

**Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2016 -
2018
HSLH 26.5.2015**

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	Esipuhe	2
1.2	Yleinen taloustilanne ja toimintaympäristö	4
1.3	HSL:n organisaatio	5
2	Strategiset tavoitteet	6
2.1	Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot	6
2.2	Strategiset tavoitteet kaudelle 2016 – 2018	8
2.2.1	Tavoite 1: Sujuvat matkat	8
2.2.2	Tavoite 2: Selkeää palvelua	12
2.2.3	Tavoite 3: Joukkoliikenne kasvuun	18
2.2.4	Tavoite 4: Tiivis ja vetovoimainen seutu	21
2.2.5	Tavoite 5: Vähemmän päästöjä	24
2.2.6	Tavoite 6: Tehokasta taloutta	26
3	Henkilöstö	29
4	Toiminnan riskien hallinta	32
5	Käyttötalous	33
5.1	Talousarvion sitovuus	33
5.2	Tuloslaskelma 2016 - 2018	33
5.2.1	Toimintatulot	34
5.2.2	Toimintamenot	39
5.2.3	Kutsuplus-liikenne	43
5.3	Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö	44
5.4	Peruspääoma	45
5.5	Investoinnit	45

Liite 1: Tuloslaskelma

Liite 2: Rahoituslaskelma

Liite 3: Investointierittely

Liite 4: Kuntaosuudet

Liite 5: Joukkoliikenteen palvelutaso

Liite 6: Kuntaosuuksien laskentaperusteet

1 Yleisperustelut

1.1 Esipuhe

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu vuosille 2016-2018 ja siitä pyydetään jäsenkuntien lausuntoa viimeistään 31.8.2015.

HSL:n yhtymäkokouksen vuoden 2014 lopulla tarkistama toimintastrategia on ohjannut alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) 2016-2018 valmistelua. Uuden toimintastrategian yhteydessä HSL:lle valmisteltiin myös ensimmäinen henkilöstöstrategia. Valmistelua ohjasivat vahvasti HSL:n arvot: asiakaslähtöisyys, jatkuva kehittyminen yhteistyö ja ympäristövastuu. HSL:ssä työskentelee osaava, innostunut ja työhönsä sitoutunut henkilöstö, joka osaltaan mahdollistaa uuden toimintastrategiamme sekä henkilöstöstrategiamme tavoitteisiin pääsemistä.

Suunnitelmakauteen ajoittuu merkittäviä muutoksia Helsingin seudun liikenteessä. Linjastoa kehitetään keskittämällä tarjontaa vahvoille reiteille sekä bussi- että raideliikenteessä runkolinjastrategian mukaisesti. Syksyllä 2016 käynnistyvä Länsimetro laajentaa selvästi HSL-alueen runkoverkon kattavuutta. Länsimetron käyttöönottoon liittyy samanaikaisesti toteutettava merkittävä Etelä-Espoon linjastouudistus. Kehäradan liikennöinti aloitetaan vuoden 2015 kesällä ja Vantaan bussilinjastouudistukset toteutetaan syksyllä 2015, näiden liikennöinti vakiintuu suunnitelmakaudella. Suunnitelmakauteen ajoittuvat myös Koillis-Helsingin linjastomuutokset vuonna 2017 sekä runkolinjojen 500 (Herttoniemi-Munkkivuori), 560 (jatko Matinkylään) ja 570 (Mellunmäki-Aviapolis) aloitukset. Suunnitelmakaudella esitetään myös aloitettavaksi raitiolinjaston muutokset Helsingissä. Junaliikenteessä Mankin ja Luoman junaseisakkeita esitetään lakkautettavaksi.

VR ja HSL ovat neuvotelleet lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016 – 2021. VR:n ehdotus tuottaa HSL:lle viiden vuoden sopimuskaudella yhteensä noin 30 miljoonan euron säästön nykyhintatasoon verrattuna. Säästö on samansuuruinen kuin HSL:n arvioimat kilpailutuksen tuomat hyödyt eli 15 prosentin hinnanlasku nykytasosta. Aiesopimuksen pohjalta osapuolet valmistelevat 2015 syksyn aikana uuden viisivuotisen sopimuksen, jonka on tarkoitus astua voimaan 1.4.2016. Uusi sopimus on tarkoitus käsitellä ja hyväksyä HSL:n hallituksessa alkuvuodesta 2016. Uuden sopimuksen valmistelun ohella HSL jatkaa suunnitelmakaudella lähijunaliikenteen kilpailuttamista valmistelevia toimenpiteitä siten, että kilpailu avautuu vuonna 2021.

Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ2014 – hanke) vaiheistettu käyttöönotto ja lippujärjestelmän vaihtuminen vyöhykepohjaiseen hinnoitteluun, näkyy muutoksena matkustajien jokapäiväisessä arjessa. Nykyinen matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle. Lippujärjestelmä vaihtuu TTS-kaudella selkeisiin kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden ymmärtämistä tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin, vaan nykyistä enemmän matkan pituuteen. HSL:n tavoitteena on, että TTS-kauden lopussa asiakkaila on tarjolla entistä selvästi enemmän ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helpokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput. Matkustajainformaatiota ja matkalippujärjestelmää kehitetään asiakaslähtöisesti palvelumuotoilun keinoja ja käyttäjätutkimuksia hyödyntäen.

Sähköisessä asiakaspalvelussa painopiste on HSL:n kanta-asiakasohjelman kehittämisessä ja mobiilipalveluissa. HSL:n tavoitteena on kasvattaa sähköisiin palveluihin rekisteröityneiden asiakkaiden määrää useaan sataan tuhanteen vuoteen 2018 mennessä. Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus on käynnistynyt.

Bussiliikenteen hankinnoissa suositetaan tarjousvertailussa sekä haitallisia lähipäästöjä että CO₂-kuormitusta vähentäviä ratkaisuja. Tavoitteena on tuottaa tehokkaita ja laadukkaita liikennepalveluja minimoimalla sekä kustannukset että ympäristövaikutukset. HSL osallistuu suunnitelmakaudella eBusSystems-hankkeeseen, jossa kehitetään sähköbussijärjestelmää. HSL hankkii leasing-sopimuksella vuosien 2015 /2016 aikana 12 sähköbussia kokeilulustaksi. Näin toimimalla päästään luomaan Suomen ensimmäiset sähköbussijärjestelmät.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta lähtökohtana uudelle MAL-aiesopimukselle 2016 – 2019. Tavoitteena on, että aiesopimus neuvotellaan valmiiksi vuoden 2015 loppuun mennessä ja valmistuva sopimus edistää keskeisten HLJ-strategian linjausten toteutusta.

HSL:n kustannuksista noin puolet katetaan asiakkailta saatavilla matkalipputulolla ja toinen puoli kateetaan jäsenkuntien maksamilla kuntaosuuksilla. Talouden yleiset heikot näkymät tuovat lisähaasteita tulevien vuosien suunnitteluun. Työllisten ja työpaikkojen määrän väheneminen vaikuttaa matkustajamääriin ja sitä kautta lipputuloihin. Kuntien heikko taloustilanne vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin lisätä rahoitusta joukkoliikenteelle. Suurten infrahankkeiden kustannukset lisäävät tulevina vuosina merkittävästi HSL:n kustannuksia ja lipunhintoja ja/tai kuntien maksuosuuksia joudutaan korottamaan huomattavasti menneitä vuosia enemmän.

HSL:n tavoitteena suunnitelmakaudella on edelleen laajeneminen koko Helsingin seudun alueelle, jotta joukkoliikennettä pystyttäisiin suunnittelemaan entistä toimivampana kokonaisuutena ja hankkimaan tehokkaammin. Silloin myös HSL:n yhtenäinen taksa- ja lippujärjestelmä matkakortteineen olisi käytettävissä koko alueella. Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja joukkoliikenne ovat seudun kannalta niin tärkeitä, että HSL on ollut keskeisesti mukana suunniteltaessa metropolihallinnon toimintoja. Selvittelyt metropolialueen kuntajaoksi sekä metropolihallinnoksi keskeytyvät toistaiseksi kuluvan vuoden helmikuussa, kun maan hallitus ei antanut esitystä huhtikuussa 2015 työnsä lopettaneelle eduskunnalle.

HSL on entistä selkeämmin myös pääkaupunkiseudun arvostetuin liikennebrändi. HSL:n arvostus on noussut edellisvuodesta samalla, kun muiden toimijoiden arvostukset laskivat. HSL-brändin tuntee 79 prosenttia 15-79-vuotiaista pääkaupunkiseudulla asuvista.

Matkustajat ovat olleet tyytyväisiä HSL:n palveluihin. Vuonna 2014 asiakastyytyväisyyttä selvitettiin yli 25 000 matkustajalta ja kokonaisuutena 87,7 % matkustajista oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen. HSL on vuodesta 2010 lähtien ollut kansainvälisessä BEST-vertailussa kokonaisarvosanalla mitattuna tutkimuksen paras metropolialue. HSL-alue on paras joukkoliikenteen tarjonnassa, luotettavuudessa, rahalle saadussa vastineessa ja joukkoliikenneuskollisuudessa. Myös mukavuudessa ja joukkoliikenteen yhteiskunnallisessa merkityksessä HSL-alue jakaa parhaimman kaupungin tittelin. Yksittäisistä tekijöistä HSL-alue nousee selvästi muiden vertailukaupunkien yläpuolelle istumapaikan saannissa, joukkoliikenteen toimivuudessa vapaa-ajan matkoilla ja kohtuullisissa lippujen hinnoissa. HSL tutkii suunnitelmakaudella säännöllisesti matkustajien asiakastyytyväisyyttä sekä joukkoliikenteen

kaluston laatua. Lisäksi HSL osallistuu kansainväliseen BEST-tutkimukseen, jossa tutkitaan yhtenäisellä tavalla Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen.

Suvi Rihniemi
Toimitusjohtaja

1.2 Yleinen taloustilanne ja toimintaympäristö

Helsingin seudulla asui Tilastokeskuksen mukaan vuoden 2014 lopussa 1 421 600 henkilöä. Asukasmäärä kasvoi vuoden aikana 19 200 henkilöllä eli 1,4 prosentilla edellisvuodesta. Asukasluvun kasvu oli 1 200 henkilöä eli 0,1 prosenttiyksikköä edellisvuotta suurempaa. Suhteellisesti eniten väkiluku kasvoi pääkaupunkiseudulla. KUUMA-kuntien väkiluku kasvoi vuoden 2014 aikana 0,7 prosenttia, mikä oli hieman edellisvuotta vähemmän.

Yleisen talouskehityksen arvioidaan olevan lähivuosina hidasta sekä kansainvälisessä taloudessa että Suomessa. Huhtikuussa 2015 julkaistun valtiovarainministeriön suhdannekatsauksen mukaan Suomen kansantalous on erittäin vaikeassa tilanteessa. Talous on jo pidemmän aikaa supistunut ja nopeaa käännettä merkittävästi parempaan talouskehitykseen ei ole odotettavissa. Suomen viennin kasvu on jo pitkään jäänyt maailmankaupan kasvua hitaammaksi ja siten markkinaosuuksia on jatkuvasti menetetty. Tämän kehityksen nähdään myös jatkuvan koko ennusteperiodin ajan. Tilastokeskuksen ennakkotietojen valossa bruttokansantuote supistui 0,1 % vuonna 2014. Kuluvana vuonna Suomen BKT:n ennustetaan kasvavan vain 0,5 %. Työttömyysasteen ennustetaan nousevan tänä vuonna 8,8 prosenttiin ja työn tuottavuuden kehityksen ennustetaan pysyvän edelleen vaisuna. Inflaatio jää 0,3 prosenttiin ja siitä iso osa on veronkorotusten hintoja nostavaa vaikutusta. Vuoden 2016 kasvuksi ennustetaan 1,4 % ja vuoden 2017 kasvuksi 1,5 %. Talouskasvun taustalla arvioidaan olevan kotimaisen kysynnän, sillä nettoviennin vaikutus jää hyvin pieneksi.

Maailmantalouden ja Suomen heikko taloudellinen tilanne on pitänyt kustannustason alhaisena. Polttoaineen hinta, korkotaso ja palkkaratkaisut ovat olleet maltillisia. Joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna 2014 keskimäärin 0,9 % edellisvuodesta. Tämän hetkinen arvio joukkoliikenteen kustannustason noususta vuodelle 2015 on 0,4 %. Maailman – ja Suomen talouden hienoisesta elpymisestä johtuen toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2015 - 2017 on laadittu keskimäärin 2,1 % kustannustason nousuun.

Joukkoliikennepalvelujen matkustajamäärät ovat olleet alkuvuonna 2015 hienoisessa kasvussa edelliseen vuoteen verrattuna. HSL-alueella tehtiin vuonna 2014 353,3 miljoonaa matkaa, mikä oli 0,6 % edellisvuotta enemmän. Matkustajamääriin ennustetaan TTS-kaudella maltillista noin prosenttiyksikön vuosittaista kasvua.

Talouden heikko kehitys vaikuttaa suoraan myös HSL:n ja kuntien talouteen. Työllisten ja työpaikkojen määrän lasku vähentää matkustustarvetta ja pienentää lipputuloja. Toisaalta myös kuntien heikentyvät talousnäkymät vähentävät niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Tämä yhdessä lähivuosina käyttöön otettavien merkittävien liikenneinfrainvestointien kanssa tuo paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta riittävästi ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, aiheuttaa se paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Uusi 1.5.2015 voimaan tullut kuntalaki tuo muutoksia myös kuntayhtymien toimintaan. Kuntayhtymien kannalta olennaisimpia ovat seuraavat muutokset:

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

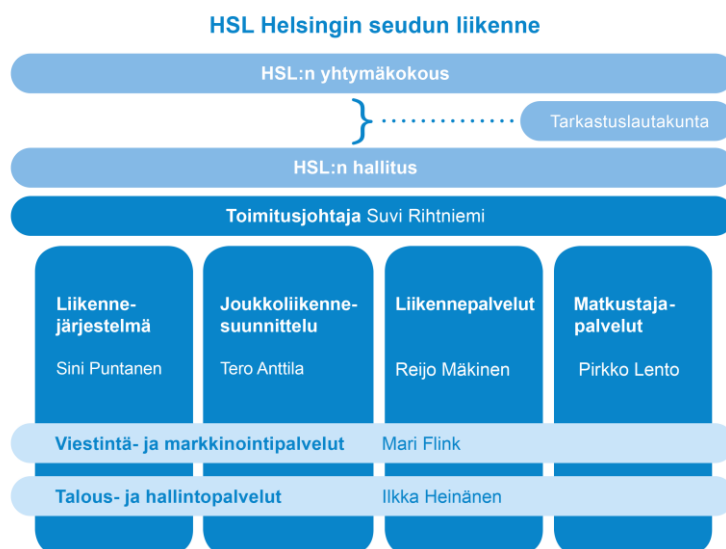
Suurta osaa uuden lain säännöksistä sovelletaan vasta seuraavan valtuustokauden alusta 1.6.2017 lukien. Esimerkiksi taloutta koskevia säännöksiä sovelletaan kuitenkin jo vuonna 2015.

1.3 HSL:n organisaatio

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

HSL:n organisaatio

Kuntayhtymässä oli vuoden 2015 alkaessa 344 vakituista ja 53 määräaikaista työntekijää. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti matkalippu- ja informaatiojärjestelmähankkeessa ja operatiivisten tutkimusten kenttätöissä.



Kuva 1. HSL:n organisaatio

2 Strategiset tavoitteet

HSL:n toimintaa ohjaa vuonna 2014 laadittu strategia. Strategia toimii myös toiminta- ja taloussuunnitelman sekä HSL:n tulokorttien pohjana. HSL:n toimintastrategian aikajänne on vuoteen 2025. Strategisiin tavoitteisiin sisältyvät mittarit ja niiden tavoitearvot määritetään pääosin vuositasolla ja joidenkin mittareiden osalta 2-5 vuoden välein. Vuositason tavoitteet sisällytetään HSL:n tulokorttiin. HSL:n toimitusjohtaja raportoi strategian toteutumisesta säännöllisesti hallitukselle.

2.1 Tavoitetila 2025, perustehtävä ja arvot



Kuva 2. HSL:n strategia 2025

HSL:n perustehtävänä on kehittää ja tarjota sujuvia ja luotettavia liikkumiskärsäjä asiakkaiden tarpeisiin. Visio 2025 kuuluu: "Joukkoliikenne on ykkösvalinta ja Helsingin seutu älykkään, kestävän ja turvallisen liikunnan suunnannäyttävä". Seuraavassa on avattu vision sisältöä tarkemmin.

Ykkösvalinta: Yhä suurempi joukko ihmisiä käyttää joukkoliikennettä työssä ja vapaa-aikana. Tavoitetilassa Helsingin seudun väestökasvuun perustuvasta liikenteen kasvusta yli puolet hoidetaan joukkoliikenteellä.

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

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

Suunnannäyttävä: Haluamme vahvistaa 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 2016 – 2018

2.2.1 Tavoite 1: Sujuvat matkat



Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

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

Mittarit:

- Joukkoliikenteen luotettavuus
- Asiakastytyväisyys matkaketjun nopeuteen ja sujuvuuteen
- Asiakastytyväisyys joukkoliikennevälineen vaihtamiseen
- Asiakkaiden tietoisuus uusista linjastoista

HSL:n tavoitteena on, että jatkossa asiakkaiden matkaketju perustuu entistä vahvemmin joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin. Helsingin seudun joukkoliikenteen rungon muodostavat metro, lähijuna ja bussien runkolinjat, joiden vuorotiheys on yleensä alle kymmenen minuuttia. Runkolinjojen lyhyet vuorovälit parantavat osaltaan liikenteen luotettavuutta. Yhteydet runkoverkolle hoidetaan liityntälinjoilla, jotka palvelevat samalla alueidensa sisäisiä yhteyksiä.

Vaihdot keskitetään suurelta osin terminaaleihin, joissa matkustajille tarjotaan myös muita palveluita. Vaihtopaikkojen liityntäkävelyt suunnitellaan lyhyiksi ja esteettömiksi ja ympäristö toteutetaan laadukkaasti.

HSL-alueen runkoverkko saa merkittävän parannuksen, kun Kehärata otetaan käyttöön vuonna 2015. Kehärata tarjoaa jatkossa nopean runkoyhteyden lentoasemalle sekä Leinelän, Aviapoliksen ja Kiviston alueille. Uusi rata nopeuttaa myös poikkaitaliikennettä Tikkurilan ja Myyrmäen välillä. Suorat busseyhteydet Vantaan ja Helsingin keskustan väliltä vähenevät. Myyrmäki ja Tikkurila ovat tärkeitä juna- ja bussiliikenteen solmukohtia.

Länsimetron käyttöönotto syksyllä 2016 laajentaa selvästi HSL-alueen runkoverkon kattavuutta. Länsimetron käyttöönottoon liittyy samanaikaisesti toteutettava merkittävä Etelä-Espoon linjastouudistus.

Joukkoliikenteen vaihtojen laadun parantamiseen tähtäävää Solmu-projektia jatketaan. Vuonna 2016 laaditaan vaihtopaikkojen parantamisen toimenpideohjelma sekä viestitään hankkeen tuloksista eri sidosryhmille.

Linjastomuutokset suunnitelmakaudella

Runkobussilinjat täydentävät HSL-alueen runkoverkkoa. Runkobussilinjojen korkealaatuiset oranssit bussit ja pysäkit erottuvat katukuvasta selkeästi. Matkanteon luotettavuutta varmistavat tiheä vuoroväli, liikennevaloetudet ja sähköinen matkustaja-informaatio.

Vuonna 2016 jatketaan toteutussuunnitelmien laadintaa runkolinjoille 570, 551 ja E1 sekä 560:n jatkolle Matinkylään. Vuonna 2017 lanseerataan uusi runkolinja 500 Herttoniemestä Munkkivuoreen. Linjan hallittu käyttöönotto varmistetaan aktiivisella tiedottamisella ja markkinoinnilla.

Merkittävimmät palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella:

- Länsimetron liikenteen aloitus 2016
- Länsimetron liikenne alkaa elokuussa 2016 ja siihen liittyen bussilinjasto Etelä-Espoossa ja Lauttasaareissa muuttuu liityntäliikenteeksi.
- Mankin ja Luoman seisakkeiden lakkauttaminen 2016
- Koillis-Helsingin linjastomuutos 2017
- Runkolinja 500 Herttoniemi – Munkkivuori aloittaa vuonna 2017
- Runkolinja 560 jatketaan Matinkylään vuonna 2018
- Runkolinja 570 Mellunmäki – Aviapolis aloittaa vuonna 2018
- Suunnitelmakaudella esitetään myös aloitettavaksi raitiolinjaston muutokset Helsingissä.

Palvelutason muutoksista HSL-alueella on kerrottu yksityiskohtaisemmin liitteessä 5.

Liikenteen hankinnassa korostetaan laatua ja luotettavuutta

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

HSL kehittää yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa kilpailutetun bussiliikenteen hankintaperiaatteita. 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.

Länsimetron liityntäliikenne tullaan järjestämään tilanteessa, jossa suuri osa nykyisistä sopimuksista päättyy. Sopimuskaudet eivät kaikilta osin osu liikennejärjestelmän muutosajankohtiin. Liityntäliikenteeseen siirtymisellä on saavutettava huomattavia säästöjä bussien liikennöintikustannuksissa, koska raideliikenteen kustannukset kasvavat uuden rataosuuden ja uusien metrovaunujen käyttöönoton takia.

Poikkeus- ja häiriötilanteiden hallintaa kehitetään

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

alennetaan vuosittain. Lähijuna-, metro- ja lauttaliikenteessä turvataan luotettavuuden säilyminen korkealla tasolla.

Liikenteen luotettavuuden kehitystavoite:

	2014	2015	2016	2017	2018
Bussiliikenne	99,89%	99,88%	99,90%	99,90%	99,90%
Junaliikenne	99,37%	99,40%	99,45%	99,50%	99,50%
Raitioliikenne	99,50%	99,42%	99,43%	99,44%	99,45%
Metrolinjakko	99,89%	99,90%	99,90%	99,90%	99,90%
Lauttaliikenne	99,88%	99,98%	99,98%	99,98%	99,98%

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä huolehditaan työmaiden ja isojen tapahtumien aiheuttamien häiriöiden aikana. Toimenpiteinä ovat mm. normaalin reitin muuttaminen, lisälähtöjen tilaaminen, raitioliikenteen korvaaminen busseilla ja tehokas tiedottaminen matkustajille ja liikennöitsijöille. Erityisesti kiinnitetään huomioita isojen hankkeiden, kuten Länsimetron terminaalien, Kehäradan asemien, Keski-Pasilan, Jätkäsaaren ja Kalasataman aiheuttamiin poikkeusliikennejärjestelyihin. Lisäksi varaudutaan yhteistyössä kuntien, ELY-keskuksen ja liikennöitsijöiden kanssa talven ongelmapaikkojen selvittämiseen ja ennaltaehkäisyyn. Työ on jokapäiväistä toimintaa joukkoliikenteen sujuvuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi yhdessä HSL:n kuntien ja muiden tienpitäjien kanssa.

Varautumista joukkoliikenteen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin kehitetään valmiussuunnittelun, kriisiryhmän perustamisen ja koulutuksen sekä harjoitusten avulla. HSL osallistuu joukkoliikenneviranomaisena muiden viranomaisien turvallisuus- ja varautumissuunnitteluun sekä muuhun yhteistyöhön.

Tutkimustoiminta tukee liikenteen suunnittelua

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

Lippulajitutkimuksia tehdään HSL:n perussopimuksen mukaisesti eri vuosina eri joukkoliikennemuodoissa. Vuonna 2016 tehdään lähijunien lippulajitutkimus. Vuosina 2017 ja 2018 tehtävät lippulajitutkimukset päätetään myöhemmin, sillä niihin vaikuttavat kaarimallin (tariffiuudistus) ja suurten joukkoliikennehankkeiden etenemisaikataulu.

Merkittävien joukkoliikennehankkeiden vaikutustutkimuksia (ennen–jälkeen tutkimuksia) jatketaan TTS-kaudella. Ensimmäisenä tutkitaan Kehäradan vaikutuksia 2014–17, sitten Länsimetron 2015–18 ja Kaarimallin 2016–18. Selvityksissä kartoitetaan hankkeiden vaikutuksia koko liikennejärjestelmään mahdollisimman kattavasti. Ennen vaiheessa keskitytään liikenteellisiin vaikutuksiin. Raidehankkeiden tutkimusten yhtenä osana tehdään myös lippulajitutkimukset. Ennen–jälkeen –tutkimukset tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kun Kehärata, Länsimetro ja kaarimalli ovat käytössä, tehdään väestötöksenä liikkumistutkimus 14 kunnan alueella ja liityntäpysäköintitutkimus vielä laajemmalla alueella. Molemmat varaudutaan tekemään syksyllä 2017 ja samalla toteutetaan myös matkatutkimus joukkoliikennevälineissä. Jos jokin em. hankkeista viivästyy merkittävästi, tutkimuskokonaisuus siirtyy syksylle 2018. Tämän jälkeen pyritään selvittämään laajemmin muitakin vaikutuksia, mm. vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja elinkeinotoimintaan.

Metron profiilitutkimus toteutetaan ajanjaksolla 2016 - 2018. Sitä ennen pyritään toteuttamaan metron liukuportaiden laskureiden kalibrointi koneellisin menetelmin.

TTS-kaudella selvitetään mahdollisuudet saada uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä tietoja, joita voidaan hyödyntää HSL:n tutkimustoiminnassa.

Asiakastytyväisyystutkimuksen nettitietokantaa (Asty Web) kehitetään edelleen ketterin menetelmin yhteistyössä käyttäjien kanssa, jotta taataan sujuva pääsy tunnuslukuihin ja raportteihin. Asty Web palvelee kaikkia HSL:n työntekijöitä, sidosryhmiä ja muita tutkimusaineistoja hyödyntäviä tahoja.

HSL tunnuslukujen raportointiin tehdään avoin nettitietokanta Tieto Web, josta saadaan kaikki tarvittavat avaintunnusluvut. BEST tutkimuksen tulokset viedään Tieto Webiin, jossa niitä voidaan analysoida ja vertailla pohjoismaisten kaupunkien kesken.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Länsimetro tarjoaa nopean runkoyhteyden Espoosta Helsinkiin.
- Kehärata tuo suoran raideyhteyden lentoasemalle ja nopean poikittaisyhteyden Vantaalle.
- Liikenteen luotettavuus paranee, koska runkolinjoilla on lyhyet vuorovälit.

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 mm. pysäkeillä ja liikennevälineissä sekä omiin päätelaitteisiin kuten kännykkään. Myös Reittiopas-palvelu muuttuu ajantasaiseksi.
- II. Selkeä lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden ymmärtämistä tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lipun voi ostaa helposti esim. 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:

- Aikataulu- ja reittitiedon saatavuus
- LIJ2014 hankkeen vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste

HSL:n tavoitteena on, että TTS-kauden lopussa asiakkaila on tarjolla entistä enemmän ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput. Asiakkaat saavat ajantasaista tietoa aikatauluista ja poikkeusliikenteestä pysäkeillä ja liikennevälineissä sekä lisäksi omiin päätelaitteisiinsa kuten kännykkään. Myös Reittiopas-palvelu muuttuu ajantasaiseksi. Matkustajainformaatiota ja matkalippujärjestelmää kehitetään asiakaslähtöisesti palvelumuotoilun keinoja ja käyttäjätutkimuksia hyödyntäen.

Helsingin seudun matkalippujärjestelmä on käytössä kaikissa HSL -kunnissa. Matkalippujärjestelmään kuuluvat: taksa- ja lippujärjestelmä (mm. lipputuotteet, lippujen kelpoisuus, asiakasryhmät ja lippujen hinnoittelu), lipunmyyntipalvelut (mm. myyntikanavat, lipunmyyntisopimukset) ja näiden tekninen toteutus (nykyinen matkakorttijärjestelmä, tuleva LIJ-järjestelmä sekä erilaiset mobiililiput).

Lippujärjestelmä vaihtuu TTS-kaudella selkeisiin kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden ymmärtämistä tuetaan matkustajainformaatiolla, markkinoinnilla ja palvelumuotoilulla. Lipun voi ostaa helposti esim. netistä. Matkakortin itsepalvelulukijoissa on kosketusnäytöt, joiden käyttö on helppoa kaikille asiakkaille. Lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin, vaan nykyistä enemmän matkan pituuteen. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin.

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen jatkuu (LIJ-hanke)

Matkakorttijärjestelmä uusitaan ja samalla toteutetaan ajantasainen matkustajainformaatiojärjestelmä koko seudulle. Matkustajainformaatiota ja matkalippujärjestelmää kehitetään asiakaslähtöisesti palvelumuotoilun keinoja ja käyttäjätutkimuksia hyödyntäen.

Siirtyminen uuteen Lippu- ja informaatiojärjestelmään tapahtuu vaiheittain. Sekä nykyinen matkakorttijärjestelmä että Helmi-matkustajainformaatiojärjestelmä toimivat siirtymävaiheen aikana rinnakkain uuden järjestelmän kanssa. Osa matkustajista käyttää nykyisiä järjestelmiä ja laitteita ja osa uutta järjestelmää.

LIJ-hankkeen laiteasennukset jatkuvat vuoden 2016 syksyyn asti. Koekäytöt alkavat lokakuussa 2015. Myös myyntijärjestelmiä otetaan käyttöön vaiheittain lokakuusta 2015 alkaen. Palvelupisteen myyntijärjestelmä uusitaan ensimmäisenä ja muut myyntijärjestelmät syksyn 2015 ja kevään 2016 kuluessa. Uusi tarkastajalaite otetaan käyttöön keväällä 2016.

Pysäkkikuulutukset otetaan käyttöön busseissa ja raitiovaunuissa vuoden 2016 aikana. Vuonna 2015 tuotetaan kuulutustiedostot ja testataan järjestelmien toimivuutta. Kuulutukset helpottavat erityisesti satunnaismatkustajien ja näkövammaisten matkustamista.

Käyttäjäkoulutukset järjestetään vaiheittain sitä mukaan, kun uuteen järjestelmään sisältyviä toiminnallisuuksia otetaan käyttöön pääosin vuoden 2015 kuluessa.

Muutoksista viestitään asiakkaille ja sidosryhmille monin eri tavoin. Viestintäsuunnitelmaa tarkennetaan hankkeen edetessä.

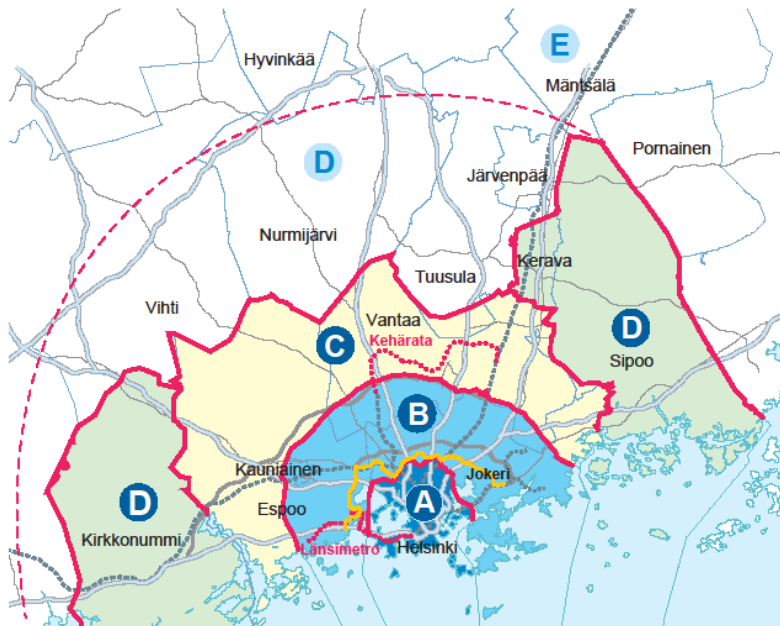
Tariffijärjestelmän uudistuksen valmistelu jatkuu (kaarimalli)

Tiiviissä yhteistyössä LIJ-hankkeen kanssa valmistellaan tulevaisuuden taksa- ja lippujärjestelmää. Työtä jatketaan HSL:n hallituksen linjausten mukaisesti. Uudessa vyöhykejärjestelmässä vyöhykekaarten rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on minimiostoksena kaksi kaarta.

HSL:n hallitus on päättänyt uuden kaarimallin vyöhykkeiden ja lippulajien hintasuhteista sekä asiakasryhmistä lukuun ottamatta eräiden erityisryhmien alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita ja oikeutta matkustaa ilman lippua. Hallitus päättää näistä periaatteista keväällä 2015 saatuaan jäsenkuntien lausunnot. Päätökset otetaan huomioon LIJ-järjestelmän teknisessä toteutuksessa.

Uusi kaarimalli voidaan ottaa käyttöön aikaisintaan vuonna 2017, kun LIJ-hanke on vakaasti tuotannossa ja matkakortit on vaihdettu. Uuden kaarimallin käyttöönotto tuo merkittäviä muutoksia matkalippuihin ja niiden hinnoitteluun. Laajamittainen tiedotus ja markkinointi ajoittuu vuosille 2016–2017. Kaarimallin toteutuksessa hyödynnetään palvelumuotoilun keinoja, joilla tuetaan uuden tariffijärjestelmän omaksumista.

Uuteen vyöhykejärjestelmään siirryttäessä uudistetaan samalla HSL:n kartta-aineistot, -järjestelmät, karttatuotteet ja niiden tuotanto.



Kuva 4: Vyöhykekaarten rajat

Lipunmyyntiä kehitetään

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

Mobiililippuja kehitetään niin, että ensimmäisessä vaiheessa otetaan käyttöön älypuhelimeen tilattava koko HSL-alueella kelpaava kertalippu. Lipputuotteita ja lipun myyntikanavia kehitetään jatkossa mm. verkkokauppaan sopiviksi. Mobiililippua markkinoidaan aktiivisesti eri kohderyhmille.

Työsuhdematkalippujen käyttöä edistetään markkinoimalla lippua yrityksille ja työntekijöille. Työsuhde-edun käyttöönottoa helpottavat HSL:n työmatkasetelit sekä niitä korvaavat, yksityisten toimijoiden tarjoamat sähköiset maksuvälineet.

Itsepalvelumyyntikanavia kehitetään ja asiakkaita kannustetaan niiden käyttöön. LIJ-järjestelmän lippuautomaatit tulevat käyttöön raitiovaunuissa sekä Suomenlinnan lauttaterminaalissa vuosina 2015–2016. Matkakorttien lataus internetissä otetaan käyttöön uuden kaarimallin lipuissa arviolta vuonna 2017. Aikuisen ja lapsen matkakortin sekä kertakortille ladattujen vuorokausilippujen tilaaminen verkosta on mahdollista jo aiemmin, kun HSL:n verkkokauppa avautuu. Asiakkaita ohjataan itsepalvelukanavien käyttöön aktiivisella markkinoinnilla.

Matka- ja kertakorttien sekä muiden ennakoon hankittujen lippujen käyttöä lisätään. Kertalippujen hinnankorotuksilla ohjataan asiakkaita matkakortin ja arvolippujen käyttöön. Kertakortille ladattujen lippujen myyntiä lisätään matkailijoille kohdennetuilla kampanjoilla. Lippujen saatavuutta laivoilla ja terminaaleissa parannetaan.

Suunnitelmakaudella vähennetään kuljettajien ja konduktöörin lipunmyyntiä, jotta liikenteen sujuvuus, luotettavuus ja turvallisuus paranevat. Runkobussilinjalla 550 tehdyn kokeilun perusteella HSL:n halli-

tus päätti vakinaistaa avorahastuskäytännön runkolinjojen busseissa alkaen syysliikenteestä 2015. Runkolinjoilla avorahastuksessa matkakorttia käyttävät matkustajat voivat nousta kyytiin etu- ja keskiovista, koska molemmissa paikoissa on leimauslaitteet. Kuljettajilta voi edelleen ostaa kertalippuja.

Raitiovaunuissa on valmiudet lopettaa kuljettajien lipunmyynti, kun kaikissa raitiovaunuissa on LIJ-järjestelmän lippuautomaatit. Myös junissa lopetetaan HSL:n kertalippujen myynti vuoden 2017 alussa. Kertalipun voi hankkia asemien lippuautomaateista tai käyttää mobiililippua. Junissa voi edelleen ostaa matkakortilla arvolipun itsepalvelulukijalta.

Tietoa lipuista ja lipunmyynnistä lisätään. Lippujen hintatiedot lisätään Reittioppaaseen käynnissä olevan uudistuksen myötä vuonna 2016 (nykytariffi). Kirjasena ilmestyvästä Helsingin seudun joukko liikenteen palvelu- ja myyntiohjeesta on laadittu sähköinen versio, mikä helpottaa lipunmyyjien ja muun joukkoliikennettä palvelevan henkilökunnan työtä ja asiakaspalvelua.

Matkalippujen yhteiskäyttöisyyttä edistetään

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

Matkustajainformaatiopalvelut uudistuvat

HSL tarjoaa sähköisiä matkustajainformaatiopalveluita ajoneuvoissa, pysäkeillä ja terminaaleissa sekä internetissä ja lisäksi asiakassovelluksia mobiilipalveluina. Keskeinen yhteinen nimittäjä on matkan tekemisen tukeminen ja helpottaminen.

Helmi-järjestelmä (Helsingin liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä) korvataan LIJ-hankkeen myötä uudella seudullisella järjestelmällä vuoden 2016 aikana. Väistyvää järjestelmää ylläpidetään mahdollisimman hyvälaatuisena, mutta sitä ei enää kehitetä.

Liikennevaloetuksien nykyistä laajempaan käyttöönottoon LIJ-järjestelmässä valmistaudutaan yhteistyössä jäsenkuntien kanssa. Uusia valoetusristeyksiä tulee etenkin Espooseen ja Vantaalle.

Mono-järjestelmällä (Aikataulu- ja informaatiomonitorien ohjausjärjestelmä) ohjataan kaikkia eri tyyppisiä aikataulu- ja informaationäyttöjä koko HSL-alueella. Suunnitelmakaudella järjestelmään tehdään kehitys- ja integrointityötä. Lopulta myös kaikki patterinäytöt siirretään Monolla ohjattaviksi. Järjestelmän suorituskykyä lisätään mahdollisuuksien mukaan, kun koko HSL-liikenteessä siirrytään reaaliaikataulujen piiriin vuoden 2016 aikana. Tämä kasvattaa luonnollisesti järjestelmän käyttö kustannuksia.

Aikataulu- ja informaationäyttöjä tulee pysäkeille lisää ja vanhentuneita näyttöjä uusitaan, kuten aiempinakin vuosina. Uusien liikenneterminaalien kuten Tapiolan ja Matinkylän aikataulu- ja informaationäytöt liitetään Monoon. Näin voidaan hyödyntää maksimaalisesti uuden vuoden 2016 alussa käytönotettavan seudullisen informaatiojärjestelmän tarjoamat hyödyt reaaliaikaisten saapumisaikojen laskennassa.

Yksilöllistä ja reaaliaikaista tietopalvelutarjontaa kehitetään edelleen. Internetissä olevien palveluiden käytettävyyttä parannetaan, niiden ominaisuuksia lisätään ja kehitetään vastaamaan uusimpia vaatimuksia. Palveluiden henkilökohtainen räätälöinti, reaaliaikaisuus ja henkilökohtainen paikannus ovat keskeisiä sekä uusien että edelleen kehitettävien palveluiden ominaisuuksia. Mobiilipalveluita tarjotaan siten, että niitä on mahdollista käyttää mahdollisimman monella erilaisella päätelaitteella.

Reittioppaan kokonaisvaltainen uudistus (Uusi avoin reittiopas RO4.0) on käynnissä. Uusi palvelu rakennetaan tiiviissä yhteistyössä Liikenneviraston (LiVi) kanssa. Teknisesti palvelu toteutetaan avoimeen lähdekoodiin perustuen. Sillä voi tehdä reittihakuja kaikkialle Suomeen, mikäli Liikenneviraston datat sen sallivat. Palvelun taustajärjestelmä sekä käyttöliittymä rakennetaan kokonaan uudelleen siten, että ne vastaavat mm. reaaliaikaisuuden ja usean liikennemuodon reitityksen asettamiin vaatimuksiin. HSL maksaa kustannuksista 55 % ja LiVi 45 %. Järjestelmää rakennetaan vaiheittain siten, että se korvaa nykyisen reittiopas-palvelun vuoden 2016 loppuun mennessä tai viimeistään vuonna 2017. Erityisesti vuoden 2016 ja mahdollisesti vuoden 2017 aikana väistyvän ja uuden reittioppaan palveluita joudutaan ylläpitämään rinnakkain, mistä aiheutuu hetkellinen nousu käyttökustannuksiin.

Liityntäpysäköinnin älykkään tietojärjestelmän perustoimituksen käyttöönotto ajoittuu keväälle 2015, minkä jälkeen järjestelmään tehdään vuosina 2016–18 tarvittavaa jatkokehitystä. Projektissa tehdään yhteistyötä kuntien ja pysäköintioperaattoreiden kanssa.

Avoimen datan tietorajapintojen ylläpitoa ja rajapintapalveluiden toimivuuden valvontaa kehitetään edelleen. Pyrkimyksenä on tukea kolmansien osapuolten palvelukehitystoimintaa, jotta HSL:n palveluiden käyttöön liittyvät sähköiset informaatiopalvelut olisivat mahdollisimman monien käytettävissä. Avoimen datan tietolähteitä ovat mm. lippu- ja informaatiojärjestelmä sekä reittiopas sisältäen kaikki matkustamista tukevat sähköiset informaatiotyypit.

HSL jatkaa edelleen kaikkien liikennemuotojen matkustajainformaation yhtenäistämistä koko Helsingin seudulla. Kun Länsimetron liikennöinti käynnistyy, HSL:n matkustajainformaation käyttäjiksi tulee asiakkaita, joiden suorat yhteydet muuttuvat vaihdollisiksi. Näissä muutoksissa selkeän ja ymmärrettävän matkustajainformaation merkitys kännykässä, pysäkillä ja asemilla korostuu.

Lähijunien ja -asemien, metron ja ratikoiden staattinen matkustajainformaatio siirtyy suunnitelmakaudella HSL-ilmeeseen. TTS-kaudella pysäkkien kilvitykset uusitaan HSL:n ilmeen mukaisiksi koko Helsingin seudulla. Samalla yhtenäistetään linjanumerointi. Muutosten myötä HSL:n vastuu koko Helsingin seudun joukkoliikenneinformaation tuottajana kasvaa.

HSL kehittää suunnitelmakaudella eri asiakassovellusten (HSL.fi; Reittiopas, mobiililippu, Omamatkakortti-palvelu ja Kutsuplus) integraatiota ja helppoa yhteiskäyttöä.

Asiakaspalvelut säilyvät korkealaatuisina

Asiakkaat saavat henkilökohtaista lipunmyynti- ja neuvontapalvelua HSL:n asiakaspalvelupisteissä Rautatientorilla, Itäkeskuksessa ja Pasilassa sekä liikenneinfokeskuksessa ja asiakaspalautteiden käsittelyssä. Tilapäisiä myyntipisteitä järjestetään kesäisin Kauppatorille palvelemaan Suomenlinnaan menijöitä sekä syksyisin opiskelijoille muutamaa 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 ja Pasilan asemalle.

Liikenneinfokeskus antaa puhelimitse matkakortti-, tariffi-, reitti- ja aikatauluneuvontaa sekä ohjeistaa asiakkaita poikkeustilanteissa ja tekee kutsuliikennevarauksia (Kirkkonummen linjat 918 ja 919 sekä Vantaan kutsulinjat 713,618,723,733,413,313), vastaanottaa asiakaspalautteita sekä vastaa kysymyksiin sosiaalisessa mediassa (Facebook, Twitter).

Eniten asiakaspalautteita saadaan netin palautejärjestelmän kautta. Kaikki eri tavoin saadut palautteet käsitellään viimeistään kahden viikon kuluessa. Palautesihteerit vastaavat niihin itse tai toimittavat ne asiantuntijoille vastattavaksi. Kuljettajia ja liikennöintiä koskevat palautteet toimitetaan ao. liikennöitsijän vastattavaksi. Palautteista koostetaan raportteja toiminnan kehittämistä varten.

Asiakaspalveluhenkilökunnan työkaluja kehitetään käyttäjälähtöisiksi. Suunnitellaan sähköinen asiakaspalvelun työpöytä, jossa useita toimintoja voi käsitellä samalla näytöllä samaan aikaan. Asiakaspalautejärjestelmää ja siitä saatavia raportteja kehitetään toimintaa paremmin tukevaksi. Valmistaudutaan LIJ- järjestelmän ja TLJ-järjestelmän käyttöönottoon varmistamalla henkilökunnan riittävä osaaminen.

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

Kuljettajakoulutusten pääteemana liikenneturvallisuus

HSL järjestää kuljettajakoulutuksia liikennöintisopimusten mukaisesti. Vuosittain suunnitellaan myös teemaltaan kokonaan uusi koulutus, jossa painotetaan aina myös asiakaspalvelun teemoja. Vuoden 2015 syksyllä järjestetään kahdeksan koulutuspäivän kokonaisuus, jonka teemana on liikenneturvallisuus. Jokaisessa koulutuspäivässä hyödynnetään matkustajapalautetta. Sen rinnalle otetaan jatkossa Mystery Shopping-palautte. Liikennehenkilökunnalle, terminaalien valvomoiden henkilökunnalle ja matkalippujen tarkastajille tehdään koulutuspaketti Tikkurilan, Tapiolan ja Matinkylän terminaalien liikennöinnistä.

Osana asiakaskokemuksen kehittämistä HSL laatii yhdessä liikennöitsijöiden kanssa HSL:n kuljettajaoppaan, jonka avulla HSL pyrkii parantamaan asiakkaan ja kuljettajien vuorovaikutustilanteita.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

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

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 suhteutettuna kokonaisasukasmäärään
- HSL:n arvostusindeksi
- Asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen
- Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle

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

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

HSL:n brändin tunnettuus ja arvostus sekä kuluttajien että muiden sidosryhmien parissa on parantunut tasaisesti vuodesta 2010. Tavoitteena on vahvistaa brändiä entisestään ja tehdä HSL:stä arvostetuin liikennebrändi koko Suomessa.

HSL tekee markkinointitoimenpiteitä paitsi joukkoliikenteen suosion kasvattamiseksi myös pyöräilyä lisäämiseksi kaikissa ryhmissä. Liikkumisen ohjauksella edistetään kestävien kulkutapojen valintaa etenkin työpaikoilla ja kouluissa, mutta myös yhä kasvavan senioriväestön keskuudessa.

HSL:n tavoitteena on kasvattaa sähköisesti rekisteröityneiden asiakkaiden kantaa TTS-kaudella useaan sataan tuhanteen. Uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän integraatio CRM-järjestelmään tarjoaa mahdollisuuden HSL:n asiakkuuksien hoitomallien kehittämiseen, asiakkaiden segmentointiin ja asiasanalyytiikkaan.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä huolehditaan yhteistyössä kuntien kanssa

Suunnitelmakaudella jatketaan yhteistyötä HSL-kuntien kanssa bussi- ja raitioliikennettä sujuvoittavien infrakohteiden toteuttamisessa ja uusien kohteiden esille tuomisessa. Lisäksi HSL osallistuu ennalta mahdollisimman aktiivisesti kaavoitus- ja liikennesuunnitteluun, jotta uusiin rakentamiskohteisiin ei tulisi rakenteellisia esteitä. Lisäksi toteutetaan HSL:n hallituksen hyväksymä runkolinjasuunnitelma.

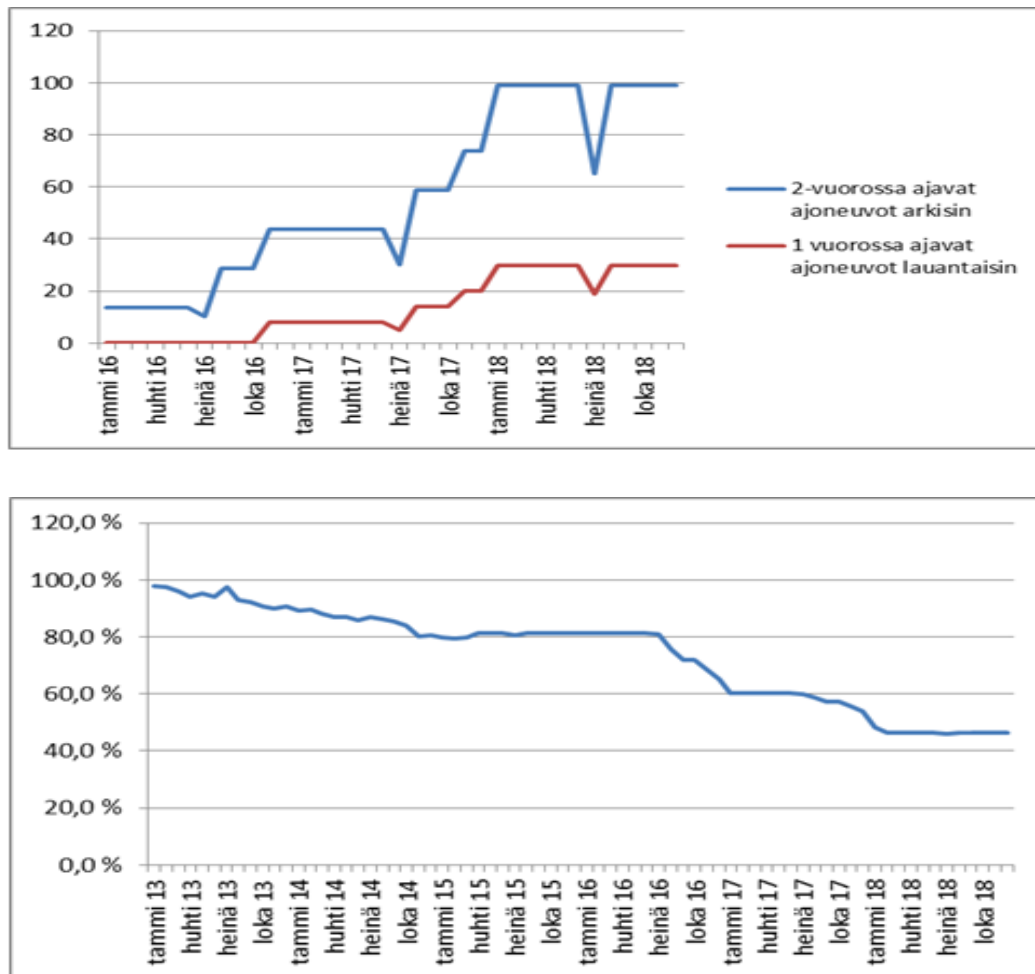
Joukkoliikenteen turvallisuutta kehitetään yhteistyössä joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaan ja sitä toteuttavaan aiesopimukseen liittyneiden kanssa. Pää tavoite on, että Helsingin seudun joukkoliikenteessä niin matkustajat kuin henkilökunta voivat tuntea olonsa turvalliseksi ja välttää häirinnältä ja väkivallalta. HSL:n järjestämässä joukkoliikenteessä koko matkaketju on turvallinen. Suunnittelukaudella perustetaan linja-autoliikenteen turvavalvomo sekä käynnistetään vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalvelut. Lisäksi kehitetään joukkoliikenteen turvallisuuden tilannetietoisuutta ja tilannekuvaa tuottavaa mittaristoa.

Kutsuplus tuo joustavuutta perinteisen joukkoliikenteen palveluihin

Kutsuplus pyrkii taivuttamaan henkilöautomatkojen kasvua pääkaupunkiseudulla sekä ohjaamaan joukkoliikenteeseen myös niitä, jotka eivät toistaiseksi ole kokeneet perinteistä joukkoliikennettä kilpailukyiseksi vaihtoehdoksi henkilöautolle. Henkilökohtaisten matkojen tehokas yhdistely ja ICT-avustetut täsmävaihdot ovat suunnitteilla osana tulevaisuuden liikennejärjestelmää. Jo nyt Kutsuplus tarjoaa mahdollisuuden esimerkiksi pyöräilyn ja joukkoliikenteen saumattomaan yhdistämiseen

Mikäli Kutsuplus palvelu jatkuu kokeiluvaiheen jälkeen, on vuoden 2016 marraskuun alkuun mennessä ajoneuvomäärä suunniteltu nostettavaksi asteittain nykyisestä 15 ajoneuvosta 45 ajoneuvoon ja vuonna 2017 vastaavasti 75 ajoneuvoon. Vuonna 2018 käyttöön on suunniteltu keskimäärin 100 autoa. Arkinen ajoneuvot ajavat kahdessa vuorossa. Lisäksi lauantailiikenne olisi tarkoitus aloittaa kokeiluluontoisesti 8 autolla marraskuussa 2016 alkaen ja olettaen asiakaspalautteen perusteella että kysyntää olisi, nostettaisiin ajoneuvojen määrä 20 autoon marraskuuhun 2017 mennessä. Vuonna 2018 lauantailiikenteessä olisi keskimäärin 30 yhdessä vuorossa ajavaa autoa. Matkustajamäärien arvioidaan kehittyvän seuraavasti: vuonna 2016: 254 000 nousua, 2017: 894 000 nousua ja vuonna 2018: 2 071 000 nousua.

Suunnitelmissa on laajentaa Kutsuplus-palvelua merkittävästi ja saattaa se kiinteäksi osaksi joukkoliikennetarjontaa, jolloin eri joukkoliikennemuotojen väliset synergiat voitaisiin hyödyntää tehokkaasti. Tämä mahdollistaisi joukkoliikenteen selkeän tehostamisen sekä merkittävät kustannussäästöt. Koska Kutsuplus-järjestelmä on täysin automatisoitu, jää yleiskustannusten osuus suhteessa kokonaiskustannuksista pieneksi toiminnan laajentuessa uudelle tasolle: vuosina 2016, 2017 ja 2018 yleiskustannusten arvioidaan olevan 24 %, 7 % ja 4 % verrattuna Kutsuplus-liikenteen kustannuksiin. Palvelu tuo laajentuessaan myös liikenteellisiä mittakaavaetuja. Palvelun kannattavuuden arvioidaan kehittyvän seuraavasti: vuonna 2016 lipputuloilla voidaan kattaa 26 % Kutsuplus-liikenteen kustannuksista, vuonna 2017 lipputuloilla voidaan kattaa 42 % Kutsuplus-liikenteen kustannuksista ja vuonna 2018 lipputuloilla voidaan kattaa 53 % Kutsuplus-liikenteen kustannuksista.



Kuva 5. Kutsuplus- ajoneuvojen määrä ja liikenteen subventioasteen tähänastinen ja arvioitu kehitys oletetulla ajoneuvomäärällä.

Kutsuplus-palvelun saamia tunnustuksia ja palkintoja:

- Vuoden strategiateko –tunnustus finalist (Suomen Strategisen Johtamisen Seura ry, 4.6.2014)
- Sustainable Transport Award Nominee (Washington, 16.9.2014)
- Suomen paras asiakaspalveluteko - CXPA Finland (kansainvälisen Customer Experience Professionals Association (CXPA) Suomen paikallisjärjestö ja yhteisö 7.10.2014)
- Helsinki Unescon Design-kaupungiksi perusteluissa Kutsuplus käyttäjälähtöisenä arjen tarpeiden tukena 12/2014 (Unescon pysyvä nimitys)
- Kunniainnointi Nordic Best Practice Challenge Nordic Capitals (8.5.2015 Reykjavik)
- In Your Pocket APP Award 2014 Outof.the-box –palkinto - ITS Europe (Älykkään liikenteen verkosto 17.6.2014)
- TEKES:in erityispalkinto - ITS Europe (Älykkään liikenteen verkosto 17.6.2014)

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Ruuhkautuminen hidastuu, jos yhä useampi matka tehdään joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen.
- Palkittu Kutsuplus mahdollistaa joustavan kulkumuodon perinteisen joukkoliikenteen ja yksityisautoilun välimaastoon.

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 kaavoitukseen osallistumalla ja sidosryhmäyhteistyöllä.

Mittarit:

- Saadaan aikaan 14 kunnan yhteinen, maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa yhteen sovitettu HLJ 2015 -päätös. Neuvotellaan liikennejärjestelmäpäätöksen keskeiset asiat mukaan MAL-aiesopimukseen.
- Yrityskyselyn perusteella määriteltyjen kehittämistoimenpiteiden toteutumisaste.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) edistää maankäyttöratkaisujen ja liikenneinvestointien yhteensovittamista Helsingin seudulla. HSL osallistuu liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun. HSL osallistuu kaavoitukseen tavoitteenaan varmistaa joukko-liikenteelle myönteinen kaupunkirakenteen kehitys sekä hyvät joukkoliikenteen toimintaedellytykset.

HLJ 2015 :n edistäminen ja MAL-aiesopimus

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on liikenteen osalta lähtökohtana uudelle MAL-aiesopimukselle 2016–2019. Tavoitteena on, että aiesopimus neuvotellaan valmiiksi vuoden 2015 loppuun mennessä, ja valmistuva sopimus edistää keskeisten HLJ-strategian linjausten toteutusta.

HLJ-suunnittelun ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman yhteistyöprosessia kehitetään hyödyntämällä vuonna 2015 tehtävän MASU-HLJ jälkiarvioinnin tuloksia. Tavoitteena on jatkuva ja kehittyvä yhteissuunnitteluprosessi ja valmistautuminen suunnitelmien päivittämiseen.

MAL-aiesopimuksen 2016 - 2019 toteutumista edistetään ja seurataan yhteistyötahojen kanssa. HSL:n HLJ-projekti vastaa yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa aiesopimuksen liikenneosion seurannasta. Seurantaa jatketaan ja seurantamenetelmiä kehitetään edelleen palvelemaan jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman edistämisestä ja sen jatkotoista viestitään aktiivisesti kuntien ja valtion päätöksentekoon.

HLJ 2015:n toimeenpano

Suunnitelmakaudella etsitään mahdollisuuksia ja keinoja liikennejärjestelmän rahoituspohjan vahvistamiseksi ja kestävä liikunnan edistämiseksi.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun selvityskokonaisuuden 1. vaihe valmistuu vuoden 2016 alkupuolella. Tulosten pohjalta käydään laaja-alaista keskustelua ja päätetään, edetäänkö seudulla kohti toteutuksen suunnittelua. Varaudutaan siihen, että mahdollinen toteutussuunnittelu sekä toimenpide- ja rahoituspaketin muodostaminen valmistellaan vuoden 2017 aikana.

Maankäyttöratkaisujen ja liikenneinvestointien yhteensovittamiseen Helsingin seudulla vaikutetaan HLJ:llä ja sen toteutuksella. HLJ tuottaa laadukasta arviointitietoa suunnittelua ja päätöksentekoa varten.

HSL osallistuu yhteistyötahojen käynnistämiin liikenneverkkojen ja liikennehankkeiden strategisen tason suunnitteluun ja huolehtii niissä HSL:n ja HLJ:n tavoitteiden huomioonottamisesta.

HLJ 2015:ssä edistetään määritellyn joukkoliikenteen runkoverkon ja solmupisteiden toteutumista yhteistyössä HSL:n osastojen ja yksiköiden kanssa. Erityishuomion kohteena ovat asemanseudun ja muut keskeiset solmupisteet ja niiden potentiaalin hyödyntäminen ja palvelutason nosto monipuolisilla toimenpiteillä.

Yhteistyötahojen kanssa toteutetaan pilotti, jolla tuetaan seudullisen pääpyöräilyverkon hyvän palvelutason toteutumista seudulla.

Liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjaon pilotin tuloksia jalkautetaan liityntäpysäköintialueiden toteutukseen seudulla. Liityntäpysäköinnin toteuttamisohjelma päivitetään ja kohteet priorisoidaan HLJ-toimikunnan johdolla.

KUHA hankekokonaisuuden ohjelmointia jatketaan jatkuvana ja vuosittain toistuvana prosessina HLJ 2015:n pohjalta. Tavoitteena on rahoituksen vahvistaminen ja teemakokonaisuuksien monipuolistaminen sekä suunnitteluyhteistyön kehittäminen maankäytön ja asumisen kanssa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja tutkimusmenetelmien kehittäminen

HSL osallistuu strategisen tason vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin kehittämistä palveleviin selvityksiin ja projekteihin.

Seudullisia saavutettavuustarkasteluja maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen ja vaikutusten arvioinnin tarpeisiin kehitetään tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmän sekä hankkeiden ja niiden vertailun taloudellisten vaikutusten arviointia kehitetään kattamaan paremmin maankäyttö ja muut laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset. HLJ-talouden ja HSL:n joukkoliikennetalouden yhteyttä vahvistetaan sekä kehitetään arviointityökaluja tätä varten. Kehitetään ja monipuolistetaan liikennejärjestelmän toteutuneen rahoituksen seurantaa.

Liikenne-ennustemallien kehitystyöhön ja testaamiseen varataan aiempaa enemmän resursseja. Ke-väällä 2015 valmistuneen ns. yksilömallien päivityksen jälkeen vertaillaan nykyisiä aluekeskiarvomalle-ja ja yksilöllisempää matkustuskäyttäytymistä kuvaavia yksilömalleja sekä tehdään päätelmät liikenne-ennustemallien kehityssuunnista. TTS-kauden alkupuolella tehdään liikenne-ennustemallin liikenne-verkkojen ja joukkoliikennelinjastojen kuvauksiin tarvittavat tarkistukset, jotta mallit olisivat aiempaa käyttökelpoisempia myös hankekohtaisissa tarkasteluissa. Samalla tarkistetaan myös aluejakoihin ja niiden mahdollisiin tarkennustarpeisiin liittyvät kysymykset. TTS-kaudella tehdään tarvittavat tarkis-tukset jalostettujen tavaraliikenteen aineistojen ja valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2016 ympäryskuntien aineiston pohjalta. Selvitetään mallissa mukana olevien tietoaineistojen kehitystä tule-vaaisuudessa, esim. miten pystyttäisiin arvioimaan ja mallintamaan tulevaisuuden autonomistuksen kehitystä seudulla.

TTS-kaudella lisätään yhteistyötä tutkimuslaitosten kanssa tutkimusten ja liikenne-ennustemallien menetelmien saralla. Pyritään myös saattamaan HSL:n tutkimustiedot entistä laajemmin hyödynnettä-viksi.

Alkuvuonna 2015 toteutetun liikennejärjestelmän toimivuutta koskevan yrityskyselyn kokemusten poh-jalta määritellään yrityskyselyn rooli ja toistettavuus jatkossa. Elinkeinoelämän tutkimustarpeita ja me-netelmiä sekä vuorovaikutusta pohditaan myös laajemmin. Liikkumista koskevia asenteita käsittelevä HLJ-barometri toteutetaan TTS-kaudella vertailukelpoisena vuonna 2013 toteutetun kanssa. Baro-metrin suuntaamista harkitaan asukkaiden lisäksi luottamushenkilöille.

Seuraavan HLJ-suunnitelman ohjelmointi ja valmistelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva prosessi, jossa uuden suunnitelman lähtökohtana on edelli-nen hyväksytty suunnitelma sekä sen tarkistus- ja kehittämistarpeet. Vuoden 2016 syksyllä valmistel-laan seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjelmointi yhteistyössä Helsingin seudun maankäyt-tösuunnitelman kanssa. Ohjelmoinnissa muodostetaan raamit ja painopisteet seuraavalle suunnitel-malle, ohjelmoidaan osallistuminen, vuorovaikutus ja viestintä sekä vaikutusten arvioinnin toteutus osana valmistelua. Suunnitelman valmistelu ohjelmoidaan siten, että HLJ -liikennejärjestelmäpäätös on mahdollista tehdä alkuvuodesta 2019 yhtä aikaa maankäyttösuunnitelman kanssa.

Tarvittavat taustaselvitykset toteutetaan pääosin vuoden 2017 aikana. Taustaselvitysten keskeisenä lähtökohta-aineistona ovat HLJ 2015:n valmisteluun ja edistämiseen liittyvät aineistot. Vaikutusten arvioinnin toteutus ohjelmoidaan siten, että vaikuttavuuden arviointi on keskeinen osa suunnittelupro-sessia. Hyödynnetään kehitettyjä menetelmiä kuten saavutettavuustarkasteluja ja taloudellisten vaiku-tusten arviointia.

Hyödyt HSL:n asiakkaille:

- Laaja ja pitkäjänteinen seudullinen yhteistyö luo edellytyksiä toimivalle liiken-nejärjestelmälle ja kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.
- Maankäytön tiivistäminen mahdollistaa kestävästä yhteiskuntarakenteen muo-dostumisen olemassa olevien hyvien joukkoliikennedyteyksien varrelle.
- Mahdollisesti käyttöön otettavat uudet liikennejärjestelmän rahoitusmallit vä-hentävät painetta korottaa lippujen hintoja ja nostaa kuntaosuuksia. Samalla saadaan resursseja palvelutason parantamiseen.

2.2.5 Tavoite 5: Vähemmän päästöjä



Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.

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

Mittarit:

- Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi

Linjastosuunnittelun avulla matkoja keskitetään raideliikenteeseen, jolloin joukkoliikenteen kokonaispäästöt vähenevät. HSL osallistuu yhdessä Helsingin, Espoon ja Liikenneviraston kanssa tehtävään Raide-Jokerin hankesuunnitteluun sekä Liikenneviraston ja Helsingin kanssa Pisara-radon suunnitteluun. HSL osallistuu myös Helsingin kaupungin poikkihallinnolliseen raitioliikenneprojektiin, jossa kehitetään raitioliikennettä ja valmistaudutaan sen laajentamiseen.

HSL lisää vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. HSL:n rooli ympäristövastuuta kantavana toimijana tuodaan entistä vahvemmin esiin viestinnässä.

Suomen ensimmäistä sähköbussijärjestelmää kokeillaan

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

HSL:n hankinnan tavoitteena on saattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan kestävä kehityksen tielle vähähiilisen energian, vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen ja älykkäiden liikennepalvelujen käyttöönoton avulla.

Liikenteen tilaajana HSL on kiinnostunut akkusähköbussin suorituskyvystä sekä eri teknologiavaihtoehtojen toimivuudesta. Sähköbussien hyödyt dieselbusseihin verrattuna ovat lähipäästöttömyys, hiljaisuus ja edulliset energiakustannukset. Lisäksi HSL kerää tietoa matkustajien suhtautumisesta sähköbusseihin ja hankkii samalla osaamista sähköbussiliikenteen ja sen infran suunnitteluun. (Matkustajat ovat päässeet testaamaan Transdevin sähköbusseja (4 kappaletta) Espoon sisäisellä linjalla 11.)

Sähköbussien laajamittainen käyttöönotto edellyttää teknologisia valintoja. Koska latausjärjestelmät ovat kehittyneet, sähköbussit voidaan varustaa pienemmillä akuilla, jolloin niiden liikennöintikustannukset elinkaaren aikana jäävät perinteisiä busseja pienemmiksi.

HSL osallistuu eBusSystems-hankkeeseen, jossa kehitetään sähköbussijärjestelmää. Keskeinen edellytys täyssähköisen bussiliikenteen yleistymiselle on tarkoituksenmukaisen latausinfrastruktuurin määrällisyys ja toteutus.

HSL hankkii leasing-sopimuksella vuosien 2015 /2016 aikana 12 sähköbussia koekäyttöön, jotta voimme luoda Suomeen ensimmäisen sähköbussijärjestelmän. Tämän hankkeen (ePELI) yksi osatavoite on tutustuttaa bussioperaattorit sähköbusseihin ja varmistaa, että operaattorit pystyvät jatkossa tarjoamaan liikennettä kilpailutettuun sähköbussiliikenteeseen. Hanke mahdollistaa jatkossa sähköbussiliikenteen sisällyttämisen normaalin kilpailutuksen piiriin.

Bussiliikenteen päästötaso alentuu tavoitteen mukaisesti kaluston uusiutumisen sekä biopolttoaineiden käytön ansiosta. 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. Vuonna 2016 ympäristöbonukseen varataan 1 500 000 euron (+alv) suuruinen määräraha.

Päästöjen vähentämistavoitteet:

	2014	2015	2016	2017	2018
CO ₂ -päästöt	72,518	- 10 %	- 20 %	- 30 %	-40 %
NO _x -päästöt	0,458	- 10 %	- 20 %	- 26 %	-38 %
Partikkelipäästöt	0,0065	- 12 %	- 25 %	- 31 %	-38 %

Bussiliikenteessä pyritään yli 90 %:n vähennyksiin hiilidioksidipäästöissä ja haitallisissa lähipäästöissä (hiukkaset, typen oksidit) vuoteen 2025 mennessä

HSL:n tavoitteena on vähentää joukkoliikenteen lähipäästöjä ja kasvihuonekaasupäästöjä. Vuonna 2025 tavoitteena on, että kaikki liityntälinjat ajetaan sähköbusseilla, joiden käyttämä sähkö on kestävästi tuotettua.

Uusia raitiovaunuja ja metrojunia

Kaksi ensimmäistä kotimaista Artic-raitiovaunua on ollut koekäytössä matkustajaliikenteessä vuoden 2014 ajan. Uusia raitiovaunuja tulee Helsinkiin 15 kappaletta vuoden 2016 loppuun mennessä. Artic-raitiovaunuja on tilattu kaikkiaan 40.

M300-sarjan metrojunat hankitaan espanjalaiselta kiskokalustovalmistaja CAF:lta. Junia on tilattu kaikkiaan 20. Ensimmäiset metrojunat ovat liikenteessä kesän 2015 alussa. Sarjan seuraavat junat toimitetaan Helsinkiin kesään 2016 mennessä. Uusia junia tarvitaan Länsimetron liikenteen alkaessa.

HSL on sopinut HKL:n metro- ja raitioliikenneyksiköiden kanssa uusiutuvan energian käytöstä vuosina 2014 - 2016. Helen (Helsingin energia) on hankkinut HKL:lle vesivoimatuotannon sekä pohjoismaisen tuulivoimatuotannon alkuperäsertifikaatit.

Hyödyt HSL:n asiakkaille

- Asuinympäristöstä tulee terveellisempi ja viihtyisämpi entistä pienempien joukkoliikenteen päästöjen ansiosta.
- Uudet energiatehokkaat kalustohankinnat tarjoavat myös aiempaa mukavampia matkoja (mm. uudet raitiovaunut sekä sähköbussit aiempaa kalustoa hiljaisempia; uudet ilmastoidut flirt-junat vanhaa poistuvaa junakalustoa energiatehokkaampia).

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 mahdollistavan seudun kasvun ja joiden avulla matkalippujen hintoihin ja kuntaosuuksiin kohdistuvaa korotuspainetta voidaan hillitä.

Mittarit:

- Lipputulot/toimintamenot –suhde
- Joukkoliikenteen tuottavuus
- Matkalipun tarkastuksen tehokkuus
- Uusien rahoituslähteiden osuus kokonaisrahoituksesta
- Kokonaisarkkitehtuurityön eteneminen
- Lähijunaliikenteen/VR-suorahankintasopimuksen eteneminen

Vuonna 2014 HSL:n toimintatuloista kuntaosuuksien osuus oli 48,8 prosenttia, lipputulojen 48,3 prosenttia, muiden tulojen 1,9 prosenttia ja valtiolta saadun joukkoliikennetuen osuus 1,0 prosenttia. Suunnitelmakaudella on tavoitteena laajentaa toiminnan rahoituspohjaa uusien tulo- ja rahoituslähteiden avulla ja näin kasvattaa muiden tulojen absoluuttista määrää sekä samalla mahdollisuuksien mukaan myös suhteellista osuutta kaikista toimintatuloista.

VR ja HSL ovat neuvotelleet lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016 – 2021. VR:n ehdotus tuottaa HSL:lle viiden vuoden sopimuskaudella yhteensä noin 30 miljoonan euron säästön nykyhinta-

tasoon verrattuna. Säästö on samansuuruinen kuin HSL:n arvioimat kilpailutuksen tuomat hyödyt eli 15 prosentin hinnanlasku nykytasosta. Aiesopimuksen pohjalta osapuolet valmistelevat 2015 syksyn aikana uuden viisivuotisen sopimuksen, jonka on tarkoitus astua voimaan 1.4.2016. Uusi sopimus on tarkoitus käsitellä ja hyväksyä HSL:n hallituksessa alkuvuodesta 2016. Näitä uuden aiesopimuksen tuomia säästöjä ei ole huomioitu alustavassa TTS:ssä, koska tieto aiesopimuksesta tuli alustavan TTS:n laadinnan loppuvaiheessa, jolloin muutoksia lukuihin ei enää voitu tehdä. Mikäli uuden sopimuksen tuomat säästöt huomioitaisiin lipun hintojen korotusesityksessä, se tarkoittaisi keskimäärin noin 1,0 %-yksikön alhaisempaa korotusesitystä vuodelle 2016. Uuden sopimuksen valmistelun ohella HSL jatkaa suunnitelmakaudella lähijunaliikenteen kilpailuttamista valmistelevia toimenpiteitä siten, että kilpailu avautuu vuonna 2021.

HSL osallistuu tilaajaviranomaisten yhteistyöhön laajenevan seudun bussiliikenteen kehittämiseksi ja julkisen rahoituksen sekä palvelujen hankinnan järjestämiseksi tarkoituksenmukaisesti.

HSL jatkaa uusasiakashankintakampanjointia tavoitteenaan kasvattaa nykyisten linjojen täyttöastetta ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta.

HSL:n asiakasohjelmaa kehitetään niin, että ohjelmasta syntyy myös tuloja HSL:ään.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä lisätään työsuhdematkalipun myyntiä yrityksissä. HSL seuraa liikkuminen palveluna -toiminnan kehittymistä ja on avoin neuvottelemaan mahdollisesta yhteistyöstä uusien palveluntarjoajien kanssa.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä pyritään vahvistamaan aktiivisella yhteistyöllä liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa sekä kehittämällä osaamista ja arviointityökaluja.

Matkalippujen tarkastuksella turvataan lipputulot

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

Näkyvä ja tehokas matkalippujen tarkastustoiminta vähentää liputta tai virheellisellä matkalipulla matkustavien määrää. Toiminta edistää joukkoliikenteen lipputulojen kertymistä. Vuonna 2016 tavoitteena on pitää tarkastettujen matkustajien määrä vähintään vuoden 2015 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 järjestyksenvalvoille tarkastustyössä vaadittavan koulutuksen. Toiminta lisää matkustajien turvallisuutta sekä matkalippujen tarkastajien työturvallisuutta. Järjestyksenvalvojen käyttämistä matkalippujen tarkastajia avustavissa tehtävissä sekä Kampin terminaalin yöliikenteen lipuntarkastuksissa jatketaan vuosina 2016–2018.

Avorahastukseen kuuluvien bussilinjojen 550 ja 560 tarkastamiseen käytetään matkalippujen tarkastajista ja järjestyksenvälvoijistä muodostettuja ryhmiä. Toimintaa on jo kokeiltu vuoden ajan. Jatkossa tarkastajia avustavia järjestyksenvälvoijia käytetään entistä enemmän avorahastukseen kuuluvilla bussilinjoilla. Tämä lisää vartiointikuluja noin 40 000 euroa vuodessa.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 25 % normaalitasoa vähemmän vuosina 2016–2017.

Tarkastustoiminnan kehittämiseksi jatketaan 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.

3 Henkilöstö

Henkilöstöstrategian avulla varmistetaan HSL:n toiminnallisten tavoitteiden saavuttamista. Henkilöstövisio kuvaa sitä, miten haluamme jatkossa nähdä itsemme ja tapamme toimia. Vision toteutumista tuetaan osaamisen kehittämisen, työyhteisö- ja esimiestaitojen sekä yhteistyön kautta.



Kuva 6. Henkilöstövisio ja strategiset tavoitteet

Henkilöstövisio

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

Innostus syntyy siitä, että työn tekemisen perusasiat ovat kunnossa: sopivasti vastuuta ja valtuuksia tehdä työtä, selkeät tavoitteet ja esimiehen tuki niiden toteuttamiseen, mahdollisuus vaikuttaa oman työn kehittämiseen ja uuden oppimiseen, työn tekemistä tukevat työkalut sekä työkaverit joiden kanssa työasiat sujuvat. Näihin kaikkiin vaikutetaan kolmen strategisen tavoitteen kautta.

Henkilöstöstrategian tavoitteet ja toimenpiteet

Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Osaamisen tarkastelu kytketään aiempaa tiiviimmin osaksi HSL:n strategian ja toiminnan suunnittelua. Strateginen osaaminen tarkistetaan ja osaamisen kehittämisestä tehdään suunnitelma, jonka toteutumista ja vaikutuksia seurataan. Talon sisällä työssä oppimista tuetaan mm. työkierrolla. Osaamista varmistetaan hyödyntämällä omien työntekijöiden osaamista sisäisessä koulutuksessa. Lisäksi selvitetään mahdollisuuksia osaamisen kehittämisen yhteistyöhön HSL:n ulkoisten sidosryhmien ja korkeakoulujen kanssa. Keskeisiin asiantuntija- ja ammattitehtäviin suunnitellaan osaamisen kehittämisspolut. Tavoite- ja kehityskeskustelujen sisältöä kehitetään siten, että esimiehellä ja työntekijällä on mahdollisuus arvioida osaamista ja sen kehittymistä aiempaa paremmin.

Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Esimiestyötä ja johtamista kehitetään määritellyn esimiesroolin, esimiesosaamisen ja esimiestyöstä saadun palautteen perusteella. Esimiesvalmennusta jatketaan ja johtamisen työkaluja kehitetään erityisesti päivittäisjohtamisessa ja palkittamisessa. Tulevaisuuden muutoksiin varaudutaan kartoittamalla esimiespotentiaalia. Uudet esimiehet perehdytetään systemaattisesti esimiestehtäviin.

Työyhteisötaitojen merkitystä käydään läpi arvokeskusteluissa ja erillisenä teemana osastojen kehittämispäivillä. Työntekijöiden kehittämisideoita tuodaan esille ja hyödynnetään systemaattisesti. Asiakaslähtöisyys on ideoiden tärkeä arviointikriteeri.

Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Yhteistyötä ja asiakaskokemusta parannetaan palveluperiaatteiden mukaisesti. Palveluperiaatteet viedään ryhmä- ja työntekijätasolle ottamalla ne osaksi vuosittaista tavoiteasetantaa ja suunnittelua. Palveluperiaatteet otetaan myös projektityöskentelyn pohjaksi. Asiakaspalautteen systemaattista seuranta ja hyödyntämistä kehitetään kaikilla tasoilla.



Kuva 7: HSL:n palveluperiaatteet

Tavoitteiden saavuttamista tukevan yhteistyön merkitystä ja vaikutuksia käydään läpi osana arvokeskustelua. Prosessinäkökulma otetaan mukaan erilaisiin käytäntöihin. Henkilöstökyselyn tuloksia hyödynnetään aktiivisesti toiminnan ja yhteistyön kehittämisessä.

Keskeiset sidosryhmät määritellään siten, että tavoitteet, käytännön yhteistyöfoorumit, vastuuhenkilöt ja raportointi ovat selkeät.

Henkilöstöstrategian mittarit

Mittarit:

- Osaamisen kehittämissuunnitelman toteutumisaste
- Henkilöstökyselyn perusteella seurattavat:
 - esimiestyön kehittyminen
 - yhteistyötaitojen kehittyminen
 - organisaation toimivuuden kehittyminen
- Henkilöstökyselyn perusteella laaditun toimenpidesuunnitelman toteutumisaste

Henkilöstömittareiden toteutuminen 2011-2014 ja tavoite vuonna 2015:

Mittari	2011	2012	2013	2014	2015
Esimiestyö (asteikko 1-5)	3,66	3,81	3,80	3,80	3,90
Yhteistyö (asteikko 1-5)	3,84	3,85	3,96	3,94	4,00
Organisaation toimivuus (asteikko 1-5)	3,06	3,21	3,31	3,27	3,45
Henkilöstökyselyn perusteella tehty parannustoimenpiteet, toteutumisaste	-	98,62	73,30	30,00	100,00

4 Toiminnan riskien hallinta

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

Vuonna 2016 riskienhallinnassa jatketaan vuonna 2015 määriteltyjen HSL:n 1. luokan ja osastojen tärkeimpien riskien käsittelyä. Samalla laaditaan käsittelysuunnitelmat kattamaan kaikki riskit. Vuosina 2017 – 2018 riskikarttaa ja riskienhallintasuunnitelmia ylläpidetään uusien riskien, toteutuneiden riskienhallintatoimenpiteiden ja jäännösriskien näkökulmasta.

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

Suurten liikennehäiriöiden ja poikkeustilanteiden hoitoa varten on laadittu ja kuvattu HSL:n häiriöhallintaprosessi. On tärkeää huolehtia siitä, että prosessi ja vastuut ovat kaikkien työntekijöiden tiedossa ja toiminta on sen mukaista. Prosessin vastuuhenkilö ylläpitää kuvausta ja sitä tarkistetaan tarvittaessa esim. häiriötilanteiden hoidon jälkiarvioinnin perusteella.

Liikennepalveluissa keskitytään turvaamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hallitsemaan niihin liittyviä riskejä. Oman tärkeän kokonaisuutensa muodostavat joukkoliikenteen hankintaan liittyvät riskit, erityisesti junaliikenteen avautuminen kilpailulle. Toimintaedellytyksissä korostuu joukkoliikenteen häiriöttömyys sekä joukkoliikenteen toiminta jokapäiväisissä häiriöissä, häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

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

Tietoturvan kehittämiseksi seurataan tietoturvallisuuden tilaa proaktiivisesti ja päivitetään tietoturvaohjetta säännöllisesti sekä kehitetään koko henkilöstön tietoturvakoulutuksia. Tietoturvaopastukseen kiinnitetään erityistä huomiota henkilöstön perehdyttämisessä.

Riskienhallintatoimenpiteet otetaan osaksi osastojen, ryhmien ja henkilöiden tavoitteita sekä tehtäviä. Niiden toteutumista arvioidaan tavoite- ja kehityskeskusteluissa sekä mitataan tulokorteissa

5 Käyttötalous

5.1 Talousarvion sitovuus

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

Talousarvion sitovat erät:

	TA 2015	TAE 2016	Ero TAE2016/TA2015	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	614 880 000	668 590 000	53 710 000	8,7 %
Investointimenot	48 504 000	34 139 000	-14 365 000	-29,6 %
Kuntaosuudet	298 953 0000	326 713 000	27 760 000	9,3 %

5.2 Tuloslaskelma 2016 - 2018

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TAE	ERO TAE2016/ENN2015		TAE	TAE
	2014	2015	2015	2016	€	%	2017	2018
Toimintatuotot	595 174	614 754	617 419	669 996	52 577	8,5 %	734 600	757 797
Myyntituotot	288 013	299 149	303 130	327 656	24 526	8,1 %	334 997	346 910
Korvaukset kunnilta	290 244	298 953	298 953	326 713	27 760	9,3 %	383 884	395 110
Muut myyntitulot	1 162	1 100	1 100	1 164	64	5,8 %	1 164	1 164
Tuet ja avustukset	7 302	6 251	6 251	6 293	42	0,7 %	6 314	6 312
Vuokratuotot	2 605	2 170	2 204	2 303	99	4,5 %	2 333	2 343
Muut toimintatuotot	5 848	7 131	5 781	5 867	85	1,5 %	5 908	5 958
Toimintakulut	-582 141	-614 878	-605 362	-668 590	-63 228	10,4 %	-722 554	-743 384
Henkilöstökulut	-19 133	-19 001	-19 548	-19 727	-179	0,9 %	-19 727	-19 727
Palvelujen ostot	-554 935	-587 912	-577 722	-639 415	-61 693	10,7 %	-693 321	-714 025
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-848	-1 137	-1 213	-1 805	-592	48,8 %	-1 121	-1 220
Vuokratulot	-4 313	-3 440	-3 693	-4 526	-833	22,6 %	-5 066	-5 089
Muut kulut	-2 912	-3 388	-3 186	-3 118	68	-2,1 %	-3 318	-3 323
Toimintakate	13 033	-124	12 057	1 406	-10 651	-88,3 %	12 047	14 413
Rahoitustuotot ja -kulut	-27	-545	-95	-408	-313	328,9 %	-721	-774
Vuosikate	13 006	-669	11 962	999	-10 963	-91,7 %	11 326	13 638
Poistot	-8 055	-9 217	-8 670	-10 696	-2 026	23,4 %	-21 023	-23 335
Tilikauden tulos	4 951	-9 886	3 292	-9 697	-12 989	-394,6 %	-9 697	-9 697
Tilikauden yli-/alijäämä	4 951	-9 886	3 292	-9 697	-12 989	-394,6 %	-9 697	-9 697

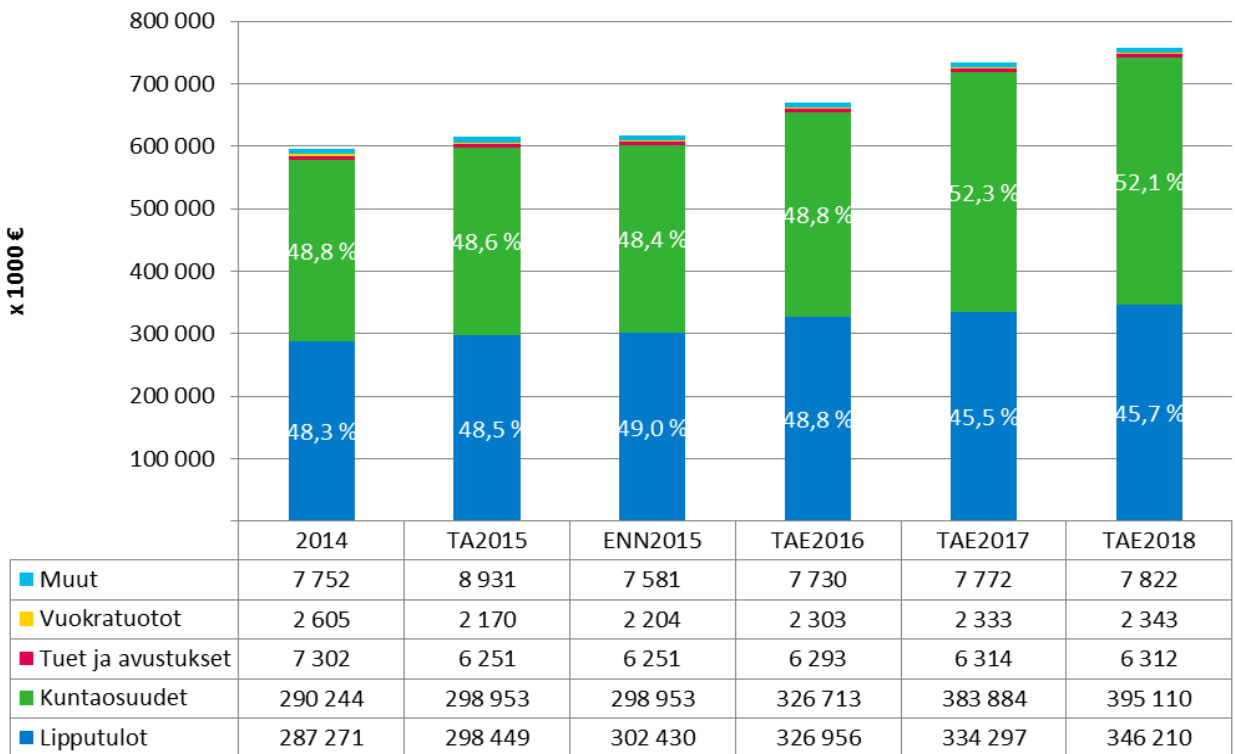
Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	102,2 %	100,0 %	102,0 %	100,2 %	101,7 %	101,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	304 930	315 801	318 466	343 283	350 716	362 687
- ilman kuntaosuuksia, %	52,4 %	51,4 %	52,6 %	51,3 %	48,5 %	48,8 %
Toimintakate, %	2,2 %	0,0 %	2,0 %	0,2 %	1,6 %	1,9 %
Vuosikate, %	2,2 %	-0,1 %	1,9 %	0,1 %	1,5 %	1,8 %
Vuosikate / Poistot, %	161,5 %	-7,3 %	138,0 %	9,3 %	53,9 %	58,4 %

¹⁾ Ennuste 2015: Osavuosisikatsaus 1/2015 30.4.2015

5.2.1 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2016 ovat yhteensä 670,0 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 52,6 milj. euroa (8,5 %). Vuonna 2017 toimintatulojen arvioidaan olevat 734,6 milj. euroa ja vuonna 2018 757,8 milj. euroa. Alla olevassa taulukossa vuosien 2017-2018 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2016 hintatasoon ja vuoden 2016 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuosille 2017-2018 ei siis mukana taulukossa).



Kuva 8. Toimintatulojen kehitys 2014-2018

Lipputulot

Lipputulosten arvioinnin perustana on käytetty kolmen kuukauden toteutumatiетojen pohjalta tehtyjä lipputulosten arvioita vuodelle 2015. Lipputulosten arvioidaan olevan vuonna 2015 ilman ALV yhteensä 302,4 milj. euroa ja 327,0 milj. euroa vuonna 2016. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen on 8,1 %. Lipputulot yhteensä muodostavat 48,8 % HSL:n toimintatuloista.

Vuodesta 2015 vuoteen 2016 lipunmyyntiin vaikuttavan matkustajamäärän arvioidaan kasvavan keskimäärin noin 1,0 %. Lippujen myyntiennuste 2017 – 2018 perustuu lipun myyntiin vaikuttavan matkustajamäärän kasvuun vastaavasti yhdellä prosentilla vuosittain.

Lippujen hintoja esitetään korotettavaksi vuonna 2016 keskimäärin 6,9 %. Sisäisiin lippuihin esitetään keskimäärin 7,2 %:n korotusta ja seutulippuihin keskimäärin 6,6 %:n korotusta. Lippujen hintojen korotus johtuu pääosin kasvaneista Länsimetron käyttönoton, Kehäradan (käytössä ensimmäistä kertaa koko vuoden) sekä muun metrolinjakkeen (metrovarikon laajennus, kulunvalvontalaitteisto) aiheuttamista infrakustannuksista. Osaltaan kustannuksia kasvattavat myös em. syistä aiheutuvat manuaalisen metro- ja junaliikenteen operointikustannusten kasvu. Yleiskustannusten puolella suurin kustannusten kasvu aiheutuu LIJ-järjestelmän käyttönotosta (vaikutus poistoihin) sekä sen ja nykyi-

sen matkakorttijärjestelmän yhtäaikaista ylläpidosta aiheutuvasta ICT- ja tietoliikennekulujen kasvusta.

Lipun hintojen korotusesityksessä ei ole huomioitu Kutsuplus-liikenteen kustannuksia, eikä VR: ja HSL:n uuden lähijunaliikennöinnin aiesopimuksen vuosille 2016 – 2021 neuvotteluista mahdollisesti kertyviä säästöjä. Mikäli Kutsuplus-liikenteen kustannukset huomioitaisiin lipun hintojen korotusesityksessä, tarkoittaisi se lisäkorotusta 0,8 %-yksikköä vuonna 2016. VR:n uuden sopimuksen tuomien säästöjen huomioiminen lipun hintojen korotusesityksessä tarkoittaisi keskimäärin noin 1,0 %-yksikön alhaisempaa korotusesitystä vuonna 2016. Näitä uuden aiesopimuksen tuomia säästöjä ei ole huomioitu alustavassa TTS:ssä, koska tieto aiesopimuksesta tuli alustavan TTS:n laadinnan loppuvaiheessa, jolloin muutoksia lukuihin ei enää voitu tehdä.

Vuonna 2016 seutulippujen hinnankorotus painottuu eniten kertalippuihin. Myös arvolippuja ja HSL-alueen kuntalaisille myytävää subventoitua kausilipun hintaa esitetään korotettavaksi. Sisäisten lippujen hinnankorotus koskee kaikkia päälippulajeja ja ovat kertalippuja lukuun ottamatta hieman seudullisia lippuja korkeammalla tasolla seudullisten ja sisäisten kausilippujen välisen hintasuhteen pienentämiseksi. Sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hintoja esitetään edelleen korotettavaksi lähemmäs omakustannushintaa. Seudullisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen osalta omakustannushinta on saavutettu esitetyillä hinnoilla.

Vuonna 2017 lipputulojen arvioidaan olevan 334,3 milj. euroa ja vuonna 2018 346,2 milj. euroa. Vuonna 2017 joukkoliikenteen infrakustannukset nousevat merkittävästi, kun sekä Länsimetro että Kehärata liikennöivät koko vuoden. Vuonna 2017 kuntien subventioasteen ilman edellisten vuosien yli/alijäämiä arvioidaan keskimäärin olevan 53,5 %. Jos kuntien maksama keskimääräinen subventioaste halutaan tuolloin edelleen pitää 50 %-ssa, tulisi lipputuloja vuonna 2017 kerätä lisää noin 24,9 milj. euroa. Tämä merkitsisi edelleen vuonna 2017 keskimäärin 11,4 %:n korotusta vuodelle 2016 ehdotetun keskimääräisen 6,9 %:in korotuksen lisäksi laskettuna joukkoliikenteen keskimääräisen joustokertoimen -0,3 mukaan.

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

Seutuliput

Pääkaupunkiseudun seutulipputulot vuonna 2015 ovat ennusteen mukaan yhteensä 113,0 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 0,45 %:n kasvu vuonna 2016. Keskimäärin pääkaupunkiseudun seutulippujen hinnat nousevat 6,7 % vuoden 2015 hintoihin verrattuna. Seutulipputulot vuonna 2016 ovat 123,0 milj. euroa.

Lähiseutu 2-lippujen hinnat nousevat keskimäärin 6,9 %. Lähiseutu 3-lippujen hinnat nousevat keskimäärin 6,1 %. Lähiseutulipputulot vuonna 2016 ovat yhteensä 18,3 milj. euroa.

Sisäiset liput

Helsingin sisäiset liput

Helsingin sisäisten lipputulojen ennuste vuonna 2015 on 144,0 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 0,6 %:n kasvu vuonna 2016. Keskimäärin Helsingin sisäisten lippujen hinnat nousevat 7,2 % vuoden 2015 hintoihin verrattuna. Lipputuloja on vuonna 2016 arvioitu kertyvän 155,7 milj. euroa.

Espoon ja Kauniaisten sisäiset liput

Espoon ja Kauniaisten sisäisten lipputulosten ennuste vuonna 2015 on 15,4 milj. euroa.

Myytävien lippujen määrään on arvioitu 0,6 % kasvu vuonna 2016. Keskimäärin Espoo/Kauniainen yhteisen maksualueen sisäisten lippujen hinnat nousevat 6,9 % vuoden 2015 hintoihin verrattuna. Lipputulosta on vuonna 2016 arvioitu kertyvän 16,2 milj. euroa.

Vantaan sisäiset liput

Vantaan sisäisten lipputulosten ennuste vuonna 2015 on 10,5 milj. euroa. Myytävien lippujen määrään on arvioitu 0,6 % kasvu vuonna 2016. Keskimäärin Vantaan sisäisten lippujen hintojen muutos on 6,9 % vuoden 2015 hintoihin verrattuna. Lipputulosta on vuonna 2016 arvioitu kertyvän 11,0 milj. euroa.

Keravan/Sipoon sekä Kirkkonummen sisäiset liput

Ennusteen mukaan Kerava/Sipoo yhteisen maksualueen sisäiset lipputulot vuonna 2015 ovat 0,7 milj. euroa ja Kirkkonummen 0,7 milj. euroa. Keskimäärin Kerava/Sipoo maksualueen sisäisten lippujen hinnat nousevat 6,9 % ja Kirkkonummen sisäisten lippujen hinnat 6,8 % vuoden 2015 hintoihin verrattuna.

Kaikkiaan Kerava/Sipoo maksualueen sisäisiä lipputulosta on vuonna 2016 arvioitu kertyvän yli 0,7 milj. euroa ja Kirkkonummen sisäisiä lipputulosta 0,8 milj. euroa.

Yhteenveto lippujen hintojen keskimääräisistä muutoksista 2015 - 2016, ei ALV

Seutuliput, pääkaupunkiseutu	6,7 %
Seutuliput, lähiseutu 2 (Espoo/Vantaa - 3. vyöhyke)	6,9 %
Seutuliput, lähiseutu 3 (koko HSL-alue)	6,1 %
Helsingin sisäiset liput	7,2 %
Espoo/Kauniainen sisäiset liput	6,9 %
Vantaan sisäiset liput	6,9 %
Kerava/Sipoo sisäiset liput	6,9 %
Kirkkonummen sisäiset liput	6,8 %
Korotus keskimäärin	6,9 %

Kuntien sisäisen yleis- ja haltijakohtaisen kausilipun hintaa esitetään korotettavaksi muita kausilippuja enemmän. Näin niiden hinnat saadaan lähemmäs laskennallista omakustannushintaa.

Korttimaksu

Matkakorteista on peritty asiakkaalta omakustannushinnan mukainen hinta. Korttimaksu vuonna 2015 on 5,00 euroa. Vuonna 2016 matkakorttien hinnaksi esitetään 5,00 euroa (sis. alv 10 %).

Korttimaksuja vuonna 2015 sekä vuonna 2016 arvioidaan kertyvän 0,7 milj. euroa.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertamaksun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2016 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan vuonna 2016 kertyvän 5,0 milj. euroa, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 2,4 milj. euroa.

Matkalippujen tarkastustoiminnassa huomioidaan siirtyminen uuteen lippu- ja informaatiojärjestelmään sekä taksa- ja lippujärjestelmään. Toiminnan painopiste on asiakkaiden opastamisessa uuden järjestelmän käyttöönottoon. Tämän vuoksi tarkastusmaksutuloja arvioidaan kertyvän noin 25 % normaali-tasoa vähemmän vuosina 2016–2017.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot 4,3 milj. euroa muodostuvat pääosin liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotila- ja sähköbussivuokrista, VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muis-ta palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan perittävän VR:ltä 1,1 milj. euroa, vuokratuloja liiken-nöitsijöiltä perittävistä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 2,3 milj. euroa ja muita tuloja 0,9 milj. euroa.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen määräksi on arvioitu 5,4 milj. euroa vuosina 2016 - 2018. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,9 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät arvioi-dun 0,4 milj. euron Työ- ja elinkeinoministeriön avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

Kuntaosuudet

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

Kuntaosuudet talousarviossa 2016 ovat yhteensä 326,7 milj. euroa, mikä sisältää arvioidun 5,1 milj. euron kuntaosuuden Kutsuplus-liikenteeseen. Kuntaosuudet muodostavat 48,8 % HSL:n toimintatuloista.

Kuntaosuuksiin kohdistetaan vuonna 2016 kustannuksia yhteensä 679,2 milj. euroa, josta operointikustannuksia 505,9 milj. euroa (74,5 %). Kuntaosuuksiin kohdistetaan tuloja yhteensä 342,8 milj. euroa, josta lipputulot ovat yhteensä 327,0 milj. euroa (95,4 %). Kuntaosuuksissa on lisäksi huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien yli-/alijäämiä yhteensä 9,7 milj. euroa.

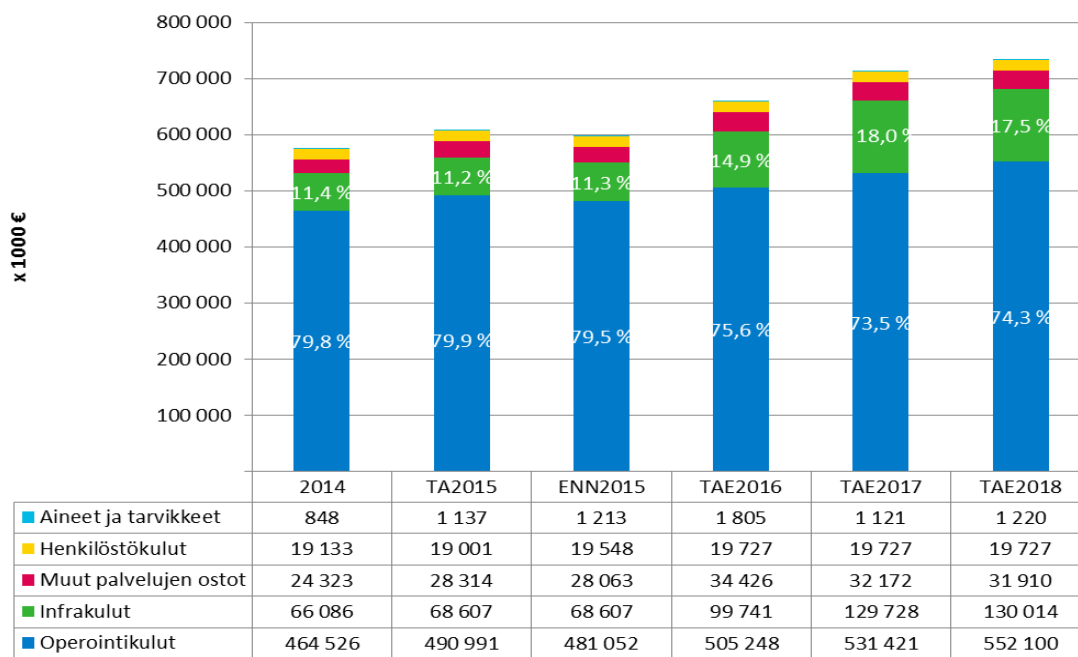
x 1 000 €	TP2014	TA2015	ENN2015	TAE2016		Ero TAE2016/ENN2015		TAE2017	TAE2018
						€	%		
Kuntaosuuksiin kohdistetut kustannukset yhteensä	590 367	624 745	614 232	679 225	100,0 %	64 993	10,6 %	743 605	766 802
Operointikustannukset	464 526	490 991	481 052	505 894	74,5 %	24 841	5,2 %	532 341	553 020
Infrakustannukset	66 086	68 607	68 607	99 741	14,7 %	31 134	45,4 %	129 728	130 014
Yleiskustannukset	59 755	65 147	64 573	73 590	10,8 %	9 018	14,0 %	81 536	83 768
Kuntaosuuksiin kohdistetut tulot yhteensä	305 074	315 906	318 571	342 815	100,0 %	24 244	7,6 %	350 024	361 995
Lipputulot	287 271	298 449	302 430	326 956	95,4 %	24 526	8,1 %	334 297	346 210
Valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki	6 097	5 437	5 437	5 437	1,6 %		0,0 %	5 437	5 437
Yleiskustannuksiin kohdistetut tulot	11 706	12 020	10 704	10 422	3,0 %	-282	-2,6 %	10 290	10 348
Kuntien kumulatiiviset yli-/alijäämät yhteensä ¹⁾	-4 951	9 886	-3 292	9 697				9 697	9 697
Laskutettavat kuntaosuudet yhteensä	290 244	298 953	298 953	326 713		27 760	9,3 %	383 884	395 110

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 2016 – 2018 on sivuilla 51-59.

5.2.2 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2016 ovat yhteensä 668,6 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2015 ennusteesta 63,2 milj. euroa (10,4 %). Vuonna 2017 toimintamenojen arvioidaan olevat 722,6 milj. euroa ja vuonna 2018 743,4 milj. euroa.



Kuva 9: Toimintamenojen kehitys 2014 - 2018

Palveluiden ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2016 ovat yhteensä 639,4 milj. euroa, 95,6 % HSL:n toimintamenoista.

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset Kutsuplus mukaan lukien ovat 505,2 milj. euroa, 75,6 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,6 milj. euroa.

Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 2,1 % edellisvuoden tasosta. Bussiliikenteen menot vuonna 2016 ovat yhteensä 319,7 milj. euroa, josta Kutsuplussin osuus on 5,1 milj. euroa. Bussiliikenteen menot sisältävät ympäristöbonusvarauksen 1,5 milj. euroa. Vuonna 2016 bussiliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan 2,5 %.

Vuonna 2017 bussiliikenteen menoiksi yhteensä arvioidaan 324,6 milj. euroa, josta Kutsuplussin osuus on 13,0 milj. euroa. Vuonna 2018 bussiliikenteen menoiksi yhteensä arvioidaan 341,9 milj. euroa, josta Kutsuplussin osuus on 26,3 milj. euroa. Vuonna 2016 bussiliikenteen kustannuksia alentaa Länsimetron valmistuminen ja liityntäliikenteen alkaminen.

Junaliikenteen menot ovat vuonna 2016 yhteensä 94,0 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Vuonna 2017 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 102,4 milj. euroa ja vuonna 2018

102,4 milj. euroa. Vuonna 2016 menot kasvavat uuden Sm5-kaluston käyttöönoton ja Kehäradan liikennöinnin takia.

HSL:n ja VR:n lähiliikennesopimuskokonaisuudesta on tehty vuoden 2014 alusta voimaan tullut muutosopimus, joka liitti Keravan ja Kirkkonummen matkustuksen osaksi ostopalvelusopimusta. Uusi sopimusrakenne kasvattaa sekä HSL:n lipputuloja että kustannuksia lähiseutuvyöhykkeeltä. Lähijunaliikenteen sopimukseen tehtiin samalla useita päivityksiä, täydennyksiä ja tulkintaerimielisyyksien tarkennuksia. HSL joutuu mm. korvaamaan kalustonohjaustoiminnan ja turvallisuuspalvelujen lisäntyneitä kustannuksia. Lähijunaliikenteen ostopalvelujen korvaukset muodostuvat sopimuksen mukaan neljästä pääerästä:

- operointisopimuksen perusteella maksettavasta korvauksesta
- muut palvelut -sopimuksen perusteella maksettavasta korvauksesta
- kalustosopimuksen perusteella maksettavasta korvauksesta sekä
- kunnossapitosopimuksen perusteella maksettavasta korvauksesta.

Sopimusten sisällä on useita kustannuseriä, joita tarkistetaan vuosittain tai vuosineljänneksittäin sopimuksissa määriteltujen kustannusindeksien ja toiminnan tehostamiskertoimien perusteella. Kalustokustannuksiin ei sovelleta kustannusnousuindeksiä. Junaliikenteen kustannustason arvioidaan vuonna 2016 nousevan ostoliikenteen osalta 1,6 %.

VR-korvausten lisäksi lähijunaliikenteen kustannuksia muodostuu Junakalustoyhtiölle maksettavista uusien Sm5-junien vuosimaksuista, jotka ovat noin 21,1 miljoonaa euroa vuonna 2016. Vuonna 2016 Sm5-junia on liikenteessä Junakalustoyhtiön talousarvion 2015 mukaisesti keskimäärin 52 kpl. Uuden kaluston toteutuvat vuosimenot riippuvat voimakkaasti korkotason tulevasta kehityksestä, koska pääomakustannukset ovat Junakalustoyhtiön suurin kuluerä.

Junaliikenteen operointimenot 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.

Raitioliikenteen kustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 53,7 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,3 %. Vuonna 2017 kustannuksiksi arvioidaan 56,5 milj. euroa ja vuonna 2018 60,4 milj. euroa. Vuonna 2016 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten johdosta.

Metroliikenteen kustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 33,6 milj. euroa. Metroliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,4 %. Vuonna 2017 kustannuksiksi arvioidaan 43,7 milj. euroa ja vuonna 2018 43,3 milj. euroa. Vuonna 2016 kustannukset nousevat uuden metrokaluston ja Länsimetron käyttöönoton myötä.

Metron viikonloppuöiden yöliikennekokeilu lopetettiin vuonna 2014. Taloussuunnitelma ei sisällä yöliikenteen kustannuksia vuosina 2016 - 2018.

Lauttaliikenteen kustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 4,2 milj. euroa ja pysyvän samalla tasolla suunnitelmavuosina 2017 - 2018. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,3 %. Kutsuplus-liikenteen operointikustannusten vuonna 2016 arvioidaan olevan 5,1 milj. euroa ja vuonna 2017 13,0 milj. euroa sekä vuonna 2018 26,3 milj. euroa, mikäli Kutsuplus-liikennettä jatketaan koe-käytön päätyttyä.

Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään vuonna 2016 34,4 milj. euroa. Muihin palvelujen ostoon käytetään vuonna 2017 32,2 milj. euroa ja vuonna 2018 31,9 milj. euroa. Vuonna 2016 lisäkustannuksia aiheuttaa LIJ-hankkeen valmistuminen ja uuden sekä vanhan matkalippujärjestelmän rinnakkaiskäytön kustannukset. ICT-kustannuksia kasvattaa lisäksi LIJ-hankkeen mukanaan tuomat uudet palvelut ja erityisesti informaatiojärjestelmien kehittäminen. Myös uusien liikennejärjestelmien ja palveluiden käyttöönoton tiedostus- ja markkinointikustannukset kohdistuvat vuoteen 2016. Vuonna 2017 muiden palvelujen ostomenojen arvioidaan hieman laskevan vuoden 2016 tasosta.

x 1 000 €	TP2014	TA2015	ENN2015	TAE2016	Ero TAE2016/ENN2015	TAE2017	TAE2018	
ITC-palvelut	6 063	7 428	8 060	11 851	3 791	47,0 %	10 860	11 047
Lipunmyyntipalkkiot	6 457	6 510	6 510	6 600	90	1,4 %	6 100	6 000
Asiantuntijapalvelut	3 666	4 727	4 627	5 039	412	8,9 %	4 454	4 224
Laitteiden huoltopalvelut	2 053	2 243	2 241	3 755	1 514	67,5 %	3 454	3 454
Ilmoitukset ja markkinointi	778	1 284	1 295	1 575	281	21,7 %	1 482	1 382
Staattisen informaation hoitopalvelut	1 057	1 755	1 500	1 380	-120	-8,0 %	1 240	1 225
Painatukset	874	701	701	665	-36	-5,1 %	665	665
Vartiointipalvelut	218	240	240	544	304	126,2 %	926	926
Muut palvelut	3 157	3 427	2 889	3 017	128	4,4 %	2 990	2 987
Muiden palveluiden ostot yht.	24 323	28 314	28 063	34 426	6 363	22,7 %	32 172	31 910

Joukkoliikenteen infrakorvaukset

Kunnille joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2016 on 99,7 milj. euroa. Infra-kustannukset sisältävät kustannukset Helsingiltä 72,6 milj. euroa, Espoolta 13,0 milj. euroa, Vantaalta 13,8 milj. euroa, Keravalta 0,08 milj. euroa sekä Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa.

Inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena ennen vuotta 2010 käyttöönotetun infran osalta on käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on kirjanpitoarvo. Pääomalle laskettavan koron osalta on laskennallisena korkona käytetty infrasopimuksen mukaista viittä prosenttia.

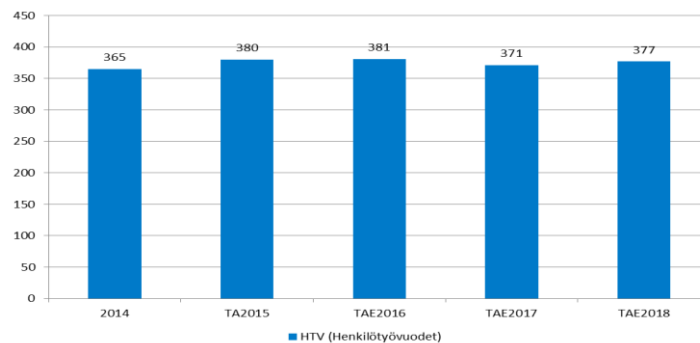
HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita. Samoin lipputulujen kohdistuksessa on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulujen kasvusta kohdistettu Vantaalle;

vuonna 2016 3,0 milj. euroa (kertaseutulipputulosten kasvu vuonna 2016 on Kehäradan myötä arvioitu olevan yhteensä 5,0 milj. euroa).

Vuonna 2017 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 129,7 milj. euroa ja vuonna 2018 130,0 milj. euroa. Joukkoliikenteen infrakustannukset nousevat merkittävästi Länsimetron sekä Kehäradan myötä.

Henkilöstömenot

Henkilöstömenot ovat 19,7 milj. euroa, joka on 3,0 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 0,2 milj. eurolla (0,9 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 15,8 milj. euroa, joka sisältää palkkojen yleisiin sopimuskorotuksiin varatun 0,4 %. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 3,9 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen. Henkilöstömenoissa on varauduttu 381 henkilötyövuoden työpanokseen. LIJ-hankkeessa tarvitaan vielä ylimääräisiä suunnitteluresursseja ja vuonna 2017 tarvittavan henkilötyöpanoksen tarpeen arvioidaan hieman laskevan. Vuosille 2017-2018 henkilöstömenot on budjetoitu vuoden 2016 tasoon.



Kuva 10: Henkilötyövuosien kehitys 2014-2018

Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2016 varattu 1,8 milj. euroa. Vuoden 2017 varaus on 1,1 milj. euroa ja vuonna 2018 1,2 milj. euroa. Vuoden 2016 varaus sisältää uusien matkakorttien hankinnan, kun uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä on käytössä.

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

Muut menot vuonna 2016 ovat 3,1 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan yhteensä 2,4 milj. euroa. Muihin menoihin on varattu vuodelle 2017 3,3 milj. euroa ja vuodelle 2018 3,3 milj. euroa.

Toimintakatteen vuonna 2016 arvioidaan olevan 1,4 milj. euroa ylijäämäinen ja se riittää kattamaan rahoitusmenot, joita arvioidaan olevan 0,4 milj. euroa.

Rahoitustulot ja –menot

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton ja talousarviolainaa ei todennäköisesti tarvitse nostaa myöskään vuonna 2015.

Uusiin investointeihin arvioidaan vuonna 2016 tarvittavan lainaa 35,0 milj. euroa, vuonna 2017 10 milj. euroa ja vuonna 2018 5 milj. euroa, jolloin lainakanta vuoden 2018 lopussa olisi noin 42,9 milj. euroa. Lainakorkona laskennassa on käytetty 1,5 %.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2016 arvioidaan olevan 0,4 milj. euroa ja kasvavan vuosina 2017 ja 2018 siten, että varaus vuodelle 2017 on 0,7 milj. euroa ja vuodelle 2018 0,8 milj. euroa.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 1,0 milj. euroa ylijäämäinen.

Suunnitelmapoistot vuonna 2016 ovat 10,7 milj. euroa ja ne kasvavat edellisvuoden ennusteeseen verrattuna 2,0 milj. eurolla (23,4 %). Suunnitelmapoistojen arvioidaan kasvavan vuosina 2017 -2018 LIJ-hankkeen valmistuttua ja varaus vuodelle 2017 on 21,0 milj. euroa ja vuodelle 2018 23,3 milj. euroa.

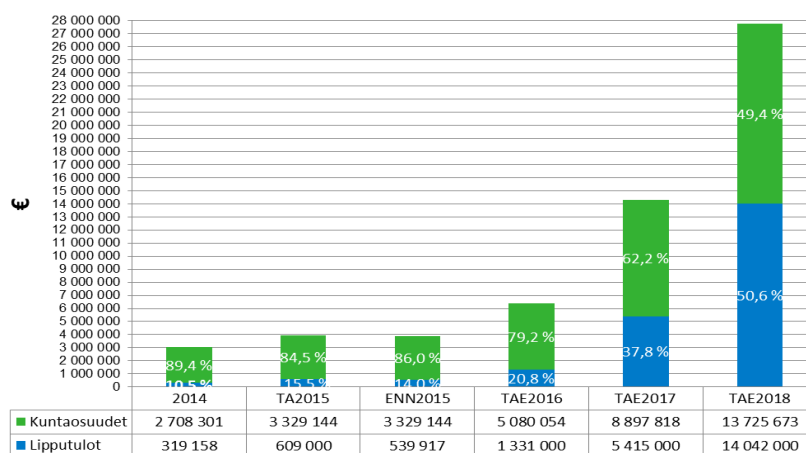
Tilikauden 2016 alijäämäksi arvioidaan jäävän 9,7 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä koostuu taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa HSL:n tuloja (jäsenkuntien kuntaosuuksia) vähentävänä eränä.

5.2.3 Kutsuplus-liikenne

Kutsuplus-liikenteen tulot

HSL:n toimintatulot sisältävät myös Kutsuplus-liikenteen tuloja. Kutsuplus-liikenteen lipputulot enuste vuonna 2015 on 0,5 milj. euroa. Vuonna 2016 lipputulot arvioidaan kerättävän 1,3 milj. euroa. Lipputulot arvioidaan olevan 5,4 milj. euroa vuonna 2017 ja 14,0 milj. euroa vuonna 2018, mikäli Kutsuplus-liikennettä jatketaan koekäytön päätyttyä vuonna 2015.

Kutsuplus-liikenteen kuntaosuudet ovat vuonna 2016 5,1 milj. euroa, vuonna 2017 8,9 milj. euroa ja vuonna 2018 13,7 milj. euroa. Kutsuplus-liikenteen subventiotason kehitys on esitetty aiemmin sivulla 20.

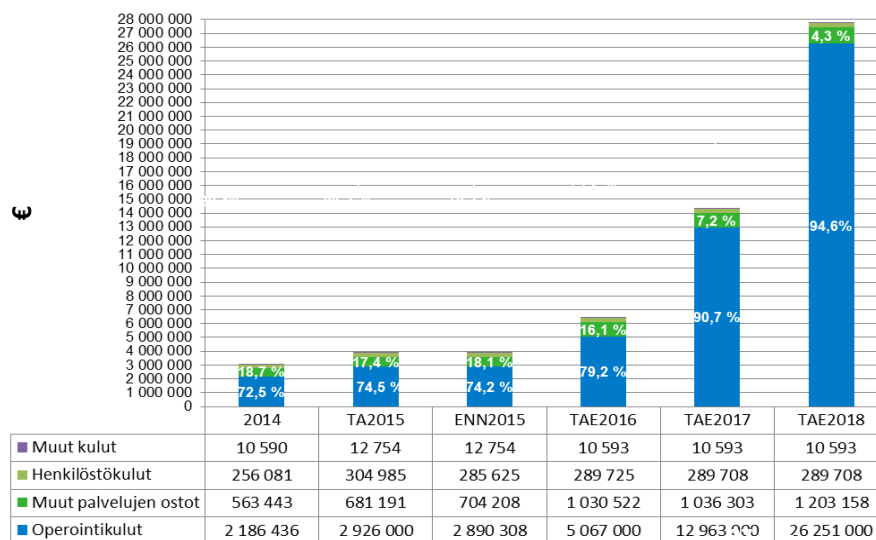


Kuva 11: Kutsuplus-liikenteen tulot tuloerittäin 2014 – 2018

Kutsuplus-liikenteen menot

HSL:n toimintamenot sisältävät Kutsuplus-liikenteen kustannuksia vuonna 2016 yhteensä 6,4 milj. euroa. Kuluista 79,2 % on liikennöinnistä aiheutuvia operointikustannuksia. Kustannukset kasvavat vuonna 2018 27,8 milj. euroon, jolloin kuluista 94,6 % on liikenteen operointikustannuksia.

Kutsuplus-liikenteen nettokustannuksia ei ole huomioitu joukkoliikenteen matkalippujen hintojen korotusesityksessä. Mikäli Kutsuplus-liikenteen kustannukset huomioitaisiin lipun hintojen korotusesityksessä, tarkoittaisi se hintojen lisäkorotusta 0,8 %-yksikköä vuonna 2016.



Kuva 12: Kutsuplus-liikenteen kulut menoerittäin 2014 – 2018

5.3 Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö

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

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä yhteensä 31.12.2015 yhteensä 25,8 milj. euroa, joka on alustavassa taloussuunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2016-2018.

€	Kumulat. yli-/alijäämä	Käyttö	Kumulat. yli-/alijäämä	JAKO 3 VUODELLE		
	31.12.2014			2016	2017	2018
Espoo	10 640 828	-3 587 000	7 053 828	2 351 276	2 351 276	2 351 276
Helsinki	11 189 887	-3 019 000	8 170 887	2 723 629	2 723 629	2 723 629
Kauniainen	407 153	-76 000	331 153	110 384	110 384	110 384
Kerava	714 935	41 000	755 935	251 978	251 978	251 978
Kirkkonummi	-194 338	113 000	-81 338	-27 113	-27 113	-27 113
Sipoo	457 888	-500 000	-42 112	-14 037	-14 037	-14 037
Vantaa	15 760 890	-2 858 000	12 902 890	4 300 963	4 300 963	4 300 963
Yhteensä	38 977 242	-9 886 000	29 091 242	9 697 081	9 697 081	9 697 081

Kunnat antavat lausuntopyynnön yhteydessä lausuntonsa kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2016 – 2018.

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

5.4 Peruspääoma

HSL:n peruspääoma on 1.1.2015 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.

Peruspääomaosuksiin ei esitetä muutoksia suunnitelmakaudella. Peruspääomalle ei esitetä maksettavaksi korkoa.

5.5 Investoinnit

HSL:n investointimenot vuonna 2016 ovat 34,1 milj. euroa, vuonna 2017 9,8 milj. euroa ja vuonna 2018 4,2 milj. euroa.

Suunnitelmakauden merkittävin investointi on LIJ-2014-hanke, johon suunnitelmakauden 2016 – 2018 aikana käytetään yhteensä noin 33,4 milj. euroa. Määrärahavaraus vuodelle 2016 on 28,2 milj. euroa, vuodelle 2017 4,1 milj. euroa ja vuodelle 2018 1,1 milj. euroa.

Matkustajainformaatiolaitteisiin ja –järjestelmiin (mm. Uusi reittiopas, aikataulu-, info- ja patterinäytöt, Live-etuukien risteyslaitteet) on varattu suunnitelmakaudelle 5,4 milj. euroa, mistä 2,1 milj. euroa vuodelle 2016, 2,0 milj. euroa vuodelle 2017 ja 1,2 milj. euroa vuodelle 2018.

Toimiala-IT:n kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 3,5 milj. euroa. Merkittävimpiä yksittäisiä kehittämishankkeita ovat matkustajalaskentalaiteiden hankinta, johon on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 0,6 milj. euroa. Toimiala-IT:n yleiseen kehittämiseen on varattu 0,8 milj. euroa, joukkoliikennerekisterin (JORE) ohjelman kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 0,9 milj. euroa ja liikennetietojen raportointikannan (L-INFO) kehittämiseen 0,2 milj. euroa.

Asiakassovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 2,2 milj. euroa, joka pitää sisällään asiakasohjelmaan, CRM-järjestelmään ja mobiilipalveluiden kehittämiseen varatut määrärahat.

Muihin ICT-investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 3,3 milj. euroa. Muissa investoinneissa on varauduttu suunnitelmakaudella 0,3 milj. eurolla HSL:n toimitilojen remontointimenoihin.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat vuonna 2016 yhteensä 10,7 milj. euroa, 2017 21,0 milj. euroa ja 2018 23,3 milj. euroa. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

LIJ2014 –hankkeen työn osuuksista aloitettiin poistot hankkeen määrittelyvaiheen päätyttyä 1.7.2013 alkaen. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain, tämän hetken suunnitelmien mukaan uusi järjestelmä on kokonaisuudessaan tuotantokäytössä loppuvuonna 2016, jolloin hankkeet poistot on laskettu alkavaksi täysimääräisinä 1.10.2016 alkaen. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ2014 –hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

Tuloslaskelma 2014-2018

	TP	TA	ENN. ¹⁾	ERO ENN2015/TA2015		TAE	ERO TAE016/ENN2015		TAE	ERO TAE2017/TS2016		TAE	ERO TAE2018/TS2017	
x 1 000 €	2014	2015	2015	€	%	2016	€	%	2017	€	%	2018	€	%
Toimintatuotot	595 174	614 754	617 419	2 665	0,4 %	669 996	52 577	8,5 %	734 600	64 604	9,6 %	757 797	23 197	3,2 %
Myyntituotot	288 013	299 149	303 130	3 981	1,3 %	327 656	24 526	8,1 %	334 997	7 341	2,2 %	346 910	11 913	3,6 %
Seutuliikenteen lipputulot	106 527	111 793	113 000	1 207	1,1 %	122 954	9 954	8,8 %	124 183	1 229	1,0 %	125 426	1 243	1,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	2 520	2 701	2 840	139	5,1 %	2 950	110	3,9 %	2 956	6	0,2 %	2 986	30	1,0 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	13 007	14 014	14 690	676	4,8 %	15 346	656	4,5 %	15 523	177	1,2 %	15 677	154	1,0 %
Helsingin sisäiset lipputulot	138 930	142 660	144 000	1 340	0,9 %	155 681	11 681	8,1 %	157 238	1 557	1,0 %	158 810	1 572	1,0 %
Espoon sisäiset lipputulot	14 462	14 816	15 410	594	4,0 %	16 170	760	4,9 %	16 332	162	1,0 %	16 495	163	1,0 %
Kauniaisten sisäiset lipputulot ²⁾	108	114		-114	-100,0 %									
Vantaan sisäiset lipputulot	10 294	10 566	10 520	-46	-0,4 %	11 024	504	4,8 %	11 134	110	1,0 %	11 245	111	1,0 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	632	642	700	58	9,0 %	733	33	4,7 %	741	8	1,1 %	747	6	0,8 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	472	534	730	196	36,7 %	767	37	5,1 %	775	8	1,0 %	782	7	0,9 %
Kutsuplus-lipputulot	319	609	540	-69	-11,3 %	1 331	791	146,5 %	5 415	4 084	306,8 %	14 042	8 627	159,3 %
Lipputulot yhteensä	287 271	298 449	302 430	3 981	1,3 %	326 956	24 526	8,1 %	334 297	7 341	2,2 %	346 210	11 913	3,6 %
Muut myyntituotot yhteensä	742	700	700		0,0 %	700		0,0 %	700		0,0 %	700		0,0 %
Korvaukset kunnilta	290 244	298 953	298 953		0,0 %	326 713	27 760	9,3 %	383 884	57 171	17,5 %	395 110	11 226	2,9 %
Muut myyntitulot	1 162	1 100	1 100		0,0 %	1 164	64	5,8 %	1 164		0,0 %	1 164		0,0 %
Tuet ja avustukset	7 302	6 251	6 251		0,0 %	6 293	42	0,7 %	6 314	21	0,3 %	6 312	-2	0,0 %
Vuokratuotot	2 605	2 170	2 204	34	1,6 %	2 303	99	4,5 %	2 333	30	1,3 %	2 343	10	0,4 %
Muut toimintatuotot	5 848	7 131	5 781	-1 350	-18,9 %	5 867	85	1,5 %	5 908	42	0,7 %	5 958	50	0,8 %
Toimintakulut	-582 141	-614 878	-605 362	9 516	-1,5 %	-668 590	-63 228	10,4 %	-722 554	-53 964	8,1 %	-743 384	-20 831	2,9 %
Henkilöstökulut	-19 133	-19 001	-19 548	-548	2,9 %	-19 727	-179	0,9 %	-19 727		0,0 %	-19 727		0,0 %
Palvelujen ostot	-554 935	-587 912	-577 722	10 190	-1,7 %	-639 415	-61 693	10,7 %	-693 321	-53 906	8,4 %	-714 025	-20 704	3,0 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-310 069	-320 738	-315 000	5 738	-1,8 %	-314 583	417	-0,1 %	-311 606	-323 751	102,9 %	-315 626	-4 020	1,3 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-72 736	-85 315	-83 000	2 315	-2,7 %	-94 032	-11 032	13,3 %	-102 401	-88 292	93,9 %	-102 401		0,0 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-25 787	-26 488	-25 541	947	-3,6 %	-33 621	-8 080	31,6 %	-43 706	-33 127	98,5 %	-43 261	445	-1,0 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-50 012	-51 401	-50 500	901	-1,8 %	-53 747	-3 247	6,4 %	-56 547	-51 461	95,7 %	-60 363	-3 816	6,7 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 735	-4 123	-4 121	2	0,0 %	-4 198	-77	1,9 %	-4 198	-3 956	94,2 %	-4 198		0,0 %
Kutsuplus -operointikustannukset	-2 186	-2 926	-2 890	36	-1,2 %	-5 067	-2 177	75,3 %	-12 963	-3 229	63,7 %	-26 251	-13 288	102,5 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-464 526	-490 991	-481 052	9 939	-2,0 %	-505 248	-24 196	5,0 %	-531 421	-26 173	5,2 %	-552 100	-20 679	3,9 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-3 416	-3 773	-3 773		0,0 %	-4 067	-294	7,8 %	-4 805	-738	18,1 %	-4 826	-21	0,4 %

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	ERO ENN2015/TA2015		TAE	ERO TAE016/ENN2015		TAE	ERO TAE2017/TS2016		TAE	ERO TAE2018/TS2017	
	2014	2015	2015	€	%	2016	€	%	2017	€	%	2018	€	%
Junaliikenteen infrapalvelut	-2 868	-8 167	-8 167		0,0 %	-15 190	-7 023	86,0 %	-15 065	125	-0,8 %	-14 825	240	-1,6 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-40 029	-39 210	-39 210		0,0 %	-61 956	-22 746	58,0 %	-89 439	-27 483	44,4 %	-88 796	643	-0,7 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-19 544	-17 343	-17 343		0,0 %	-18 168	-825	4,8 %	-20 019	-1 851	10,2 %	-21 173	-1 154	5,8 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-229	-114	-114		0,0 %	-360	-246	215,8 %	-400	-40	11,1 %	-394	6	-1,5 %
Infrapalvelut yhteensä	-66 086	-68 607	-68 607		0,0 %	-99 741	-31 134	45,4 %	-129 728	-29 987	30,1 %	-130 014	-286	0,2 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-24 323	-28 314	-28 063	252	-0,9 %	-34 426	-6 363	22,7 %	-32 172	2 254	-6,5 %	-31 910	261	-0,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-848	-1 137	-1 213	-76	6,7 %	-1 805	-592	48,8 %	-1 121	683	-37,9 %	-1 220	-99	8,9 %
Vuokrakulut	-4 313	-3 440	-3 693	-253	7,4 %	-4 526	-833	22,6 %	-5 066	-541	11,9 %	-5 089	-23	0,5 %
Muut kulut	-2 912	-3 388	-3 186	202	-6,0 %	-3 118	68	-2,1 %	-3 318	-200	6,4 %	-3 323	-5	0,2 %
Toimintakate	13 033	-124	12 057	12 181	-9834,9 %	1 406	-10 651	-88,3 %	12 047	10 641	756,8 %	14 413	2 366	19,6 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-27	-545	-95	450	-82,6 %	-408	-313	328,9 %	-721	-313	76,9 %	-774	-53	7,4 %
Vuosikate	13 006	-669	11 962	12 631	-1888,4 %	999	-10 963	-91,7 %	11 326	10 327	1034,2 %	13 638	2 313	20,4 %
Poistot	-8 055	-9 217	-8 670	547	-5,9 %	-10 696	-2 026	23,4 %	-21 023	-10 327	96,6 %	-23 335	-2 313	11,0 %
Tilikauden tulos	4 951	-9 886	3 292	13 178	-133,3 %	-9 697	-12 989	-394,6 %	-9 697		0,0 %	-9 697		0,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	4 951	-9 886	3 292	13 178	-133,3 %	-9 697	-12 989	-394,6 %	-9 697		0,0 %	-9 697		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	102,2 %	100,0 %	102,0 %		100,2 %		101,7 %		101,9 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	304 930	315 801	318 466		343 283		350 716		362 687
- ilman kuntaosuuksia, %	52,4 %	51,4 %	52,6 %		51,3 %		48,5 %		48,8 %
Toimintakate, %	2,2 %	0,0 %	2,0 %		0,2 %		1,6 %		1,9 %
Vuosikate, %	2,2 %	-0,1 %	1,9 %		0,1 %		1,5 %		1,8 %
Vuosikate / Poistot, %	161,5 %	-7,3 %	138,0 %		9,3 %		53,9 %		58,4 %

¹⁾ Ennuste 2015: Osavuositarkastus 1/2015²⁾ Erillisiä Kauniaisten sisäisiä lippuja ei enää ole matkalippijärjestelmässä, vaan liput on yhdistetty Espoon alueen lippuihin.

Rahoituslaskelma 2014 – 2018

1 000 €	TP2014	TA2015	ENN2015	TAE2016	TAE2017	TAE2018
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	13 006	-669	11 962	999	11 326	13 638
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	0	0	0	0	0	0
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-13 583	-48 504	-34 938	-34 139	-9 650	-4 120
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	-577	-49 173	-22 976	-33 140	1 676	9 518
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	30 000	0	35 000	10 000	5 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0	0	0	0	-3 500	-3 600
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	4 405	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	3 828	-14 173	-17 976	6 860	13 176	15 918
Rahavarat 31.12	59 659	32 444	41 683	48 543	61 719	77 637
Rahavarat 1.1	55 831	46 617	59 659	41 683	48 543	61 719
Investointien tulorahoitus %	95,8 %	-1,4 %	34,2 %	2,9 %	117,4 %	331,0 %
Kassan riittävyys, pv	37,4	19,3	25,1	26,5	31,2	38,2

Investoinnit 2014-2018

€	TP2014	TA 2015	Ennuste 2015	TS 2016	TS 2017	TS 2018
Toimiala-IT	523 268	830 000	1 210 000	1 200 000	1 240 000	1 080 000
Asiakassovellukset	568 357	850 000	730 000	1 050 000	1 150 000	0
Matkakorttijärjestelmä	473 979	400 000	450 000	570 000	20 000	0
LIIJ2014	10 890 197	43 634 000	29 858 000	28 189 000	4 120 000	1 100 000
Muut informaatiojärjestelmät	954 420	1 990 000	1 990 000	2 100 000	2 010 000	1 240 000
Muut ICT-investoinnit	111 452	600 000	600 000	930 000	1 110 000	650 000
Muut yhteiset hankinnat	60 880	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Investointimenot yhteensä	13 582 554	48 404 000	34 938 000	34 139 000	9 750 000	4 170 000

Kuntaosuudet 2016

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	286,942	100,057	2,031	82,505	10,079	13,111	4,601	499,326
- Kutsuplus	4,277	0,705	0,027	0,042	0,005	0,009	0,002	5,067
- Ympäristöbonus	0,811	0,371	0,004	0,249	0,014	0,033	0,018	1,500
Yhteensä	292,030	101,133	2,062	82,796	10,098	13,153	4,621	505,893
%-jakautuma	57,7 %	20,0 %	0,4 %	16,4 %	2,0 %	2,6 %	0,9 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	39,769	12,002	0,200	8,283	0,731	0,685	0,155	61,825
- Kutsuplus	1,181	0,139	0,007	0,012	0,002	0,002	0,001	1,344
Yhteensä	40,950	12,141	0,207	8,295	0,733	0,687	0,156	63,169
%-jakautuma	64,8 %	19,2 %	0,3 %	13,1 %	1,2 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	69,743	14,406	0,162	13,494	0,893	0,751	0,292	99,741
- Kutsuplus	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	69,743	14,406	0,162	13,494	0,893	0,751	0,292	99,741
%-jakautuma	69,9 %	14,4 %	0,2 %	13,5 %	0,9 %	0,8 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	396,454	126,465	2,393	104,282	11,703	14,547	5,048	660,892
- Kutsuplus	5,458	0,844	0,034	0,054	0,007	0,011	0,003	6,411
- Ympäristöbonus	0,811	0,371	0,004	0,249	0,014	0,033	0,018	1,500
- Yli-/alijäämän korot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	402,723	127,680	2,431	104,585	11,724	14,591	5,069	668,803
%-jakautuma	60,2 %	19,1 %	0,4 %	15,6 %	1,8 %	2,2 %	0,8 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	192,346	66,371	1,491	49,956	6,876	6,627	1,958	325,625
- Kutsuplus	1,170	0,138	0,007	0,011	0,002	0,002	0,001	1,331
Yhteensä	193,516	66,509	1,498	49,967	6,878	6,629	1,959	326,956
%-jakautuma	59,2 %	20,3 %	0,5 %	15,3 %	2,1 %	2,0 %	0,6 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	204,108	60,094	0,902	54,326	4,827	7,920	3,090	335,267
- Kutsuplus	4,288	0,706	0,027	0,043	0,005	0,009	0,002	5,080
- Ympäristöbonus	0,811	0,371	0,004	0,249	0,014	0,033	0,018	1,500
- Yli-/alijäämän korot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	209,207	61,171	0,933	54,618	4,846	7,962	3,110	341,847
%-jakautuma	61,2 %	17,9 %	0,3 %	16,0 %	1,4 %	2,3 %	0,9 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	2,724	2,351	0,110	4,301	0,252	-0,027	-0,014	9,697
- suurten kaupunkien tuki	2,817	1,199	0,042	0,957	0,161	0,174	0,087	5,437
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	5,541	3,550	0,152	5,258	0,413	0,147	0,073	15,134
%-jakautuma	36,6 %	23,5 %	1,0 %	34,7 %	2,7 %	1,0 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	199,378	56,915	0,754	49,317	4,428	7,806	3,035	321,633
- Kutsuplus	4,288	0,706	0,027	0,043	0,005	0,009	0,002	5,080
Yhteensä	203,666	57,621	0,781	49,360	4,433	7,815	3,037	326,713
%-jakautuma	62,3 %	17,6 %	0,2 %	15,1 %	1,4 %	2,4 %	0,9 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	50,2 %	44,9 %	31,5 %	47,2 %	37,8 %	53,5 %	59,9 %	48,6 %
- Kutsuplus	78,6 %	83,6 %	79,4 %	79,6 %	71,4 %	81,8 %	66,7 %	79,2 %

Vertailu kuntaosuudet 2016 TA LP ja 2015 TA ilman Kutsuplussaa, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TA LP, ilman Kutsuplus	204,919	60,465	0,906	54,575	4,841	7,953	3,108	336,767
2015 TA ilman Kutsuplus	189,427	56,871	0,919	49,130	4,448	7,108	3,044	310,947
Erotus, 2016 TA LP - 2015 TA	15,492	3,594	-0,013	5,445	0,393	0,845	0,064	25,820
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2016 TA LP ja 2015 TA								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TA LP	5,541	3,550	0,152	5,258	0,413	0,147	0,073	15,134
2015 TA	6,404	4,218	0,118	3,815	0,120	0,061	0,587	15,323
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen ilman Kutsuplussaa								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TA LP, ilman Kutsuplus	199,378	56,915	0,754	49,317	4,428	7,806	3,035	321,633
2015 TA ilman Kutsuplus	183,023	52,653	0,801	45,315	4,328	7,047	2,457	295,624
Erotus, 2016 TA LP - 2015 TA	16,355	4,262	-0,047	4,002	0,100	0,759	0,578	26,009

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää (ei sis. Kutsuplussaa)

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2016 TA LP (ei sis. Kutsuplus)	202,102	59,266	0,864	53,618	4,680	7,779	3,021	331,330
Subventio% kunnittain	50,9 %	46,7 %	36,0 %	51,3 %	39,9 %	53,4 %	59,6 %	50,0 %

Huom. subventioprocentin laskennassa ei ole huomioitu Kutsuplus-palvelun kustannuksia eikä edellisten vuosien yli-/alijäämiä.

Kuntaosuudet 2017

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	293,916	105,837	2,063	86,971	10,652	13,863	4,576	517,878
- Kutsuplus	9,711	2,236	0,082	0,892	0,013	0,024	0,005	12,963
- Ympäristöbonus	0,815	0,358	0,004	0,259	0,014	0,032	0,018	1,500
Yhteensä	304,442	108,431	2,149	88,122	10,679	13,919	4,599	532,341
%-jakautuma	57,2 %	20,4 %	0,4 %	16,6 %	2,0 %	2,6 %	0,9 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	44,915	13,951	0,219	9,045	0,802	0,797	0,167	69,896
- Kutsuplus	1,043	0,201	0,008	0,093	0,002	0,002	0,001	1,350
Yhteensä	45,958	14,152	0,227	9,138	0,804	0,799	0,168	71,246
%-jakautuma	64,5 %	19,9 %	0,3 %	12,8 %	1,1 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	80,713	31,384	0,236	14,616	0,986	1,423	0,370	129,728
- Kutsuplus	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	80,713	31,384	0,236	14,616	0,986	1,423	0,370	129,728
%-jakautuma	62,2 %	24,2 %	0,2 %	11,3 %	0,8 %	1,1 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	419,544	151,172	2,518	110,632	12,440	16,083	5,113	717,502
- Kutsuplus	10,754	2,437	0,090	0,985	0,015	0,026	0,006	14,313
- Ympäristöbonus	0,815	0,358	0,004	0,259	0,014	0,032	0,018	1,500
- Yli-/alijäämän korot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	431,113	153,967	2,612	111,876	12,469	16,141	5,137	733,315
%-jakautuma	58,8 %	21,0 %	0,4 %	15,3 %	1,7 %	2,2 %	0,7 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	194,276	67,048	1,506	50,434	6,945	6,695	1,978	328,882
- Kutsuplus	4,183	0,806	0,033	0,374	0,008	0,008	0,003	5,415
Yhteensä	198,459	67,854	1,539	50,808	6,953	6,703	1,981	334,297
%-jakautuma	59,4 %	20,3 %	0,5 %	15,2 %	2,1 %	2,0 %	0,6 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	225,268	84,124	1,012	60,198	5,495	9,388	3,135	388,620
- Kutsuplus	6,571	1,631	0,057	0,611	0,007	0,018	0,003	8,898
- Ympäristöbonus	0,815	0,358	0,004	0,259	0,014	0,032	0,018	1,500
- Yli-/alijäämän korot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	232,654	86,113	1,073	61,068	5,516	9,438	3,156	399,018
%-jakautuma	58,3 %	21,6 %	0,3 %	15,3 %	1,4 %	2,4 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	2,724	2,351	0,110	4,301	0,252	-0,027	-0,014	9,697
- suurten kaupunkien tuki	2,817	1,199	0,042	0,957	0,161	0,174	0,087	5,437
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	5,541	3,550	0,152	5,258	0,413	0,147	0,073	15,134
%-jakautuma	36,6 %	23,5 %	1,0 %	34,7 %	2,7 %	1,0 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	220,542	80,932	0,864	55,199	5,096	9,273	3,080	374,986
- Kutsuplus	6,571	1,631	0,057	0,611	0,007	0,018	0,003	8,898
Yhteensä	227,113	82,563	0,921	55,810	5,103	9,291	3,083	383,884
%-jakautuma	59,2 %	21,5 %	0,2 %	14,5 %	1,3 %	2,4 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	52,5 %	53,4 %	34,3 %	49,8 %	40,9 %	57,5 %	60,0 %	52,2 %
- Kutsuplus	61,1 %	66,9 %	63,3 %	62,0 %	46,7 %	69,2 %	50,0 %	62,2 %
Vertailu kuntaosuudet 2017 TTS ja 2015 TA ilman Kutsuplussaa, ennen vähennyksiä								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TTS, ilman Kutsuplus	226,083	84,482	1,016	60,457	5,509	9,420	3,153	390,120
2015 TA ilman Kutsuplus	189,427	56,871	0,919	49,130	4,448	7,108	3,044	310,947
Erotus, 2017 TTS - 2015 TA	36,656	27,611	0,097	11,327	1,061	2,312	0,109	79,173
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2017 TTS ja 2015 TA								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TTS	5,541	3,550	0,152	5,258	0,413	0,147	0,073	15,134
2015 TA	6,404	4,218	0,118	3,815	0,120	0,061	0,587	15,323
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen ilman Kutsuplussaa								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TTS, ilman Kutsuplus	220,542	80,932	0,864	55,199	5,096	9,273	3,080	374,986
2015 TA ilman Kutsuplus	183,023	52,653	0,801	45,315	4,328	7,047	2,457	295,624
Erotus, 2017 TTS - 2015 TA	37,519	28,279	0,063	9,884	0,768	2,226	0,623	79,362
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää (ei sis. Kutsuplussaa)								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TTS (ei sis. Kutsuplus)	223,266	83,283	0,974	59,500	5,348	9,246	3,066	384,683
Subventio% kunnittain	53,1 %	55,0 %	38,6 %	53,7 %	42,9 %	57,4 %	59,8 %	53,5 %

Huom. vuoden 2017 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2016 hintatasoon ja vuoden 2016 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuodelle 2017 ei siis mukana laskelmassa).

Kuntaosuudet 2018

A. Kustannukset kunnittain								
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	299,216	107,520	2,083	87,316	10,664	13,890	4,580	525,269
- Kutsuplus	17,176	5,405	0,191	3,396	0,026	0,048	0,009	26,251
- Ympäristöbonus	0,814	0,361	0,004	0,257	0,014	0,032	0,018	1,500
Yhteensä	317,206	113,286	2,278	90,969	10,704	13,970	4,607	553,020
%-jakautuma	57,4 %	20,5 %	0,4 %	16,4 %	1,9 %	2,5 %	0,8 %	100,0 %
Yleiskustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	46,207	14,350	0,224	9,307	0,824	0,820	0,171	71,903
- Kutsuplus	1,011	0,294	0,011	0,196	0,002	0,002	0,001	1,517
Yhteensä	47,218	14,644	0,235	9,503	0,826	0,822	0,172	73,420
%-jakautuma	64,3 %	19,9 %	0,3 %	12,9 %	1,1 %	1,1 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	81,957	30,618	0,233	14,458	0,977	1,401	0,370	130,014
- Kutsuplus	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	81,957	30,618	0,233	14,458	0,977	1,401	0,370	130,014
%-jakautuma	63,0 %	23,5 %	0,2 %	11,1 %	0,8 %	1,1 %	0,3 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	427,380	152,488	2,540	111,081	12,465	16,111	5,121	727,186
- Kutsuplus	18,187	5,699	0,202	3,592	0,028	0,050	0,010	27,768
- Ympäristöbonus	0,814	0,361	0,004	0,257	0,014	0,032	0,018	1,500
- Yli-/alijäämän korot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	446,381	158,548	2,746	114,930	12,507	16,193	5,149	756,454
%-jakautuma	59,0 %	21,0 %	0,4 %	15,2 %	1,7 %	2,1 %	0,7 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	196,229	67,731	1,521	50,912	7,014	6,762	1,999	332,168
- Kutsuplus	9,351	2,724	0,101	1,818	0,020	0,021	0,007	14,042
Yhteensä	205,580	70,455	1,622	52,730	7,034	6,783	2,006	346,210
%-jakautuma	59,4 %	20,4 %	0,5 %	15,2 %	2,0 %	2,0 %	0,6 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	231,151	84,757	1,019	60,169	5,451	9,349	3,122	395,018
- Kutsuplus	8,836	2,975	0,101	1,774	0,008	0,029	0,003	13,726
- Ympäristöbonus	0,814	0,361	0,004	0,257	0,014	0,032	0,018	1,500
- Yli-/alijäämän korot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	240,801	88,093	1,124	62,200	5,473	9,410	3,143	410,244
%-jakautuma	58,7 %	21,5 %	0,3 %	15,2 %	1,3 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	2,724	2,351	0,110	4,301	0,252	-0,027	-0,014	9,697
- suurten kaupunkien tuki	2,817	1,199	0,042	0,957	0,161	0,174	0,087	5,437
- muut tuet	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Yhteensä	5,541	3,550	0,152	5,258	0,413	0,147	0,073	15,134
%-jakautuma	36,6 %	23,5 %	1,0 %	34,7 %	2,7 %	1,0 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	226,424	81,568	0,871	55,168	5,052	9,234	3,067	381,384
- Kutsuplus	8,836	2,975	0,101	1,774	0,008	0,029	0,003	13,726
Yhteensä	235,260	84,543	0,972	56,942	5,060	9,263	3,070	395,110
%-jakautuma	59,5 %	21,4 %	0,2 %	14,4 %	1,3 %	2,3 %	0,8 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
- Yhteensä ilman Kutsuplus	52,9 %	53,4 %	34,2 %	49,6 %	40,5 %	57,2 %	59,7 %	52,3 %
- Kutsuplus	48,6 %	52,2 %	50,0 %	49,4 %	28,6 %	58,0 %	30,0 %	49,4 %
Vertailu kuntaosuudet 2018 TTS ja 2015 TA ilman Kutsuplussaa, ennen vähennyksiä								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2017 TTS, ilman Kutsuplus	231,965	85,118	1,023	60,426	5,465	9,381	3,140	396,518
2015 TA ilman Kutsuplus	189,427	56,871	0,919	49,130	4,448	7,108	3,044	310,947
Erotus, 2018 TTS - 2015 TA	42,538	28,247	0,104	11,296	1,017	2,273	0,096	85,571
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2018 TTS ja 2015 TA								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS	5,541	3,550	0,152	5,258	0,413	0,147	0,073	15,134
2015 TA	6,404	4,218	0,118	3,815	0,120	0,061	0,587	15,323
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen ilman Kutsuplussaa								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS, ilman Kutsuplus	226,424	81,568	0,871	55,168	5,052	9,234	3,067	381,384
2015 TA ilman Kutsuplus	183,023	52,653	0,801	45,315	4,328	7,047	2,457	295,624
Erotus, 2018 TTS - 2015 TA	43,401	28,915	0,070	9,853	0,724	2,187	0,610	85,760
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää (ei sis. Kutsuplussaa)								
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Yhteensä
2018 TTS (ei sis. Kutsuplus)	229,148	83,919	0,981	59,469	5,304	9,207	3,053	391,081
Subventio% kunnittain	53,5 %	54,9 %	38,6 %	53,4 %	42,5 %	57,0 %	59,4 %	53,7 %

Huom. vuoden 2018 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2016 hintatasoon ja vuoden 2016 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuodelle 2018 ei siis mukana laskelmassa).

Kuntaosuusyhteenvedo 2014-2018

Huom. vuosien 2017-2018 kuntaosuudet perustuvat vuoden 2016 hintatasoon ja vuoden 2016 lipunhintoihin (lippujen hintojen korotustarve vuosille 2017-2018 ei siis mukana laskelmissa).

x 1 000 €	TP2014 ¹⁾	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Operointikustannukset									
Helsinki	270 794	279 203	8 409	3,1 %	292 030	12 827	4,6 %	304 442	317 206
- Yhteensä ilman Kutsuplus	269 008	275 933	6 925	2,6 %	286 942	11 009	4,0 %	293 916	299 216
- Kutsuplus	1 786	2 488	702	39,3 %	4 277	1 789	71,9 %	9 711	17 176
- Ympäristöbonus ²⁾		782	782	!	811	29	3,7 %	815	814
Espoo	98 217	103 108	4 891	5,0 %	101 133	-1 975	-1,9 %	108 431	113 286
- Yhteensä ilman Kutsuplus	97 866	102 350	4 484	4,6 %	100 057	-2 293	-2,2 %	105 837	107 520
- Kutsuplus	350	363	13	3,6 %	705	342	94,2 %	2 236	5 405
- Ympäristöbonus		395	395		371	-24	-6,1 %	358	361
Kauniainen	1 924	2 038	114	5,9 %	2 062	24	1,2 %	2 149	2 278
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 902	1 999	97	5,1 %	2 031	32	1,6 %	2 063	2 083
- Kutsuplus	23	35	12	55,4 %	27	-8	-22,9 %	82	191
- Ympäristöbonus		4	4	!	4		0,0 %	4	4
Vantaa	72 583	79 844	7 261	10,0 %	82 796	2 952	3,7 %	88 122	90 969
- Yhteensä ilman Kutsuplus	72 566	79 562	6 996	9,6 %	82 505	2 943	3,7 %	86 971	87 316
- Kutsuplus	17	27	10	60,6 %	42	15	55,6 %	892	3 396
- Ympäristöbonus		255	255	#	249	-6	-2,4 %	259	257
Kerava	8 225	9 909	1 684	20,5 %	10 098	189	1,9 %	10 679	10 704
- Yhteensä ilman Kutsuplus	8 223	9 887	1 664	20,2 %	10 079	192	1,9 %	10 652	10 664
- Kutsuplus	2	7	5	196,8 %	5	-2	-28,6 %	13	26
- Ympäristöbonus		15	15		14	-1	-6,7 %	14	14
Kirkkonummi	9 548	12 366	2 818	29,5 %	13 153	787	6,4 %	13 919	13 970
- Yhteensä ilman Kutsuplus	9 541	12 330	2 789	29,2 %	13 111	781	6,3 %	13 863	13 890
- Kutsuplus	8	5	-3	-35,1 %	9	4	80,0 %	24	48
- Ympäristöbonus		31	31	!	33	2	6,5 %	32	32
Sipoo	3 197	4 523	1 326	41,5 %	4 621	98	2,2 %	4 599	4 607
- Yhteensä ilman Kutsuplus	3 197	4 504	1 307	40,9 %	4 601	97	2,2 %	4 576	4 580
- Kutsuplus		1	1	249,5 %	2	1	100,0 %	5	9
- Ympäristöbonus		18	18	!	18		0,0 %	18	18
Yhteensä	464 489	490 991	26 502	5,7 %	505 893	14 902	3,0 %	532 341	553 020

x 1 000 €	TP2014 ¹⁾	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
²⁾ Tilinpäätöksessä (TP2014) ympäristöbonus on mukana operointikustannusrivillä (yhteensä ilman Kutsuplussia).									
Yleiskustannukset									
Helsinki	32 573	34 439	1 866	5,7 %	40 950	6 511	18,9 %	45 958	47 218
- Yhteensä ilman Kutsuplus	31 854	33 577	1 723	5,4 %	39 769	6 192	18,4 %	44 915	46 207
- Kutsuplus	719	862	143	19,8 %	1 181	319	37,0 %	1 043	1 011
Espoo	9 194	10 156	962	10,5 %	12 141	1 985	19,5 %	14 152	14 644
- Yhteensä ilman Kutsuplus	9 091	10 031	940	10,3 %	12 002	1 971	19,6 %	13 951	14 350
- Kutsuplus	102	125	23	22,1 %	139	14	11,2 %	201	294
Kauniainen	109	185	76	70,3 %	207	22	11,9 %	227	235
- Yhteensä ilman Kutsuplus	101	173	72	71,1 %	200	27	15,6 %	219	224
- Kutsuplus	8	12	4	60,0 %	7	-5	-41,7 %	8	11
Vantaa	5 526	7 013	1 487	26,9 %	8 295	1 282	18,3 %	9 138	9 503
- Yhteensä ilman Kutsuplus	5 518	7 004	1 486	26,9 %	8 283	1 279	18,3 %	9 045	9 307
- Kutsuplus	8	9	1	14,7 %	12	3	33,3 %	93	196
Kerava	298	623	325	109,4 %	733	110	17,7 %	804	826
- Yhteensä ilman Kutsuplus	296	621	325	109,5 %	731	110	17,7 %	802	824
- Kutsuplus	1	2	1	84,7 %	2		0,0 %	2	2
Kirkkonummi	288	577	289	100,0 %	687	110	19,1 %	799	822
- Yhteensä ilman Kutsuplus	286	575	289	101,2 %	685	110	19,1 %	797	820
- Kutsuplus	3	2	-1	-25,9 %	2		0,0 %	2	2
Sipoo	98	134	36	36,0 %	156	22	16,4 %	168	172
- Yhteensä ilman Kutsuplus	98	134	36	36,2 %	155	21	15,7 %	167	171
- Kutsuplus				-100,0 %	1	1	#JAKO/0!	1	1
Yhteensä	48 086	53 127	5 041	10,5 %	63 169	10 042	18,9 %	71 246	73 420
Helsinki	303 368	313 642	10 274	3,4 %	332 980	19 338	6,2 %	350 400	364 424
Espoo	107 410	113 264	5 854	5,4 %	113 274	10	0,0 %	122 583	127 930
Kauniainen	2 033	2 223	190	9,4 %	2 269	46	2,1 %	2 376	2 513
Vantaa	78 109	86 857	8 748	11,2 %	91 091	4 234	4,9 %	97 260	100 472
Kerava	8 523	10 532	2 009	23,6 %	10 831	299	2,8 %	11 483	11 530
Kirkkonummi	9 837	12 943	3 106	31,6 %	13 840	897	6,9 %	14 718	14 792
Sipoo	3 296	4 657	1 361	41,3 %	4 777	120	2,6 %	4 767	4 779

x 1 000 €	TP2014 ¹⁾	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Yhteensä	512 575	544 118	31 543	6,2 %	569 062	24 944	4,6 %	603 587	626 440
Kuntaosuuksista vähennettävät lipputulot									
Helsinki	171 262	176 464	5 202	3,0 %	193 516	17 052	9,7 %	198 459	205 580
- Yhteensä ilman Kutsuplus	170 996	175 944	4 948	2,9 %	192 346	16 402	9,3 %	194 276	196 229
- Kutsuplus	267	520	253	95,0 %	1 170	650	125,0 %	4 183	9 351
Espoo	58 603	60 823	2 220	3,8 %	66 509	5 686	9,3 %	67 854	70 455
- Yhteensä ilman Kutsuplus	58 558	60 748	2 190	3,7 %	66 371	5 623	9,3 %	67 048	67 731
- Kutsuplus	45	75	30	66,2 %	138	63	84,0 %	806	2 724
Kauniainen	1 459	1 378	-81	-5,6 %	1 498	120	8,7 %	1 539	1 622
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 456	1 371	-85	-5,9 %	1 491	120	8,8 %	1 506	1 521
- Kutsuplus	3	7	4	123,3 %	7		0,0 %	33	101
Vantaa	43 506	45 001	1 495	3,4 %	49 967	4 966	11,0 %	50 808	52 730
- Yhteensä ilman Kutsuplus	43 504	44 996	1 492	3,4 %	49 956	4 960	11,0 %	50 434	50 912
- Kutsuplus	3	5	2	82,4 %	11	6	120,0 %	374	1 818
Kerava	5 908	6 672	764	12,9 %	6 878	206	3,1 %	6 953	7 034
- Yhteensä ilman Kutsuplus	5 908	6 671	763	12,9 %	6 876	205	3,1 %	6 945	7 014
- Kutsuplus		1	1	160,1 %	2	1	100,0 %	8	20
Kirkkonummi	5 248	6 327	1 079	20,6 %	6 629	302	4,8 %	6 703	6 783
- Yhteensä ilman Kutsuplus	5 247	6 326	1 079	20,6 %	6 627	301	4,8 %	6 695	6 762
- Kutsuplus	1	1		-3,8 %	2	1	100,0 %	8	21
Sipoo	1 283	1 784	501	39,1 %	1 959	175	9,8 %	1 981	2 006
- Yhteensä ilman Kutsuplus	1 283	1 784	501	39,1 %	1 958	174	9,8 %	1 978	1 999
- Kutsuplus				-100,0 %	1	1	#JAKO/O!	3	7
Yhteensä	287 271	298 449	11 178	3,9 %	326 956	28 507	9,6 %	334 297	346 210

Kuntaosuuksista vähennettävät valtion suurten kaupunkiseutujen jl-tuki

Helsinki	3 159	2 817	-342	-10,8 %	2 817	0,0 %	2 817	2 817
Espoo	1 345	1 199	-146	-10,8 %	1 199	0,0 %	1 199	1 199
Kauniainen	47	42	-5	-10,5 %	42	0,0 %	42	42
Vantaa	1 073	957	-116	-10,8 %	957	0,0 %	957	957
Kerava	180	161	-19	-10,6 %	161	0,0 %	161	161

x 1 000 €	TP2014 ¹⁾	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Kirkkonummi	195	174	-21	-11,0 %	174		0,0 %	174	174
Sipoo	98	87	-11	-10,8 %	87		0,0 %	87	87
Yhteensä	6 097	5 437	-660	-10,8 %	5 437		0,0 %	5 437	5 437
Helsinki	128 946	134 361	5 415	4,2 %	136 647	2 286	1,7 %	149 124	156 027
Espoo	47 462	51 242	3 780	8,0 %	45 566	-5 676	-11,1 %	53 530	56 276
Kauniainen	526	803	277	52,6 %	729	-74	-9,2 %	795	849
Vantaa	33 530	40 899	7 369	22,0 %	40 167	-732	-1,8 %	45 495	46 785
Kerava	2 434	3 699	1 265	52,0 %	3 792	93	2,5 %	4 369	4 335
Kirkkonummi	4 393	6 442	2 049	46,6 %	7 037	595	9,2 %	7 841	7 835
Sipoo	1 915	2 786	871	45,5 %	2 731	-55	-2,0 %	2 699	2 686
Yhteensä	219 207	240 232	21 025	9,6 %	236 669	-3 563	-1,5 %	263 853	274 793
Infrakustannukset									
Helsinki	57 225	55 079	-2 146	-3,7 %	69 743	14 664	26,6 %	80 713	81 957
Espoo	4 713	4 843	130	2,7 %	14 406	9 563	197,5 %	31 384	30 618
Kauniainen	112	114	2	1,4 %	162	48	42,1 %	236	233
Vantaa	3 254	7 305	4 051	124,5 %	13 494	6 189	84,7 %	14 616	14 458
Kerava	339	596	257	75,8 %	893	297	49,8 %	986	977
Kirkkonummi	322	498	176	54,7 %	751	253	50,8 %	1 423	1 401
Sipoo	121	172	51	42,4 %	292	120	69,8 %	370	370
Yhteensä	66 086	68 607	2 521	3,8 %	99 741	31 134	45,4 %	129 728	130 014
Helsinki	186 171	189 440	3 269	1,8 %	206 390	16 950	8,9 %	229 837	237 984
Espoo	52 176	56 085	3 909	7,5 %	59 972	3 887	6,9 %	84 914	86 894
Kauniainen	639	917	278	43,6 %	891	-26	-2,8 %	1 031	1 082
Vantaa	36 783	48 204	11 421	31,0 %	53 661	5 457	11,3 %	60 111	61 243
Kerava	2 773	4 295	1 522	54,9 %	4 685	390	9,1 %	5 355	5 312
Kirkkonummi	4 715	6 940	2 225	47,2 %	7 788	848	12,2 %	9 264	9 236
Sipoo	2 036	2 958	922	45,3 %	3 023	65	2,2 %	3 069	3 056
Yhteensä	285 293	308 839	23 546	8,3 %	336 410	27 571	8,9 %	393 581	404 807

x 1 000 €	TP2014 ¹⁾	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Edellisten tilikausien yli-/alijäämät									
Helsinki		-3 587	-3 587		-2 724	863		-2 724	-2 724
Espoo		-3 019	-3 019		-2 351	668		-2 351	-2 351
Kauniainen		-76	-76		-110	-34		-110	-110
Vantaa		-2 858	-2 858		-4 301	-1 443		-4 301	-4 301
Kerava		41	41		-252	-293		-252	-252
Kirkkonummi		113	113		27	-86		27	27
Sipoo		-500	-500		14	514		14	14
Yhteensä		-9 886	-9 886		-9 697	189		-9 697	-9 697
KUNTAOSUUDET KAIKKI YHTEENSÄ									
Helsinki	186 171	185 853	-318	-0,2 %	203 666	17 813	9,6 %	227 113	235 260
Espoo	52 176	53 066	890	1,7 %	57 621	4 555	8,6 %	82 563	84 543
Kauniainen	639	841	202	31,7 %	781	-60	-7,1 %	921	972
Vantaa	36 783	45 346	8 563	23,3 %	49 360	4 014	8,9 %	55 810	56 942
Kerava	2 773	4 336	1 563	56,3 %	4 433	97	2,2 %	5 103	5 060
Kirkkonummi	4 715	7 053	2 338	49,6 %	7 815	762	10,8 %	9 291	9 263
Sipoo	2 036	2 458	422	20,7 %	3 037	579	23,6 %	3 083	3 070
Yhteensä	285 293	298 953	13 660	4,8 %	326 713	27 760	9,3 %	383 884	395 110

¹⁾ TP2014 kuntaosuudet tässä taulukossa ovat laskennalliset tilinpäätöksen osoittamat kuntaosuudet. Vuoden 2014 toteutunut kuntaosuuslaskutus on tehty talousarvion mukaan.

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, kuntaosuudet yhteensä

	TP2014	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Helsinki	299	300	1	0,3 %	326	26	8,6 %	360	373
Espoo	196	199	3	1,4 %	214	14	7,3 %	303	310
Kauniainen	68	91	23	33,0 %	83	-8	-8,4 %	97	102
Vantaa	174	212	38	21,8 %	229	16	7,6 %	256	261
Kerava	78	120	42	52,9 %	121	1	1,2 %	138	137
Kirkkonummi	123	181	57	46,4 %	198	17	9,6 %	233	232
Sipoo	107	125	18	17,2 %	153	27	21,9 %	153	152
Yhteensä	238	248	11	4,5 %	269	20	8,1 %	312	322

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, ilman infrakuluja

	TP2014	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Helsinki	207	211	4	1,9 %	214	3	1,5 %	232	243
Espoo	179	181	2	1,3 %	160	-21	-11,5 %	188	198
Kauniainen	56	79	22	39,6 %	66	-13	-16,0 %	72	78
Vantaa	159	178	19	12,1 %	166	-12	-6,8 %	189	195
Kerava	69	104	35	50,3 %	97	-7	-6,3 %	112	111
Kirkkonummi	115	168	53	46,0 %	179	11	6,6 %	197	197
Sipoo	100	116	16	15,9 %	138	21	18,4 %	134	134
Yhteensä	183	191	9	4,8 %	187	-5	-2,5 %	207	216

Kuntaosuudet per asukas 1 € tarkkuudella, vain infrakulut

	TP2014	TA2015	Muutos TA2015/TP2014		TAE2016	Muutos TAE2016/TA2015		TAE2017	TAE2018
			€	%		€	%		
Helsinki	92	89	-3	-3,3 %	112	23	25,5 %	128	130
Espoo	18	18	0	2,5 %	53	35	193,9 %	115	112
Kauniainen	12	12	0	2,5 %	17	5	40,2 %	25	24
Vantaa	15	34	19	121,8 %	62	28	82,6 %	67	66
Kerava	10	16	7	71,9 %	24	8	48,2 %	27	26
Kirkkonummi	8	13	4	51,4 %	19	6	49,1 %	36	35
Sipoo	6	9	2	38,2 %	15	6	67,5 %	18	18
Yhteensä	55	57	2	3,6 %	82	25	43,9 %	106	106

Asukaslukuna käytetty jäsenkuntien asukaslukua 31.12. (v. 2014-2018 Tilastokeskuksen ennakkotieto/väestöennuste)

JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASO

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA

Muutokset vuonna 2016

Raitioliikenne

Perustetaan Katajanokan terminaalin palvelutason parantamiseksi linja 5 reitille Katajanokan terminaali – Rautatieasema. Linja korvaa raitiolinjan 4T vuorot, jotka liikennöidään jatkossa linjalla 4. Muutos on osa Raitioliikenteen linjastosuunnitelmaa (HSL:n hallituksen päätös 10.2.2015, § 23) ja perustuu Helsingin kaupungin linjastosuunnitelmasta antamaan lausuntoon.

Vaunupäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 vp/päivä

+170 000 € vuonna 2016

+320 000 € vuositasolla

Metro

Länsimetron liikenteen alkaessa elokuussa 2016 metrossa siirrytään kahden vaunuparin juniin, jolloin vuoroväli tihennetään haaroilla ruuhka-aikana viiteen minuuttiin. Päiväliikenteessä ja lauantaina vuoroväli on 7,5 minuuttia ja muulloin 10 min. Uudet junat ovat 90 m ja neljän vaunun mittaisia.

Suoritteet kasvavat merkittävästi – vaunukilometrit n. 74 %, linjatunnit n. 96 % ja ruuhka-ajan kalus-totarve 90 vaunusta 136:en vaunuun.

Muutoksen tarkan kustannusvaikutuksen neuvottelu HKL:n kanssa on vielä kesken. Koska liikennettä hoidetaan kuljettajien ajamana, on operointikustannus selvästi suurempi kuin aiemmin on arvioitu.

Metron operointikustannukset:

n. +10 miljoonaa euroa vuonna 2016 ja n. +20 miljoonaa euroa vuositasolla

Länsimetron vaikutukset bussilinjastoon

Länsimetron myötä Etelä-Espoossa ja Lauttasaaressa siirrytään liityntälinjastoon. Liityntälinjaston vaikutukset heijastuvat myös Lehtisaareen, Kuusisaareen ja Maunulan seudulle. Liityntälinjaston myötä Etelä-Espoossa ja Lauttasaaressa linjojen määrä vähenee, mutta samalla ne kulkevat aiempaa tiheämmin. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma laadittiin vuosien 2013 ja 2014 aikana. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa 20.1.2015 (§ 9).

Liityntäliikenteen alkaessa joudutaan useassa paikassa liikennöimään poikkeusreiteillä, jotka johtuvat rakennustöistä. Poikkeusreitit tulevat vähentämään liikennöintisuunnitelmalla saatavia säästöjä bussien liikennöintikustannuksista. Poikkeusreitit suunnitellaan vuosien 2015 ja 2016 aikana.

Kustannusmuutos:

Bussien operointikustannukset: -13,0 miljoonaa euroa vuositasona

Linja 57 Kontula–Latokartano–Käpylä–Munkkivuori–Munkkiniemi

Linjan 57 reittiä jatketaan HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 125) mukaisesti Latokartanosta Kivikon uuden eritasoliittymän kautta Kontulaan. Ajoyhteys valmistuu tämänhetkisen tiedon mukaan vuoden 2016 syksyllä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap/arki, +1 ap/lauantai ja sunnuntai

+200 000 € vuonna 2016

+500 000 € vuositasona

Kampin ja Elielinaukion muutokset

Elielinaukion taukopysäköintipaikat vähenevät keskustakirjaston rakennustöiden alkaessa syksyllä 2015, jolloin Elielinaukion bussikapasiteetti vähenee oleellisesti. Länsimetron aloittaessa syksyllä 2016 valtaosa Kampin Espoon terminaalin nykyisistä linjoista lopetetaan, ja myös Salomonkadun läpiajo poistuu. Näiden muutosten seurauksena osa Elielinaukion ja pinta-Kampin bussilinjoista siirretään Kampin Espoon terminaaliin. Osa linjoista ajaa Mannerheimintieltä Kampin terminaaliin Mannerheimintien kautta (Mannerheimintie – Pohjoinen Rautatiekatu – Jaakonkatu – Kampin Espoon terminaali), osa Runeberginkadun reittiä (Mannerheimintie – Topeliuksenkatu – Runeberginkatu – Arkadiankatu – Fredrikinkatu – Eteläinen Rautatiekatu – Jaakonkatu – Kampin Espoon terminaali).

Muutos pidentää ajoaikoja ja kasvattaa siirrettävien linjojen liikennöintikustannuksia seuraavasti:

Linja 39B Kamppi – Munkkiniemi – Konala / Malminkartano – Myyrmäki

Linjan reitti pitenee Kampissa Malminrinteelle, koska Salomonkadun läpiajo poistuu.

Linja 45 Kamppi - Malminkartano

Linjan päätepysäkki siirretään Salomonkadulta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Mannerheimintien reittiä.

Linjojen 39B ja 45 autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap/arki

+ 40 000 € vuonna 2016

+ 100 000 € vuositasona

Linja 40 Elielinaukio – Pohjois-Haagan asema

Linjan päätepysäkki siirretään Elielinaukiolta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Runeberginkadun reittiä.

Linja 41 Kamppi – Haaga - Kannelmäki

Linjan päätepysäkki siirretään Salomonkadulta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Runeberginkadun reittiä.

Linja 42 Kamppi – Maununneva - Kannelmäki

Linjan päätepysäkki siirretään Salomonkadulta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Mannerheimintien reittiä.

Linjojen 40, 41 ja 42 autopäivä- ja kustannusmuutokset:

- + 3 ap/arki, +3 ap/la, +1 ap/su
- + 200 000 € vuonna 2016
- + 500 000 € vuositasolla

Linja 43 Elielinaukio – Kannelmäki - Hakuninmaa

Linjan päätepysäkki siirretään Elielinaukiolta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Runeberginkadun reittiä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

- + 1 ap/arki, +1 ap/la,su
- + 140 000 € vuonna 2016
- + 330 000 € vuositasolla

Linja 63 Elielinaukio – Maunula – Paloheinä

Linjan 63 päätepysäkki siirtyy Elielinaukiolta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Mannerheimintien reittiä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

- + 1 ap/arki, +1 ap/su
- + 67 000 € vuonna 2016
- + 141 000 € vuositasolla

Linja 69 Kamppi – Pasila – Käpylä – Oulunkylä – Malmi

Linjan 69 päätepysäkki siirtyy Salomonkadulta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Runeberginkadun reittiä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

- + 1 ap/arki

+ 105 000 € vuonna 2016
+ 221 000 € vuositasolla

Linja 70T Kamppi – Töölö – Malmi – Suutarila

Linjan 70T päätepysäkki siirtyy Runeberginkadulta Kampin terminaaliin, jonne linja ajaa Runeberginkadun reittiä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap/arki
+ 97 000 € vuonna 2016
+ 205 000 € vuositasolla

Kampin ja Elielinaukion linjojen muutosten kustannukset yhteensä:

+ 8 ap/arki, +4 ap/la, +3 ap/su
+ 649 000 € vuonna 2016
+ 1 497 000 € vuositasolla

Lisäksi ajoaikojen piteneminen vähentää matkustajamääriä.

(huom. lisäksi linja 39 alempana kohdassa Vantaan suunnan seutulinjat)

Linja 84 Herttoniemi (M) – Laajasalo (Gunillantie)

Varaudutaan tihentämään linjan vuoroväliä ruuhka-aikoina Kruunuvuorenrannan asukasmäärän kasvun vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki
+45 000 € vuonna 2016 ja +118 000 € vuositasolla

Linja 90 Vuosaari (M) – Aurinkolahti – Vuosaaren satama

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

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

Linja 96 Vuosaari (M) – Porslahdentie

Länsimetron aloittaessa metron haarojen (Vuosaari, Mellunmäki) vuoroväli tihenee arjen ja lauantain päivä- ja alkuillan liikenteessä 7,5 minuuttiin nykyisestä 10 minuutista. Osan liityntälinjoista vuoroväliä tihennetään vastaavasti 20 minuutista 15 minuuttiin.

Metron haarojen ruuhka-ajan vuoroväli tihenee 5 minuuttiin nykyisestä 8 minuutista. Linjojen 90 ja 96 ruuhka-ajan vuoroväli harvenee 8 minuutista 10 minuuttiin. Linjan 94 vuoroväliä tihennetään ruuhka-aikana 10 minuuttiin ja erillinen ruuhka-ajan linja 94V lakkautetaan.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 3 ap/lauantai
+ 325 000 € vuonna 2016

+ 470 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2017

Raitioliikenteen linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

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

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

Kustannusmuutokset:

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

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

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

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

- Linjan 554(K) korvaa linja 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle. Pukinmäen asemalta reitti jatkuu linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan.
- Uusi linja 561B liikennöi linjan 561 reittiä Itäkeskuksesta Malmin kautta Kirkonkyläntielle, josta reitti jatkuu edelleen Siltamäen ja Töyrynummen kautta Tapaninkylään.
- Linjat 75A, 76A, 76B, 76N ja 77A lakkautetaan ja korvataan linjojen 74, 75 ja 79 reittimuu-
toksilla sekä uusilla linjoilla 553 ja 561B.

Linja 36 Konala – Kannelmäki – Maununneva – Pirkkola

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / la

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

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

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuon asuinalueelle tieyhteyksien valmistuttua. Nykyisen arvion mukaan tieyhteydet valmistuvat vuoden 2016 alussa, mutta reittiä jatketaan nykyiseltä Malminkartanon päätepysäkiltä pohjoisemmaksi Honkasuon alueelle rakennettavalle Perhosenkierron kääntöpaikalle vasta syksyllä 2017, jolloin alueella odotetaan olevan riittävästi matkustuspotentiaalia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+6 000 € vuonna 2017 ja +14 000 € vuositasona

Linja 45 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 45 reittiä jatketaan Honkasuon asuinalueelle tieyhteyksien valmistuttua. Nykyisen arvion mukaan tieyhteydet valmistuvat vuoden 2016 alussa, mutta reittiä jatketaan nykyiseltä Malminkartanon päätepysäkiltä pohjoisemmaksi Honkasuon alueelle rakennettavalle Perhosenkierron kääntöpaikalle vasta syksyllä 2017, jolloin alueella odotetaan olevan riittävästi matkustuspotentiaalia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivävaikutusta

+58 000 € vuonna 2017 ja +143 000 € vuositasona

Linja 84 Herttoniemi (M) – Laajasalo (Gunillantie)

Jatketaan linjaa 84 Hopealaakson uudelle asuinalueelle Kruunuvuorenrannassa.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki/la/su

+77 000 € vuonna 2017 ja +202 000 € vuositasona

Linja 50 Itäkeskus (M) – Pasila – Suursuo

Linja 59 Itäkeskus (M) – Pasila – Pajamäki**Linja 80A Itäkeskus (M) – Herttoniemen teollisuusalue – Herttoniemi (M)****Linja 500 Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori**

Perustetaan runkolinjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 126) ja HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 125) mukaisesti linjojen 58 ja 58B tilalle runkolinja 500 reitille Herttoniemi (M) – Pasila – Meilahti – Munkkivuori.

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

Kalasataman keskuksen terminaali ei ehdi valmistu vuoteen 2017 mennessä, joten linjojen 50 ja 59 reitit pidennetään tässä vaiheessa Itäkeskukseen.

Perustetaan viikonloppuliikenteeseen linja 80A korvaamaan linjan 58 reittiosuuden itäpäätä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 2 ap/arki

+ 530 000 € vuonna 2016

+1 400 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2018**Kalasataman alueen linjastomuutokset**

Kalasataman keskuksen bussiterminaali valmistuu arviolta vuonna 2018. Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan poikittaislinjojen 50, 56 ja 59 päätepysäkit siirretään Sompasaareen, jonne reitti kulkee Kalasataman terminaalin kautta. Linjalla 59 aloitetaan lauantai- ja sunnuntailiikenne, jotta Kalasataman keskuksen eteläpuolisille asuinalueille on liikennettä myös viikonloppuisin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki, +4 ap / la/su

-220 000 € vuonna 2018 ja -570 000 € vuositasolla.

Linja 43 Kamppi – Hakuninmaa

Linjan 43 reitti jatketaan nykyiseltä Hakuninmaan päätepysäkiltään Kuninkaantammeen ja edelleen Kuninkaantammentietä pitkin Pitkälän ulkoilumajalle, jonne linjalle rakennetaan uusi päätepysäkki. Linjan pidennys tapahtuu aikaisintaan vuonna 2018, kun yhteys Hakuninmaalta Perhe-kunnantietä pitkin Kuninkaantammeen valmistuu. Linja palvelee Kuninkaantammentien varteen kaavoitettavia uusia asuinalueita.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+150 000 € vuonna 2018 ja +376 000 € vuositasolla

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

Linjalla 80A aloitetaan arkiliikenne korvaamaan linjojen 50 ja 59 päätepysäkin siirtoa Itäkeskuksesta Sompasaareen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki

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

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2016

Metro

Länsimetron liikenteen alkaessa elokuussa 2016 metrossa siirrytään kahden vaunuparin juniin, jolloin vuoroväli tihennetään haaroilla ruuhka-aikana viiteen minuuttiin. Päiväliikenteessä ja lauantaina vuoroväli on 7,5 minuuttia ja muulloin 10 min. Uudet junat ovat 90 m ja neljän vaunun mittaisia.

Suoritteet kasvavat merkittävästi – vaunukilometrit n. 74 %, linjatunnit n. 96 % ja ruuhka-ajan kalus-totarve 90 vaunusta 136:en vaunuun.

Muutoksen tarkan kustannusvaikutuksen neuvottelu HKL:n kanssa on vielä kesken. Koska liikennettä hoidetaan kuljettajien ajamana, on operointikustannus selvästi suurempi kuin aiemmin on arvioitu.

Metron operointikustannukset:

n. +10 miljoonaa euroa vuonna 2016 ja n. +20 miljoonaa euroa vuositasolla

Länsimetron vaikutukset bussilinjastoon

Länsimetron myötä Etelä-Espoossa ja Lauttasaaressa siirrytään liityntälinjastoon. Liityntälinjaston vaikutukset heijastuvat myös Lehtisaareen, Kuusisaareen ja Maunulan seudulle. Liityntälinjaston myötä Etelä-Espoossa ja Lauttasaaressa linjojen määrä vähenee, mutta samalla ne kulkevat aiempaa tiheämmin. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma laadittiin vuosien 2013 ja 2014 aikana. Länsimetron liityntälinjastosuunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa 20.1.2015 (§ 9).

Liityntäliikenteen alkaessa joudutaan useassa paikassa liikennöimään poikkeusreiteillä, jotka johtuvat rakennustöistä. Poikkeusreitit tulevat vähentämään liikennöintisuunnitelmalla saatavia säästöjä bussien liikennöintikustannuksista. Poikkeusreitit suunnitellaan vuosien 2015 ja 2016 aikana.

Kustannusmuutos:

Bussien operointikustannukset: -13,0 miljoonaa euroa vuositasolla

Lähijunaliikenne

Mankin ja Luoman rautatieaisakkeet lakkautetaan syysliikenteen alusta 2016.

S- ja U-junat yhdistetään yhdeksi junalinjaksi, joka pysähtyy myös Tolsassa ja Jorvaksessa.

Käyttäjämäärät Mankin ja Luoman seisakkeilla ovat olleet pienet eikä uutta maankäyttöä niiden läheisyyteen ole suunnitteilla. Tolsan ja Jorvaksen asemanseutujen asukasmäärät sen sijaan ovat kasvussa ja asemat tullaan peruskorjaamaan.

Muutos nopeuttaa U- ja L-junien ajoaikoja muutamalla minuutilla sekä parantaa junaliikenteen tasavälisyyttä ja luotettavuutta.

Palvelulinjat

Espoon palvelulinjat korvataan uusilla lähibussilinjoilla Espoon Lähibussien linjastosuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 5.5.2015) mukaisesti. Lähibussit palvelevat erityisesti iäkkäiden ja liikuntarajoitteisten asiointiyhteytenä omaan aluekeskukseen. Tavoitteena on houkutella linjoille laajemmin myös muita matkustajia.

Uuden linjaston liikennöintikustannukset ovat noin 370 000 euroa vuodessa suuremmat kuin nykyisen palvelulinjaston. Kasvu johtuu Matinkylä - Olari -alueen uudesta linjasta sekä Leppävaaran ja Espoonlahden alueiden liikenteen muuttamisesta vuoropäivinä liikennöivästä jokapäiväiseksi. Liikennöintikustannusten kasvun vastapainoksi Espoon kaupungin odotetaan saavan vastaavan säästön sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain perusteella korvattavista taksikuljetuksista. Taksioikeuksien myöntämisen perusteita voidaan tiukentaa niillä alueilla, joilla on lähibussilinjojen palvelua kaikkina arkipäivinä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / talvi- ja kesäarki

+180 000 € vuonna 2016 ja +370 000 € vuositasolla

Linja 502 Hakaniemi (Merihaka) – Meilahti – Munkkiniemi – Leppävaara

Sunnuntain vuoroväliä tihennetään tunnista 30 minuuttiin. Muutos parantaa Leppävaaran ja Meilahden välisiä yhteyksiä ja parantaa olennaisesti linjan käyttökelpoisuutta poikittaismatkoilla sekä tehostaa linjan autokiertoa

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / talvi- ja kesäsunnuntai

+25 000 € vuonna 2016 ja +50 000 € vuositasolla

Linja 552 Malmi – Maunula – Munkkiniemi – Otaniemi

Kehä I:n tason poikittaisliikenteen tarjontaa kehitetään syysliikenteen 2016 alussa lisäämällä linjalle 552 päivä- ja iltaliikennettä. Päivällä liikennöidään 20 minuutin vuorovälillä ja iltaisin liikennöidään 30 minuutin vuorovälillä noin klo 20 asti.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivämuutoksia

+130 000 € vuonna 2016 ja +330 000 € vuositasolla

Linja 554 Itäkeskus – Malmi – Pukinmäki – Maunula – Leppävaara

Kehä I:n tason poikittaisliikenteen tarjontaa kehitetään syysliikenteen 2016 alussa vastaamaan HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 13.9.2011, § 125) mukaista palvelutasoa. Linjan 554 vuoroväliä tihennetään arkisin ruuhka-aikaan 15 minuuttiin ja päivä- sekä iltaliikenteessä 20 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / talviarki ja +3 ap / kesäarki

+125 000 € vuonna 2016 ja +320 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2017

Linja 554(K) korvataan Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaisesti linjalla 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle. Pukinmäen asemalta reitti jatkuu linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan.

Ei merkittävää kustannusvaikutusta.

Linja 20 Leppävaara – Karakallio – Järvenperä – Perusmäki

Varaudutaan jatkamaan nykyisin Järvenperään päättyvä linja Perusmäen kasvavalle asuinalueelle

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 3 ap / arki

+150 000 € vuonna 2016 ja +340 000 € vuositasolla

Linjat 85 Espoon keskus – Nuuksionpää ja 81 Espoon keskus - Hirvisuo

Varaudutaan Nupurinkallion rakentuvan alueen palvelun luomiseen laajentamalla linjojen palvelu- aluetta reittimuutoksien ja vuoroja lisäämällä.

Autopäivä ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki ja +1 ap / la ja su

+150 000 € vuonna 2015 ja + 370 000 € vuositasolla

Linja 237 Leppävaara – Pajamäki

Linja 237 alkaa liikennöidä myös lauantaisin. Muutoksella parannetaan itäisen Espoon ja Luoteis-Helsingin yhteyksiä mm. kauppakeskus Selloon.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / la

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

Muutokset vuonna 2018

Linja 560 Matinkylä – Myyrmäki – Malmi – Rastila

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

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

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2016****Linja 39 Kamppi – Munkkiniemi – Malminkartano – Myyrmäki**

Linjan reitti pitenee Kampissa Malminrinteelle, koska Salomonkadun läpiajo poistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset (seutulinjaosuus):

+ 1 ap/arki

+ 50 000 € vuonna 2016

+ 120 000 € vuositasolla

434 Kivistö – Keimolanmäki

Perustetaan talviliikenteen alkaessa liityntälinja 434 Kivistön asemalta Keimolanmäen uudelle asuinalueelle. Linjaa liikennöidään arkisin noin 30 minuutin välein sekä lauantaisin ja sunnuntaisin 60 minuutin välein. Linjaa liikennöidään samalla kalustolla kuin muita Kivistön alueen liityntälinjoja.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

Ei autopäivämuutosta

+40 000 € vuonna 2016 ja +100 000 € vuositasolla

Kaikki linjat

Varaudutaan 10.8.2015 käyttöön otettavassa linjastossa tehtäviin muutoksiin linjastosta saatujen kokemusten perusteella.

Kustannusmuutokset

+300 000 € vuonna 2016 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2017

Linja 554(K) korvataan Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaisesti linjalla 553(K), joka liikennöi Hakunilasta Porttipuiston liikekeskusten kautta Heikinlaaksoon, Malmille ja Pukinmäen asemalle. Pukinmäen asemalta reitti jatkuu linjan 554(K) reittiä Leppävaaraan.

Ei merkittävää kustannusvaikutusta.

Muutokset vuonna 2018**Kalasataman alueen linjastomuutokset**

Kalasataman keskuksen bussiterminaali valmistuu arviolta vuonna 2018. Kalasataman linjaston idealuonnoksen mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista (linjat 722, 724, 731, 739 ja

751) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alkaessa 2018. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen 724, 731 ja 739 yöliikennettä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset :

-4 ap / arki ja -1 ap / la/su

-268 000 € vuonna 2018 ja -670 000 € vuositasolla

Linja 560 Matinkylä – Myyrmäki – Malmi – Rastila

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

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

Linja 570 Aviapolis – Tikkurila – Mellunmäki

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

Ei autopäivä- eikä kustannusmuutosta

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2016**

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2017

Keravan linjastosuunnitelman laadinta on käynnissä. Tällä hetkellä suunnitelmassa tähdätään muutosten käyttöönottoon vuonna 2017. Muutokset ja niiden kustannusvaikutus eivät ole vielä selvillä.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2016

Lähijunaliikenne

Mankin ja Luoman rautatieasemat lakkautetaan syysliikenteen alusta 2016.

S- ja U-junat yhdistetään yhdeksi junalinjaksi, joka pysähtyy myös Tolsassa ja Jorvaksessa.

Käyttäjämäärät Mankin ja Luoman asemilla ovat olleet pienet eikä uutta maankäyttöä niiden läheisyyteen ole suunnitteilla. Tolsan ja Jorvaksen asemanseutujen asukasmäärät sen sijaan ovat kasvussa ja asemat tullaan peruskorjaamaan.

Muutos nopeuttaa U- ja L-junien ajoaikoja muutamalla minuutilla sekä parantaa junaliikenteen tasavälisyyttä ja luotettavuutta.

Linja 171 Matinkylä – Masala – Kirkkonummi

Linja 172 Matinkylä – Masala – Kirkkonummi – Kantvik

Linja 173 Matinkylä – Masala – Kirkkonummi – Upinniemi

Linja 174 Matinkylä – Kirkkonummi – Gesterby

Linjat lyhennetään Matinkylän metroasemalle Länsimetron liikenteen alkaessa. Samalla vuoroväli Kirkkonummen ja Matinkylän välillä tihennetään arki-iltoisin, lauantaisin ja sunnuntaisin 30 minuuttiin aloittamalla linjan 171 liikenne näinä aikoina.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-180 000 € vuonna 2016 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 911 Kauklahti – Luoma – Masala – Kirkkonummi

Linjalla aloitetaan syysliikenteen alussa viikonloppuliikenne, jolla korvataan Luoman rautatieaseman lakkauttaminen. Linjaa liikennöidään lauantaisin klo 8 – 19 ja sunnuntaisin klo 9 – 19 kerran tunnissa.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / lauantai ja sunnuntai

+28 000 € vuonna 2016 ja +74 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2017

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2016

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2017

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2018

Ei suunniteltuja muutoksia.

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTAPERUSTEET**HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS**

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

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

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

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja 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 Seutulinjojen 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. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

Metroliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippu-lajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

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

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

Raitiovaunuliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippu-lajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

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

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

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

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

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

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

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

Infrakulut

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

LIPPUTULOT

Seutulipputulot kohdistetaan kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne seutulipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisilla aikuisten ja lasten arvoseutuliipuilla tehtyjen nousujen perusteella.

Sisäiset lipputulot kohdistetaan sen kunnan lipputuloksi, minkä kunnan 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

Matkakorttijärjestelmä

Bussiliikenteen
nousut linjastoittain/
lippulajeittain

Lippulajitukimukset
Matkustalaskennat

Bussiliikenteen nousujen
keskimatkatiedot linjas-
toittain/lippulajeittain

Junaliikenteen
matkustajasuoritteet
junaryhmittäin/lippulajeitt.
- nousut
- keskimatka
- matk.km

Metrolilikenteen
matkustajasuoritteet
lippulajeittain
- nousut
- keskimatka
- matk.km

Raitiovaunuliikenteen
matkustajasuoritteet
lippulajeittain
- nousut
- keskimatka
- matk.km

Matkakorttijärjestelmä

SL-lauttaliikenteen
nousut lippulajeittain
- keskimatka 2,7 km

Ajelon järjestelmä

Kutsuplus liikenteen
- nousut
- matk. km

Kuntakohtaiset
nousut ja matkustajakm

Exel

Bussiliikenteen
linjastokohtaiset
(seutulinjat, U-linjat,
kuntien sisäiset linjat)
- nousut
- matk. km

Junaliikenteen
- nousut
- matk. km

Metron
- nousut
- matk. km

Raitiovaunuliikenteen
- nousut
- matk. km

SL-lauttaliikenteen
- nousut
- matk. km

Kutsuplus liikenteen
- nousut
- matk. km

Kuntakohtaiset
jako-osuudet

Exel

**Matkustajakilometreistä
lasketut jako-osuudet**
- bussiliikenne
(seutulinjat, U-linjat, kuntien
sisäiset linjat, Kutsuplus)
- junaliikenne
(nousut+mat.km)
- metrolilikenne
- raitiovaunuliikenne
- lauttaliikenne

**Painotetuista nousuista
lasketut jako-osuudet**
- bussiliikenne
(seutulinjat, U-linjat, kuntien
sisäiset linjat, Kutsuplus)
- junaliikenne
- metrolilikenne
- raitiovaunuliikenne
- lauttaliikenne

**Nousuista
lasketut jako-osuudet**
- bussiliikenne
(seutulinjat, U-linjat, kuntien
sisäiset linjat, Kutsuplus)
- junaliikenne (PKS,
3. vyöhyke)
- metrolilikenne
- raitiovaunuliikenne
- lauttaliikenne

Kuntaosuuksien laskenta

Exel

Operointikulujen jako
- liikennemuodoittain/linjastoittain
matkustajakm:n suhteessa kunnille

Yleiskulujen jako
- liikennemuodoille/linjastoille nousujen
suhteessa
- liikennemuodoittain/linjastoittain
nousujen suhteessa kunnille

Infrakulujen jako
- bussiterminaalien infrakulut linjastoille
lähtöjen suhteessa
- liikennemuodoittaiset/linjastokohtaiset
infrakulut nousujen suhteessa kunnille

Lipputulojen jako
- subventoidut arvo- ja kausiliput
matkakorttijärjestelmän tietojen mu-
kaan. Muut liput joko suoraan kun-
nalle tai subventoitomien
arvoseutulippujen suhteessa

Kulut ja tuotot

Kulut ja tuotot kirjanpidosta

Operointikulut
- bussiliikenne (seutulinjat,
U-linjat, kuntien sisäiset
linjat, Kutsuplus)
- junaliikenne
- metrolilikenne
- raitiovaunuliikenne
- lauttaliikenne

**Tilaaajaorganisaation
suunnittelu, hallinto- yms.
kulut netto**
- Kutsuplus erikseen

Kuntien infrakulut
- hallinto- ja ylläpitokulut
kuntien kp:sta (100 %)
- po-kulut lasketaan vanhan
infran osalta käypien arvojen
pohjalta (eivät sisällä
rakennusaikaisia korkoja)
- uuden infran po-kulut laske-
taan kp-arvon perusteella
- po-kuluihin lasketaan 50 %

Lipputulot
- seutulipputulot PKS
- seutulipputulot 3. vyöhyke
- sisäiset lipputulot
- Kutsuplus

Vähennykset
- suurten kaupunkiseutujen
valtiontuki

Liikenteen kuntaosuudet