

TILINPÄÄTÖS 2017

HSLH 27.3.2018

Yhtymäkokous 22.5.2018

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja, Strategia- ja hallintopalvelut
ilmari.makinen@hsl.fi
Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
maarit.hauskamaa@hsl.fi

Copyright: Graafit ja muut kuvat: HSL

SISÄLLYSLUETTELO

1	TOIMINTAKERTOMUS	2
1.1	Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa	2
1.2	Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä	26
1.3	Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus	29
1.4	Rahoitusasema ja sen muutokset.....	31
1.5	Kokonaistulot ja –menot.....	32
1.6	Tilikauden tuloksen käsittely	33
2	TALOUSARVION TOTEUTUMINEN.....	34
2.1	Strategisten tavoitteiden toteutuminen	34
2.2	Sitovat erät.....	36
2.3	Tuloslaskelmaosan toteutuminen	37
2.4	Investointien toteutuminen	44
2.5	Rahoitusosan toteutuminen	45
3	TILINPÄÄTÖSLASKELMAT	46
3.1	Tuloslaskelma	46
3.2	Rahoituslaskelma.....	47
3.3	Tase	48
3.4	Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan	50
4	TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT.....	51
4.1	Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot	51
4.2	Tuloslaskelman liitetiedot.....	53
4.3	Taseen liitetiedot.....	56
4.4	Vastuut ja vakuudet	60
4.5	Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot.....	61
4.6	Toiminnan tunnusluvut.....	62
4.7	Tunnuslukujen laskentakaavat	67
4.8	Kuntaosuuksien jakoperusteet.....	68
5	ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT	71

1 TOIMINTAKERTOMUS

1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

1.1.1 Toimitusjohtajan katsaus

HSL:n toimintaa leimasivat tilikaudella 2017 länsimetron liikenteen avaaminen, Helsingin kanta-kaupungin raitioliikenneverkon uudelleenjärjestelyt, uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän käyttöönotto, HSL:n strategian päivittäminen sekä sisäisen organisaatorakenteen uudistuksen käyttöönotto.

HSL:n talous ja lipunmyynti kehittyivät positiivisesti

HSL:n tulopohja on pysynyt vakaana. HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 657,2 miljoonaa euroa ja ne ylittivät muutetun talousarvion 14,5 miljoonalla eurolla (2,2 %). HSL:n lipputulot kehittyivät erittäin positiivisesti. Lipputuloja kertyi yhteensä 357,7 miljoonaa euroa ja talousarvio ylittyi tältä osin 14,1 miljoonalla eurolla (4,1 %). Myös matkustajamäärät kehittyivät hyvin. HSL:n liikenteessä tehtiin yhteensä 374,7 miljoonaa nousua eli yli miljoona nousutapahtumaa vuorokaudessa. Matkustajamäärät kasvoivat edellisestä vuodesta 2,0 %.

HSL:n toimintakulut olivat yhteensä 648,1 miljoonaa euroa ja ne alittivat talousarvion 29,7 miljoonalla eurolla (4,4 %). Toimintakuluista 77,3 % oli operointikustannuksia, jotka olivat yhteensä 500,8 miljoonaa euroa ja ne alittivat talousarvion 2,0 miljoonalla eurolla (0,4 %). Toiseksi suurin erä toimintakuluissa olivat joukkoliikenteen infran käyttökorkvaukset, jotka muodostivat 13,6 % toimintakuluista. Infrakorvauksia maksettiin jäsenkunnille yhteensä 88,4 miljoonaa euroa ja ne jäivät talousarviosta 21,4 miljoonalla eurolla (19,5 %). Alitus johtui länsimetron infrakorvauksista osan siirtymisestä tuleville vuosille. Yhtymäkokous hyväksyi marraskuussa 2017 tätä koskevan talousarviomuutoksen.

Jäsenkunnat kattavat kuntaosuuksilla ne HSL:n menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Jäsenkunnat maksoivat kuntaosuuksia muutetun talousarvion mukaisesti yhteensä 281,9 miljoonaa euroa ja kuntaosuuksilla katettiin 44 % HSL:n kustannuksista. Kuntaosuuksissa huomiointiin kuntaosuuden määrää vähentävänä tekijänä jäsenkunnille kertyneitä aiempien vuosien ylijäämiä yhteensä 32,7 miljoonaa euroa.

HSL:n tulos on rahoituskulujen ja poistojen jälkeen 2,5 miljoonaa euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 22,7 miljoonan euron alijäämään.

Vuosi 2017 oli joukkoliikenteessä muutosten vuosi

Helsingin seudun joukkoliikenteessä tapahtui useita merkittäviä muutoksia vuoden aikana. Elokuussa uudistuivat raitiolinjat ja Koillis-Helsingin bussilinjat, marraskuussa metroverkosto laajeni länteen.

Raitioliikenteen linjastouudistuksen tavoitteena on muodostaa kantakaupungin alueelle nykyistä vahvempi verkko. Vuonna 2017 ratikkamatkustajien määrä kasvoi 6,3 % ja sen ennakoitaan kasvavan myös tulevaisuudessa aiemmin ennakoitua voimakkaammin. HSL:n hallitus antoikin helmi-

kuussa 2018 hyväksyntänsä sille, että HKL voi alkaa valmistella lisäraitiovaunukapasiteetin hankkimista. Bussilinjaston suurimmat muutokset tapahtuivat Koillis-Helsingissä, jossa otettiin käyttöön uusi bussilinjasto.

Pitkään odotettu päivä koitti 18.11.2017, kun länsimetro avattiin matkustajaliikenteelle. Muutos oli historiallisen suuri, sillä vastaavan kokoluokan uudistusta metroverkkoon ei ole tehty metron avaamisen jälkeen vuonna 1982. Länsimetron myötä eteläinen Espoo ja Lauttasaari saatiin osaksi raideliikenteen verkostoa. Bussiliikenteen poikkeusjärjestelyistä siirryttiin metron liityntäliikenteeseen 3.1.2018. HSL:ssä on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, miten liikenne uusilla bussilinjoilla on sujunut. Suuren muutoksen seurauksena asiakaspalautteita, ajoakadataa, matkustajamääriä ja esiin nousseita puutteita seurataan erityisen tarkasti. HSL pyrkii tekemään kaikista matkoista mahdollisimman sujuvia ja suhtautuu saamaansa asiakaspalautteeseen vakavasti. Metroliikenteessä on ilmennyt ongelmia alkuvuonna 2018 enemmän kuin aikaisemmin. Vuorojen perumisten ja epäsäännöllisten vuorovälien syinä ovat olleet kuljettajapula sekä viat järjestelmässä ja laitteissa. Metroliikenteen luotettavuus ei ole alkuvuoden aikana ollut tavoitteiden mukainen, vaikka se on säilynyt toistaiseksi edelleen varsin hyvänä tilanteen huonontumisesta huolimatta. HSL on pyytänyt maaliskuussa 2018 yhdessä liikennöinnistä vastaavan HKL:n kanssa matkustajilta julkisesti anteeksi metroliikenteessä alkuvuoden aikana ilmenneitä häiriöitä.

HSL:n uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otettiin pääosin kokonaisuudessaan käyttöön vuoden 2017 aikana. Vuoden loppuun mennessä kaikki kortinlukijat, myyntikanavat ja suurin osa lipunmyyntiautomaateista oli vaihdettu uusiin laitteisiin ja ohjelmistoihin. Vuonna 2018 on tarkoitus, että HSL-liikenteessä otetaan käyttöön pysäkkikuulutukset. Uudistuksen myötä bussien ja raitiovaunujen matkaa nopeuttavat liikennevaloetuedet tulevat käyttöön koko HSL:n bussi- ja raitiovaunuliikenteessä.

Helsingin seudun lähijunaliikenteen kilpailutuksen valmistelua jatkettiin. HSL:n kilpailuttama operaattori alkaa ajaa lähijunia kesäkuussa 2021. Kilpailuttamisen tavoitteena on löytää kustannustehokas ratkaisu, joka parantaa junaliikenteen laatua ja luotettavuutta, sekä tehdä junista yhä kiinteämpi osa HSL:n joukkoliikennekokonaisuutta.

Kaupunkipyörät ovat jo olennainen osa joukkoliikennettä ja suursuosion saavuttaneiden kaupunkipyörien kausi päättyi 31.10.2017. Erityisen vilkasta pyörien käyttö on ollut metroasemien läheisyydessä ja työmatkaliikenteen huipputunteina. Käyttäjätavoitteet ylitettiin huomasti, kun koko kauden käyttäjiksi rekisteröityi yli 34 000 polkijaa edellisen vuoden käyttäjien määrän ollessa 10 000.

Asiakkaiden kanssa, asiakkaita varten

HSL kehittää palveluitaan yhä enemmän asiakkaiden kanssa ja kehittää toimintatapaansa kohti asiakaskeskeistä toimintakulttuuria. HSL:ssä myös seurataan säännöllisesti asiakastytyväisyyttä. Vuoden 2017 asiakastytyväisyystutkimuksen mukaan matkustajista 88 % oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen, eli antoi yleisarvosanan 4 tai 5 asteikolla 1–5. Yleisarvosanan keskiarvo oli 4,09. Asiakkuusindeksi 2017 –tutkimuksessa HSL sijoittui kolmanneksi parhaaksi yritykseksi tutkimuksen toisessa pääkategoriassa eli asiakasuskollisuudessa.

Mobiililippumyynti kasvoi edellisestä vuodesta peräti 270 % ollen noin 19 miljoonaa euroa. Mobiilisolvelluksen lataajien määrä kasvoi yli 700 000:een ja sovelluksen lataajista suurin osa on myös lipun aktiivisia käyttäjiä. Mobiililippu on helppokäyttöisyydellään onnistunut houkuttelemaan jouk-

koliikenteen pariin myös täysin uusia asiakkaita. Mobiililipun hinta päätettiin laskea vuoden 2018 alusta saman suuruiseksi matkakortin arvolipun kanssa, mikä tulee siirtämään entistä enemmän myyntiä matkakorttikanaavasta edulliseen, tehokkaaseen ja helppoon mobiilikanaavaan.

Uutena lipputuotteena HSL otti kesällä käyttöön ennakkoon esim. kioskeista ja kaupoista ostettavan kertalipun. Uutena kertalippujen myyntikanavana otettiin käyttöön Helsingin kaupungin pysäköintiautomaatit. Myyntikanavista laski eniten liikennöitsijämyynti. Kesällä 2017 lipunmyynti lähijunissa loppui ja helmikuussa 2018 lipunmyynti lopetetaan raitiovaunuissa. Kesällä toteutettu juna-myynnin lakkauttaminen ei vaikuttanut myyntituloihin, mutta HSL:n asiakastytyvyyttä mittavassa suositteluindeksissä tapahtui notkahdus elokuussa. Indeksipalasi kuitenkin loppuvuodesta alkuvuoden hyväälle tasolle.

Katse HSL:n tulevaisuuteen

HSL:n uusi organisaatio tuli voimaan vuoden 2017 alkaessa. Organisaatorakenteen uudistuksen tavoitteena oli rakenteeltaan ja vastuiltaan selkeä organisaatio, joka tukee yhteistyötä sekä asiakasnäkökulman ja digitaalisten palveluiden tuomista mukaan kaikkeen toimintaan. Uuden organisaation toimintaa ohjaavat strategia, perustehtävä, arvot ja visio.

HSL:n nykyisen hallituksen toimikausi alkoi 1.7.2017 ja strategian valmistelu uudelle hallituskaudelle 2017-2021 aloitettiin toukokuussa aiemman strategian arvioinnilla. Strategiatyöhön osallistui syksyn aikana laajasti henkilöstöä, asiakkaita ja sidosryhmiä. Strategiatyön tavoitteena oli luoda uudistettu, innostava ja konkreettinen HSL:n strategia, joka vastaa toimintaympäristön ja asiakastarpeiden muutoksiin ja joka menee aidosti arkeen.

HSL:n hallitus hyväksyi uuden strategian joulukuussa 2017. Uudessa strategiassa on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja kestävä talous. Uuden strategian mukainen visio vuodelle 2030 on *"Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu"*. Vaikka visio on kunnianhimoisen ja edellyttää paljon työtä, antaa HSL:n tämän hetkinen tilanne hyvät eväät vision tavoittelemiselle.

Suvi Rihtniemi
Toimitusjohtaja

1.1.2 HSL:n hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset

HSL:n hallitus 1.1. – 30.6.2017

Jäsen

Risto Rautava (Kok./H) pj.
 Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.
 Hennariikka Andersson (Kok./H)
 Jaana Pelkonen (Kok./H)
 Janne Tähtikunnas (Kok./E)
 Markku Weckman (Kok./V)
 Ville Ylikahri (Vihr./H)
 Hanna Valtanen (Vihr./V)
 Tarja Kantola (SDP/H)
 Hannele Kerola (SDP/E)
 Jukka Hako (SDP/V)
 Pekka M. Sinisalo (PS/Ki)
 Hanna Mithiku (Vas./H)
 Björn Månsson (RKP/H)

Henkilökohtainen varajäsen

Harri Nikander (Kok./Ke)
 Heli Halava (Vihr./E)
 Aku Aarva (Kok./H)
 Sini Jokinen (Kok./H)
 Ulla Palomäki (Kok./E)
 Laura Simik (Kok./H)
 Jessica Karhu (Vihr./H)
 Emil Bulut (Vihr./V)
 Mirva Haltia-Holmberg (SDP/H)
 Sami Lehtonen (SDP/E)
 Markku J. Jääskeläinen (SDP/V)
 Matti Kopra (PS/H)
 Hannu Koponen (Vas./H)
 Christel Liljeström (RKP/Si)

HSL:n tarkastuslautakunta 1.1. – 30.6.2017

Jäsen

Ilkka Malmivaara (Kok./V) pj.
 Kimmo Kyrölä (Vihr./E) vpj.
 Jaana Meklin (Kok./H)
 Juhani Turkkila (SDP/H)
 Saana Lehto (PS/E)

Henkilökohtainen varajäsen

Heikki Hiltunen (Kok./E)
 Petteri Niskanen (Vihr./V)
 Sini Jokinen (Kok./H)
 Hannele Halonen (SDP/V)
 Kari Paunonen (PS/E)

H (Helsinki)
 E (Espoo)
 V (Vantaa)
 Ka (Kauniainen)
 Ke (Kerava)
 Ki (Kirkkonummi)
 Si (Sipoo)

Asiantuntijat 1.1. – 30.6.2017

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri, Helsinki
 Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo, Espoo
 Kaupunginjohtaja Christoffer Masar, Kauniainen
 Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Finn Berg, Kauniainen
 Kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, Kerava
 Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi
 Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo
 Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Vantaa

HSL:n hallitus 1.7 – 31.12.2017**Jäsen**

Tatu Rauhamäki (Kok./H) pj.
 Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.
 Pasterstein Dennis (Kok./H)
 Jaana Pelkonen (Kok./H)
 Mika Helenius (Kok./E)
 Sakari Rokkanen (Kok./V)
 Ville Ylikahri (Vihr./H)
 Alviina Alametsä (Vihr./H)
 Sirpa Kauppinen (Vihr./V)
 Tarja Kantola (SDP/H)
 Antti Aarnio (SDP/E)
 Pekka M. Sinisalo (PS/Ki)
 Hanna Mithiku (Vas./H)
 Kristian Rehnström (RKP/V)

Henkilökohtainen varajäsen

Sini Jokinen (Kok./H)
 Saara Hyrkkö (Vihr./E)
 Sanna Hämäläinen (Kok./H)
 Tarik Ahsanullah (Kok./H)
 Ulla Palomäki (Kok./E)
 Nina Merjola-Repo (Kok./V)
 Aino Tuominen (Vihr./H)
 Tuomas Rantanen (Vihr./H)
 Lilli Kahri (Vihr./Si)
 Samuli Isola (SDP/Ke)
 Riitta Ollila (SDP/V)
 Pasi Liukkonen (PS/V)
 Kari Kälviä (Vas./H)
 Björn Månsson (RKP/H)

HSL:n tarkastuslautakunta 1.7. – 31.12.2017**Jäsen**

Ilkka Malmivaara (Kok./V) pj.
 Eini Aho (Vihr./E) vpj.
 Hannele Luukkainen (Kok./H)
 Vesa Virri (Vihr./H)
 Petteri Auvinen (SDP/H)

Henkilökohtainen varajäsen

Mia Lindell (Kok./V)
 Tony Hagerlund (Vihr./E)
 Perttu Hillman (Kok./H)
 Sari Näre (Vihr./H)
 Eija Paananen (SDP/H)

H (Helsinki)
 E (Espoo)
 V (Vantaa)
 Ka (Kauniainen)
 Ke (Kerava)
 Ki (Kirkkonummi)
 Si (Sipoo)

Asiantuntijat 1.7. – 31.12.2017

Pormestari Jan Vapaavuori, Helsinki
 Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo, Espoo
 Kaupunginjohtaja Christoffer Masar, Kauniainen
 Kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, Kerava
 Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi
 Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo
 Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Vantaa

HSL:n organisaatio

Kuntayhtymän ylintä päätösvaltaa käyttää yhtymäkokous. Tilivelvollinen toimielin on hallitus ja tiivelvollisia viranhaltijoita toimitusjohtaja sekä osastojen johtajat.

Yhtymäkokouksen valitsemana tilintarkastajana tilikauden aikana toimi KPMG Julkiahallinnon palvelut Oy ja vastuullisena tilintarkastajana JHT, KHT Leif-Erik Forsberg.



Kuva 1. HSL:n organisaatiokaavio 2017

1.1.3 Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys

Yleinen talouskehitys

Valtiovarainministeriön 19.12.2017 julkaiseman raportin mukaan vuonna 2017 Suomen bruttokansantuotteen (BKT) ennustetaan kasvavan 3,1 %. Yksityisen kulutuksen kasvu jatkuu työllisyyden kohentuessa, asuntorakentamisen suhdannetilanne ei vielä näytä laantumisen merkkejä ja tuotannollisia investointeja on tehty edelleen runsaasti. Viennin toipumiseen ovat vaikuttaneet erityisesti maailmankaupan nopea kasvu ja myönteinen kehitys useimmissa Suomelle tärkeistä vientimaissa. Vuonna 2018 talouskasvun ennustetaan hidastuvan 2,4 %:iin. Vuosina 2018-2019 palkkojen nousu kiihtyy, mutta yksikkötyökustannusten ennustetaan nousevan kilpailijoita maltillisemmin ja suomalaisen tuotannon kilpailukyvyyn oletetaan edelleen kohenevan.

Vaikka talouskasvu kohentaa myös julkisen talouden heikkoa tilaa, kun verotulot kasvavat ja työttömyyden väheneminen pienentää työttömyysmenoja, ei suhdannetilanteen paraneminen poista julkista taloutta heikentäviä rakenteellisia tekijöitä. Bruttokansantuotteen kasvu kääntää julkisen

velkasuhteen laskuun, mutta velka suhteessa bruttokansantuotteeseen laskee silti verkkaisesti ja korkea velkasuhde muodostaa pitkällä aikavälillä riskin julkisen talouden vakaudelle. Julkiseen talouteen kohdistuu ensi vuosikymmenellä huomattavia menopaineita, jotka uhkaavat kääntää velkasuhteen uudelleen nousuun. Julkiseen talouteen syntyy uusi alasektori vuonna 2020, kun maakunnat aloittavat toimintansa. Maakuntatalouden kansantalouden tilinpidon mukainen rahoitusasema on 2020-luvun alussa lievästi alijäämäinen. Alijäämä johtuu pääasiassa maakuntien valtakunnalliselle kiinteistöpalvelukeskukselle siirtyvien laajojen sairaalainvestointien velkarahoituksesta.

HSL:n toimintamenoista 500,8 milj. euroa (77,2 %) on liikennöitsijöille operoinnista maksettavia korvauksia, joiden määrään polttoaineiden hintakehityksellä, palkkatasolla ja yleisen korkotason kehityksellä on merkitystä. Vuoden 2017 lopulla raakaöljyn hinnat lähtivät selkeään nousuun ja öljyn keskimääräinen tynnyrihintana oli noin 8 euroa (20 %) korkeampi kuin edellisen vuoden toteutunut keskihinta. Raakaöljyn hintamuutokset näkyvät dieselin hinnassa lyhyellä viiveellä ja myös näiden hinnat lähtivät syksyllä 2017 nousuun. Hintakehitykseen vaikutti myös polttoaineiden valmisteveron korotus 1.1.2017 alkaen. Markkinakorot ovat olleet negatiivisia jo pitkään Euroopan keskuspankin elvytyspolitiikasta johtuen. Korkotaso säilyi edelleen tilinpäätösvuonna hyvin matalalla tasolla. Vuoden 2017 ansiotasoa kehittyi pääosiltaan kilpailukyky sopimuksen mukaisilla linjauksilla, soppimuspalkkoja ei korotettu ja julkisen sektorin lomarahoja leikattiin 30 %. Nimellisten ansioiden arvioidaan kasvaneen vuonna 2017 keskimäärin vain 0,2 %. Vuosien 2018 ja 2019 palkankorotuksista jatketaan neuvotteluita toimialakohtaisesti.

Helsingin seudun aluetalouden kehitys

Helsingin seudulla asui Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan vuoden 2017 lopulla 1,477 milj. asukasta, josta pääkaupunkiseudun kehyskuntien osuus oli noin 320 000 asukasta. Asukasmäärä kasvoi ennakkotiedon mukaan noin 20 000 asukkaalla edellisvuodesta. Seudun väkiluku kasvoi ennakkotiedon mukaan 1,4 %, joka vastaa viime vuosien keskimääräistä tasoa. Syntyneiden lasten määrä jatkoi laskuaan sekä Helsingin seudulla että koko maassa. Muuttovoittoa seutu saa muualta maasta ja ulkomailta. Ulkomainen muuttovoitto hidastui hieman edellisvuosista ja väestönkasvusta noin kaksi kolmasosaa ennakoidaan tulleen vieraskielisestä väestöstä. Helsingin seudun muuttovoitto muualta Suomesta on kasvanut ja erityisesti pääkaupunkiseudun muuttovoitto Helsingin seudun ulkopuolisesta Suomesta on kasvanut jo viimeiset viisi vuotta selvästi. KUUMA-kunnat sen sijaan ovat menettäneet kuntalaisia seudun ulkopuolelle koko 2000-luvun ajan, joskin muuttotappio on viime vuosina pienentynyt. Pääkaupunkiseudun kunnista Helsinki, Vantaa ja Espoo saivat muuttovoittoa muista kunnista, Kauniainen kärsi muuttotappiosta ja sen väestö väheni. Pääkaupunkiseudun osuus koko maan väestöstä on nyt 21 % ja väestönkasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisella reilun prosentin vuosivauhdilla.

Helsingin seudun suunnat –julkaisun 4/2017 mukaan Helsingin seudun tuotannon kasvu jatkui ennakkotietojen mukaan melko vakaasti noin kolmen prosentin tasolla, joka on lähellä samaa tasoa kuin koko maan tuotannon kasvu. Kasvu kohdistuu kaikille toimialoille. Palvelualoilla kasvu oli voimakkainta kuljetuksessa ja varastoinnissa, majoitus- ja ravitsemistoiminnassa, liike-elämän palveluissa sekä kaupan alalla. Myös teollisuudessa ja rakentamisessa kasvu jatkui. Matkailijamäärät ovat seudulla kasvaneet ja yöpymisten määrä kasvoi vuoden kolmannella neljänneksellä 10 % Uudellamaalla verrattuna edellisten vuoden vastaavaan ajanjaksoon. Ennakkotietojen mukaan matkailijoiden yöpymisten määrä kasvoi Helsingissä 11 % sekä Espoossa ja Vantaalla 5 % kummassakin.

Työttömyysaste on lähtenyt koko maassa laskuun vuoden 2017 aikana. Helsingin seudun työttömyysaste vuoden kolmannella neljänneksellä oli 9,5 %, 1,7 prosenttiyksikköä matalampi kuin edellisenä vuonna vastaavana ajankohtana. Työllisyysaste Helsingin seudulla saman ajankohtana oli 73,6 %. Nuorisotyöttömyys kääntyi laskuun jo vuonna 2016 ja laskeva kehitys on jatkunut vuoden 2017 aikana. Myös pitkäaikaistyöttömien määrä on kääntynyt laskuun ja pitkäaikaistyöttömien määrä laski vuodenvaihteessa Helsingin seudulla 28 % edellisvuoteen verrattuna. Työllisten kokonaismäärä on Helsingin seudulla viimeisen vuoden aikana alkanut kasvaa, kun laskussa ollut yksityisen sektorin työntekijämäärä kääntyi kasvuun vuoden 2015 jälkimmäisellä puoliskolla. Julkisella sektorilla kehitys oli päinvastaista, mutta viimeisen vuoden aikana julkisella sektorilla työskentelevien määrä on pysynyt ennallaan ja valtion työntekijöiden määrä on kasvanut.

Vaikka polttoaineiden hinnat lähtivät syksyllä nousuun, pysyivät hinnat arvioitua alhaisemmalla tasolla vuoden 2017 aikana ja joukkoliikenteen kustannustaso ylitti keskimäärin 0,7 % edellisen vuoden kustannustason, kun talousarviossa oli varauduttu 1,2 % keskimääräiseen kustannustason nousuun. Korkotason alhaisuus vaikutti erityisesti juna- ja raitiovaunukalustosta maksettavien korvausten suuruuteen. Yhteiskuntasopimuksen kautta saavutettu maltillinen palkkaratkaisu tuki HSL:n myönteistä taloudellista kehitystä.

Liikennepalvelujen kysyntä on jatkanut kasvamistaan. Vuonna 2017 HSL-alueella tehtiin 374,7 miljoonaa matkaa, mikä on 2,0 % edellisvuotta enemmän. Suhteellisesti eniten kasvoivat matkustajamäärät HSL:n tilaamassa raitiovaunuliikenteessä, jossa matkustajamäärät nousivat 6,3 % edelliseen vuoteen verrattuna. Helsingin kantakaupungin raitiovaunuliikenne kasvaa ennakoitua voimakkaammin. Elokuussa 2017 toteutetulla raitiolinjastouudistuksessa pyrittiin selkeyteen, luotettavuuteen ja tiheyteen – siihen, että mahdollisimman moni pääsisi perille mahdollisimman sujuvasti. Metroliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 5,4 % edellisestä vuodesta. Metroliikenne laajeni 18.11.2017 kun metron uusi, Ruoholahden ja Matinkylän välinen osuus avattiin matkustajille. Matkustajamäärissä näkyi selvästi se, että metron uusi osuus on kiinnostanut matkustajia paljon. Uusista asemista suurimmat nousijamäärät on mitattu metrolinjojen pääteasemilla Matinkylässä ja Tapiolassa. Bussiliikenteen poikkeusjärjestelyt jatkuivat vuoden 2017 loppuun ja länsimetron liityntäliikenteeseen siirryttiin vasta 3.1.2018.

Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen säilyi hyvällä tasolla ja matkustajista 88,1 % oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen. Arvio oli hieman parempi kuin edellisenä vuonna, jolloin 88,0 % matkustajista tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen.

1.1.4 Toiminta tilikaudella

MAL–2019 suunnittelu eteni puiteohjelman mukaisesti

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimus 2016-2019 allekirjoitettiin kesäkuussa 2016 ja sen toteutumista on seurattu yhteistyötahojen kanssa keväällä ja syksyllä 2017. MAL-sopimuksen mukaiset toimet etenevät sopimuksen mukaisesti.

MAL 2019 –suunnittelu on edennyt pääsääntöisesti puiteohjelman mukaisesti siten, että HLJ-liikennejärjestelmäpäätös on mahdollista tehdä osana MAL 2019 -päätöstä alkuvuodesta 2019. MAL 2019 -suunnittelun sisältämiä liikennevetoisia osaselvityksiä on laadittu laajassa sidosryhmävuorovaikutuksessa. MAL 2019 -työn maankäytön ja asumisen teemoihin on osallistuttu aktiivisesti.

Vuoden aikana toteutettiin MAL 2019 -tavoitteet ja mittarit -selvitys, jossa määritettiin MAL 2019 -suunnittelun tavoitteet ja niitä tukevat päämittarit ja tukimittarit. MAL 2019 tavoitteet, toimenpiteet ja tulokset -työssä luotiin katsaus liikennejärjestelmäsuunnittelun historiaan ja muodostettiin suosituksia MAL 2019 -suunnitteluprosessiin. MAL 2019 -ilmiöt ja skenaariot -työssä tarkasteltiin esillä olevia ilmiöitä ja niiden vaikutusta MAL-suunnitteluun sekä muodostettiin suunnittelun tueksi skenaarioita eli tulevaisuuskuvia tavoitevuosille 2030 (yksi skenaario) ja 2050 (useampia vaihtoehtoisia skenaarioita).

Tarkasteltuja osakokonaisuuksia on ollut joukkoliikenteen runkoverkon ja siihen tukeutuvan maankäytön kehittäminen (Keskukset ja joukkoliikenteen runkoverkko). Työssä tarkasteltiin joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittämistä Helsingin seudulla pitkällä aikataululla (tarkasteluvuodet 2030 ja 2050) ja annettiin suosituksia maankäytön tiivistämisestä joukkoliikenteen runkoyhteyksien varaan. Logistiikka, työpaikat ja palvelut kaupunkimaisten alueiden ulkopuolella -työssä (MAL 2019) määriteltiin ne liikennettä merkittävästi aiheuttavat logistiikka-, työpaikka- ja palvelukeskittymät, jotka sijoittuvat kaupunkimaisten alueiden ja joukkoliikenteen runkoverkon ulkopuolelle.

Vuoden 2017 aikana valmistui myös Uudet teknologia ja palvelut –työ sekä selvitys Liikennejärjestelmän tehokkaimmista keinoista keinoit ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ja siihen liittyvä maankäytön sijoittumisen tarkastelu. Eri tahojen päästötavoitteiden yhteismitallistamiseksi käynnistettiin pieni selvitystyö vuoden 2017 lopulla, joka taustoittaa raamipäätösehdotuksessa esitetyn liikenteen päästövähennystavoitteen asettamista. Lokakuussa valmistui myös OECD/ITF:n toteuttama yhteiskäyttöisten ajoneuvojen liikennejärjestelmäsimulointi, joka on toteutettu yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien sekä Liikenneviraston kanssa.

MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma valmisteltiin laajassa vuorovaikutuksessa ja se valmistui lokakuussa lausuntoja ja kannanottoja varten (SOVA-kuulutus). Lausuntojen ja asukkailta saatujen mielipiteiden perusteella arviointiohjelma viimeisteltiin osaksi MAL 2019 -raamipäätösehdotusta. MAL 2019 -vuorovaikutussuunnitelmaan on määritelty vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteet, tarpeet, toimintaperiaatteet ja keinot. Vuorovaikutussuunnitelmaa tarkennetaan puolivuositain.

MAL 2019 -suunnitelman raamipäätösehdotus, jossa kuvataan vuoden 2018 suunnittelua ohjaavia keskeisiä lähtökohtia, valmistui päätöksentekoa varten loppuvuodesta 2017. Siitä tehdään päätökset HSL:n hallituksessa, HSYK:ssa sekä KUUMA-johtokunnassa. Marraskuussa järjestettiin seudun luottamushenkilöille MAL-seminaari, jossa käsiteltiin muun muassa MAL 2019 -raamiin sisältyä teemoja ja suunnitelman sisältökysymyksiä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja tutkimusmenetelmiin uusia käytäntöjä

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun edelliseltä suunnittelukierrokselta tunnistettuihin kehittämistarpeisiin on pureuduttu ja niihin liittyen on luotu uusia käytäntöjä. Maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpää yhteissuunnittelua on edistetty MAL-työn yhteisillä selvityksillä, työpajoilla ja seminaareilla.

MAL 2019 -suunnittelun arviointiohjelmaa valmisteltiin alusta asti siten, että maankäytön ja asumisen asiat nousevat myös esille, vaikka lakisääteinen vaikutusten arviointi koskee MAL 2019 -suunnittelussa vain sen liikennejärjestelmäosiota. Liikennejärjestelmäryhmän vaikutusten arvioinnin

asiantuntijat ovat osallistuneet aktiivisesti myös alan kehittämiseen eri sidosryhmien selvitys- ja suunnittelutöihin.

Liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittäminen toteutettiin osaprojekteina ja työ valmistui vuoden 2017 lopulla. Työ palvelee HSL:n toiminnan kehittämistä sekä MAL 2019 -suunnittelua ja vaikutusten arviointia. HSL:n sisäisen liikennetalouden koulutusohjelman avulla jalkautettiin osaprojekteissa saatua tietoa organisaatiossa. MAL-suunnittelun taloudellisen näkökulman vahvistamiseksi on kehitetty taloudellisten vaikutusten arviointimenetelmiä ja mittareita. Liikennejärjestelmän terveysvaikutuksia selvitettiin kirjallisuusselvityksellä ja työn tuloksia käsiteltiin seudullisissa työpajoissa. Työ tukee MAL 2019 -suunnittelua ja arviointia.

Liikenne-ennustemallia (HELMET) on päivitetty niin, että se palvelee vuoden 2018 alussa alkavaa MAL 2019 -työn suunnitteluvaihetta ja vaikutusten arviointia. Mallien hyödyntämistä ja kehittämistä on tehty osana MAL 2019 -työtä ja vaikutusten arviointia sekä liikennejärjestelmäryhmän omien malliasiantuntijoiden toimesta. Vuoden 2017 lopussa on valmistunut liikenne-ennustemallien ja muiden työkalujen pitkäjänteinen kehittämissuunnitelma.

Vuoden 2017 alussa valmistuvat liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma sekä seudullisten pyöräilyyhteyksien kehittämistarveselvitys. Liityntäpysäköinnin käytettävyyden kehittämiseksi tarkasteltiin liityntäpysäköinnin asiakaskokemusta ja teknistoiminnallista. Työssä keskityttiin toimenpiteisiin, joilla lisätään reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköintialueiden vapaista paikkamääristä ja käyttöasteista.

Koko HSL:n kattavan Solmu-projektin päämääränä on vähentää joukkoliikennevälineen vaihdosta matkustajalle aiheutuvaa hankaluutta. Solmu-projektin vaihtopaikkojen kehittämissuunnitelma on valmistunut ja sen toimenpiteitä on lähdetty toteuttamaan yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Tutkimustoiminta tukee liikenteen suunnittelua

Asiakastyytyväisyys- ja joukkoliikenteen kaluston laatu –tutkimukset on toteutettu onnistuneesti suunnitellun mukaisesti ja tulokset ovat valmistuneet. Asiakastyytyväisyystutkimuksessa on kokeiltu digitaalisia menetelmiä nykyisten paperilomakkeiden rinnalla ja menetelmien vertailuanalyysi on valmistunut.

Matkustajamäärätilastoinnissa kehitettiin tilastollinen menetelmä uuden LIJ-järjestelmän tuottamien puutteellisten tilastotietojen paikkaamiseksi, jotta kokonaisvolyymi saatiin kohdalleen. Seuraavana kehityskohteena on lisääntyvien mobiililippujen vaikutusten ottaminen huomioon.

Liikkumistutkimuksen 2018 tutkimusmenetelmää on kehitetty vuoden 2014 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta mobiilisti vastattavan Internet-kyselyn suuntaan mahdollisimman käyttäjätavalliseksi. Tutkimussovellus on valmistunut ja sen perusteellinen testaaminen on jo aloitettu. Kesällä valmistui diplomityö ”Kulktapaosuuksien vuosittaisesta arvioinnista HSL-alueella”, jossa kehitetyn menetelmän avulla on mahdollisuus jatkossa päästä arvioimaan kulkutapajakauman kehittymistä liikkumistutkimusten väli vuosina. Tätä ennen HSL:n on kuitenkin kehitettävä useita tietoa-aineistojaan, jotta menetelmällä saataisiin hyviä tuloksia. Toteutettavuusselvitys käynnistettiin heti diplomityön valmistumisen jälkeen ja osa kehityskohteista on jo toteutettu ja loput mahdolliset toteutetaan 2018 aikana.

Autoliikenteen matkanopeuksia syksyllä 2017 arvioidaan tilatun Tomtom-navigaattoriaineiston avulla. Aineiston analyysi on käynnissä.

Pikapalautejärjestelmän tavoitteena on saada toiminnan ohjauksen tueksi reaaliajassa päivittyvää tietoa. Sitä on kokeiltu syksystä 2017 asti kaikissa raitiovaunuissa ja raitiovaunupysäkeillä, joissa sillä pyrittiin saamaan nopeaa tietoa matkustajien mielipiteistä linjastouudistukseen. Lisäksi järjestelmää kokeillaan kuudessa metrojunassa. Järjestelmällä myös kerätään palautetta Länsimetron uusilla asemilla. Kuljettajien taukotiiloissa järjestelmä on tuotannossa HSL-alueella. Tavoitteena on, että erilaiset taukotilaan liittyvät vikailmoitukset välittyisivät suoraan oikeille tahoille. Kokeilujen perusteella ratkaistaan järjestelmän tarkoituksenmukaiset käyttötavat tulevaisuudessa.

Länsimetron ja HSL:n vyöhykeuudistuksen käyttöönoton viivästymisen vuoksi niitä koskevat Länsimetro jälkeen ja vyöhykeuudistus ennen -matkatutkimukset on lykätty kevääseen 2018. Metroa koskeva lippulajitutkimus on lykätty syksyyn 2018, jolloin toteutetaan myös lähijunaliikenteen lippulajitutkimus. Normaalisti lippulajitutkimus toteutetaan syksyisin, mutta Suomenlinnan lautan muista joukkoliikennemuodoista poikkeavan kausivaihtelun vuoksi sitä tutkittiin 2017 kahdessa jaksossa siten, että heinäkuussa toteutettiin ensimmäinen jakso ja syyskuussa toteutettiin toinen jakso.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen seutubarometri (MAL-barometri) toteutettiin keväällä 2017 seudun asukkaille ja luottamushenkilöille. Tulokset julkaistiin maaliskuussa kuntavaalien alla. MAL-barometri on mielipidekysely maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen tavoitteista ja keinoista, ja sen tuloksia hyödynnetään MAL 2019 -suunnitelman valmistelussa. Luottamushenkilöistä saatu aineisto jäi pieneksi, minkä vuoksi luottamushenkilöiden vastauksia ei voitu hyödyntää. MAL-barometri tehdään uudelleen alkuvuodesta 2018.

Vuoden 2017 alussa valmistuivat liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma sekä seudullisten pyöräilyyhteyksien kehittämistarveselvitys. Liityntäpysäköinnin käytettävyyden kehittämiseksi tarkasteltiin liityntäpysäköinnin asiakaskokemusta ja teknistoiminnallista. Työssä keskityttiin toimenpiteisiin, joilla lisätään reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköintialueiden vapaista paikkamääristä ja käyttöasteista.

Länsimetro aloitti liikennöinnin marraskuussa

Metroliikennettä ajettiin länsimetron avaamiseen saakka Ruoholahdesta Vuosaareen ja Mellunmäkeen. Länsimetron avaamisen viivästymistä paikattiin suorilla bussiyhteyksillä Länsiväylän käytävässä. Syksyllä päästiin ajamaan koeajoliikennettä ilman matkustajia myös Länsimetron osuudella. Koeajojen aikana huomattiin, että suunniteltu vaunumäärä 34 ei tule riittämään vaan aikataulut suunniteltiin uudelleen 36:lle yksikölle, koska alun perin suunniteltu aikataulu osoittautui liian tiukaksi ja häiriöalttiiksi. Kalustomäärän lisäys johti kuljettajaresurssin niukkuuteen, mikä vaivasi loppuvuodesta 2017 heikentäen metron luotettavuutta hieman.

Länsimetron matkustajaliikenne käynnistyi 18.11.2017. Käynnistyspäivä sujui hyvin ja ihmisiä oli runsaasti liikenteessä. Liikenne 36:lla junalla toimii hyvin, koko metron yhteisellä osuudella liikennöidään 2,5 minuutin vuorovälillä ja haaroilla 5 minuutin vuorovälillä. Tällä hetkellä ovat käytössä metrolinjat Vuosaari-Matinkylä ja Mellunmäki-Tapiola. Länsimetron osuudella Matinkylän linjat kuormittuvat Tapiolan linjaa voimakkaammin. Mitoittava kuormitus on kuitenkin edelleen idässä.

Matkustajaliikenteen kokemukset Länsimetron liikenteestä loppuvuoden kokemusten perusteella ovat pääosin positiivisia ja pienissä häiriöissä liikenne on toiminut hyvin. HSL ja HKL työstävät yhdessä metron häiriönhallintaa vuoden 2018 aikana matkustajaliikenteen kokemusten perusteella. Vuoden 2017 loppuun saakka ajettiin Länsimetron kanssa päällekkäistä liikennettä suorilla bussiyhteyksillä Länsiväylän käytävässä.

Länsimetron liityntäliikenteeseen siirryttiin 3.1.2018. Metron laajeneminen Espoon Matinkylään muutti ratkaisevasti Etelä-Espoon ja Lauttasaaren liikennejärjestelmää, ja samalla bussilinjasto oli tarpeen suunnitella molemmilla alueilla uudestaan. Suuren muutoksen seurauksena asiakaspalautteita, ajoaikadataa, matkustajamääriä ja esiin nousseita puutteita seurataan erityisen tarkasti vuoden 2018 aikana.

Raitioliikennelinjasto uudistui elokuussa

Raitioliikenteen linjasto uudistui elokuussa 2017. Raitiolinjoja uudistettiin, jotta ne palvelisivat mahdollisimman monen matkustajan tarpeita, ja jotta raitiolinjat kytkeytyisivät entistä saumattomammin muihin liikennemuotoihin. Myös uusi rataosuus Välimerenkadulle valmistui suunnitellusti linjastouudistuksen yhteyteen. Raitiolinjaston uudistuksen ensimmäinen vaihe saatiin päätökseen, kun Reijolankadun rataosuus otettiin käyttöön joulukuun alussa.

Linjastouudistuksen tavoitteena oli muodostaa kantakaupungin alueelle nykyistä vahvempi verkko, jonka pääkaduilla kulkee kaksi tai useampia raitiolinjoja. Näiden yhteisten linjasto-osuuksien vuorovälit saatiin näin ollen tihennettyä 5-6 minuuttiin. Linjastomuutosta valmisteltiin yhteistyössä asukkaiden ja matkustajien kanssa. Uudistuksen myötä linjojen 1, 2, 3, 7(ent. 7A/B) ja 9 reitteihin tuli muutoksia. Tämän lisäksi linjan 1 liikennöintiä laajennettiin kaikille viikonpäiville. Linjojen 6/6T ja 8 vuorovälejä harvennettiin, mutta käytännössä linjaston uudelleenreitysten myötä yhdenkään linjastuuden vuorotiheys ei heikentynyt.

Linjastouudistus on otettu matkustajien keskuudessa hyvin vastaan, vaikkakin monen matkustajan kohdalla muuttuneet matkaketjut ovat vaatineet hieman enemmän totuttelua. Raitiolinjaston muutokset kasvattivat raitioliikenteen päivittäistä nousijamäärää noin 4 - 10 %. Nousijamäärän kasvun arvioidaan johtuvan:

- uusista raitioliikenteen matkoista, mikä on seurausta uusien rataosuuksien ja pysäkkien avaamisesta
- palvelutason parantamisesta (linjakilometrien määrää kasvatettiin arkipäivinä noin 5 % ja viikkotasolla 7,5 % verrattuna edelliseen vuoteen)
- vaihtavien matkustajien määrän kasvulla (osa aiemmin vaihdottomista matkoista edellyttää nykyisin vaihtoa)

Junaliikenteen uuden sopimuksen mukainen toiminta vakiintui

Uuden VR-sopimuksen mukainen toiminta on vakiinnutettu aktiivisella yhteistyöllä VR:n kanssa junaliikenteen suunnittelussa, yhteistyössä ja seurannassa. Junaliikenteen tarjonnan osalta ei vuonna 2017 tapahtunut suuria muutoksia.

Konduktöörien lipunmyynti lakkasi kesäkuussa 2017 ja konduktöörit siirtyivät liikkuvaan toimintamalliin, jossa joka junassa ei enää ole konduktööriä. Lipunmyynnin lakkautuksen yhteydessä aiheutui jonkin verran ongelmia siitä, että kaikille asemille ei saatu ajoissa lipunmyyntiautomaatteja, sittemmin automaattit on saatu asemille. Uudessa toimintamallissa konduktöörit toimivat junissa

kiertävinä partioina asiakaspalvelutehtävissä ja opastavat mm. lipunostossa ja reiteissä sekä tarkastavat matkustusoikeuden.

Keväästä 2017 alkaen koko HSL-liikenne on ajettu uudella Sm5-kalustolla. Nyt kaikki uudet Sm5-junat on toimitettu ja otettu käyttöön ja niitä on kaikkiaan 81 kappaletta.

Siuntion Y-junaliikenne on myös vakiintunut ja Siuntio liittyy HSL:n jäseneksi vuoden 2018 alusta. Syysliikenteen 2017 alusta muutama hiljaisen ajan yhteyttä on jatkettu myös Karjaalle täydentämään IC-junien palvelua. Vuoden 2018 alusta myös Tuusula liittyy HSL:n jäseneksi ja Tuusulan junaliikenne on järjestetty lippuyhteistyösopimuksella Liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteeseen VR:n kanssa. Tuusulaa palvelevat juna-asetat sijaitsevat pääosin Järvenpään puolella ja vaikka Järvenpää ei olekaan HSL:n jäsen, kelpaavat HSL:n liput myös Järvenpään asemilla vuoden 2018 alusta.

Vuoden 2017 aikana HSL alkoi hakea itse oman liikenteensä ratakapasiteettia osana junaliikenteen kilpailutuksen valmistelua. Junaliikenteen kilpailutus pääsi kunnolla vauhtiin 4.10.2017 pidetyssä infotilaisuudessa, jossa oli yli sata kiinnostunutta kuulijaa. Kilpailutuksen valmistelu etenee tavoitteiden tarkentamiseen ja HSL:n hallituksen päätökseen kilpailutuksen käynnistämisestä alkuvuodesta 2018.

Raitiovaunujen ja metrojunien kunnossapito-ohjelma hyväksyttiin

HSL:n hallitus hyväksyi marraskuussa Helsingin kaupungin liikennelaitoksen suunnittelemat raitiovaunu- ja metrojunakaluston korjausohjelman. Raitiovaunujen osalta korjausohjelman kustannukset ovat 4,2 milj. euroa ja metrojunien osalta 36,6 milj. euroa. Kustannukset toteutuvat vuonna 2018.

Korjausohjelman tavoitteita ovat matkustusmukavuuden kohentaminen, kuljettajien työympäristön parantaminen sekä huollettavuuden kehittäminen. Korjausohjelmalla taataan myös raitiovaunukaluston riittävyys uuden raitioliikenteen linjastosuunnitelman lisätessä kilometrisuoritteita.

Bussiliikenteen hankinnassa ratkaistiin useita kilpailutuksia

Bussilinjaston suurimmat muutokset tapahtuivat Koillis-Helsingissä, jossa otettiin käyttöön uusi bussilinjasto. Uudistuksen myötä suurimmalla osalla linjoista reitit muuttuvat, ja joillain linjoista muuttuu myös numero. Lisäksi joitain linjoja lakkautettiin ja korvattiin muiden linjojen reittimuutoksilla.

Tuusula ja Siuntio liittyivät HSL:n jäseniksi 1.1.2018. Liittymispäätöksen takia Tuusulan bussiliikenteestä kilpailutettiin heti pieni osa, mutta suurin osa Tuusulan bussiliikenteestä hoidetaan ensimmäisenä vuotena U-liikennesopimuksilla. Tuusulan kunnan tilaamat usean Tuusulan sisäisen sekä yhden Hyrylästä Korsoon kulkevan linjan liikennöintisopimukset siirrettiin 1.1.2018 alkaen HSL:n omistukseen. Kaikkien Tuusulan alueella ajavien liikennöitsijöiden kanssa tehtiin U-liikennesopimukset kaikista Tuusulan alueelta Helsinkiin, Nurmijärvelle ja lentoasemalle liikennöivistä linjoista. Näistä suurin osa on Uudenmaan ELY-keskuksen tilaamaa liikennettä, mutta mukana on myös muutama markkinaehtoinen vuoro. Iso osa edellä mainituista bussilinjoista liikennöi myös Järvenpään alueella. Järvenpää ei ole HSL:n jäsen, mutta kaupungin kanssa sovittiin, että kyseisillä bussilinjoilla kelpaavat myös Matkahuollon Järvenpää -liput. Vastaavasti yhdellä Järvenpään kaupungin tilaamalla bussilinjalla, joka ajaa Tuusulan puolelle, kelpaavat HSL:n liput.

Siuntiossa HSL:n tilaamaa bussiliikennettä ovat Kirkkonummen ja Siuntion juna-asemien väliset vuorot. Nämä kuuluvat HSL:n Kirkkonummen linjastosopimukseen, josta aiemmin Uudenmaan ELY-keskus maksoi Siuntion vuorojen osuuden. Siuntion liittyttyä HSL:een myös kyseiset vuorot siirtyivät HSL:n vastuulle. HSL:n liput kelpaavat myös muutamilla Siuntion sisäisillä kunnan itsensä tilaamilla bussilinjoilla – ns. ”Avainlinjoilla” – sekä Uudenmaan ELY-keskuksen tilaamilla Kirkkonummen ja Inkoon välisillä iltavuoroilla, joihin HSL on tehnyt U-liikennesopimuksen. Siuntion ja Lohjan välillä kulkee arkisin muutama bussivuoro, jotka yhtä lukuun ottamatta toimivat markkinaehtoisesti. Uudenmaan ELY-keskus on näiden täydennykseksi kilpailuttanut yhden iltapäivälähdön. Näissä Siuntion ja Lohjan välisissä vuoroissa eivät kelpaa HSL:n liput, mutta HSL maksaa osan ostovuoron kustannuksista, koska Siuntionsta kulkee paljon opiskelijoita Lohjan oppilaitoksiin.

Bussiliikenteessä ratkaistiin useita muitakin kilpailutuksia:

- Bussiliikenteen kilpailukierros 40/2017 ratkaistiin helmikuussa. Kilpailussa oli mukana 2 bussia, joilla ajetaan noin 83 000 km / noin 11 kuukautta. Em. ajanjaksolle kustannukset olivat noin 332 000 euroa.
- Syyskuussa ratkaistiin Tuusulan liikennettä koskeva tarjouskilpailu 41/2017. Kilpailussa oli mukana 7 auton liikenne, joilla ajetaan 0,5 milj. kilometriä vuositasolla. Liikennöintikustannukset ovat noin 1,1 milj. €/v. Tämän kilpailukierroksen hintatason muutosta ei voitu laskea, suorittekustannusperusteet eivät olleet vertailukelpoisia.
- Joulukuussa ratkaistiin kilpailukierros 42/2017. Kilpailussa oli mukana 77 bussia, joilla liikennöidään noin 6,1 milj. kilometriä vuositasolla. Liikenteen kustannukset ovat noin 16,3 milj. €/v, hintatason laskiessa noin 9 %.
- Vuonna 2017 järjestetyillä kilpailukierroksilla liikenteeseen saatiin yhteensä 65 kpl Euro 6-päästötason bussia. Lisäksi kilpailukierrokseen 37/2015 liittyvää uutta kalustoa saatiin liikenteeseen yhteensä 28 kpl.

Kaupunkipyörät kasvattivat suosiotaan

HSL:n strategiaan kuuluu myös kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen. HSL on laatinut yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa pyöräilyn markkinointistrategian, jonka tavoitteena on kasvattaa pyöräilyn kulkutapaosuutta ja lisätä liikkujien ymmärrystä toisiaan kohtaan. Tavoitteena on pyöräilyn normalisointi: se on yksi liikennemuoto muiden joukossa.

Joukkoliikenteen lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn suosio erityisesti pääkaupunkiseudun kunnissa (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) on kasvanut. Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja Helsingissä koko kaupunkipyöräilykauden ostaneita pyöräilijöitä oli noin 34 000 kun edellisen vuoden lukema oli reilu 10 000.

Matkalippu- ja informaatiojärjestelmä valmistui pääosiltaan (LIJ2014-hanke)

Lippu- ja informaatiojärjestelmä -hankkeen saattaminen valmiiksi eteni vuoden aikana merkittävästi. Ajoneuvolaitteiden ja matkakortinlukijoiden asentaminen on edennyt vuoden aikana lähes valmiiksi ja järjestelmätoimituksen kokonaishyväksynnän odotetaan tapahtuvan 2018 alkuvuonna. Vuoden 2018 aikana tullaan viimeistelemään hankkeen jäljelle jääviä tehtäviä ja käynnistetään tarvittaessa hankkeen aikana havaittuja jatkokehitystarpeita. Vuonna 2018 on tarkoitus, että HSL-liikenteessä otetaan käyttöön pysäkkikuulutukset. Uudistuksen myötä bussien ja raitiovaunujen matkaa nopeuttavat liikennevalotulevat käyttöön koko HSL:n bussi- ja raitiovaunuliikenteessä.

Järjestelmäuudistuksen loppuunsaattaminen on edellytys matkakorttien vaihdolle ja sen jälkeen vuonna 2018 toteutettavalle vyöhykejärjestelmän käyttöönotolle. Samassa yhteydessä vaihdetaan myös miljoonan aktiivisen matkakortin kanta. Korttien vaihdon ja uusien vyöhykkeiden jälkeen HSL ottaa käyttöön pitkään odotetun matkakortin nettilatauksen.

Mobidigi-hankkeessa kehitettiin digitaalisia kuluttajapalveluita

HSL:ssä vuoden 2017 alussa käynnistetty Mobidigi-hanke, joka tähtää uusien joukkoliikenteen digitaalisten kuluttajapalveluiden kehittämiseen asiakaslähtöisesti. Hankkeen keskeisimpänä tavoitteina on uusi HSL:n mobiilisovellus, joka yhdistää reaaliaikaisen matkustusinformaation, reittioppan, palautteenannon ja matkustusoikeuden samaan helppokäyttöiseen sovellukseen sekä mahdollistaa kausimatkustusoikeuden mobiilistamisen. Palveluiden kehittäminen jatkuu edelleen vuoden 2018 aikana

HSL uudisti suositun verkkopalvelunsa Reittioppaan täysin helmikuussa 2017. Uusi Reittiopas yhdistää kaikki kulkumuodot metrosta busseihin ja kaupunkipyöriin ja tarjoaa matkustajalle yhdellä silmäyksellä tietoa lähistön liikenteestä. Uusi Reittiopas perustuu HSL:n uuden informaatiojärjestelmän tarjoamaan reaaliaikaiseen tietoon, jonka avulla se etsii matkustajille nopean reitin. Reittiopas suunniteltiin palvelemaan erityisen hyvin kaupungilla liikkuvia mobiilikäyttäjiä, ja se toimii hyvin kaikilla päätelaitteilla. Uudistustyötä tehtiin yhdessä Liikenneviraston kanssa. Uudistus tehtiin avoimen datan, avoimien rajapintojen ja avoimen lähdekoodin periaatteilla. Reittiopas on houkutelut myös kansainvälisiä toimijoita mukaan digipalveluiden kehittämiseen, ja alusta on otettu käyttöön muun muassa Norjassa ja Virossa.

Reittiopas uudistus on kerännyt myös palautetta. Uudistetun palvelun reitityksissä ja matka-ajoissa on ollut eroja vanhaan palveluun verrattuna. Puutteet reitityksissä nousivat erityisesti esiin Länsimetron linjastouudistuksen yhteydessä. Reittiopasta parannetaan jatkuvasta saadun palautteen perusteella ja korjataan karttadatassa olevia puutteita.

Kokonaisarkkitehtuurityölle määriteltiin tavoitteita liiketoimintaprosessien näkökulmasta

Vuoden alussa otettiin käyttöön Arter Architect kokonaisarkkitehtuurityökalu, jonka käyttöönottoprojektissa määriteltiin HSL:n järjestelmäkokonaisuuden looginen nykytila ja tavoitetila liiketoimintaprosessien näkökulmasta. Kokonaisarkkitehtuurin kypsyytystasoa mitataan ja kehitystä ohjataan julkisen hallinnon kypsyytystasomallin mukaisesti.

HSL:n asiakaspalvelun laatu säilyi korkealaatuisena

HSL:n asiakaspalvelun laatua palvelupisteissä ja puhelimessa seurataan vuosittain Mystery Shopping –tutkimuksella. Tulosten perusteella HSL:n asiakaspalvelu omissa myymälöissämme on jatkunut erinomaisella tasolla.

Ilman matkalippua matkusti kolmisen prosenttia matkustajista

HSL:n lipuntarkastajat tarkastivat viime vuonna 3,3 milj. matkalippua. Ilman asianmukaista matkalippua matkusti keskimäärin 3,1 % matkustajista. Liputtomien osuus nousi hieman edellisestä vuodesta, jolloin heitä oli 2,9 % tarkastetuista. Tarkastusmaksuja määrättiin 70 711 kappaletta. HSL menettää liputta matkustamisen vuoksi tuloja noin 10 miljoonaa euroa vuosittain, joten liputtomuus teki edelleen merkittävän loven joukkoliikennetuloihin. Eniten liputtomia tavattiin lähijunissa, metroasemien laiturialueilla ja avorahastuksen piirissä olevilla runkobussilinjoilla 550 ja 560.

Junamyynnin loppumisen yhteydessä otettiin käyttöön uusi käytäntö, jossa VR:n konduktöörit kysyvät matkustajien liput ja tarvittaessa poistavat liputtomat matkustajan kyydistä. Tarkastusmaksun määräämisoikeutta konduktööreille ei ole, mutta siitä huolimatta uusi käytäntö on laskenut liputta matkustamista lähijunissa selvästi ja kasvattanut katsottujen lippujen määrää. Matkalippujen tarkastajat ovat osallistuneet myös aktiivisesti erilaisiin opastustehtäviin mm. Länsimetron ja Etelä-Espoon linjastouudistuksen käynnistyessä.

Markkinointi keskittyi myynnin kasvattamiseen

HSL:n markkinointi ja viestintä keskittyi 2017 sekä myynnin kasvattamiseen että merkittävien liikennemuutosten läpivientiin. Kaupallisessa markkinoinnissa pääpaino on ollut mobiililipussa ja kausilipputuotteissa. Liikenneviestinnässä panostettiin viime vuonna mm. seuraaviin hankkeisiin: junamyynnin lopettaminen, ratikkauudistus ja Koillis-Helsingin linjastouudistus, Länsimetron käyttöönotto ja siihen liittyvä linjastouudistus.

Tietosuojadirektiivin voimaantuloon valmistauduttiin

Uusi tietosuojadirektiivi (GDPR) astuu voimaan toukokuussa 2018. HSL:n tietosuojan kehittämisprojekti käynnistyi toukokuussa 2017 ja sen tavoitteena on saattaa HSL:n tietoturva lain edellyttämälle tasolle. Tätä työtä jatketaan seuraavan vuoden aikana.

1.1.1 Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa

HSL:n organisaatorakenne muuttui 1.1.2017 alkaen. Yhtymäkokous hyväksyi 15.11.2016 HSL:n uuden organisaatorakenteen, joka tuli voimaan vuoden 2017 alussa. Organisaatorakenteen uudistamisen tavoitteena oli rakenteeltaan ja vastuultaan selkeä organisaatio, joka tukee osastojen ja ryhmien välistä yhteistyötä. Olennaisena osana organisaatiomuutoksessa oli asiakasnäkökulman ja digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan. Organisaatiomuutoksen taustalla oli myös jo tapahtuneita, meneillään olevia sekä tulevia muutoksia toimintaympäristössä. Liikennejärjestelmän muuttuminen raidepainotteisemmaksi edellyttää entistä vahvempaa suunnittelu- ja kilpailuttamisosaamista. Muutoksia tapahtuu myös uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän valmistuessa ja siirtyessä hankevaiheesta tuotantoon. Taksa- ja hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto ja HSL-alueen mahdollinen laajeneminen muuttavat matkustusta. Jatkossa liikennekaari vaikuttaa joukkoliikennemarkkinoihin. Toisaalta digitalisaatio luo paljon mahdollisuuksia palvelujen kehitykseen. Kuntatalouden näkymiä muuttavat puolestaan hallinnon uudistukset, SOTE ja maakuntahallinto, joilla voi olla pidemmällä tähtäimellä vaikutuksia myös HSL:ään.

Uusi 1.5.2015 voimaantullut kuntalaki aiheutti jonkin verran muutoksia kuntien ja kuntayhtymien hallinnon järjestämiseen ja päätöksentekomenettelyyn vuonna 2017 valittujen valtuustojen toimikauden alusta lukien. Uuden kuntalain johdosta myös HSL:n yhtymäkokous hyväksyi 23.5.2017 uuden hallintosäännön, joka yhdisti erillisen johtosäännön, hallintosäännön ja taloussäännön uuden kuntalain mukaisesti yhdeksi, hallintosääntö-nimiseksi asiakirjaksi. Uuteen hallintosääntöön koottiin keskeiset säännökset hallinnon ja toiminnan järjestämisestä, päätöksenteko- ja hallintomenettelystä sekä yhtymäkokouksen toiminnasta.

Hankintalakien kokonaisuudistus valmistui vuoden 2016 lopulla. Uusi hankintalaki (laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 1397/2016) ja uusi erityisalojen hankintalaki (laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 1398/2016) tulivat voimaan 1.1.2017.

keussopimuksista 1398/2016) tulivat voimaan 1.1.2017. HSL:n hankintaohje päivitettiin vastamaan uusia lakeja ja HSL:n hallitus vahvisti uuden hankintaohjeen 7.3.2017.

HSL:n perussopimuksen mukaan strategia hyväksytään hallituskausittain ja hallituksen vaihtuessa HSL:n strategiaa päivitetään. HSL:n nykyisen hallituksen toimikausi alkoi 1.7.2017. Strategian valmistelu hallituskaudelle 2017-2021 aloitettiin toukokuussa aiemman strategian arvioinnilla. Syyskaudella valmistelu jatkui toimintaympäristön muutosten arvioinnilla sekä uusien strategisten päämäärien ja tavoitteiden määrittelyllä. Strategiatyöhön osallistettiin syksyn aikana laajasti henkilöstöä, asiakkaita ja sidosryhmiä. Strategiatyön tavoitteena oli luoda uudistettu, innostava ja konkreettinen HSL:n strategia, joka vastaa toimintaympäristön ja asiakastarpeiden muutoksiin ja joka menee aidosti arkeen. Samalla toiminta- ja henkilöstöstrategia integroidaan vahvemmin suunnitteluun, toimintaan, johtamiseen ja seurantaan. Onnistunut strategia luo lisää arvoa asiakkaille, henkilöstölle, HSL:lle, omistajille ja sidosryhmille. HSL:n hallitus päätti 12.12.2017 hyväksyä omalta osaltaan HSL:n toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategian myötä myös HSL:n visuaalinen ilme ja brändi tullaan päivittämään vuoden 2018 aikana.

Yhtymäkokouksessa 21.11.2017 käsiteltiin talousarviomuutos, jossa kunnille hyvitetiin kuntaosuuksia jäsenkuntien laskuttamatta jääneiden länsimetron infrakorvausten osalta 21,4 milj. euroa. Lisäksi hyväksyttiin Vantaan esityksistä Vantaan kuntaosuuteen ylimääräinen 10,0 milj. euron hyvitys, joka katettiin Vantaan ylijäämäkertymästä.

1.1.2 Henkilöstö

HSL:n palveluksessa oli vuoden lopussa 391 työntekijää. Vuoden 2017 henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 366 henkilötyövuotta (9 htv/2,5 % enemmän kuin edellisenä vuonna). Tarkeimmat henkilöstöä kuvaavat tunnusluvut on koottu erilliseen henkilöstöraporttiin.

Henkilöstöstrategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen

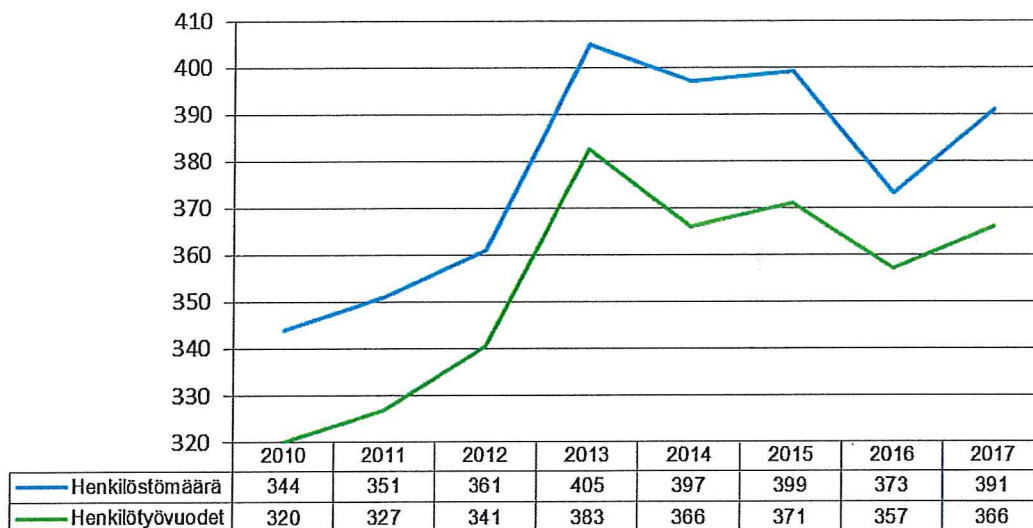
Strategiset tavoitteet olivat:

- Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi
- Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja
- Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Nämä tavoitteet olivat osa HSL:n tuloskorttitavoitteita. Tavoitteiden toteutumista mitattiin työntekijäkokemuksen avulla:

Mittari (henkilöstökysely, asteikko 1 – 5)	2016 toteutuma	2017 tavoite (max-tulos)	2017 toteutuma
Osaamisen kehittäminen	3,90	4,00	3,93
Työyhteisötaidot	4,02	4,10	4,08
Asiakaslähtöisyys	3,66	3,80	3,63
Osastojen välinen yhteistyö	3,24	3,50	3,13

Osaamisen kehittämiseen ja työyhteisötaitoihin liittyvät asiat olivat hyvällä tasolla ja ne koettiin positiivisemmin kuin vuotta aiemmin, mutta tulokset eivät olleet ihan maksimituloksen tasolla. Asiakaslähtöisyyden toteutumiselle ja sisäiselle yhteistyölle asetettiin kunnianhimoiset tavoitteet. Palaute asiakaslähtöisyyden toteutumisesta oli suunnilleen samalla tasolla kuin edellisenä vuonna. Henkilöstön kokemuksen perusteella asiakaslähtöisyydessä on vielä kehittämisen mahdollisuuksia. Palaute osastojen välisen yhteistyön toimivuudesta oli aiempaa kriittisempää.



Kuva 2. Henkilöstömäärän ja henkilötyövuosien kehitys 2010-2017 (määrät 31.12.)

1.1.3 Ympäristötekijät

Helsingin seutu kasvaa kovaa vauhtia. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 yli kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa. Seudulla tehdään tuolloin noin 5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa. HSL on tehnyt kestäväen kehityksen toimenpidesitoumuksen ja tavoitteemme on ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Kun rakentaminen keskittään hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja liikenteen solmukohtiin sekä suositetaan täydennysrakentamista, kaupunkirakenne tiivistyy. Tämä tukee kestävää liikkumista sekä vähentää liikkumistarvetta ja tieliikenteen kasvupaineita ja parantaa siten elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

Ympäristöbonuksia maksettiin yli miljoona euroa

Tavoitteemme on vähentää lähipäästöjä ja hiilidioksidipäästöjä yli 90 prosenttia vuoteen 2025 mennessä vuoden 2010 tasosta. Vuonna 2017 päästöjä alentavista toimenpiteistä maksettiin bussiliikennöitsijöille bonusta 1,2 milj. euroa. HSL järjesti HSL:n sopimusliikennöitsijöille lokakuussa uuden 2017 tarjouskilpailun linja-autoliikenteen hiilidioksidi- ja lähipäästöjen vähentämisestä. Kyseessä on ympäristöbonus, jolla voidaan hyvittää liikennöitsijöille voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi toteutettavia toimenpiteitä, joilla alennetaan päästöjä. HSL varasi 1,0 milj. euroa ympäristöbonusten maksamiseen vuodelle 2018. Tämän kilpailukierroksen perusteella maksettavat ympäristöbonukset perustuvat pelkästään biodieselin käyttöön. Vuoden 2018 aikana biodieselillä (7,05 milj. litraa) käytetään vähentämään HSL:n bussiliikenteen hiilidioksidipäästöjä (CO₂) 14 992 tonnia, typenoksideja (NO_x) 7,1 tonnia, sekä pienhiukkasia (PM) 283 kg.

Bussiliikenteen päästöt alenivat tavoitteen mukaisesti

HSL:n ympäristötavoitteissa on edetty suunnitelmien mukaan. Bussiliikenteen päästöt alenivat vuonna 2017 asetettujen tavoitteiden mukaisesti kaluston uusiutumisen, pakokaasujen puhdistuslaitteistojen sekä biopolttoaineiden käytön seurauksena. Kalusto on uusiutunut nopeasti euro VI päästötason busseihin kilpailutuksemme ohjaamana. Biopolttoaineita saatiin runsaasti biodieseliä 6,7 miljoonaa litraa, bioetanolia 135 000 litraa sekä biokaasu 530 000 kg ympäristöbonuksen avulla.

Tulostavoite päästöjen osalta toteutui hyvin, bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haitta-arvojen kautta (snt/matk-km) tavoitteena oli pienentää päästöhaitta arvosta 0,600 arvoon 0,500 senttiä/matkustajakilometri, toteuma vuonna 2017 oli 0,435 snt/matk.km.

Tutkimukset ja projektit

HSL ja VTT ovat suorittaneet yhdessä useita vuosia kaupunkibussien päästöihin ja polttoaineenkulutukseen keskittyvää tutkimusta. Hankkeissa on kehitetty ajoneuvoteknisiä järjestelmiä, tutkittu eri polttoaineiden vaikutuksia päästöihin, seurattu uusiin päästöluokkiin sijoittuvien ajoneuvojen päästöjä alustadynamometrillä sekä kerätty tietoa mm. euro 6 bussien päästöjenhallintalaitteiden ikääntymisen vaikutuksista. Vuodesta 2017 alkaen on lisäksi mitattu busseja liikenteessä PEMS-mittalaitteella (Portable Emissions Measurement Systems järjestelmä mittaa bussin pakoputkesta tulevat päästöt ajon aikana). Saamme PEMS mittauksilla mitattua todelliset ajon aikaiset päästöt eri vuodenaikoina sekä eri bussilinjoilla.

Rakebus projektien myötä HSL:lle on syntynyt kattava kaupunkibussien päästötietokanta, joka on auttanut HSL:n kilpailutuksen menetelmiä kehittäessä. Tietokanta käsittää vuoteen 2017 asti markkinoille tulleiden uusien kaupunkibussien päästötiedot.

Helsingin ensimmäinen täyssähköbussi lähti liikenteeseen tammikuussa

ePELI –hankkeen kautta HSL -alueelle luodaan uusi innovatiivisten ratkaisujen ja teknologioiden käyttöönoton mahdollistava, määräaikaiseen sähköbussiliikennöintiin perustuva toimintamalli. HSL:n bussiliikennöitsijöille on tarjottu mahdollisuutta sähköbussien kokeiluun ilman että kokeilu vaikuttaa liikennöitsijän kalustohankintoihin sekä talouteen. HSL:llä oli sopimus Transdevin kanssa Espoon linjan 11 liikennöinnistä kahdella Linkkerin ns. konversio sähköbussilla länsimetron käynnistymiseen saakka. Lisäksi Transdevin jatkoi Helsingin linjan 55 liikennöintiä kahdella sähköbussilla. Helsingin Bussiliikenne jatkoi myös kahden sähköbussin liikennöintiä Helsingin linjalla 23. Pohjolan kaupunkiliikenne on aloittamassa kahdella sähköbussilla koeliikennöinnin Helsingin linjalla 51 vuodenvaihteessa 2017/2018. Sopimusvalmistelut etenivät myös Åbergin linjan kanssa Espoon linjan 133 liikennöinnistä kahdella sähköbussilla vuoden 2018 alusta alkaen. Tammelundin liikenteen kanssa on alustavasti sovittu koeliikenteen käynnistämisestä.

Latauslaittevalmistajien, bussivalmistajien, latauspalveluntarjoajien ja muiden kaupunkien liikenteen tilaajien kanssa tehtiin tiivistä yhteistyötä. Linkker sähköbusseja on otettu vastaan 10 kpl (12 tilausta). Ruskeasuon sekä Koskelan latausasemat ovat toimintakuntoisia, linjan 51 Malminkartanon ja Hakaniemen latausasemat ovat käyttöönottovaliheessa, sekä Rautatieaseman sekä Friisilän latausasemat ovat tarkastusvaiheessa. Kaikkien latausasemien on tarkoitus olla toimintakuntoisia vuoden 2018 tammikuun aikana.

Sähköbussien latauspisteet otettiin käyttöön linjan 55 päätepysäkillä Koskelassa sekä linjan 23 päätepysäkillä Ruskeasuolla. Näiden lisäksi rakennettiin latauspisteitä Rautatientorille, Hakaniemeen sekä Malminkartanoon.

Biopolttoainetoimituksiin valmistauduttiin

Vuoden aikana jatkettiin BioSata-hankkeen ”Korkeaseosteisilla biopolttoaineilla hiilettömään kaupunkiliikenteeseen” toteutussuunnittelua. HSL-vetoisessa hankkeessa ovat mukana Staran lisäksi polttoainetoimittajat Neste, ST1 ja UPM. VTT tutkii biopolttoaineiden toimivuuden ja vaikutukset kulutukseen ja päästöihin. Hankkeen suunnitteluvaihe valmistui vuoden 2016 aikana ja päätös toteutukseen siirtymisestä tehtiin. Vuoden 2017 aikana ei vielä päästy hankkeen puitteissa biopolttoainetoimituksiin johtuen liikennöitsijöiden polttoaineiden kilpailutusrytmistä. Toteutus alkaa vuonna 2018, jolloin tavoitteena on 50 %:n bio-osuus. Vuoteen 2019 mennessä tavoitteena on 90 % bio-osuus.

1.1.4 Muut ei-taloudelliset asiat

Kuntayhtymän toiminnassa noudatetaan avoimuutta ja tasapuolisuutta sekä edellytetään puolueettomuutta ja riippumattomuutta. HSL:n sisäisen valvonnan ja riskien hallinnan ohjeessa määritellään mm. lahjonnan vastaisia periaatteita. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet koskevat kaikkia kuntayhtymän toimielimiä ja johtoa. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteiden tavoitteena on vahvistaa hyvää hallinto- ja johtamistapaa kuntayhtymässä.

Vuonna 2017 päivitettyyn hankintaohjeeseen on kirjattu harmaan talouden torjuntaan tähtääviä menettelytapoja. Hankintoja koskevan sääntelyn tavoitteena on HSL:n varojen ja resurssien tehokas käyttö, kilpailun aikaansaaminen: kilpailumahdollisuudet on käytettävä hyväksi, tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu, avoimuus ja julkisuus sekä suhteellisuus: menettelyyn vaikuttaa hankinnan laatu ja laajuus. EU-kynnysarvon (418 000 euroa) ylittävissä hankinnoissa hankintayksikön tulee erityisalojen hankintalain mukaan sulkea tarjouskilpailusta pois sellainen ehdokas tai tarjoaja, joka tai jonka hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsen tai edustus-, päätös- tai valvontavaltaa käyttävä henkilö on rikosrekisteristä ilmenevällä lainvoimaisella tuomiolla tuomittu jostakin kyseisessä pykälässä mainitusta rikoksesta rangaistukseen. Hankintayksikkö tarkistaa tarjouskilpailun voittaneen tarjoajan osalta, ettei niitä koske ko. pykälässä mainittu pakollinen poissulkemisperuste. Lisäksi hankinnoissa, sekä EU-kynnysarvon ylittävissä että alittavissa hankinnoissa, tarkistetaan että voittanut tarjoaja on huolehtinut lakisääteisistä rekisteröitymis-, vero- ja työnantaja-velvoitteistaan.

HSL haluaa toimia sen puolesta, että jokainen matkustaja voi tuntea olonsa turvalliseksi. Joukkoliikennevälineet kuuluvat kaikille. Häirintää ja syrjintää ei haluta hyväksyä missään muodossa. HSL toteutti yhteistyössä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) ja Ihmisoikeusliiton kanssa keväällä 2017 kampanjan, joka nosti näkyvästi esiin joukkoliikenteessä tapahtuvan häirinnän ja syrjinnän. Keväällä pääkaupunkiseudun katukuvassa ja liikennevälineissä näkynyt Stop! Päätepysäkki syrjinnälle -kampanja rohkaisi joukkoliikenteen käyttäjiä puuttumaan häirintään ja antamaan tuokensa häirinnän ja syrjinnän kohteeksi joutuneille kanssamatkustajille.

1.1.5 Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2018 - 2020 mukaisesti HSL:n toimintakulut kasvavat vuoden 2017 tilinpäätöksen 648,1 milj. eurosta vuoden 2020 742,1 milj. euroon eli 14,5 %:lla. Tulevien vuosien merkittävät joukkoliikenteen infra-investoinnit aiheuttavat edelleen paineita joko lisätä jäsenkuntien subventioastetta ja/tai korottaa matkalippujen hintoja. Tulevaisuudessa yhä useampi matka HSL-alueella tehdään tiheävuorovälisillä runkolinjoilla. Vuosikymmenen lopulla avataan uusia runkobussiyhteyksiä ja 2020-luvulla valmistuvat mm. Raide-Jokeri ja länsimetron jatke Kivenlahteen.

Suurten rakennushankkeiden valmistuminen muuttaa liikennejärjestelyitä mm. Pasilassa ja Kalasatamassa. Keski-Pasilan mittava uudistaminen etenee Pasilan aseman ja alueen liikennejärjestelyjen muutoksilla. Väliaikainen asema otettiin käyttöön maaliskuussa 2017 ja se palvelee matkustajia syksyyn 2019 saakka, jolloin uusi Pasilan asema, Triplan kauppakeskus ja pysäköintilaitos valmistuvat. Kalasataman rakennustöiden valmistuminen muuttaa bussilinjastoa 2020-luvun alussa.

HSL:n tavoitteena on, että 2010-luvun lopulla asiakkailta on tarjolla entistä enemmän ajantasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä asiakkaiden toiveita vastaavia lipputuotteita. Uudenlaisia palveluita voi tulla käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisaattorajoista piittaamatta. Mobiilipalvelujen kehittäminen on tässä tärkeässä roolissa.

Lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ2014) – hankkeen valmistuttua asiakkaiden matkakortit vaihdetaan uusiin kortteihin ja vyöhykehinnottelumallin käyttöönottoon valmistaudutaan. Käyttöön otettava uusi lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin. Lippujen hinnoittelu ei enää perustu kuntarajoihin, vaan nykyistä enemmän matkan pituuteen. Kuntien tuki kohdennetaan säännöllisten käyttäjien kausi- ja arvolippujen hintoihin. Hinnoitteluun vaikuttaa jäsenkuntien tahto subventiosta.

HSL:n alue laajenee 1.1.2018, kun Siuntio ja Tuusula liittyvät HSL:n jäseniksi. HSL toimii vuonna 2018 yhdeksän jäsenkuntansa alueella.

HSL osti vuonna 2017 osuuden TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n osakekannasta. TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy on tärkeä joukkoliikenneviranomaisten lippu- ja informaatiopalveluiden hankinta- ja kehitysyhtiö ja yhteistyön muiden kaupunkien kanssa odotetaan tuovan lisäarvoa myös HSL:lle. Lisäksi lähitulevaisuuden isoja kehityshankkeita kuten tunnistepohjaisia lippujärjestelmiä ja mobiilimaksamista on mahdollista tällä foorumilla yhteisesti viedä eteenpäin.

Uusi liikennepalvelulaki kokoaa liikennepalveluihin liittyvän sääntelyn yhteen lakiin. Lain tavoitteena on helpottaa uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automatisaation käyttöönottoa sekä liikenne palveluna -käsitteen (Mobility as a Service, MAAS) toteuttamista. Lähtökohtina ovat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Lain ensimmäinen vaihe tuli voimaan tammikuussa 2017. Lain toiseen vaiheeseen sisältyy muun muassa puolesta-asiointi, jonka myötä asiakas voi luovuttaa kolmannelle osapuolelle oikeuden käyttämiinsä lipputuotteisiin tai palveluihin, jotka edellyttävät tunniste- ja käyttäjätietojen hyödyntämistä. Liikennepalvelulain toinen vaihe on astumassa voimaan 1.7.2018, mutta puolesta-asiointia koskeva säännös vasta 1.1.2019. HSL valmistautuu liikennepalvelulain vaatimiin muutoksiin ja

myyntirajapinnan toteutus on jo käynnistynyt. HSL on käynnistämässä myös liikkumispalveluiden Idea Lab -ohjelman, johon se kutsuu mukaan kaikkia kotimaisia ja ulkomaisia liikennealalla toimivia yrityksiä, organisaatioita ja kehittäjiä ideoimaan uudenlaisia liikkumispalveluita. Tarkoituksena on kehittää liikkumispalveluita HSL-alueelle erilaisten pilottien kautta.

Maan hallitus päätti neuvottelussaan 5.7.2017 jatkaa sote- ja maakuntauudistusta siten, että uudistus tulee voimaan 1.1.2020 alkaen. Maakuntauudistusta koskevat lait käsitellään eduskunnassa kevätistuntokaudella 2018 ja ne hyväksytään kesäkuussa 2018. Maakuntavaalit järjestetään lokakuussa 2018 ja maakunnat aloittavat toimintansa tämän hetken tiedon mukaan 2020. Jos maakuntia ja sen tehtäviä koskevat nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, niin niiden perusteella HSL:n tehtäviin ei näyttäisi tulevan muutoksia.

1.1.6 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittämiseen vaikuttavista seikoista

Taloudelliset ja strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät yleisen taloudellisen tilanteen heikkoon kehitykseen ja joukkoliikenteen kustannustason ennakoitua suurempaan nousuun sekä valtion toimenpiteiden aiheuttamiin kuntien rahoituspohjan mahdollisiin muutoksiin, jotka toteutuessaan heijastuvat nopeasti myös HSL:n talouteen. Riskien vastapainona taloudellisen tilanteen myönteinen kehitys tarjoaa mahdollisuuden joukkoliikenteen käytön ja lipputulojen kasvuun sekä joukkoliikenteen käyttöasteen parantamiseen.

Kun HSL:n vuosien 2017 – 2019 toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittiin syksyllä 2016, yleinen käsitys oli, että Suomen talouden heikko tilanne jatkuu eikä nopeita muutoksia parempaa ole nähtävissä. Suomen BKT:n kasvun arvioitiin vuonna 2017 jäävän yhden prosentin tuntumaan ja kaikki ennusteet työmarkkinoiden ja työllisyysasteen suhteen enteivät heikkoa kehitystä. Vuoden 2017 aikana Suomen talous lähti kuitenkin selvään kasvuun Suomelle tärkeillä ventialueilla vahvana jatkuneen talouskasvun myötä. Ennakoidun alle 1 % BKT:n kasvun sijaan kasvu oli yli 3 % vuonna 2017. Työllisyystilanne on parantunut koko Suomessa ja etenkin Helsingin seudulla sen ennakoidaan paranevan vuosien 2018 ja 2019 aikana edelleen. Valtaosa HSL:n joukkoliikenteestä on työmatkaliikennettä ja parantunut työllisyystilanne näkyi myös joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvuna ja kasvaneina lipputuloina. Lipputulot kasvoivat vuonna 2017 n. 8 %, josta noin puolet tuli lipunmyynnin volyymin kasvusta.

Operointikulut muodostavat HSL:n toimintakuluista noin 77 %. Operointikulujen osalta bussiliikenne on selvästi suurin kokonaisuus noin 63 %:n osuudella operointikuluista yhteensä. HSL:n talouteen keskeisesti vaikuttavia tekijöitä ovat liikenteenharjoittajien palkkakustannusten sekä energian hintojen kehitys. Bussiliikenteessä palkkojen ja henkilösivukustannusten osuus liikenteenhoidon kustannuksista on n. 50 % ja poltto- ja voiteluaineiden n. 15 %.

Palkkakustannusten nousu on pysynyt viimeisen kolmen vuoden aikana maltillisena. Palkkojen osalta kehitys jatkuu suhteellisen maltillisena vielä vuoden 2018 aikana, kun myös AKT:n osalta on päästy sopimukseen. AKT:n palkkaratkaisu pitää sisällään 1,5 % yleiskorotuksen helmikuussa ja 0,15 % taulukkopalkkojen korotuksen lokakuussa 2018. Vuosien 2019 ja 2020 osalta on sovittu vuosittaisista 0,15 % taulukkopalkkojen korotuksista. Yleiskorotukset 2019 ja 2020 lasketaan neljän

vientiteollisuusalan yleiskorotusten keskiarvona (teknologiateollisuus, kemianteollisuus, paperiteollisuus, mekaaninen metsäteollisuus) ja niistä sovitaan jatkossa erikseen.

Viime vuosina sähköenergian ja polttoaineiden hinnat ovat olleet suhteellisen alhaisella tasolla pääosin heikosta suhdannetilanteesta ja raakaöljyn ylituotannosta johtuen. Raakaöljyn hinnan vuonna 2014 alkanut erittäin voimakas ja nopea lasku taittui vuoden 2016 alussa ja hinta kääntyi selvään nousuun. Alkuvuoden 2017 osalta hinta tuli alas, kunnes loppuvuoden osalta kääntyi taas nousuun.

Dieselin hinnat Suomessa seuraavat viiveellä raakaöljyn hinnanvaihteluita mutta vaihtelu ei ole niin voimakasta johtuen hintaan sisältyvien verojen suuresta osuudesta. Polttoaineiden hinnat nousivat vuoden 2017 alussa, kun valtio korotti 1.1.2017 alkaen polttoaineiden valmisteveroa. Dieselin hinta lähti nousuun heinäkuusta 2017 alkaen ja hinnan oletetaan nousevan ennakkoidun raakaöljyn hinnan nousun myötä vuoden 2018 aikana edelleen. Yleismaailmallisen talouden kasvun on arvioitu jatkuvan myös vuosina 2019 ja 2020. Jos ennusteet pitävät paikkansa, on todennäköistä, että kasvavan kysynnän myötä myös öljytuotteiden ja sähkön hinnat jatkavat nousuaan. HSL:ssä on selvitetty suojautumista polttoaineiden hintojen suuria korotuksia vastaan vuosina 2015 ja 2016 mutta niitä ei olla nähty tarpeellisina jäsenkunnilta saatujen linjausten perusteella. Vuoden 2018 aikana on tarkoitus arvioida uudelleen riskin todennäköisyys ja vaikuttavuus polttoaineiden hintojen mahdollisen nousun varalta ja riskiltä suojautuminen.

HKL:n operoimassa raitiovaunu- ja metrolienteessä on suojauduttu sähkön hinnan suuria nousuja vastaan seuraavaksi kolmeksi vuodeksi niin, että lähimmät ostot on eniten kiinnitetty sovitun prosenttivälin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää riskinhallinnan kustannusten nouseminen liian suureksi.

Korkojen merkitys HSL:n operointikustannuksiin on ollut suuri junaliikenteessä junakalustoyhtiön leasingvuokrien kautta. Viime vuosina korot ovat olleet matalalla tasolla, mikä on vaikuttanut alentavasti junakalustoyhtiön/junaliikenteen kustannuksiin. Matala korkotaso jatkui vielä vuoden 2017 aikana mutta parantuneen taloustilanteen johdosta korkojen on ennustettu kääntyvän nousuun vuoden 2018 aikana. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkoriskiin korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen. Korkosuojauksen piirissä on 100 milj. euron suuruinen osuus Handelsbankenin leasingrahoitusjärjestelystä koskien Sm5 junien perussarjaa ja optiosarjaa nro 1.

Länsimetron osalta on realisoitunut sekä taloudellisia että strategisia riskejä, kun länsimetron liikenteen aloittaminen on viivästynyt kaksi kertaa asetetuista tavoitteista. Alkuperäinen tavoite oli aloittaa liikenne elokuussa 2016. Vuoden 2017 osalta tavoite oli aloittaa liikenne kesäkuussa 2017 mutta aloitus siirtyi marraskuuhun 2017. Viivästymisestä on aiheutunut HSL:lle ylimääräisiä kustannuksia sekä metroliekennettä korvaavan bussiliikenteen operointikustannusten että kasvaneiden infrakustannusten myötä. Länsimetron viivästymisestä johtuen HSL:lle arvioidaan kertyneen elokuusta 2016 alkaen marraskuuhun 2017 asti ylimääräisiä korvauksia ja muita kustannuksia yhteensä 15,3 milj. euroa. Summa pitää sisällensä 5 milj. euron edestä ylimääräisten vaunujen ja varikon pääomakorvauksia. Lisäksi kertyneiden rakennusaikaisten korkojen takia HSL:ää tullaan laskuttamaan länsimetron infrakorvauksina 27,5 milj. euroa enemmän koko hankkeen 40 vuoden poistoajalta.

Länsimetron investointikustannukset kasvoivat huomattavasti suunniteltua korkeammiksi, mikä kasvattaa HSL:itä vuosittain laskutettavien infrakustannusten määrää ja on osaltaan nostanut lippu-

jen hintojen korotustarvetta. Vuonna 2017 infrakustannuksia laskutettiin länsimetron osalta vain 1 kuukaudelta ja infrakustannukset yhteensä olivat 88,4 milj. euroa. Infrakustannusten osuus HSL:n toimintakuluista vuonna 2017 oli 13,6 %. Vuoden 2018 talousarviossa, kun länsimetro on käytössä koko vuoden, infrakustannukset ovat 141,5 milj. euroa ja niiden osuus toimintakuluista kasvaa noin 20 %:iin.

Länsimetron liikenteen aloittamisen myötä Länsiväylän kautta kulkevat suorat Espoon suunnan seutulinjat pääosin katkaistiin 3.1.2018 alkaen ja siirryttiin liityntäliikenteeseen metroasemille. Osalla matkustajista matka-ajat ovat pidentyneet ja Espoon kaupunginhallitus ja sen konsernijaosto ovat edellyttäneet HSL:ltä toimenpiteitä Etelä-Espoon joukkoliikenteen parantamiseksi. HSL:n vuoden 2018 talousarviossa on varauduttu riskiin lisätä bussiliikennettä Espoossa 1,5 milj. eurolla ja Kirkkonummella 0,15 milj. eurolla.

Suurten joukkoliikennehankkeiden valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyy myös jatkossa sekä strategisia että taloudellisia riskejä, mutta myös mahdollisuuksia. Tulevia suuria infrahankkeita ovat Raide-Jokeri, Espoon kaupunkirata, Kruunusillat, raitioverkon kehittäminen, metron jatke Kivenlahteen ja Pisara-rata. Näillä kaikilla on suuri merkitys HSL:n talouteen, lippujen hintoihin ja kunta-osuuksien määrään.

HSL:n uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otettiin käyttöön lähes kokonaisuudessaan vuoden 2017 aikana. Järjestelmäuudistuksen loppuunsaattaminen on edellytys vuonna 2018 toteutettavalle vyöhykejärjestelmän käyttöönotolle. LIJ-hankkeen aikataulun viivästyminen ja siihen liittyvät muut epävarmuustekijät eivät ole aiheuttaneet merkittävää haittaa HSL:n toiminnalle. Keväällä 2017 saatiin loppuraportti LIJ:n taustajärjestelmän, myyntijärjestelmän ja siihen tietoa tuottavan myyntikanavien järjestelmien riskien ja kontrollien auditoinnista.

Toiminnalliset ja muut riskit

Lipunmyynti lähijunissa lopetettiin 19.6.2017. Samanaikaisesti käyttöön otettavaksi suunniteltujen lipunmyyntiautomaattien asennukset juna-asemille viivästyivät eikä kaikilla asemilla ollut mahdollista ostaa lippuja. Asiasta saatiin paljon negatiivista palautetta ja se oli näkyvästi esillä mediassa. HSL:n lipunmyyjät paikkasivat automaattien puutetta myymällä lippuja muun muassa lentoasemalla ja päärautatieasemalla Helsingissä. Automaattien asennukset saatiin valmiiksi 1.9.2017 mennessä.

Korkeimmassa hallinto-oikeudessa on vireillä yksi oikeudenkäynti, jossa on HSL:n kannalta merkittävä taloudellinen riski. Asiasta on kuitenkin markkinaoikeuden päätös, joka oli edullinen HSL:lle, joten oikeudenkäynnistä ei ole aiheutunut kirjauksia tilinpäätökseen.

HSL:n likviditeetti on tilikauden 2017 aikana pysynyt hyvänä, eikä kuntayhtymällä ole ollut ulkopuolista velkaa tilikauden aikana. Tämän johdosta korkosuojausjauksia ei ole tilikaudella harkittu. Danske, Nordea ja OP ilmoittivat HSL:lle perivänsä HSL:n maksuliiketeileillä olevista varoista negatiivista korkoa tietyn pankkikohtaisen euromääräisen rajan ylittävältä osalta. Ensimmäisen pankin ilmoitus negatiivisen koron perimisestä tuli syksyllä 2016 ja viimeisetkin pankit ilmoittivat negatiivisen koron perimisestä keväällä 2017. Toisaalta HSL:n sijoitusten reunaehdot olivat sellaiset, että niillä ei valitsevassa markkinatilanteessa löydetty sopivia sijoitusvaihtoehtoja maksuliiketilien ylimääräisille varoille. HSL:n hallitus hyväksyi elokuussa 2017 HSL:n uudet päivitetty sijoitustoiminnan periaatteet. Sen jälkeen sijoitusvaihtoehtoja etsittiin uudelleen ja ylimääräisiä kassavaroja päätettiin toimi-

tusjohtajan päätöksellä sijoittaa yhteensä 70,0 milj. euroa pankkien viiteen eri rahastoon. Sijoitukset tehtiin lokakuussa 2017.

Tilikauden aikana ei ole raportoitu muista HSL:n omassa toiminnassa toteutuneista riskeistä, joista olisi aiheutunut merkittävää vahinkoa kuntayhtymän toiminnalle.

1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

Sisäisen valvonnan ja siihen liittyvän riskienhallinnan tarkoituksena on varmistaa, että kuntayhtymän toiminta on taloudellista ja tuloksellista. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan avulla varmistetaan päätettyjen toiminnallisten ja strategisten tavoitteiden saavuttaminen, päätösten perusteena olevan tiedon riittävyys ja luotettavuus ja se, että lain säännöksiä, viranomaisohjeita ja toimielinten sekä johdon päätöksiä noudatetaan ja että omaisuus ja voimavarat turvataan.

Kuntalain edellyttämä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet sekä hallintosääntö määrittelevät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyt ja vastuut.

- HSL:n yhtymäkokous päättää sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista ja edellyttää, että kuntayhtymän tehtävät on järjestettävä siten, että kaikilla organisaation tasoilla ja kaikissa toiminnoissa toteutuu riittävä sisäinen valvonta ja riskienhallinta.
- HSL:n hallitus vastaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisesta järjestämisestä ja valvoo niiden toimeenpanon tuloksellisuutta. Hallitus on velvollinen antamaan osana toimintakertomusta selonteon sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä ja keskeisistä johtopäätöksistä.
- Toimitusjohtajalla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan operatiivinen kokonaisvastuu. Toimitusjohtaja päättää hyväksyttävästä riskitasosta.
- Osastojen johtajat vastaavat omalla tehtäväalueellaan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä, toimivuudesta ja toimeenpanon tuloksellisuuden valvonnasta sekä merkittävimpien riskien raportoinnista.
- Ryhmäesimiehet ja prosessinomistajat toteuttavat omalla vastuualueellaan sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa sekä seuraavat valvonta- ja riskienhallintatoimenpiteiden tehokkuutta ja riittävyttä.

Kuntayhtymälle on laadittu kattava ohjeistus: Sisäinen valvonta ja riskienhallinta Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymässä. Ohjeistus koskee sisäistä valvontaa, riskienhallintaa ja hyvää hallintotapaa. Ohjeeseen on sisällytetty kaikki olennainen sisäiseen valvontaan ja riskienhallintaan liittyvä tieto. Kuntayhtymän sisäistä valvontaa, riskienhallintaa ja hyvää hallintotapaa koskeva ohjeistus on päivitetty vuoden 2015 aikana. Hallitus ja toimitusjohtaja osaltaan ovat vahvistaneet sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa koskevan päivitetyn ohjeen.

HSL:n sisäisen tarkastussuunnitelman mukaan sisäinen tarkastus perehtyy vuoden 2018 aikana HSL:n sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteisiin, riskienhallintapolitiikkaan sekä hyvää hallintotapaa koskevaan ohjeeseen. Selvitystyön pohjalta muodostetaan arvio sisäisten toimintaperiaatteiden ja ohjeiden ajantasaisuudesta.

Säännösten, määräysten ja päätösten noudattaminen

Kuntayhtymän päätöksenteko perustuu hyvän hallintotavan mukaisesti julkisuusperiaatteeseen ja avoimuuteen. Päätöksentekoa ohjaavat lainsäädäntö, kuntayhtymän perussopimus ja hallintosääntö.

Kuntayhtymän hallituksen ja johdon tiedossa ei ole lakien ja säännösten tai hyvän hallinto- ja johtamistavan vastaisia toimia, joista saattaisi seurata merkittävä korvaus, kanne tai muu sellainen vaatimus tai oikeusseuraamus.

Riskienhallinnan järjestäminen HSL:ssä

Riskienhallinnan tehtävät ja vastuut on määritelty kuntayhtymän hallintosäännössä, yhtymäkokouksen vahvistamassa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteissa sekä hallituksen vahvistamassa riskienhallintapolitiikassa. Riskienhallintaa on tarkemmin ohjeistettu riskienhallinnan käytännön toteuttamistapojen, raportoinnin ja valvonnan osalta toimitusjohtajan antamassa erillisessä sisäisessä ohjeessa: Riskienhallinta Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymässä. Ohjeen mukaiset käytännöt koskevat kaikkia HSL:n osastoja ja yksiköitä. Ohjeen tarkoituksena on varmistaa riskienhallinnan asianmukainen järjestäminen ja yhdenmukaistaa riskienhallinnan toteuttamistavat, raportointi ja valvonta. Ohjeen valmistelussa on hyödynnetty riskienhallinnan standardeja ja parhaita käytäntöjä.

Riskienhallinnan kehittämistä ja koordinoitua sekä käytännön työn tukemista varten HSL:ssä toimii riskienhallinnan koordinaatioryhmä, johon on nimetty eri osastoilta riskienhallintavastaavat. Ryhmä valmistelee yhteenvedon merkittävimmistä riskeistä ja raportoi niistä edelleen HSL:n johdolle. Ryhmässä käsitellään riskienhallinnan kehitysehdotukset ja arvioidaan riskienhallinnan toimenpiteiden tarkoituksenmukaisuus ja riittävyys. Ryhmän toimintaa johtaa riskienhallintakoordinaattori, jonka tehtäviin kuuluu myös riskienhallinnan käytännön työn, raportoinnin ja seurannan ohjeistus ja ohjaaminen.

Tietohallintoon ja tietoturvaan liittyvien riskien kartoitus ja arviointi ovat tärkeä osa HSL:n kokonaisvaltaista riskienhallintaa. Suurten tietojärjestelmäudistusten myötä HSL:n toimintaa tehostetaan tällä sektorilla. Vuoden 2017 alussa perustettiin Teknologiaratkaisut-osasto, jonne on palkattu tietoturvapäällikkö tammikuusta 2018 alkaen. HSL:n työntekijöiden osaamista tietoturva-asioissa parannetaan, kun alkuvuoden 2018 toteutetaan tietoturvan verkkokurssi, jonka kaikki HSL:n työntekijät suorittavat viimeistään 15.3.2018 mennessä.

Riskien kartoitus ja arviointi HSL:ssä

HSL:n riskejä hallinnoidaan ja raportoidaan vuonna 2016 hankitulla Graniten riskienhallintaohjelmistolla.

Vuoden 2017 aikana jatkettiin loppuvuoden 2016 aikana aloitettua HSL:n osastokohtaisten riskien kartoitusta ja arviointia. Vuoden 2016 loppuun mennessä oli kartoitettu ja arvioitu 26 erilaista riskiä ja vuoden 2017 loppuun mennessä tehdyissä riskikartoituksissa oli arvioitu yhteensä 127 erilasta riskiä. Arvioiduista riskeistä yksikään ei noussut korkeimpaan riskiluokkaan, jossa riskiluku on välillä 20 – 25. Riskiluvulla tarkoitetaan riskin todennäköisyyden ja riskin vaikuttavuuden tuloa, kun molempien ominaisuuksien vaihteluväli on 1 – 5.

Vahinkoriskien osalta selvitetään mahdollisuutta hyödyntää HSL:ssä käytössä olevaa pikapalautejärjestelmää vahinkoriskien kartoittamiseen.

Riskienhallinnan arviointi HSL:ssä

Riskienhallintatoimenpiteet on ohjeistettu otettavaksi osaksi osastojen, ryhmien ja henkilöiden tavoitteita ja tehtäviä niin, että riskienhallinta muodostuisi kiinteäksi osaksi jokapäiväistä toimintaa ja olisi myös tärkeä osa vuosittain toistuvaa TTS -prosessia. Riskienhallintatoimenpiteiden toteutumista arvioidaan tavoite- ja kehityskeskusteluissa sekä mitataan tuloskorteissa.

Tammikuussa 2018 tehtiin HSL:ssä esimiehille kysely, jossa arvioitiin sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa. Kysely tehtiin 40 henkilölle ja vastauksia saatiin 7 henkilöltä (vastausprosentti 17,5 %). Riskienhallintaan liittyen kyselyssä pyydettiin arvioimaan riskienhallintamenettelyä, riskien tunnistamista, tunnistettujen riskien arviointia ja riskeihin vastaamista.

Riskienhallinnan osa-alueista parhaiten oli arvioitu toteutetuksi tunnistettujen riskien dokumentointi, tunnistettujen riskien arviointi ja olennaisten riskien hallintamenettelyiden ja vastuiden määrittely, jotka kaikki oli arvioitu toteutetuksi melko hyvin. Näiden osa-alueiden kohdalla HSL:ään hankittu riskienhallintaohjelmisto on selvästi osoittautunut hyväksi ja toimivaksi ratkaisuksi.

Kyselyn tulosten perusteella eniten kehitettävää on riskienhallintamenettelyiden kytkemisessä osaksi suunnittelu-, päätöksenteko- ja ohjausprosesseja. Tässä on onnistuttu keskimäärin vain kohtuullisesti, kun HSL:n riskienhallintaohjeistus lähtee siitä, että riskienhallinta muodostuisi kiinteäksi osaksi jokapäiväistä toimintaa.

Sisäisen tarkastuksen järjestäminen

Sisäinen tarkastus on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan näkyvä osa. Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat osa kuntayhtymän johtamista ja sisäinen tarkastus avustaa toimitusjohtajaa hänen valvontavelvollisuutensa täyttämiseksi tarkastamalla ja arvioimalla sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuutta. Sisäinen tarkastus tekee toimitusjohtajan toimeksiannosta kuntayhtymän organisaatiossa sisäistä tarkastusta suorittamalla eri toimintojen ja valvontajärjestelmien riippumattomaa arviointia sen varmistamiseksi, että johdon saama informaatio on oikeaa ja luotettavaa, riskienhallinta on toimivaa, voimavarojen käyttö on tehokasta ja taloudellista, omaisuus on turvattu, sisäinen valvontajärjestelmä toimii sekä voimassaolevia lakeja, säädöksiä, määräyksiä ja annettuja ohjeita sekä tehtyjä päätöksiä on noudatettu.

Lisäksi sisäisen tarkastuksen tehtävänä on suorittaa toimitusjohtajan määrittelemät toimeksiannot ja osallistua tehtäväalueensa kehittämiseen. Sisäinen tarkastus voi toteuttaa sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa koskevia neuvontaluonteisia konsultointipalveluja.

Sisäinen tarkastus voidaan järjestää kuntayhtymän omana toimintana tai se voidaan hankkia ulkopuolisilta palvelujen tuottajilta. HSL:n hallitus päätti joulukuussa 2016 järjestää HSL:n sisäisen tarkastuksen jatkossa siten, että se hankitaan ulkopuoliselta palveluntuottajalta. Sisäisen tarkastuksen palvelut kilpailutettiin kesällä 2017 ja palvelun tuottajaksi valittiin PwC Julkistarkastus Oy vastuullisena sisäisenä tarkastajana KHT, JHT Juha Huuskonen.

Vuoden 2017 sisäisen tarkastuksen kohteena oli infrasopimusten mukaisen laskutuksen perusteiden tarkistaminen, tarkastusmaksuprosessin audit trail ja lipunmyyntiautomaattien hankinta ja asennukset. Infrasopimusten mukaisen laskutuksen perusteiden tarkastuksen toteutti BDO Oy.

PwC:n toimesta toteutettiin lipunmyyntiautomaattien hankinta ja asennukset sekä tarkastusmaksuprosessin audit trail. Suoritetuista tarkastuksista on annettu HSL:n johdolle erilliset raportit. Tarkastuskohteen vastuuhenkilöillä on ollut mahdollisuus kommentoida raportissa esitettyjä havaintoja.

Sisäisen tarkastuksen raporteissa on annettu HSL:n johdolle toimenpidesuosituksia, jotka ovat liittyneet prosessien kehittämiseen. Raporteissa ei ole tullut esille hälyttäviä tai välitöntä huomiota vaativia havaintoja. Tarkastuksissa ei ole tullut esille merkittäviä sisäisen valvonnan tai riskienhallinnan puutteita.

1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

Tuloslaskelma

1 000 €	01.01. - 31.12.2017	01.01. - 31.12.2016
Toimintatuotot	657 186	641 732
Toimintakulut	-648 143	-613 678
Toimintakate	9 044	28 054
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	17	
Muut rahoitustuotot	11	28
Korkokulut	-167	-4
Muut rahoituskulut	-49	-167
Vuosikate	8 856	27 910
Poistot	-11 363	-9 004
Tilikauden tulos	-2 507	18 906
Tilikauden ylijäämä	-2 507	18 906

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 2,5 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 22,7 milj. euron alijäämään.

Toimintatuotot kasvoivat 2,4 % ja toimintakulut 5,6 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 9,0 milj. euroa, 19,0 milj. euroa pienempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 57,9 % voitiin kattaa toimintatuotoilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia.

Vuosikate oli 8,9 milj. euroa, 19,1 milj. euroa edellistä vuotta pienempi. Vuosikate osoittaa tulorahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulorahoituksen riittävyttä. Tulorahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate ei aivan riittänyt kattamaan HSL:n poistoja, jotka olivat yhteensä 11,4 milj. euroa.

Tarkempi erittely tuloslaskelman eristä on sivulla 46 ja talousarvion toteutumisvertailut ovat sivulla 37-38.

Tuloslaskelman tunnusluvut ovat kehittyneet seuraavasti:

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	101,4 %	104,6 %	105,0 %	102,2 %	102,9 %	102,3 %	101,1 %	102,0 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	57,9 %	56,7 %	54,6 %	52,4 %	51,8 %	52,0 %	52,4 %	53,6 %
Vuosikate/Poistot, %	77,9 %	310,0 %	351,8 %	161,5 %	276,9 %	233,1 %	134,0 %	206,6 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	225 €	242 €	246 €	242 €	246 €	238 €	225 €	212 €

1.3.2 Toiminnan rahoitus**Rahoituslaskelma**

x 1000 €	TP2017	TP2016
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	8 856	27 910
Tulorahoituksen korjauserät		
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-21 232	-17 005
Rahoitusosuudet investointeihin		
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		
Toiminnan ja investointien rahavirta	-12 376	10 905
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		
Pitkäaikaisten lainojen vähennys		
Lyhytaikaisten lainojen muutos		
Oman pääoman muutokset		-4 638
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	-885	1
Saamisten muutos	1 057	4 951
Korottomien velkojen muutos	7 640	158
Rahoituksen rahavirta	7 812	471
RAHAVAROJEN MUUTOS	-4 565	11 376
Rahavarat 31.12.	86 163	90 728
Rahavarat 1.1.	90 728	79 352

Vuoden 2017 investointimenot olivat 21,2 milj. euroa ja toiminnan ja investointien rahavirta oli tilikaudella 12,4 milj. euroa alijäämäinen.

Rahavarat pienenevät vuoden alusta 4,6 milj. eurolla.

Rahoituslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Investointien tulo-rahoitus %	41,7 %	164,1 %	177,1 %	95,8 %	122,0 %	96,0 %	144,4 %	35,2 %
Kassan riittävyys, pv	48,5	54,0	48,8	37,4	35,8	33,6	29,8	31,8
Quick Ratio	1,50	1,70	1,55	1,41	1,37	1,32	1,26	1,31
Current Ratio	1,10	1,23	1,17	1,05	1,06	1,03	1,03	1,02

Nettoinvestoinnit pystyttiin kattamaan tilikauden sekä aiempina kausina kassaan kertyneellä tulo-rahoituksella, eikä talousarviolainaa investointimenojen kattamiseen talousarviovuonna tarvittu.

Kassan riittävyyden tunnusluku ilmaisee monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa olemassa olevilla rahavaroilla. Kassan riittävyys oli vuoden lopussa hyvällä tasolla vaikka olikin lyhennyt edellisestä vuodesta viidellä päivällä ollen 48,5 päivää.

Quick Ratio eli maksuvalmiussuhde kertoo miten hyvin lyhytaikaisesti sidotuilla varoilla pystytään kattamaan lyhytaikaiset velat. Tunnusluvun yleisen luokitusasteikon mukaan 1-2 on tyydyttävää tasoa oleva tunnusluku. Current ratio eli käyttöpääomasuhde kertoo nopeakiertoisen omaisuuden ja nopeakiertoisten velkojen suhteen. Keskimäärin yli yhden olevaa tunnuslukua pidetään hyvänä.

1.4 Rahoitusasema ja sen muutokset

Taseen loppusumma, 192,8 milj. euroa, kasvoi edellisestä vuodesta 5,1 milj. eurolla.

VASTAAVAA x 1 000 €	31.12.2017	31.12.2016	VASTATTAVAA x 1 000 €	31.12.2017	31.12.2016
PYSYVÄT VASTAAVAT	69 197	59 328	OMA PÄÄOMA	81 108	83 614
Aineettomat hyödykkeet	42 420	38 733	Peruspääoma	9 230	9 230
Aineettomat oikeudet	36 437	17 281	Muu oma pääoma	3 778	9 759
Tietokoneohjelmistot	807	1 147	Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	70 606	45 720
Muut pitkävaikuttavat menot	1 287	389	Tilikauden yli-/alijäämä	-2 507	18 906
Ennakkomaksut	3 889	19 916			
Aineelliset hyödykkeet	23 368	17 209	VIERAS PÄÄOMA	111 714	104 074
Kiinteät rakenteet ja laitteet	16 986	2 757	Lyhytaikainen	111 714	104 074
Koneet ja kalusto	4 734	161	Saadut ennakot	29 958	28 494
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	1 648	14 290	Ostovelat	60 347	53 842
			Muut velat	2 694	2 570
			Siirtovelat	18 716	19 167
Sijoitukset					
Osakkeet ja osuudet	3 410	3 386			
VAIHTUVAT VASTAAVAT	123 624	128 361			
Vaihto-omaisuus	935	50			
Saamiset	36 526	37 583			
Lyhytaikaiset saamiset	36 526	37 583			
Myyntisaamiset	18 812	28 117			
Lainasaamiset	2	2			
Muut saamiset	12 224	6 836			
Siirtosaamiset	5 487	2 628			
Rahoitusomaisuusarvopaperit	70 114	76			
Muut arvopaperit	70 114	76			
Rahat ja pankkisaamiset	16 049	90 652			
VASTAAVAA YHTEENSÄ	192 822	187 688	VASTATTAVAA YHTEENSÄ	192 822	187 688

Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Omavaraisuusaste, %	49,8 %	52,5 %	47,0 %	40,3 %	36,4 %	31,8 %	24,0 %	29,1 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	12,4 %	11,8 %	12,5 %	12,0 %	12,9 %	12,5 %	15,5 %	11,8 %
Kertynyt ylijäämä, €	68 099 001,00 €	64 625 338,95 €	50 358 009,08 €	29 218 573,33 €	24 267 848,80 €	13 830 190,24 €	6 563 607,58 €	4 964 139,01 €
Kertynyt ylijäämä, €/asukas	54 €	52 €	41 €	24 €	21 €	12 €	6 €	5 €
Lainakanta 31.12., €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

Taseen tunnusluvuilla ilmaistaan vakavaraisuutta, rahoitusvarallisuutta ja velkaantuneisuutta. Omavaraisuusasteella mitataan vakavaraisuutta, alijäämän sietokykyä ja kuntayhtymän kykyä selviytyä sitoumuksista pitkällä tähtäyksellä. Keskimäärin hyvänä tavoitetasona pidetään kuntataloudessa 70 %:n omavaraisuutta, alle 50 %:a alempi omavaraisuusaste merkitsee suurta velkarasitetta tai sitä, että taseessa on paljon välitettäviä varoja. HSL:n omavaraisuusaste oli vuonna 2017 49,8 % ja tase sisältää 30 milj. euroa matkalippujärjestelmään liittyviä asiakkaiden ennakkomaksuja (mm. matkakortin arvon lataukset ja ostetut työmatkasetelit).

Suhteellinen velkaantuneisuus-% kertoo kuinka paljon toimintatuotoista tarvittaisiin vieraan pääoman takaisinmaksuun. Mitä pienempi velkaantuneisuuden tunnusluvun arvo on, sitä paremmat mahdollisuudet on selviytyä velan takaisinmaksusta tulorahoituksella. Suhteellinen velkaantuneisuus-% on pysynyt hyvällä tasolla seurantavuosina.

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) osoittaa paljonko kertynyttä ylijäämää on tulevien vuosien liikkumavarana, tai paljonko on kertynyttä alijäämää, joka on katettava tulevina vuosina. Kertynyt ylijäämä (alijäämä) / asukas osoittaa HSL-jäsenkuntien asukaskohtaisen kertyneen ylijäämän määrän. Erittely HSL:n kumulatiivisesta ylijäämästä kunnittain on s. 58-59. HSL:n lainakanta tilikauden lopussa on 0 euroa eli HSL on tilinpäätöksessä velaton.

1.5 Kokonaistulot ja -menot

TULOT	1 000 €	MENOT	1 000 €
Toiminta		Toiminta	
Toimintatuotot	657 186	Toimintakulut	-648 143
Korkotuotot	28	- Valmistus omaan käyttöön	0
Muut rahoitustuotot	0	Korkokulut	-216
Satunnaiset tuotot	0	Muut rahoituskulut	0
Tulorahoituksen korjaukset	0	Satunnaiset kulut	0
+ Pysyvien vastaavien hyöd. luovutusvoitot		Tulorahoituksen korjaukset	
Investoinnit		Pakollisten varausten muutos	0
Rahoitusosuudet investointimenoihin		- Pakollisten varausten lis. (+), väh. (-)	0
Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustulot		- Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustappiot	0
Rahoitustoiminta		Investoinnit	
Antolainasaamisten vähennykset	0	Investointimenot	-21 232
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	Rahoitustoiminta	
Lyhytaikaisten lainojen lisäys	0	Antolainasaamisten lisäykset	0
Oman pääoman lisäykset		Pitkäaikaisten lainojen vähennys	0
		Lyhytaikaisten lainojen vähennys	0
		Oman pääoman vähennykset	
Kokonaistulot yhteensä	657 215	Kokonaismenot yhteensä	-669 591

Kokonaistulot ja –menot laskelma kuvaa rahanlähteitä ja –käyttöä. Kokonaistulot ja –menot laskelmaan on koottu yhteen kaikki menot ja tulot tuloslaskelmasta ja rahoituslaskelmasta.

Kokonaistulojen ja –menojen erotus 12,376 milj. euroa täsmäytetään rahoituslaskelmaan siten, että erotus on sama kuin muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten ero (-4,565 milj. – 7,812 milj. euroa). Kokonaistulojen ja -menojen erotus on sama kuin rahavarojen ja muiden maksuvalmiuden muutosten itseisarvojen summa silloin, kun mainitut erät rahoituslaskelmassa ovat erimerkkiset ja itseisarvojen erotus, kun ne ovat rahoituslaskelmassa saman merkkiset.

1.6 Tilikauden tuloksen käsittely

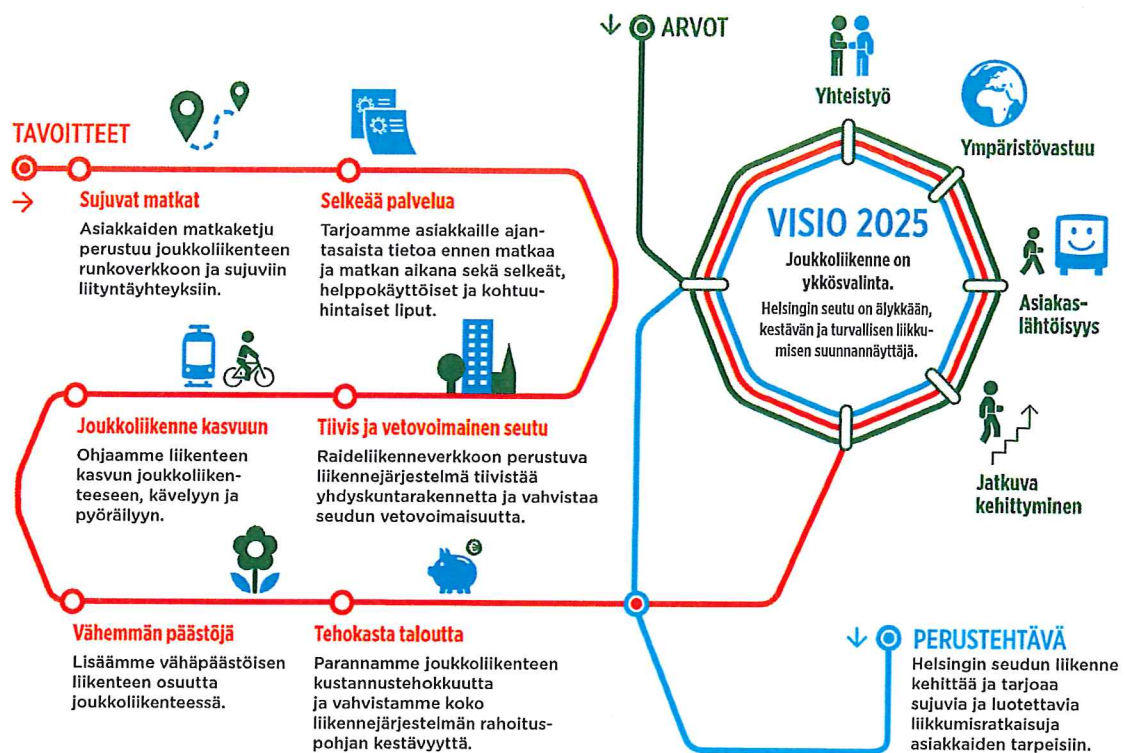
Tilikauden tulos on -2 506 931,80 euroa. Hallitus esittää alijäämän, 2 506 931,80 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien yli-/alijäämitilille.

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien kolmen vuoden Toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Kunnilta pyydetään vuosittain lausuntoja kuntakohtaisen yli-/alijäämän käytöstä suunnitelmakaudella alustavan taloussuunnitelman käsittelyn yhteydessä. Erittely yli-/alijäämien jakautumisesta kunnittain on sivuilla 58-59.

2 TALOUSARVION TOTEUTUMINEN

2.1 Strategisten tavoitteiden toteutuminen

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelma 2017-2019 laadittiin hallituksen vuonna 2014 hyväksymän toimintastrategian linjausten ohjaamana.



Kuva 10. HSL:n strategia

HSL:llä oli tilikaudella yhdeksän strategiasta johdettua HSL:n tuloskorttiin sisältyvää tavoitetta. Tavoitteiden toteutumista seurattiin vuoden aikana niitä varten kehitettyjen mittareiden kautta. Alla on esitetty strategiset tavoitteet, niiden mittarit ja toteutumisasteet.

Vuoden 2017 tulostavoitteet saavutettiin HSL-tasolla siten, että toteutuma yhteensä oli 48,8 % (58,1 % vuonna 2016).

1. Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle (ASTY:n kysymys E., arvosanan 4-5 antaneiden %-osuus vastaajista)	87,00 %	90,00 %	88,08 %

Joukkoliikenteen luotettavuus (ajettujen vuorojen osuus kaikista aikataulutetusta vuoroista matkustajamäärillä painotettuna)	99,59 %	99,70 %	99,66 %
HSL:n arvostusindeksi (tunnettuus, arvostus)	45/61	49/65	48/58
Länsimetrojärjestelmän liikenteen aloituksen onnistuminen (1 tietoisuus 2) aloituksen koordinointi ja jälkiarviointi 3) LIJ-laitteet uusilla metroasemilla 4) opastus 5) datan saanti	70 % tavoitteista tot.	100 % tavoitteista tot.	85 %

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

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Vyöhykeuudistus: Vyöhykeuudistuksen valmistelu edennyt hankkeen mukaisesti ja hallitus hyväksynyt asiakaslähtöisesti suunnitellut lippujen hinnat.	50,0 %	100,0 %	0 %
Lippu- ja informaatiojärjestelmäuudistuksen (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste	88,0 %	100,0 %	93,0 %

3. Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä			
• Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa	74,40 %	75,00 %	77,02 %
• Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)	22,00 %	24,00 %	21,01 %
Kokonaismatkustajamäärä (nousut) vuositasolla	367,00	373,00	374,70

4. Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
MAL 2019-suunnitelman valmistelu puiteohjelman mukaisesti.	70,0 %	100,0 %	90,0 %

5. Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi EU:n haitta-arvojen kautta snt/matkkm	0,500	0,600	0,435

6. Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyttä

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Kokonaismyynti (lipputulot + muut myyntituotot + tarkastusmaksut), miljoonaa euroa	352,3	363,7	366,7
Lipputulot/toimintamenot -suhdeluku	49,0 %	51,0 %	55,2 %
Joukkoliikenteen tuottavuus: Joukkoliikenteen täyttöaste, painotettu keskiarvo koko alueelta (ilman KOS-liikennettä).	22,1 %	23,0 %	20,7 %

7. Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Henkilöstökysely / Osaamisen kehittäminen -indeksi	3,90	4,00	3,93

8. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Henkilöstökysely / Työyhteisötaidot -indeksi	4,00	4,10	4,08

9. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Mittari	Tavoitetaso (min.)	Tavoitetaso (max.)	Toteuma
Henkilöstökysely / Asiakslähtöisyys -indeksi	3,70	3,80	3,63
Henkilöstökysely / Osastojen välinen yhteistyö -indeksi	3,40	3,50	3,13

2.2 Sitovat erät

Hyväksyessään 15.11.2016 HSL:n vuoden 2017 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä.

Länsimetron käyttöönoton viivästymisen vuoksi kunnilta laskutettua kuntaosuutta hyvitetiin länsimetron infrakustannusten toteutumattoman laskutuksen osalta 21,4 milj. euroa ja Yhtymäkokous hyväksyi 21.11.2017 (§ 19) muutokseen sitovaan tuloarvioon eli kuntaosuuksiin. Samalla Yhtymäkokous hyväksyi Vantaan esityksistä Vantaan kuntaosuuteen ylimääräisen 10,0 milj. euron hyvityksen, joka katettiin Vantaan ylijäämäkertymästä.

Sitovat menoarviot eli toimintakulut ja investointimenot yhteensä eivät ylittyneet ja niihin ei esitetty talousarviomuutoksia.

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA	Muutettu TA	TP	Ero TP/Muut.TA	
	2017	2017	2017	€	%
Kuntaosuudet yhteensä	313 345 000	281 908 000	281 908 000	0	0,0 %
Toimintamenot yhteensä	677 851 000	677 851 000	648 142 601	-29 708 399	-4,4 %
Investointimenot yhteensä	32 800 000	32 800 000	21 232 396	-11 567 604	-35,3 %

Kuntaosuudet toteutuivat muutetun talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät 29,7 milj. euroa alle talousarvion ja investointimenot 11,6 milj. euroa alle talousarvion.

2.3 Tuloslaskelmaosan toteutuminen

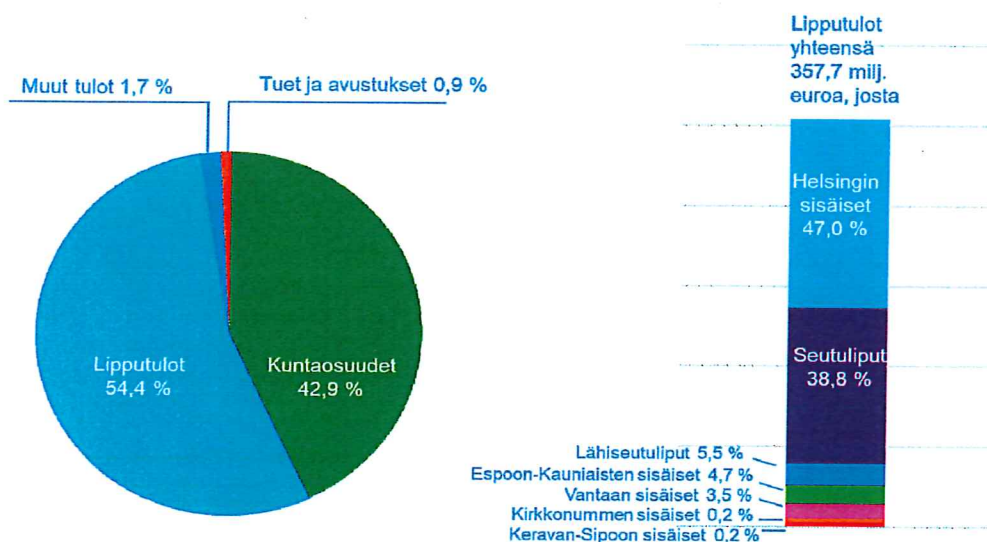
Tulolaskelmavertailu

x 1000 €	TP	TA	Muut. TA	TP	ERO TP17/TP16		ERO TP17/Muut. TA17	
	2016	2017	2017	2017	Eur	%	Eur	%
Toimintatuotot	641 732	674 170	642 733	657 186	15 454	2,4 %	14 453	2,2 %
Myyntituotot	332 268	344 380	344 380	358 594	26 326	7,9 %	14 214	4,1 %
Seutuliikenteen lipputulot	127 284	131 361	131 361	138 807	11 523	9,1 %	7 446	5,7 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	3 179	2 564	2 564	3 832	652	20,5 %	1 268	49,4 %
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	14 806	15 852	15 852	15 818	1 011	6,8 %	-34	-0,2 %
Helsingin sisäiset lipputulot	157 358	163 965	163 965	168 269	10 911	6,9 %	4 304	2,6 %
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 056	16 775	16 775	16 989	933	5,8 %	214	1,3 %
Vantaan sisäiset lipputulot	11 258	11 556	11 556	12 404	1 147	10,2 %	848	7,3 %
Keravan ja Sipoon sisäiset lipputulot	783	802	802	848	65	8,3 %	46	5,7 %
Kirkkonummen sisäiset lipputulot	722	755	755	774	52	7,3 %	19	2,5 %
Lipputulot yhteensä	331 447	343 630	343 630	357 740	26 294	7,9 %	14 110	4,1 %
Muut myyntituotot yhteensä	821	750	750	854	32	4,0 %	104	13,8 %
Korvaukset kunnilta	293 838	313 345	281 908	281 908	-11 930	-4,1 %		0,0 %
Muut myyntitulot	1 158	919	919	1 428	271	23,4 %	509	55,4 %
Tuet ja avustukset	5 506	6 219	6 219	6 065	559	10,1 %	-165	-2,5 %
Vuokratuotot	2 558	2 335	2 335	2 469	-88	-3,5 %	134	5,7 %
Muut toimintatuotot	6 405	6 972	6 972	6 722	316	4,9 %	-250	-3,6 %
Toimintakulut	-613 678	-677 851	-677 851	-648 143	-34 464	5,6 %	29 708	-4,4 %
<i>Palkat ja palkkiot</i>	-15 709	-16 526	-16 526	-16 736	-1 027	6,5 %	-210	1,3 %
<i>Henkilösivukulut</i>	-3 929	-3 867	-3 867	-4 043	-115	2,9 %	-176	4,6 %
Henkilöstökulut yhteensä	-19 638	-20 393	-20 393	-20 780	-1 142	5,8 %	-387	1,9 %
Palvelujen ostot yhteensä	-586 173	-647 196	-647 196	-619 328	-33 155	5,7 %	27 868	-4,3 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-308 533	-314 302	-314 302	-317 740	-9 208	3,0 %	-3 438	1,1 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 372	-91 227	-91 227	-91 760	-5 389	6,2 %	-533	0,6 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-27 650	-39 579	-39 579	-35 899	-8 248	29,8 %	3 680	-9,3 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-50 833	-53 629	-53 629	-51 822	-989	1,9 %	1 807	-3,4 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 402	-4 028	-4 028	-3 590	-188	5,5 %	438	-10,9 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-476 789	-502 765	-502 765	-500 811	-24 022	5,0 %	1 954	-0,4 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 090	-5 411	-5 411	-4 716	-626	15,3 %	695	-12,8 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-14 307	-11 944	-11 944	-11 972	2 336	-16,3 %	-28	0,2 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-46 289	-71 334	-71 334	-50 572	-4 283	9,3 %	20 762	-29,1 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-18 168	-20 773	-20 773	-20 773	-2 605	14,3 %		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-360	-371	-371	-371	-11	3,1 %		0,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-83 215	-109 833	-109 833	-88 404	-5 189	6,2 %	21 429	-19,5 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-26 169	-34 598	-34 598	-30 113	-3 944	15,1 %	4 485	-13,0 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 277	-1 166	-1 166	-1 540	-263	20,6 %	-374	32,1 %
Vuokratulot	-3 489	-5 319	-5 319	-4 059	-570	16,3 %	1 259	-23,7 %

x 1000 €	TP	TA	Muut. TA	TP	ERO TP17/TP16		ERO TP17/Muut. TA17	
	2016	2017	2017	2017	Eur	%	Eur	%
Muut kulut	-3 102	-3 777	-3 777	-2 436	666	-21,5 %	1 341	-35,5 %
Toimintakate	28 054	-3 680	-35 117	9 044	-19 010	-67,8 %	44 161	-125,8 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-144	-240	-240	-188	-44	30,5 %	52	-21,8 %
Vuosikate	27 910	-3 920	-35 357	8 856	-19 054	-68,3 %	44 213	-125,0 %
Poistot	-9 004	-18 732	-18 732	-11 363	-2 359	26,2 %	7 369	-39,3 %
Tilikauden tulos	18 906	-22 652	-54 089	-2 507	-21 413	-113,3 %	51 582	-95,4 %
Tilikauden yli-/alijäämä	18 906	-22 652	-54 089	-2 507	-21 413	-113,3 %	51 582	-95,4 %

2.3.1 Toimintatuotot

HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 657,2 milj. euroa, 14,5 milj. euroa (2,2 %) yli talousarvion (muutettu TA 642,7 milj. euroa). Toimintatuotoista 54,4 % on lipputuloja ja 42,9 % kuntaosuuksia.



Kuva 3. Toimintatulojen jakautuminen 2017

Lipputulot

Lipputulot ovat yhteensä 357,7 milj. euroa ja ne ylittivät talousarvion 14,1 milj. eurolla (4,1 %). Joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 374,7 miljoonaa matkaa ja kokonaismatkustajamäärä kasvoi edellisestä vuodesta yhteensä 2,0 %. Talousarvion 2017 lipunmyyntiennuste perustui 1,5 %:in matkustajamäärän kasvuun.

Suhteellisesti eniten talousarvion tavoitteen ylitti Vantaan sisäiset lipputulot, jotka olivat 0,8 milj. euroa eli 7,3 % yli talousarvion, joka tarkoittaa erittäin vahvaa joukkoliikenteen käytön lisääntymistä. Vantaan vahvan lipputulon kasvun taustalla on sekä Kehäradan suosio, maankäytön tiivistymisen hyvien raideyhteyksien varteen ja mobiililipun käytön kasvu. Erittäin vahvasti kasvoivat myös seutuliiikenteen lipputulot. Seutulipputulot ylittivät 7,4 milj. eurolla talousarvion (5,7 %). Suurin lippulaji eli Helsingin sisäisten lippujen myynti ylitti talousarvion 2,6 % eli 4,3 milj. eurolla.

Lipputulot kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 26,3 milj. eurolla (7,9 %). Lippujen hinnat nousivat vuoden 2017 alussa 4,1 %, mikä selittää noin puolet myynnin kasvusta. Muun myynnin kasvun taustalla on erityisesti mobiililippumyynnin voimakas kasvu 2017. Mobiililippumyyni kasvoi noin 270 % 18,7 milj. euroon. Mobiilisovelluksen lataajien määrä kasvoi yli 700 000:een ja sovelluksen

lataajista suurin osa on myös lipun aktiivisia käyttäjiä. Mobiililippu on helppokäyttöisyydellään selvästi onnistunut houkuttelemaan joukkoliikenteen pariin asiakkaita, jotka aikaisemmin ovat valinneet jonkin muun liikemistavan. Mobiililippu muutettiin vuoden lopussa matkakortin arvolipun kanssa samanhintaiseksi tuotteeksi, mikä tulee siirtämään myyntiä matkakorttikanaavasta edulliseen, tehokkaaseen ja helppoon mobiilikanaavaan.

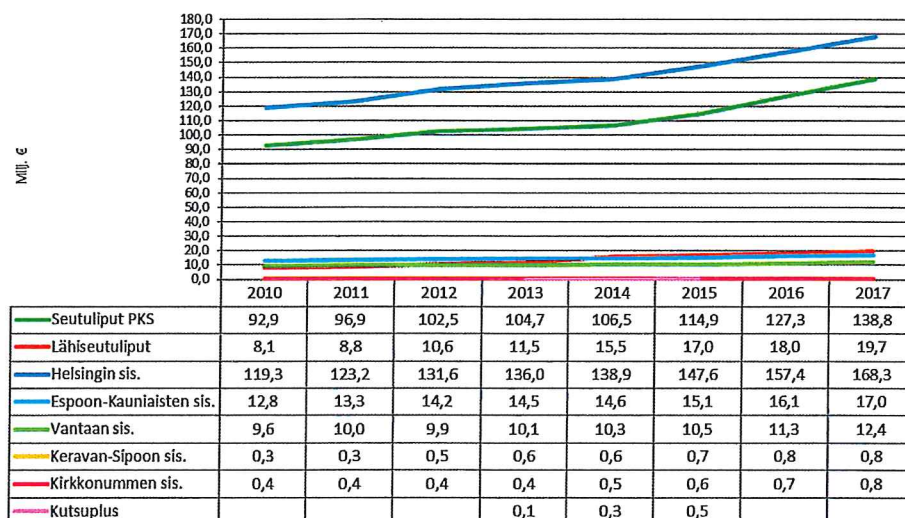
Uutena myyntikanavana HSL otti kesällä käyttöön kertalipun kioskeissa ja kaupoissa sekä toi kertalippumyynnin Helsingin kaupungin parkkiautomaatteihin yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

Myös perinteisen matkakortin kausi- ja arvolippumyynnin määrä kasvoi viime vuonna yli kuusi prosenttia. HSL:n tavoitteena on ollut kasvattaa erityisesti kausiasiakkaiden määrää ja kannustaa asiakkaita lataamaan pitkiä kausia, jotka ovat asiakkaalle suhteellisesti edullisimpia ja toisaalta kannustavat huolettomaan joukkoliikenteen käyttämiseen.

Myyntikanavasta laski eniten viime vuonna liikenneöisijämyynti. Kesällä 2017 lipunmyynti lähijunissa loppui. Seuraavaksi lipunmyynti lopetettiin raitiovaunuissa helmikuussa 2018. Junamyynnin loppuminen on näkynyt kuljettajamyynnin laskuna, mutta HSL:n kokonaisyntiä muutos ei ole heikentänyt. Kun asiakas ei enää voi jättää lipun ostamista vaunuun, osa asiakkaista hankkii matkakortin tai HSL-sovelluksen, joka puolestaan kannustaa käyttämään joukkoliikennettä muulloinkin kuin vain satunnaisilla junamatkoilla.

Syksyllä 2017 HSL toi mobiilisovellukseen sekä vuorokausiliput että lasten liput. Seuraavaksi sovellukseen tuodaan 30 päivän kausilipputuote, joka osaltaan tulee kasvattamaan sovelluksen käyttäjämääriä niiden asiakkaiden parissa, jotka käyttävät fyysisen kortin sijaan mieluummin mobiilisovellusta.

Kesällä toteutettu junamyynnin lakkauttaminen ei vaikuttanut myyntituloihin, mutta HSL:n asiakastytyväisyyttä mittaavassa suositteluindeksissä tapahtui notkahdus elokuussa. Junamyynnin loppumisen ja lippuautomaattien keskeneräisyyden keräämä negatiivinen julkisuus vaikutti todennäköisesti osaltaan asiakkaiden suositteluhaluuden laskuun. Indeksipalasi kuitenkin loppuvuodesta alkuvuoden hyvälle tasolle.



Kuva 4. Lipputulosten kehitys maksualueittain 2010-2017

Kuntaosuudet

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä muutetun talousarvion mukaiset 281,9 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 42,9 %.

Kuntaosuuksien toteutuminen tilinpäätöksessä on esitetty kappaleessa 3.4 ja kuntakohtainen kertynyt yli-/alijäämä esitetään taseen liitetiedoissa kappaleessa 4.3.2. Kuntaosuuksien yleisistä jakoperusteista kerrotaan kappaleessa 4.8.

Muut toimintatuotot

Muut toimintatuotot, yhteensä 17,5 milj. euroa, koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteista ja taukotilojen vuokrasta.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,7 milj. euroa. Muita avustuksia ja tukia saatiin 1,3 milj. euroa.

Tarkastusmaksutuloja kertyi 4,9 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 1,8 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 1,4 milj. euroa (23,2 %). Talousarvio oli arvioitu 100 euron tarkastusmaksu suuruuden mukaisena, mutta tarkastusmaksun suuruus oli edelleen 80 euroa.

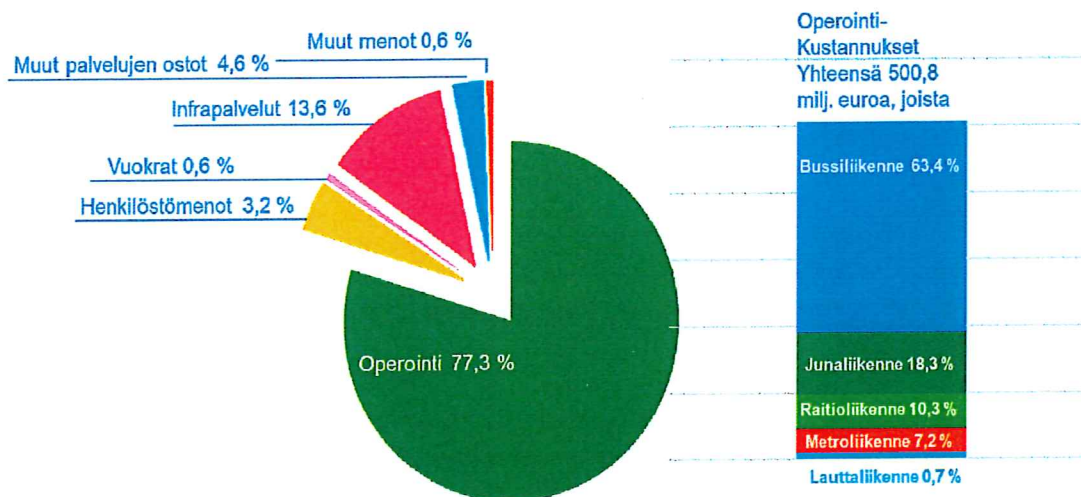
Vuokratuloja kertyi 2,5 milj. euroa, 0,1 milj. euroa yli talousarvion. Matkakorttijärjestelmän laitteista saatiin vuokratuottoja ylityksen verran talousarviossa arvioitua enemmän.

Muut tulot olivat 1,8 milj. euroa. Muihin tuloihin kirjattiin matkalippujärjestelmästä selvitetty ns. käyttämättömän matkakortin arvon latausten osuutta 0,3 milj. euroa, joka tarkoittaa järjestelmässä asiakkaiden matkakorteille jäänyttä arvoa, jota ei todennäköisesti tulla käyttämään. Tuloutus oli ensimmäinen kerta HSL-historiassa, kun taseeseen kertynyttä arvoa oikaistaan arviolla käyttämättömäksi jäävällä osuudella.

Muihin tuloihin kirjattiin myös asiakaspalvelun palvelumaksuja 0,6 milj. euroa.

2.3.2 Toimintakulut

Toimintakuluja toteutui yhteensä 648,1 milj. euroa, mikä jäi 29,7 milj. euroa alle talousarvion (4,4 %). Toimintakuluista 619,3 milj. euroa (95,6 %) oli palvelujen ostomenoja.

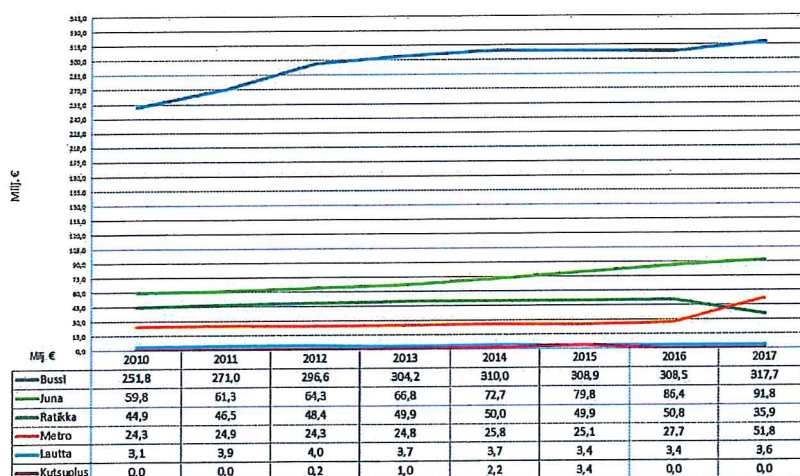


Kuva 5. Toimintakulujen jakautuminen 2017

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 500,8 milj. euroa, 77,3 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 2,0 milj. euroa (0,4 %).

Joukkoliikenteen kustannustaso nousi vuonna 2017 keskimäärin 0,7 % kun talousarviossa oli varauduttu keskimäärin 1,2 %:n nousuun. Maltilliset palkkaratkaisut ja poltto- ja voiteluaineiden sekä muun energian hintojen halpeneminen johtivat siihen, että kustannustason muutos keskimäärin oli edelleen alhaisempi mitä talousarviossa arvioitiin.



Kuva 6. Operointikustannusten kehitys liikennemuodoittain 2010-2017

Bussiliikenne

Bussiliikenteen operointikustannukset olivat 317,7 milj. euroa. Kustannukset ylittivät talousarvion 3,4 milj. eurolla (1,1 %). Kustannusten ylitys johtuu pääasiassa länsimetron viivästymisestä ja sen myötä ennakoitua suuremmista seutuliiikenteen liikennöintikorvauksista.

Bussiliikenteen operointikustannukset sisälsivät liikennöitsijöille maksettuja ympäristöbonuksia 1,2 milj. euroa ja laatubonuksia 4,9 milj. euroa. Liikennöitsijöiden korvauksista vähennettiin korvauksena ajamattomista vuoroista yhteensä 1,2 milj. eurolla. Muita sanktioita vähennettiin korvauksista 0,2 milj. euron edestä.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset olivat yhteensä 91,8 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 91,2 milj. euron menoihin. Yhteensä junaliikenteen kustannukset ylittivät talousarvion 0,5 milj. eurolla (0,6 %). VR:lle maksetut korvaukset olivat hieman yli talousarvion, mutta junakalustoyhtiön korvaukset alittuivat.

Junaliikenteen kustannukset sisälsivät Junakalustoyhtiölle maksettuja korvauksia 16,1 milj. euroa. Junakalustoyhtiölle maksettaviin korvauksiin saatiin loppuvuodesta 2,0 milj. euron hyvitys Sm5-junayksiköiden vuokrista.

Junaliikenteen kustannukset sisältävät myös Siuntion ja Karjaan Y-junan kustannukset, joista HSL laskuttaa Siuntiota, Karjaata ja Liikenneministeriötä erillisen sopimuksen mukaisen korvauksen Siuntion ja Karjaan asemalta ja asemalle tehdyistä matkoista. Siuntion, Karjaan ja Liikenneministeriön laskutus, yhteensä 0,5 milj. euroa, on kirjattu HSL:n muihin toimintatuloihin.

Metro-, raitiovaunu- ja lauttaliikenne

Metroliikenteen kustannukset olivat yhteensä 35,9 milj. euroa (TA 39,6 milj. euroa). Kustannusten alittuminen johtuu pääosin länsimetron siirtyneestä aikataulusta. Talousarviossa oli arvioitu, että länsimetro aloittaa liikennöinnin kesällä 2017.

Raitioliikenteen kustannukset olivat 51,8 milj. euroa (TA 53,6 milj. euroa). Säästöt johtuvat pääasiassa vaunuinvestointien ennakoitua pienemmistä pääomakustannuksien korvauksista. Kustannusten pienempää nousua selittävät myös malfilliset palkkaratkaisut ja käyttöenergian hintojen lasku.

Lauttaliikenteen kustannukset olivat 3,6 milj. euroa, (TA 4,0 milj. euroa).

Infrakustannukset

Jäsenkunnat ilmoittavat infralaskutuksensa kustannukset HSL:lle vuosittain. Kuluihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut.

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 88,4 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 21,4 milj. eurolla, mikä johtui länsimetron viivästymisen vuoksi toteutumattomasta infran käytöpalvelulaskutuksesta. Sama summa hyvitetiin talousarviomuutoksen jälkeen jäsenkuntien kuntasuoksissa.

HSL:n operointi- ja infrakustannusten toteutuman poikkeamaan talousarviosta vaikutti merkittävästi länsimetron liikennöinnin aloitusajankohta, jonka arvioitiin talousarviossa olevan kesäliikenteen alussa 2017. Länsimetron liikenne käynnistyi kuitenkin 18.11.2017. Kustannuksissa tämä tarkoitti infrakustannusten säästöä 21,4 milj. euroa, joka hyvitetiin kunnille kuntaosuuksista yhtymäkokouksen 21.11.2017 päätöksellä. Infrakustannuksissa säästyneestä erästä ei ollut HSL:n tulokseen vaikutusta: sama erä säästyivät menoista ja jäi saamatta kuntaosuustuloista. Operointikustannuksissa metrolinjan liikenteen kustannuksissa jäi vastaavasti säästöä, mutta bussiliikenteen kustannukset ylittyivät liityntäliikenteen käynnistymisen siirryttyä vuoden 2018 alkuun. Yhteensä operointikustannuksissa säästyivät talousarvioon verrattuna 2,0 milj. euroa.

Muut toimintakulut

Muita kuin operointi- ja infrakustannuksia toteutui yhteensä 58,9 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 6,3 milj. eurolla (9,7 %).

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 30,1 milj. euroa, 4,5 milj. euroa alle talousarvion. Ulkopuolisilta ostettavat palvelut pitävät sisällään erilaisia palvelujen ostoeriä, joissa ICT- ja tietoliikennepalveluista säästyivät 1,5 milj. euroa ja laitehuoltopalveluista 1,8 milj. euroa. Nämä säästöt syntyivät LIJ-hankkeen aikataulun osittaisesta siirtymisestä seuraavalle vuodelle. Asian- tuntijapalveluiden ostot jäivät 1,0 milj. euroa alle talousarvion.

Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 20,8 milj. euroa, 0,4 milj. euroa yli talousarvion. Henkilöstökulut sisältävät tilinpäätökseen tulospalkkioiden maksamista varten tehdyn varauksen, joka yhteensä sivukuluineen on 0,7 milj. euroa. Ennen tulospalkkiovarausta henkilöstökulut alittivat talousarvion 0,3 milj. eurolla. Vuoden lopussa HSL:n palveluksessa oli 391 henkilöä, henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli yhteensä 366 henkilötyövuotta, joka oli 9 henkilötyövuotta enemmän kuin edellisenä vuonna. Työpanoksesta 76,6 % kohdentui tehtyyn työaikaan, 10,6 % vuosilomiin ja säästövapaisiin, 4,9 % sairaus- ja tapaturmapoissaoloihin, 3,6 % perhevapaisiin ja 4,3 % muihin poissaoloihin. Kunnallisen yleisten virka- ja työehtosopimuksen mukaan työnantaja ja työntekijä voivat sopia vuosiloman 15 vuosilomapäivää ylittävän osan säästämistä lomamääräytymisvuosittain. HSL:ssä säästövapaista kertynyt lomapalkkavelka oli tilinpäätöksessä 0,5 milj. euroa.

Vuokrakuluja toteutui yhteensä 4,1 milj. euroa, 1,3 milj. euroa alle talousarvion. Talousarvion alittumisesta 0,6 milj. euroa johtui autojen leasing-vuokrakuluista (pääosin sähköbussit), joihin varattiin talousarviossa 1,5 milj. euroa, mutta toteutui vain 0,9 milj. euroa. Huoneistojen vuokrakuluista säästyivät 0,5 milj. euroa.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannuksiin käytettiin 1,5 milj. euroa sekä muihin kuluihin 2,4 milj. euroa. Muut kulut sisältävät tarkastusmaksutuloista toimintavuodelle kirjattujen luottotappiovarauksen 1,8 milj. euroa. HSL:n toisen toimintavuoden 2011 vanhentuneista tarkastusmaksu- saatavista kirjattiin luottotappioita tilivuodelle 1,7 milj. euroa ja samalla purettiin vuodelle 2011 tehty luottotappiovaraus 1,9 milj. euroa. Näin ollen nettokulut luottotappioiden ja -varausten osalta olivat 1,6 milj. euroa, 1,2 milj. euroa vähemmän kuin mihin talousarviossa oli varauduttu.

Toimintatuottojen ja kulujen erotuksena syntyvä toimintakate oli 9,0 milj. euroa ylijäämäinen.

2.3.3 Poistot

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 11,4 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 7,4 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui pääosin LIJ-hankkeen aikataulusiirtymästä. Talousarviota laadittaessa LIJ-järjestelmän suunniteltiin olevan kokonaisuudessaan tuotantokäytössä vuonna 2017 ja hankkeen poistot oli laskettu alkavaksi täysimääräisinä 1.1.2017 alkaen. LIJ-hankkeen poistoihin varattiin talousarviossa 13,8 milj. euroa, mutta poistoja toteutui vain 7,2 milj. euroa. Hankkeen poistojen aikataulun vaiheistus käsiteltiin HSL:n hallituksessa 24.10.2017.

2.3.4 Tilikauden tulos

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 2,5 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 22,7 milj. euron alijäämäiseen tulokseen.

2.4 Investointien toteutuminen

Vuoden 2017 Investointimenot ovat yhteensä 21,2 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 11,6 milj. eurolla (35,3 %).

Investointimenoista 16,7 milj. euroa liittyy lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) -hankkeeseen liittyviin hankintoihin. Muiden operatiivisten tietojärjestelmien, asiakassovellusten ja lähiverkon kehittämiseen käytettiin 4,5 milj. euroa. Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin siirtyvistä lippu- ja informaatiojärjestelmän hankkeista.

Lippu- ja informaatiojärjestelmänhanke (LIJ) saatiin lähes päätökseen vuoden 2017 marraskuussa, mutta hankkeen viimeisiä töitä siirtyi vielä vuodelle 2018. Talousarviossa oli arvioitu, että hanke olisi kokonaisuudessaan hyväksytty 1.4.2017 mennessä, jolloin hankkeen poistot oli laskettu talousarviossa täysimääräisinä 1.4.2017 alkaen. HSL:n hallitus käsitteli 24.10.2017 hankkeen poistojen vaiheistusta ja poistot on laskettu tilinpäätökseen hallituksen päätöksen mukaisen vaiheistuksen mukaan.

Hankeryhmät	TP2016	TA2017	TP2017	Muutos TP2017/TA2017	
	€	€	€	€	%
Asiakkuus ja myynti	1 814 569	4 605 000	2 021 844	-2 583 156	-56,1 %
Hallinto- ja Strategiapalvelut	310 813	1 200 000	336 049	-863 951	-72,0 %
Joukkoliikenne	486 668	1 720 000	669 460	-1 050 540	-61,1 %
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	57 240	365 000	55 715	-309 285	-84,7 %
LIJ2014	13 859 961	22 580 000	16 665 935	-5 914 065	-26,2 %
Mobidigi	175 317	1 450 000	1 217 522	-232 478	-16,0 %
Teknologiaratkaisut	300 875	880 000	241 953	-638 047	-72,5 %
Muut osakkeet ja osuudet	0	0	23 918	23 918	0,0 %
Investointimenot yhteensä	17 005 443	32 800 000	21 232 396	-11 567 604	-35,3 %

2.5 Rahoitusosan toteutuminen

1 000 €	TA 2 017	Muut. TA 2 017	TP 2 017	Muutos TP/TA
Toiminta ja investoinnit				
Toiminnan rahavirta				
Tulorahoituksen korjaukset				
Vuosikate	- 3 920	- 35 357	8 856	12 776
Investointien rahavirta				
Investointimenot	- 32 800	- 32 800	- 21 232	11 568
Rahoitusosuudet investointimenoihin				
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot				
Toiminta ja investoinnit netto	- 36 720	- 68 157	- 12 376	24 344
Rahoitustoiminta				
Lainakannan muutokset				
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	20 000	20 000		- 20 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys				
Oman pääoman muutokset				
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 000	5 000	7 812	2 812
Vaikutus maksuvalmiuteen	- 11 720	- 43 157	- 4 565	- 2 844

Pitkäaikaista lainaa investointeihin arvioitiin tarvittavan 20 milj. euroa, mutta HSL:n maksuvalmius pysyi vuoden aikana hyvänä eikä lainaa tarvinnut nostaa. HSL on tilinpäätöksessä velaton.

Tilinpäätöksen 2016 hyväksymisen yhteydessä yhtymäkokous päätti maksaa jäsenkunnille korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä ja laskuttaa korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä. Nämä korot maksettiin kesäkuussa 2017 ja rahoituksen nettokulut olivat tämän jälkeen 0,2 milj. euroa ja alittivat talousarvion 0,05 milj. eurolla.

Jäsenkunnille maksettavan tai perittävän koron laskentakorkona käytetään tilinpäätösvouden ensimmäisen päivän 12 kk:n euribor-korkoa. Vallitsevasta korkotasosta johtuen korkoja maksettiin jäsenkunnille hyvin matalalla korolla ja korkokulut olivat yhteensä 40 350 euroa. Tilinpäätöksessä esitetyt rahoituskulut koostuivat lähes kokonaan HSL:n maksuliiketeleistä rahoituslaitoksille maksetuista negatiivista korkoista, joita maksettiin pankeille vuoden aikana yhteensä 0,2 milj. euroa.

Tilivuonna ei saatu tuottoja kassavaraille. HSL:n hallituksen hyväksyttyä elokuussa 2017 HSL:lle uudet sijoitusehdot, sijoitettiin ylimääräisiä kassavaroja yhteensä 70,0 milj. euroa kahden rahoituslaitoksen viiteen eri rahastoon hajauttaen.

Vuosikate rahoituserien jälkeen oli 8,9 milj. euroa ylijäämäinen ja se kattoi 78 % investointien pois-toista, joita kirjattiin yhteensä 11,4 milj. euroa.