



29.04.2021

Asia/2

§ 68

HKL:n talouden osavuositarkastus 1.1. - 31.3.2021

HEL 2021-004627 T 02 02 01

Päätös

Johtokunta merkitsi tiedoksi HKL:n osavuositarkastuksen 1.1. – 31.3.2021.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liitteet

1 HKL_osavuositarkastus_1-3.2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Raportointikauden merkittävimmät tapahtumat

Koronaviruspandemia

Maailmanlaajuinen koronaviruspandemia on keväästä 2020 alkaen vaikuttanut merkittävästi myös HKL:n toimintaan. Matkustajamäärät supistuivat normaalitilanteeseen verrattuna enimmillään yli 70 % ja vielä tammi-maaliskuussa 2021 matkustajamäärät olivat 50-60 % normaalia alhaisemmat. HKL on sopeuttanut toimintaansa HSL:n päätösten mukaisesti metro- ja raitioliikenteen tarjonnan supistuksiin. HKL on myös toteuttanut lukuisia oman henkilöstön ja matkustajien terveyttä varmistavia toimenpiteitä. Koronaan liittyvää toimintaa on johdettu kahdesti viikossa pidettävissä etäkokouksissa. Matkustajamäärien väheneminen aiheuttaa merkittävää epävarmuutta myös joukkoliikenteen pitemmän aikavälin kehitysnäkymiin.



HKL:n tavoiteohjelman kehittämissuunnitelmat

Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021 hyväksyttiin 27.9.2017 kaupunginvaltuustossa. Joukkoliikenteen pitkän aikajänteen kehittämissuunnitelmien kannalta olennaisia ovat mm. tavoitteet kestävä liikunnan edistämiseksi sekä linjaukset Vihdintien ja Tuusulanväylän pikaraitiotien ja Viikin-Malmin pikaraitiotien suunnittelusta. HKL:n valintoja suuntaa myös Helsingin kaupungin tavoite edistyksellisyydestä digitalisaation hyödyntämisessä.

Helsingin kaupunkistrategian lisäksi HKL:n tavoiteohjelma vuosille 2016-2024 luo perustaa HKL:n toiminnan kehittämiselle. Tavoiteohjelmassa määritellään HKL:n strategiset tavoitteet ja näitä toteuttavat toimenpitekokonaisuudet eli kehitysohjelmat. Voimakkaimmin toimintaa ohjaavina kehitysohjelmina ovat viime vuosina olleet henkilöstöohjelma, turvallisuuden kehitysohjelma, operatiivisen tehokkuuden kehitysohjelma sekä omaisuudenhallinnan kehitysohjelma. Vuoden 2021 alussa on käynnistetty tavoiteohjelman päivitys, joka on tarkoitus tuoda päätöksentekoon loppuvuodesta 2021.

Raitioliikenteen liikennöintisopimus

HKL:n johtokunta jätti kokouksessaan 13.9.2018 HSL:lle tarjoutumisen Raide-Jokerin (pikaraitiolinja 550) ja kantakaupungin raitioliikenteen liikennöinnistä. Tarjoutumisessa HKL esitti raitioliikenteen operoinnin hintaa nykytasosta edelleen alennettavan, mikä perustuu HKL:n vahvaan työhön kustannustehokkuuden kehittämisessä. Raitioliikenne on HKL:n pitkäjänteisen tuottavuuskehitystyön johdosta jo nykyisin 15 % 1990-luvun puolivälin kustannustasoa edullisempaa, kun esimerkiksi vertailukohtana bussiliikenteen kustannustaso on samassa ajassa kilpailutuksen myötä alentunut noin 10 %. HSL:n hallitus päätti toukokuussa 2020 käynnistää neuvottelut HKL:n kanssa Raide-Jokerin liikennöinnin käynnistämiseksi ja kantakaupungin raitioliikenteen sopimuksen jatkamisesta. Neuvottelut ovat edenneet sujuvasti ja yhteisenä tavoitteena nähdään näiden raitioliikenteen liikennöintisopimusten allekirjoittaminen HSL:n kanssa noin vuoden 2021 lopulla.

HKL:n hallintomalliselvitys

Kansliapäällikön asettama HKL:n hallintomuotoselvitystyö päättyi vuonna 2019 esittämään HKL:n yhtiöittämistä yhtenä kokonaisuutena. Kokonaisvaltaisena infra, kalustosta ja liikenteestä vastaavana yhtiönä HKL voi tuottaa yhteiskunnalle mahdollisimman suuren arvon mm. eri toimintojen välisiä synergioita hyödyntäen. Yhtiömuodossa HKL pystyisi myös palvelemaan kaupunkiraideliikenteen seudullistumisen tarpeita paremmin. Kaupunkiraideliikenneyhtiön valmistelu on alkuvuonna 2021 edennyt kaupunginkanslian, HKL:n ja Vantaan kaupungin yhteistyössä



mm. henkilöstöasioita, investointiprosessia, kaupungin ja HKL:n välisiä vuokrasopimuksia, yhtiöittämisen veroneutraalia toteutustapaa sekä taloudellisia mallinnuksia koskien. Helsinki ja Vantaa näkevät tavoiteltavana, että myös Espoo tulisi mukaan yhtiöön lähivuosina ja valmisteluja tehdään niin, että tämä olisi mahdollisimman vaivatonta. Päätöksen yhtiön perustamisesta tekevät Helsingin ja Vantaan kaupunginvaltuustot. Yhtiö voisi aloittaa toimintansa aikaisintaan vuoden 2022 alussa.

Länsimetro

HKL on yhteistyössä Länsimetro Oy:n kanssa kehittänyt toimintamalleja länsimetron infran hallinnan hoitamiseksi niin yhteiskunnan kuin infran omistajan kannalta mahdollisimman hyvin palvelevasti. HKL hoitaa länsimetron infrastruktuurin kunnossapitoa ja huoltoa Länsimetro Oy:n kanssa vuonna 2020 päivitetyn yhteistyösopimuksen perusteella. Lähtökohtana yhteistyössä on, että kantametron ja länsimetron infra muodostavat yhden pääkaupunkiseudun metrojärjestelmäkokonaisuuden, jota kunnossapidetään ja huolletaan yhtenä kokonaisuutena. HKL ja Länsimetro Oy seuraavat sopimuksen toteutumista yhteisesti sovitun mittariston avulla. Mittaristo osoitti HKL:n onnistuneen tehtävissään vuoden 2020 aikana hyvin. HKL ja Länsimetro Oy valmistelevat yhteistyösopimuksen laajentamista huomioiden nykyinen metroluonnos sekä LM2-vaiheen käyttöönotto vuoden 2022 aikana. Sopimus allekirjoitettaneen vuoden 2021 loppuun mennessä.

Raide-Jokeri

Raide-Jokerin infrahankkeen toteutus eteni alkuvuoden aikana suotuisasti. Koronapandemialla ei ole ollut merkittäviä vaikutuksia Raide-Jokerin infran rakennustöiden aikatauluun ja rakentaminen oli talvikaudella käynnissä lähes koko 25 km pitkän linjan pituudella. Ensimmäiset katuosuudet luovutettiin tilaajille jo vuoden 2020 lopulla. Merkittävin riski projektille oli Patterimäen metsässä raitiotietunnelia varten tarvittavista puiden kaadoista tehty valitus. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi valituslupahakemuksen 19.2.2021 ja siten tunneli Patterimäessä voidaan toteuttaa alkuperäisen suunnitelman mukaisesti. Patterimäen valitusten aiheuttama viive saadaan kurottua kiinni, mutta viivästys on aiheuttanut hankkeelle lisäkustannuksia. Kokonaisuudessaan hankkeen kustannusarvio on tiukka, mutta siinä on mahdollista pysyä.

Raide-Jokerin varikon rakentaminen Roihupellossa on edennyt harjankorkeuteensa ja se valmistuu kesään 2022 mennessä. Raitiovarikon paikalta puretun vanhan bussivarikon alta löytyi loppuvuodesta aiemmin arvioitua enemmän pilaantunutta maata.

Raide-Jokerin vaunukalustoprojektin ensimmäinen tyyppivaunu toimitettiin Koskelan varikolle 12.4.2021. Toimitus Helsinkiin viivästyi koro-



29.04.2021

Asia/2

napandemian aiheuttamien komponenttisaatavuusongelmien vuoksi, mutta ensimmäisen vaunun viivästys ei kalustovalmistaja Škoda Transtech Oy:n mukaan vaikuta kokonaistoimituksen aikatauluun.

Muut hankkeet ja päätökset

Kruunusillat-hanke on jaettu kahteen osaprojektiin - siltaurakka ja allianssiosuus. Hanketta vetää kaupunkiympäristön toimiala (KYMP) ja HKL on mukana merkittävällä osuudella. Siltaurakan tarjouspyynnöt julkaistiin vuoden 2021 alussa ja tarjoukset saapuvat kevään aikana. Raitiotien allianssin kehitysvaiheen osa 2 (KAS2) valmistui maaliskuussa 2021. Hanketta on hankaloittanut koronapandemian vuoksi rajoitettu big room –työskentely. Hankkeen kohonneen kustannusarvion vuoksi kehitysvaihetta jatketaan kustannustehokkaamman ratkaisun löytämiseksi. Siltaurakan tarjous ja allianssin tavoitehintaa pyritään vahvistamaan alkuvuoden aikana, jotta mahdollinen hankesuunnitelman korottaminen kaupunginvaltuustossa ehditään käsitellä ennen syksyllä 2021 aikataulutettua siltaurakan käynnistämistä.

HKL ja Škoda Transtech Oy sopivat helmikuussa 23 uuden ForCity Smart Artic X54 -pikaraitiotievaunun tilaamisesta. Vaunut ovat identtisiä Raide-Jokerille tulevien vaunujen kanssa. Tilaus toteutettiin vuonna 2011 tehdyn Artic-vaunuhankintasopimuksen mukaisena toimitusoptioina. Vaunuja tullaan liikennöimään Kruunusilltoja käyttävillä Yliskylän ja Haakoninlahden raitiolinjoilla.

Kalasadamasta Pasilaan -raitiotiehankkeen allianssin kehitysvaihe eteni talven aika siten, että ensimmäisten liittyvien hankkeiden toteutus (Pasilan raiteistomuutokset ja Nihdin esirakentaminen) on mahdollista käynnistää kesällä 2021. Tätäkin hanketta on hidastanut koronapandemian vuoksi rajoitettu big room -työskentely. Raitiotien perushankkeen kehitysvaihe valmistuu vuoden lopulla ja raitiotien rakentaminen alkaa vuoden 2022 alussa.

Ruskeasuon raitiovaunu- ja bussivarikon urakkakilpailutus valmistui vuoden 2021 alussa ja varikon toteuttajaksi valittiin Skanska. KVR-muotoisen urakan kehitysvaihe kestää vuoden 2021 syksyyn, mutta jo kesällä käynnistetään hankkeen valmistelevia töitä. HKL laati vuokrasopimuksen Postin kanssa bussivarikon väistötilojen vuokraamiseksi urakka-ajaksi.

Laajasalon raitiovarikon osalta käytiin tammikuussa 2021 markkinavuoropuhelua hankkeen toteutustavoista. Varikon toteuttamisen mahdollis- tavasta asemakaavasta tehtiin valituksia, joiden takia kaavan vahvistuminen ja toteutukseen siirtyminen on hankkeessa aikataulutettu tapahtuvan vuoden 2023 alussa.



Koskelan varikon kehittäminen on edennyt talven aikana HKL:n saatua valmiiksi oman raitiotievarikon suunnitteluratkaisun. Varikon kehittäminen on jatkunut alkuvuodesta neuvotteluilla muiden hankkeeseen osallistuvien tahojen, mm. KYMP:n, liikuntapalveluiden ja Staran kanssa. Varikon toteutuksen valmistelussa eteneminen edellyttää linjauksia hankkeeseen osallistuvien tahojen osalta. HKL hakee ratkaisua etene- miseen vuoden 2021 aikana.

HKL on solminut myyntisopimuksen 40 Variotram-raitiovaunun myymi- sestä 27.1.2021. Vuosina 1998–2003 valmistetut vaunut ovat olleet va- rastoituna Koskelan varikolla ja Haminassa sen jälkeen, kun ne poistui- vat liikenteestä asteittain vuoden 2018 loppuun mennessä. Solmittu kauppa on jatkoa 30.11.2017 allekirjoitetulle sovintosopimukselle, jonka mukaisesti Bombardier Transportation ja HKL pyrkivät yhteistyössä edistämään vaunujen jälleenmyyntiä. Vaunuihin on Saksassa suunni- teltu mahdollisuus muuttaa niiden telien raideleveys 1435 mm:iin, mikä mahdollistaa niiden käyttämisen nykyistä useamman eri kaupungin rai- tiotieverkolla. Variotramit siirretään syksyyn mennessä Saksaan, missä niille tehdään seuraavan liikennöitsijän tarvitsemat muutostyöt.

M100-metrojunien peruskorjaukset ovat jatkuneet suunnitelman mukai- sesti ja ensimmäisiä peruskorjattuja metrojunia on jo palautunut mat- kustajaliikenteeseen. M100-junilla on tarkoitus liikennöidä 2030-luvulle saakka.

Metron kapasiteetin kasvattamiseen (METKA-hanke) tähtäävä HKL:n yhdessä Länsimetro Oy:n, Espoon kaupungin ja HSL:n kanssa laatima yleissuunnitelma hyväksyttiin vuoden 2021 alussa. Hanke jatkuu vuon- na 2021 hankesuunnitelman laatimisella. Hankesuunnitelman laatimi- sessä avustamiseen on kilpailutettu vuoden alusta asiantuntijakonsultit. METKA-hankkeen yhteydessä toteutetaan myös länsimetron kakkos- vaiheen asetinlaite sekä lukuisia parannuksia metron nykyisiin turvalai- te- ja kulunvalvontajärjestelmiin.

Helsingin käräjäoikeus antoi keväällä 2020 välipäätöksen metron au- tomatisointia koskevien sopimusten purkua koskevassa asiassa. Pää- töksen mukaan HKL:llä oli oikeus purkaa sopimukset Siemensin kans- sa metrovarikon laajennusosan automatisointisopimusta lukuun otta- matta. Käräjäoikeuden näkemyksen mukaan automatisointiprojektin viivästykset johtuivat Siemensin vastuulla olevista syistä. Päätös osal- taan vahvisti, että sopimusten purku vuonna 2015 tehtiin oikean ar- vioon pohjautuen. Käräjäoikeuskäsittely jatkuu keväällä 2021 taloudel- lisiä korvauksia koskevalla oikeudenkäynnillä, josta käräjäoikeuden päätöstä odotetaan vuoden loppuun mennessä.



29.04.2021

Asia/2

HKL:n organisaation kehittämistä jatkettiin alkuvuonna mm. kiinteistöpalveluita ja varikkohankkeita koskien. Myös digitalisaation vahvempaan hyödyntämiseen etsitään keinoja. HKL on lisäksi yhteistyössä KYMP:n ja sveitsiläisen Ostschweizer Fachhochschule yliopiston kanssa käynnistämässä syksyllä kansainvälisen tason pikaraitiotiekoulutusta tulevaisuuden osaajatarpeisiin vastaamiseksi.

Suoritteet

HKL:n tuottamassa raitio-, metro- ja lauttaliikenteessä tehtiin yhteensä 19,4 milj. matkaa tammi-maaliskuussa 2021. Raitioliikenteessä matkoja tehtiin 48 % ja metrolikenteessä 42 % edellisvuotta vähemmän. Koronaepidemia vaikutus matkustajamääriin alkoi maaliskuussa 2020.

Paikkakilometrit, jotka kuvaavat matkojen tarjontaa, laskivat raitioliikenteessä 2 % ja nousivat metrolikenteessä 4 % edellisvuodesta. Metrolikenteessä maaliskuun paikkakilometrejä toteutui enemmän kuin vuoden 2020 maaliskuussa.

Koko vuoden ennuste on, että raitioliikenteessä linjakilometrejä toteutuu noin 2 % budjetissa suunniteltua vähemmän. Metrolikenteessä linjakilometriennuste on budjetin tasolla.

Talousarvion sitovat tavoitteet

HKL:llä on kolme sitovaa tavoitetta (asiakastyytyväisyys, luotettavuus, talous) ja näillä yhteensä viisi erillistä mittaria. Sitovista tavoitteista taloudellinen tulos on toteutumassa, mutta asiakastyytyväisyys- ja luotettavuustavoitteiden ennustetaan jäävän tavoitteesta. Mittareista kolme on toteumassa tavoitetta paremmin ja kaksi mittaria on jäämässä tavoitetasosta.

Metrolikenteen liikennöinnin luotettavuustavoitetta ei olla saavuttamassa. Kalustohaasteiden vuoksi tammikuun luotettavuus jäi niin merkittävästi alle tavoitteen, että koko vuoden luotettavuuden osalta tavoitteeseen pääseminen ei ole todennäköistä. Luotettavuusennusteessa oletetaan, että poikkeustilanteessa ajetaan harvennettua liikennettä. Tähän pystytään vastaamaan, jos käytettävä kuljettaja- ja kalustoresurssit eivät merkittävästi huonone esim. epidemian pahentumisen vuoksi.

Asiakastyytyväisyydestä ei ole käytettävissä tutkimustietoa kuluvalta vuodelta. HSL on keskeyttänyt kevään tutkimuksen koronan vuoksi. Jos HSL ei pääse jatkamaan tutkimusta, ei tutkimustuloksia saada kevätkaudelta ollenkaan, sillä ennen keskeytystä saavutettu otos ei ole riittävän suuri. Edellisellä tutkimuskaudella (vuonna 2020) saavutettiin huomattavaa nousua asiakastyytyväisyyttä mittaavassa liikennöitsijäarvosanassa metrolikenteessä, mutta raitioliikenteessä tavoite jäi niukas-



29.04.2021

Asia/2

ti saavuttamatta. Kuluvana vuonna asiakastytyväisyyden ennustetaan pysyvän edellisen vuoden tasolla, joka tarkoittaa, että raitioliikenteen osalta tavoitteeseen ei ennusteen mukaan päästä. Riskinä on tunnistettu kuitenkin runsaslumisen talven perinteisesti näkyvän raitioliikenteessä alhaisempina siisteysarvosanana.

Henkilöstö

HKL:n henkilöstömäärä oli 1 259 henkilöä 31.3.2021 (31.3.2020: 1 277). Vuoden 2020 lopussa henkilöstömäärä oli 1 260. Keskimäärin tammi-maaliskuussa henkilöitä oli 1 262, kun vastaavalla kaudella vuonna 2020 henkilöitä oli keskimäärin 1 273.

Käyttötalous

Koko vuoden liikevaihtoennuste on 223,1 milj. euroa eli 0,4 milj. euroa budjettia vähemmän.

Liiketoiminnan muut tuotot ovat ennusteessa 18,3 milj. euroa eli 0,6 milj. euroa budjetoitua vähemmän. HKL:n saamat mainostulot ovat jäämässä budjetoidusta koronan takia.

Menoissa palveluostoja arvioidaan toteutuvan 38,7 milj. euroa eli 1,6 milj. euroa budjetoitua vähemmän. Koneiden huoltoja ja korjauksia sekä asiantuntijapalveluostoja ja siivousmenoja ennustetaan toteutuvan budjetoitua vähemmän.

Muiden menoerien osalta ennuste on tällä hetkellä lähellä budjetissa arvioituja lukuja.

HKL:n tilikauden tulosenuste ennen varauksia on 3,6 (TB21: 3,5) milj. euroa.

Investoinnit

HKL:n investointiennuste on 236 milj. euroa eli tulosbudjetin tasolla.

Suurimmat investoinnit ovat Raide-Jokerin investointeja: infra 85 milj. euroa, varikko 27 milj. euroa ja vaunut 24 milj. euroa. Muita suuria investointeja ovat Kruunusiltojen infra 20 milj. euroa, uusien metrovaunujen hankinta 12 milj. euroa ja M100-metrovaunujen peruskorjaus 9 milj. euroa.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi



29.04.2021

Asia/2

Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liitteet

1 HKL_osavuosisikatsaus_1-3.2021

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano