdollisesti käyttöön otettavat uudet liikennejärjestelmän rahoitusmallit vähentävät painetta nostaa lippujen hintoja ja kuntaosuuksia. Samalla saadaan resursseja palvelutason parantamiseen.

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

Linjastosuunnittelun avulla matkoja keskitetään raideliikenteeseen, jolloin joukkoliikenteen kokonaispäästöt vähenevät.

HSL osallistuu Helsingin kaupungin poikkihallinnolliseen raitioliikenneprojektiin, jossa kehitetään raitio-
liikennettä ja valmistaudutaan sen laajentamiseen.

Sähköbussilla liikennöintiä kokeillaan pääkaupunkiseudulla eri linjoilla. Tarkoituksena on saada kokemuksia liikennöinnin luotettavuudesta, vaadittavasta latausinfrastruktuurista ja sähköbussien tekniikasta sekä selvittää sähköbussien vaikutuksia nykyisiin suunnitteluperiaatteisiin ja liikennöintikustannuksiin.

Bussiliikenteen hankinta suosii ympäristöystävällisiä ratkaisuja

Bussiliikenteen hankinnoissa suositaan tarjousvertailussa ratkaisuja, jotka vähentävät sekä haitallisia lähipäästöjä että CO₂-kuormitusta. Tavoitteena on tuottaa tehokkaita ja laadukkaita liikennepalveluja minimoimalla sekä kustannukset että ympäristövaikutukset.

HSL:n hankinnan tavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävä kehityksen tielle vähähiilisen energian, vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen ja älykkäiden liikennepalvelujen käyttöönoton avulla. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää parhaimpien biopolttoaineiden ja sähköbussien yhdistelmää.

Suomen ensimmäistä sähköbussijärjestelmää kokeillaan

Vuonna 2015 käynnistetty ePeli-hanke jatkuu TTS-kauden loppuun. Sähköbussien ja niiden järjestelmien kehityksessä on tultu vaiheeseen, jossa niiden hyödyt ja kaupallinen potentiaali on jo selkeästi tunnistettu, mutta viimeiset askeleet ennen laajempaa, strategian mukaista, kaupallista vaihetta puuttavat.

Sähköbussien osalta siirtyminen toimintaan normaalin kilpailutusjärjestelmän puitteissa edellyttää vakiintuneita kokonaisvaltaisia toimijaverkostoja ja toimintamalleja ("ekosysteemiä"). Keskeisiä toimijoita ovat teknologian tuntevat bussioperaattorit, sähköbussien latausinfrastruktuurin hankinta ja rakentaminen kaupunkiympäristöön sekä itse sähköbussien hankinta ja hankintaan liittyvät toimintamallit. Vaikka sähköbussi- ja latausjärjestelmien osalta on jo edistytty merkittävästi, on innovaatio- ja tuotantoketjussa edelleen merkittäviä puutteita muun muassa hankintaprosessien ja eri palveluntarjoajien osalta, latausinfrastruktuurin ja bussien integroimisessa kokonaisjärjestelmäksi ja bussioperaattorien saamisessa mukaan tarjoamaan sähköbusseja kaupalliseen liikenteeseen.

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

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

Hankkeessa luodaan valmiudet kilpailuttaa sähköbussiliikennettä normaalin bussiliikenteen tapaan mahdollisimman nopeasti. Tämä edellyttää kaupunkien sitoutumista sähköbussien pikalatausasemien järjestämiseen yhdessä valittaviin kohteisiin. Tämä sitoutuminen tarvitaan periaatteellisella tasolla kaupungin lausunnossa tästä TTS:stä ja yksityiskohtaisella tasolla aina bussiliikenteen tarjouskilpailun yhteydessä.

BioSata-hanke

BioSata hanke luo yhteistyömallin, joka mahdollistaa asteittaisen siirtymisen korkeaseosteisiin biopolttoaineisiin niin busseissa kuin Helsingin kaupungin (Staran) autoissa ja työkoneissa. Hanke liittyy Sitran Smart & Clean aloitteen liikenneosuuteen. 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 jakeluvuoroituksen puitteissa niin, ettei korkeaseosteisten biopolttoaineiden kohdennetusta käytöstä aiheudu merkittäviä lisäkustannuksia. Polttoainevaihtoehdot ovat parafiininen uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu.

Yhteiskuntavastuun kehittäminen

Suunnitelmissa on, että HSL siirtyy yhteiskuntavastuuraportointiin TTS-kaudella. Työ on tarkoitus aloittaa samassa yhteydessä, kun HSL:n uusi hallitus käynnistää oman strategian päivittämistyönsä. Tässä yhteydessä ympäristöraportointi sulautetaan osaksi yhteiskuntavastuuraportointia. Inspecta Oy:n ISO-laatujohtajajärjestelmäsertifikaateista ja samalla Inspectan suorittamista ulkoisista auditoinneista on luovuttu vuoden 2016 aikana, mutta enemmän lisäarvoa tuottaneita sisäisiä auditointeja jatketaan edelleen oman laatutyön puitteissa. Suunnitelmakaudella on tarkoitus integroida laadunhallinta entistä kiinteämmin osaksi HSL:n johtamisjärjestelmää.

Päästöjen kehitys

Bussiliikenteen päästöt matkustajakilometriä kohti laskivat vuoden 2015 aikana 13 % typpioksidien osalta, partikkelien osalta 17% ja hiilidioksidin osalta 12 %.

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 liikenneöisijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä.

Ympäristöbonuksen määrää kasvatetaan asteittain saavutettujen tulosten mukaisesti. Vuonna 2017 ympäristöbonukseen varataan 1,7 miljoonan euron suuruinen määräraha.

Päästöjen vähentämistavoitteet:

Bussiliikenne, g/matkustajakm	2015	2016	2017	2018	2019
CO ₂ -päästöt	65,651	- 5 %	- 10 %	- 20 %	- 30 %
NO _x -päästöt	0,410	- 8 %	- 10 %	- 18 %	- 38 %
Partikkelipäästöt	0,00512	- 12 %	- 18 %	- 25 %	- 30 %

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 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 rahoitus pohjan 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:

- Lipputulot/toimintamenot -suhde
- Joukkoliikenteen tuottavuus
- Matkalippujen tarkastuksen tehokkuus

Vuonna 2015 HSL:n toimintatuloista kuntaosuuksien osuus oli 48,0 prosenttia, lipputulojen 49,3 prosenttia, muiden tulojen 1,9 prosenttia ja valtiolta saadun joukkoliikennetuen osuus 0,8 prosenttia. Suunnitelmakaudella HSL:n tavoitteena on laajentaa toiminnan rahoitus pohjaa uusien tulo- ja rahoituslähteiden avulla. Näin HSL haluaa kasvattaa muiden tulojen absoluuttista määrää ja mahdollisuuksien mukaan myös suhteellista osuutta kaikista toimintatuloista.

Liikennejärjestelmän rahoitus pohjan kestävyttä pyritään vahvistamaan aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa sekä osaamisen ja arviointityökalujen kehittämisellä.

Joukkoliikennepalvelun kustannustehokkuutta seurataan kattavilla mittareilla, joita ovat esimerkiksi liikennöintikustannus linjoittain nousua kohden ja täyttöaste 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.

Asiakastytytvyäisyystutkimuksen (Asty Web), joukkoliikennekaluston laatututkimuksen (Jola Web) ja Suomenlinnan liikenteen tilastojen nettitietokantaa (Lati Web) kehitetään edelleen yhteistyössä käyttäjien kanssa, jotta voidaan taata mahdollisimman sujuva pääsy tunnuslukuihin ja raportteihin. Asiakastytytvyäisyystutkimuksen digitalisointia pilotoidaan, ja tavoitteena on koko tutkimuksen digitalisointi vuonna 2020. HSL- tietopakettista tehdään avoin nettitietokanta, Tieto Web, josta saadaan kaikki tarvittavat avaintunnusluvut.

Markkinoinnin ja viestinnän kanavien digitalisoitumisen myötä asiakaskontaktoinnin kustannukset laskevat samalla kun tehokkuus ja tavoitettavuus paranevat. Uusiasiakaskampanjoinnin myötä HSL:n tavoitteena on kasvattaa merkittävästi uusien kanta-asiakkaiden määrää (matkakortti tai rekisteröitynyt mobiililippuasiakas) 2017 – 2019.

Asiakasohjelmaan on tavoitteena kytkeä myös HSL:n verkkokauppa, johon voidaan tuoda lippu- ja matkakorttituotteiden lisäksi kumppaneiden tuotteita ja palveluita myyntiin. Asiakasohjelma laajenee myös HSL:n mobiilimaailmaan ja kumppaneiden avulla voidaan parantaa matkustajien asiakaskokemusta muun muassa joukkoliikenteen solmupisteissä. Kumppaniyhteistyön tavoitteena on tuoda lisätuloja HSL:n talouteen lipputulojen ja kuntaosuuksien lisäksi.

Matkalippujen tarkastuksella turvataan lipputulot

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

Näkyvä ja tehokas matkalippujen tarkastustoiminta vähentää liputta tai virheellisellä matkalipulla matkustavien määrää. Toiminta edistää joukkoliikenteen lipputulojen kertymistä. Vuonna 2017 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään vuoden 2016 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 järjestyksenvalvojille tarkastustyössä vaadittavan koulutuksen. Toiminta lisää matkustajien turvallisuutta sekä matkalippujen tarkastajien työturvallisuutta. Järjestyksenvalvojen käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalin yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatketaan vuosina 2017–2019.

Eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvien tarkastajien tilalle varaudutaan rekrytoimaan uusia tarkastajia. HSL järjestää seuraavan tarkastajakurssin vuoden 2017 alussa.

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytetään matkalippujen tarkastajia ja järjestyksenvalvojista muodostettuja ryhmiä. Jatkossa tarkastajia avustavia järjestyksenvalvojia käytetään entistä enemmän avorahastukseen kuuluvilla bussilinjoilla. Tämä lisää vartiointikuluja noin 40 000 euroa vuodessa.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 25 prosenttia normaalitasoa vähemmän vuosina 2017–2019.

HSL:n hallitus hyväksyi toukokuussa joukkoliikenteen tarkastustoiminnan pilotin Tampereen joukkoliikenteessä. Pilotti käynnistyy elokuussa 2016, kun Tampereen joukkoliikenne on siirtynyt uuteen vyöhykepohjaiseen lippu- ja tariffijärjestelmään. Kokeilu jatkuu syksyyn 2017. Matkalippuja voidaan tarkastaa ilman erityisiä lupia, mutta tarkastusmaksun periminen edellyttää, että toiminnassa noudatetaan lakia joukkoliikenteen tarkastusmaksusta. Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annettua asetusta muutettiin 1.5.2016 siten, että maksu on voimassa HSL-kuntayhtymän toimivalta-alueella, rautateiden joukkoliikenteessä sekä Tampereen kaupungin joukkoliikenneviranomaisen toimivalta-alueella.

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

Kuntaosuuslaskentamallia kehitetään ennen kaarimallin käyttöönottoa

Uusi tariffijärjestelmä, kaarimalli, otetaan käyttöön aikaisintaan syksyllä 2017. Kaarimalli muuttaa myös HSL:n tulojen ja menojen jakoa jäsenkuntien maksuosuuksiin, koska liikenteen lipputulojen kertyminen ja liikennöinti eivät perustu tulevaisuudessa enää kuntarajoihin vaan kaarimallisiin vyöhykkeisiin.

Alkuvuodesta 2016 valmistui alustava selvitys kuntaosuuksien laskennasta kaarimallissa. Työssä selvitettiin Strafica Oy:n tuella erilaisia vaihtoehtoja kuntaosuuslaskennalle ja näitä vaihtoehtoja esiteltiin kevään 2016 aikana mm. HSL:n hallitukselle ja omistajaohjaukselle.

Selvityistä vaihtoehtoista kehityskelpoisimmalta vaikuttaa niin sanottu alijäämämalli, jossa jäsenkunnille jaetaan HSL:n tulojen ja kulujen erotusta eli liikenteen hoidosta syntyvää alijäämää tarjontaan perustuvalla palvelutasokertoimella painotettuna. Tavoitteena on, että liikennetarjonnan muutokset näkyisivät nykyistä laskentamallia selkeämmin kunnan alijäämäosuudessa ja jäsenkunta voisi entistä paremmin ja läpinäkyvämmiin vaikuttaa omilla päätöksillään subventionsa määrään. Tämä alustavissa selvityksissä parhaaksi todettu vaihtoehto edellyttäisi kuitenkin HSL:n perussopimuksen päivittämistä. Tämän dokumentin liitteessä 7 on kerrottu lisää selvitetystä vaihtoehtoista ja alijäämämallista.

Selvitystyötä jatketaan vuosien 2016-2017 aikana siten, että paras ratkaisuvaihtoehto kuntaosuuksien jakamiselle kaarimallin käyttöön oton yhteydessä olisi käytössä HSL:n kustannusjaon perusteeksi kaarimallin käyttöön oton yhteydessä.

Jäsenkunnilta pyydetään alustavan TTS2017-2019 lausuntopyynnön yhteydessä mielipiteitä siitä, millä tavalla nykyistä kuntaosuuslaskentamallia tulisi kehittää ennen kaarimallin hinnoittelun käyttöönottoa.

Suurten infrahankkeiden kustannuspainetta matkustajilta perittäviin lippujen hintoihin pyritään hillitsemään

Suurten joukkoliikenteen infrahankkeiden kustannusvaikutuksia HSL:n talouteen ja lippujen hintoihin selvitetään edelleen suunnitelmakaudella. Tavoitteena on, että jo hankesuunnittelun yhteydessä HSL tekee 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. Tähän mennessä laskelmat on tehty Raide-Jokerista, kantakau-pungin raitioverkon kehittämisestä 2016 - 2025 ja Kruunusillat-hankkeesta. Jatkossa laskelmat on tarkoitus tehdä Länsimetron jatkamisesta Kivenlahteen, Espoon kaupunkiradasta ja Pisara-radasta.

HSL:n yhtymäkokous päätti 17.11.2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipun-hintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttumalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai palvelutasoon (tai itse kustan-nuksiin). Neuvottelijat tapasivat kolme kertaa ja neuvotteluissa keskusteltiin mm. infrapääomalle las-kettavan koron suuruudesta sekä eri asiakasryhmien alennusprosenttien yhdenmukaistamisesta. Neuvottelujen lopputulos oli, että yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pie-nentämiselle ei löytynyt.

Hankintoja tehostetaan

Hankintalakien kokonaisuudistus on tulossa vuoden 2016 aikana ja HSL:n hankintaohje uudistetaan kynnysarvon ylittävien hankintojen osalta vastaamaan uutta hankintalakia. Kynnysarvon alittavien ja näin ollen hankintalakien soveltamisalan ulkopuolelle jäävien hankintojen, eli pienhankintojen osalta tavoitteena on selkeyttää ja monipuolistaa hankintaohjetta niin, että se palvelee paremmin käytännön hankintatoimea. Samalla kuitenkin huomioidaan tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu sekä suhteellisuuden ja avoimuuden yleiset periaatteet. Ohjeistuksella pyritään sujuvoittamaan, joustavoit-tamaan ja yksinkertaistamaan hankintoja sekä vähentämään hankintojen tarpeetonta hallinnollista

taakkaa. Hankintojen sujuvoittaminen ja joustavoittaminen ovat olleet keskeisiä periaatteita myös uusien hankintalakien valmistelussa.

Pienhankintoja koskevaa ohjeistusta on pyritty selkeyttämään ja täydentämään niin, että usein esiin tulleisiin kysymyksiin ja ongelmiin löytyy ratkaisu hankintaohjeesta. Näillä toimenpiteillä edesautetaan pienhankintojen sujuvaa tekemistä ja nopeutetaan hankintaprosessin kulkua.

Hankintaohjeen käyttöönoton aikatauluun vaikuttaa hankintalakien kokonaisuudistus, joka on parhailaan käynnissä. Hankintaohje hyväksytetään HSL:n hallituksella, kun lait on vahvistettu.

Kokonaisarkkitehtuurityön eteneminen

Kokonaisarkkitehtuurityötä jatketaan muun muassa toiminta-arkkitehtuurin parantamisella. Tähän kuuluu projektien kustannusymmärryksen lisääminen painottamalla projektien eri vaiheiden kustannuksia.

Raportoinnin arkkitehtuuria kehittämällä määritellään toimintamalli eri raportointi- ja analysointipalveluiden koordinoimiseksi. Arkkitehtuurimäärittelyssä otetaan pohjaksi LIJ:n arkkitehtuuri, huomioidaan tietosuoja-asiat sekä tietoturva-arkkitehtuuri. Liiketoimintapalvelut vastaavat osaltaan määrittelystä: keitä ovat käyttäjät ja mitä raportteja tarvitaan. Talous- ja hallintopalvelut sekä tietohallinnon johtoryhmä koordinoivat asiaa yhdessä palveluista vastaavien kanssa.

HSL:n talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmien vaatimusmäärittely ja kilpailutuksen valmistelu tehdään vuoden 2016 aikana. Tavoitteena on kilpailuttaa osa järjestelmistä ja järjestelmien ylläpito vuoden 2017 aikana. Päivitetyt järjestelmät olisivat siten käytössä viimeistään 1.1.2018. Suunnitelmavuosien aikana on tavoitteena käydä läpi myös talous- ja henkilöstöhallinnon prosesseja ja tehostaa toimintaa tarvittavilta osin. Järjestelmien kilpailutukseen ja hankintaan on varattu määräraha vuoden 2017 investointeihin.

Sähköinen arkistointi otetaan käyttöön vuonna 2017. Tavoitteena on luoda edellytykset siirtymiselle kokonaan sähköiseen asianhallintaan asianhallintajärjestelmä Dynastyssa ja sähköiseen asiakirjojen allekirjoittamiseen. Tämä edellyttää, että kuvataan ja päivitetään tiedonohjausjärjestelmään (TOJ) HSL:n prosessit ja päivitetään HSL:n tiedonohjaussuunnitelma (TOS). Työssä noudatetaan SÄHKE2 vaatimuksia. Dynasty –asianhallintajärjestelmän nykyinen versio vaihdetaan uudempaan versioon 6.3. ja nykyisen tuotantokannan rinnalle määritellään uusi tuotantokanta. Dynastyn ja TOJ:n välille tehdään integraatio. TOS lähetetään Kansallisarkistoon hyväksyttäväksi ja anotaan pysyvän sähköisen säilyttämisen lupaa. Projektin lopputulos muuttaa organisaation asianhallinnan prosessia, toimintamalleja ja työnkulkuja. Sen avulla säästetään tulevaisuudessa paperinkulutuksessa, arkistotilaluissa (sähköinen arkistointi) ja tehostetaan työajan käyttöä verrattuna paperiseen asianhallintaan.

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 alijäämämallin käyttöönoton myötä kuntaosuuslaskennassa, jäsenkunta voi entistä läpinäkyvämmiin ja tehokkaampiin vaikuttaa kustannuksiinsa ja sitä kautta edelleen subventiotasoonsa, mikä helpottaa jäsenkuntien taloudenpitoa sekä näkyy kuntalaisille tarkoituksenmukaisempana palveluna.
- Infrahankkeiden kustannusvaikutusten arvioiminen jo hankesuunnitelmaa tehtäessä, vähentää lipunhintojen yllättäviä korotuspaineita.
- Tehokkaat tietojärjestelmät tukevat HSL:n talouden hallintaa ja ennakoitavuutta.

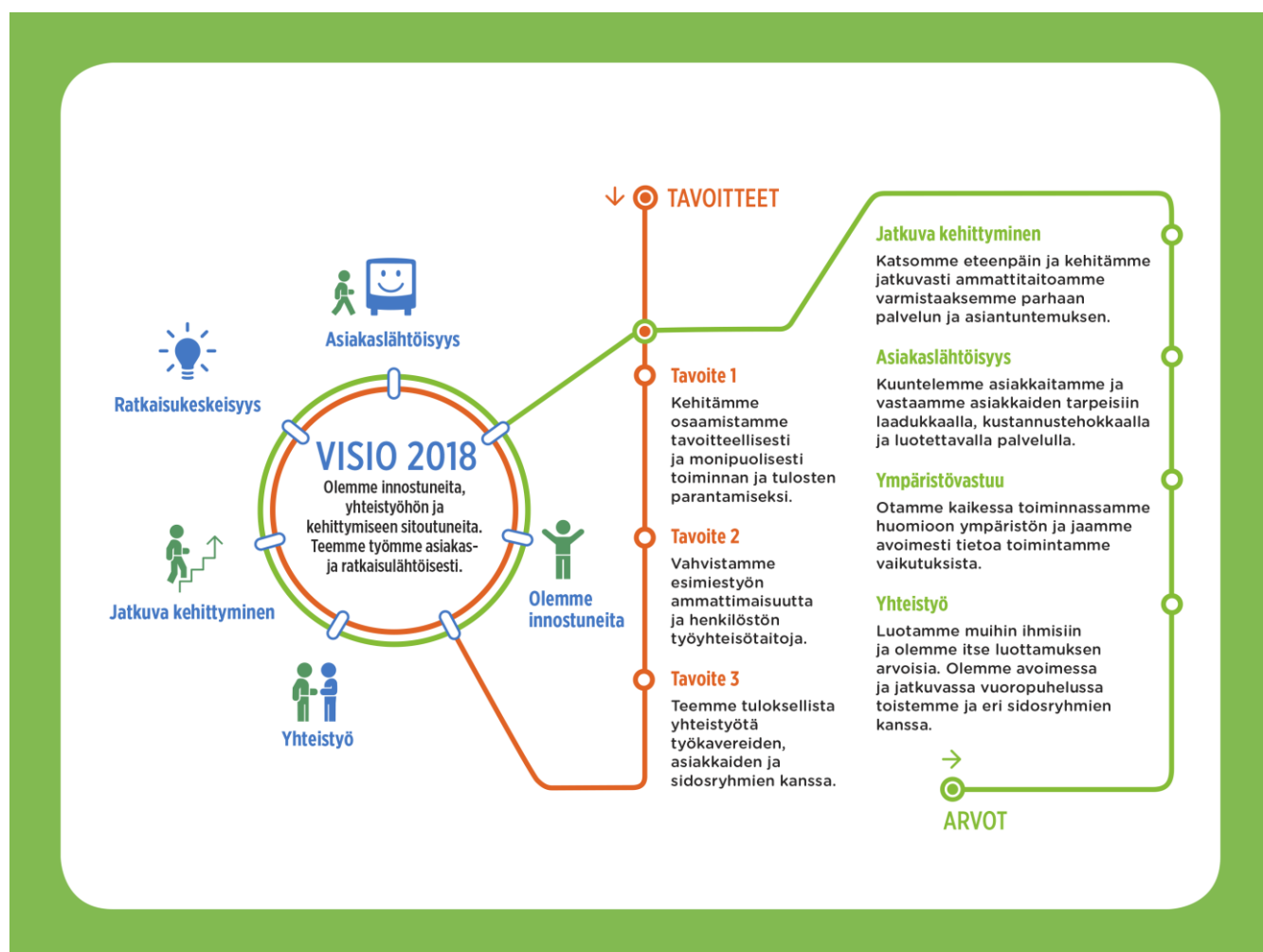
3 Henkilöstö

Henkilöstövisio

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

HSL:n henkilöstövisio on yhteinen näkemys siitä, millaisena haluamme nähdä ja kokea oman tapamme toimia. Se ohjaa toimintaamme ja sen kehittämistä.

Innostus ja hyvinvointi työssä syntyy siitä, että työn tekemisen perusasiat ovat kunnossa: työntekijällä on sopivasti vastuuta ja valtuuksia tehdä työtä, selkeät tavoitteet ja esimiehen tuki niiden toteuttamiseen, mahdollisuus vaikuttaa oman työn kehittämiseen ja uuden oppimiseen, työn tekemistä tukevat työkalut sekä työkaverit, joiden kanssa työasiat sujuvat. Vision toteutumista tuetaan strategisissa tavoitteissa määriteltynä osaamisen, työyhteisö- ja esimiestaitojen sekä yhteistyön kehittämisen avulla.



Kuva 4: Henkilöstövisio ja henkilöstöstrategiset tavoitteet

Henkilöstöstrategian tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoite 1: Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Osaamisen kehittämistä suunnitellaan ja seurataan osana toiminnan suunnittelua ja vuosittaisia tavoite- ja kehityskeskusteluja. Strateginen osaaminen tarkistetaan ja osaamisen kehittämisestä tehdään suunnitelma, jonka toteutumista ja vaikutuksia seurataan. Talon sisällä työssä oppimista tuetaan muun muassa työkierrolla. Hyödynnämme omien työntekijöidemme osaamista sisäisissä koulutuksissa.

Selvitämme mahdollisuuksia kehittää osaamista yhteistyössä HSL:n ulkoisten sidosryhmien kanssa. Korkeakouluyhteistyötä tiivistetään sekä osaamisen kehittämisessä että mahdollisissa rekrytoinneissa. Keskeisiin asiantuntija- ja ammattitehtäviin suunnitellaan osaamisen kehittämispolut. Tavoite- ja kehityskeskustelujen sekä työsuorituksen arvioinnin sisältö ja toteutustapa uudistetaan vuoden 2016 aikana ja uudet mallit otetaan käyttöön vuonna 2017.

Perehdyttämisen sisältöä ja toteutusta kehitetään uusilta työntekijöiltä kerättävän palautteen avulla.

Toiminnan kehittämisestä, oman osaamisen jakamisesta ja toisilta oppimisesta tehdään kaikille avointa. Kehittämisideoiden esittämiseen ja käsittelyyn kehitetään pelisäännöt ja kehittämisideoita varten tehdään yhteinen sähköinen työtila. Asiakaslähtöisyys on ideoiden tärkeä arviointikriteeri.

Tavoite 2: Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

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

Työyhteisötaitoja ja oman työkäyttäytymisen merkitystä käydään läpi osastojen kehittämisspäivien valmennuksissa. Työpaikkakäyttäytymisen pelisääntöjä nostetaan esille sopivien teemojen yhteydessä. Yhteisöllisen sähköisen liikuntasovelluksen kampanjoilla tuetaan työkavereiden kannustamista.

Tavoite 3: Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Palveluperiaatteet auttavat HSL:n työntekijöitä toimimaan yhdessä ja ne johtavat hyvään asiakas- ja työntekijäkokemukseen. Aiemmin aloitettua palveluperiaatteiden toiminnallistamista jatketaan. Uudella intranetillä on jatkossa keskeinen rooli palveluperiaatteiden konkretisoinnissa. Uusia toimenpiteitä tehdään kunnes palveluperiaatteet ovat luonteva osa HSL:n työskentelyä. Palveluperiaatteita hyödynnetään myös työsuorituksen arvioinnin kriteereinä.



Kuva 5: HSL:n palveluperiaatteet

Henkilöstökyselyn tuloksia hyödynnetään aktiivisesti toiminnan ja yhteistyön kehittämisessä. Tulosten perusteella valitaan vuosittain jokaisessa ryhmässä konkreettiset parannustoimenpiteet toteutettavaksi.

Asiakaspalautteen (ulkoinen ja sisäinen) systemaattista seuranta ja hyödyntämistä parannetaan kaikilla tasoilla.

Tehostamme sidosryhmäyhteistyötä määrittelemällä keskeiset sidosryhmät, yhteistyön tavoitteet, käytännön yhteistyöfoorumit, vastuuhenkilöt ja raportointi.

Henkilöstöstrategian mittarit

Mittarit:

- Henkilöstökyselyn perusteella seurattavat:
 - Osaamisen kehittäminen
 - Työyhteisötaidot
 - Asiakaslähtöisyys
 - Osastojen välinen yhteistyö

Henkilöstömittareiden toteutuminen 2011 - 2015 ja tavoite vuonna 2016:

Mittari	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Esimiestyö (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	3,66	3,81	3,80	3,80	3,84	
Yhteistyö (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	3,84	3,85	3,96	3,94	3,99	
Organisaation toimivuus (henkilöstökysely, asteikko 1-5)	3,06	3,21	3,31	3,27	3,30	
Henkilöstökyselyn perusteella tehdyt parannustoimenpiteet, toteutumisaste	-	98,62	73,30	30,00	100,00	
Osaamisen kehittäminen (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,92	4,05
Työyhteisötaidot (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,98	4,10

Asiakaslähtöisyys (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,72	3,85
Osastojen välinen yhteistyö (henkilöstökysely, asteikko 1-5)					3,28	3,40

4 Toiminnan riskien hallinta

Riskienhallinta tukee kuntayhtymää sen perustehtävän toteuttamisessa ja strategisten tavoitteiden saavuttamisessa. Riskienhallinnan avulla kyetään tunnistamaan myös uusia mahdollisuuksia.

Vuonna 2016 riskienhallinnassa jatkettiin HSL:n 1. luokan ja osastojen kannalta tärkeimpien riskien käsittelyä. Samalla laadittiin käsittelysuunnitelmat kattamaan kaikki riskit. Vuosina 2017 – 2019 riskikarttaa ja riskienhallintasuunnitelmia ylläpidetään uusien riskien, toteutuneiden riskienhallintatoimenpiteiden ja jäännösriskien näkökulmasta.

Joukkoliikennesuunnittelun merkittävimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja linjaston suuriin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. HSL:n mainetta luotettavana, asiantuntevana ja asiakaslähtöisenä toimijana ylläpidetään monipuolisella viestinnällä.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttavat keskeisesti hankinta- ja sopimusprosessit. Junaliikenteen kilpailuttamiseen valmistautumiselle saatiin lisää aikaa VR:n kanssa solmitun suorahankintasopimuksen myötä.

Uudet lainsäädäntöhankkeet edellyttävät HSL:ltä aktiivista osallistumista valmistelutyöhön. Valmistumassa olevat ja uudet joukkoliikenneinfrahankeet kuten länsimetro ja raidejokeri parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa, mutta samalla hankkeisiin sisältyy myös merkittäviä riskejä, joihin varaudutaan hankekohtaisten riskienhallintasuunnitelmien avulla.

Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän siirtymävaiheeseen, matkakorttien vaihtoon ja nettilatauksen käyttöönottoon liittyviin riskeihin on varauduttu. Ennen uuden tariffijärjestelmän käyttöönottoa on tärkeää, että lippu- ja informaatiojärjestelmän toiminta on vakiintunut.

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

Henkilöstöön kohdistuvien uhka- ja väkivaltatilanteiden sekä työtapaturmien syntymistä ehkäistään huolehtimalla henkilöstön koulutuksesta ja ohjeistuksesta. Koulutuksessa varaudutaan erilaisiin asiastilanteisiin ja harjoitellaan hyviä toimintatapoja konfliktien ehkäisemiseksi. Lisäksi huolehditaan siitä, että työvälineet ja varusteet ovat kunnossa.

Tietoturvan kehittämisestä huolehditaan siten, että seurataan tietoturvallisuuden tilaa proaktiivisesti ja päivitetään tietoturvaohjetta säännöllisesti sekä kehitetään koko henkilöstön tietoturvakoulutuksia. Tietoturvaopastukseen kiinnitetään erityistä huomiota henkilöstön perehdyttämisessä.

Riskienhallintatoimenpiteet on otettu osaksi osastojen, ryhmien ja henkilöiden tavoitteita sekä tehtäviä ja riskienhallinta on kiinteä osa vuosittain toistuvaa TTS -prosessia. Riskienhallintatoimenpiteiden toteutumista arvioidaan tavoite- ja kehityskeskusteluissa sekä mitataan tulokorteissa.

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 2016	TAE 2017	Ero TAE2017/TA2016	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	654 165 000	696 205 000	42 040 000	6,4 %
Investointimenot	46 840 000	18 925 000	-27 915 000	-59,6 %
Kuntaosuudet	309 867 000	342 771 000	32 904 000	10,6 %

5.2 Tuloslaskelma 2017 - 2019

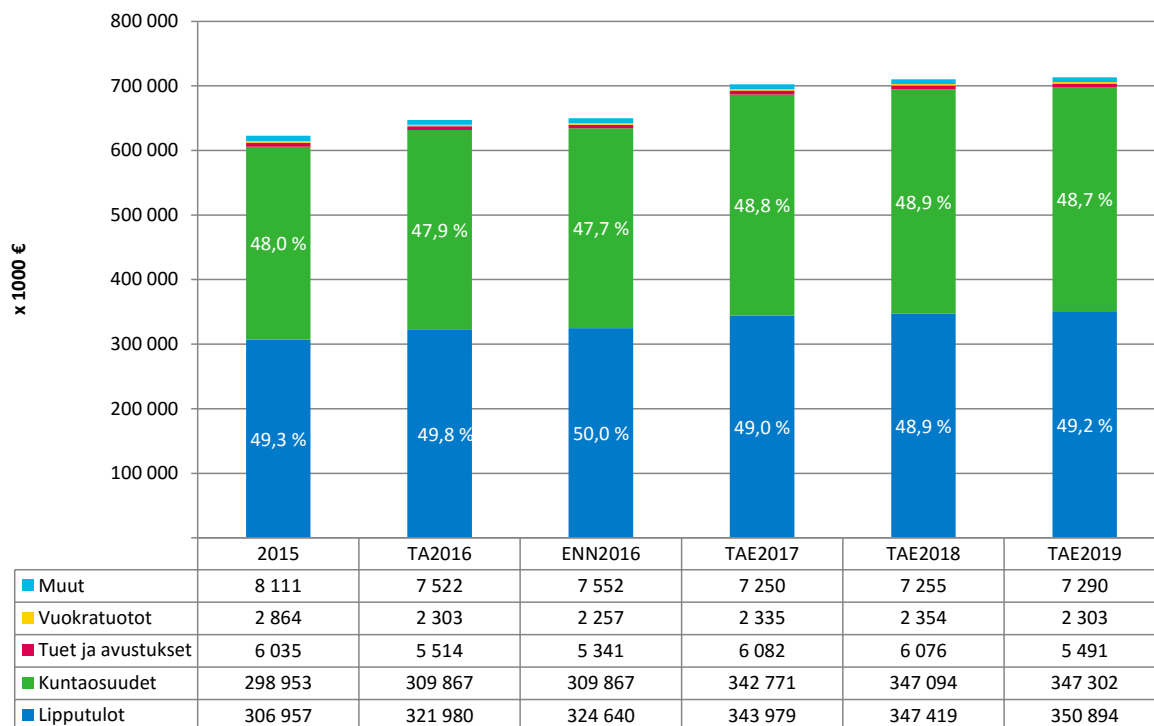
	TP	TA	ENN. ¹⁾	TAE	ERO TAE017/ENN2016		TAE	ERO TAE2018/TS2017		TAE	ERO TAE2019/TS2018	
x 1 000 €	2015	2016	2016	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%
Toimintatuotot	622 920	647 186	649 657	702 418	52 760	8,1 %	710 198	7 781	1,1 %	713 280	3 082	0,4 %
Lipputulot	306 957	321 980	324 640	343 979	19 339	6,0 %	347 419	3 440	1,0 %	350 894	3 475	1,0 %
Muut myyntituotot	768	700	700	750	50	7,1 %	750		0,0 %	750		0,0 %
Korvaukset kunnilta	298 953	309 867	309 867	342 771	32 904	10,6 %	347 094	4 323	1,3 %	347 302	208	0,1 %
Muut myyntitulot	919	1 000	1 000	919	-81	-8,1 %	919		0,0 %	919		0,0 %
Tuet ja avustukset	6 035	5 514	5 341	6 082	741	13,9 %	6 076	-6	-0,1 %	5 491	-585	-9,6 %
Vuokratuotot	2 864	2 303	2 257	2 335	78	3,5 %	2 354	18	0,8 %	2 303	-51	-2,2 %
Muut toimintatuotot	6 424	5 822	5 852	5 581	-271	-4,6 %	5 586	5	0,1 %	5 621	34	0,6 %
Toimintakulut	-593 239	-654 162	-643 751	-696 204	-52 453	8,1 %	-702 011	-5 808	0,8 %	-706 915	-4 903	0,7 %
Henkilöstökulut	-19 847	-19 743	-19 707	-20 647	-940	4,8 %	-20 647		0,0 %	-20 647		0,0 %
Palvelujen ostot yhteensä	-565 439	-625 046	-615 199	-665 696	-50 497	8,2 %	-671 406	-5 710	0,9 %	-677 061	-5 654	0,8 %
Liikenteen operointikustannukset	-470 579	-492 460	-482 321	-495 906	-13 585	2,8 %	-502 646	-6 740	1,4 %	-508 068	-5 422	1,1 %
Infrapalvelut	-68 607	-99 245	-99 245	-135 605	-36 360	36,6 %	-135 800	-195	0,1 %	-137 031	-1 231	0,9 %
Muut palvelujen ostot	-26 253	-33 341	-33 633	-34 185	-552	1,6 %	-32 960	1 225	-3,6 %	-31 962	999	-3,0 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289	-1 726	-1 753	-1 065	688	-39,2 %	-1 047	18	-1,7 %	-961	86	-8,2 %
Vuokrakulut	-3 391	-4 525	-3 868	-5 319	-1 451	37,5 %	-5 434	-115	2,2 %	-4 769	666	-12,2 %
Muut kulut	-3 272	-3 123	-3 223	-3 476	-254	7,9 %	-3 476		0,0 %	-3 476		0,0 %
Toimintakate	29 681	-6 977	5 907	6 214	307	5,2 %	8 187	1 973	31,8 %	6 365	-1 822	-22,3 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-148	-408	-145	-240	-95	65,5 %	-465	-225	93,8 %	-548	-83	17,7 %
Vuosikate	29 533	-7 384	5 762	5 974	212	3,7 %	7 722	1 748	29,3 %	5 818	-1 904	-24,7 %
Poistot	-8 394	-10 077	-9 976	-20 192	-10 216	102,4 %	-21 940	-1 748	8,7 %	-20 036	1 904	-8,7 %
Tilikauden tulos	21 139	-17 461	-4 214	-14 218	-10 004	237,4 %	-14 218		0,0 %	-14 218		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	-17 461	-4 214	-14 218	-10 004	237,4 %	-14 218		0,0 %	-14 218		0,0 %
Tuloslaskelman tunnusluvut												
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	105,0 %	98,9 %	100,9 %	100,9 %			101,2 %			100,9 %		
- ilman kuntaosuuksia, %	54,6 %	51,6 %	52,8 %	51,7 %			51,7 %			51,8 %		
Toimintakate, %	4,8 %	-1,1 %	0,9 %	0,9 %			1,2 %			0,9 %		
Vuosikate, %	4,7 %	-1,1 %	0,9 %	0,9 %			1,1 %			0,8 %		
Vuosikate / Poistot, %	351,8 %	-73,3 %	57,8 %	29,6 %			35,2 %			29,0 %		

¹⁾ Ennuste 2016: Osavuositarkastus 1/2016

5.2.1 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2017 ovat yhteensä 702,4 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,8 milj. euroa (8,1 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 710,2 milj. euroa vuonna 2018 ja 713,3 milj. euroa vuonna 2019.

Alla olevassa taulukossa vuosien 2018–2019 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2017 hintatasoon ja vuoden 2017 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarvetta vuosille 2018–2019 ei siis ole mukana taulukossa).



Kuva 6. Toimintatulojen kehitys 2015–2019

Lipputulot

Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloenusteeseen sekä esitettyihin hinnankorotuksiin ja hintajoustoon. Lipputulosten arvioidaan olevan vuonna 2016 ilman ALV:ia yhteensä 324,6 milj. euroa ja 344,0 milj. euroa vuonna 2017. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen on 6,0 %. Lipputulot muodostavat 49,0 % HSL:n toimintatuloista.

Taloussuunnitelmassa kuntien sisäisten lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Keskimääräiset korotukset ovat erisuuruiset, koska myytyjen lippujen lippulajijakautuma vaihtelee alueittain. Vuodesta 2016 vuoteen 2017 matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 2,0 %. Lippujen myyntiennuste 2017–2019 perustuu lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuun vastaavasti keskimäärin noin yhdellä prosentilla vuosittain.

Lipputuloarvioihin sisältyvät lippujen myynnin arvioidut muutokset sekä hintajousto, jonka mukaan lippujen kappalemääräinen myynti laskee hintoja korotettaessa. Muutokset johtuvat pääosin Kehäradan käyttöönoton arvioiduista vaikutuksista. Lisäksi lippulajien käytön välillä on tapahtunut siirtymää HSL:n strategian mukaisesti. Kertalippujen käyttö on hinnankorotusten myötä vähentynyt ja matkustajat ovat siirtyneet käyttämään entistä enemmän matkakortille ladattuja kausi- ja arvolippuja.

Lippujen hintoja esitetään korotettavaksi vuonna 2017 keskimäärin 5,5 %. Sisäisiin lippuihin esitetään keskimäärin 6,1 %:n korotusta ja seutulippuihin keskimäärin 4,7 %:n korotusta. Lippujen hintojen korotusesitys johtuu pääosin kasvaneista Länsimetron käyttöönoton sekä muun metroliiikenteen (metrovarikon laajennus, kulunvalvontalaitteisto) aiheuttamista infrakustannuksista. Osaltaan kustannuksia kasvattaa myös em. syistä johtuva metro- ja junaliikenteen operointikustannusten kasvu. Yleiskustannusten puolella suurin kasvu johtuu LIJ-järjestelmän käyttöönoton (vaikutus poistoihin) sekä sen ja nykyisen matkakorttijärjestelmän siirtymäajalla yhtäaikaisen ylläpidon aiheuttamasta ICT- ja tietoliikennekulujen kasvusta.

TTS-esityksessä vuonna 2017 kuntien subventioasteen ilman edellisten vuosien yli-/alijäämiä on keskimäärin 50,6 %. Kuntien HSL-ajan keskimääräinen subventiotaso pysyy kuitenkin alle 50 %:ssa (49,2 %), vaikka se vuoden 2017 osalta ylittyikin hieman (50,6 %). Jos kuntien maksama keskimääräinen subventioaste halutaan edelleen pitää vuositasolla 50 %:ssa, tulisi lipputulot vuonna 2017 kerätä lisää noin 4,5 milj. euroa. Tämä merkitsisi vuonna 2017 keskimäärin noin 10,0 %:n korotusta vuodelle 2017 ehdotetun keskimääräisen 5,5 %:in korotuksen sijaan.

Vuonna 2017 korotukset kohdistuvat kerta-, kausi- ja arvolippuihin. Kuntien sisäisten kausilippujen hintaa korotetaan enemmän kuin seutukautilippujen hintaa, jotta sisäisten ja seutulippujen korkea hintaporras pienenesi. Arvolippujen hintoja korotetaan keskimäärin 5,1 %, kertalippujen hintoja keskimäärin 8,9 %.

Kaikkien kuntien sisäisten maksualueiden lippujen hinnat ovat yhtenäiset. Ennakkoon myytävät kertaliput ovat 10 % halvempia kuin kuljettajalta ostetut liput. Ennakkoon myytäviä lippuja ovat mobiilikertaliput, tekstiviestilippu ja automaattista ostetut kertaliput.

Lipputulot arvioidaan olevan 347,4 milj. euroa vuonna 2018 ja 350,9 milj. euroa vuonna 2019.

Vyöhykkeisiin perustuva tariffijärjestelmä tulee käyttöön aikaisintaan elokuussa vuonna 2017. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on arvioitu nykyisen tariffijärjestelmän perusteella.

Seutuliput

Pääkaupunkiseudun seutulipputulot vuonna 2016 ovat ennusteen mukaan yhteensä 122,7 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,0 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin pääkaupunkiseudun seutulippujen hinnat nousevat 4,8 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Seutulipputulot vuonna 2017 ovat 129,7 milj. euroa.

Lähiseutu 2-lippujen hinnat nousevat keskimäärin 4,1 % ja lähiseutu 3-lippujen hinnat keskimäärin 4,4 %. Lähiseutulipputulot vuonna 2017 ovat yhteensä 18,6 milj. euroa.

Sisäiset liput

Helsingin sisäiset liput

Helsingin sisäisten lipputulot ennuste vuonna 2016 on 155,7 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,0 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin Helsingin sisäisten lippujen hinnat nousevat 6,2 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Lipputulot vuonna 2017 arvioitu kertyvän 165,5 milj. euroa.

Espoon/Kauniaisten sisäiset liput

Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lipputulosten ennuste vuonna 2016 on 16,0 milj. euroa.

Myytavien lippujen määrään on arvioitu 1,0 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin Espoon ja Kauniaisten yhteisen maksualueen sisäisten lippujen hinnat nousevat 5,7 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Lipputulosta on vuonna 2017 arvioitu kertyvän 16,9 milj. euroa.

Vantaan sisäiset liput

Vantaan sisäisten lipputulosten ennuste vuonna 2016 on 11,0 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 1,0 %:n kasvu vuonna 2017. Keskimäärin Vantaan sisäisten lippujen hintojen muutos on 5,6 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna. Lipputulosta on vuonna 2017 arvioitu kertyvän 11,8 milj. euroa.

Keravan/Sipoon sekä Kirkkonummen sisäiset liput

Ennusteen mukaan Keravan ja Sipoon yhteisen maksualueen sisäiset lipputulot vuonna 2016 ovat 0,75 milj. euroa ja Kirkkonummen 0,74 milj. euroa. Keskimäärin Kerava/Sipoo-maksualueen sisäisten lippujen hinnat nousevat 6,2 % ja Kirkkonummen sisäisten lippujen hinnat 6,1 % vuoden 2016 hintoihin verrattuna.

Kaikkiaan Kerava/Sipoo-maksualueen sisäisiä lipputulosta on vuonna 2016 arvioitu kertyvän yli 0,79 milj. euroa ja Kirkkonummen sisäisiä lipputulosta 0,77 milj. euroa.

Ennakkoon myytävät kertaliput

HSL:n hallituksen linjaaman strategian mukaisesti kuljettajamyyntiä pyritään edelleen vähentämään. Tämän vuoksi esitetään ennakkoon myytävälle kertalipuille annettavaksi 10 %:n alennus kaikilla vyöhykkeillä. Hinnoittelu noudattaa silloin myös mobiililippujen hinnoittelua. Mobiililiput ovat myös ennakkoon myytäviä lippuja.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2017 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hinnankorotuksia. Näiden lippujen myynti on vähäistä ja on edelleen vähentynyt korkeiden korotusten vuoksi. Siirryttäessä kaarimallin mukaiseen hinnoitteluun saattaisi näiden lipputuotteiden hinnat olla ainakin aluksi korkeat. Kaarimalliin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

Yhteenveto lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista 2016–2017, ei ALV:ia

Seutuliput, pääkaupunkiseutu	4,8 %
Seutuliput, lähiseutu 2	4,1 %
Seutuliput, lähiseutu 3	4,4 %
Helsingin sisäiset liput	6,2 %
Espoon/Kauniaisten sisäiset liput	5,7 %
Vantaan sisäiset liput	5,6 %
Keravan/Sipoon sisäiset liput	6,2 %
Kirkkonummen sisäiset liput	6,1 %
Keskimäärin	5,5 %

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

- Kertaliput 8,9 %
- Arvoliput 5,1 %
- Kausiliput 4,7 %

Korttimaksu

Matkakorteista on peritty asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu vuonna 2017 on 5,00 euroa. Vuonna 2016 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %).

Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2016 0,7 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen kasvavan hieman vuonna 2017 ja olevan silloin 0,8 milj. euroa.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2017 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan vuonna 2017 kertyvän 5,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 2,5 milj. euroa.

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 noin 25 % normaalitasoa vähemmän vuosina 2017–2019.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 3,8 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotila- ja sähköbussivuokrista, VR:ltä ja Tampereelta laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä ja Tampereelta yhteensä noin 0,9 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbussista 2,3 milj. euroa ja muita tuloja 0,6 milj. euroa.

Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,7 milj. euroa vuosina 2017–2019. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 1,4 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät Työ- ja elinkeinoministeriön arvioidun 0,5 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

Kuntaosuudet

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

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2017 yhteensä 342,8 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 48,8 % HSL:n toimintatuloista.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2017 kustannuksia yhteensä 716,2 milj. euroa, josta operointikustannuksia 496,6 milj. euroa (69,3 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 359,2 milj. euroa, josta lipputulot ovat yhteensä 344,0 milj. euroa (95,8 %). Kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 14,2 milj. euroa.

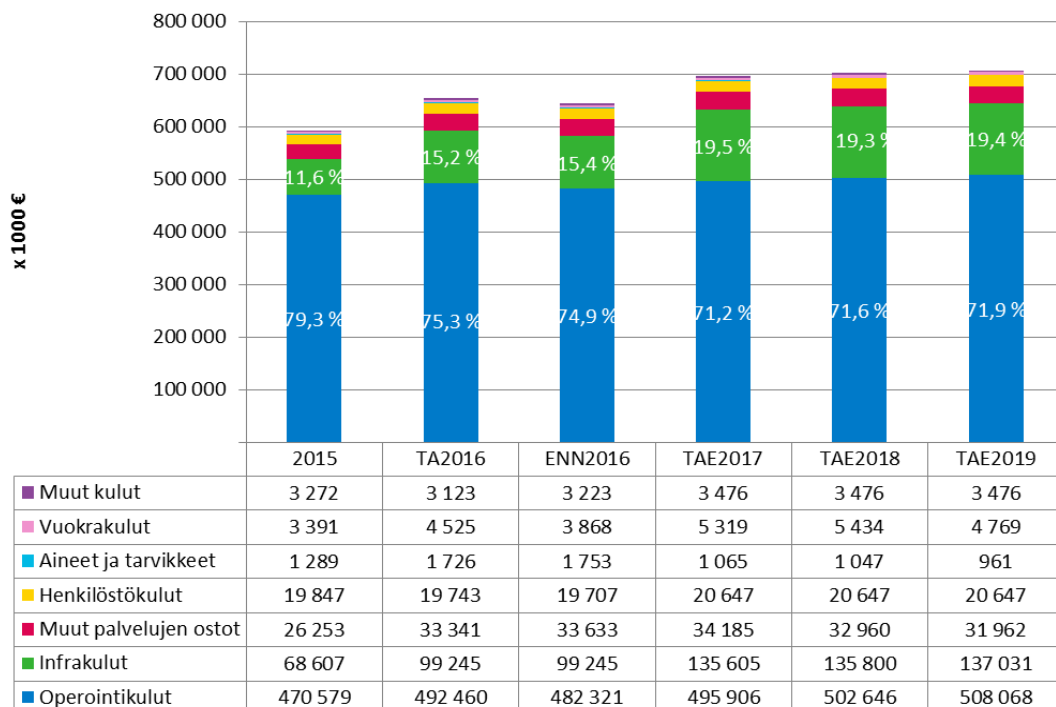
x 1 000 €	TP2015	TA2016	ENN2016	TAE2017		Ero TAE2017/ENN2016		TAE2018	TAE2019
						€	%		
Kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset yhteensä	601 845	664 707	653 932	716 172	100,0 %	62 241	9,5 %	723 729	726 810
Operointikustannukset	470 579	492 460	482 321	496 552	69,3 %	14 231	3,0 %	503 566	508 988
Infrakustannukset	68 607	99 245	99 245	135 605	18,9 %	36 360	36,6 %	135 800	137 031
Yleiskustannukset	62 659	73 002	72 366	84 016	11,7 %	11 650	16,1 %	84 363	80 792
Kuntaosuuksiin kohdistetut tulot yhteensä	324 031	337 379	339 850	359 183	100,0 %	19 333	5,7 %	362 417	365 290
Lipputulot	306 957	321 980	324 640	343 979	95,8 %	19 339	6,0 %	347 419	350 894
Valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki	4 700	4 700	4 700	4 700	1,3 %		0,0 %	4 700	4 700
Yleiskustannuksiin kohdistetut tulot	12 374	10 699	10 510	10 504	2,9 %	-6	-0,1 %	10 298	9 696
Kuntien kumulatiiviset yli-/alijäämät yhteensä ¹⁾	-21 139	17 461	4 214	14 218				14 218	14 218
Laskutettavat kuntaosuudet yhteensä	298 953	309 867	309 867	342 771		32 904	10,6 %	347 094	347 302

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

Selvitys kuntaosuuksien muodostumisesta jäsenkunnittain vuosina 2017–2019 on sivuilla 50-58.

5.2.2 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2017 ovat yhteensä 696,2 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2016 ennusteesta 52,5 milj. euroa (8,1 %). Vuonna 2018 toimintamenojen arvioidaan olevat 702,0 milj. euroa ja 706,9 milj. euroa vuonna 2019.



Kuva 9: Toimintamenojen kehitys 2015–2019

Palveluiden ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2017 ovat yhteensä 665,7 milj. euroa, 95,6 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 495,9 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 menot vuonna 2017 ovat yhteensä 307,1 milj. euroa (sis. sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa). Bussiliikenteen menot sisältävät 1,7 milj. euron ympäristöbonusvarauksen. Vuonna 2017 bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 1,8 %. Vuonna 2017 bussiliikenteen kustannuksia alentaa Länsimetro ja sen myötä liityntäliikenne metroasemille.

Vuonna 2018 bussiliikenteen menoiksi yhteensä arvioidaan 311,4 milj. euroa ja 313,4 milj. euroa vuonna 2019.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan yhteensä 88,7 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Vuonna 2017 junaliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 1,15 %. Vuonna 2017 menot kasvavat uuden Sm5-kaluston käyttöönoton vuoksi. Lisäksi vuonna 2016 tehtyjen Rantaradan muutosten vaikutus kohdistuu koko vuodelle. 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 2018 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 87,6 milj. euroa sekä vuonna 2019 89,5 milj. euroa.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan 54,1 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu -0,14 %. Kustannuksiksi arvioidaan 57,3 milj. euroa vuonna 2018 ja 58,6 milj. euroa vuonna 2019. Vuonna 2017 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten johdosta. Uusia Artic-raitiovaunuja on toimitettu 32 kappaletta vuoden 2017 loppuun mennessä. Artic-raitiovaunuja on tilattu kaikkiaan 40.

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,7 milj. euroa vuonna 2017. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu -0,96 %. Vuonna 2018 kustannuksiksi arvioidaan 43,0 milj. euroa ja 43,0 milj. euroa vuonna 2019. Vuonna 2017 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja Länsimetron myötä. Metron viikonloppuöiden yöliikennekokeilu lopetettiin vuonna 2014. Taloussuunnitelma ei sisällä yöliikenteen kustannuksia vuosina 2017–2019.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan 4,1 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla suunnitelmavuosina 2018–2019. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,1 %.

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrastruktuurin maksettava käyttökorvaus vuonna 2017 on 135,6 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 85,2 milj. euroa, Espoolta 39,4 milj. euroa, Vantaalta 10,9 milj. euroa, Keravalta 0,07 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,03 milj. euroa.

Inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. 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 % rakennusaikainen korko. Pääomalle laskettavan koron osalta on laskennallisena korkona käytetty infrasopimuksen mukaista viittä prosenttia. Korkojen osuus infrakustannuksista on 44,3 milj. euroa vuonna 2017.

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 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 2017.

Vuonna 2018 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 135,8 milj. euroa ja vuonna 2019 yhteensä 137,0 milj. euroa.

Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 34,2 milj. euroa vuonna 2017. Muihin palvelujen ostoon käytetään 33,0 milj. euroa vuonna 2018 ja 32,0 milj. euroa vuonna 2019.

Vuosina 2017-2018 lisäkustannuksia aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja uuden sekä vanhan matkalippujärjestelmän rinnakkaiskäyttö. ICT-kustannuksia kasvattavat lisäksi siirtymäajalla LIJ-hankkeen mukanaan tuomat uudet palvelut ja erityisesti informaatiojärjestelmien kehittyminen. TTS-kaudella jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan vähitellen laskevan noin 1,0 M€ vuodesta 2017 vuoteen 2019, kun uusi lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön.

x 1 000 €	TP2015	TA2016	ENN2016	TAE2017	Ero TAE2017/ENN2016	TAE2018	TAE2019	
ITC-palvelut	7 108	11 117	11 120	11 570	450	4,1 %	11 070	11 058
Lipunmyyntipalkkiot	6 825	6 600	6 800	6 820	20	0,3 %	6 319	5 819
Asiantuntijapalvelut	3 156	4 788	4 789	4 923	134	2,8 %	5 045	4 267
Laitteiden huoltopalvelut	2 236	3 750	3 753	3 530	-223	-5,9 %	3 530	3 530
Ilmoitukset ja markkinointi	1 857	1 575	1 592	1 921	329	20,7 %	1 721	1 822
Staat tisen informaation hoitopalv	1 294	1 380	1 380	1 370	-10	-0,7 %	1 270	1 270
Painatukset	800	635	635	665	30	4,8 %	569	469
Vartiointipalvelut	400	544	544	751	207	38,1 %	751	911
Muut palvelut	2 577	2 952	3 021	2 634	-387	-12,8 %	2 685	2 816
Muiden palveluiden ostot yht.	26 253	33 341	33 633	34 185	552	1,6 %	32 960	31 962

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat 20,6 milj. euroa, joka on 3,0 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 0,9 milj. eurolla (4,8 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 16,5 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. LIJ-hankkeessa tarvitaan vielä osan vuotta 2017 ylimääräisiä suunnitteluresursseja. Vuosille 2018–2019 henkilöstömenot on budjetoitu vuoden 2017 tasoon.

Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2017 varattu 1,1 milj. euroa. Varaus on 0,7 milj. euroa edellisvuoden ennustetta pienempi, koska uusien matkakorttien hankinta on ajoitettu vuoteen 2016. Vuoden 2018 varaus on 1,0 milj. euroa ja vuoden 2019 varaus 1,0 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2017 ovat 5,3 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbusseista maksettavia leasing-vuokria 1,5 milj. euroa, kuljettajien sosiaalityötiloista maksettavia vuokria 2,1 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj. euroa. Vuoden 2018 varaus on 5,4 milj. euroa ja vuoden 2019 varaus 4,8 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2017 ovat 3,1 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain yhteensä 2,5 milj. euroa. Vuodelle 2018-2019 varaus muihin menoihin on 3,5 milj. euroa molemmille vuosille.

Toimintakatteen vuonna 2017 arvioidaan olevan 6,2 milj. euroa ylijäämäinen ja se riittää kattamaan rahoitusmenot, joita arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa.

Rahoitustulot ja -menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2016.

Uusiin investointeihin on budjetoitu vuodelle 2017 varaus talousarviolainaan 20,0 milj. euroa, 10 milj. euroa vuodelle 2018 ja 5 milj. euroa vuodelle 2019, jolloin lainakanta vuoden 2019 lopussa olisi noin 31,0 milj. euroa. Lainakorkona laskennassa on käytetty 1,5 %.

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

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2017 arvioidaan olevan 0,2 milj. euroa ja kasvavan vuosina 2018 ja 2019 siten, että varaus on 0,5 milj. euroa vuodelle 2018 ja 0,5 milj. euroa vuodelle 2019.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 6,0 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Suunnitelmapoistot vuonna 2017 ovat 20,2 milj. euroa ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 10,2 milj. eurolla (102,4 %). Suunnitelmapoistot kasvavat, kun LIJ-hanke valmistuu ja uusitut ohjelmistot ja laitteet ovat kokonaisuudessaan käytössä vuoden 2017 alusta lähtien. Varaus poistoihin on 21,9 milj. euroa vuodelle 2018 ja 20,0 milj. euroa vuodelle 2019.

Tilikauden 2017 alijäämäksi arvioidaan 14,2 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 Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä kuluvan vuoden talousarviossa arvioitu käyttö huomioiden otetaan huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä.

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä talousarviossa 2016 käyttöarvio huomioiden yhteensä 42,7 milj. euroa, joka on taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2017–2019 siten, että kunkin vuoden huomioon otettava ylijäämät ovat yhteensä 14,2 milj. euroa.

x 1 000 €	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2015	Käyttö TA2016	Kumulat. yli-/alijäämä arvio 31.12.2016	Alustava TTS 2017-2019 3 vuodelle jaettuna
Espoo	13 685	4 843	8 842	2 947
Helsinki	22 526	5 754	16 772	5 591
Kauniainen	572	151	421	140
Kerava	1 643	515	1 128	376
Kirkkonummi	984	114	870	290
Sipoo	553	23	530	177
Vantaa	20 153	6 061	14 092	4 697
Yhteensä	60 117	17 461	42 656	14 218

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

5.4 Peruspääoma

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 ei esitetä muutoksia suunnitelmakaudella. Peruspääomalle ei esitetä maksettavaksi korkoa.

5.5 Investoinnit

HSL:n investointimenot ovat 18,9 milj. euroa vuonna 2017, 8,7 milj. euroa vuonna 2018 ja 5,6 milj. euroa vuonna 2019.

Suunnitelmakauden merkittävin investointi on LIJ-hanke, jonka valmistuminen ajoittuu suunnitelmakauden alkuun. LIJ-hankkeen investointeihin on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2017-

2019 vielä noin 13,5 milj. euroa. Määrärahavaraus on 10,6 milj. euroa vuodelle 2017, 2,8 milj. euroa vuodelle 2018 ja 0,1 milj. euroa vuodelle 2019.

Matkustajainformaatiolaitteisiin ja -järjestelmiin (mm. Uusi reittiopas & Digitransit, sähköiset TFT- ja patterinäytöt) on varattu suunnitelmakaudelle 7,1 milj. euroa, josta 2,8 milj. euroa vuodelle 2017, 2,2 milj. euroa vuodelle 2018 ja 2,1 milj. euroa vuodelle 2019.

Toimiala-IT:n kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 3,6 milj. euroa. Merkittävimpiä yksittäisiä kehittämishankkeita ovat joukkoliikennerekisterin (JOKE) kehittäminen, johon on varattu suunnitelmakaudella 0,9 milj. euroa ja matkustajalaskentalaitteiden hankinta, johon on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 0,6 milj. euroa sekä toimiala-IT:n yleinen kehittäminen, johon on varattu 0,8 milj. euroa.

Asiakassovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 1,8 milj. euroa, joka sisältää asiakasohjelmaan, CRM-järjestelmään ja verkkopalveluiden kehittämiseen varatut määrärahat.

Muihin ICT-investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 7,2 milj. euroa. Muissa investoinneissa on varauduttu suunnitelmakaudella 5,5 milj. eurolla lippujärjestelmän laitehankintoihin ja kehittämiseen, 1,4 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 20,2 milj. euroa vuonna 2017, 21,9 milj. euroa vuonna 2018 ja 20,0 milj. euroa vuonna 2019. 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 loppuvuonna 2016, jolloin koko hankkeen poistot on laskettu alkavaksi täysimääräisinä 1.1.2017 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 2015 - 2019

	TP	TA	ENN. ¹⁾	TAE	ERO TAE017/ENN2016		TAE	ERO TAE2018/TAE2017		TAE	ERO TAE2019/TAE2018	
x 1 000 €	2015	2016	2016	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%
Toimintatuotot	622 920	647 186	649 657	702 418	52 760	8,1 %	710 198	7 781	1,1 %	713 280	3 082	0,4 %
Myyntituotot	307 725	322 680	325 340	344 729	19 389	6,0 %	348 169	3 440	1,0 %	351 644	3 475	1,0 %
Seutuliikenteen lipputulot	114 934	122 142	122 700	129 668	6 968	5,7 %	130 965	1 297	1,0 %	132 275	1 310	1,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	2 836	2 888	3 550	3 460	-90	-2,5 %	3 494	34	1,0 %	3 529	35	1,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 133	14 786	14 200	15 106	906	6,4 %	15 257	151	1,0 %	15 409	152	1,0 %
Helsingin sisäiset lipputulot	147 622	153 872	155 700	165 540	9 840	6,3 %	167 195	1 655	1,0 %	168 867	1 672	1,0 %
Espoon sisäiset lipputulot	15 136	15 771	16 000	16 890	890	5,6 %	17 059	169	1,0 %	17 230	171	1,0 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot ²⁾	5											
Vantaan sisäiset lipputulot	10 487	11 042	11 000	11 758	758	6,9 %	11 876	118	1,0 %	11 995	119	1,0 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	681	736	750	790	40	5,3 %	798	8	1,0 %	806	8	1,0 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	614	743	740	767	27	3,6 %	775	8	1,0 %	783	8	1,0 %
Kutsuplus-lipputulot	508											
Lipputulot yhteensä	306 957	321 980	324 640	343 979	19 339	6,0 %	347 419	3 440	1,0 %	350 894	3 475	1,0 %
Muut myyntituotot yhteensä	768	700	700	750	50	7,1 %	750		0,0 %	750		0,0 %
Korvaukset kunnilta	298 953	309 867	309 867	342 771	32 904	10,6 %	347 094	4 323	1,3 %	347 302	208	0,1 %
Muut myyntitulot	919	1 000	1 000	919	-81	-8,1 %	919		0,0 %	919		0,0 %
Tuet ja avustukset	6 035	5 514	5 341	6 082	741	13,9 %	6 076	-6	-0,1 %	5 491	-585	-9,6 %
Vuokratuotot	2 864	2 303	2 257	2 335	78	3,5 %	2 354	18	0,8 %	2 303	-51	-2,2 %
Muut toimintatuotot	6 424	5 822	5 852	5 581	-271	-4,6 %	5 586	5	0,1 %	5 621	34	0,6 %
Toimintakulut	-593 239	-654 162	-643 751	-696 204	-52 453	8,1 %	-702 011	-5 808	0,8 %	-706 915	-4 903	0,7 %
Henkilöstökulut	-19 847	-19 743	-19 707	-20 647	-940	4,8 %	-20 647		0,0 %	-20 647		0,0 %
Palvelujen ostot	-565 439	-625 046	-615 199	-665 696	-50 497	8,2 %	-671 406	-5 710	0,9 %	-677 061	-5 654	0,8 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 929	-312 650	-302 901	-306 251	-3 350	1,1 %	-310 572	-323 751	105,7 %	-312 920	-2 348	0,8 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-79 777	-87 955	-87 955	-88 728	-773	0,9 %	-87 631	-88 292	99,5 %	-89 535	-1 904	2,2 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-25 094	-33 871	-33 871	-42 704	-8 833	26,1 %	-43 017	-33 127	77,6 %	-42 953	64	-0,1 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-49 944	-52 320	-51 930	-54 132	-2 202	4,2 %	-57 335	-51 461	95,1 %	-58 569	-1 234	2,2 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 408	-4 104	-4 104	-4 091	13	-0,3 %	-4 091	-3 956	96,7 %	-4 091		0,0 %
Kutsuplus -operointikustannukset	-3 427	-1 560	-1 560		1 560	-100,0 %						
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-470 579	-492 460	-482 321	-495 906	-13 585	2,8 %	-502 646	-6 740	1,4 %	-508 068	-5 422	1,1 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 773	-4 454	-4 454	-6 257	-1 803	40,5 %	-6 788	-531	8,5 %	-8 079	-1 291	19,0 %

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TAE	ERO TAE017/ENN2016		TAE	ERO TAE2018/TAE2017		TAE	ERO TAE2019/TAE2018	
	2015	2016	2016	2017	€	%	2018	€	%	2019	€	%
Junaliikenteen infrapalvelut	-8 167	-14 308	-14 308	-11 944	2 364	-16,5 %	-13 459	-1 515	12,7 %	-13 255	204	-1,5 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-39 210	-61 955	-61 955	-96 113	-34 158	55,1 %	-92 528	3 585	-3,7 %	-91 886	642	-0,7 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-17 343	-18 168	-18 168	-20 917	-2 749	15,1 %	-22 601	-1 684	8,1 %	-23 394	-793	3,5 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-114	-360	-360	-374	-14	3,9 %	-424	-50	13,4 %	-417	7	-1,7 %
Infrapalvelut yhteensä	-68 607	-99 245	-99 245	-135 605	-36 360	36,6 %	-135 800	-195	0,1 %	-137 031	-1 231	0,9 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 253	-33 341	-33 633	-34 185	-552	1,6 %	-32 960	1 225	-3,6 %	-31 962	999	-3,0 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 289	-1 726	-1 753	-1 065	688	-39,2 %	-1 047	18	-1,7 %	-961	86	-8,2 %
Vuokrakulut	-3 391	-4 525	-3 868	-5 319	-1 451	37,5 %	-5 434	-115	2,2 %	-4 769	666	-12,2 %
Muut kulut	-3 272	-3 123	-3 223	-3 476	-254	7,9 %	-3 476		0,0 %	-3 476		0,0 %
Toimintakate	29 681	-6 977	5 907	6 214	307	5,2 %	8 187	1 973	31,8 %	6 365	-1 822	-22,3 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-148	-408	-145	-240	-95	65,5 %	-465	-225	93,8 %	-548	-83	17,7 %
Vuosikate	29 533	-7 384	5 762	5 974	212	3,7 %	7 722	1 748	29,3 %	5 818	-1 904	-24,7 %
Poistot	-8 394	-10 077	-9 976	-20 192	-10 216	102,4 %	-21 940	-1 748	8,7 %	-20 036	1 904	-8,7 %
Tilikauden tulos	21 139	-17 461	-4 214	-14 218	-10 004	237,4 %	-14 218		0,0 %	-14 218		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	21 139	-17 461	-4 214	-14 218	-10 004	237,4 %	-14 218		0,0 %	-14 218		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	105,0 %	98,9 %	100,9 %	100,9 %		101,2 %		100,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	323 967	337 319	339 790	359 647		363 104		365 978
- ilman kuntaosuuksia, %	54,6 %	51,6 %	52,8 %	51,7 %		51,7 %		51,8 %
Toimintakate, %	4,8 %	-1,1 %	0,9 %	0,9 %		1,2 %		0,9 %
Vuosikate, %	4,7 %	-1,1 %	0,9 %	0,9 %		1,1 %		0,8 %
Vuosikate / Poistot, %	351,8 %	-73,3 %	57,8 %	29,6 %		35,2 %		29,0 %

¹⁾ Ennuste 2016: Osavuosisikatsaus 1/2016²⁾ Kauniaisten sisäisiä lippuja ei enää ole matkakorttijärjestelmässä, vaan liput on yhdistetty Espoon alueen lippuihin.

Rahoituslaskelma 2015 – 2019

1 000 €	TP2015	TA2016	ENN2016	TAE2017	TAE2018	TAE2019
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	29 533	-7 384	5 762	5 974	7 722	5 818
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-72	0	0	0	0	0
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-16 677	-46 840	-41 755	-18 925	-8 715	-5 560
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	178					
Toiminnan ja investointien rahavirta	12 962	-54 224	-35 993	-12 951	-993	258
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	35 000	0	20 000	10 000	5 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0	0	0	0	-1 000	-3 000
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	6 731	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	19 693	-14 224	-30 993	12 049	13 007	7 258
Rahavarat 31.12	79 352	48 359	48 359	60 407	73 414	80 672
Rahavarat 1.1	59 659	79 352	79 352	48 359	60 407	73 414
Investointien tulorahoitus %	177,1 %	-15,8 %	13,8 %	31,6 %	88,6 %	104,6 %
Kassan riittävyys, pv	48,8	27,0	27,4	31,7	38,2	41,7

Investoinnit 2015 - 2019

€	TP2015	TA 2016	Ennuste 2016	TAE 2017	TAE 2018	TAE 2019
Toimiala-IT	540 000	1 200 000	1 130 000	1 300 000	1 160 000	1 120 000
Asiakassovellukset	319 225	450 000	410 000	875 000	550 000	370 000
Matkakorttijärjestelmä	245 162	900 000	900 000	2 100 000	1 700 000	1 700 000
LIJ2014	13 989 260	40 840 000	35 900 000	10 620 000	2 815 000	100 000
Muut informaatiojärjestelmät	1 254 739	2 420 000	2 420 000	2 820 000	2 190 000	2 070 000
Muut ICT-investoinnit	328 775	930 000	895 000	1 060 000	200 000	100 000
Muut yhteiset hankinnat	0	100 000	100 000	150 000	100 000	100 000
Investointimenot yhteensä	16 677 161	46 840 000	41 755 000	18 925 000	8 715 000	5 560 000

Kuntaosuudet 2017

Huom. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonus	280,165	101,179	1,994	85,946	9,475	12,288	3,958	495,005
- Ympäristöbonus	0,912	0,402	0,005	0,315	0,015	0,033	0,018	1,700
Yhteensä	281,077	101,581	1,999	86,261	9,490	12,321	3,976	496,705
%-jakautuma	56,6 %	20,5 %	0,4 %	17,4 %	1,9 %	2,5 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	47,016	14,665	0,236	9,435	0,866	0,914	0,226	73,358
Yhteensä	47,016	14,665	0,236	9,435	0,866	0,914	0,226	73,358
%-jakautuma	64,1 %	20,0 %	0,3 %	12,9 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	83,608	35,787	0,247	13,041	0,950	1,595	0,377	135,605
Yhteensä	83,608	35,787	0,247	13,041	0,950	1,595	0,377	135,605
%-jakautuma	61,7 %	26,4 %	0,2 %	9,6 %	0,7 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	410,789	151,631	2,477	108,422	11,291	14,797	4,561	703,968
- Ympäristöbonus	0,912	0,402	0,005	0,315	0,015	0,033	0,018	1,700
Yhteensä	411,701	152,033	2,482	108,737	11,306	14,830	4,579	705,668
%-jakautuma	58,3 %	21,5 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	2,1 %	0,6 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	203,678	69,165	1,689	54,255	6,960	6,591	1,641	343,979
Yhteensä	203,678	69,165	1,689	54,255	6,960	6,591	1,641	343,979
%-jakautuma	59,2 %	20,1 %	0,5 %	15,8 %	2,0 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	207,111	82,466	0,788	54,167	4,331	8,206	2,920	359,989
- Ympäristöbonus	0,912	0,402	0,005	0,315	0,015	0,033	0,018	1,700
Yhteensä	208,023	82,868	0,793	54,482	4,346	8,239	2,938	361,689
%-jakautuma	57,5 %	22,9 %	0,2 %	15,1 %	1,2 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	5,591	2,947	0,140	4,697	0,376	0,290	0,177	14,218
- suurten kaupunkien tuki	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	8,024	3,988	0,177	5,523	0,514	0,440	0,252	18,918
%-jakautuma	42,4 %	21,1 %	0,9 %	29,2 %	2,7 %	2,3 %	1,3 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	199,999	78,880	0,616	48,959	3,832	7,799	2,686	342,771
Yhteensä	199,999	78,880	0,616	48,959	3,832	7,799	2,686	342,771
%-jakautuma	58,3 %	23,0 %	0,2 %	14,3 %	1,1 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä	48,6 %	51,9 %	24,8 %	45,0 %	33,9 %	52,6 %	58,7 %	48,6 %

Vertailu kuntaosuudet 2017 TA ja 2016 TA ilman Kutsuplussaa, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	208,023	82,868	0,793	54,482	4,346	8,239	2,938	361,689
2016 TA	203,558	59,673	0,849	52,527	4,332	7,952	3,137	332,028
Erotus, 2017 TA - 2016 TA	4,465	23,195	-0,056	1,955	0,014	0,287	-0,199	29,661
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2017 TA ja 2016 TA								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	8,024	3,988	0,177	5,523	0,514	0,440	0,252	18,918
2016 TA	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen ilman Kutsuplussaa								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	199,999	78,880	0,616	48,959	3,832	7,799	2,686	342,771
2016 TA ilman Kutsuplus	195,371	53,789	0,661	45,640	3,679	7,688	3,039	309,867
Erotus, 2017 TA - 2016 TA	4,628	25,091	-0,045	3,319	0,153	0,111	-0,353	32,904

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TA	205,590	81,827	0,756	53,656	4,208	8,089	2,863	356,989
Subventio% kunnittain	49,9 %	53,8 %	30,5 %	49,3 %	37,2 %	54,5 %	62,5 %	50,6 %

Kuntaosuudet 2018

Huom1. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

Huom2. vuoden 2018 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2017 hintatasoon ja vuoden 2017 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuodelle 2018 ei siis mukana laskelmassa).

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonus	286,625	101,428	1,991	86,110	9,431	12,247	3,962	501,794
- Ympäristöbonus	0,920	0,397	0,005	0,313	0,015	0,033	0,017	1,700
Yhteensä	287,545	101,825	1,996	86,423	9,446	12,280	3,979	503,494
%-jakautuma	57,1 %	20,2 %	0,4 %	17,2 %	1,9 %	2,4 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	47,518	14,821	0,238	9,535	0,873	0,924	0,228	74,137
Yhteensä	47,518	14,821	0,238	9,535	0,873	0,924	0,228	74,137
%-jakautuma	64,1 %	20,0 %	0,3 %	12,9 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	83,449	35,475	0,254	13,525	1,033	1,685	0,379	135,800
Yhteensä	83,449	35,475	0,254	13,525	1,033	1,685	0,379	135,800
%-jakautuma	61,4 %	26,1 %	0,2 %	10,0 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	417,592	151,724	2,483	109,170	11,337	14,856	4,569	711,731
- Ympäristöbonus	0,920	0,397	0,005	0,313	0,015	0,033	0,017	1,700
Yhteensä	418,512	152,121	2,488	109,483	11,352	14,889	4,586	713,431
%-jakautuma	58,7 %	21,3 %	0,3 %	15,3 %	1,6 %	2,1 %	0,6 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	205,722	69,870	1,706	54,775	7,030	6,657	1,659	347,419
Yhteensä	205,722	69,870	1,706	54,775	7,030	6,657	1,659	347,419
%-jakautuma	59,2 %	20,1 %	0,5 %	15,8 %	2,0 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	211,870	81,854	0,777	54,395	4,307	8,199	2,910	364,312
- Ympäristöbonus	0,920	0,397	0,005	0,313	0,015	0,033	0,017	1,700
Yhteensä	212,790	82,251	0,782	54,708	4,322	8,232	2,927	366,012
%-jakautuma	58,1 %	22,5 %	0,2 %	14,9 %	1,2 %	2,2 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	5,591	2,947	0,140	4,697	0,376	0,290	0,177	14,218
- suurten kaupunkien tuki	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	8,024	3,988	0,177	5,523	0,514	0,440	0,252	18,918
%-jakautuma	42,4 %	21,1 %	0,9 %	29,2 %	2,7 %	2,3 %	1,3 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	204,766	78,263	0,605	49,185	3,808	7,792	2,675	347,094
Yhteensä	204,766	78,263	0,605	49,185	3,808	7,792	2,675	347,094
%-jakautuma	59,0 %	22,5 %	0,2 %	14,2 %	1,1 %	2,2 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä	48,9 %	51,4 %	24,3 %	44,9 %	33,5 %	52,3 %	58,3 %	48,7 %

Vertailu kuntaosuudet 2018 TTS ja 2016 TA ilman Kutsuplussia, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	212,790	82,251	0,782	54,708	4,322	8,232	2,927	366,012
2016 TA	203,558	59,673	0,849	52,527	4,332	7,952	3,137	332,028
Erotus, 2018 TTS - 2016 TA	9,232	22,578	-0,067	2,181	-0,010	0,280	-0,210	33,984

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TTS ja 2016 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	8,024	3,988	0,177	5,523	0,514	0,440	0,252	18,918
2016 TA	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen ilman Kutsuplussia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	204,766	78,263	0,605	49,185	3,808	7,792	2,675	347,094
2016 TA ilman Kutsuplus	195,371	53,789	0,661	45,640	3,679	7,688	3,039	309,867
Erotus, 2018 TTS - 2016 TA	9,395	24,474	-0,056	3,545	0,129	0,104	-0,364	37,227

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	210,357	81,210	0,745	53,882	4,184	8,082	2,852	361,312
Subventio% kunnittain	50,3 %	53,4 %	29,9 %	49,2 %	36,9 %	54,3 %	62,2 %	50,6 %

Kuntaosuudet 2019

Huom1. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

Huom2. vuoden 2019 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2017 hintatasoon ja vuoden 2017 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuodelle 2019 ei siis mukana laskelmassa).

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonus	289,558	101,997	2,019	87,300	9,579	12,391	3,980	506,824
- Ympäristöbonus	0,920	0,396	0,005	0,314	0,015	0,033	0,017	1,700
Yhteensä	290,478	102,393	2,024	87,614	9,594	12,424	3,997	508,524
%-jakautuma	57,1 %	20,1 %	0,4 %	17,2 %	1,9 %	2,4 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	45,862	14,306	0,230	9,205	0,843	0,892	0,221	71,559
Yhteensä	45,862	14,306	0,230	9,205	0,843	0,892	0,221	71,559
%-jakautuma	64,1 %	20,0 %	0,3 %	12,9 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	84,285	35,939	0,261	13,467	1,023	1,679	0,377	137,031
Yhteensä	84,285	35,939	0,261	13,467	1,023	1,679	0,377	137,031
%-jakautuma	61,5 %	26,2 %	0,2 %	9,8 %	0,7 %	1,2 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	419,705	152,242	2,510	109,972	11,445	14,962	4,578	715,414
- Ympäristöbonus	0,920	0,396	0,005	0,314	0,015	0,033	0,017	1,700
Yhteensä	420,625	152,638	2,515	110,286	11,460	14,995	4,595	717,114
%-jakautuma	58,7 %	21,3 %	0,4 %	15,4 %	1,6 %	2,1 %	0,6 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	207,787	70,583	1,724	55,301	7,099	6,724	1,676	350,894
Yhteensä	207,787	70,583	1,724	55,301	7,099	6,724	1,676	350,894
%-jakautuma	59,2 %	20,1 %	0,5 %	15,8 %	2,0 %	1,9 %	0,5 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	211,918	81,659	0,786	54,671	4,346	8,238	2,902	364,520
- Ympäristöbonus	0,920	0,396	0,005	0,314	0,015	0,033	0,017	1,700
Yhteensä	212,838	82,055	0,791	54,985	4,361	8,271	2,919	366,220
%-jakautuma	58,1 %	22,4 %	0,2 %	15,0 %	1,2 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	5,591	2,947	0,140	4,697	0,376	0,290	0,177	14,218
- suurten kaupunkien tuki	2,433	1,041	0,037	0,826	0,138	0,150	0,075	4,700
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	8,024	3,988	0,177	5,523	0,514	0,440	0,252	18,918
%-jakautuma	42,4 %	21,1 %	0,9 %	29,2 %	2,7 %	2,3 %	1,3 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
	204,814	78,067	0,614	49,462	3,847	7,831	2,667	347,302
Yhteensä	204,814	78,067	0,614	49,462	3,847	7,831	2,667	347,302
%-jakautuma	59,0 %	22,5 %	0,2 %	14,2 %	1,1 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä	48,7 %	51,1 %	24,4 %	44,8 %	33,6 %	52,2 %	58,0 %	48,4 %

Vertailu kuntaosuudet 2019 TTS ja 2016 TA ilman Kutsuplussia, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	212,838	82,055	0,791	54,985	4,361	8,271	2,919	366,220
2016 TA	203,558	59,673	0,849	52,527	4,332	7,952	3,137	332,028
Erotus, 2019 TTS - 2016 TA	9,280	22,382	-0,058	2,458	0,029	0,319	-0,218	34,192

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2019 TTS ja 2016 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	8,024	3,988	0,177	5,523	0,514	0,440	0,252	18,918
2016 TA	8,187	5,884	0,188	6,887	0,653	0,264	0,098	22,161

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen ilman Kutsuplussia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	204,814	78,067	0,614	49,462	3,847	7,831	2,667	347,302
2016 TA ilman Kutsuplus	195,371	53,789	0,661	45,640	3,679	7,688	3,039	309,867
Erotus, 2019 TTS - 2016 TA	9,443	24,278	-0,047	3,822	0,168	0,143	-0,372	37,435

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2019 TTS	210,405	81,014	0,754	54,159	4,223	8,121	2,844	361,520
Subventio% kunnittain	50,0 %	53,1 %	30,0 %	49,1 %	36,8 %	54,2 %	61,9 %	50,4 %

Kuntaosuusyhteenvedo 2015 - 2019

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	Muutos TAE2017/TA2016			Muutos TAE2018/TAE2017			Muutos TAE2019/TAE2018		
			TAE2017	€	%	TAE2018	€	%	TAE2019	€	%
Operointikustannukset											
Helsinki	271 277	284 523	281 077	-3 446	-1,2 %	287 545	6 468	2,3 %	290 478	2 933	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	268 352	283 848	280 165	-3 683	-1,3 %	286 625	6 460	2,3 %	289 558	2 933	1,0 %
- Kutsuplus	2 925										
- Ympäristöbonus ²⁾		675	912	237	35,1 %	920	8	0,9 %	920		0,0 %
Espoo	98 545	98 725	101 581	2 856	2,9 %	101 825	244	0,2 %	102 393	568	0,6 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	98 091	98 417	101 179	2 762	2,8 %	101 428	249	0,2 %	101 997	569	0,6 %
- Kutsuplus	454										
- Ympäristöbonus		308	402	94	30,5 %	397	-5	-1,2 %	396	-1	-0,3 %
Kauniainen	1 937	1 967	1 999	32	1,6 %	1 996	-3	-0,2 %	2 024	28	1,4 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 927	1 964	1 994	30	1,5 %	1 991	-3	-0,2 %	2 019	28	1,4 %
- Kutsuplus	11										
- Ympäristöbonus		3	5	2	66,7 %	5		0,0 %	5		0,0 %
Vantaa	75 338	81 132	86 261	5 129	6,3 %	86 423	162	0,2 %	87 614	1 191	1,4 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	75 312	80 923	85 946	5 023	6,2 %	86 110	164	0,2 %	87 300	1 190	1,4 %
- Kutsuplus	26										
- Ympäristöbonus		209	315	106	50,7 %	313	-2	-0,6 %	314	1	0,3 %
Kerava	8 796	9 558	9 490	-68	-0,7 %	9 446	-44	-0,5 %	9 594	148	1,6 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	8 791	9 546	9 475	-71	-0,7 %	9 431	-44	-0,5 %	9 579	148	1,6 %
- Kutsuplus	5										
- Ympäristöbonus		12	15	3	25,0 %	15		0,0 %	15		0,0 %
Kirkkonummi	10 950	12 602	12 321	-281	-2,2 %	12 280	-41	-0,3 %	12 424	144	1,2 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	10 944	12 575	12 288	-287	-2,3 %	12 247	-41	-0,3 %	12 391	144	1,2 %
- Kutsuplus	6										
- Ympäristöbonus		27	33	6	22,2 %	33		0,0 %	33		0,0 %
Sipoo	3 618	4 600	3 976	-624	-13,6 %	3 979	3	0,1 %	3 997	18	0,5 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	3 618	4 584	3 958	-626	-13,7 %	3 962	4	0,1 %	3 980	18	0,5 %
- Kutsuplus											
- Ympäristöbonus		16	18	2	12,5 %	17	-1	-5,6 %	17		0,0 %
Yhteensä	470 461	493 107	496 705	3 598	0,7 %	503 494	6 789	1,4 %	508 524	5 030	1,0 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

56

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	TAE2017	Muutos TAE2017/TA2016		TAE2018	Muutos TAE2018/TAE2017		TAE2019	Muutos TAE2019/TAE2018	
				€	%		€	%		€	%
Yleiskustannukset											
Helsinki	32 789	34 439	47 016	12 577	36,5 %	47 518	502	1,1 %	45 862	-1 656	-3,5 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	32 043	33 577	47 016	13 439	40,0 %	47 518	502	1,1 %	45 862	-1 656	-3,5 %
- Kutsuplus	746	862		-862	-100,0 %						
Espoo	9 627	10 156	14 665	4 509	44,4 %	14 821	156	1,1 %	14 306	-515	-3,5 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	9 519	10 031	14 665	4 634	46,2 %	14 821	156	1,1 %	14 306	-515	-3,5 %
- Kutsuplus	109	125		-125	-100,0 %						
Kauniainen	181	185	236	51	27,6 %	238	2	0,8 %	230	-8	-3,4 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	171	173	236	63	36,4 %	238	2	0,8 %	230	-8	-3,4 %
- Kutsuplus	10	12		-12	-100,0 %						
Vantaa	6 526	7 013	9 435	2 422	34,5 %	9 535	100	1,1 %	9 205	-330	-3,5 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	6 518	7 004	9 435	2 431	34,7 %	9 535	100	1,1 %	9 205	-330	-3,5 %
- Kutsuplus	8	9		-9	-100,0 %						
Kerava	585	623	866	243	39,0 %	873	7	0,8 %	843	-30	-3,4 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	583	621	866	245	39,5 %	873	7	0,8 %	843	-30	-3,4 %
- Kutsuplus	2	2		-2	-100,0 %						
Kirkkonummi	551	577	914	337	58,4 %	924	10	1,1 %	892	-32	-3,5 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	549	575	914	339	59,0 %	924	10	1,1 %	892	-32	-3,5 %
- Kutsuplus	1	2		-2	-100,0 %						
Sipoo	143	134	226	92	68,7 %	228	2	0,9 %	221	-7	-3,1 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	143	134	226	92	68,7 %	228	2	0,9 %	221	-7	-3,1 %
- Kutsuplus											
Yhteensä	50 403	53 127	73 358	20 231	38,1 %	74 137	779	1,1 %	71 559	-2 578	-3,5 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INFRAKULUJA, EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ SEKÄ ENNEN KUNTAOSUUKSISTA VÄHENNETTYJÄ TULOJA											
Helsinki	304 065	318 962	328 093	9 131	2,9 %	335 063	6 970	2,1 %	336 340	1 277	0,4 %
Espoo	108 172	108 881	116 246	7 365	6,8 %	116 646	400	0,3 %	116 699	53	0,0 %
Kauniainen	2 119	2 152	2 235	83	3,9 %	2 234	-1	0,0 %	2 254	20	0,9 %
Vantaa	81 864	88 145	95 696	7 551	8,6 %	95 958	262	0,3 %	96 819	861	0,9 %
Kerava	9 381	10 181	10 356	175	1,7 %	10 319	-37	-0,4 %	10 437	118	1,1 %
Kirkkonummi	11 501	13 179	13 235	56	0,4 %	13 204	-31	-0,2 %	13 316	112	0,8 %
Sipoo	3 761	4 734	4 202	-532	-11,2 %	4 207	5	0,1 %	4 218	11	0,3 %
Yhteensä	520 863	546 234	570 063	23 829	4,4 %	577 631	7 568	1,3 %	580 083	2 452	0,4 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	TAE2017	Muutos TAE2017/TA2016		TAE2018	Muutos TAE2018/TAE2017		TAE2019	Muutos TAE2019/TAE2018	
				€	%		€	%		€	%
Kuntaosuuksista vähennettävät lipputulot											
Helsinki	182 192	176 464	203 678	27 214	15,4 %	205 722	2 044	1,0 %	207 787	2 065	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	181 748	175 944	203 678	27 734	15,8 %	205 722	2 044	1,0 %	207 787	2 065	1,0 %
- Kutsuplus	443	520		-520	-100,0 %						
Espoo	62 009	60 823	69 165	8 342	13,7 %	69 870	705	1,0 %	70 583	713	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	61 952	60 748	69 165	8 417	13,9 %	69 870	705	1,0 %	70 583	713	1,0 %
- Kutsuplus	58	75		-75	-100,0 %						
Kauniainen	1 519	1 378	1 689	311	22,6 %	1 706	17	1,0 %	1 724	18	1,1 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 517	1 371	1 689	318	23,2 %	1 706	17	1,0 %	1 724	18	1,1 %
- Kutsuplus	2	7		-7	-100,0 %						
Vantaa	47 415	45 001	54 255	9 254	20,6 %	54 775	520	1,0 %	55 301	526	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	47 411	44 996	54 255	9 259	20,6 %	54 775	520	1,0 %	55 301	526	1,0 %
- Kutsuplus	4	5		-5	-100,0 %						
Kerava	6 418	6 672	6 960	288	4,3 %	7 030	70	1,0 %	7 099	69	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	6 417	6 671	6 960	289	4,3 %	7 030	70	1,0 %	7 099	69	1,0 %
- Kutsuplus	1	1		-1	-100,0 %						
Kirkkonummi	5 912	6 327	6 591	264	4,2 %	6 657	66	1,0 %	6 724	67	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	5 911	6 326	6 591	265	4,2 %	6 657	66	1,0 %	6 724	67	1,0 %
- Kutsuplus	1	1		-1	-100,0 %						
Sipoo	1 493	1 784	1 641	-143	-8,0 %	1 659	18	1,1 %	1 676	17	1,0 %
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 493	1 784	1 641	-143	-8,0 %	1 659	18	1,1 %	1 676	17	1,0 %
- Kutsuplus											
Yhteensä	306 957	298 449	343 979	45 530	15,3 %	347 419	3 440	1,0 %	350 894	3 475	1,0 %
Kuntaosuuksista vähennettävät valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki											
Helsinki	2 433	2 817	2 433	-384	-13,6 %	2 433		0,0 %	2 433		0,0 %
Espoo	1 041	1 199	1 041	-158	-13,2 %	1 041		0,0 %	1 041		0,0 %
Kauniainen	37	42	37	-5	-11,9 %	37		0,0 %	37		0,0 %
Vantaa	826	957	826	-131	-13,7 %	826		0,0 %	826		0,0 %
Kerava	138	161	138	-23	-14,3 %	138		0,0 %	138		0,0 %
Kirkkonummi	150	174	150	-24	-13,8 %	150		0,0 %	150		0,0 %
Sipoo	75	87	75	-12	-13,8 %	75		0,0 %	75		0,0 %
Yhteensä	4 700	5 437	4 700	-737	-13,6 %	4 700		0,0 %	4 700		0,0 %

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	Muutos TAE2017/TA2016			Muutos TAE2018/TAE2017			Muutos TAE2019/TAE2018		
			TAE2017	€	%	TAE2018	€	%	TAE2019	€	%
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INRFAKULUJA JA EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ											
Helsinki	119 441	139 681	121 982	-17 699	-12,7 %	126 908	4 926	4,0 %	126 120	-788	-0,6 %
Espoo	45 122	46 859	46 040	-819	-1,7 %	45 735	-305	-0,7 %	45 075	-660	-1,4 %
Kauniainen	564	732	509	-223	-30,5 %	491	-18	-3,5 %	493	2	0,4 %
Vantaa	33 623	42 187	40 615	-1 572	-3,7 %	40 357	-258	-0,6 %	40 692	335	0,8 %
Kerava	2 824	3 348	3 258	-90	-2,7 %	3 151	-107	-3,3 %	3 200	49	1,6 %
Kirkkonummi	5 439	6 678	6 494	-184	-2,8 %	6 397	-97	-1,5 %	6 442	45	0,7 %
Sipoo	2 193	2 863	2 486	-377	-13,2 %	2 473	-13	-0,5 %	2 467	-6	-0,2 %
Yhteensä	209 206	242 348	221 384	-20 964	-8,7 %	225 512	4 128	1,9 %	224 489	-1 023	-0,5 %

Infrakustannukset

Helsinki	55 076	55 079	83 608	35 787	65,0 %	83 449	950	1,1 %	84 285	836	1,0 %
Espoo	4 900	4 843	35 787	30 944	638,9 %	35 475	-312	-0,9 %	35 939	464	1,3 %
Kauniainen	112	114	247	133	116,7 %	254	7	2,8 %	261	7	2,8 %
Vantaa	7 331	7 305	13 041	5 736	78,5 %	13 525	484	3,7 %	13 467	-58	-0,4 %
Kerava	584	596	950	354	59,4 %	1 033	83	8,7 %	1 023	-10	-1,0 %
Kirkkonummi	435	498	1 595	1 097	220,3 %	1 685	90	5,6 %	1 679	-6	-0,4 %
Sipoo	169	172	377	205	119,2 %	379	2	0,5 %	377	-2	-0,5 %
Yhteensä	68 607	68 607	135 605	66 998	97,7 %	135 800	195	0,1 %	137 031	1 231	0,9 %

KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ

Helsinki	174 517	194 760	205 590	10 830	5,6 %	210 357	4 767	2,3 %	210 405	48	0,0 %
Espoo	50 022	51 702	81 827	30 125	58,3 %	81 210	-617	-0,8 %	81 014	-196	-0,2 %
Kauniainen	676	846	756	-90	-10,6 %	745	-11	-1,5 %	754	9	1,2 %
Vantaa	40 954	49 492	53 656	4 164	8,4 %	53 882	226	0,4 %	54 159	277	0,5 %
Kerava	3 408	3 944	4 208	264	6,7 %	4 184	-24	-0,6 %	4 223	39	0,9 %
Kirkkonummi	5 875	7 176	8 089	913	12,7 %	8 082	-7	-0,1 %	8 121	39	0,5 %
Sipoo	2 362	3 035	2 863	-172	-5,7 %	2 852	-11	-0,4 %	2 844	-8	-0,3 %
Yhteensä	277 814	310 955	356 989	46 034	14,8 %	361 312	4 323	1,2 %	361 520	208	0,1 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2015 ¹⁾	TA2016	Muutos TAE2017/TA2016		TAE2018	Muutos TAE2018/TAE2017		TAE2019	Muutos TAE2019/TAE2018		
			€	%		€	%		€	%	
Edellisten tilikausien yli-/alijäämät											
Helsinki		-3 587	-5 591	-2 004		-5 591		-5 591			
Espoo		-3 019	-2 947	72		-2 947		-2 947			
Kauniainen		-76	-140	-64		-140		-140			
Vantaa		-2 858	-4 697	-1 839		-4 697		-4 697			
Kerava		41	-376	-417		-376		-376			
Kirkkonummi		113	-290	-403		-290		-290			
Sipoo		-500	-177	323		-177		-177			
Yhteensä		-9 886	-14 218	-4 332		-14 218		-14 218			

KUNTAOSUDET KAIKKI YHTEENSÄ

Helsinki	174 517	191 173	199 999	8 826	4,6 %	204 766	4 767	2,4 %	204 814	48	0,0 %
Espoo	50 022	48 683	78 880	30 197	62,0 %	78 263	-617	-0,8 %	78 067	-196	-0,3 %
Kauniainen	676	770	616	-154	-20,0 %	605	-11	-1,8 %	614	9	1,5 %
Vantaa	40 954	46 634	48 959	2 325	5,0 %	49 185	226	0,5 %	49 462	277	0,6 %
Kerava	3 408	3 985	3 832	-153	-3,8 %	3 808	-24	-0,6 %	3 847	39	1,0 %
Kirkkonummi	5 875	7 289	7 799	510	7,0 %	7 792	-7	-0,1 %	7 831	39	0,5 %
Sipoo	2 362	2 535	2 686	151	6,0 %	2 675	-11	-0,4 %	2 667	-8	-0,3 %
Yhteensä	277 814	301 069	342 771	41 702	13,9 %	347 094	4 323	1,3 %	347 302	208	0,1 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

60

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, kuntaosuudet yhteensä

	TP2015	TA2016	TAE2017	Muutos TAE2017/TA2016		TAE2018	Muutos TAE2018/TAE2017		TAE2019	Muutos TAE2019/TAE2018	
				€	%		€	%		€	%
Helsinki	278	301	312	10	3,5 %	316	4	1,3 %	312	-3	-1,0 %
Espoo	185	178	284	106	59,7 %	278	-6	-2,1 %	274	-4	-1,6 %
Kauniainen	71	80	63	-17	-21,0 %	61	-2	-3,0 %	62	0	0,2 %
Vantaa	191	216	225	8	3,8 %	223	-1	-0,6 %	222	-1	-0,5 %
Kerava	97	111	106	-5	-4,6 %	105	-1	-1,4 %	105	0	0,3 %
Kirkkonummi	152	188	199	12	6,2 %	198	-2	-0,9 %	197	-1	-0,3 %
Sipoo	122	131	138	7	5,2 %	136	-2	-1,2 %	135	-1	-1,1 %
Yhteensä	229	245	276	31	12,5 %	276	0	0,1 %	274	-3	-1,0 %

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, ilman infrakuluja

	TP2015	TA2016	TAE2017	Muutos TAE2017/TA2016		TAE2018	Muutos TAE2018/TAE2017		TAE2019	Muutos TAE2019/TAE2018	
				€	%		€	%		€	%
Helsinki	190	214	181	-33	-15,4 %	187	6	3,1 %	184	-3	-1,7 %
Espoo	167	160	155	-5	-3,1 %	152	-3	-2,1 %	148	-4	-2,8 %
Kauniainen	59	68	38	-30	-44,5 %	36	-2	-6,1 %	35	0	-0,7 %
Vantaa	157	182	165	-18	-9,7 %	162	-3	-1,8 %	162	0	-0,1 %
Kerava	80	95	80	-15	-15,6 %	76	-4	-4,4 %	77	1	1,0 %
Kirkkonummi	141	175	159	-16	-9,3 %	155	-4	-2,3 %	155	0	0,0 %
Sipoo	113	122	119	-4	-3,0 %	117	-2	-1,4 %	116	-1	-1,1 %
Yhteensä	172	189	167	-23	-11,9 %	168	1	0,9 %	166	-3	-1,6 %

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, vain infrakulut

	TP2015	TA2016	TAE2017	Muutos TAE2017/TA2016		TAE2018	Muutos TAE2018/TAE2017		TAE2019	Muutos TAE2019/TAE2018	
				€	%		€	%		€	%
Helsinki	88	87	130	43	50,1 %	129	-2	-1,3 %	129	0	0,0 %
Espoo	18	18	129	111	628,4 %	126	-3	-2,2 %	126	0	0,0 %
Kauniainen	12	12	25	14	113,8 %	26	0	1,6 %	26	0	1,5 %
Vantaa	34	34	60	26	76,5 %	61	2	2,6 %	60	-1	-1,5 %
Kerava	17	17	26	10	58,2 %	28	2	7,9 %	28	0	-1,7 %
Kirkkonummi	11	13	41	28	217,8 %	43	2	4,8 %	42	0	-1,1 %
Sipoo	9	9	19	10	117,5 %	19	0	-0,3 %	19	0	-1,3 %
Yhteensä	56	56	109	53	95,4 %	108	-1	-1,0 %	108	0	-0,2 %

JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO**Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta****METRO- JA LÄHIJUNALIIKENNE**

Metron 15.8.2016 käynnistynyttä liikennemallia ja aikataulurakennetta on tarkoitus jatkaa siihen asti kun metro laajenee Kivenlahteen, joka tapahtuu aikaisintaan 2021. Selkeyden vuoksi ja koska metron junat ovat vakiomittaisia (4 vaunua, yhteensä 90 metriä) otetaan kaluston mitoituksessa käyttöön käsite junayksikkö. Metron kustannukset kasvavat merkittävästi vuosina 2017–2019 kun Länsimetron liikenne on koko vuoden voimassa. Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,7 milj. euroa vuonna 2017 (33,9 milj.euroa vuonna 2016). Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu -0,96 %. Vuonna 2018 kustannuksiksi arvioidaan 43,0 milj. euroa ja 43,0 milj. euroa vuonna 2019.

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2017 yhteensä 90,1 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Vuonna 2017 menot kasvavat uuden Sm5-kaluston käyttöönoton vuoksi. Lisäksi vuonna 2016 tehtyjen Rantaradan muutosten vaikutus kohdistuu koko vuodelle. 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 2018 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 88,9 milj. euroa ja vuonna 2019 90,8 milj. euroa.

Huhtikuun 2016 mukaisen tiedon mukaan toukokuussa 2017 Pasilan nykyinen asemarakennus suljetaan ja väliaikainen asema otetaan käyttöön ainakin kahden vuoden ajaksi. Tämä heikentää ja pidentää vaihtoyhteyksiä junien ja bussien sekä raitiovaunujen välillä.

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA**Muutokset vuonna 2017****Raitioliikenteen linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:**

Raitioliikenteen reitit, liikennöintiajat ja vuorovälit muuttuvat Raitioliikenteen linjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 10.2.2015, § 23) mukaisiksi syysliikenteen 2017 alussa. Vuonna 2017 alkaa raitioliikenne uusilla Välimerenkadun rataosuudella ja Reijolankadun rataosuudella.

- Linjan 1 uusi reitti on Eira - Töölö - Sörnäinen - Käpylä ja linjaa liikennöidään kaikkina viikonpäivinä.
- Linja 1A lakkautetaan.
- Linjan 2 reitti muuttuu Arkadiankadulle ja linja pitenee Eläintarhasta Pasilan asemalle.
- Linjan 3 reitti pitenee Eläintarhasta Meilahteen.
- Linjat 7A ja 7B korvataan uudella linjalla 7 Jätkäsaari - Kamppi - Kruununuhaka - Sörnäinen - Pasila.
- Linjojen 6, 8 ja 9 ruuhka-ajan vuoroväli harvenee 10 minuuttiin.

Kustannusmuutokset:

+ 1 100 000 € vuonna 2017 ja +3 100 000 € vuositasolla.

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

Koillis-Helsingin bussilinjasto muuttuu Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaiseksi syysliikenteen 2017 alussa. Linjastomuutoksista ei kokonaisuutena aiheudu merkittäviä kustannusvaikutuksia.

- Linjan 68 reitti muutetaan kulkemaan Kustaa Vaasan tien kautta. Yöliikenne ajetaan edelleen Arabian kautta (linja 68N).
- Linjan 69 reitti jatkuu Malmilta Sepänmäen, Tattariharjun ja Alppikylän kautta Jakomäkeen.
- Linjan 70(T) reitti lyhenee välille Kamppi - Malmi ja linjaa ajetaan vain arkisin. Pihlajamäen ja Malmin väli ajetaan Pukinmäen kautta. Linja 70N ajaa öisin Rautatientorilta Malmin, Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle.
- Linjan 71 reitti pitenee Savelasta Malmille. Ruuhka-aikoina liikennöidään kuormitetuimmalla reittiosuudella myös linjaa 71B Rautatientori – Viikki. Yöreitti jatkuu Malmilta Sepänmäen, Tattariharjun ja Alppikylän kautta Jakomäkeen.
- Linjan 72 päätepysäkki siirtyy Tapanilan urheilukeskukselta Siltamäkeen, jolloin reitti palvelee laajempaa käyttäjäkuntaa. Ruuhka-aikoina osa vuoroista ajetaan edelleen Töyrynummen kautta Tapaninkylään. Yöreitti 72N ei enää kulje Suutarilaan asti, vaan päätepysäkki on Töyrynummella.
- Linjan 74/74N päätepysäkki siirtyy Heikinlaaksoon. Reitti kulkee Kustaa Vaasan tietä ja Lahdenväylää Pihlajamäkeen sekä Malmin ja Puistolan asemien kautta.
- Linjan 75 reitti muuttuu kulkemaan Jakomäen kautta ja vastaavasti linjan 77 reitti muuttuu kulkemaan Tattariharjuntien ja Pihlajamäen kautta.
- Linjan 79 reitti jatkuu Malmilta Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle. Reittiä myös nopeutetaan hieman Viikin ja Malmin välillä, koska linja 71 tarjoaa yhteyden Pihlajamäen sisäosista Malmille. Ruuhka-aikoina liikennöidään lisäksi linjaa 79B kuormitetuimmalla reittiosuudella Siilitien metroasema – Latokartano.
- Linjan 506 reittiä jatketaan Viikistä Myllypuron metroasemalle ja linjalla aloitetaan lauantailiikenne.
- Linja 554(K) lakkautetaan ja korvataan uusilla linjoilla 553(K) Hakunila – Porttipuisto – Fallkulla – Malmi – Maunula – Leppävaara ja 561B Itäkeskus – Malmi – Siltämäki – Töyrynummi – Tapaninkylä
- Linjat 75A, 76A, 76B, 76N ja 77A lakkautetaan ja korvataan linjojen 74, 75 ja 79 reittimuutoksilla sekä uusilla linjoilla 553 ja 561B.

Linja 14 Hernesaari – Pajamäki

Linjalle lisätään 12. auto arkipäivän ruuhka-aikoihin kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+116 000 € vuonna 2017 sekä +116 000 vuositasolla

Linja 16 Rautatientori – Kruununuhaka – Kulosaari (M) – Korkeasaari Zoo (Mustikkamaa)

Linjan 16 vuoroille varataan sähköbussin vaatimat latausajat.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+175 000 € vuonna 2017 sekä +175 000 € vuositasolla

Linja 20 Hietalahti – Ruoholahti – Lauttasaari – Katajaharju

Linja varaudutaan jatkamaan Ruoholahdesta Länsisatamaan uuden laivaterminaalin valmistuttua. Linja 20 tarjoaa yhteyden laivaterminaalilta Ruoholahden metroasemalle, kunnes raitiolinjan 8 jatke Länsisatamaan valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki / la / su

+150 000 € vuonna 2017 sekä +350 000 € vuositasolla

Linja 23 Rautatientori – Alppila – Pasila – Ruskeasuo

Linja 23N Rautatientori – Kallio – Pasila – Ilmala

Linjan 23 perusreititin vuoroille varataan sähköbussin vaatimat latausajat. Tuntilisäys on huomioitu talvikauden arkiliikenteessä vuoden 2017 alusta lähtien.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+ 20 000 € vuonna 2017 ja + 20 000 € vuositasolla

Linjan 23N reittiä jatketaan Rautatientorilta Jätkäsaareen aikaisintaan elokuussa 2017, jolloin alueen asukasmäärä on kasvanut riittävästi ja tarve viikonloppujen aamuyöliikenteelle on kasvanut.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

2 ap / pe/la

+ 33 000 € vuonna 2017 ja +70 000 € vuositasolla

Linja 36 Konala – Kannelmäki – Maununneva – Pirkkola

Linja 36 alkaa liikennöidä myös lauantaisin. Muutoksella parannetaan Luoteis-Helsingissä paikallisia yhteyksiä mm. kauppakeskus Kaareen, Konalan S-Marketiin ja Pirkkolan uimahallille.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / la

+22 000 € vuonna 2017 ja +55 000 € vuositasolla

Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Konala / Malminkartano – Myyrmäki

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 39 liikennöintiä jatketaan illalla kahden tunnin ajan muuttamalla linjan 39N lähdöt linjan 39 lähdöiksi. Muutoksella parannetaan Vaskipellon alueen iltayhteyksiä. Samalla jatketaan linjan 37 liikennöintiä kahdella tunnilla, jotta pohjoisen Malminkartanon yhteydet eivät heikkene.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+163 000 € vuonna 2017 ja 163 000 € vuositasolla

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

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolle aikaisintaan syksyllä 2017, jolloin alueella odotetaan olevan riittävästi matkustuspotentiaalia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+3 000 € vuonna 2017 ja +7 000 € vuositasolla

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolle aikaisintaan syksyllä 2017, jolloin alueella odotetaan olevan riittävästi matkustuspotentiaalia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+6 000 € vuonna 2017 ja +16 000 € vuositasolla

Linja 51 Hakaniemi – Kallio – Maunula – Lassila – Malminkartano

Linjan 51 vuoroille varataan sähköbussin vaatimat latausajat.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+130 000 € vuonna 2017 sekä 130 000 € vuositasolla

Linja 54 Itäkeskus – Pukinmäki – Lassila – Pitäjänmäki

Linjan todennäköinen ajoaikojen piteneminen Kehä I:n työmaiden takia saattaa edellyttää lisääautoa arkiliikenteeseen vuoden alusta lähtien (talvi- ja kesäkaudelle).

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+ 145 000 € vuonna 2017 sekä + 145 000 € vuositasolla

Linja 55 Rautatientori – Merihaka – Kalasatama – Kumpula - Koskela

Linjalle varataan sähköbussin vaatimat latausajat. Tuntilisäys on huomioitu talvikauden arkiliikenteessä vuoden 2017 alusta lähtien.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+ 20 000 € vuonna 2017 ja + 20 000 € vuositasolla

Linja 58 Itäkeskus – Herttoniemi – Alppila – Pasila – Meilahti – Munkkivuori

Varaudutaan ajoajan pitenemiseen Pasilan aseman työmaan aiheuttamien poikkeusjärjestelyjen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2017 ja +140 000 € vuositasolla

Linja 79 Herttoniemi (M) – Malmi

Linjalle lisätään yksi ruuhka-auto kasvaneiden ajoaikojen vuoksi kevääksi 2017.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+55 000 € vuonna 2017

Linja 81 Kulosaari – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi

Linjalle varataan sähköbussin vaatimat latausajat.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+20 000 € vuonna 2017 ja +20 000 € vuositasolla

Linjat 84, 85, 86

Varaudutaan linjoilla ajoaikojen pitenemiseen Yliskylän ostoskeskuksen rakentamistöiden aiheuttamien poikkeusjärjestelyjen takia vuoden 2017 alusta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki/la/su

+300 000 € vuonna 2017 ja +300 000 € vuositasolla

Linja 89 Herttoniemi (M) – Yliskylä

Jatketaan linjaa 89 Hopealaakson uudelle asuinalueelle Kruunuvuorenrannassa.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki/la/su

+160 000 € vuonna 2017 ja +400 000 € vuositasolla

Linjat 90, 96

Kesäliikenteessä ajetaan arkisin ja lauantaisin läpi päivän 15 min vuorovälillä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-1 ap / 2-akselinen kesä-arki, +1 teli kesällä Ma-To (yöliikenne)

+1 kesälauantai

-5 000 € vuonna 2017 ja -5 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 94A, 95, 97, 97V

Kesäliikenteessä ajetaan linjoilla 92, 94, 94A ja 95 arkisin ja lauantaisin läpi päivän 15 min vuorovälillä. Linjojen 97 ja 97V yhteinen vuoroväli on ruuhka-aikana 10 minuuttia ja päivä- sekä lauantailiikenteessä 15 min.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap kesälauantai

+55 000 € vuonna 2017 ja +55 000 € vuositasolla

Linjat 702, 703 ja 705

Varaudutaan pidentämään hieman Koillis-Helsingin lähibuslinjojen liikennöintiaikaa arkisin aamulla ja iltapäivällä, jotta linjat palvelisivat paremmin myös työ- ja koulumatkatkayhteyksiä. Linjat ovat liikenneineet noin klo 7.30–15.30. Liikennöintiaikaa laajennetaan siten, että liikennettä on jatkossa noin klo 7–17. Linjat 702, 703 ja 705 palvelevat alueita, joilla tavanomainen bussiliikenne vähenee tai kävelymatka lähimmälle bussipysäkille pitenee Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman toteutuessa. Linjoille varaudutaan myös tekemään pieniä reittimuutoksia, jotta normaalilinjaston katvealueita palveltaisiin mahdollisimman kattavasti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivämuutosta

+20 000 € vuonna 2017 ja +42 000 € vuositasolla

Linja 813 Vuosaari(M) – Kallvikintie – Pohjoinen ostoskeskus

Varaudutaan lisäämään linjalle yksi auto kasvaneiden matkustajamäärien vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+52 000 € vuonna 2017 ja +115 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018

Raitioliikenteen linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

Raitioliikenteen palvelualueita laajennetaan Raitioliikenteen linjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 10.2.2015, § 23) mukaisesti vuoden 2018 aikana.

Linjan 6 reitti pitenee Hietalahdesta Eiranrantaan arviolta elokuussa 2018. Linja 6T lakkautetaan.

Kustannusmuutokset:

Ei kustannusvaikutuksia.

Linja 500 Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori

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

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

Linja 80A Itäkeskus (M) – Herttoniemen teollisuusalue – Herttoniemi (M)

Perustetaan 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 runkolinja 500 reitille Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori vuoden 2018 syysliikenteen alusta alkaen.

Linjan reittiä 500 sujuvoitetaan useilla bussikaista- ja pysäkkijärjestelyillä, jolloin liikennöintimuutokset voidaan totuttamaan ilman merkittäviä kustannuslisäyksiä.

Herttoniemen päätepysäkillä on siirrettävä linjat 50 ja 59 päättymään Kalasatamaan tai Sompasaareen, jotta linjalle 500 saadaan tarpeeksi tilaa nykyiseen terminaaliin.

Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan 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.

Perustetaan linja 80A korvaamaan linjan 58 reittiosuuden itäpäästä välillä Herttoniemi-Itäkeskus.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+4 ap / la/su

+170 000 € vuonna 2017 ja +370 000 € vuositasolla

Linja 26 Hakaniemi – Kalasatama – Hakaniemi**Linja 55 Rautatientori – Merihaka – Kalasatama (M) – Kumpula – Koskela****Linja 56 Kalasatama (M) – Käpylä – Metsälä – Kannelmäki**

Kalasataman keskuksen katuverkko ja metroaseman bussipysäkit valmistuvat arviolta vuoden 2018 syksyyn mennessä. Linjan 55 reitti muutetaan kulkemaan Vilhonvuorenkadun jatkeen ja Kalasataman metroaseman kautta. Linjan 56 päätepysäkki siirtyy Kalasataman keskuksen kohdalle. Lähibussilinja 26 liikennöi Kalasataman alueelle katuverkon valmistumiseen asti, eli arviolta vuoden 2018 kesäliikenteen loppuun asti.

Linja 43 Kamppi – Hakuninmaa

Linjan 43 reitti jatketaan nykyiseltä Hakuninmaan päätepysäkiltään Kuninkaantammeen syksyllä 2018, kun Perhekunnantie valmistuu. Kuninkaantammentien levennyksen ja Pitkähäskosken ulkoilumajalle rakennettavan kääntöpaikan valmistuttua todennäköisesti vuonna 2021 linjaa jatketaan edelleen Pitkähäskoskelle. Tällöin linja palvelee myös Kuninkaantammentien varteen kaavoitettavia uusia asuinalueita.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+92 000 € vuonna 2018 ja +231 000 € vuositasolla (kun jatko vain Kuninkaantammeen asti)

Linja 71 Rautatientori – Arabia – Viikinmäki – Pihlajamäki – Malmi**Linja 71B Rautatientori – Arabia – Viikinmäki – Viikki**

Siirretään linjan 71 reitti kulkemaan Hakaniemestä Arabiaan Sörnäisten rantatien, Kalasataman keskuksen sekä Hermannin rantatien kautta. Ruuhkalinjan 71B reitti lyhennetään välille Kalasataman keskus – 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 Hakaniemen välisellä alueella. Linjat 71 ja 71B liikennöivät runkolinjamaisen tiheällä vuorovälillä.

Arabiasta säilyy vaihdoton yhteys Sörnäisiin raitiolinjoilla 6 ja 8.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / la ja su

+80 000 € vuonna 2018 ja +210 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2019

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017****Länsimetron liityntälinjasto**

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

+ 5 ap / arki / la / su

+ 1 500 000 € vuonna 2017 sekä vuositasolla

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman muutokset

Linja 554(K) korvataan Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaisesti syysliikenteen 2017 alussa linjalla 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle. Pukinmäen asemalta reitti jatkuu linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan. Itäkeskuksen ja Malmin välillä linjan 554(K) korvaa uusi linja 561B.

Ei merkittävää kustannusvaikutusta.

Linja 201 Leppävaara – Pajamäki

Linja 201 alkaa liikennöidä myös lauantaisin. Muutoksella parannetaan itäisen Espoon ja Luoteis-Helsingin yhteyksiä mm. kauppakeskus Selloon.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / la

+10 000 € vuonna 2017 ja +27 000 € vuositasolla

Linja 219 (14.8.2016 asti 20) Leppävaara – Karakallio – Järvenperä – Perusmäki

Varaudutaan jatkamaan nykyisin Järvenperään päättyvä linja Perusmäen kasvavalle asuinalueelle syksystä 2017 lähtien. Linja 219 liikennöi talviarkisin 20 minuutin vuorovälillä ja palvelee työ- ja koulumatkoja. Muutoksessa vuoroväli pysyy entisellään mutta linjapituus kasvaa.

Perusmäen yhteyksiä voidaan parantaa myös muilla tavoin, esim. muuttamalla linjan 566 (Martinlaakso – Espoon keskus) reitti kulkemaan Perusmäen kautta. Linja 566 palvelee arkisin työ- ja koulumatkoja. Sen vuoroväli on 30 minuuttia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 3 ap / talviarki

+150 000 € vuonna 2017 ja +300 000 € vuositasolla

Linjat 245 (14.8.2016 asti 85) Espoon keskus – Nuksionpää ja 241 (14.8.2016 asti 81) Espoon keskus – Hirvisuo - Nupurinkallio

Varaudutaan Nupurinkallion rakentuvan alueen palvelun luomiseen laajentamalla linjojen palvelu- aluetta reittimuutoksin ja vuoroja lisäämällä syysliikenteen 2017 alusta lähtien. Yksi pienkalustolinja lisätään palvelemaan arkisin Karhusuota ja Nupurinkalliota (linjan 241 jatke). Koulu- ja työmatkalaisia varten lisätään ruuhkavuoroja linjalle 245 arkisin.

Autopäivä ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki (1 ap linjalle 245 ja 1 ap pienkalustolinjalle)

+150 000 € vuonna 2017 ja + 370 000 € vuositasolla,

josta pienkalustolinjan kustannukset + 54 000 € vuonna 2017 ja 113 000 € vuositasolla

Linja 502 Merihaka – Hakaniemi – Meilahti – Munkkiniemi – Leppävaara

Tihennetään kesäsunnuntain vuoroväli 30 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / kesä-su

+10 000 € vuonna 2017 ja +10 000 € vuositasolla

Linja 550 Itäkeskus – Oulunkylä – Leppävaara – Westendinasema

Tihennetään kesäsunnuntain vuoroväli 10 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+4 ap / kesä-su

+30 000 € vuonna 2017 ja +30 000 € vuositasolla

Linja 554 Itäkeskus – Malmi – Pukinmäki - Leppävaara

Tihennetään linjan 554 kesäarjen päivä- ja iltaliikenteen vuoroväli 20 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutoksia

+27 000 € vuonna 2017 ja +27 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018

Raide-Jokerin rakentamistöiden edellyttämät poikkeusjärjestelyt bussilinjoilla

Raide-Jokerin rakentamistöistä seuraa poikkeusjärjestelyitä bussiliikenteelle. Rakentamisen vaiheistus ja sitä kautta vaikutukset bussiliikenteen kannalta eivät ole vielä tiedossa, mutta on todennäköistä, että runkolinjalla 550 – ja rakennuspaikasta riippuen muillakin bussilinjoilla – joudutaan ajamaan paikoin normaalia hitaampia reittejä, mistä syntyy lisäkustannuksia.

+ 1 miljoonaa euroa vuonna 2018 ja + 1 miljoonaa euroa vuositasolla

Linja 164 Matinkylä-Saunalahti

Linja 165 Matinkylä-Kauklahti

Muutetaan linjojen 164 ja 165 sunnuntailiikenne lauantailiikenteen kaltaiseksi. Molempien linjojen vuoroväli muuttuu 60 minuutista 30 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / su

+40 000 € vuonna 2018 ja +100 000 € 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 118 Tapiola – Suurpelto – Espoon keskus – Kauklahti
Linja 118B Tapiola – Suurpelto

Linja 113 Tapiola – Laajalahti – Leppävaara

Linja 548 Tapiola – Kauniainen – Jupperi

Linja 549 Tapiola – Kauniainen – Jorvi

Tapiolan uusi bussiterminaali otetaan käyttöön vuoden 2019 alusta. Linjat 113, 548 ja 549 siirtyvät käyttämään Tapiolan uutta bussiterminaalia 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 € vuositasonalla

Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti

Linja 118B Tapiola-Suurpelto

Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskukseen vuoden 2019 elokuussa, kun Kuuriniitty-Suurpelto –joukkoliikenneliikenne valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikenneliikenteiden kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki ja +1ap / la

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

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila

Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

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

Linja 550 Itäkeskus-Oulunkylä-Huopalahti-Leppävaara-Tapiola-Westendinasema

Linjan 550 reitti muuttuu kulkemaan vuoden 2019 alusta Tapiolan uuden bussiterminaalin kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki / la / su

+270 000 € vuonna 2019 ja +270 000 € vuositasonalla

Linja 551 Pasila-Otaniemi-Tapiola-Westendinasema

Linja 510 Pasila-Otaniemi-Tapiola-Westendinasema

Linjan 551 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin kautta Westendinasemalle vuoden 2019 alusta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki ja +1 ap / la

+440 000 € vuonna 2019 ja +440 000 € vuositasolla

Elokuussa 2019 linja 551 varaudutaan muuttamaan runkolinjaksi 510. Linjan 510 liikennöintikustannukset kasvavat verrattuna linjaan 551 mikäli nopeutustoimenpiteitä ei saada tehtyä. Mikäli nopeutustoimenpiteet tehdään, laskevat linjan 510 liikennöintikustannukset linjaan 551 verrattuna, vaikka automäärä kasvaisikin sunnuntailiikenteessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / su tai +1 ap / su

+50 000 € vuonna 2019 ja +120 000 € vuositasolla tai -10 000 € vuonna 2019 ja -40 000 € vuositasolla

Linja 560 Matinkylä – Myyrmäki – Malmi – Rastila

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä elokuussa 2019. Jatko edellyttää Lintulaaksontien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2019 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasolla

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2017****Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman muutokset**

Linja 554(K) korvataan Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaisesti linjalla 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle sekä edelleen linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan. Linja 553 korvaa Heikinlaaksoon lyhenevän linjan 74 Porttipuistossa. Itäkeskuksen ja Malmin välillä linjan 554(K) korvaa uusi linja 561B.

Ei merkittävää kustannusvaikutusta.

Linja 561 Itäkeskus – Malmi – Tammisto – Aviapolis**Linja 576 Tikkurila – Koivuhaka – Aviapolis – Seutula – Kivistö****Linja 612 Tammisto – Koivuhaka – Tikkurila**

Linjan 561 reittiä jatketaan syksyllä 2017 Aviapoliksesta Koivuhaan ja Viertolan kautta Tikkurilan matkakeskukselle. Reitin jatkamisen myötä muodostuu vaihdoton ja melko tiheä yhteys Tammistosta Valimotien varren liikekeskuksilta Tikkurilaan. Samassa yhteydessä tälle yhteysvälille perustettu asiointilinja 612 voidaan lakkauttaa. Linjaa 612 liikennöidään elokuusta 2016 alkaen arkisin noin klo 7 – 18 tunnin vuorovälillä. Linja 561 liikennöi arkisin ruuhka-aikoina 15 minuutin välein, arkisin ja lauantaisin päiväsaikaan 20 minuutin välein sekä sunnuntaisin 30 minuutin välein. Linjan 561 jatkeella on mahdollista parantaa palvelutasoa myös Viertolassa Tikkurilantien ympäristössä, missä asutus on lisääntymässä. Viertolanrannan ja Tikkurilan eteläosan sekä Tikkurilan matkakeskuksen välillä nykyinen palvelutaso on heikko erityisesti sunnuntaisin, jolloin liityntäyhteys asemalle on vain kerran tunnissa. Reittimuutos palvelee myös Veromiehen, Aviapoliksen ja Koivuhaan työmatka- ja asiointiyhteyksiä. Linjan 561 jatke Tikkurilaan mahdollistaa myös linjan 576 reitin muuttamisen Tikkurila – Aviapolis -välillä siten, että Ruskeasannan eteläosaan voidaan tarjota kokopäiväinen ja myös viikonloppuisin liikennöitävä yhteys Tikkurilasta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

+1 ap / arki, +1,5 ap / la, su

186 000 € vuonna 2017 ja 390 000 € vuositasolla

Linja 562 Mellunkylä – Tikkurila – Aviapolis

Linjalle 562 lisätään auto keväälle 2017 kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Lisäautoa ei enää tarvita kesällä 2017, kun Tikkurilan terminaalien viereisen hotellin rakennustyöt ovat siinä vaiheessa, jolloin linja 562 pääsee ajamaan terminaalien eteläisen sisäänkäynnin kautta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

1 ap / arki ja 1 ap /su

+100 000 € vuonna 2017 ja + 100 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018**Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Konala / Malminkartano – Myyrmäki**

Linjaa jatketaan Kampista Eiraan, linjan 18 päätepysäkille saakka. Muutos parantaa oleellisella tavalla matkustajapalvelua ylikuormitetulla Munkkivuori – Töölö – Kamppi – Eira -akselilla.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

2 ap / arki ja 1 ap /su

+170 000 € vuonna 2018 ja + 420 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2019

Kalasataman alueen linjastomuutokset

Kalasataman keskuksen bussiterminaali valmistuu arviolta vuonna 2018. Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista (linjat 722, 724, 731, 739 ja 751) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alkaessa 2018. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-240 000 € vuonna 2018 ja -600 000 € vuositasolla

Linja 560 Matinkylä – Myyrmäki – Malmi – Rastila

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä. Jatko edellyttää Lintulaaksontien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2018 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasolla

Linja 570 Aviapolis – Tikkurila – Mellunmäki

Muutetaan bussilinja 562 runkolinjaksi 570. Muutos edellyttää nopeutustoimien toteuttamista katuverkkoon. Nopeutustoimien suunnittelu on parhaillaan käynnissä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivä- eikä kustannusmuutosta

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2017

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2019

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2017

Kirkkonummen bussilinjastoon toteutetaan säästöjä vuosina 2016 ja 2017. Säästöt kohdistuvat ensisijaisesti kesäliikenteeseen sekä niihin sisäisten linjojen lähtöihin jotka eivät palvele koululaisia. Säästöillä tavoitellaan n. 300 000 euron suuruista kustannusvähennystä vuositasolla.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2019

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2017

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2019

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.

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 vuositasen nousuja, jotka on kohdistettu kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

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

Vuositasen nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten 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.

Metroliiikenne

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 metroliiikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metroliiikenteen 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 vuositasen 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 sovituilla kertoimilla 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.
- Bussiliikenneterminalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

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

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

- 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. Bussiliikenneterminalien 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.

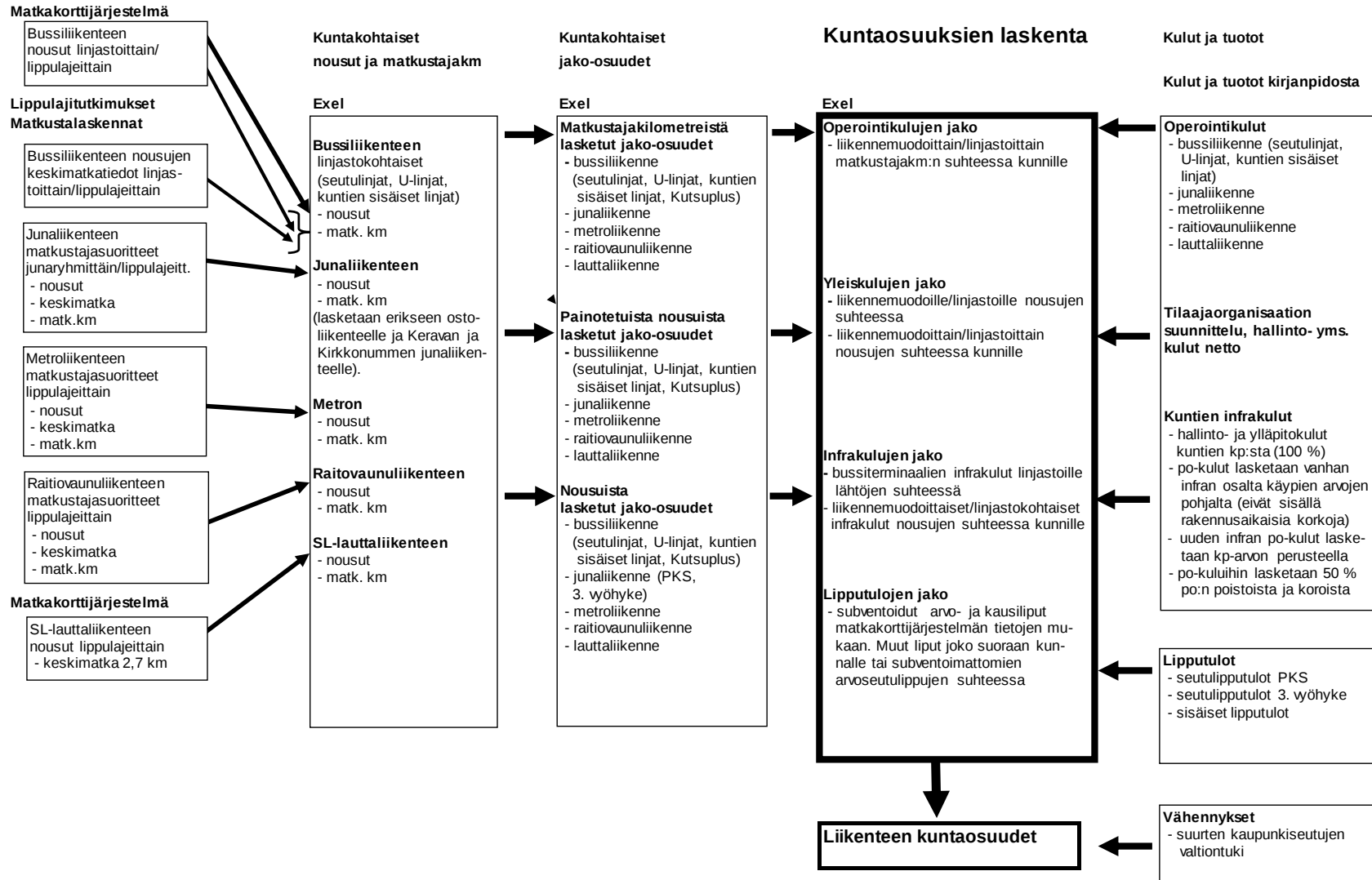
LIPPUTULOT

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



KUNTAOSUUSSIEN LASKENTA KAARIMALLISSA

Tausta:

Joukkoliikenteen kaarimalliin siirryttäessä kaikki lipputyypit muuttuvat, mikä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdentamiseen HSL:n jäsenkunnille.

Kaarimallissa kuntien sisäisiä lippuja ei enää ole, vaan kaikki vyöhyketyypit ovat seudullisia. Kaarimallissa lipputulot on jaettava nykyisten seutulippujen jakoperiaatteilla eli korttien kuntalaisuustietojen perusteella. Kohdistamattomat lipputulot, kuten kertaliput, on jaettava olettaen niiden käytön vastaavan esimerkiksi henkilökohtaisten aikuisten ja lasten arvolippujen käyttöä.

Operointikustannukset jaetaan nykyisin kunnille käytön mukaan. HSL:n linjasto on ensisijaisesta seudullinen kokonaisuus, mutta tällä hetkellä bussilinjat on kustannusten jakovaiheessa jaettu eri kuntien sisäisiin ja eri suuntien seudullisiin linjastoihin. Kustannusten jakautumiseen HSL:n jäsenkunnille vaikuttaa se, millä periaatteilla linjat on jaettu eri linjastoryhmiin.

Kuntaosuuslaskentaa on kaarimallin käyttöönoton muutostilanteessa mahdollista tarkastella kokonaisuutena sekä hakea vaihtoehtoja lipputulojen, operointikustannusten ja yleiskustannusten kohdentamiselle kunnille.

Vaihtoehtoja nykyiselle kuntaosuuslaskennalle kaarimallissa:

1. Nykymalli

- Kaarimallin lipputulot jaetaan kuten nykyiset seutuliput.
- Kustannukset jaetaan kuten nykyisin, eli operointikustannukset jaetaan liikennemuodoittain / linjastoittain.
- Nykymallin periaatteita selostettu tarkemmin liitteessä 6.

2. Nykymallin sovellus: operointikustannukset jaetaan liikennemuotokohtaisina kokonaisuuksina

- Kaarimallin lipputulot jaetaan kuten nykyiset seutuliput.
- Kustannukset jaetaan muuten kuten nykyisin, mutta operointikustannuksia ei enää jaeta linjastoittain, vaan liikennemuotokohtaisina kokonaisuuksina.

Erona nykymalliin: kaikkia bussilinjoja käsitellään yhtenä kokonaisuutena, eli niiden kustannukset jaetaan bussien kokonaiskäytön mukaan nykyisten seutulinjoiden tapaan

Vaihtoehtojen 1 ja 2 havaitut ominaisuudet:

Myönteisiä ominaisuuksia	Kielteisiä ominaisuuksia
+++ Ei muutostarvetta perussopimukseen	- - - Pienten jäsenkuntien osalta lippulajitutkimusten otoksen satunnaisuus voi vaikuttaa merkittävästi lopputulokseen.
+ Periaatteiltaan tuttu	- - Vaatii paljon lähtötietoja ja työlästä laskea.
	- - Laskentaprosessi liian hidas kuntien tarpeisiin nähden.
	- Kuntaosuuksien muuttuminen linjastomuutosten myötä riippuu siitä, miten linjoja on päätetty ryhmitellä linjastoiksi.

3. Malli 3, ns. alijäämämalli

Operointi- ja yleiskustannuksista vähennetään tulot ja kuntaosuuksiin jäsenkunnille jaetaan yhtä alijäämää jakokertoimilla, jotka voivat perustua esimerkiksi johonkin tai joihinkin seuraavista tekijöistä:

- Asukasmäärät kunnittain ja kaarittain, kaaret A–D
- Tarjottu palvelutaso, kuten liikennemuodoittain ja pysäkeittäin tapahtuvat lähdöt
- Joukkoliikenteen käyttö, kuten tehdyt nousut ja / tai matkustajakilometrit kuntalaisuussittain

Alijäämämalli vaatii perussopimukseen päivityksiä, mutta yksinkertaistaisi kuntaosuuslaskentaa ja voisi mahdollistaa vaihtoehtoissa 3a ja 3b myös kuntalaisuustiedoista eroon pääsemisen

Vaihtoehtojen mallien ominaisuuksia ja vertailua

Vaihtoehtojen mallien vertailua	1, 2: nykymalli ja sen sovellus	3a: alijäämän jakajana asukasmäärät	3b: alijäämän jakajana tarjonta	3c: alijäämän jakajana jl:n käyttö
HSL:n perussopimus	ei muutostarvetta	muutostarve	muutostarve	muutostarve
Kuntaosuuslaskennan lähtötietotarpeet	suuret	pienet	pienet	suurehko
Laajat lippulajitutkimukset	tarvitaan	ei tarvita	ei tarvita	tarvitaan
Kuntaosuuslaskennan laskentaprosessin nopeus	hidas	nopea	nopea	hitaahko
Kuntaosuuksien ennakoitavuus	-	nykyistä parempi	nykyistä parempi	-
Kuntaosuuksien reagointi linjasto- ja palvelutasomuutoksiin	riippuu linjojen ryhmittelystä	ei reagoi	reagoi oikeasuuntaisesti	reagoi oikeasuuntaisesti
Kuntalaisuustiedosta luopuminen, lippujärjestelmän yksinkertaistus	ei mahdollista	mahdollista	mahdollista	ei mahdollista

Alustavan selvityksen johtopäätökset

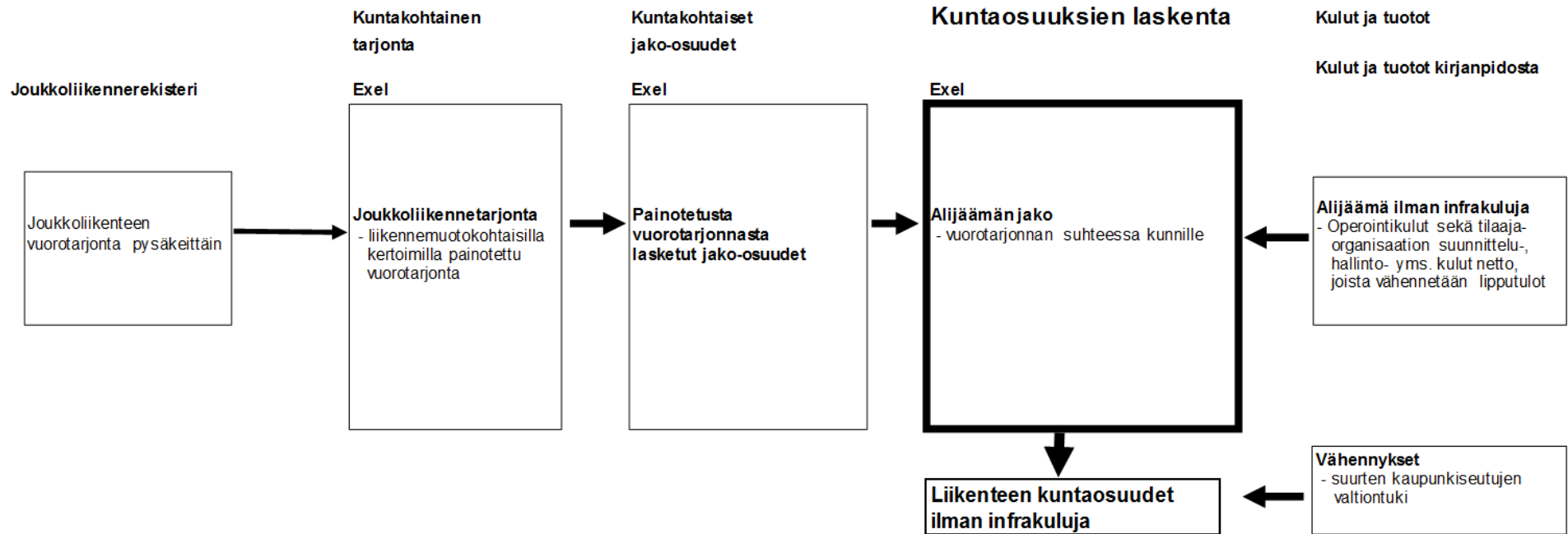
Malli 3, jossa kuntaosuuksina jaetaan pelkkää alijäämää, vaikuttaa kehityskelpoiselta vaihtoehdolta: jollain tavalla painotetun tarjonnan (3b) käyttö jakajana olisi selkeä ja reagoisi muutoksiin:

- Tarjonnan lisäys näkyisi ko. kunnan alijäämäosuuden kasvuna, mikä toimisi ”oikeammin” kuin nykymalli, jossa operointikustannukset jaetaan liikennemuodon kokonaiskäytön mukaan.
- Kunta voisi selkeämmin vaikuttaa omilla päätöksillään kuntaosuuteensa.
- Kehyskunnista ratakunnille HSL-jäsenyys toisi nykymallilla suuret kustannukset, kun PKS:n junakustannuksia jyvittyy matkustajakilometrisuoritteiden vuoksi niille suhteellisesti ottaen paljon => alijäämämalli olisi ko. kunnille edullisempi ja mahdollisesti oikeudenmukaisempi.
- HSL-liikenteen tehostuminen tai kilpailuttamisessa onnistuminen hyödyttäisi mallissa kaikkia kuntia, kun jaetaan pelkkää toiminnasta syntyvää alijäämää.

- Alijäämän jakosuhteet eivät reagoi lipunhintasuhteiden muutoksiin, joten vyöhykkeiden välisiä hintasuhteita ei voi tässä mallissa muuttaa usein, toisaalta lippujen väliset hintasuhteet on jo päätetty.
- Malli kannustaisi pidentämään linjojen pysäkkivälejä, sillä pysäkkien määrä vaikuttaa tässä mallissa 3b. alijäämäosuuden määritykseen.

Esimerkki kuntaosuuksien laskentaprosessista tulevaisuudessa alijäämämallin mukaisesti toteutettuna (malli 3b):

HSL-organisaation kulujen ja tuottojen kohdistaminen kunnille, ilman infrakuluja



Lyhenne	Selite
ASTY	Asiakastytyväisyystutkimus.
ASTY Web	Asiakastytyväisyystutkimuksen 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. ENN2015 = Vuoden 2015 ennuste (osavuosikatsaus 2/2015).
HASTUS	Horaires et. Assignations pour Systeme de Transport Urbain et Semi-urbain, ohjelmisto, jolla suunnitellaan HSL:n bussi- ja ratikkaliikenteen aikataulut. Lyhenteen vapaa käänös: "Kaupunkien ja taajamien kuljetusjärjestelmien aikataulut ja toimeksiannot"
HEHA	Liikkumistutkimus tai henkilöhaastattelututkimus.
HELMI	Helsingin liikennevaloetus busseille ja ratikoille, tuottaa myös ajoaika-tilastoja ja välittää reaaliaikaista tietoa vaunujen kulusta (pysäkinäytöt ja vaununäytöt).
HILMA	Työ- ja elinkeinoministeriön ylläpitämä ilmoituskanava, jossa ilmoitetaan julkisista hankinnoista.
HKL	Helsingin kaupungin liikennelaitos.
HLJ	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (2015).
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.
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.
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 kaupunkiseuduilla.
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 asiakirjahal-

Lyhenne	Selite
	lintaa sähköisessä toimintaympäristössä.
TA	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2016 = vuoden 2016 talousarvio.
TAE	Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2017 = vuoden 2017 talousarvioennuste.
TIETO-Web	HSL:n avaintunnusluvut sisältävä nettitietokanta.
TOJ	Tiedonohjausjärjestelmä.
TOS	Tiedonohjaussuunnitelma.
TS	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2017 = vuoden 2017 taloussuunnitelma.
TLJ	Taksa- ja lippujärjestelmä –hanke, jossa valmistellaan HSL-alueen uutta vyöhykehinnottelumallia.
TP	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2014 = vuoden 2014 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.