

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2018 - 2020

HSLH 13.6.2017

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

SISÄLLYSLUETTELO

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

Liite 1: Tuloslaskelma

Liite 2: Rahoituslaskelma

Liite 3: Investointierittely

Liite 4: Kuntaosuudet

Liite 5: Joukkoliikenteen palvelutaso

Liite 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

Liite 7: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 Yleisperustelut

1.1 Toimitusjohtajan esipuhe

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

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

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

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

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

Olemme toteuttaneet viiden vuoden aikana kolme erittäin onnistunutta matkakorttikampanjaa. Niillä on tavoiteltu kohderyhmiä, joille joukkoliikenteen käyttö on vieraampaa. Kampanjat ovat olleet tuloksellisia ja ne ovat osaltaan kasvattaneet joukkoliikenteen suosiota autoilevien asiakkaiden parissa. HSL:n asukkaista naisia on 56 prosenttia ja miehiä 44 prosenttia. Eniten matkakortit ovat yleistyneet 12 vuoden aikana juuri miehillä ja senioreilla. Matkakortit ovat levinneet tiheimmin opiskelijavaltaisille alueille ja kantakaupunkiin, jossa on myös parhaat joukkoliikennedytykset. Haluamme parantaa jatkossa erityisesti säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien asiakkaiden asiakas- ja ostokokemusta. Tuomme muun muassa sekä mobiili- että nettimyyntiin kestotilausmahdollisuuden. HSL:n tehtävänä on tehdä joukkoliikenteen ostamisesta ja käyttämisestä niin helppoa ja vaivatonta, että liikkuminen muuttuu palveluksi, jota ei tarvitse ajatella.

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

Samalla kuitenkin erilaisten uusien liikkumispalveluiden osuus lisääntyy ja kilpailu kuluttajista kasvaa. HSL:n tehtävänä on varmistaa, että joukkoliikenteen kilpailukyky liikkumisen markkinoilla pysyy jatkossakin vahvana. Jatkossa HSL tekee joukkoliikenteen strategisia tavoitteita tukevia kaupallisia kumppanuuksia eri toimijoiden kanssa. Näiden yhteistyömallien tavoitteena on vahvistaa HSL:n roolia esim. MaaS-kentässä ja samalla ohjata asiakaskäyttäytymistä sekä luoda uutta kysyntää HSL:n palveluille.

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

Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin noin 5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa. HSL:n tavoitteena on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Kun liikkuminen tehdään kestävästi, kasvun haittavaikutukset ovat mahdollisimman pienet ja koko seutu hyötyy. Pyöräliikenne on pääkaupunkiseudulla nosteessa: kaupunkipyöräpalvelu laajenee, laadukkaita pyöriteitä rakennetaan lisää, pyöräpysäköintiä parannetaan ja pyörän kuljettamista joukkoliikenteessä helpotetaan. HSL:n pyöräilymarkkinoinnin tavoitteena on pyöräilyn normalisointi: se on yksi liikennemuoto muiden joukossa. Kulkutapojen sekakäyttö -teemalla pyrimme lisäämään ymmärrystä ja hyväksyntää erilaisia kulkutapoja kohtaan.

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

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

Suvi Rihthiemi
Toimitusjohtaja

1.1 Lausuntopyyntö

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

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

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

sekä erikseen liitteissä kuvatuista asioista:

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

1.2 Yleinen taloustilanne ja HSL:n toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui ennakkotietojen mukaan vuoden 2016 lopulla noin 1 457 000 henkeä. Kasvu oli erityisesti muuttovoiton ansiota ja muuttovoitto kasvoi Helsingin seudulla 23 % 3 040 henkeen. Muuttoliike kehittyi eri tavalla seudun sisällä. Helsingin kaupungin tietokeskuksen raportin mukaan länsimetron ja kehäradan valmistuminen lisää asuntotuotantoa ja väestönkasvua erityisesti Espoossa ja Vantaalla, mikä jonkin verran hidastanee Helsingin väestönkasvua. Väestöennusteen perusvaihtoehdon mukaan väestön ennustetaan Helsingin seudulla kasvavan 490 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä, nopeassa vaihtoehdossa asukasmäärä kasvaisi 580 000 asukkaalla ja hidastuvankin kasvun vaihtoehto kasvattaisi väestöä 325 000 asukkaalla. Määrällisesti eniten kasvaa Helsingin väestö, mutta nopeimmin tällä hetkellä näyttää kasvavan vantaalaisten ja espoolaisten määrä. Väestönkasvu edellyttää, että tulevaisuudessa asuntojen rakentaminen ja myös liikenteeseen tehtävät panostukset pysyvät väestönkasvun tahdissa.

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

Väestön ikärakenne tulee muuttumaan merkittävästi, kun ikäryhmään 65-74 kuuluvien määrä on jo useita vuosia ollut jyrkässä kasvussa ja heidän määränsä tulee kasvamaan vuoteen 2020 mennessä,

jonka jälkeen kasvu pysähtyy toistaiseksi. Yli 85-vuotiaiden määrä kasvaa tasaisesti vuoteen 2030 asti, jolloin kasvu nopeutuu huomattavasti ja heidän määränsä tulee ennusteen mukaan lähes kolminkertaistumaan vuoteen 2040 mennessä.

Taloussuhdanteet elpyvät vähitellen

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

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

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

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

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

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

Joukkoliikenteen kustannustaso nousee maltillisesti

Valtiovarainministeriön talouskatsauksen mukaan Euroalueen talouden elpymistä tukevat maltillisena pysynyt öljyn hinta, heikentyvä euro ja sitä kautta piristynyt vientikysyntä. Erittäin alhainen korkotaso tukee investointien käynnistymistä. Vaikka raakaöljyn hinta oli pitkään laskusuunnassa, on hinta kuitenkin noussut runsaan vuoden takaiselta alimmalta tasoltaan OPECin ja muiden öljyntuottajien tuotannonrajoitusten seurauksena, vaikkakin alkukevään hintaa hieman laskivat täydet öljyvarastot Yhdysvalloissa sekä vaihtoehtoisen öljynporaus menetelmien kehittyminen. Energian suuri merkitys väli tuotteena kaikissa tuotteissa ja palveluissa vaikuttaa laajasti yleiseen hintakehitykseen. Myös HSL:n menojen kehitykseen energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus. Toimintamenoista runsas 70 % on joukkoliikenteestä maksettavia operointikustannuksia ja erityisesti polttoaineiden hintakehityksellä on iso vaikutus myös HSL:n talouden kehittymiseen.

Joukkoliikenteen kustannustaso laski vuonna 2016 keskimäärin 0,3 prosenttia edellisvuodesta. Kustannustaso oli toista vuotta peräkkäin miinusmerkkinen. Talousarvio vuodelle 2017 laadittiin joukkoliikenteen keskimääräisen 1,2 %:in kustannustason mukaisena ja kevään ensimmäisen osavuositarkastuksessa kustannustaso oli keskimäärin 1,0 % korkeampi kuin edellisenä vuonna eli ennuste on tällä hetkellä lähellä talousarviota. Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2018 – 2020 on laadittu joukkoliikenteen kustannusten keskimääräiseen 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen. Raaka-aineiden hintojen arvioidaan saavuttaneen pohjansa ja hintojen arvioidaan lähtevän maltilliseen nousuun suunnitelmakaudella.

Suomen talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös HSL:n ja jäsenkuntien talouteen. Julkisen talouden alijäämä vähenee hitaasti, vaikka Suomen talous onkin lähtenyt kasvu-uralle. Julkinen velka suhteessa BKT:hen jatkaa kasvuaan taittuen ainoastaan väliaikaisesti vuosikymmenen vaihteessa. Jotta julkinen talous olisi kestävällä pohjalla, tulisi julkisyhteisöjen rahoitusaseman olla ensi vuosikymmenen alussa alijäämäisyyden sijasta selkeästi ylijäämäinen. Julkishallinnon menojen kasvua hidastavat hallitusohjelman mukaiset sopeutustoimet, kuntatyönantajan eläkemaksua alentava eläkeuudistus sekä kilpailukyky sopimuksen mukaiset työnantajamaksualennukset, lomarahaleikkaus ja maltilliset palkkatarkaisut. Vuodesta 2019 alkaen julkisen talouden rakenne muuttuu merkittävästi uusien maakuntien aloittaessa toimintansa. Kuntien epävarma taloustilanne voi vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Yhdessä merkittävien joukkoliikenneinvestointien kanssa tämä tuo edelleen paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan edelleen

Matkustajamäärät kasvoivat vuonna 2016, jolloin HSL-alueella tehtiin 367,2 miljoonaa matkaa, mikä oli 2,4 prosenttia edellisvuotta enemmän. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet kuluvaan alkuvuoden (1–4/2017) aikana samalla vauhdilla kuin viime vuonna ja HSL-alueella tehtiin huhtikuun 2017 loppuun mennessä 129,4 miljoonaa matkaa, eli 2,4 prosenttia enemmän kuin edellisvuoden vastaavana aikana. Koko vuoden 2017 matkustajamäärän ennustetaan kasvavan vähintään samalla vauhdilla, mikä tarkoittaisi vuodessa noin 375 miljoonaa matkaa. Kehärata on kasvattanut matkusta-

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

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

Maakuntauudistus ja HSL:n asema

Maan hallitus valmistelee maakuntahallinnon uudistamista. Maakuntavaalit pidetään tammikuussa 2018. Maakuntia ja sen tehtäviä käsittävä lakiehdotus on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä. Jos nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, niin niiden perusteella HSL:n tehtäviin ei näyttäisi tulevan muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

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

1.3 HSL:n organisaatio

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

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

HSL:n yhtymäkokous hyväksyi 15.11.2016 HSL:n uuden organisaatiorakenteen, joka tuli voimaan vuoden 2017 alussa. HSL:n organisaatio oli ennen uudistusta pysynyt suhteellisen muuttumattomana HSL:n perustamisesta vuodesta 2010 lähtien. Samaan aikaan HSL:n toimintaympäristö on muuttunut monin tavoin. Organisaatiomuutoksen taustalla on jo tapahtuneita, meneillään olevia sekä tulevia muutoksia toimintaympäristössä. Liikennejärjestelmän muuttuminen raidepainotteisemmaksi edellyttää entistä vahvempaa suunnittelu- ja kilpailuttamisosaamista. Muutoksia tapahtuu myös uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistuessa ja siirtyessä hankevaiheesta tuotantoon. Taksa- ja hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto ja HSL-alueen mahdollinen laajeneminen muuttavat matkustusta. Jatkossa Liikennekaari voi vaikuttaa joukkoliikennemarkkinoihin. Toisaalta digitalisaatio luo paljon mahdollisuuksia palvelujen kehitykseen. Kuntatalouden näkymiä muuttavat puolestaan hallinnon uudistukset, SOTE ja maakuntahallinto, joilla voi kuntien kautta olla vaikutuksia myös HSL:ään.

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

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

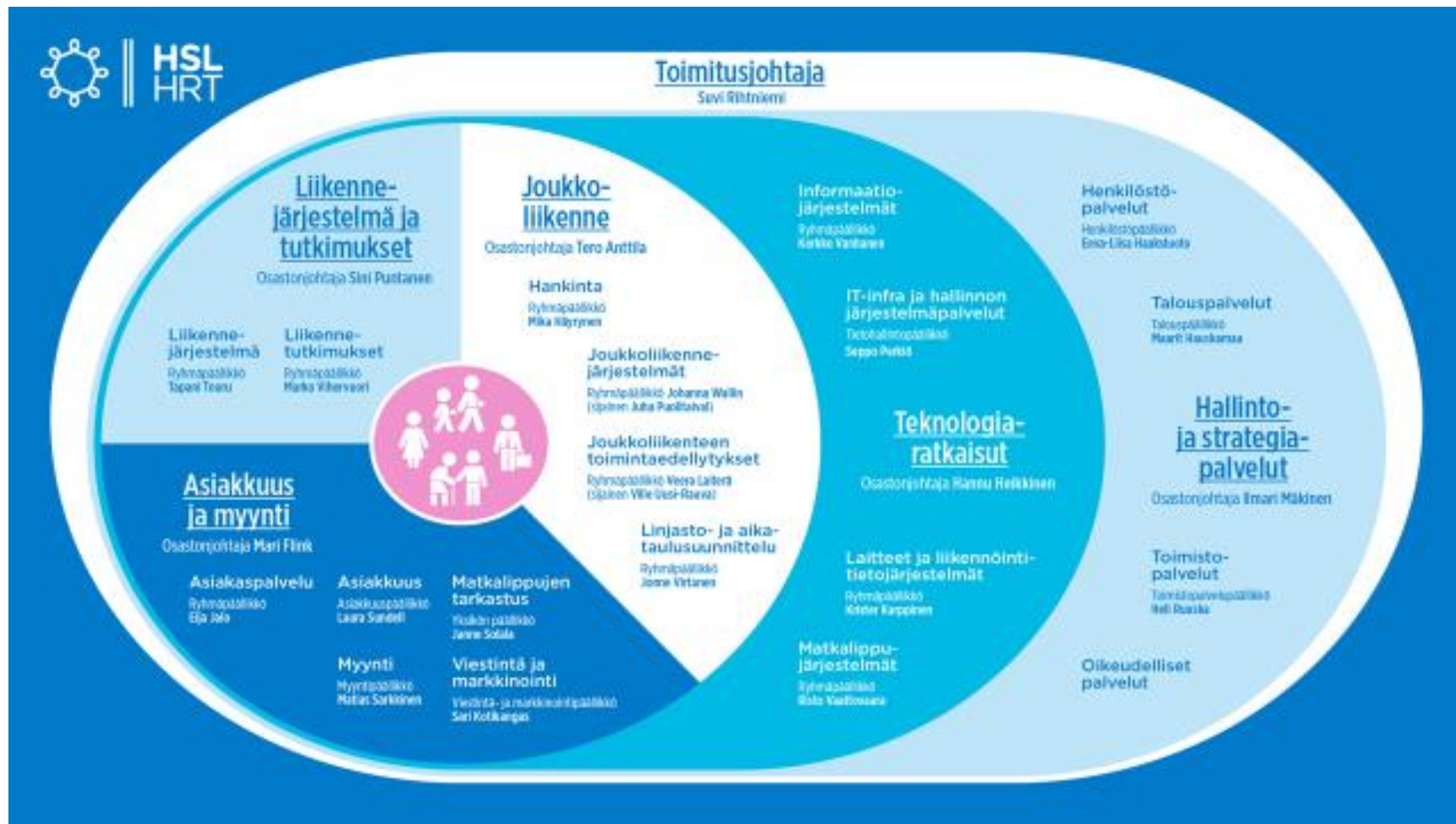
Joukkoliikennepalvelut on yhdistetty samaan osastoon. Myös koko talon teknologiaratkaisut löytyvät yhdestä paikasta, kuten myös tutkimukset. Tehtävien keskittäminen tehostaa ja vahvistaa osaamista.

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

Joukkoliikenneosasto vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja liikennepalveluiden järjestämisestä hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

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

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



Kuva 1. HSL:n organisaatio 2017

2 Strategiset tavoitteet

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

Strategian päivittytyö käynnissä

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

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

2.1 Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot



Kuva 2. HSL:n strategia 2025

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

Seuraavassa avataan vision sisältöä tarkemmin:

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

Älykäs: Tarjoamme asiakkaille älykkääseen teknologiaan perustuvia palveluita, jotka näkyvät ajantasaisena matkustusinformaationa, helposti hankittavina matkalippuina sekä matkustuskokemusta parantavina uusina palveluina.

Kestävä ja turvallinen: Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen lisää liikenneturvallisuutta, vähentää liikenteen tilantarvetta ja liikenneväylien kulumista. Liikennejärjestelmä perustuu kestäviin energialähteisiin ja vähäpäästöiseen kalustoon. Matkustajat kokevat joukkoliikenteen turvalliseksi.

Suunnannäyttäjänä: Vahvistamme Helsingin seudun asemaa Euroopan parhaimpiin kuuluvana joukkoliikenteen järjestäjänä ja kehittäjänä. Kehitämme joukkoliikennettä yhteistyössä asiakkaiden sekä suomalaisten ja kansainvälisten kumppaneidemme kanssa.

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



Kuva 3. HSL:n arvot

2.2 Strategiset tavoitteet kaudelle 2018–2020

2.2.1 Tavoite 1: Sujuvat matkat



Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

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

Mittarit:

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

Runkoverkostoa laajennetaan suunnitelmakaudella

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

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

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

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

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

Länsimetro aloittaa liikennöinnin tämän hetken tietojen mukaan syksyllä 2017, kun viranomaistarkastusten jälkeen Länsimetro, HKL ja HSL päättävät metro- ja liityntäliikenteen lopullisen käynnistymispäivän. Liityntäbussiliikenteeseen ei kuitenkaan siirrytä vielä syysliikenteen alkaessa 2017, vaan Etelä-Espoon ja Lauttasaaren bussit kulkevat nykyisen linjaston mukaan. Lähtökohtanamme on, että matkustajien liikkuminen Etelä-Espoossa ja Lauttasaassa turvataan kaikissa tilanteissa. Metro ja nykyiset bussilinjat kulkevat jonkin aikaa samanaikaisesti ennen bussien liityntäliikenteeseen siirtymistä. Näin myös metroluonteesta länsimetron osuudella saadaan arvokasta kokemusta.

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

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

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

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

Uusien jäsenkuntien linjastoa suunnitellaan

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

Keski-Pasilan rakentaminen muuttaa joukkoliikenneyhteyksiä

Keski-Pasilan mittava uudistuminen etenee Pasilan aseman ja alueen liikennejärjestelyjen muutoksilla. Väliaikainen asema otettiin käyttöön maaliskuussa 2017 ja se palvelee matkustajia syksyyn 2019

saakka, jolloin uusi Pasilan asema valmistuu. Väliaikaisen aseman käytöllä on vaikutuksia myös joukkoliikenteeseen.

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

Liityntäyhteyksiin ja vaihtojen sujuvuuteen panostetaan

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

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

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

Bussiliikenteen hankintaperiaatteita kehitetään

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

Suunnitelmakausilla vaikuttavia liikenteen kilpailutuksia:

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

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

Liikenteen luotettavuutta kehitetään uusilla sopimus- ja yhteistyömalleilla

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

Lähijunaliikenteessä luotettavuutta parannetaan nykytasosta.

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

Lauttaliikenteessä turvataan luotettavuuden säilyminen korkealla tasolla.

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

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

Mobidigi-hankkeessa kehitetään mobiilipalveluita

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

Tutkimustoiminta tukee liikenteen suunnittelua

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

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

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

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

hykemalli 2018 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Raide-Jokeri 2022. Liikkumistutkimuksesta ja Liityntäpysäköintitutkimuksista koostaan kolmena poikkileikkausvuonna (2014, 2018 ja 2022) kokonaiskuva Helsingin seudun 14 kunnan asukkaiden liikkumisesta auton ja joukkoliikenteen yhdistelmämatkoilla. Tätä kokonaiskuvaa täydennetään vuosittain joukkoliikenteeseen aina kulloinkin käyttöön otettavan hankkeen välittömälle vaikutusalueelle kohdistetulla Matkatutkimuksella aina hiukan ennen hankkeen käyttöönottoa ja pian käyttöönoton jälkeen, kun liikenne hankkeen osalta on ehtinyt vakiintua. Vaikutusten arvioinnissa käytetään hyväksi myös HSL:n asiakastytyväisyystutkimusta (ASTY) ja kansainvälistä BEST-tutkimusta, joihin liitetään em. ratahankkeita koskevia kysymyksiä koko ennen–jälkeen-tutkimusten periodin ajan. Tarvittaessa päivitetään myös nykyisen joukkoliikenteen hinnoittelujärjestelmän hintajoustotutkimus Vyöhykemallin vaikutusten arviointia varten.

Lippulajitutkimuksella kerätään tietoa metromatkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien alijäämän määrittämistä varten. Vuonna 2018 lippulajitutkimus tehdään metrossa ja lähijunissa, kun Siuntio ja Tuusula ovat liittyneet HSL:ään ja Länsimetron ensimmäinen vaihe on saatu käyttöön ja liikenne sen osalta on vakiintunut. Erityisesti TTS-kauden alkupuolella on tarve usean joukkoliikenne-muodon lippulajitutkimukselle, mikä voi aiheuttaa tarvetta lisäresursseille sekä Liikennetutkimusryhmässä että Matkalippujentarkastusyksikössä. Vuonna 2019 tutkitaan raitiovaunut ja runkolinjoja valmistumisaikataulun mukaisesti siten, että linja on aloittanut viimeistään tutkimusvuoden alussa toimintansa, ja sen käyttö on ehtinyt vakiintua. Uusien runkolinjojen tutkimista jatketaan tämän jälkeen samalla periaatteella. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa Vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuosien 2017–18 aikana.

TTS-kaudella kehitetään Asiakastytyväisyystutkimusta digitaaliseen suuntaan. Vuonna 2018 ratkaistaan tutkimuksen sisältö yhteistyössä HSL:n muiden osastojen kanssa. Lisäksi testataan tutkimuksen vientiä HSL-mobiilisovellukseen Mobidigi-hankkeen aikataulun mukaisesti. Tutkimusmenetelmää vertaillaan jo aiemmin toteutettuihin kokeiluihin perinteisemmällä tutkimusmenetelmällä (Ipad, henkilökohmainen haastattelu ja kutsukortti nettitutkimukseen). TTS-kaudella valitaan uusi tutkimusmenetelmä ja toteutetaan aineiston laadun ja vertailukelpoisuuden varmistamiseksi tutkimusta sekä uudella että nykyisellä paperilomakemenetelmällä 1–2 vuoden ajan. TTS-kauden jälkeen siirrytään täysin digitaaliseen tutkimukseen.

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

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

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

TTS-kaudella selvitetään mahdollisuudet uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä saatavan tiedon hyödyntämiseen HSL:n tutkimustoiminnassa.

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

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

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

2.2.2 Tavoite 2: Selkeää palvelua



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

- I. Asiakkaat saavat ajantasaista tietoa aikatauluista ja poikkeusliikenteestä muun muassa pysäkeillä ja liikennevälineissä sekä omiin päätelaitteisiin kuten kännykkään. Myös Reittiopas-palvelu muuttuu ajantasaiseksi.
- II. Selkeä lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden omaksumista tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lipun voi ostaa helposti esimerkiksi netistä. Matkakortin itsepalvelulukijoissa on kosketusnäytöt, joiden käyttö on helppoa kaikille asiakasryhmille.
- III. Lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin, vaan nykyistä enemmän matkan pituuteen. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin. Hinnoitteluun vaikuttaa jäsenkuntien tahto subventiotasosta.

Mittarit:

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

Lipunmyynti siirtyy vahvasti mobiiliin ja nettiin

Suunnitelmakaudella lipunmyyntiä siirtyy vahvasti mobiiliin ja nettiin mobiilikausilipun ja nettilatauksen myötä. Muutos pienentää jälleenmyyjille maksettavia lipunmyyntipalkkioita. Myös matkakorttien kokonaisuus alkaa pienentyä digitalisoitumisen johdosta ja tarve korttien vaihtamiselle ja lisätalauksille vähenee. Vuoden 2018 aikana on tavoitteena mahdollistaa lipun ostaminen ja matkustaminen liikennevälineissä pelkällä maksukortilla hyödyntämällä maksukorttien lähimaksuominaisuutta.

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

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

Uusi vyöhykehinnittelumalli uudistaa lipputuotteita ja hinnoittelua

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

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

Digitaalisia palveluita kehitetään asiakaslähtöisesti

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

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

Asiakaskokemus ja asiakasymmärrys korostuvat palveluiden suunnittelussa

Asiakaskokemusta ja sen mittaamisen ja mallintamisen menetelmiä kehitetään. Asiakasymmärrys on mukana palveluiden suunnittelussa ja kehittämisessä entistä vahvemmin. Asiakaskokemuksen kehit-

täminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa jatkuu edelleen. Vuonna 2018 uusissa liikennöintisopimuksissa on määritely aiempaa täsmällisemmin hyvä asiakaspalvelu, ja käyttöön otetaan uudistetut, asiakasnäkökulmaa painottavat HSL:n kuljettajakoulutuspäivät. Kehitteillä oleva pikapalautejärjestelmä luo uudenlaisia mahdollisuuksia ketterälle tiedonkululle asiakkaan, liikennöitsijän ja HSL:n välillä.

Matkustajainformaatiota kohdennetaan käyttäjien tarpeiden mukaan

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

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

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

HSL:n asiakaspalvelupisteet palvelevat henkilökohtaisissa lipunmyynti- ja neuvontapalveluissa

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

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

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

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

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

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

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

2.2.3 Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun



Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

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

Mittarit:

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

Runkobussilinjastosuunnitelma tukee maankäyttösuunnitelmia

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

HSL aloittaa uuden runkobussilinjastosuunnitelman laatimisen suunnitelmakaudella. Edelliseen runkobussilinjastosuunnitelmaan nähden tavoitteena on laatia kehittyneitä maankäyttösuunnitelmia tuke-

va runkolinjasto sekä täsmentää runkobussilinjojen laatukriteerejä infran osalta. Runkobussilinjasto-suunnitelman yhteydessä tarkastellaan myös muun bussilinjaston keskipitkän aikatahtaimen kehittämistä.

Myyntitoimintoja kehitetään vahvasti suunnitelmakaudella

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

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

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

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

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

Hyödyt HSL:n asiakkaille

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

2.2.4 Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu



Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.

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

Mittarit:

- MAL 2019-suunnitelman valmistelu puiteohjelman mukaisesti.

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

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

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

Liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjaon pilotin tuloksia jalkautetaan liityntäpysäköintialueiden toteutukseen seudulla. Edistetään yhteistyötahojen kanssa vuoden 2017 alussa hyväksytyn liityntäpysäköinnin toteuttamisohjelman toteuttamista.

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

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

MAL 2019 -suunnitelman valmistelu puiteohjelman mukaisesti

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

Suunnitelmaluonnoksen valmistelussa vuorovaikutteisuus maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden sekä suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin välillä on keskiössä. Suunnitelma laaditaan siten, että vuoteen 2030 ulottuvalla aikajänteelle muodostetaan konkreettinen toteuttamisohjelma ja vuoteen 2050 ulottuvalle aikajänteelle muodostetaan vaihtoehtoisin toimintaympäristöihin perustuvia strategisempia suunnitelmia.

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

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

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

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

Seuranta ja vaikutusten arviointi

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

MAL-työn projektinaikaista vaikutusten arviointia toteutetaan suunnittelun rinnalla 2017 tarkennetun vaikutusten arviointiohjelman mukaisesti. MAL 2019 suunnitelman edellyttämän lakisääteisen SOVAN arviointikehikko laaditaan vuoden 2017 loppupuolella. Vaikutusten arviointia hyödynnetään suunnitel-

maratkaisujen ohjaamisessa vuonna 2018 sekä suunnitelman viimeistelyä vuoden 2019 alussa. Kehitettävän vaikutusten arvioinnin menetelmän tavoitteena on mahdollistaa seudun yhdyskuntarakenteen kehittymisen ja sen vaikutusten entistä konkreettisempi todentaminen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja liikenne-ennustemenetelmien kehittäminen

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

Nykyinen liikenne-ennustemalli HELMET päivitetään MAL 2019 -suunnitelmaa varten vuodenvaihteessa 2017–2018 tuoreimmilla käytettävissä olevilla aineistoilla, joista keskeinen on valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus HLT2016 sekä liikenteen nykyistä ja tulevaa tarjontaa sekä aluejakoja koskevat MAL-suunnittelun aineistot. Lisäksi päivityksessä otetaan huomioon vuosina 2012–2015 tehdyt tavaraliikenteen ja matkustajasatamien tutkimukset sekä auton- ja ajokortinomistusta koskevat selvitykset. Päivityksen yhteydessä lisätään seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden ymmärrystä liikennemallien käytöstä ja lähtökohtatietojen merkityksestä. Saavutettavuutta kuvaavaa SAVU-mallia päivitetään ja siihen kehitetään työpaikkasaavutettavuutta koskeva osa sekä muita MAL-työn yhteydessä tunnistettavia lisäosia.

Liikenne-ennustemallien kehitystyöhön ja testaamiseen varataan aiempaa enemmän resursseja ja toiminnassa kiinnitetään erityistä huomiota mallien sovellettavuuteen suunnittelussa. Liikkumistutkimusta, Matkatutkimuksia ja uutta Reittitutkimusta käytetään myös Helsingin seudun liikenne-ennustemallin kehittämisessä. On mahdollista, että HELMET-mallin ja HESY-mallien (yksilömalli) parhaat osat yhdistetään uudeksi malliksi. Yhtenä vaihtoehtona on, että nykyistä mallia viedään ajankäytömallin suuntaan muodostamalla toisistaan riippumattomien matkojen mallin tilalle matkaketjuja kuvaava malli, jossa asukkaiden liikkuminen kuvataan käyntipaikoissa viipymisen ja niiden välisen kulkemisen avulla. Myös joukkoliikenteen vaihtopaikkojen huomioimiseen mallissa saattaa olla tarvetta ainakin runkoverkkojen osalta. Lisäksi on tarvetta kävellen ja pyörällä tapahtuvan lähiliikkumisen nykyistä parempaan mallintamiseen ja MAAS-ajattelun huomioimiseen mallissa. Nämä otetaan huomioon mallin pohjana olevien tutkimusten suunnittelussa.

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

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

Joukkoliikenteelle myönteistä maankäytön kehitystä pyritään varmistamaan

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

HSL osallistuu aktiivisesti myös joukkoliikennehankkeiden arviointeihin.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

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

2.2.5 Tavoite 5: Vähemmän päästöjä



Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

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

Mittarit:

- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

Asukkaat kannattavat liikenteen päästöjen vähentämistä

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

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

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

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

Liikenteen hankinnoissa suositaan ympäristöystävällisiä ratkaisuja

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

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

Sähköbussihanke ePeli jatkuu

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

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

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

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

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

Biosata mahdollistaa asteittain siirtymisen korkeaseosteisiin biopolttoaineisiin

BioSata-hanke liittyy Sitran Smart & Clean aloitteen liikenneosuuteen. BioSata-hanke luo yhteistyömallin, joka mahdollistaa asteittaisen siirtymisen korkeaseosteisiin biopolttoaineisiin niin busseissa kuin Helsingin kaupungin (Staran) autoissa ja työkoneissa. Välitavoitteeksi on asetettu 50 %:n biopolttoaineisuus vuodelle 2017 ja 70 – 90 %:n osuus vuoden 2019 loppuun mennessä.

Hankkeen osapuolia ovat liikenteen tilaajat, ajoneuvo-operaattorit, energiayhtiöt, autojen maahan-tuojat, avainministeriöt ja tutkimus. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt hankkeelle energiatukea. Hanke toteutetaan Suomessa voimassa olevan biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen puitteissa niin, ettei korkeaseosteisten biopolttoaineiden kohdennetusta käytöstä aiheudu merkittäviä lisäkustannuksia. Polttoainevaihtoehdot ovat parafiininen uusiutuva diesel, etanoli ja biokaasu.

Liikennöitsijöitä hyvitetään ympäristöbonuksilla päästöjä alentavista toimenpiteistä

Bussiliikenteen päästöt matkustajakilometriä kohti laskivat vuoden 2016 aikana 15 % typpioksidien osalta, partikkelien osalta 16% ja hiilidioksidin osalta 5 %. Bussiliikenteen päästötaso alentuu tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen sekä biopolttoaineiden käytön seurauksena. Eri bussityyppien päästöjä seurataan käytönaikaisilla mittauksilla, joiden avulla suorituskykyyn perustuvia HSL:n - päästöluokkia edelleen tarkennetaan tulevilla kilpailukierroksilla.

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

Päästöjen vähentämistavoitteet vuoden 2016 tasosta.

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

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

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

Hyödyt HSL:n asiakkaille

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

2.2.6 Tavoite 6: Tehokasta taloutta



Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä.

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

Mittarit:

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

Joukkoliikenteen rahoituspohja pyritään pitämään vakaana

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

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

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

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

Joukkoliikenteen kustannustehokkuutta seurataan ja mitataan säännöllisesti

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

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

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

Kuntaosuuslaskentamallia kehitetään ennen vyöhykehinnoinnin käyttöönottoa

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

Kuntaosuuslaskennan kehittämistyötä on tehty yhteistyössä jäsenkuntien edustajien kanssa ja kehittämistyöstä pyydetään jäsenkunnilta lausuntoa. Ehdotus kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä on tämän TTS-dokumentin erillisenä liitteenä.

Suurten infrahankkeiden kustannuspainetta lippujen hintoihin pyritään hillitsemään

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

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

HSL:n omaa toimintaa tehostetaan

HSL:n omassa toiminnassa varmistetaan valmistelun laatu ja toiminnan kustannustehokkuus. Vuoden 2018 alussa voimaan tullut organisaatiouudistus osaltaan vastaa muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Olennaisena osana on mm. digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan myynnin ja markkinoinnin vahvistaminen.

Myyntitoimintoja tehostetaan

HSL:ään on organisaatiomuutoksen myötä perustettu erillinen myyntiryhmä, joka vastaa lipunmyynnin kehittämisestä, lipun ostamisen sujuvoittamisesta ja asiakkaan ostokokemuksen kehittämisestä.

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

Hinnoittelun vyöhykeuudistuksen myötä lipputulokertymä pyritään pitämään vähintään yhtä hyvällä tasolla kuin se on nykyisin. Lipputuloja arvioidaan kertyvän vuonna 2018 359,7 milj. euroa, joka on 6,2 miljoonaa euroa (1,8 %) enemmän kuin vuoden 2018 lipputuloiksi ennustetaan. Suunnitelmakauden lopulla vuonna 2020 lipputuloja arvioidaan kerättävän jo 370,3 miljoonaa euroa, joka on 16,8 miljoonaa euroa (4,8 %) enemmän kuin vuonna 2017.

Matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulosten kertymistä

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

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

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

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

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

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

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

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

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Kun kustannustehokkuus paranee ja joukkoliikenteen rahoituspohja laajenee, lipunhintojen korotuspaine pienenee.
- Tehokas matkalippujen tarkastustoiminta varmistaa lipputulojen kertymisen suunnitellusti ja vähentää lipunhintojen korotuspaineita.
- Mahdollisen seudullisen rahoitusmallin käyttöönoton myötä kuntaosuuslaskennassa, jäsenkunta voi entistä läpinäkyvämmiin ja tehokkaampiin vaikuttaa kustannuksiinsa ja sitä kautta edelleen subventiotasoonsa, mikä helpottaa jäsenkuntien taloudenpitoa sekä näkyy kuntalaisille tarkoituksenmukaisempaan palveluna.
- Infrahankkeiden kustannusvaikutusten arvioiminen jo hankesuunnitelmaa tehtäessä, vähentää lipunhintojen yllättäviä korotuspaineita.

3 Henkilöstö

Henkilöstövisio

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

Tavoitteet

1. Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

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

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

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

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

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

2. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

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

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

3. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

HSL:n toimintaa ja palveluja suunnitellaan asiakaslähtöisesti. Asiakaskäyttötymisen muutoksia seurataan aktiivisesti ja niihin reagoidaan nopeasti. Asiakaspalautteen (ulkoisen ja sisäisen) systemaattista seuranta ja hyödyntämistä parannetaan kaikilla tasoilla.

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

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

Mittarit

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

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

4 Toiminnan riskien hallinta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5 Käyttötalous

5.1 Talousarvion sitovuus

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

Talousarvion sitovat erät:

	TA 2017	TAE 2018	Ero TAE2018/TA2017	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	677 851 000	725 214 000	47 363 000	7,0 %
Investointimenot	32 800 000	16 158 000	-16 642 000	-50,7 %
Kuntaosuudet	313 345 000	348 114 000	34 769 000	11,1 %

5.2 Tuloslaskelma 2018 - 2020

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

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

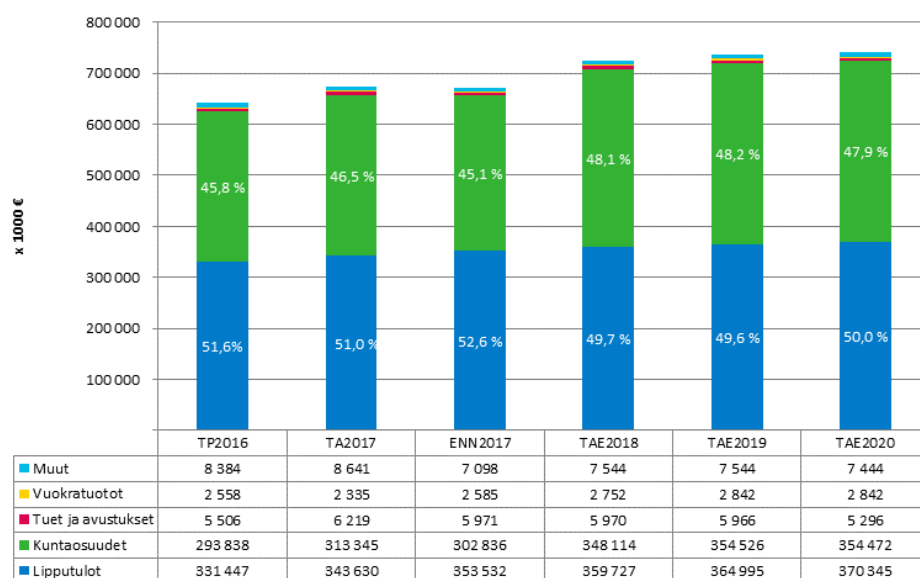
Tuloslaskelman tunnusluvut

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

¹⁾ Ennuste 2017: Osavuusikatsaus 1/2017

5.2.1 Toimintatulot

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



Kuva 6. Toimintatulojen kehitys 2016–2020

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

Lipputulot

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

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

Lipputuloarvioihin sisältyvät lippujen myynnin arvioidut muutokset sekä hintajousto, jonka mukaan lippujen kappalemääräinen myynti laskee hintoja korotettaessa ja vastaavasti nousee hintoja alennettaessa. Tuusulan ja Siuntion kuntien liittyminen HSL:ään sekä VR:n konduktöörilipunmyynnin- ja raitiovaunujen kuljettajalipunmyynnin lopettaminen on huomioitu laskelmissa. Lisäksi lippulajien käytön välillä on tapahtunut siirtymää HSL:n strategian mukaisesti. Erityisesti kuljettajan myymien kertalippujen käyttö on vähentynyt edelleen, ja matkustajat ovat siirtyneet käyttämään mm. mobiililippuja. Myös matkakortille ladattuja kausi- ja arvolippuja on myyty edellistä vuotta enemmän. Myös Länsimetron käyttöönotto tulee kasvattamaan joukkoliikenteen suosiota Etelä-Espoossa.

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

Kaikkien kuntien sisäisten maksualueiden lippujen hinnat ovat vuonna 2018 yhtenäiset. Ennakkoon myytävät kertaliput ovat 10 % halvempia kuin kuljettajalta ostetut liput. Ennakkoon myytäviä lippuja ovat automaattista ostetut kertaliput ja kertakortille ladattavat kertaliput. Mobiililippujen hinnoittelu alennetaan samaan matkakortin arvolippujen kanssa. Tekstiviestilippujen myyntiä esitetään lopetettavaksi vyöhyketariffin mukaisen taksan käyttöönottoon yhteydessä vuoden 2018 aikana.

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

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

Seutuliput

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

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

Sisäiset liput

Helsingin sisäiset liput

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

Espoon/Kauniaisten sisäiset liput

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

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

Vantaan sisäiset liput

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

Kerava/Sipoo/Tuusulan sekä Kirkkonummi/Siuntion sisäiset liput

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

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

Mobiililiput ja kertakortille ladattavat ennakoon myytävät kertaliput

HSL:n hallituksen linjaaman strategian mukaisesti kuljettajamyyntiä pyritään edelleen vähentämään. Samalla asiakkaiden lipun ostamisen ja maksamisen helppoutta lisätään tarjoamalla asiakkaille mobiililipussa vastaavat tuotteet kuin matkakortilla. Tämän vuoksi esitetään mobiililippujen hintoja annettavaksi arvolippujen hintaisiksi kaikilla vyöhykkeillä. Vuoden 2017 aikana asiakkaille on tavoitteena tuoda mobiililippuun tarjolle myös aikuisten ja lasten kausiliput. Kausilippujen hinnat mobiilissa ovat samat kuin matkakortilla.

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

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

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

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

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

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

- Kertaliput -4,6 %
- Arvoliput 0,0 %
- Kausiliput 0,0 %

Korttimaksu

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

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

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2018 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan vuonna 2018 kertyvän 5,2 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

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

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 5,1 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukoti- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä yhteensä noin 0,9 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbussista 2,8 milj. euroa ja muita tuloja 1,4 milj. euroa vuonna 2018.

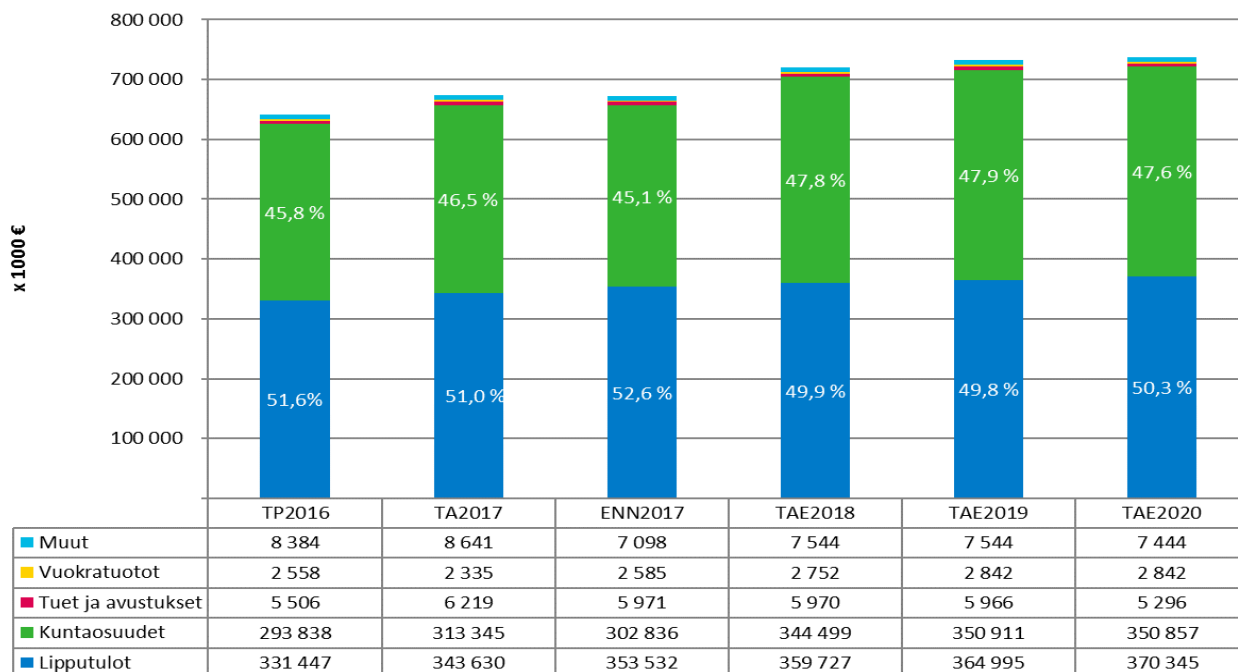
Valtion tuet

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

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

5.2.2 Toimintamenot

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



Kuva 9: Toimintamenojen kehitys 2016–2020

Palveluiden ostomenot

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

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 516,2 milj. euroa, 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa sekä Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2018 olevan yhteensä 317,7 milj. euroa. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,8 milj. euroa. Bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,1 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 1,6 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kustannukset laskevat Länsimetron myötä Espoon suunnan seutulinjojen osalta mutta samalla liityntäliikenne Espoon metroasemille nostaa Espoon sisäisen bussiliikenteen kustannuksia. Tuusulan ja Siuntion liittyminen HSL:ään tuo uusia bussilinjoja HSL-sopimuksen piiriin. Uusien jäsenkuntien myötä bussiliikenteen kustannusten on arvioitu kasvavan n. 5,5 milj. euroa.

Vuonna 2019 bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 323,2 milj. euroa ja 325,4 milj. euroa vuonna 2020.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2017 olevan yhteensä 95,1 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2018 junaliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 0,8 %. Vuonna 2018 menot kasvavat Tuusulan ja Siuntion HSL:ään liittymisen myötä. Uudessa VR-sopimuksessa säästöt kasvavat asteittain, vuonna 2018 konduktööritoiminnan säästöt ovat toteutuneet täysimääräisesti ja myös vanha VR:n kalusto on poistunut kokonaan sopimuksen korvauksista. Vuonna 2019 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 96,3 milj. euroa sekä 94,9 milj. euroa vuonna 2020.

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

Metrolilikenteen kustannusten arvioidaan olevan 43,4 milj. euroa vuonna 2018. Metrolilikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,18 %. Vuonna 2019 kustannuksiksi arvioidaan 43,2 milj. euroa ja 44,8 milj. euroa vuonna 2020. Vuonna 2018 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja Länsimetron myötä. Vuoden 2018 talousarvio sisältää 0,5 M€ varauksen mahdollisia aikataulun tarkennuksia varten.

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

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2018 on 140,8 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 82,5 milj. euroa, Espoolta 46,5 milj. euroa, Vantaalta 11,6 milj. euroa, Keravalta 0,07 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,1 milj. euroa. Infrakustannukset muodostavat 19,4 % HSL:n toimintamenoista vuonna 2018.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Korkojen osuus kuntien laskuttamista infrakustannuksista on 48,4 milj. euroa vuonna 2018 (puolet 5 % korosta). Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.

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

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

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

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

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

Muut palvelujen ostot

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

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

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

Henkilöstömenot

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

Henkilöstömenoissa on varauduttu noin 382 henkilötyövuoden työpanokseen. Uudenlaista osaamista tarvitaan digitaalisten palveluiden lisääntyessä: kehittäminen laajenee mm. yrityskäyttöliittymät ja uusien digitaalisten palveluiden myötä myös jatkokehitys- ja ylläpitotöiden määrä kasvaa. Vuosille 2019–2020 henkilöstömenot on budjetoitu vuoden 2018 tasoon.

Muut kulut

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

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

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

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

Rahoitustulot ja -menot

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

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

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

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

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

Tilikauden 2018 alijäämäksi arvioidaan 21,2 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijää- mästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka ote- taan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkuntien kuntaosuuksia (ja HSL:n toimintatuloja) vähentävänä eränä.

5.3 Kuntaosuudet

Menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla, jäsenkunnat maksavat HSL:lle kunta- osuuksina. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikennein- fran kuntaosuuksista.

Esitettyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnittelumalli otetaan käyttöön vuoden 2018 kesällä ja vuoden 2018 kuntaosuudet on laskettu nykyisen lippujärjestelmän ja uuden vyöhykejärjestelmän vuosiarvioiden keskiarvona. Vuodet 2019 ja 2020 ovat arvioituna kokonaan vyö- hykejärjestelmän mukaisina.

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

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

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

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

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

Selvitys kuntaosuuksien muodostumisesta jäsenkunnittain vuosina 2018–2020 on sivuilla 52-65 ja kuntaosuuksien laskentaperusteista on kerrottu sivuilla 77-82.

5.3.1 Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

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

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2016 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2017 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 63,5 milj. euroa, joka on talous-suunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2018–2020 siten, että kunkin vuoden huomioon otettava ylijäämät ovat yhteensä 21,2 milj. euroa.

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

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

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

mäisen päivän vuoden euribor-korkoa. Koron määräytymispäivä on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäinen pankkipäivä ja maksupäivä tilinpäätösvootta seuraavan vuoden kesäkuun 30. päivä. Korko kuntakohtaiselle yli-/alijäämälle sisältyy toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

5.4 Peruspääoma

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

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

Peruspääomille ei estetä maksettavaksi korkoa.

5.5 Investoinnit

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

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

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

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

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

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

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 20,0 milj. euroa vuonna 2018, 20,5 milj. euroa vuonna 2019 ja 20,2 milj. euroa vuonna 2020. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

LIJ2014-hankkeen työn osuuksista aloitettiin poistot hankkeen määrittelyvaiheen päätyttyä 1.7.2013 alkaen. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain. Tämän hetken suunnitelmien mukaan uusi järjestelmä on kokonaisuudessaan tuotantokäytössä syksyllä 2017, jolloin koko hankkeen poistot on laskettu alkavaksi täysimääräisinä 1.10.2017 alkaen. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Tuloslaskelma 2016 - 2020

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

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

Tuloslaskelman tunnusluvut

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

¹⁾ Ennuste 2017: Osavuositarkastus 1/2017

Rahoituslaskelma 2016 – 2020

1 000 €	TP2016	TA2017	ENN2017	TAE2018	TAE2019	TAE2020
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	27 910	-3 920	6 242	-1 187	-705	-949
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-17 005	-32 800	-32 800	-16 158	-14 670	-11 585
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	10 905	-36 720	-26 558	-17 345	-15 375	-12 534
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset	-4 638					
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 110	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	11 376	-31 720	-21 558	-12 345	-10 375	-7 534
Rahavarat 31.12	90 728	59 008	69 169	56 825	46 449	38 916
Rahavarat 1.1	79 352	90 728	90 728	69 169	56 825	46 449
Investointien tulorahoitus %	164,1 %	-12,0 %	19,0 %	-7,3 %	-4,8 %	-8,2 %
Kassan riittävyys, pv	54,0	31,8	37,9	28,6	23,0	19,2

Investoinnit 2016 - 2020

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

KUNTAOSUUDET VUONNA 2018

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	293,116	103,315	2,154	86,296	9,293	10,195	3,717	7,218	0,840	516,144
- Ympäristöbonus	0,868	0,377	0,005	0,285	0,015	0,031	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	293,984	103,692	2,159	86,581	9,308	10,226	3,733	7,220	0,841	517,744
%-jakautuma	56,8 %	20,0 %	0,4 %	16,7 %	1,8 %	2,0 %	0,7 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,671	15,123	0,267	9,901	0,822	0,787	0,220	0,456	0,053	75,300
Yhteensä	47,671	15,123	0,267	9,901	0,822	0,787	0,220	0,456	0,053	75,300
%-jakautuma	63,3 %	20,1 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	82,732	40,905	0,268	13,602	0,798	1,699	0,308	0,475	0,062	140,849
Yhteensä	82,732	40,905	0,268	13,602	0,798	1,699	0,308	0,475	0,062	140,849
%-jakautuma	58,7 %	29,0 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	423,519	159,343	2,689	109,799	10,913	12,681	4,245	8,149	0,955	732,293
- Ympäristöbonus	0,868	0,377	0,005	0,285	0,015	0,031	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	424,387	159,720	2,694	110,084	10,928	12,712	4,261	8,151	0,956	733,893
%-jakautuma	57,8 %	21,8 %	0,4 %	15,0 %	1,5 %	1,7 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	208,608	71,034	1,581	56,450	7,543	7,134	2,039	4,960	0,378	359,727
Yhteensä	208,608	71,034	1,581	56,450	7,543	7,134	2,039	4,960	0,378	359,727
%-jakautuma	58,0 %	19,7 %	0,4 %	15,7 %	2,1 %	2,0 %	0,6 %	1,4 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	214,911	88,309	1,108	53,349	3,370	5,547	2,206	3,189	0,577	372,566
- Ympäristöbonus	0,868	0,377	0,005	0,285	0,015	0,031	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	215,779	88,686	1,113	53,634	3,385	5,578	2,222	3,191	0,578	374,166
%-jakautuma	57,7 %	23,7 %	0,3 %	14,3 %	0,9 %	1,5 %	0,6 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	9,446	-0,039	0,129	8,437	0,868	1,849	0,489	0,000	0,000	21,179
- suurten kaupunkien tuki	2,421	1,047	0,036	0,836	0,135	0,149	0,076	0,149	0,024	4,873
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
%-jakautuma	45,6 %	3,9 %	0,6 %	35,6 %	3,9 %	7,7 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	203,912	87,678	0,948	44,361	2,382	3,580	1,657	3,042	0,554	348,114
Yhteensä	203,912	87,678	0,948	44,361	2,382	3,580	1,657	3,042	0,554	348,114
%-jakautuma	58,6 %	25,2 %	0,3 %	12,7 %	0,7 %	1,0 %	0,5 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,0 %	54,9 %	35,2 %	40,3 %	21,8 %	28,2 %	38,9 %	37,3 %	57,9 %	47,4 %

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

Vertailu kuntaosuudet 2018 TA ja 2017 TA, ennen vähennyksiä

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

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TA ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018 TA	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327			27,352

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

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

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

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

KUNTAOSUUDET VUONNA 2019

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	296,321	103,877	2,202	87,336	9,278	10,032	3,774	7,218	0,840	520,878
- Ympäristöbonus	0,872	0,375	0,005	0,285	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	297,193	104,252	2,207	87,621	9,292	10,062	3,790	7,220	0,841	522,478
%-jakautuma	56,9 %	20,0 %	0,4 %	16,8 %	1,8 %	1,9 %	0,7 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,266	15,182	0,272	9,776	0,814	0,762	0,219	0,456	0,053	74,800
Yhteensä	47,266	15,182	0,272	9,776	0,814	0,762	0,219	0,456	0,053	74,800
%-jakautuma	63,2 %	20,3 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	88,157	42,532	0,286	13,891	0,828	1,744	0,320	0,475	0,062	148,295
Yhteensä	88,157	42,532	0,286	13,891	0,828	1,744	0,320	0,475	0,062	148,295
%-jakautuma	59,4 %	28,7 %	0,2 %	9,4 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	431,744	161,591	2,760	111,003	10,920	12,538	4,313	8,149	0,955	743,973
- Ympäristöbonus	0,872	0,375	0,005	0,285	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	432,616	161,966	2,765	111,288	10,934	12,568	4,329	8,151	0,956	745,573
%-jakautuma	58,0 %	21,7 %	0,4 %	14,9 %	1,5 %	1,7 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	214,044	70,420	1,403	55,621	8,083	7,727	2,359	4,960	0,378	364,995
Yhteensä	214,044	70,420	1,403	55,621	8,083	7,727	2,359	4,960	0,378	364,995
%-jakautuma	58,6 %	19,3 %	0,4 %	15,2 %	2,2 %	2,1 %	0,6 %	1,4 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	217,700	91,171	1,357	55,382	2,837	4,811	1,954	3,189	0,577	378,978
- Ympäristöbonus	0,872	0,375	0,005	0,285	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	218,572	91,546	1,362	55,667	2,851	4,841	1,970	3,191	0,578	380,578
%-jakautuma	57,4 %	24,1 %	0,4 %	14,6 %	0,7 %	1,3 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	9,446	-0,039	0,129	8,437	0,868	1,849	0,489			21,179
- suurten kaupunkien tuki	2,421	1,047	0,036	0,836	0,135	0,149	0,076	0,149	0,024	4,873
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
%-jakautuma	45,6 %	3,9 %	0,6 %	35,6 %	3,9 %	7,7 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	206,705	90,538	1,197	46,394	1,848	2,843	1,405	3,042	0,554	354,526
Yhteensä	206,705	90,538	1,197	46,394	1,848	2,843	1,405	3,042	0,554	354,526
%-jakautuma	58,3 %	25,5 %	0,3 %	13,1 %	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	47,8 %	55,9 %	43,3 %	41,7 %	16,9 %	22,6 %	32,5 %	37,3 %	57,9 %	47,6 %

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

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

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

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TA ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TTS	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565			25,879
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327			27,352

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

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

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

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

KUNTAOSUUDET VUONNA 2020

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä ilman ymp.bonu	300,605	104,297	2,194	87,782	9,216	10,026	3,780	7,218	0,840	525,958
- Ympäristöbonus	0,871	0,374	0,005	0,287	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	301,476	104,671	2,199	88,069	9,230	10,056	3,796	7,220	0,841	527,558
%-jakautuma	57,1 %	19,8 %	0,4 %	16,7 %	1,7 %	1,9 %	0,7 %	1,4 %	0,2 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	47,076	15,119	0,271	9,735	0,812	0,758	0,220	0,456	0,053	74,500
Yhteensä	47,076	15,119	0,271	9,735	0,812	0,758	0,220	0,456	0,053	74,500
%-jakautuma	63,2 %	20,3 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	89,039	42,309	0,285	13,760	0,826	1,735	0,320	0,475	0,062	148,811
Yhteensä	89,039	42,309	0,285	13,760	0,826	1,735	0,320	0,475	0,062	148,811
%-jakautuma	59,8 %	28,4 %	0,2 %	9,2 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	436,720	161,725	2,750	111,277	10,854	12,519	4,320	8,149	0,955	749,269
- Ympäristöbonus	0,871	0,374	0,005	0,287	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	437,591	162,099	2,755	111,564	10,868	12,549	4,336	8,151	0,956	750,869
%-jakautuma	58,3 %	21,6 %	0,4 %	14,9 %	1,4 %	1,7 %	0,6 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	217,254	71,476	1,424	56,410	8,204	7,844	2,395	4,960	0,378	370,345
Yhteensä	217,254	71,476	1,424	56,410	8,204	7,844	2,395	4,960	0,378	370,345
%-jakautuma	58,7 %	19,3 %	0,4 %	15,2 %	2,2 %	2,1 %	0,6 %	1,3 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	219,466	90,249	1,326	54,867	2,650	4,675	1,925	3,189	0,577	378,924
- Ympäristöbonus	0,871	0,374	0,005	0,287	0,014	0,030	0,016	0,002	0,001	1,600
Yhteensä	220,337	90,623	1,331	55,154	2,664	4,705	1,941	3,191	0,578	380,524
%-jakautuma	57,9 %	23,8 %	0,3 %	14,5 %	0,7 %	1,2 %	0,5 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	9,446	-0,039	0,129	8,437	0,868	1,849	0,489			21,179
- suurten kaupunkien tuki	2,421	1,047	0,036	0,836	0,135	0,149	0,076	0,149	0,024	4,873
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565	0,149	0,024	26,052
%-jakautuma	45,6 %	3,9 %	0,6 %	35,6 %	3,9 %	7,7 %	2,2 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	208,470	89,615	1,166	45,881	1,661	2,707	1,376	3,042	0,554	354,472
Yhteensä	208,470	89,615	1,166	45,881	1,661	2,707	1,376	3,042	0,554	354,472
%-jakautuma	58,8 %	25,3 %	0,3 %	12,9 %	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	47,6 %	55,3 %	42,3 %	41,1 %	15,3 %	21,6 %	31,7 %	37,3 %	57,9 %	47,2 %

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

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

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

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TTS ja 2017 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Knummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TTS	11,867	1,008	0,165	9,273	1,003	1,998	0,565			25,879
2017 TA	13,681	4,525	0,226	7,353	0,538	0,702	0,327			27,352

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

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

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

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

Kuntaosuusyhteenvedo 2016 - 2020

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Operointikustannukset											
Helsinki	273 914	290 566	293 986	3 420	1,2 %	297 193	3 207	1,1 %	301 476	4 283	1,4 %
Espoo	103 472	107 257	103 693	-3 565	-3,3 %	104 252	560	0,5 %	104 671	419	0,4 %
Kauniainen	1 954	2 096	2 159	63	3,0 %	2 207	48	2,2 %	2 199	-8	-0,4 %
Vantaa	75 449	80 502	86 581	6 079	7,6 %	87 621	1 041	1,2 %	88 069	448	0,5 %
Kerava	8 411	9 083	9 308	225	2,5 %	9 292	-16	-0,2 %	9 230	-62	-0,7 %
Knummi	9 983	10 291	10 225	-66	-0,6 %	10 062	-163	-1,6 %	10 056	-6	-0,1 %
Sipoo	3 621	3 666	3 733	67	1,8 %	3 790	58	1,5 %	3 796	6	0,2 %
Tuusula			7 220	7 220		7 220	0	0,0 %	7 220	0	0,0 %
Siuntio			841	841		841	0	0,0 %	841	0	0,0 %
Yhteensä	476 805	503 461	517 744	14 283	2,8 %	522 478	4 734	0,9 %	527 558	5 080	1,0 %
Yleiskustannukset											
Helsinki	32 804	44 612	47 671	3 059	6,9 %	47 266	-405	-0,8 %	47 076	-190	-0,4 %
Espoo	9 813	13 299	15 123	1 824	13,7 %	15 182	59	0,4 %	15 119	-63	-0,4 %
Kauniainen	181	252	267	15	6,0 %	272	5	1,9 %	271	-1	-0,4 %
Vantaa	7 004	9 255	9 901	646	7,0 %	9 776	-125	-1,3 %	9 735	-41	-0,4 %
Kerava	585	781	822	41	5,2 %	814	-8	-1,0 %	812	-2	-0,2 %
Knummi	541	729	787	58	8,0 %	762	-25	-3,2 %	758	-4	-0,5 %
Sipoo	151	201	220	19	9,5 %	219	-1	-0,5 %	220	1	0,5 %
Tuusula			456	456		456	0	0,0 %	456	0	0,0 %
Siuntio			53	53		53	0	0,0 %	53	0	0,0 %
Yhteensä	51 079	69 129	75 300	6 171	8,9 %	74 800	-500	-0,7 %	74 500	-300	-0,4 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INFRAKULUJA, EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ SEKÄ ENNEN KUNTAOSUUKSISTA VÄHENNETTYJÄ TULOJA											
Helsinki	306 718	335 178	341 657	6 479	1,9 %	344 459	2 802	0,8 %	348 552	4 093	1,2 %
Espoo	113 286	120 556	118 816	-1 740	-1,4 %	119 434	619	0,5 %	119 790	356	0,3 %
Kauniainen	2 135	2 348	2 426	78	3,3 %	2 479	53	2,2 %	2 470	-9	-0,4 %
Vantaa	82 453	89 757	96 482	6 725	7,5 %	97 397	916	0,9 %	97 804	407	0,4 %
Kerava	8 996	9 864	10 130	266	2,7 %	10 106	-24	-0,2 %	10 042	-64	-0,6 %
Knummi	10 525	11 020	11 012	-8	-0,1 %	10 824	-188	-1,7 %	10 814	-10	-0,1 %
Sipoo	3 772	3 867	3 953	86	2,2 %	4 009	57	1,4 %	4 016	7	0,2 %
Tuusula	0	0	7 676	7 676		7 676	0	0,0 %	7 676	0	0,0 %
Siuntio	0	0	894	894		894	0	0,0 %	894	0	0,0 %
Yhteensä	527 884	572 590	593 044	20 454	3,6 %	597 278	4 234	0,7 %	602 058	4 780	0,8 %

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Kuntaosuuksista vähennettävät lipputulot											
Helsinki	195 048	206 500	208 608	2 108	1,0 %	214 044	5 436	2,6 %	217 254	3 210	1,5 %
Espoo	67 077	72 206	71 034	-1 172	-1,6 %	70 420	-614	-0,9 %	71 476	1 056	1,5 %
Kauniainen	1 625	1 770	1 581	-189	-10,7 %	1 403	-178	-11,3 %	1 424	21	1,5 %
Vantaa	53 440	57 666	56 450	-1 216	-2,1 %	55 621	-829	-1,5 %	56 410	789	1,4 %
Kerava	6 507	7 065	7 543	478	6,8 %	8 083	540	7,2 %	8 204	121	1,5 %
Knummi	6 119	6 586	7 134	548	8,3 %	7 727	593	8,3 %	7 844	117	1,5 %
Sipoo	1 632	1 739	2 039	300	17,3 %	2 359	320	15,7 %	2 395	36	1,5 %
Tuusula			4 960	4 960		4 960	0	0,0 %	4 960	0	0,0 %
Siuntio			378	378		378	0	0,0 %	378	0	0,0 %
Yhteensä	331 447	353 532	359 727	6 195	1,8 %	364 995	5 268	1,5 %	370 345	5 350	1,5 %

Kuntaosuuksista vähennettävät valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki

Helsinki	2 440	2 429	2 421	-8	-0,3 %	2 421	0	0,0 %	2 421	0	0,0 %
Espoo	1 048	1 043	1 047	4	0,4 %	1 047	0	0,0 %	1 047	0	0,0 %
Kauniainen	37	37	36	-1	-2,7 %	36	0	0,0 %	36	0	0,0 %
Vantaa	833	830	836	6	0,7 %	836	0	0,0 %	836	0	0,0 %
Kerava	137	137	135	-2	-1,5 %	135	0	0,0 %	135	0	0,0 %
Knummi	150	149	149	0	0,0 %	149	0	0,0 %	149	0	0,0 %
Sipoo	75	75	76	1	1,3 %	76	0	0,0 %	76	0	0,0 %
Tuusula			149	149		149	0	0,0 %	149	0	0,0 %
Siuntio			24	24		24	0	0,0 %	24	0	0,0 %
Yhteensä	4 720	4 700	4 873	173	3,7 %	4 873	0	0,0 %	4 873	0	0,0 %

KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN INRFAKULUJA JA EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ

Helsinki	109 231	126 249	130 628	4 379	3,5 %	127 994	-2 634	-2,0 %	128 877	883	0,7 %
Espoo	45 161	47 307	46 735	-572	-1,2 %	47 967	1 233	2,6 %	47 267	-700	-1,5 %
Kauniainen	473	541	809	268	49,5 %	1 040	231	28,6 %	1 010	-30	-2,9 %
Vantaa	28 180	31 261	39 196	7 935	25,4 %	40 940	1 745	4,5 %	40 558	-382	-0,9 %
Kerava	2 352	2 662	2 452	-210	-7,9 %	1 888	-564	-23,0 %	1 703	-185	-9,8 %
Knummi	4 256	4 285	3 729	-556	-13,0 %	2 948	-781	-20,9 %	2 821	-127	-4,3 %
Sipoo	2 064	2 053	1 838	-215	-10,5 %	1 574	-264	-14,3 %	1 545	-29	-1,8 %
Tuusula	0	0	2 567	2 567		2 567	0	0,0 %	2 567	0	0,0 %
Siuntio	0	0	492	492		492	0	0,0 %	492	0	0,0 %
Yhteensä	191 717	214 358	228 444	14 086	6,6 %	227 410	-1 034	-0,5 %	226 840	-570	-0,3 %

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Infrakustannukset											
Helsinki	63 444	70 732	82 734	12 002	17,0 %	88 157	5 424	6,6 %	89 039	882	1,0 %
Espoo	5 951	14 892	40 905	26 013	174,7 %	42 532	1 628	4,0 %	42 309	-223	-0,5 %
Kauniainen	134	165	268	103	62,4 %	286	18	6,7 %	285	-1	-0,3 %
Vantaa	12 459	12 037	13 602	1 565	13,0 %	13 891	290	2,1 %	13 760	-131	-0,9 %
Kerava	678	661	798	137	20,7 %	828	31	3,8 %	826	-2	-0,2 %
Knummi	381	631	1 699	1 068	169,3 %	1 744	45	2,6 %	1 735	-9	-0,5 %
Sipoo	169	206	308	102	49,5 %	320	12	3,9 %	320	0	0,0 %
Tuusula			475	475		475	0	0,0 %	475	0	0,0 %
Siuntio			62	62		62	0	0,0 %	62	0	0,0 %
Yhteensä	83 215	99 324	140 849	41 525	41,8 %	148 295	7 446	5,3 %	148 811	516	0,3 %
KUNTAOSUUDET YHTEENSÄ ENNEN EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI-/ALIJÄÄMIÄ											
Helsinki	172 675	196 981	213 362	16 381	8,3 %	216 151	2 790	1,3 %	217 916	1 765	0,8 %
Espoo	51 112	62 199	87 639	25 440	40,9 %	90 499	2 860	3,3 %	89 576	-923	-1,0 %
Kauniainen	606	706	1 077	371	52,5 %	1 326	249	23,1 %	1 295	-31	-2,3 %
Vantaa	40 639	43 298	52 797	9 499	21,9 %	54 831	2 034	3,9 %	54 318	-513	-0,9 %
Kerava	3 030	3 323	3 249	-74	-2,2 %	2 716	-533	-16,4 %	2 529	-187	-6,9 %
Knummi	4 637	4 916	5 428	512	10,4 %	4 692	-736	-13,6 %	4 556	-136	-2,9 %
Sipoo	2 233	2 259	2 146	-113	-5,0 %	1 894	-252	-11,7 %	1 865	-29	-1,5 %
Tuusula	0	0	3 042	3 042		3 042	0	0,0 %	3 042	0	0,0 %
Siuntio	0	0	554	554		554	0	0,0 %	554	0	0,0 %
Yhteensä	274 932	313 682	369 293	55 611	17,7 %	375 705	6 412	1,7 %	375 651	-54	0,0 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

x 1 000 €	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	Muutos 2018/2017		TAE2019	Muutos 2019/2018		TAE2020	Muutos 2020/2019	
				€	%		€	%		€	%
Edellisten tilikausien yli-/alijäämät											
Helsinki			9 446	9 446		9 446	0	0,0 %	9 446	0	0,0 %
Espoo			-39	-39		-39	0	0,0 %	-39	0	0,0 %
Kauniainen			129	129		129	0	0,0 %	129	0	0,0 %
Vantaa			8 437	8 437		8 437	0	0,0 %	8 437	0	0,0 %
Kerava			868	868		868	0	0,0 %	868	0	0,0 %
Knummi			1 849	1 849		1 849	0	0,0 %	1 849	0	0,0 %
Sipoo			489	489		489	0	0,0 %	489	0	0,0 %
Tuusula			0	0		0	0		0	0	
Siuntio			0	0		0	0		0	0	
Yhteensä	0	0	21 179	21 179		21 179	0	0,0 %	21 179	0	0,0 %
KUNTAOSUUDET KAIKKI YHTEENSÄ											
Helsinki	172 675	196 981	203 916	6 935	3,5 %	206 705	2 790	1,4 %	208 470	1 765	0,9 %
Espoo	51 112	62 199	87 678	25 479	41,0 %	90 538	2 860	3,3 %	89 615	-923	-1,0 %
Kauniainen	606	706	948	242	34,3 %	1 197	249	26,3 %	1 166	-31	-2,6 %
Vantaa	40 639	43 298	44 360	1 062	2,5 %	46 394	2 034	4,6 %	45 881	-513	-1,1 %
Kerava	3 030	3 323	2 381	-942	-28,3 %	1 848	-533	-22,4 %	1 661	-187	-10,1 %
Knummi	4 637	4 916	3 579	-1 337	-27,2 %	2 843	-736	-20,6 %	2 707	-136	-4,8 %
Sipoo	2 233	2 259	1 657	-602	-26,7 %	1 405	-252	-15,2 %	1 376	-29	-2,1 %
Tuusula	0	0	3 042	3 042		3 042	0	0,0 %	3 042	0	0,0 %
Siuntio	0	0	554	554		554	0	0,0 %	554	0	0,0 %
Yhteensä	274 932	313 682	348 114	34 432	11,0 %	354 526	6 412	1,8 %	354 472	-54	0,0 %

LIITE 4: Kuntaosuudet

62

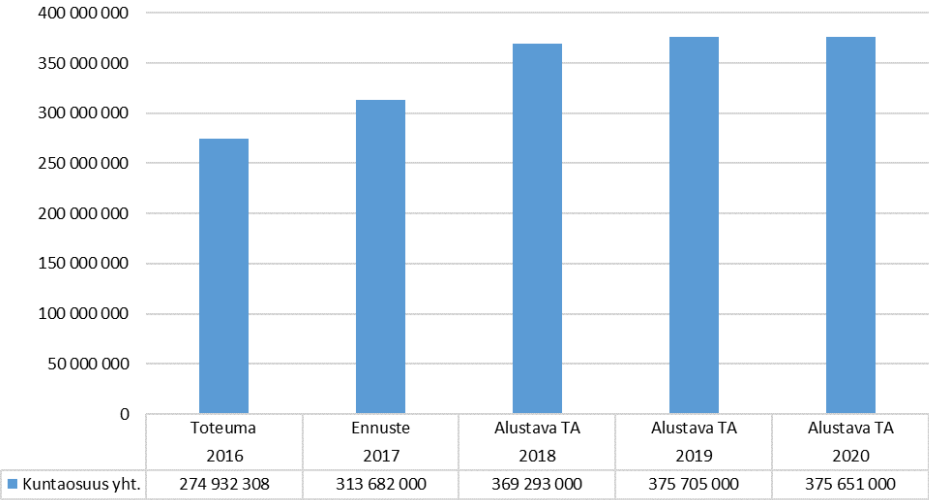
Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, kuntaosuudet yhteensä				Muutos 2018/2017			Muutos 2019/2018			Muutos 2020/2019	
	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	€	%	TAE2019	€	%	TAE2020	€	%
Helsinki	272	307	314	7	2,4 %	315	1	0,3 %	315	0	-0,1 %
Espoo	186	224	312	87	39,0 %	318	6	1,9 %	310	-7	-2,3 %
Kauniainen	65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

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

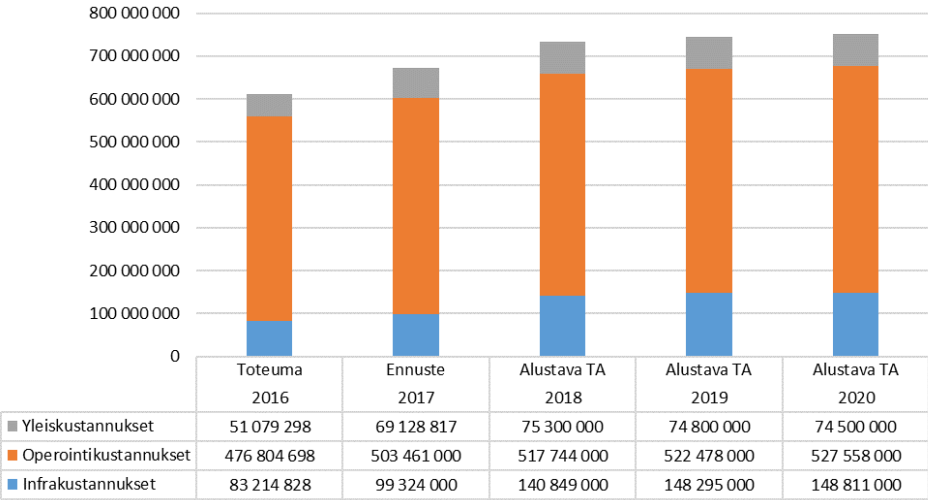
Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, vain infrakulut				Muutos 2018/2017			Muutos 2019/2018			Muutos 2020/2019	
	TP2016	Ennuste 2017	TAE 2018	€	%	TAE2019	€	%	TAE2020	€	%
Helsinki	100	110	128	17	15,7 %	134	7	5,5 %	134	0	0,0 %
Espoo	22	54	145	92	170,9 %	149	4	2,6 %	147	-3	-1,8 %
Kauniainen	14	17	27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

LIITE 4: Kuntaosuudet

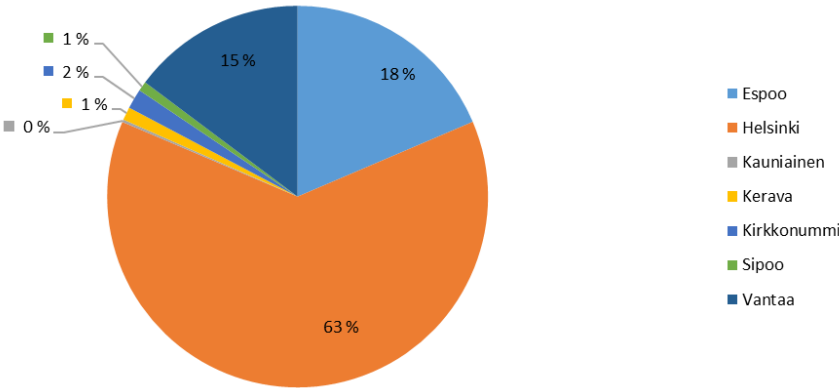
Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää yhteensä



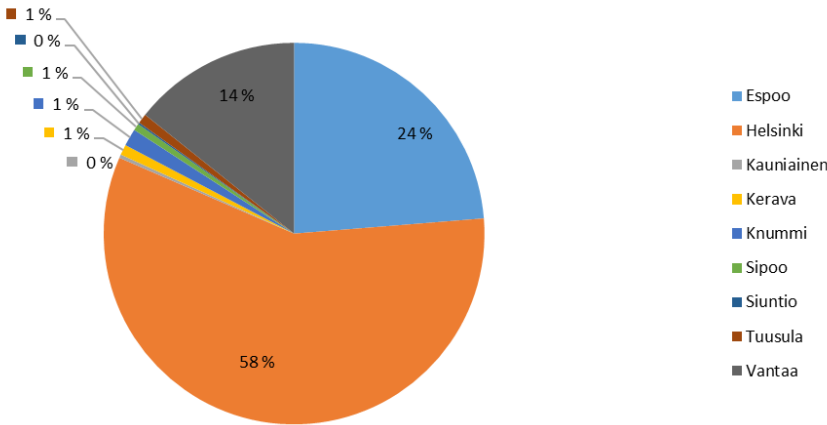
Kuntaosuuksien kustannusten jakauma



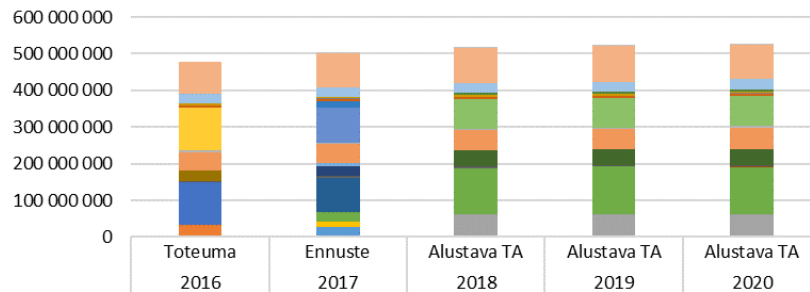
Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää 2016



Kuntaosuudet, ilman ed. vuosien yli-/alijäämää 2018

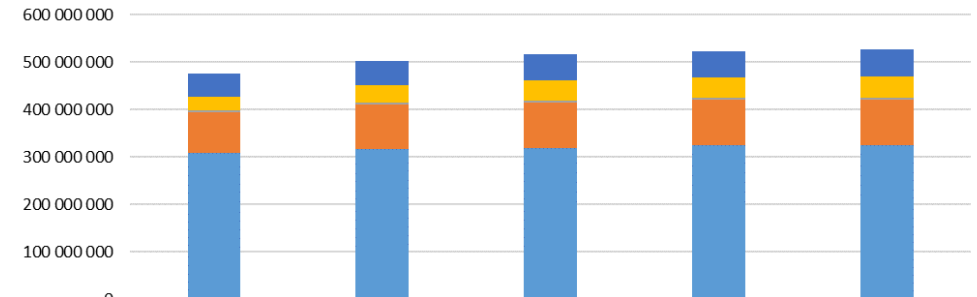


Operointikustannusten osuudet



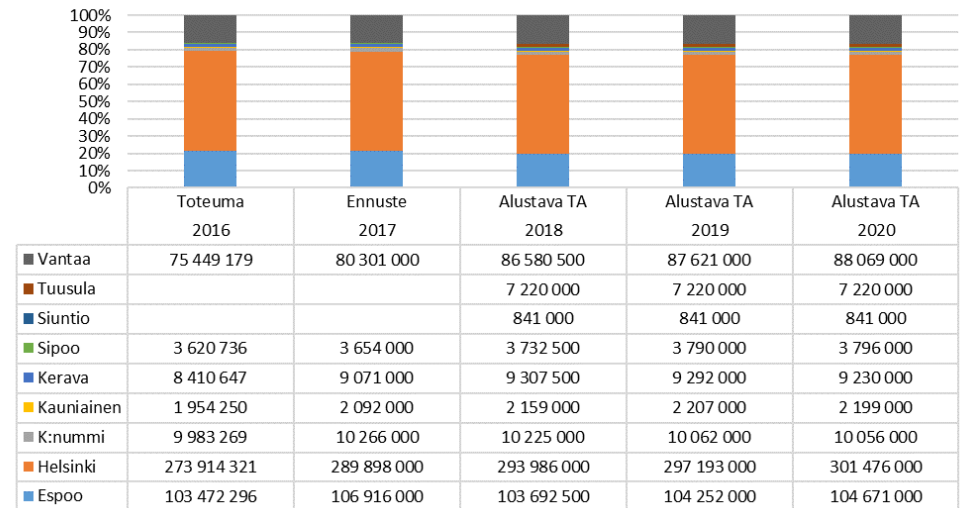
Ympäristöbonus		1 263 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
VR-lähiliikenne	86 214 798	93 503 000	95 835 000	96 999 000	95 621 000
Vantaan sisäinen	25 819 503	26 101 000	26 645 000	27 290 000	27 483 000
U-linjat Tuusula			5 359 000	5 359 000	5 359 000
U-linjat Siuntio			173 000	173 000	173 000
U-linjat Sipoo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

Operointikustannusten osuudet



	Toteuma 2016	Ennuste 2017	Alustava TA 2018	Alustava TA 2019	Alustava TA 2020
Raitio	50 832 830	52 675 000	56 258 000	54 647 000	57 886 000
Metro	27 650 158	36 630 000	43 436 000	43 199 000	44 755 000
Lautta	3 454 776	4 060 000	3 673 000	3 673 000	3 673 000
Juna	86 214 798	93 503 000	95 835 000	96 999 000	95 621 000
Bussi	308 652 135	316 593 000	318 542 000	323 960 000	325 623 000

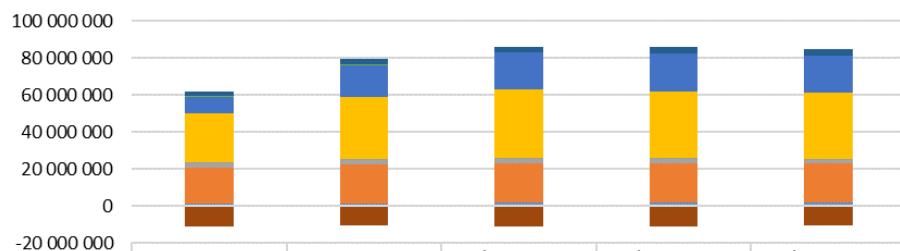
Operointikustannukset kunnittain



	Toteuma 2016	Ennuste 2017	Alustava TA 2018	Alustava TA 2019	Alustava TA 2020
Vantaa	75 449 179	80 301 000	86 580 500	87 621 000	88 069 000
Tuusula			7 220 000	7 220 000	7 220 000
Siuntio			841 000	841 000	841 000
Sipoo	3 620 736	3 654 000	3 732 500	3 790 000	3 796 000
Kerava	8 410 647	9 071 000	9 307 500	9 292 000	9 230 000
Kauniainen	1 954 250	2 092 000	2 159 000	2 207 000	2 199 000
K: nummi	9 983 269	10 266 000	10 225 000	10 062 000	10 056 000
Helsinki	273 914 321	289 898 000	293 986 000	297 193 000	301 476 000
Espoo	103 472 296	106 916 000	103 692 500	104 252 000	104 671 000

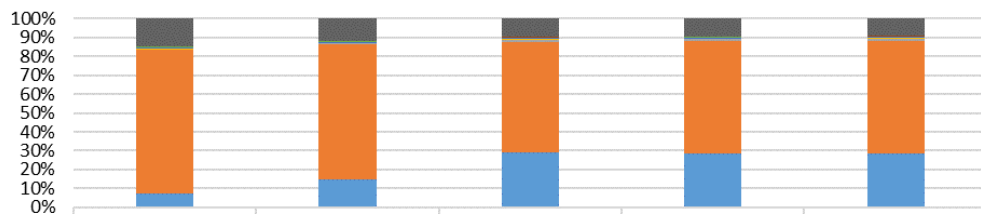
LIITE 4: Kuntaosuudet

Yleiskustannukset



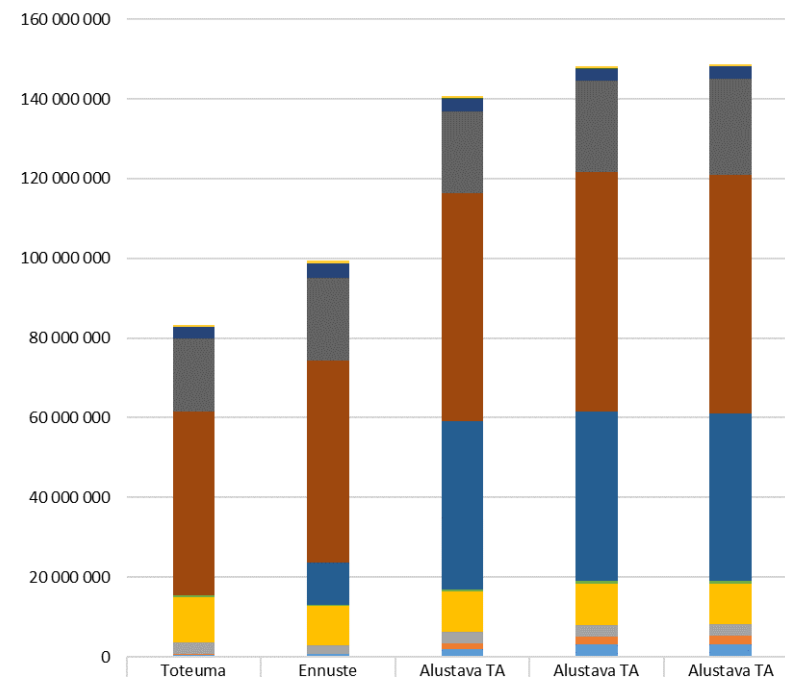
	Toteuma 2016	Ennuste 2017	Alustava TA 2018	Alustava TA 2019	Alustava TA 2020
Yleiskust. kohdistetut tulot	-10 847 333	-10 300 829	-10 910 943	-11 000 943	-10 496 043
Vuokratulot	2 646 420	3 112 515	3 369 005	3 454 505	3 477 505
Rahoitustuotot ja -kulut	143 767	180 000	80 000	100 000	100 000
Poistot	9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

Infrakustannukset kunnittain



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

Infrakustannusten jakautuminen



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

JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO

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

METRO- JA LÄHIJUNALIIKENNE**Muutokset vuonna 2018**

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

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

Junaliikenteen kustannukset vuonna 2018 tulevat olemaan n. 94,4 M€.

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

Kustannusvaikutus:

+ 300 000€ vuonna 2018

RAITIOLIIKENNE**Muutokset vuonna 2018**

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

Kustannusmuutokset:

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

Muutokset vuonna 2019

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

Kustannusmuutokset:

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

Muutokset vuonna 2020

-

LAUTTALIIKENNE**Muutokset vuonna 2018**

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

Kustannusmuutokset:

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

2 ap / arki

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

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

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (ruuhka-aikojen laajennus):

ei autopäivämuutosta

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linjan 18 lisääauto):

1 ap / arki

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (39B reittimuutos):

1 ap / arki

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

Linja 43 Kamppi – Hakuninmaa

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+90 000 € vuonna 2018 ja +240 000 € vuositasolla (kun jatko vain Kuninkaantammeen asti)

Kalasataman ja Herttoniemen linjastosuunnitelmien vaikutukset linjastoon syysliikenteen 2018 alusta:

Linja 26 Hakaniemi – Kalasatama – Hakaniemi

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

Linja 55 Rautatientori – Kalasatama (M) – Koskela

Linja 56 Kalasatama (M) – Käpylä – Kannelmäki

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

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

Linja 71 Rautatientori – Viikinmäki – Malmi

Linja 71B Rautatientori – Viikinmäki – Viikki

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

Linja 79B Siilitie (M) – Latokartano

Linja 80 Herttoniemi (M) – Roihuvuori – Roihupelto

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

Linja 83 Herttoniemi (M) – Tammisalo

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

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

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

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

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

vaihdottoman yhteyden Kalasataman ja Hermanninrannan asuinalueilta Arabiaan ja Malmin aluekeskukseen. Linjan 71 reittimuutos parantaa yhteyksiä myös kehittyvällä Kalasataman ja Hakanien välisellä alueella. Linjat 71 ja 71B liikennöivät runkolinjamaisen tiheällä vuorovälillä. Arabiasta säilyy vaihdoton yhteys Sörnäisiin raitiolinjoilla 6 ja 8.

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

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

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

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

Kalasataman linjastosuunnitelmaan liittyvät muutokset:

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linjan 59 viikonloppuliikenne):

+4 ap / la ja su

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

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

+1 ap / la ja su

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

Herttoniemen linjastosuunnitelmaan liittyvät muutokset

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

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linja 79B):

+1 ap / arki

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linjat 80-83):

+2 ap / arki ja la

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (linja 551):

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

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

Linja 64 Rautatientori – Oulunkylä – Itä-Pakila

Linja 65 Rautatientori – Käpylä – Veräjälakso

Linja 66 Rautatientori – Maunula – Paloheinä

Linja 67 Rautatientori – Maunula – Torpparinmäki

Linja 611 Rautatientori – Suutarila – Tikkurila

Linja 611B Rautatientori - Suutarila

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

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

Laajasalon linjat 84-89

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

Laajasalossa varaudutaan yöliikenteen lisäämiseen Kruunuvuorenrannan uusille alueille vuonna 2018.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / arki ja +1 ap / la

+415 000 € vuonna 2018 ja vuositasolla

Linja 90 Vuosaari(M) – Vuosaaren satama

Linja 96 Vuosaari(M) – Porslahdentie

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

Autopäivä ja kustannusmuutokset
ei autopäivälisäyksiä
+18 000€ vuositasolla

Linja 92 Itäkeskus(M) – Myllypuro

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

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

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

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

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

Autopäivä ja kustannusmuutokset
+ 1 ruuhka-ap/arki
+155 000€ vuositasolla

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelma

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

+ 500 000 euroa vuositasolla

Raide-Jokerin rakentamisaikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

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

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

Herttoniemen bussiterminaalin korjaustyöt

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

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

Muutokset vuonna 2019

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

Linjan vuoroväli tiennetään ruuhka-aikoina 15 minuutista 10 minuuttiin sekä muina aikoina 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

4 ap / ma-pe

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

Raide-Jokerin rakentamisaikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannusarvio vuodesta 2019 Raide-Jokerin valmistumiseen asti laaditaan vuosien 2017 ja 2018 aikana, kun rakentamistöiden suunnittelu on edennyt. Rakentamisen kohdekohtaisen aikataulun tarkentuessa voidaan kustannukset kohdentaa tarkemmin eri linjoille.

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2018****Länsimetron liityntälinjasto**

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

+ 5 ap / arki / la / su

+ 1 500 000 € vuonna 2018 sekä vuositasolla

Linja 201B Pitäjänmäen asema – Leppävaara**Linja 203 Uusmäki – Laajalahti**

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

+ 1 ap arkena

+ 70 000 € vuonna 2018 ja 150 000 € vuositasolla

Tapiolan ja Otaniemen välisen ajoyhteyden katkeaminen

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

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

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

Linja 207 Lintukorpi – Leppävaara

Jatketaan linja 207 Pohjoiselle Lintuvaarantielle kysynnän takia kesäliikenteen 2018 alusta.

+ 1 ap arkena

+ 60 000 € vuonna 2018 ja 95 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara – Kauniainen – Espoon keskus - Tuomarila

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki ja +1ap / la

+216 300 € vuositasolla

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

Linjan 111 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin läpi vuoden 2019 alusta.

Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-2 ap / arki

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki ja +1ap / la

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

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

Linja 560 Rastila-Myyrmäki-Matinkylä

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

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

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2018****Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Konala – Malminkartano - Myyrmäki**

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki (kesä: ma-su +1 ap)

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

Tikkurilan terminaalien muutokset

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+250 000 € vuositasolla

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

.

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

Linja 335 Linnainen – Myyrmäki – Askisto

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

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

Linja 434 Kivistö – Keimola

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

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

Linja 560 Vuosaari – Myyrmäki

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

Lisäys: 5 autopäivää.

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

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

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

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

Muutokset vuonna 2019**Kivistön alueen liikenne**

Varaudutaan asukasmäärän ja liikennemäärien kasvuun Kivistön alueella.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1ap / ma-su

+ 127 000 € vuonna 2019 + 317 000 € vuositasonalla

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / la, +1 ap / kesäarki

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutosta

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

Kalasataman alueen linjastomuutokset

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

MUUTOKSET KERAVALAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVALAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

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

Arki-iltojen ja viikonloppuliikenteen parantaminen:

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

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

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

Kustannusvaikutus:

+ 150 000 € vuositasolla

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

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

Siuntion kunnan Avainlinjat-palveluliikenne jatkuu kunnan hankkimana ja suunnittelemana.

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

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2018

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

Muutokset vuonna 2019

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

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTAPERUSTEET

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille perussopimuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut kohdistetaan palvelujen käytön mukaisesti ja lipputulot kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella.

Vyöhykehinnittelun vaikutukset kuntaosuuslaskentaan

Vuonna 2018 käyttöön otettava vyöhykejärjestelmä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistukseen kuntaosuuslaskelmissa.

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

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

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

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

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

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

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset linjat, Espoon ja Kauniaisten sisäiset linjat, Vantaan sisäiset linjat, Keravan sisäiset linjat, seutulinjat PKS, seutulinjat Kerava, U-linjat PKS, U-linjat Kirkkonummi) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

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

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

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

Junaliikenne

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

Metroliikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

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

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja 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.

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

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

Kulut yhteensä kohdistetaan ensin eri liikennemuodoille/linjastoille sovitulla kertoimella painotettujen nousujen jakautuman perusteella.

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.
- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

LIITE 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

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

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

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

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

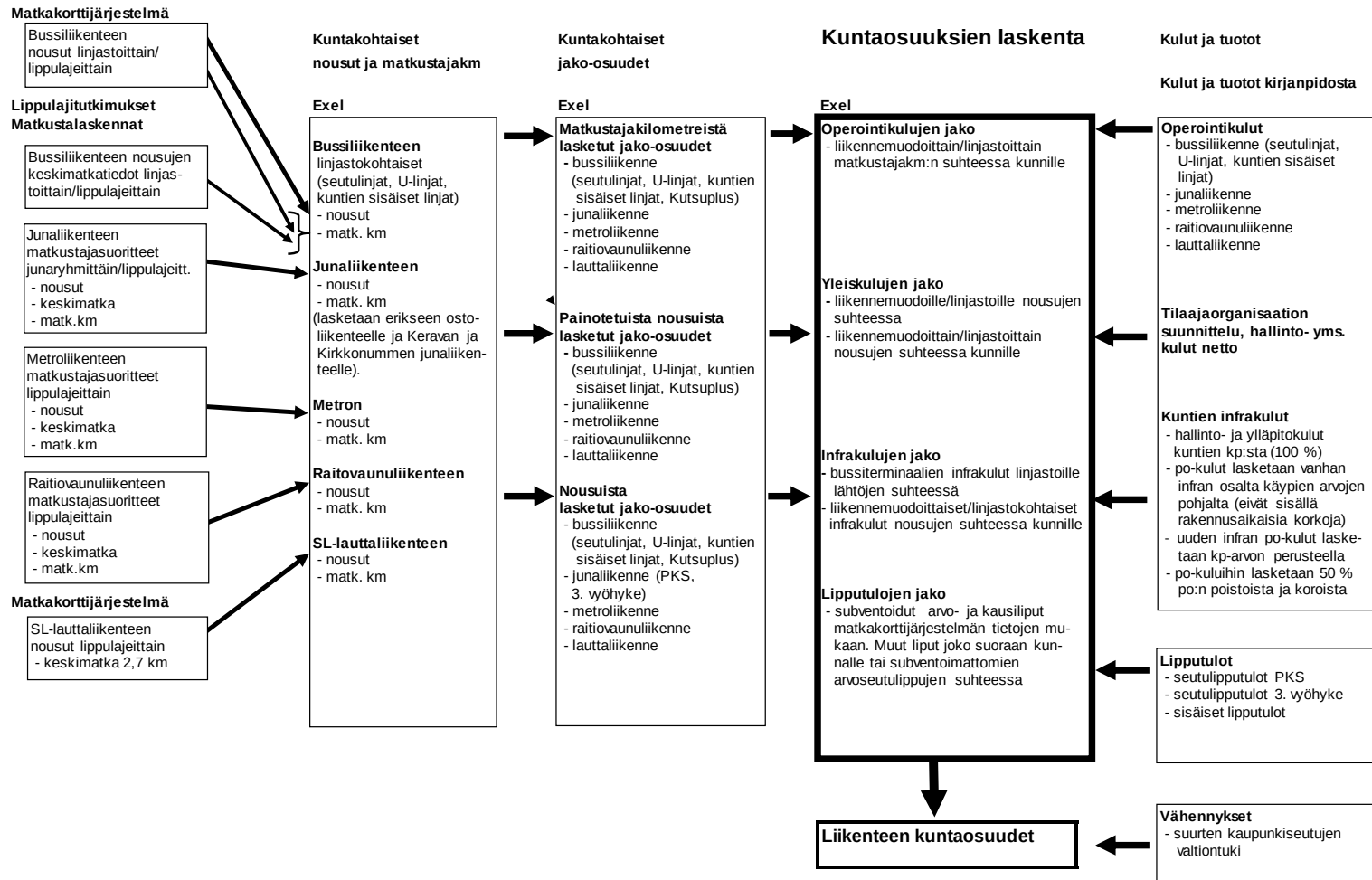
LIPPUTULOT

Seutulipputulot kohdistetaan kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne seutulipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisilla aikuisten ja lasten arvoseutulipuilla tehtyjen nousujen perusteella. Kehäradan tuomista lisääntyneistä kertaseutulipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

Sisäiset lipputulot kohdistetaan sen kunnan lipputuloksi, jonka lipuista on kysymys.

Poikkeuksena ovat toisten kuntien asukkaiden ostamat ko. kunnan sisäiset subventoidut liput. Nämä lipputulot kohdistetaan kortin kuntalaisuuden mukaan. (Näiden lippujen käyttöä vastaava osuus operointi, yleis- ja infrakuluista kohdistetaan myös kortin kuntalaisuuden mukaan).

HSL-organisaation kulujen ja tuottojen kohdistaminen kunnille



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

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

Lyhenne	Selite
	punkiseuduilla.
PÄÄVE	Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely.
Ruter As	Yhtiö joka suunnittelee, järjestää ja markkinoi joukkoliikennettä Oslon ja Åkerhusin alueella Norjassa.
SAVU	Saavutettavuustarkastelut.
SÄHKE2	Arkistolaitoksen SÄHKE2-normi, joka ohjaa julkishallinnon asiakirjahallintaa sähköisessä toimintaympäristössä.
TA	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2017 = vuoden 2017 talousarvio.
TAE	Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2018 = vuoden 2018 talousarvioennuste.
TIETO-Web	HSL:n avaintunnusluvut sisältävä nettitietokanta.
TOJ	Tiedonohjausjärjestelmä.
TOS	Tiedonohjaussuunnitelma.
TS	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2019 = vuoden 2019 taloussuunnitelma.
TLJ	Taksa- ja lippujärjestelmä –hanke, jossa valmistellaan HSL-alueen uutta vyöhykehinnittelumallia.
TP	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2016 = vuoden 2016 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. TTS sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Alustavasta TTS:sta pyydetään vuosittain jäsenkuntien lausuntoja elokuun loppuun mennessä.
TVV	Waltti-järjestelmän kehittäjänä toimii TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy, joka on kuntien ja valtion yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö.
Waltti	Valtakunnallinen matkakorttihanke.
Älykäs pysäköinti	Älykäs pysäköinti -hanke on osa MAL-verkoston Alueelliset innovaatiot ja kokeilut (AIKO) Liikennejärjestelmien digiloikka painopisteen toteutusta.