

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE - KUNTAYHTYMÄ
SAMKOMMUNEN HELSINGFORSREGIONENS TRAFIK

YHTYMÄKOKOUS 27.MARRASKUUTA 2018
SAMKOMMUNSSTÄMMA 27. NOVEMBER 2018

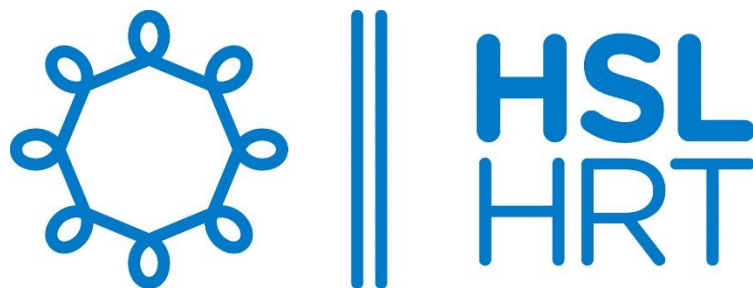
LIITE
BILAGA

ÄÄNILUETTELO
RÖSTLÄNG

JÄSENKUNTA MEDLEMSKOMMUN	ÄÄNIOSUUS RÖSTANDEL	ÄÄNIÄ RÖSTER	VALTUUTETTU EDUSTAJA BEFULLMÄKTIGAT OMBUD
Espoo / Esbo	21,5	21,5	
Helsinki / Helsingfors	49,7	49,7	
Kauniainen / Grankulla	0,7	0,7	
Kerava	2,8	2,8	
Kirkkonummi / Kyrkslätt	3,1	3,1	
Sipoo / Sibbo	1,6	1,6	
Siuntio / Sjundeå	0,5	0,5	
Tuusula / Tusby	3,0	3,0	
Vantaa / Vanda	17,2	17,2	
Yhteensä	100,0	100	

Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä, perussopimus § 12
Samkommunen Helsingforsregionens trafik, grundavtal § 12

HSL:n hallituksen lausunto tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2017



HSL:n hallituksen lausunto tilikauden 2017 arviointikriteereistä

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän yhtymäkokous on kokouksessaan 29.5.2018 § 5 käsitellyt tarkastuslautakunnan arviointikertomusta vuodelta 2017. HSL:n hallintosäännön 35 §:n mukaan tarkastuslautakunta esittää hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

Lausuntonaan tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vuodelta 2017 hallitus esittää syysyhtymäkokoukselle arviointikriteereittäin seuraavaa:

1. Arviointikriteeri: Liikenne- ja informaatiojärjestelmät 2014 hankkeen ongelmat

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta edellyttää parempaa projektiosaamista, realistisempaa investointien ja talouden suunnittelua sekä hankintaosaamisen parempaa hallintaa niin, että HSL:llä säilyisi sanktioiden korottamisen mahdollisuus läpi koko projektin.

Hallituksen lausunto:

Projektien ja hankintojen suunnittelua, hallintaa ja seurantaan kehitetään HSL:ssä jatkuvasti. Kuntayhtymän ja henkilöstön projektiosaamiseen on viime aikoina kiinnitetty erityistä huomiota varsinkin IT-hankinnoista vastaavalla Teknologiaratkaisut -osastolla.

Vuoden 2017 aikana HSL:ssä on määritelty alkuvaiheessa IT-projektien hallintaa varten projektimalli, jonka tavoitteena on yhdenmukaistaa ja parantaa HSL:n kehitysprojektien johtamiskäytäntöjä. Uuden projektimallin käyttöönoton onnistumista tukemaan perustettiin projektitoimisto, joka vastaa projektimallin noudattamisesta, kouluttamisesta sekä projektikulttuurin kehittämisestä HSL:ssä. Projektitoimisto ylläpitää HSL:n projektisalkkua, josta saadaan kokonaisnäkyminen HSL:n kehitysprojekteihin. Tällä hetkellä painopiste kehittämistyössä on IT-projekteissa, mutta jatkossa projektimallia on tarkoitus laajentaa kattamaan kaikki HSL:n projektit.

Projektisalkunhallinnan yksi keskeisimpiä tavoitteita on kehitystarpeiden tunnistaminen ja niihin liittyvien esiselvitysten tekeminen ennen projektien käynnistämistä. Tällä pyritään siihen, että TTS-suunnitteluun liittyvä investointisuunnitelma perustuu entistä tarkemmin arvioituihin hankintakustannuksiin sekä aikataulutuksen realistisempaan resurssisuunnitelmaan. Tällä pyritään estämään investointien yli- tai alibudjetointi TTS-kaudella siten, että investointibudjetointi vastaisi todellisia toteutuvia vuosittaisia kehitysmenoja.

HSL:n kaikissa hankinnoissa keskeistä on hyvä osaaminen julkisista hankinnoista. Hankintalainsäädännön ja HSL:n hankintaohjeen mukaisesti lähes kaikki hankinnat kilpailutetaan julkisesti. Projektihallinnan käytäntöjen mukaisesti hyvin tehdyt esiselvitykset tukevat hankintojen tarjouspyyntöjä niin, että tarjoajilla on edellytykset tarjota mahdollisimman tarkasti oikean hintaisia ja oikeanlaisia ratkaisuja HSL:lle. IT-hankintojen tueksi on HSL:ssä laadittu uudet IT-sopimusohjat, jotka liitetään jo hankintavaiheessa tarjouspyyntöihin. Tällä menettelyllä saadaan yhdenmukaistettua toimittajaohjausta ja edellytettyä HSL:lle merkittäviä sopimuskohtia, jotka ovat näin ollen myös toimittajille tarjouksen jättämisen edellytyksiä. Sopimusohjissa on otettu huomioon tietosuoja-asetuksen vaatimukset sekä huomioitu ISO 27000 standardin mukaisia tietoturva-vaatimuksia, joita noudatetaan HSL:n tietoturvatyön periaatteina.

Sanktiointi on asetettava tarjouspyynnössä ja sopimusluonnoksessa oikeanlaisiksi suhteessa toimituksen riskeihin. Sopimusten ylisanktiointi voi nostaa tarpeettomasti tarjousten hintaa ja karkottaa potentiaalisia tarjoajia. Toisaalta sopimusten alisanktiointia pitää välttää, koska HSL:n edut eivät tule suojatuksi hankkeiden ongelmatilanteissa. HSL:ssä on viimeisen vuoden aikana vahvistettu hankintaosaamisen resursseja henkilöstön työnkuvien uudelleen kohdentamisella sekä toisen hankintasuunnittelijan rekrytoinnilla elokuussa 2018.

2. Arviointikriteeri: Strategian seuranta ja toteutuminen

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta toteaa, että asetetuista tavoitteista saavutettiin 48,8 % eli alle puolet mitä ei voi pitää hyvänä suorituksena. Lisäksi strategisissa tavoitteissa ja niihin luoduissa mittareissa nähdään kehittämisen varaa. Nämä ovat tärkeitä siinäkin mielessä, että tulospalkkioiden määrä on sidottu saavutettuihin tuloksiin.

E-Lippu ja informaatiojärjestelmä uudistuksen (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste raportoidaan, että toteutunut yli minimitason, vaikka LIJ-hanke kokonaisuudessaan on vuosia myöhässä.

HSL on joukkoliikenneorganisaatio, jonka tehtävänä on edesauttaa parempaa joukkoliikennettä ja sen käytön suosiota. Tarkastuslautakunta katsoo, että joukkoliikenteen markkinaosuuden nostaminen tulisi olla keskeinen elementti strategiassa ja siihen tulisi etsiä sopivat mittarit.

Hallituksen lausunto:

Tavoitteiden saavuttamisen kokonaismäärän osalta HSL:n hallitus toteaa, että hallituksen 14.2.2017 § 12 hyväksymä tulokortti sisältää kaksi erillistä elementtiä:

- 1) Varsinainen *HSL:n tulokortti*, jossa määritellään HSL:n organisaation toiminnalliset tavoitteet ja niiden seurannassa käytettävät mittarit. Tätä kuvaa tulokortissa määritelty ”Tavoite nollassa” -arvo.
- 2) *Tulospalkkiojärjestelmän* tavoitetasojen asettaminen, joka perustuu keskeisten tavoitteiden ns. normaalisuoritusta parempaan suoriutumiseen tulospalkkion maksamisen edellytyksenä. Tämän vuoksi tulokorttiin sisältyy myös tulospalkkion tavoitetasot, jotka esitetään ”Tavoite max.” -sarakeissa.

HSL:n hallitus toteaa vastineenaan tarkastuslautakunnalle, että vuoden 2017 tulokorttiin sisältyi yhteensä 19 eri toiminnallista tavoitetta kuvaavaa mittaria, joista 13 toteutui hallituksen asettamaan tasoon tai sen yli. Tulokortin toteuma on näin laskettuna 69,5 %, jota voidaan pitää tyydyttävänä tuloksena. Varsinaisten toiminnallisten tavoitteiden perustaso parempaa onnistumista kuvaava tulospalkkiojärjestelmän toteuma oli tarkastuslautakunnan esille nostama 48,8 %. Hallitus on viime vuosina kiinnittänyt huomiota mittareiden tavoitetasojen asettamiseen riittävän korkealle suhteessa tavoitteiden merkityksellisyyteen ja haastavuuteen.

Merkittävin saavuttamatta jäänyt tavoite liittyi vyöhykeuudistukseen, joka viivästyi ennen kaikkea LIJ-hankkeen viivästymisen johdosta. LIJ-hanketta koskeva tulostavoite koski vuoden 2017 aikana tehtäviä toimenpiteitä, ei hanketta kokonaisuudessaan.

Myös hallituksen näkemyksen mukaan tavoitteissa ja mittareissa sekä niiden esittämisen selkeydessä on kehittämisen varaa. HSL:n hallitus hyväksyi kokouksessaan 12.12.2017 § 147 uuden HSL:n strategian käynnissä olevalle hallituskaudelle. Vuoden 2018 tulokortti ja sen tavoitteet eivät vielä täysin perustu uudelle

strategialle, johtuen siitä, että toiminnan perusteena oleva toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu ja käsitelty jäsenkunnissa ennen uuden strategian hyväksymistä. Uusi strategia näkyy ensimmäistä kertaa täydessä laajuudessaan vuodelle 2019 laadittavassa talousarviossa ja vuosien 2020-2021 alustavissa toimintasuunnitelmissa. Tavoitteiden asettamista ja seurantaä kehitetään jatkuvasti.

Tarkastuslautakunnan esittämä joukkoliikenteen markkinaosuuden sekä käytön määrän ja suosion nostaminen on HSL:lle toiminnan keskeinen tavoite. Vuoden 2017 tuloskortissa tämänkin tavoitteen toteutumista pyrittiin seuraamaan mittareilla ”Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä Helsingin niemen rajalla aamuruuhkassa” ja ”Joukkoliikenteen %-osuus moottoroidusta liikenteestä Kehä I:n tasoon ulottuvilla poikittaislinjoilla (koko vrk)” sekä ”Kokonaismatkustajamäärä (nousut) vuositasolla (miljoonaa kpl)”. Myös mittarit ”Kokonaismyynti (lipputulot + muut myyntituotot + tarkastusmaksut), miljoonaa euroa” sekä asiakastyytyvyyttä kuvaavat mittarit omalta osaltaan pohjautuvat siihen ajatteluun, että niiden kautta tavoitellaan joukkoliikenteen suosion ja käytön lisääntymistä HSL-alueella.

HSL:n hallitus pyrkii jatkuvasti kehittämään mittareita myös siihen suuntaan, että toiminnan kehittymistä kyetään seuraamaan pidemmällä aikavälillä. Tärkeää on myös pyrkiä löytämään mittareita, jotka kuvaavat HSL:n oman toiminnan vaikutuksia.

3. Arviointikriteeri: Henkilöstö

3.1. Asiakslähtöisyys ja osastojen välinen yhteistyö sekä tulospalkkiojärjestelmä

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta on huolestunut, että henkilöstön näkemyksen mukaan asiakslähtöisyys ja osastojen välinen yhteistyö on heikentynyt aikaisemmasta vuodesta, eikä ole saavuttanut tavoitetasoaan. HSL:n toiminnan tuloksellisuus ja vaikuttavuuden lisääminen edellyttävät parempaa osastojen välistä yhteistyötä.

Tarkastuslautakunta toivoo, että tulospalkkajärjestelmä käsiteltäisiin uudelleen ja tarkistettaisiin onko se oikealla tavalla laadittu, jotta se edistäisi HSL:n tavoitteiden saavuttamista. Tarkastuslautakunnan näkemys on, että HSL:n tulospalkkajärjestelmä on liian monimutkainen. Tulokorteissa on liian monta tekijää. Henkilöstön omia vaikuttamismahdollisuuksia tulisi lisätä.

Tarkastuslautakunnan saadun tiedon mukaan tuloskortin ohjausvaikutus on heikko. Henkilöstön on vaikea ymmärtää tulospalkkauksen perusteita. Tulospalkkaukseen ei saa vaikuttaa ulkoiset HSL:stä riippumattomat tekijät kuten investointien toteutumatta jäämisen vaikutus tulokseen ja tulospalkkioiden maksuun. Tulospalkkioiden maksamiseen ei tulisi tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan vaikuttaa talousarvion toteutuminen ennakoitua parempana. Tarkastuslautakunnan ehdotus on, että jos tehdään alijäämäinen tulos, ei tulospalkkiota tulisi maksaa. Nykykäytäntö ohjaa toimintaa väärään suuntaan. Kannustavan tulospalkkion tulisi perustua työntekijöiden yhtiölle tuomaan lisä-arvoon.

Hallituksen lausunto:

Asiakslähtöisyyden kokeminen oli suunnilleen samalla tasolla kuin aiemmin. Vuonna 2017 toteutettiin useita asiakslähtöisyyden kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä, joihin henkilöstö osallistui laajasti. Osa konkreettisista toimenpiteistä toteutettiin vasta henkilöstökyselyn jälkeen. Asiakslähtöisen toiminnan kehittämistä kysyttiin palautetta henkilöstöltä syksyllä myös erikseen, ja vajaat 70 % vastaajista oli sitä mieltä, että HSL:n toimintatapa on asiakslähtöinen.

HSL:ssä toteutettiin vuoden 2017 alussa HSL:n tähänastisen historian laajin organisaatiouudistus, jonka yhtenä tavoitteena oli parantaa yhteistyötä. Muutoksen etenemistä seurattiin sekä erillisellä kyselyllä että henkilöstökyselyn yhteydessä. Tulosten perusteella todettiin, että vaikka käytäntöihin oli tehty monia muutoksia, uudistus oli suuri ja osa asioiden arkeen viemisestä oli vielä syksyllä 2017 kesken.

HSL:n tulospalkkiojärjestelmä on rakennettu siten, että se tukisi osastojen välistä yhteistyötä. Talotason tuloskortin painoarvo on 80 % ja osastokohtaisen tuloskortin vastaavasti 20 %. Tällä asetelmalla tuloskortin tavoitteet koskettavat eri tehtävissä olevien työntekijöiden arjen tekemistä eri tavoin. Jokaisen työntekijän työpanos kuitenkin kytkeytyy johonkin tuloskortin tavoitteeseen, ja tulospalkkiota on mahdollista saada työpanoksen perusteella (poissaolot pienentävät palkkion määrää). Tuloskorttien tavoitteiden runsas määrä on tunnistettu kehittämiskohteeksi, ja tavoitteiden määrää on vähennetty. Tämä tavoite on myös vuoden 2018 tavoiteasetannassa.

Tarkastuslautakunnan tekemän ehdotuksen osalta HSL:n hallitus muistuttaa, että kuntayhtymään kertyneen ylijäämän käyttämisestä koskevat periaatteet johtavat siihen, että HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu pohjautuu toistuvasti alijäämäisiksi laadittuihin talousarvioihin. Täten alijäämäinen tilinpäätös on tietoisesti tavoiteltava tulos, jonka kaikki jäsenkunnat ovat lausunnoissaan hyväksyneet.

4. Arviointikriteeri: Talousarvion 2017 toteutuminen

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta on huolissaan toimintakulujen kasvamisesta toimintatuloja enemmän ja toivoo, että asiaan kiinnitetään huomiota.

Tarkastuslautakunta kiinnittää edelleen huomiota talouden suunnitteluun, että se saataisiin realistisemmaksi. Lautakunnan näkemyksen mukaan talousarviomuutoksen tulisi tehdä suuremmat muutokset, jotta investointien taso saataisiin realistisemmaksi. Tällä on merkitystä mm. tulospalkkioihin maksamisessa.

Vuonna 2017 talous toteutui jälleen noin 20 milj. talousarviota parempana, vaikka kuntaosuuksia pienennettiin muutetussa talousarviossa. Tarkastuslautakunta huomauttaa edelleen investointien ylimitoitetusta suunnittelusta. Eri osastojen tulisi tiivistää yhteistyötään niin, että investointien tason kokonaisuus hallittaisiin nykyistä paremmin.

Tarkastuslautakunta kysyy, onko 70 milj. euron ylijäämän sijoittaminen rahastoihin HSL:n tarkoituksenmukaista toimintaa, varsinkaan kun sijoitustoiminta ei kuulu HSL:n ydinosaamiseen. Pitäisikö kuntaosuuksia alentaa jatkossa tehtäessä talousarviomuutosta sellaisina vuosina jolloin nähdään, että talousarvio on toteutumassa ennakoitua parempana. Jos ylijäämien keräämistä perustellaan tulevilla investoinneilla, tulisi pohtia investointivarausten käyttöä tilinpäätöksessä.

Hallituksen lausunto:

Toimintakulujen kasvuun toimintatuloja enemmän vaikuttaa kunnille kertyneiden ylijäämien palautus, joka vähentää toimintatuloihin kirjattavia laskutettavia kuntaosuuksia. Kirjauskäytäntönä on ollut, että kertyneet ylijäämät (tai laskutettavat alijäämät) vähentävät tai lisäävät tuloslaskelmassa kuntaosuustuloja. Sama kuntaosuuksista vähennettävä erä näkyy HSL:n talousarviossa budjetoituna alijäämänä. HSL on kuitenkin saanut pidettyä lippujen hinnat kohtuullisina ja lipputulot ovat muodostaneet toimintatuloista vähintään puolet. Jäsenkuntien omistajaohjauksen tavoitteena on ollut, että kuntien tuki kattaa kustannuksista keskimäärin enintään 50 % ja myös tämä tavoite on toteutunut hyvin viime vuosien aikana.

Viime vuosien suunnittelua ovat vaikeuttaneet suurten hankkeiden valmistumisen viivästyminen ja niistä seuranneiden meno- ja tuloarvioiden ennustamisen vaikeudet (länsimetro, LIJ-hanke ja lipputuloihin vaikuttava vyöhykeuudistus).

Talousarviomuutoksia on tehty pääosin silloin, jos yhtymäkokouksen määrittelemät sitovat erät ylittyvät. Sitovia eriä ovat olleet toimintamenot ja investointimenot yhteensä. Sitova tuloerä on kuntaosuustulot. Tästä periaatteesta on poikettu kahden viime vuoden aikana länsimetron infrakustannusten osalta, koska myös kunnat ovat jättäneet laskuttamatta HSL:ltä talousarvion mukaisia infrakustannuksia, jotka on sitten vastaavasti hyvitetty kuntaosuuksissa kunnille. Kuntaosuustulot muutoin perustuvat talousarvioon.

Jos talousarviomuutoksia tehtäisiin säännöllisesti, vaikka sitovaksi määritellyt erät eivät ylittyisi, HSL joutuisi silloin muuttamaan kesken vuotta myös laskutettavia kuntaosuuksia eli lähettämään kuntiin hyvitys- tai lisälaskuja toimintatulojen ja tilikauden tuloksen tasaamiseksi kutakin talousarviomuutosta vastaavaksi. Hallituksen käsityksen mukaan tämä ei vastaa jäsenkuntien tahtotilaa.

Tulospalkkiota maksetaan tavoitteiden tulokorttitasoa paremmasta saavuttamisesta (asetetun 0-tason ylittämisestä). Tulospalkkion maksamista varten ei tehdä varausta talousarvioon ja tulospalkkion maksamisen kynnysehtona on, että HSL:n tulos on vähintään talousarvion mukainen ja kustannuksissa saavutetaan vastaavaa säästöä. Säästöllä siis katetaan tulospalkkion kustannukset, mutta tulospalkkio sinänsä perustuu HSL- ja osastotasolle asetettujen minimitalvoitteiden ylittämiseen.

Viime vuosina investoinneista suurin osa on ollut lippu- ja informaatiojärjestelmään liittyviä investointeja. Hanke on ollut useita eri järjestelmiä ja laitteita koskeva kokonaisuus, joka on myöhästynyt alkuperäisistä talousarviotavoitteistaan useasti. Investointien ja myös projektien hallintaan tuleekin kiinnittää jatkossa parempaa huomioita. Osaltaan vuonna 2017 toteutettu organisaatiomuutos tavoittelee myös investointien ja projektien parempaa hallintaa. Ks. tältä osin myös hallituksen lausunto edellä kohdassa 1.

HSL:n toiminnan tavoitteena ei ole kerätä ylijäämiä tai pitkäaikaista sijoitettavaa varallisuutta, vaan kertyvä ylijäämä palautetaan kunnille toiminta- ja taloussuunnitelman kolmen suunnitelmavuoden aikana kunnan maksuosuutta vähentävänä eränä. Kertyneiden ylijäämien palautuksesta (ja vastaavasti mahdollisesti kertyneen alijäämän takaisinmaksusta) kysytään jäsenkuntien kantaa vuosittain elokuun loppuun mennessä TTS-lausuntopyyntöissä ja jäsenkunnan ilmaisemaa tahtoa on noudatettu yli-/alijäämien palautuksissa/laskutuksissa.

HSL:n sijoitusehdot päivitettiin HSL:n hallituksessa 22.8.2017 § 96. Sijoitusehdot noudattavat pitkälti entisiä sijoitusehtoja. Olennaiset muutokset olivat, että sijoitukset myös hyvän luottoluokituksen omaavien hyvien yritysten velkapapereihin tai korkosijoitusrahastoihin sallittiin ja sijoituksia voidaan tehdä tarvittaessa myös yli vuoden ajalle. HSL:n sijoitettava varallisuus koostuu kassavaroista, jotka pyritään tallettamaan tai sijoittamaan tuottavasti ja turvallisesti. Kassavarojen sijoitustoiminnassa otetaan huomioon kuntayhtymän maksuvalmiuden ja vakavaraisuuden turvaaminen. Lisäksi kassavarojen sijoittamisella pyritään välttämään pankkitalletuksista perittävät, HSL:n maksettavaksi muutoin tulevat ns. negatiiviset talletuskorot. Tehdyistä sijoituksista raportoidaan hallitukselle osavuosikatsausten yhteydessä.

5. Arviointikriteeri: Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta pitää hyvänä, että asiakastyytyväisyys on säilynyt hyvällä tasolla. Lautakunta kuitenkin esittää, että asiakastyytyväisyyskyselyitä tulee kehittää niin, että mielipidettä kysyttäisiin myös ihmisiltä, jotka eivät käytä joukkoliikennettä. HSL:n tulee tarkastuslautakunnan mielestä näin löytää uusia tapoja kasvattamaan joukkoliikenteen suosiota, jotta joukkoliikenteen markkinaosuus saataisiin suuremmaksi.

Hallituksen lausunto:

Asiakastyytyväisyystutkimus tehdään vuosittain joukkoliikennevälineissä. Helsingin seudun asukkaiden (eli muidenkin kuin joukkoliikennekäyttäjien) mielipiteitä joukkoliikenteestä tutkitaan jo nyt vuosittain kansainvälisellä BEST-vertailututkimuksella. Kysely on toteutettu HSL-alueen lisäksi Tukholmassa, Osllossa, Kööpenhaminassa, Genevessä, Bergenissä ja Rotterdammassa koko vuoden kestäväenä. Vastaajia oli vuonna 2017 yhteensä yli 11 000, joista HSL-alueella hieman yli 2 000. Tutkimus tehdään nettipaneelina (Genevessä ja HSL:n pienemmissä jäsenkunnissa haastattelut tehdään puhelimitse).

Tutkimusten tulokset löytyvät <https://www.hsl.fi/tutkimukset/haastattelututkimukset>.

6. Arviointikriteeri: Länsimetron viivästyminen

Tarkastuslautakunnan arviointi:

Tarkastuslautakunta toteaa, että Länsimetro viivästyi jälleen vuoden 2017 aikana suunnitellusta aikataulusta ja pääsi aloittamaan liikennöinnin vasta vuoden 2017 lopussa. Viivästymiseen oli kuitenkin nyt paremmin varauduttu, eikä vuoden 2016 kaltaista imagotappio uusiutunut, mutta viivästyminen aiheutti edelleen lisäkustannuksia HSL:lle vuoden 2017 aikana ja lisäsi HSL:n henkilökunnan työtä vuoden 2017 aikana. Viivästymisestä aiheutuneiden kustannusten läpikäynti ja kohdistaminen sekä projektin loppuraportti on syytä käydä perusteellisesti läpi, jotta tästä voidaan saada oppia jatkoprojekteihin.

Hallituksen lausunto:

Länsimetron rakentamisessa ja käyttöönotossa keskeisinä osapuolina olivat rakentamisesta vastannut Länsimetro Oy (LM), metron ja metroasemien operoinnista vastaava HKL, liikenteen suunnittelusta ja matkustajainformaatioista vastannut HSL sekä Espoon ja Helsingin kaupungit. HSL käynnisti vuoden 2015 lopulla yhdessä LM:n ja HKL:n kanssa länsimetron käyttöönottoprojektin, jonka tavoitteena oli varmistaa metron liikennöinnin käynnistäminen Matinkylään saakka sekä siihen liittyvän bussilinjaston käyttöönotto elokuussa 2016. Koska kevättalvella 2016 kävi ilmeiseksi, että länsimetron käyttöönottoon liittyy teknisiä ja aikataulullisia epävarmuuksia, HSL neuvotteli bussiliikennöitsijöiden kanssa ratkaisun, jolla varmistettiin 55 bussin reservi mahdollisten poikkeustilanteiden varalta. Kun länsimetron liikenteen aloituksen aikatauluriski kesäkuussa 2016 toteutui, HSL otti em. reservin käyttöön ja neuvotteli liikennöitsijöiden kanssa uudet muuttunutta tilannetta vastaavat ratkaisut jo solmittuihin liityntäliikennettä koskeviin liikennöintisopimuksiin. Näin vanhaan linjastoon perustuvaa liikennöintiä pystyttiin jatkamaan elokuusta 2016 aina tammikuun 2018 alkuun saakka.

HSL pystyi hyödyntämään valmistautumisessaan edellisestä Kehäradan käyttöönottoprojektista vuonna 2015 saatuja kokemuksia. Sekä Kehäradan että länsimetron käyttöönottoprojekteista saatuja oppeja tullaan hyödyntämään ja eri toimijoiden yhteistyömuotoja edelleen kehittämään tulevissa vastaavissa hankkeissa, joista seuraavina tulevat Raide-Jokerin ja Kivenlahden metron käyttöönotto 2020-luvun alkupuolis-

kolla. HSL:n johtaman länsimetron käyttöönottoprojektin kokemukset on kirjattu sen työryhmien pöytäkirjoihin ja kokousten powerpoint-aineistoihin. HSL on jo käyttöönottoprojektin yhteydessä ja sen seurauksena vahvistanut omaa metroon liittyvää osaamistaan.

Länsimetron käyttöönotosta ja siihen liittyvistä ongelmista on syytä tehdä jälkiarviointia tiiviissä yhteistyössä eri osapuolten kanssa, jotta vastaavanlaisilta ongelmilta voidaan välttyä Kivenlahden jatkeen valmistuessa. Kivenlahden jatkeen liikennöintivaihtoehtoihin liittyen on jo perustettu HSL:n, HKL:n, Länsimetron ja Espoon välinen yhteistyöryhmä, jossa koko projektin loppuraportit ja jälkiarviointit on luontevaa käydä läpi kaikkien tahojen kanssa.

Länsimetron koeajovaiheessa huomattiin, että suunniteltu kierrosaika ei riitä, vaan kalustoa tarvitaan lisää. Ylimääräinen suunnittelukierros lisäsi HSL:n ja HKL:n työmäärää loppusyksyllä 2017. Metron liikenteen käynnistyessä havaittuja puutteita on myös korjattu yhteistyössä HKL:n ja Länsimetron kanssa. HSL käynnisti vuoden 2017 lopulla yhteistyössä HKL:n kanssa metron häiriönhallintaprojektin, jonka tavoitteena on luoda ennalta suunnitellut toimintamallit erilaisiin häiriötilanteisiin sekä tunnistaa ja ottaa käyttöön metron häiriösietoisuuteen vaikuttavia toimia.

Länsimetron viivästymisen johdosta aiheutuneet ylimääräiset kustannukset liikenteen järjestämisessä on kohdistettu kunnille normaalin kustannusjaon mukaisesti. Länsimetron viivästymisestä johtuen HSL:lle arvioidaan kertyneen elokuusta 2016 alkaen marraskuuhun 2017 asti ylimääräisiä korvauksia ja muita kustannuksia yhteensä 15,3 M€. Summa pitää sisällensä 5 M€:n edestä ylimääräisten vaunujen ja varikon pääomakorvauksia. Lisäksi kertyneiden rakennusaikaisten korkojen takia HSL:ää tullaan laskuttamaan länsimetron infrakorvauksina 27,5 M€ enemmän koko hankkeen poistoajalta.

**Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2017
Helsingin Seudun Liikenne-kuntayhtymän
yhtymäkokoukselle**



SISÄLLYSLUETTELO

1.	Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2017	2
2.	Yhteenvedo arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista.....	2
3.	Arviointikriteerit tilikaudella 2017.....	4
3.1	Liikenne- ja informaatiojärjestelmät 2014 hankkeen ongelmat.....	6
3.2	Strategian seuranta ja toteutuminen.....	7
3.3	Henkilöstö.....	9
3.4	Talousarvion 2017 toteutuminen.....	10
3.5	Asiakastyytyväisyys	13
3.6	Länsimetron viivästyminen.....	13
3.7	Esitys yhtymäkokoukselle.....	15

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2017 Helsingin Seudun Liikenne – kuntayhtymän yhtymäkokoukselle

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2017

Yhtymäkokouksen toimikaudeksi 2017-2020 valitseman tarkastuslautakunnan kokoonpano oli tilikaudella 2017 seuraava: puheenjohtaja Ilkka Malmivaara (varajäsen Miia Lindell), varapuheenjohtaja Eini Aho (Tony Hagerlund), jäsen Petteri Auvinen (Eija Paananen), jäsen Hannele Luukkainen (Perttu Hillman) ja jäsen Vesa Virri (Sari Näre). Tarkastuslautakunnan sihteerinä toimi JHTT Janne Majoinen BDO Audiator Oy:stä.

Tarkastuslautakunta kokoontui vuoden aikana 12 kertaa. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi JHTT, KHT Leif-Erik Forsberg KPMG Julkishallinnon Palvelut Oy:sta.

Tarkastuslautakunta on laatinut toukokuussa tilikauden 2017 kattavan alustavan arviointisuunnitelman, joka täsmentyi vuoden kuluessa. Arviointisuunnitelmaan perustuen tarkastuslautakunta on haastatellut HSL:n johtavia viranhaltijoita, kuullut tilintarkastajaa ja arvioinut HSL:n toiminnan tavoitteiden toteutumista, tehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vaikuttavuutta. Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikauden 2017 osalta olivat:

- Liikenne- ja informaatiojärjestelmät 2014 hankkeen ongelmat 2017
- HSL:n strategian toteutuminen vuonna 2017
- Henkilöstö
- Asiakastytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
- Talousarvion 2017 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta
- Länsimetron viivästyminen

2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista

Tarkastuslautakunta on koonnut alla olevaan yhteenvetoon keskeisimmät tilikauteen 2017 kohdistuvaan arviointityöhön liittyvät havainnot ja esitykset.

Liikenne- ja informaatiojärjestelmät hankkeen ongelmat

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, että hanke on kokonaisuutena jo vuosia alkuperäisestä aikataulustaan myöhässä. Hanke alkoi vuonna 2010 ja sen piti olla valmis vuonna 2014. Hankkeeseen on liittynyt erilaisia vaikeuksia jotka aiheuttivat myöhästymisen. Monet näistä syistä ovat HSL:n ulkopuolisia. Myöhästyminen on johtunut paljolti erilaisista toimittajan ja sen alihankkijoiden toimitusvaikeuksista. Sanktioita pidetään sopimuksen maksimimäärä, mutta iso osa välittömistä ja välillisistä kustannuksista kohdistuu tästä huolimatta HSL:n toimintaan. Tämä näkyy siinä, ettei HSL:n talousarviot ole pysyneet useaan vuoteen arvioissaan. Useat suunnitellut uudistukset eivät ole edenneet aikataulussa, koska joutuvat odottamaan LIJ-hankkeen vaiheiden valmistumista. Esimerkiksi vyöhykemalli ei ole edennyt aikataulussa, eikä asiakkaiden toivoma reaaliaikaisen pysäkkiajan näyttämisen ole toteutunut aikataulussa LIJ-hankkeen myöhästymisen takia.

LII-hankkeen myöhästyminen ei näy taloussuunnittelussa. Vuonna 2017 LII-hankkeessa jäätin suunnitelluista investoinneista 5,9 milj. euroa. Tarkastuslautakunta toivoo parempaa ja ajantasaisempaa suunnittelua hankkeen investointien tasoissa. Investoinnit ovat toteutuneet LII-hankkeen osalta joka vuosi alkuperäistä pienempinä. Tämä vaikuttaa tulokseen käyttämättä jääneinä euroina ja toteutumatta jääneinä poistoina. Tarkastuslautakunta toivoo, että jatkossa vuoden lopussa muutettua talousarviota tehdessä käytäisiin kunnolla läpi toimittajien kanssa mitkä investoinnit toteutuvat ja mitkä eivät toteudu. Näin talousarvio ja perittävät kuntaosuudet voitaisiin arvioida tarkemmin eikä suuria ylijäämiä tai alijäämiä syntyisi.

Tarkastuslautakunta edellyttää:

1. parempaa projektiosaamista.
2. realistisempaa investointien ja talouden suunnittelua.
3. hankintaosaamisen parempaa hallintaa niin että HSL:llä säilyisi sanktioiden korottamisen mahdollisuus läpi koko projektin.

Strategian toteutuminen vuonna 2017

Tarkastuslautakunta toteaa, että asetetuista tavoitteista saavutettiin 48,8 % eli alle puolet mitä ei voi pitää hyvänä suorituksena. Lisäksi strategisissa tavoitteissa ja niihin luoduissa mittareissa nähdään kehittämisen varaa. Nämä ovat tärkeitä siinäkin mielessä, että tulospalkkioiden määrä on sidottu saavutettuihin tuloksiin.

E- Lippu- ja informaatiojärjestelmäuudistuksen (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisaste raportoidaan, että on toteutunut yli minimitason, vaikka LIJ-hanke kokonaisuudessaan on vuosia myöhässä.

HSL on joukkoliikenneorganisaatio, jonka tehtävänä edesauttaa parempaa joukkoliikennettä ja sen käytön suosiota. Tarkastuslautakunta katsoo, että joukkoliikenteen markkinaosuuden nostaminen tulisi olla keskeinen elementti strategiassa ja siihen tulisi etsiä sopivat mittarit.

Henkilöstö

Tarkastuslautakunta on huolestunut, että henkilöstön näkemyksen mukaan asiakaslähtöisyys ja osastojen välinen yhteistyö on heikentynyt aikaisemmasta vuodesta, eikä ole saavuttanut tavoitetasoaan. HSL:n toiminnan tuloksellisuus ja vaikuttavuuden lisääminen edellyttävät parempaa osastojen välistä yhteistyötä.

Tarkastuslautakunta toivoo, että tulospalkkajärjestelmä käsiteltäisiin uudelleen ja tarkistettaisiin onko se oikealla tavalla laadittu, jotta se edistäisi HSL:n tavoitteiden saavuttamista. Tarkastuslautakunnan näkemys on, että HSL:n tulospalkkajärjestelmä on liian monimutkainen. Tulokorteissa on liian monta tekijää. Henkilöstön omia vaikutusmahdollisuuksia tulisi lisätä.

Tarkastuslautakunnan saadun tiedon mukaan tuloskortin ohjausvaikutus on heikko. Henkilöstön on vaikea ymmärtää tulospalkkauksen perusteita. Tulospalkkaukseen ei saa vaikuttaa ulkoiset HSL:stä riippumattomat tekijät kuten investointien toteutumatta jäämisen vaikutus tulokseen ja tulospalkkioiden maksuun. Tulospalkkioiden maksamiseen ei tulisi tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan vaikuttaa talousarvion toteutuminen ennakoitua parempana. Tarkastuslautakunnan ehdotus on, että jos tehdään alijäämäinen tulos, ei tulospalkkioita tulisi maksaa. Nykykäytäntö ohjaa toimintaa väärään suuntaan. Kannustavan tulospalkkion tulisi perustua työntekijän yhtiölle tuomaan lisä-arvoon.

Talousarvion 2017 toteutuminen

Tarkastuslautakunta on huolissaan toimintakulujen kasvamisesta toimintatuloja enemmän ja toivoo, että asiaan kiinnitetään huomiota.

Tarkastuslautakunta kiinnittää edelleen huomiota talouden suunnitteluun, että se saataisiin realistisemmaksi. Lautakunnan näkemyksen mukaan talousarviomuutoksen tulisi tehdä suuremmat muutokset, jotta investointien taso saataisiin realistisemmaksi. Tällä on merkitystä mm. tulospalkkioihin maksamisessa.

Vuonna 2017 talous toteutui jälleen noin 20 milj. talousarviota parempana, vaikka kuntaosuuksia pienennettiin muutetussa talousarviossa. Tarkastuslautakunta huomauttaa edelleen investointien ylimitoitetusta suunnittelusta. Eri osastojen tulisi tiivistää yhteistyötään niin, että investointien tason kokonaisuus hallittaisiin nykyistä paremmin.

Tarkastuslautakunta kysyy, onko 70 milj. euron ylijäämän sijoittaminen rahastoihin HSL:n tarkoituksenmukaista toimintaa, varsinkaan kun sijoitustoiminta ei kuulu HSL:n ydinosaan. Pitäisikö kuntaosuuksia alentaa jatkossa tehtäessä talousarviomuutosta sellaisina vuosina jolloin nähdään, että talousarvio on toteutunut ennakoitua parempana. Jos ylijäämien keräämistä perustellaan tulevilla investoinneilla, tulisi pohtia investointivarauksen käyttöä tilinpäätöksessä.

Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunta pitää hyvänä, että asiakastyytyväisyys on säilynyt hyvällä tasolla. Lautakunta kuitenkin esittää, että asiakastyytyväisyyskyselyitä tulee kehittää niin, että mielipidettä kysyttäisiin myös ihmisiltä, jotka eivät käytä joukkoliikennettä. HSL:n tulee tarkastuslautakunnan mielestä näin löytää uusia tapoja kasvattamaan joukkoliikenteen suosiota, jotta joukkoliikenteen markkinaosuus saataisiin suuremmaksi.

Länsimetron viivästyminen

Tarkastuslautakunta toteaa, että Länsimetro viivästyi jälleen vuoden 2017 aikana suunnitellusta aikataulusta ja pääsi aloittamaan liikennöinnin vasta vuoden 2017 lopussa. Viivästyminen oli kuitenkin nyt paremmin varauduttu, eikä vuoden 2016 kaltaista imagotappio uusiutunut, mutta viivästyminen aiheutti edelleen lisäkustannuksia HSL:lle vuoden 2017 aikana ja lisäsi HSL:n henkilökunnan työtä vuoden 2017 aikana. Viivästyisestä aiheutuneiden kustannusten läpikäynti ja kohdistaminen sekä koko projektin loppuraportit on syytä käydä perusteellisesti läpi, jotta tästä voidaan saada oppia jatkoprojekteihin.

3. Arviointikriteerit tilikaudella 2017

Kuntalain 121 ja 125 §:ssä on määritelty tarkastuslautakunnan ja tilintarkastajien tehtävistä, vastuista, tietojensaantioikeudesta ja raportoinnista. HSL:n hallintosäännön 29 §:ssä säädetään tarkastuslautakunnan kokouksista ja 30 §:ssä on annettu tarkastuslautakunnan tehtäviksi:

1. Seurattava tilintarkastajan tarkastussuunnitelman toteumista sekä muutoin seurattava tilintarkastajan tehtävien suorittamista ja tehtävä tarpeen mukaan esityksiä tilintarkastuksen kehittämiseksi,
2. huolehdittava siitä, että tilintarkastusta varten on tarpeelliset voimavarat, jotka mahdollistavat tilintarkastuksen suorittamisen hyvän tilintarkastustavan edellyttämässä laajuudessa, sekä
3. tehtävä aloitteita ja esityksiä tarkastuslautakunnan, tilintarkastajan ja sisäisen valvonnan tehtävien yhteensovittamisesta mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kuntalain 84 §:ssä säädetyn mukaisesti tarkastuslautakunnalle tuli uusi tehtävä voimaan 1.6.2017 valvoa sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja saattaa ilmoitukset yhtymäkokoukselle tiedoksi.

HSL:n uuden 2017 hyväksytyin hallintosäännön § 31 mukaan: tarkastuslautakunta valvoo kuntalaissa tarkoitettujen sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja huolehtii sidonnaisuusrekisterin julkisten tietojen julkaisemisesta kuntayhtymän verkkosivuilla. Tarkastuslautakunta on sidonnaisuusrekisterin rekisterinpitäjä. Tarkastuslautakunnan on saatettava sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi hallitukselle ja yhtymäkokoukselle.

Hallintosäännön § 35 mukaan tarkastuslautakunta antaa yhtymäkokoukselle vähintään kaksi viikkoa ennen tilintarkastuskertomuksen käsittelyä arviointikertomuksessa arvionsa yhtymäkokouksen asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisesta edellisellä vuonna. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa arvionsa myös tilintarkastuskertomuksessa tehdyistä muistutuksista sekä asianomaisten niistä antamista selityksistä ja hallituksen lausunnosta. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

HSL:n hallintosäännön 34 §:ssä säädetään tilintarkastajan ilmoituksista:

Tilintarkastuskertomuksessa on kuntalain 125 §:ssä mainitun lisäksi esitettävä lausunto 123 §:n 1 momentin mukaisista asioista. Kertomuksessa esitetään myös muut tilintarkastajan tarpeelliseksi katsomat asiat.

Tilintarkastaja ilmoittaa havaitsemistaan olennaisista epäkohdista viipymättä hallitukselle annettavassa tilintarkastuspöytäkirjassa. Tilintarkastuspöytäkirja annetaan tiedoksi tarkastuslautakunnalle.

Tilintarkastaja ilmoittaa tarkastussuunnitelman toteutumisesta ja tarkastushavainnoistaan tarkastuslautakunnalle sen määräämällä tavalla.

Kuntayhtymälle asetetut, strategiasta johdetut, sitovat taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet ovat lainsäädännön perusteella arvioinnin ensisijaisena lähtökohtana. Taloudellisesti sitovat tavoitteet ovat yhtymäkokouksen vahvistamassa talousarviossa 2017, joka on osa talous- ja toimintasuunnitelmaa 2017 - 2019. Toiminnallisten tavoitteiden ja niiden toteutumista kuvaavien mittarien asettaminen ja aktiivinen seuranta ovat taloudellisten tavoitteiden lisäksi kuntayhtymän toiminnan operatiivisen johtamisen tärkein väline. Hyvin järjestetty sisäinen valvonta ja riskienhallinta tukevat sekä operatiivista että strategista johtamista ja ovat siksi kuntayhtymän strategian toteutumisen ohella tarkastuslautakunnan jatkuvia arviointikohteita.

Tämä arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan siinä esittämät havainnot ja kehittämissuhteet perustuvat alla oleviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2017 - 2019

- Tilinpäätös 2017
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämissuhteisiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämissuhteiden toteuttaminen
- Tarkastuslautakunnan tilikauden kattavan työsuunnitelman mukaiset arviointikohteet ja niihin perustuvat johtavien viranhaltijoiden haastattelut
- Tarkastuslautakunnan muu seuranta ja arviointi (mm. hallitustyön seuranta, mediaseuranta, palautteet jäsenkunnista) tilikauden aikana
- HSL-kuntayhtymää koskevat sisäiset ohjeistukset ja hyväksytyt toimintaperiaatteet
- Tilintarkastajan tilikauden aikainen ja tilinpäätöstä 2017 koskeva raportointi
- Asiakastytyväisyytystutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on päätöksessään 23.5.2016 § 3 käsitellyt tarkastuslautakunnan arviointikertomusta ja kehottanut hallituksen antamaan selvityksen vuoden 2017 aikana toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen toimenpiteiden johdosta on ryhdytty. Hallitus on antanut 12.9.2017 (§ 106) pitämässään kokouksessa kirjallisen selvityksen arviointikertomuksen 2016 johdosta yhtymäkokoukselle. Yhteenvetona tarkastuslautakunta toteaa, että edellisessä vuoden 2016 arviointikertomuksessa esitettyjen havaintojen ja kehittämissuhteiden käsittely hallituksessa on ollut asianmukaista.

Tarkastuslautakunnan näkemykset ja kehittämissuhteet on merkitty tekstissä lihavoidulla kulloinkin käsiteltävän aihekokonaisuuden yhteydessä.

3.1 Liikenne- ja informaatiojärjestelmät 2014 hankkeen ongelmat

HSL:n tilinpäätöksen mukaan uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä eteni vuoden 2017 aikana. Vuoden 2017 loppuun mennessä kortinlukijat, myyntikanavat ja suurin osa lipunmyyntiautomaateista oli vaihdettu uusiin laitteisiin ja ohjelmistoihin. Järjestelmä uudistuksen loppuunsaattaminen on edellytys vuonna 2018 toteutettavalle vyöhykejärjestelmän käyttöönotolle.

Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota, että hanke on kokonaisuutena jo vuosia alkuperäisestä aikataulustaan myöhässä. Hanke alkoi vuonna 2010 ja sen piti olla valmis vuonna 2014. Hankkeeseen on liittynyt erilaisia vaikeuksia jotka aiheuttivat myöhästymisen. Monet näistä syistä ovat HSL:n ulkopuolisia. Myöhästymisen on johtunut paljolti erilaisista toimittajan ja sen alihankkijoiden toimitusvaikeuksista. Sanktioita pidätetään sopimuksen maksimimäärä, mutta iso osa välittömistä ja välillisistä kustannuksista kohdistuu tästä huolimatta HSL:n toimintaan. Tämä näkyy siinä, ettei HSL:n talousarviot ole pysyneet useaan vuoteen arvioissaan. Useat suunnitellut uudistukset eivät ole edenneet aikataulussa, koska joutuvat odottamaan LIJ-hankkeen vaiheiden valmistumista. Esimerkiksi vyöhykemalli ei ole edennyt aikataulussa, eikä asiakkaiden toivoma reaaliaikaisen pysäkkiajan näyttämisen ole toteutunut aikataulussa LIJ-hankkeen myöhästymisen takia.

LIJ-hankkeen myöhästymisen ei näy taloussuunnittelussa. Vuonna 2017 LIJ-hankkeessa jäätiin suunnitelluista investoinneista 5,9 milj. euroa. Tarkastuslautakunta toivoo parempaa ja ajantasaisempaa suunnittelua hankkeen investointien tasoissa. Investoinnit ovat toteutuneet LIJ-hankkeen osalta joka vuosi alkuperäistä pienempinä. Tämä vaikuttaa tulokseen käyttämättä jääneinä euroina ja toteutumatta jääneinä poistoina. Tarkastuslautakunta toivoo, että jatkossa vuoden lopussa muutettua talousarviota tehdessä käytäisiin kunnolla läpi toimittajien kanssa mitkä investoinnit toteutuvat ja mitkä eivät toteudu. Näin talousarvio ja perittävät kuntaosuudet voitaisiin arvioida tarkemmin eikä suuria ylijäämiä tai alijäämiä syntyisi.

Tarkastuslautakunta edellyttää:

1. parempaa projektiosaamista.
2. realistisempaa investointien ja talouden suunnittelua.
3. hankintaosaamisen parempaa hallintaa niin että HSL:llä säilyisi sanktioiden korottamisen mahdollisuus läpi koko projektin.

3.2 Strategian seuranta ja toteutuminen

HSL:llä oli tilikaudella yhdeksän strategiasta johdettua HSL:n tulokorttiin 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	Tavoite- taso (min.)	Tavoite- taso (max.)	To- teuma
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, helpokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput

Mittari	Tavoite- taso (min.)	Tavoite- taso (max.)	To- teuma
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, kävelyn 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	Tavoite-taso (min.)	Tavoite-taso (max.)	To-teuma
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 rahoitus pohjan 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 täy- töaste, painotettu keskiarvo koko alueelta (ilman KOS-liikennettä).	22,1 % %	23,0 %	20,7 %

7. Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi

Mittari	Tavoite-taso (min.)	Tavoite-taso (max.)	To-teuma
Henkilöstökysely / Osaamisen kehittäminen -indeksi	3,90	4,00	3,93

8. Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja

Mittari	Tavoite- taso (min.)	Tavoite- taso (max.)	To- teuma
Henkilöstökysely / Työyhteisötaidot -indeksi	4,00	4,10	4,08

9. Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

Mittari	Tavoite- taso (min.)	Tavoite- taso (max.)	To- teuma
Henkilöstökysely / Asiakaslähtöisyys -indeksi	3,70	3,80	3,63
Henkilöstökysely / Osastojen välinen yhteistyö -indeksi	3,40	3,50	3,13

Tarkastuslautakunta toteaa, että asetetuista tavoitteista saavutettiin 48,8 % eli alle puolet mitä ei voi pitää hyvänä suorituksena. Lisäksi strategisissa tavoitteissa ja niihin luoduissa mittareissa nähdään kehittämisen varaa. Nämä ovat tärkeitä siinäkin mielessä, että tulospalkkioiden määrä on sidottu saavutettuihin tuloksiin.

E- Lippu- ja informaatiojärjestelmäuudistuksen (LIJ) vuosittaisen suunnitelman toteutumisasi-
raportoidaan, että on toteutunut yli minimitason, vaikka LIJ-hanke kokonaisuudessaan on vuosia myöhässä.

HSL on joukkoliikenneorganisaatio, jonka tehtävänä edesauttaa parempaa joukkoliikennettä ja sen käytön suosiota. Tarkastuslautakunta katsoo, että joukkoliikenteen markkinaosuuden nostaminen tulisi olla keskeinen elementti strategiassa ja siihen tulisi etsiä sopivat mittarit.

3.3 Henkilöstö

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

Henkilöstöstrategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen

Strategiset tavoitteet olivat:

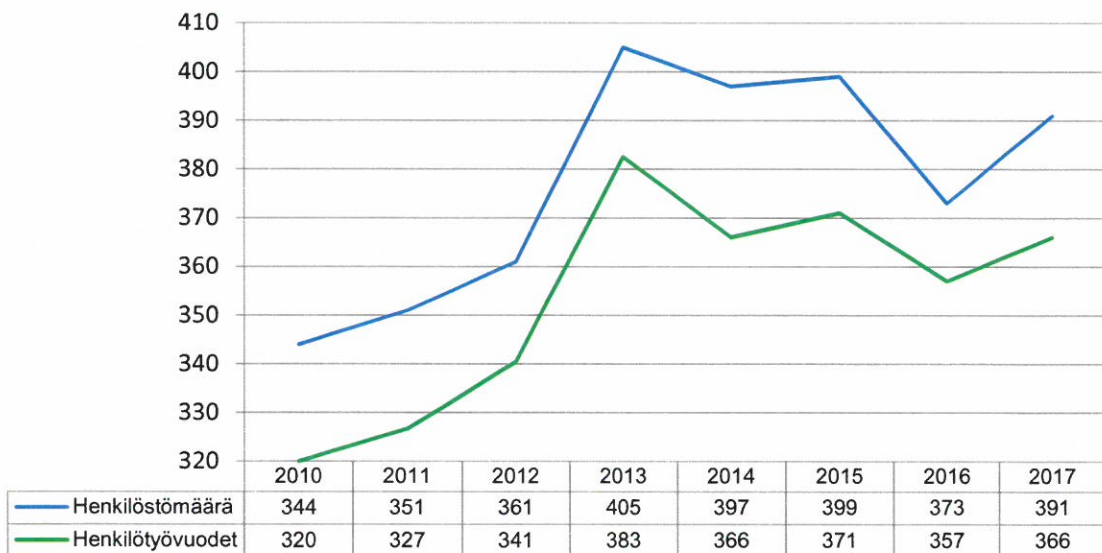
- Kehitämme osaamistamme tavoitteellisesti ja monipuolisesti toiminnan ja tulosten parantamiseksi
- Vahvistamme esimiestyön ammattimaisuutta ja henkilöstön työyhteisötaitoja
- Teemme tuloksellista yhteistyötä työkavereiden, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

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

Mittari (henkilöstökysely, asteikko 1 – 5)	2016 toteutuma	2017 ta- voite (max- tulos)	2017 to- teutuma
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 edellisellä 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.)

Tarkastuslautakunta on huolestunut, että henkilöstön näkemyksen mukaan asiakaslähtöisyys ja osastojen välinen yhteistyö on heikentynyt aikaisemmasta vuodesta, eikä ole saavuttanut tavoitetasoaan. HSL:n toiminnan tuloksellisuus ja vaikuttavuuden lisääminen edellyttävät parempaa osastojen välistä yhteistyötä.

Tarkastuslautakunta toivoo, että tulospalkkajärjestelmä käsiteltäisiin uudelleen ja tarkistettaisiin onko se oikealla tavalla laadittu, jotta se edistäisi HSL:n tavoitteiden saavuttamista. Tarkastuslautakunnan näkemys on, että HSL:n tulospalkkajärjestelmä on liian monimutkainen. Tulokorteissa on liian monta tekijää. Henkilöstön omia vaikutusmahdollisuuksia tulisi lisätä.

Tarkastuslautakunnan saadun tiedon mukaan tulospalkkajärjestelmän ohjausvaikutus on heikko. Henkilöstön on vaikea ymmärtää tulospalkkauksen perusteita. Tulospalkkaukseen ei saa vaikuttaa ulkoiset HSL:stä riippumattomat tekijät kuten investointien toteutumatta jäämisen vaikutus tulokseen ja tulospalkkioiden maksuun. Tulospalkkioiden maksamiseen ei tulisi tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan vaikuttaa talousarvion toteutuminen ennakoitua parempana. Tarkastuslautakunnan ehdotus on, että jos tehdään alijäämäinen tulos, ei tulospalkkioita tulisi maksaa. Nykykäytäntö ohjaa toimintaa väärään suuntaan. Kannustavan tulospalkkion tulisi perustua yhtiön yhtiölle tuomaan lisä-arvoon.

3.4 Talousarvion 2017 toteutuminen

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.

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

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 €

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.

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 käyttöpalvelulaskutuksesta. Sama summa hyvitetiin talousarviomuutoksen jälkeen jäsenkuntien kuntaosuuksissa, joten talousarviota parempi tulos ei syntynyt näiden johdosta.

HSL:n hallitus hyväksyi elokuussa 2017 HSL:n uudet päivitetty sijoitustoiminnan periaatteet. Sen jälkeen sijoitusvaihtoehtoja etsittiin uudelleen ja ylimääräisiä kassavaroja päätettiin toimitusjohtajan päätöksellä sijoittaa yhteensä 70,0 milj. euroa pankkien viiteen eri rahastoon. Sijoitukset tehtiin loka-kuussa 2017.

Lippu- ja informaatiojärjestelmähänke (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.

Investointien toteuma 2017:

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 %

Tarkastuslautakunta on huolissaan toimintakulujen kasvamisesta toimintatuloja enemmän ja toivoo, että asiaan kiinnitetään huomiota.

Tarkastuslautakunta kiinnittää edelleen huomiota talouden suunnitteluun, että se saataisiin realistisemmaksi. Lautakunnan näkemyksen mukaan talousarviomuutoksen tulisi tehdä suuremmat muutokset, jotta investointien taso saataisiin realistisemmaksi. Tällä on merkitystä mm. tulospalkkioihin maksamisessa.

Vuonna 2017 talous toteutui jälleen noin 20 milj. talousarviota parempana, vaikka kuntaosuuksia pienennettiin muutetussa talousarviossa. Tarkastuslautakunta huomauttaa edelleen investointien ylimitoitetusta suunnittelusta. Eri osastojen tulisi tiivistää yhteistyötään niin, että investointien tason kokonaisuus hallittaisiin nykyistä paremmin.

Tarkastuslautakunta kysyy, onko 70 milj. euron ylijäämän sijoittaminen rahastoihin HSL:n tarkoituksenmukaista toimintaa, varsinkaan kun sijoitustoiminta ei kuulu HSL:n ydinosaamiseen. Pitäisikö kuntaosuuksia alentaa jatkossa tehtäessä talousarviomuutosta sellaisina vuosina jolloin nähdään, että talousarvio on toteutumassa ennakoitua parempana. Jos ylijäämien keräämistä perustellaan tulevilla investoinneilla, tulisi pohtia investointivarausten käyttöä tilinpäätöksessä.

3.5 Asiakastyytyväisyys

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.

Länsimetron ja HSL:n vyöhykeuudistuksen käyttöönoton viivästymisen vuoksi niitä koskevat Länsi-metro jälkeen ja vyöhykeuudistus ennen -matkatutkimukset on lykätty kevääseen 2018. Metroa koskeva lippulajitutkimus lykättiin syksyyn 2018, jolloin toteutettiin 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.

Vuoden 2017 asiakastyytyväisyystutkimuksen 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

Tarkastuslautakunta pitää hyvänä, että asiakastyytyväisyys on säilynyt hyvällä tasolla. Lautakunta kuitenkin esittää, että asiakastyytyväisyyskyselyitä tulee kehittää niin, että mielipidettä kysyttäisiin myös ihmisiltä, jotka eivät käytä joukkoliikennettä. HSL:n tulee tarkastuslautakunnan mielestä näin löytää uusia tapoja kasvattamaan joukkoliikenteen suosiota, jotta joukkoliikenteen markkinaosuus saataisiin suuremmaksi.

3.6 Länsimetron viivästyminen

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan metron viivästymisen vuoksi tarvittavien bussien liikennöinnin lisäkustannus on ollut n.1.8 milj. euroa kuukaudessa ja metron operoinnin lykkääntymisestä johtuneet säästöt ovat olleet noin 0,5-0,7 Milj. euroa kuukaudessa. Yhteensä viivästymisestä on koitunut HSL:lle noin 1,1-1,3 milj. euron lisäkustannukset. Lisäksi on tullut mittava imagotappio.

Ongelmana vuoden 2017 aikana olivat edelleen Länsimetron käynnistymisen vaikeudet. Uusia viivästymisiä tuli lisää ja Länsimetron matkustajaliikenne käynnistyi lopulta 18.11.2017 noin 1 vuosi ja 3 kk alkuperäistä aikataulua myöhemmin. 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 metroliikennettä korvaavan bussiliikenteen operointikustannusten että kasvaneiden infrakustannusten myötä. Länsimetron viivästymisestä takia HSL:lle arvioidaan kertyneen elokuusta 2016 alkaen marraskuuhun 2017 asti ylimääräisiä korvauksia ja muita kustannuksia yhteensä 15,3 milj. euroa. Lisäksi HSL:n henkilökunta on joutunut tekemään paljon lisätyötä, jonka kustannuksia on vaikea määritellä tai mitata.

Länsimetron investointikustannukset kasvoivat huomattavasti suunniteltua korkeammiksi, mikä kasvattaa HSL:ltä vuosittain laskutettavien infrakustannusten määrää ja nostaa lippujen hintojen korotustarvetta.

Matkustajaliikenteen kokemukset metron liikenteestä loppuvuoden kokemusten perusteella ovat pääosin positiivisia ja pienissä häiriöissä liikenne on toiminut hyvin ja asemiin ollaan oltu tyytyväisiä.

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 eikä ole vuoden 2017 arvioitava asia lautakunnassa. Metron laajeneminen Espoon Matinkylään muutti ratkaisevasti Etelä-Espoon ja Lauttasaaren liikennejärjestelmää, ja samalla bussilinjasto oli tarpeen suunnitella molemmilla alueilla uudestaan. Suuren muutoksen seurauksena asiakaspalautteita, ajoikadataa, matkustajamääriä ja esiin nousseita puutteita seurataan erityisen tarkasti vuoden 2018 aikana.

Tarkastuslautakunta toteaa, että Länsimetro viivästyi jälleen vuoden 2017 aikana suunnitellusta aikataulusta ja pääsi aloittamaan liikennöinnin vasta vuoden 2017 lopussa. Viivästymiseen oli kuitenkin nyt paremmin varauduttu, eikä vuoden 2016 kaltaista imago tappio uusiutunut, mutta viivästyminen aiheutti edelleen lisäkustannuksia HSL:lle vuoden 2017 aikana ja lisäsi HSL:n henkilökunnan työtä vuoden 2017 aikana. Viivästymisestä aiheutuneiden kustannusten läpikäynti ja kohdistaminen sekä koko projektin loppuraportit on syytä käydä perusteellisesti läpi, jotta tästä voidaan saada oppia jatkoprojekteihin.

3.7 Esitys yhtymäkokoukselle

Tarkastuslautakunta yhtyy tilintarkastajan lausuntoon ja esittää yhtymäkokoukselle, että vuoden 2017 tilinpäätös hyväksytään ja HSL:n kuntayhtymän taloutta ja hallintoa hoitaneille toimielinten jäsenille ja tehtäväalueiden jäsenille ja tehtäväalueiden johtaville viranhaltijoille myönnetään vastuuvapaus tilikaudelta 1.1.-31.12.2017.

Helsingissä 17.4.2017

Ilkka Malmivaara

puheenjohtaja

Eini Aho

varapuheenjohtaja

Petteri Auvinen

jäsen

Hannele Luukkainen

jäsen

Vesa Virri

jäsen

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021

HSL:n hallitus 30.10.2018
Yhtymäkokous 27.11.2018

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja
Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Sisällysluettelo

1	Yleisperustelut	2
1.1	Johdanto	2
1.2	Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö.....	3
1.3	Organisaatio.....	6
2	HSL:n strategia 2017-2021	7
2.1	Visio 2030: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu	8
2.2	HSL- tarina: Parhaat matkat tehdään yhdessä	8
3	Strategiaan perustuvat tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella	10
3.1	Erinomainen asiakaskokemus.....	10
3.2	Tehokas runkoverkko	12
3.3	Ennakointi ja uudistuminen.....	14
3.4	Aktiivinen yhteistyö	16
3.5	Kestävä talous	17
4	Toimintaan liittyvien riskien hallinta	19
5	Henkilöstö	21
6	Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa	23
6.1	Talousarvion sitovuus	23
6.2	Toimintatulot	23
6.2.1	Lipputulot	23
6.2.2	Kuntaosuudet.....	25
6.2.3	Muut tulot	27
6.3	Toimintamenot	28
6.3.1	Operointikustannukset	28
6.3.2	Infrakustannukset	30
6.3.3	Muut palvelujen ostot.....	32
6.3.4	Henkilöstökustannukset.....	32
6.3.5	Muut kulut	33
7	Investointiosa	34
8	Rahoitusosa	36

1 Yleisperustelut

1.1 Johdanto

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2019-2021 on otettu huomioon strategian tavoitteet, toiminnan ja toimintaympäristön muutostekijät sekä viimeisin vuoden 2018 talouden ja toiminnan ennuste. Toiminta- ja taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi 2019 on talousarviovuosi ja seuraavat vuodet 2020-2021 suunnitelmavuosia.

HSL:n uusi strategia hyväksytään Toiminta- ja taloussuunnitelman 2019-2021 hyväksymisen yhteydessä. Uuden 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.

Matkalippujen hinnoittelun vuonna 2019 muuttava vyöhykeuudistus on yksi Helsingin seudun joukkoliikenteen mullistavimmista muutoksista sitten vuoden 1986. Tuolloin pääkaupunkiseudulle saatiin yhteinen seutulippu. Yhä useamman alueen asukkaan elämässä kuntien rajat määrittävät vuosi vuodelta vähemmän liikkumista kodin, työpaikan tai harrastusten välillä Tämä on vaikuttanut myös uusien vyöhykkeiden suunnitteluun. Esimerkiksi B-vyöhykkeellä olevan alueen merkitys pääkaupunkiseudun kasvulle kasvaa entisestään uudistuksen myötä. B-vyöhykkeelle syntyy useita kaupunkikeskittyviä ja uusien vyöhykkeiden myötä ne ovat saavutettavissa peruslipun hinnalla sekä Helsingin ydinkeskustan A-vyöhykkeeltä että Espoon ja Vantaan reuna-alueita käsittävältä C-vyöhykkeeltä. Vyöhykeuudistuksen myötä tehdään ensimmäistä kertaa aidosti seudullista liikennemuutosta, joka rakentaa nykyaikaista joukkoliikennettä, ennakoi Helsingin seudun väestömäärän kasvua ja varmistaa kuntarajoista riippumattoman, entistä joustavamman liikkumisen.

Vuosi 2018 toi mittavia muutoksia länsisuunnan joukkoliikennejärjestelyihin, kun länsimetro ja sen liityntäliikenne käynnistyivät. Seuraavia suuria muutoksia raideliikenteeseen on tulossa 2020-luvulla, kun raidejokeri ja länsimetro jatke Kivenlahteen valmistuvat. HSL:n lähijunaliikenteen tarjouskilpailun voittaja on määrä julkistaa huhtikuussa 2020. Valittu operaattori aloittaa kilpailutetun lähijunaliikenteen HSL:n alueella näillä näkymin kesäkuussa 2021. HSL:n käynnistämä lähijunaliikenteen kilpailutus koskee junaliikennettä kehäradalla, pääradalla Helsingistä Keravalle ja rantaradalla Helsingistä Siuntioon. Muut lähijunat ovat osa liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaa Etelä-Suomen taajamaliikennettä, jossa kilpailutettu liikenne alkaa myöhemmin.

Bussiliikenteessä runkolinjasto laajenee ja uudet runkolinjat 500 ja 510 (Itäkeskus/Herttoniemi/-Pasila-Meilahti-Munkkiniemi-Munkkivuori/Tapiola) aloittavat liikennöinnin syksyllä 2019. HSL:n tavoitteena on myös varmistaa kestävä kehitys jatkuminen bussiliikenteessä. Uusien bussilinjojen kilpailutuksessa tullaan jatkossa vaatimaan vähitellen kasvavia määriä sähköbussia ja asetetaan tiukempia ympäristövaatimuksia.

Matkalippujen myynti siirtyi entistä enemmän mobiiliin ja nettiin. Maksamiseen kehitetään uusia vaihtoehtoisia maksutapoja. Lähimaksamisen vaiheittaista käyttöönottoa suunnitellaan joukkoliikenteessä. Vuosien 2019–2020 aikana lähimaksamisen on tarkoitus laajentua kaikkiin liikennevälineisiin ja kaikkiin aikuisten kertalippuihin. Lähimaksaminen on HSL:n ensimmäinen askel kohti tunnustepohjaista

maksamista. Asiakkaat voivat tulevaisuudessa käyttää maksamisen tunnisteena muutenkin mukanaan olevia laitteita, kuten älypuhelinta, maksukorttia, älykelloa tai vaikkapa biometrisiä tunnisteita.

1.2 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Yleisen talouskehityksen ja toimintaympäristön kuvaukset perustuvat Valtiovarainministeriön syksyn 2018 talouskatsaukseen, Helsingin seudun suunnat -julkaisuun 3/2018 ja Euroopan komission talousennusteeseen keväältä 2018.

Helsingin seudulla asuu noin 1,5 miljoonaa ihmistä ja väestönkasvun ennustetaan lähivuosina jatkuvan tasaisella reilun prosentin vuosivauhdilla. Helsingin seudun talouden kasvu edellyttää suurta jatkuvaa tulomuuttoa. Muuttajien myötä seutu saa väestöä, joka lisää seudun osaamispääomaa, joka on edellytys alueen korkealle tuottavuudella ja kilpailukyvyllä. Muuttovoittoa seutu saa muualta maasta ja ulkomailta. Ulkomainen muuttovoitto on hidastunut edellisvuosista ja lapsia on syntynyt edellisvuotta vähemmän, mutta seudun muuttovoitto muualta Suomesta kasvaa. Erityisesti pääkaupunkiseudun muuttovoitto Helsingin seudun ulkopuolisesta Suomesta on kasvanut jo viimeiset viisi vuotta selvästi, mutta viimeisen vuoden aikana muuttovoitto muualta Suomesta onkin vähentynyt kolmella prosentilla. Vaikka muuttovoitto muualta Suomesta on viimeisen vuoden aikana vähentynyt, on muuttovoitto muualta Suomesta kuitenkin ollut suurempaa vain 90-luvun lopulla. Helsingin seutu vetää erityisesti nuoria aikuisia. Espoo ja Vantaa vetävät sekä nuoria että varttuneempia aikuisia ja lapsiperheitä, kun samaan aikaan Helsinki vetää nuoria aikuisia ja menettää yli 30-vuotiaiden lapsiperheitä. Kuuma-kuntien muuttovoitto pääkaupunkiseudulta on kääntynyt uudelleen kasvuun. Kuuma-kunnat ja muu Uusimaa menettävät nuoria aikuisia erityisesti pääkaupunkiseudulle ja toisaalta vetävät lapsiperheitä pääkaupunkiseudulta. Seudun sisäisessä muuttoliikkeessä Helsinki on viime vuosina ollut suurin menettäjä. Vuonna 2017 Helsinki ja Espoo menettivät asukkaita, kun Vantaa puolestaan on kasvattanut nettomuuttoaan.

Valtiovarainministeriö arvio taloudellisessa katsauksessaan, että Suomen talouden kasvu jatkuu yli kahden prosentin vuosivauhdilla vuoteen 2020 saakka, mutta hidastuu alle 1,5 %:iin keskipitkällä aikavälillä. Suomen talouskasvun nopeutuminen, viennin vilkastuminen, matalalla pysyneet korot sekä myönteinen kansainvälinen kehitys ovat tukeneet yksityisten investointien kasvua. Asuntorakentamisen kasvu jatkuu edelleen. Talouden ripeä toipuminen ja vahvana jatkuva talouskasvu nostavat työvoiman kysyntää ja työllisyys kasvaa nopeammin kuin vuosiin. Työllisyysaste nousee Suomessa noin 73 %:iin vuonna 2020, mutta työttömyys alenee hitaasti avoimista työpaikoista huolimatta. Julkisen talouden alijäämät supistuvat ja julkinen talous kääntyy vähitellen ylijäämäiseksi. Julkisen talouden velkaantumisen jatkuu kuitenkin talouskasvusta huolimatta edelleen 2020-luvulle tultaessa. Talouskasvu ei riitä kattamaan väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia julkisia menoja. Väestön ikääntyminen kasvattaa hoito- ja hoivamenoja ja heikentää julkista taloutta 2030-luvulle saakka, jos menojen kasvua ei kyetä hillitsemään rakenteellisin uudistuksin.

Maailmantalouden arvioidaan kasvavan kiihtyvästi vielä vuoden 2018 ajan, minkä jälkeen kasvuvauhti hidastuu. Euroalueella kasvu on toistaiseksi jatkunut, investoinnit ovat elpyneet lähelle kriisiä edeltävää tasoa ja kuluttajien luottamus on korkealla. Talous on kuitenkin erittäin altis ulkoisille riskitekijöille, jotka ovat vahvistuneet ja muuttuneet negatiivisemmiksi. Vuonna 2018 hintojen nousua kiihdyttää esimerkiksi viime vuoden tasoa korkeammalla oleva raakaöljyn hinta. Välillisten verojen nousu voi kiihdyttää inflaatiota jopa 0,4 %-yksikköä. Vaikka inflaatio-odotukset ovat vielä kohtuullisen vaihteita, in-

flaation odotetaan vähitellen kiihtyvän vuoteen 2020 mennessä. Alkuvuodesta 2018 koetuista rahoitusmarkkinoiden heilahteluista tulee mahdollisesti pysyvämpi ilmiö, mikä lisää epävarmuutta. Yhdysvaltojen finanssipoliittisen elvytyksen odotetaan lisäävän kasvua lyhyellä aikavälillä, mutta lisäävän talouden ylikuumenemisvaaraa. Viime aikoina kaupan protektionismin lisääntyminen on negatiivinen riski maailmantalouden näkyville.

Talouskasvu on yleisesti vahvistanut myös julkista taloutta, jonka alijäämä pienenee ja velka suhteessa bruttokansantuotteeseen laskee lähivuosina hyvän talouskasvun siivittämänä. Valtiontalous on julkisen talouden alasektoreista alijäämäisin ja myös 2020-luvun alussa aloitettava maakuntahallinto on alijäämäinen.

Matkalippujen hinnoittelu muuttuu täysin, kun uusi vyöhykkeisiin perustuvat hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuoden 2019 aikana. Vyöhykehinnoittelun käyttöönoton todellinen vaikutus lipputulojen kertymiseen ja sitä kautta myös tarvittaviin kuntien rahoitusosuuksiin nähdään vasta mallin oltua käytössä jonkun aikaa. Uusi hinnoittelumalli voi aiheuttaa painetta kasvattaa kuntien rahoitusta, jos lippujen hinnat halutaan pitää mahdollisimman alhaisina entistä suuremmalle joukolle asiakkaita.

Muutokset kuntien taloustilanteessa voivat vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Yhdessä merkittävien uusien joukkoliikenneinvestointien kanssa tämä tuo edelleen paineita korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän 2020-luvulle tultaessa. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen.

Joukkoliikenteen kustannustaso nousee

Joukkoliikenteen kustannustaso näyttää ennusteessa vuodelle 2018 keskimäärin 1,3 % kustannustason kasvua edelliseen vuoteen verrattuna. Talousarviossa 2019 varaudutaan keskimäärin jo 2,9 %:in kustannustason nousuun. Kustannustason nousuennuste on suurempi kuin kolmena edellisenä vuotena. Talous on elpynyt nopeasti vuosien 2017 ja 2018 aikana maailmanlaajuisesti ja euroalueella sekä erityisesti Suomessa loppuvuoden 2017 ja vuoden 2018 aikana. Talouskasvu on lisännyt öljytuotteiden ja sähköenergian kysyntää, mikä on nostanut hintoja. Suunnitelmavuosien 2020-2021 kustannukset on laskettu vuoden 2019 kustannustasossa.

HSL:n toimintamenoista 44 % on bussiliikenteestä liikennöitsijöille maksettavia operointikustannuksia. Linja-autoliikenteen kustannusrakenteessa merkittävin tekijä on kuljettajien palkkakustannukset. Palkkojen ja välillisten palkkojen suhteellinen paino linja-autoliikenteen kustannusindeksissä on yhteensä noin 50 %. HSL:n arvion mukaan riski, että AKT-sektorin palkat nousevat vuonna 2019 viime vuosina toteutunutta maltillista kehitystä enemmän, on suuri. AKT:n palkkojen yleiskorotus helmikuussa 2019 lasketaan 31.12.2018 mennessä neljän vientiteollisuusalan toteutuneiden yleiskorotusten keskiarvona (teknologiateollisuus, kemianteollisuus, paperiteollisuus, mekaaninen metsäteollisuus) ja on todennäköistä, että hyvän taloustilanteen johdosta ko. toimialojen palkkakustannukset nousevat aikaisempaa enemmän.

Energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus liikennöitsijöille maksettavien korvausten hintakehitykseen. Talouskasvu on lisännyt öljytuotteiden kysyntää ja raakaöljyn hinta on ollut melko voimakkaassa kasvussa loppuvuodesta 2017 alkaen. Kysynnän kasvun lisäksi monet muut epävarmuustekijät maailmantaloudessa vaikuttavat raakaöljyn ja öljytuotteiden hintaan. Sähkön pörssihinta oli ke-

säkuussa 2018 huomattavasti korkeammalla tasolla viime vuoteen verrattuna. Pohjoismaisen sähköpörssin osto- ja myyntitarjouksista johdetun systeemihinnan alkuvuoden kasvu sai toisena vuosineljänneksenä jatkoa. Hinnan nousuun vaikuttivat muun muassa hiilidioksidin päästöoikeuksien pörssihintojen nousu sekä Pohjoismaiden heikentynyt vesitilanne. Hinnan nousu näkyy erityisesti VR:n maksaman sähköenergian spot-hintaindeksissä, mikä nousi 1. kvartaalilla 2018 26,7 %. Vastaavanlainen hyppäys tapahtui 3. kvartaalilla 2018, jolloin hinta nousi 26,1 %. HKL on tehnyt sähkön tuottajan kanssa pitkäaikaisia ostosopimuksia ja hintojen muutokset ovat siitä johtuen huomattavasti pienempiä raitiovaunu- ja metroliikenteessä.

Juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa myös yleinen korkotason kehitys. Euroalueen korkotason ennakoitaan lähtevän vähitellen nousuun vuoden 2019 lopulla.

Matkustajamäärät kasvavat

Matkustajamäärien kasvu jatkoi vuonna 2017 edelleen yli kahden prosentin vuosivauhtia ja HSL:n liikenteessä yhteensä lähes 375 miljoonaa matkaa eli yli miljoona matkaa vuorokaudessa. Syyskaudella 2018 matkustajamäärien kehitys on jatkanut positiivisella polulla ja matkustajamäärien ennustetaan kasvavan vuonna 2018 lähes neljä prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Suhteellisesti suurinta kasvu on länsimetron avautumisen jälkeen ollut luonnollisesti metroliikenteessä, jossa tehdyt matkat muodostavat noin viidesosan kaikesta matkustamisesta.

Kestävään liikkumiseen kuuluu joukkoliikenteen lisäksi selkeästi myös mm. pyöräily ja kävely. Pyöräilyn ja kävelyn suosio kasvaa erityisesti lyhyemmillä matkoilla. Pyöräilyn ja kävelyn suosioon vaikuttaa myös säätila ja lämmin kesäkausi vuonna 2018 suosi näitä kulkumuotoja.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021 on laadittu noin 1,5 %:n matkustajamäärän kasvuennusteella. Lipunmyynnin odotetaan kasvavan erityisesti uusien helppojen myyntikanavien mobiililipun ja lähimaksamisen ansiosta. Vyöhykeuudistuksen odotetaan osaltaan lisäävän matkustusta erityisesti B-vyöhykkeellä.

Maakuntaudistus ja HSL:n asema

Maakunta- ja sote-uudistuksen lait ovat tällä hetkellä eduskunnan käsiteltävinä. Uudistuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2021. Tällöin sosiaali- ja terveystalouden, pelastustoimen ja kasvupalvelujen järjestämisvastuu siirtyisi maakunnille. Jos nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, ei niiden perusteella näyttäisi tulevan HSL:n tehtäviin muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

HSL:n toimialue laajeni vuonna 2018, kun uudet jäsenkunnat Tuusula ja Siuntio liittyivät HSL:n jäseniksi. Selvityksiä Järvenpään, Nurmijärven ja Vihdin jäsenyydestä on tehty ja selvitykset saattavat johtaa HSL-alueen laajenemiseen johonkin näistä kunnista TTS-kaudella.

HSL:n perussopimuksen mukaan kuntayhtymään voivat kuulua nykyisten jäsenkuntien lisäksi muut Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

1.3 Organisaatio

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluu yhdeksän jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. HSL vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta sekä koko Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

HSL:n johtamisperiaatteet määritellään perussopimuksessa ja hallintosäännössä. Perussopimuksen 8 §:n mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyt strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat. Strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet, joiden toteutumista seurataan vuosittain. Yhtymäkokouksen hyväksymässä hallintosäännössä täsmennetään johtamisrakenteita ja toimivaltaa organisaatiossa.

HSL:n nykyinen organisaatorakenne tuli voimaan vuoden 2017 alussa. Organisaatorakenteen uudistuksella vastattiin osaltaan muuttuneen toimintaympäristön mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Uudistamisen tavoitteena oli rakenteeltaan ja vastuultaan selkeä organisaatio, joka tukee osastojen ja ryhmien välistä yhteistyötä. Olennaisena osana oli asiakasnäkökulman ja digitaalisten palveluiden tuominen mukaan kaikkeen toimintaan. Vuosien 2017 ja 2018 aikana organisaatorakennetta on täsmennetty havaittujen kehittämistarpeiden osalta.

HSL:ssä oli vuoden 2018 alkaessa 391 työntekijää. Henkilöstöstä vakituisia oli 90 % ja määräaikaisia 10%. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti kausiluontoisesti operatiivisten tutkimusten kenttätyössä ja asiakaspalvelussa. Talousarviossa 2019 on varauduttu keskimäärin 396 työntekijän työpanokseen.



Kuvio 1: HSL:n organisaatio 2019

2 HSL:n strategia 2017-2021

Perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia on lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa, se ohjaa vahvasti HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. Käytännössä strategian linjauksia ja tavoitteita toteutetaan toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä talousarviossa. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Strategiaa toteutetaan myös organisaation kehitysprojekteissa sekä vuosittain laadittavissa HSL- ja osastotasoisissa tulostavoitteissa.

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seuranta. Hallitukselle raportoidaan kolmesti vuodessa osavuositarkastusten yhteydessä toiminta- ja taloussuunnitelman toteutumisesta (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteessa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin vuositason toteutumisesta.

Strategiassa **arvoiksemme** on tunnistettu neljä tärkeää asiaa: **yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti**. Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat tekemistä strategian suuntaisesti eteenpäin. Arvot ovat työssämme koko ajan läsnä, ne määrittävät käyttäytymistämme, valintoja ja päätöksentekoa arjen työtilanteissa. Tavoitteena on tukea sitä, että yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti tekeminen on jokaiselle työntekijälle luonteva tapa toimia.



Kuvio 2: HSL:n strategia

2.1 Visio 2030: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu

Visio kuvaa näkemystä ja tavoitetilaa, johon organisaatio toiminnallaan pyrkii. HSL:n visio on ”Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu”. Visiossa yhdistyy kolme keskeistä asiaa: kestävyys, sujuvuus ja seudun toimivuus.

HSL:n visiossa korostuu kestävä kehitys, jolla ymmärretään liikenteeseen perinteisesti yhdistetyn ekologisen kestävyuden (mm. ympäristöystävällisyys ja päästöttömyys) lisäksi myös taloudellista sekä sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Kestävään liikkumiseen kuuluu joukkoliikenteen lisäksi selkeästi myös mm. pyöräily ja kävely.

”Sujuva arki” kuvaa liikennejärjestelmän tuomaa lisäarvoa monipuolisesti - helppoutta, huolettomuutta, yksinkertaisuutta. ”Maailman toimivin kaupunkiseutu” tukee Helsingin kaupungin visiota maailman toimivimmasta kaupungista. Seudullisena liikkumisen toimijana HSL laajentaa vision kattamaan koko Helsingin seudun. HSL:n tavoitteena on tuottaa omalta osaltaan hyötyä sekä yksilön että seudun ja yhteiskunnan tasolla.

Visio yhdistettynä viiteen **strategiseen painopisteeseen** on yhteinen suunnitelmamme siitä, miten kestäväällä liikkumisella ja muihin asioihin panostamalla rakennetaan sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu. Painopisteitä tulkitaan aina suhteessa visioon, jonka elementit läpileikkaavat kaiken toiminnan.

2.2 HSL-tarina: Parhaat matkat tehdään yhdessä

Strategian keskeisiä tavoitteita kirkastaa HSL-tarina, joka kertoo HSL:n olemassaolon tarkoituksen. Tarinaa käytetään strategian rinnalla ja sitä hyödynnetään sekä sisäisessä viestinnässä että osana asiakkaille suunnattua viestintää.

HSL-tarinaa on hyödynnetty myös uuden brändin luomisessa. Brändi kertoo, miten tavoitteeseen päästään ja määrittää yhteisen tapamme toimia kaikissa kosketuspisteissä läpi asiakaspolun. Loppukäyttäjän näkökulmasta kaikki kohtaamiset ovat yhtä tärkeitä ja yhdessä ne muodostavat sen mielikuvan, joka ihmisillä HSL:stä on. Jotta jokainen teko, viesti ja kontakti kertoisi yhtä ja samaa tarinaa, meiltä vaaditaan saumatonta yhteispeliä. Vahva brändi on monen asian summa ja se kasvaa ja kehittyy tälläkin hetkellä. Viestinnässämme annamme lupauksia ja asetamme odotuksia. Palveluilla ja tavalla toimia lunastamme lupaukset. Kun onnistumme ylittämään asiakkaan odotukset ja yllättämään positiivisesti, ihmiset pitävät meistä entistä enemmän ja suosittelevat meitä eteenpäin.

HSL-tarina:***HSL - Parhaat matkat tehdään yhdessä.***

Helsingin seutu on nyt 1,5 miljoonan asukkaan metropolialue, joka kasvaa ja tiivistyy. Rakennamme yhdessä viihtyisää ja hyvinvoivaa kaupunkiseutua, jossa liikkumista tukee vahva joukkoliikenteen runkoverkko. HSL-liikenteessä tehdään yli miljoona matkaa päivässä. Kävely ja pyöräily täydentävät palveluitamme.

Luomme tuleville sukupolville puhdasta elinympäristöä. Joukkoliikenne on osa yhteisöllistä elämäntapaa. Tarjoamme mahdollisuuden kokea rikasta kaupunkielämää sekä säilyttää elävä yhteys ympäröivään luontoon. HSL on kestävä valinta, joka mahdollistaa liikkumisen helposti ja edullisesti. Turvallisessa kaupunkiympäristössämme mahdollisimman moni voi liikkua itsenäisesti. Sujuva arki luodaan yhdessä. Pienilläkin teoilla on merkitystä, kun niitä tehdään miljoona kertaa päivässä.

Tulevaisuuden liikkuminen ja maksaminen on helppoa ja luotettavaa. Kehitämme palveluita yhdessä asiakkaidemme kanssa tietoja ja teknologiaa hyödyntäen. Aktiivisella yhteistyöllä varmistamme seutumme menestyksen ja kestäväen talouden.

Ennakoimme tulevaisuuden liikkumistapoja jatkuvasti uudistamalla ja oppimalla. Tavoittelemme aina erinomaista asiakaskokemusta. Lähde mukaan matkalle luomaan maailman toimivinta kaupunkiseutua.

3 Strategiaan perustuvat tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella

3.1 Erinomainen asiakaskokemus

Tavoitteet	Mittarit
Asiakaskokemuksessa tavoittelemme hyötyä, helpoutta, luotettavuutta ja positiivista yhdessä matkustamisen kokemusta.	<ul style="list-style-type: none"> • Asiakastytyväisyys (kokonaisindeksi, tyytyväisyys turvallisuuteen) • Palveluiden käytön helppous (CES-mittari) • Matkustajamäärien kehitys • Joukkoliikenteen luotettavuuden kehitys • Suosittelemme (NPS) • HSL:n arvostusindeksi • Asiakastytyväisyys matkustajainformaatioon • Asiakastytyväisyys vaihtojen toimivuuteen ja odottamisolosuhteisiin
HSL on yhteisö, joka luo uutta hyvää. Asiakkaamme ovat osa yhteisöä, eivät vain passiivinen viestien vastaanottaja.	
Joukkoliikenne muodostuu joukoista ihmisiä ja sosiaalisuudella on merkittävä rooli joukkoliikenteen asiakaskokemuksessa.	

Digitaalisia palveluita kehitetään vahvasti

HSL:n digitaalisia palveluita kehitetään vahvasti vuosina 2019-21. HSL-sovelluksen lippu-, reittiopas- ja viestintäominaisuuksia kehitetään kattavammiksi. Vuonna 2019 otetaan käyttöön uudistettu HSL.fi-verkkopalvelu, jossa aiemmin erilliset HSL.fi ja Reittiopas yhdistyvät saumattomaksi palvelukokonaisuudeksi.

Asiakaskokemuksen mittareita ja mittaamisen käytäntöjä eri palveluissa ja kanavissa sekä projekteissa kehitetään. Asiakaspalveluissa perehdytetään asiakkaita käyttämään uusia tuotteita ja opastetaan digitaalisten palveluiden käyttöä huomioiden kaikki käyttäjäryhmät. Rutiinitehtävien hoitamisessa kokeillaan tekoälyn sopivuutta hoitaa yksinkertaiset tehtävät, jolloin resursseja voidaan käyttää tehokkaasti vaativampiin asiakaspalvelutehtäviin. Chat otetaan käyttöön vuonna 2019 ja sitä kehitetään kontaktimuotona.

Lähimaksamisen suosio on kasvanut viime vuosina. Lähimaksaminen on nopea ja helppo tapa maksaa kertamatkoja maksukortilla joukkoliikenteessä ilman tunnusluvun syöttämistä. Maksukortin lähimaksulla matkustettaessa asiakkaan ei tarvitse ladata erillistä joukkoliikennesovellusta tai sitoa varojaan suljetulle HSL:n matkakortille, vaan hän voi matkustaa joukkoliikenteessä suoraan maksukortilla näyttämällä se kortinlukijalle. Mahdollisuus hankkia lippu maksukortilla helpottaa sekä satunnaisesti matkustavien että turistien joukkoliikenteen käyttöä. Lisäksi lähimaksaminen vähentää lipputta matkustamista tilanteissa, joissa lipputta matkustamisen syynä on se, että asiakas ei ole ehtinyt ostamaan lippua ajoissa.

Lähimaksaminen on ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista matkustamista. Tunnistepohjaisessa järjestelmässä matkustusoikeutta hallitaan fyysisen matkakortin, rahastuslaitteen tai matkapuhelimen sijaan taustajärjestelmässä. Asiakkaat voivat käyttää matkustamisen tunnisteena erilaisia jo olemassa olevia ratkaisuja kuten älypuhelin, maksukorttia, matkakorttia, älykelloa, biometrisiä tunnisteita jne. Liiketoimintalogiikan siirtyminen liikennevälinelaitteista taustajärjestelmään vähentää laitteille asetettavia vaatimuksia ja luo kustannussäästöjä tulevaisuuden laitehankintoihin.

Sekä lähimaksaminen että tunnistepohjainen matkustaminen vaativat taustajärjestelmän kehittämistä, jonka kustannusten vuosina 2019-2021 arvioidaan olevan yhteensä neljä miljoonaa euroa. Tavoitteena on rakentaa yhteinen taustajärjestelmä suurten kaupunkien (Helsingin seutu, Tampere, Turku ja

Oulu) kesken yhteistyössä TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n (LMJ Oy) kanssa. LMJ Oy on kuntien yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö, jonka toiminta kattaa yli 20 keskeisintä kaupunkiseutua. Suurten kaupunkien yhteiskäyttöisen taustajärjestelmän kehittämiseen on mahdollista saada Liikenneviraston suurten kaupunkien joukkoliikennetukea 3,5 miljoonaa euroa (max. 50 % hankinnan arvosta). Rakennettava taustajärjestelmä tulee korvaamaan myös nykyiset mobiililippujen ja matkakorttien taustajärjestelmät.

Lähimaksaminen tuodaan asiakkaiden käyttöön vaiheittain. Vuoden 2019 aikana lähimaksaminen mahdollistetaan ensin pilottina raitiovaunuissa, joissa asiakas voi ostaa maksukortilla AB-vyöhykkeen kertalipun. Vuosien 2019-2020 aikana lähimaksaminen laajennetaan kaikkiin liikennevälineisiin, sekä koskemaan kaikkien vyöhykkeiden aikuisten kertalippuja. Kolmannessa vaiheessa vuosina 2020-2021 myös alennusryhmien kertalippujen ja kausilippujen myynti lähimaksulla tulee mahdolliseksi. Lisäksi mahdollistetaan uusien hinnoittelumallien käyttöönotto, kuten capping-hinnoittelu, jossa taustajärjestelmä laskee tehtyjen matkojen perusteella asiakkaalle parhaan mahdollisen hinnan ja näin poistaa epävarmuutta oikean lipun valinnasta.

Kaupunkipyörien alue laajenee Helsingissä ja myös Vantaalle on tulossa pyöriä, jotka yhdistetään mahdollisuuksien mukaan HSL:n verkkopalvelujen kokonaisuuteen.

Viestinnässä korostuu muutoksista tiedottaminen

Vuonna 2019 tapahtuu runsaasti inframuutoksia, jotka edellyttävät laajaa poikkeustiedottamista sekä uusista palveluista tiedottamista. Seurauksena on runsaita ja laajoja muutostöitä sähköiseen ja staattiseen matkustajainformaatioon. Hämeentien rakennustöiden käynnistyminen tammikuussa vie bussit ja raitiovaunut poikkeusreiteille ja linjan 550 raiteiden rakentaminen vaikuttaa siihen, että Huopalahden asema jää ilman bussiyhteyksiä. Alkuvuodesta myös metron asetinlaitteen asennus pysäyttää metrolinjan yhden viikonlopun ajaksi. Tapiolan bussiterminaalin on määrä avautua maaliskuussa, mikä parantaa vaihtoyhteyksiä Tapiolassa. Keväällä jatkuvat myös katutyöt Pasilassa.

Alkuvuodesta 2019 tarvitaan edelleen voimakasta viestintää, että matkakorttien vaihto joko mobiiliin tai uusiin matkakortteihin saadaan toteutettua ripeästi ja kattavasti. Vyöhykkeiden käyttöönotto vuonna 2019 edellyttää näkyviä markkinointi- ja viestintätoimia sekä ennen muutosta että sen jälkeen. On myös tarpeen varautua tilapäisten info- ja opastuspisteiden perustamiseen eri puolilla HSL-aluetta.

3.2 Tehokas runkoverkko

Tavoitteet	Mittarit
Tuemme toiminnallamme tiiviin ja vetovoimaisen Helsingin seudun kehittämistä.	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu Runkolinjaverkostolla tehtävien joukkoliikennematkojen osuuden kasvu
Edistämme liikenteen kokonaistoimivuutta, kustannustehokkuutta ja päästöttömyyttä. Erityisesti raideliikenteessä korostuu kestävä kehitys.	<ul style="list-style-type: none"> Bussiliikenteen päästö- ja energiatehokkuusindeksi Asiakastyytyväisyys vaihtojen toimivuuteen ja odottamisolosuhteisiin
Tuemme asiakkaidemme arjen sujuvuutta nopealla ja selkeällä matkustamisella.	<ul style="list-style-type: none"> Palaute reittioppaan toimivuudesta

MAL-2019 suunnitelma valmistuu

MAL 2019 -suunnitelma viimeistellään lausuntojen jälkeen hyväksyttäväksi vuoden 2019 alussa. Sen jälkeen jatketaan suunnitelman pohjalta MAL-sopimuksen 2020-2023 valmistelua yhteistyössä kuntien ja valtion viranomaisten kanssa siten, että sopimus voidaan hyväksyä vuoden 2019 aikana. Työssä huolehditaan siitä, että suunnitelmassa ja sopimuksessa edistetään joukkoliikenteen runkoverkon toteuttamista ja että suunnitelmassa tärkeimmiksi priorisoidut hankkeet ovat mukana sopimuksessa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun osallistutaan tiiviisti.

MAL 2019 -suunnitelma sekä sitä varten tehdyt selvitykset dokumentoidaan helposti omaksuttavalla ja jatkosuunnittelussa hyödynnettävissä olevalla tavalla. MAL-viestintä suunnitellaan ja toteutetaan monikanavaisesti siten, että se tukee suunnitelman toteuttamista ja sopimukseen sitoutumista. MAL 2019 -suunnittelukierroksen päätösseminaari järjestetään.

Vuoden 2019 aikana toteutetaan valmistuneen MAL 2019 -suunnitteluprosessin jälkiarviointi sisältäen kuntakierroksen sekä käynnistetään MAL 2019 -suunnitelmassa sovitut jatkotyöt.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa kehitettäviä teemoja ovat ainakin raideliikenteen visio ja raitiotieverkon kokonaisuus, päästövähennystavoitteiden toteutuksen konkretisointi, KUHA-hankkeiden ohjelmointi sekä strategisen datan tunnistaminen, kerääminen ja hyödyntäminen. Uuden sukupolven HELMET 5.0 -liikennemalli kehitetään sitä koskevan suunnitelman mukaisesti v. 2019-2020 aikana. MAL-seurantaa kehitetään siten, että sopimuksen lisäksi seurataan suunnitelman toteutumista.

TTS kaudella vuoden 2020 aikana aloitetaan uuden MAL-suunnittelukierroksen valmistelu ja laaditaan sekä hyväksytään sitä koskeva puiteohjelma. Puiteohjelmassa määriteltyjen, seuraavaa MAL-kierrosta palvelevien selvitysten laadinta aloitetaan vuoden 2020 lopulla ja vuonna 2021 aloitetaan MAL 2023 -suunnitelman laadinta.

Runkolinjasto laajenee ja sähköbussien käyttöönotto etenee

Syksyllä liikennöinnin aloittavat runkolinjat 500 ja 510 sekä mahdollisesti myös runkolinja 570. Syysliikennekauden alussa voimaan tulevat myös Tuusulan, Keravan ja Pohjois-Espoon linjastouudistukset, jotka edellyttävät kohdennettua alueellista markkinointiviestintää sekä laajoja muutostöitä matkustajainformaatioon.

Tuusulan HSL:n järjestämä liikenne aloittaa syksyllä 2019. Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman sekä Tuusulan palvelutasomäärittelyn vuosille 2018-2019 keskeisimpänä tavoitteena oli Tuusulan kunnan kytkeminen osaksi HSL-alueen joukkoliikennejärjestelmää ja myös Keravan liityntäliikenteen

kehittäminen sekä Vantaan ja Sipoon näitä alueita sivuavien osien tarkastelu kokonaisuutena vuoden 2019 syksyn tilanteessa.

Kalasatamaan valmistuu uusi bussiterminaali ja osa nykyisin Hämeentietä keskustaan kulkevasta bussiliikenteestä ohjataan Hermannin rantatien kautta Kalasataman keskukseseen syksyllä 2020.

HSL:llä on ollut runsaan vuoden koekäytössä kotimaisia Linkker-sähköbussseja. Linkker-sähköbussit HSL on hankkinut poikkeuksellisesti itse, jotta liikennöitsijät ovat päässeet kokeilemaan uutta teknologiaa ilman omaa riskiä. Täyssähköbussit eivät tuota haitallisia lähipäästöjä. Ne ovat lähes meluttomia ja selvästi energiatehokkaampia kuin dieselbussit: energiakustannukset ovat siis huomattavasti pienemmät. Sähköbussit ovat kuitenkin olleet vielä hankintahinnaltaan selvästi dieselbussseja kalliimpia. Ensi vuonna useilla valmistajilla on jo tarjolla kaupunkiliikenteeseen soveltuvia sähköbussseja ja HSL:n ensimmäinen bussikilpailutus, jossa liikennöitsijän pitää tarjota liikenteeseen sähköbussseja, on Espoon Leppävaaran liityntäliikenteen kilpailutus. Kilpailutetut sähköbussilinjat aloittavat liikennöinnin 2019.

HSL:n tavoitteena on varmistaa kestävä kehityksen jatkuminen bussiliikenteessä. Linjoja kilpailutettaessa tullaan vaatimaan vähitellen kasvavia määriä sähköbussseja ja asetetaan dieselkalustolle entistä tiukempia ympäristövaatimuksia sekä euroluokkien että biopolttoaineiden osalta. Voimassa olevissa sopimuksissa vauhditetaan tähteistä ja jätteistä valmistettuihin biopolttoaineisiin siirtymistä ympäristöbonuksen avulla. HSL maksaa liikennöitsijöille vuosittain ympäristöbonuksia yhteensä kaksi miljoonaa euroa.

Sähköbussien tarvitseman latausjärjestelmän laajentamista viedään eteenpäin yhdessä jäsenkuntien kanssa bussiliikenteen kilpailutuksen vaatimassa tahdissa. Leppävaaran terminaalin latausjärjestelmä hankitaan HSL:n kilpailuttamana palveluna.

HSL on mukana myös neljässä toimialueellaan toteutettavassa automaattibussikokeilussa, joiden tarkoituksena on testata automaattiajoneuvojen teknologiaa todellisessa liikenneympäristössä. Samalla testataan myös automaattibussien integrointia osaksi muita joukkoliikenteen palveluja ja kerätään ylipäätään kokemuksia ajoneuvojen operoinnista. HSL:n rooli hankkeissa on toimia sparraajana ja antaa tukea reittisuunnittelussa, matkustajainformaatiossa ja hankkeiden kytkemisessä osaksi koko seudun joukkoliikennejärjestelmää. Esimerkiksi Kivikossa runsaan kilometrin mittaista reittiä kulkeva robottibussi on saanut linjatunnuksen 94R, ja sen lähdöt näkyvät myös Reittioppaassa. Olemalla mukana automaattibussikokeiluissa pysymme kartalla siitä, millaista automaattiajoneuvojen teknologia nykytilanteessa on ja millä aikajänteellä automaattibussit voisivat olla todellinen osa HSL:n tilaamaa joukkoliikennettä.

Raideliikenteessä seuraavia suuria muutoksia 2020-luvulla

Puolet varhaisemman tilauserän Flirt-junista teipataan vuoden 2019 aikana HSL:n tilaajavärytyksen mukaisesti. Vuonna 2020 loput Flirt-junista teipataan tilaajaväritteiseksi. Tavoitteena on, että entistä suurempi osa matkustajainformaatiosta tapahtuisi digitaalisten kanavien, kuten esimerkiksi liikennevälineissä olevien sähköisten näyttötaulujen kautta.

Lähijunaliikenteessä varaudutaan matkustajamäärien kasvuun 2019 pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia ruuhka-aikaan. HSL:n tilaamasta lähijunaliikenteestä järjestetään vuosina 2018-

2019 tarjouskilpailu ja tavoitteena on käynnistää hankintamenettely HSL-alueen sisäisen lähijunaliikenteen operointia ja kunnossapitoa 27.6.2021 alkaen koskevasta 10 vuoden mittaisesta sopimuksesta siten, että uusi liikennöintisopimus astuu voimaan kesäkuussa 2021. HSL avaa tarjouskilpailun esivalintavaiheen vuonna 2018 ja varsinainen tarjouskilpailu on tarkoitus ratkaista keväällä 2020. Lähijunaliikenteen kilpailutus tulee olemaan suurin yksittäinen tarjouskilpailu, mitä joukkoliikenteestä on Suomessa järjestetty ja ensimmäinen laatuaan junaliikenteessä. Uudistunut lähijunaliikennepalvelu on tarpeen lanseerata näkyvästi uutena ja laadukkaana joukkoliikennepalveluna.

Länsimetro aloitti liikennöinnin marraskuussa 2017 ja länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu 2020-luvulla. HSL suunnittelee TTS-kaudella länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelman, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskitämisestä ja tiheistä vuoroväleistä. Metroliikenteessä varaudutaan vuonna 2019 vastaamaan vyöhykehinnittelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla Tapiolaan päättyvien junien liikenne Matinkylään ruuhka-aikaan.

Raitiovaunujen rooli kasvaa tulevaisuudessa, kun Helsingin kantakaupungin linjasto tihenee ja poikittaisen Raide-Jokerin liikenne käynnistyy 2020-luvulla. Raitiovaunuilla tehdään tulevaisuudessa pitempiä matkoja kuin nykyään.

3.3 Ennakointi ja uudistuminen

Ennakoinnin ja uudistumisen tavoitteet	Mittarit
Toimintamme perustuu luotettavaan tietoon ja sen tehokkaaseen hyödyntämiseen ja jakamiseen.	<ul style="list-style-type: none"> ns. Dashboard-näkymien luominen/hyödyllisyys Prossien automatisoinnista saavutetut hyödyt Digitaalisten myyntikanavien osuus myynnistä
Uudistumme rohkeasti. Olemme avoimia ja ketteriä, kokeilemme.	
Kasvatamme osaamistamme yksilö- ja organisaatiotasolla.	

Myyntikanavat ja maksaminen uudistuvat

Myyntikanavien tavoitteena vuoteen 2021 mennessä on kasvattaa merkittävästi digitaalisten myyntikanavien osuutta kanavavalikoimassa. Erityisesti mobiili- sekä nettimyynnin odotetaan kasvattavan osuuttaan huomattavasti tulevien vuosien aikana. Vuonna 2020 mobiilimyynnin sekä netissä tapahtuvan matkakortin latauksen ennustetaan olevan yhteensä jopa kaksikolmasosaa HSL:n koko myynnistä. Lipun myyntiä siirtyä tulevaisuudessa myös avoimen myyntirajapinnan kautta ulkopuolisille Maas-toimijoille. Myynnin pienentymistä nähdään perinteisessä myymälöissä tapahtuvassa matkakortin lataamisessa.

Digitaalisuuden lisääntyminen myynnissä näkyy myös kohdennetussa asiakkuusmarkkinoinnissa. Markkinoinnin automaatiojärjestelmän käyttöönotto lisää mahdollisuuksia viestiä asiakkaille oikea-aikaisesti, relevantisti ja kohdistetusti. Tavoitteena on parempi ja henkilökohtaisempi palvelukokemus, mikä kasvattaa myyntiä ja asiakastyytyvyyttä.

Asiakastietojen hallintaa kehitetään vuosina 2019-21 tukemaan yhtenäistä asiakashallintaa. HSL-tunnuksen käyttöä eri palveluissa laajennetaan. Sekä asiakkaalle että HSL:lle muodostuu aiempaa parempi kokonaisnäkyminen asiakastietoihin, mikä mahdollistaa mm. paremman asiakaspalvelun ja -kokemuksen eri kanavissa.

Maksamisen alueella tullaan näkemään kehitystä asiakkaan näkökulmasta yhä helpompaan, sujuvampaan ja yksinkertaisempaan suuntaan. Liikennevälineisiin on tulevien vuosien aikana tarkoitus tuoda mahdollisuus hankkia lippu hyödyntäen oman maksukortin lähimaksuominaisuutta. Uusia maksutapoja lanseerataan myös mobiiliin sekä verkkolatauksen puolelle.

Asiakaslähtöisen suunnittelun työkalusivusto käyttöön

Myyntin osaaminen tulee kehittämään digitaalisuuden edistyessä ja nykyisten osaamistarpeiden rinnalla digimyyntin ja –markkinoinnin, digikehittämisen sekä liiketoimintaymmärryksen osaamiset tulevat entistä tärkeämmiksi.

Edistämme avointa, ketterää ja kokeilevaa tekemisen tapaa HSL:ssä käyttöönottamalla asiakaslähtöisen suunnittelun työkalusivuston vuoden 2019 alussa. Kasvatamme asiakaslähtöisen kehittämisen ja suunnittelun osaamista palvelumuotoilukoulutuksella ja HSL:n sisäisen asiakaskokemuslähettiläsverkoston rakentamisella. Pilottikoulutus ”Erinomaisen asiakaskokemuksen lähettiläät” on käynnissä syksyllä 2018 joukkoliikenneosastolla. Pilotin perusteella päätetään koulutuksen ja lähettiläsverkoston laajentumisesta HSL:n muille osastoille vuosina 2019-21.

Tutkimustoiminta tukee uuden suunnittelua ja tekemistä

Liikennejärjestelmätason tutkimustoimintaan sisältyvät TTS-kaudella seuraavat tutkimukset: liikkumistutkimuksen (HEHA 2018) analyysi- ja julkaisuvaihe, vyöhykemallin jälkeentutkimus 2019 ja Liityntäpysäköintitutkimus 2019. Liikkumistutkimuksen tutkimusmenetelmää kehitetään edelleen vuoden 2018 tutkimuksesta saatujen kokemusten pohjalta. Tässä voidaan mahdollisesti hyödyntää HSL:n mobiilisuovellusta.

Liikkumistutkimusta, Liityntäpysäköintitutkimusta ja Matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Tar kasteltavia hankkeita ovat Kehärata 2015, Länsimetro 2017 ja sen jatke TTS-kauden jälkeen, Vyöhykemalli 2019 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönotto vuosien mukaisesti sekä tämän TTS-kauden jälkeen Raide-Jokeri noin 2022.

Asiakastyytyväisyystutkimusta (ASTY) ja BEST eli kansainvälistä asukkaiden joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimusta tehdään vuosittain kuten myös joukkoliikenteen laatu –tutkimusta (JOLA). HSL on BEST-tutkimuksen puheenjohtaja 2019–20. TTS-kaudella kehitetään Asiakastyytyväisyystutkimusta digitaaliseen suuntaan. Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimus (KOTU) uusitaan TTS-kaudella ainakin kerran.

Lippulajitutkimuksilla (LIPTU) kerätään tietoa matkustajien kotipaikka- ja matkalippujakaumista kuntien HSL-alijäämän määrittämistä varten. Syksyllä 2019 lippulajitutkimus tehdään raitiovaunuissa. Siuntion ja Tuusulan HSL-jäsenyyden vaikutukset bussiliikenteeseen selvitetään HSL:n suunnitteleman linjaston käyttöönoton jälkeen. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa Vyöhykemallin käyttöönoton jälkeen selvitetään vuoden 2019 aikana.

TTS-kaudella tehdään ainakin kerran henkilöautojen matkanopeustutkimus ja päivitetään MAL-barometri. Joukkoliikennelippujen hintajoustotutkimus toteutetaan vyöhykeuudistuksen astuttua voimaan. Hintajoustotutkimus kuvaa siten nykyisen lippujärjestelmän hintajoustoja sen elinkaaren loppuun saakka.

Vuonna 2020 toteutetaan matkustajalaskennan uudistus vähintään raportoinnin osalta. Nousijamäärätiedot viedään yhteen tietokantaan (HSL:n DW eli Data Warehouse), josta suunnittelijat voivat oman valintansa mukaan taulukoida tietoja yli kaikkien liikennemuotojen, ajallisesti ja paikallisesti haluamallaan tavalla rajattuna. Myös tietojen julkista esillepanoa kehitetään.

TTS-kaudella käynnistyy uusia runkobussilinjoja, jotka toimivat avorahastusperiaatteella. Näihin jokaiseen hankitaan riittävä määrä matkustajalaskentalaitteita. Lisäksi luodaan toimintamallit uudesta lippu- ja informaatiojärjestelmästä sekä HSL:n mobiilisovelluksesta saatavien tietojen hyödyntämiseen HSL:n toiminnassa. Samoin selvitetään uusien matkustajatiedon keräystapojen käyttö- ja hyödyntämismahdollisuudet soveltaen EU:n tietosuoja-asetusta (GDPR). Menettelyjä seurataan ja tarkennetaan tarvittaessa.

3.4 Aktiivinen yhteistyö

Aktiivisen yhteistyön tavoitteet	Mittarit
Olemme aktiivinen ja merkittävä liikenteen toimija Suomessa. Toimimme yhteistyössä monien eri tahojen kanssa parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi.	<ul style="list-style-type: none"> Maas IdeaLab-ohjelman onnistuminen OpenMaas-rajapinnan edistämistoimet (markkinointikäynnit), rajapinnan käyttäjätahojen lukumäärä, rajapinnasta myytyjen lippujen määrä
Johdamme kumppanuuksia ammattimaisesti. Olemme vastuullinen, luotettava ja avoin kumppani.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys operaattoreiden palveluihin Kannustejärjestelmän mittaamisen kehittäminen
Osallistumme aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalvelujen kehittämiseen.	

Suunnittelu- ja tutkimusprosesseja kehitetään vuorovaikutteisemmiksi

Liikennemallien ja maankäytön suunnittelun ymmärtämistä ja osaamista laajennetaan HSL:n sisäisessä työskentelyssä tarjoamalla sisäistä koulutusta. Tavoitteena on edistää liikennemallien perusteiden ymmärtämistä ja mallitarkastelujen hyödyntämistä sekä maankäytön suunnittelun perusteiden ymmärtämistä ja huomioon ottamista liikennejärjestelmää ja linjastoja suunniteltaessa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyötä liikennetutkimusten sekä joukkoliikenteen suunnittelun kanssa tiivistetään kehittämällä suunnittelu- ja tutkimusprosesseja vuorovaikutteisemmiksi turvaamaan tutkimusten käytettävyyttä ja suunnitelmien toteutettavuutta.

TTS-kaudella huolehditaan, että MAL-suunnittelussa kehitetään edelleen toimintamalleja ja aktiivista vuoropuhelua sidosryhmien kanssa koko suunnittelukierroksen ajan.

Uusia liikkumispalvelujen toimintamalleja testataan

Liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamiseksi on perustettu kaksivuotinen HSL IdeaLab -hanke, jossa työsetään proaktiivisesti HSL:n palveluvalikoimaa, haetaan toimintamalleja HSL:n rooliksi, käydään markkinavuoropuhelua eri toimijoiden kanssa sekä luodaan HSL:n linja ja käytännöt huolellisen arvioinnin perusteella. IdeaLabin avulla testataan HSL:n strategiaan sopivia syvempiä yhteistyön muotoja. Malli on hankintalainsäädännön mukainen tapa testata palveluita, jotka tukevat HSL:n omaa palvelutarjontaa esim. joukkoliikenteen katvealueilla. Hankkeen tavoitteena on löytää ratkaisuja kestävästi liikkumisen palveluiden ja niitä tukevien palveluiden ympärille, kerätä kokemuksia erilaisista kumppanuussopimuksista ja yhteistyön muodoista, liiketoimintamalleista sekä asiakastarpeista. Tavoitteena on selkeyttää HSL:n linjaa ja positiota uusien palveluiden/Maas-kentässä.

Vuonna 2018 julkaistussa kilpailuohjelmassa etsittiin Suomesta ja ulkomailta toteutettavissa olevia, fiksuja ja HSL:n strategian mukaisia ratkaisuja liikkumisen haasteisiin. Kilpailuohjelmassa ei haettu suoraan tiettyjä ratkaisuja, vaan siinä esitettiin teemoja, jotka ovat haastavia HSL-alueella ja pyrittiin siten saamaan out-of-the-box-ratkaisuja pilotoitavaksi.

Vuonna 2019 HSL toteuttaa IdeaLab-kilpailun uusien liikennepalveluiden voittajahankkeet. IdeaLabille on varattu miljoonan euron määräraha vuodelle 2019. Pilottihankkeiden arviointia ja johtopäätöksiä tehdään alkuvuodesta 2020. Tavoitteena on, että vuoden jälkeen pilotit voivat jatkaa ja laajentaa toimintaansa kannattavina palveluina.

3.5 Kestävä talous

Kestävän talouden tavoitteet	Mittarit
Joukkoliikenteen rahoitus on ennakoitavaa ja pitkäjänteistä.	<ul style="list-style-type: none"> HSL:n kustannusten jaon (kuntaosuuslaskentamallin) kehittäminen Kokonaismyynnin kasvu Säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien määrän kasvu (kausilippumyynnin kasvu) Joukkoliikenteen täyttöasteen kehittyminen Myynti- ja matkustajainformaatiojärjestelmien kustannukset/liipputulot suhteen kehittyminen Yhteistyöhankkeet, joissa kustannuksia jaetaan kumppanin kanssa
Varmistamme myyntitulojen kasvun palveluidemme houkuttelevuudella ja kilpailukykyisyydellä.	
Toimintamme on kustannustehokasta ja läpinäkyvää.	

Uusi vyöhykehinnointelumalli uudistaa lipputuotteita ja hinnoittelua

Uusi vyöhykkeisiin perustuva hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuonna 2019. Vyöhykemallin myötä lipputuotteet ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi. Myös merkittävimmät viestintätoimet liittyvät vuonna 2019 vyöhykeuudistukseen. Vyöhykkeiden muutos merkitsee laajoja muutoksia pysäkki-infraan ja matkustajainformaatioon. Muutoksesta viestiminen edellyttää kaikkien HSL:n viestintäkanavien käyttöä ja muutosviestinnän tukemista näkyvällä markkinointikampanjalla.

Uudistus mahdollistaa lähialueen palvelujen käytön kuntarajoista riippumatta. Nykyisen Helsingin, Espoon tai Vantaan sisäisen lipun sijaan ostetaan AB- tai BC-lippu. Seutulippualueita vastaa jatkossa ABC-lippu. Koko HSL-alueen lippu on ABCD-lippu. Lisäksi uudistus mahdollistaa lisävyöhykeliput; jos sinulla on esim. AB-kausilippu voit ostaa C-vyöhykkeen lisävyöhykkeenä edullisemmin.

Vyöhykehinnointelun etuina asiakkaalle ovat reilu hinta (hinnoittelun perustuminen matkan pituuteen Helsingin keskustasta), kuntarajoista eroon pääseminen (kuntarajojen merkityksen pieneneminen julkisessa liikenteessä, lähialueen palvelujen käytön parempi saatavuus kuntarajoista huolimatta), selkeys (kaarten, lipputuotteiden sekä näiden nimien selkeys: ABCD) sekä hinnoittelun vastaavuus liikkujien tarpeisiin (mahdollisimman monen matkustajan tarpeisiin vastaaminen).

Vyöhykehinnointelun arvioidaan kaikkiaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla noin 1 % ja ajoneuvomatkojen arvioidaan vastaavasti vähenevän 0,5 %.

Matkalippujen tarkastus varmistaa lipputulojen kertymisen

HSL tarkastaa matkaliput kaikissa HSL-alueen joukkoliikennevälineissä (bussi-, metro-, raitiovaunu-, lähijuna- ja vesiliikenteessä). VR:n kanssa sovitaan vuosittain erikseen VR-lähiliikenteen ja koko maan kaukojuna liikenteen tarkastustoiminnasta. Vuonna 2019 tavoitteena on lisätä tarkastettujen matkustajien määrää edellisestä vuodesta (ennuste 265 matkustajaa / tarkastuspäivä).

Tarkastuksia suunnataan erityisesti niille alueille, liikennevälineisiin ja ajankohtiin, joissa ilman asianmukaista matkalippua matkustaminen on suurinta ottaen huomioon myös matkustajamäärät.

4 Toimintaan liittyvien riskien hallinta

Kuntalain edellyttämät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet sekä hallintosääntö määrittelevät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyt ja vastuut HSL:ssä. Riskienhallinnalla varmistetaan HSL:n strategian toteutuminen ja tavoitteiden saavuttaminen niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Olennaista on tunnistaa tavoitteiden saavuttamisen mahdollisesti estävät tai niiden saavuttamista merkittävästi haittaavat riskit ja arvioida, ovatko ne hyväksyttävällä tasolla.

Joukkoliikennesuunnittelussa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen häiriöihin ja poikkeustilanteisiin varaudutaan häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoidaan pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaviin ja laajakantoisiin tapahtumiin. Matkustamisesta kerättävä tieto tarjoaa hyviä mahdollisuuksia entistä parempaan linjasto- ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Riskejä voidaan ehkäistä huolellisella suunnittelulla ja luotettavilla järjestelmillä. Tulevaisuudessa kattavalla ja laadukkaalla datalla on entistä suurempi rooli julkisen toimijan suunnittelutehtävän erinomaisessa toteuttamisessa.

Tulevan TTS-suunnittelukauden aikana valmistellaan useita liikennöintiin liittyviä hankintoja ja kilpailutuksia, joista merkittävin on lähijunaliikenteen kilpailuttaminen. Tavoitteena on, että junaliikenteen kilpailun kautta saadaan valittua kokonaistaloudellisesti edullisin palveluntuottaja. Projektin riskienhallinnan avulla varmistetaan hankintaorganisaation resurssit sekä häiriötön palveluntuotanto siirtymäkauden aikana. Kilpailuttamiseen ja sopimushallintaan liittyviä riskejä vähennetään hyvällä hankintalainsäädännön osaamisella sekä kilpailutusprosessin hallinnalla.

HSL:n uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä (LIJ) on otettu käyttöön. Hankkeen riskejä on kartoitettu ja seurattu aktiivisesti ja niiden hallintaan on varauduttu monin eri toimenpitein.

Uusi vyöhykkeisiin perustuva lippujen hinnoittelumalli otetaan käyttöön vuonna 2019. Uuden hinnoittelumallin mukanaan tuomia riskejä lipunmyyntitulojen ja joukkoliikenteen käyttöön on selvitetty erilaisten analyysien ja laskentamallien avulla. Tärkeää on, että uusi vyöhykemalli ja lippujen hinnoittelu eri vyöhykkeillä tuottaa edellytykset joukkoliikenteen määrällisen ja suhteellisen käytön kasvuun sekä riittävän lipputulokertymän jäsenkuntien subvention pitämiseksi omistajaohjauksen linjauksen mukaisesti keskimäärin 50 %:ssa.

Digitaalisten palveluiden suurimmat taloudelliset riskit liittyvät mobiililippuun, jonka osuus HSL:n kokonaismyynnistä kasvaa kovaa vauhtia. Sovelluksen ja lipun luotettavaan toimintaan ja väärennösten estämiseen panostaminen auttaa ehkäisemään liiketoimintariskejä.

Joukkoliikenteen toimintaympäristön muuttuminen edellyttää entistä aktiivisempaa seuranta- ja lainsäädännön, teknologian ja uusien joukkoliikenneinnovaatioiden osalta. Henkilöstön osaamista kehitetään siten, että HSL:ssä on riittävä osaamisen taso em. alueilla sekä niihin liittyvässä projektinhallinnassa. Liikennepalvelumarkkinoiden vapautumisella halutaan lisäksi luoda edellytyksiä uudelle liiketoiminnalle. HSL varautuu liikennemarkkinoiden muutokseen mm. osallistumalla aktiivisesti toimialan kehityksen seurantaan ja kehittämällä jatkuvasti omaa toimintaansa ja palveluitaan. Strategisen tason suunnittelussa erityinen paino on asiakastarpeiden huomioimisessa.

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

Liiketoiminnan jatkuvuuden hallinta

Liiketoiminnan jatkuvuuden hallinnan tavoitteena on turvata ja varmistaa HSL:n palvelujen häiriötön ja keskeytyksetön saatavuus normaalioloissa. Kokonaisuutena jatkuvuuden hallinta on ennalta ehkäisevää ja ennakoivaa varautumista mahdollisiin tuleviin häiriötilanteisiin. Tietoturvatyön osana on käynnissä jatkuvuuden hallinnan kehitysprojekti.

Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ) palvelujen häiriöttömän saatavuuden turvaamiseksi kehitetään yhteistyössä palvelutoimittajien kanssa toipumissuunnitelmia, joiden avulla varmistetaan tietojärjestelmäpalvelujen jatkuvuutta. Jatkuvuuden hallinnan kannalta toipumissuunnitelmien lisäksi tarvitaan aina testattuja ja koulutettuja liiketoiminnan jatkuvuussuunnitelmia, joiden avulla systematisoidaan HSL:n toimintaa mahdollisten häiriötilanteiden aikana. Liiketoiminnan jatkuvuussuunnitelmissa kehitetään tyyppillisesti esimerkiksi vaihtoehtoisia toimintamalleja ja priorisoidaan asioita. Keskeistä jatkuvuuden hallinnassa on myös häiriötilanteiden hallinta vaarantamatta tietoturvasuutta.

Liiketoiminnan jatkuvuuden hallinnan kehitysprojektissa on tehty jatkuvuusriskien arviointi ja kehitystyö tehdään riskiperusteisesti. Viitekehyksinä hyödynnetään ISO/IEC -standardeja. Ensivaiheessa kehitysprojektissa keskitytään HSL:n myyntijärjestelmien jatkuvuuden hallintaan.

Tietoturva

HSL:n tietoturvapoliittikkaan perustuvan tietoturvasuuden hallintamallin mukaisella säännöllisellä tietoturvan arvioinnilla ja varautumisella varmistetaan liiketoiminnan häiriötön jatkuvuus tietojen saatavuuden, eheyden ja luottamuksellisuuden varmistamisen osalta. Tietoturvasuuden hallintamalli perustuu ISO 27001:2013 standardiin, jonka keskeisenä tietoturvatyön lähtökohtana on säännöllinen riskienhallinta. Tietoturvasuuden hallintamallia ollaan parhaillaan jalkauttamassa osaksi HSL:n normaalia toimintaa.

Tietosuoja ja EU:n uusi tietosuoja-asetus GDPR (General Data Protection Regulation)

EU:n tietosuoja-asetuksen myötä kiristyy vaatimukseen on varauduttu laatimalla HSL-hallituksen hyväksymään tietosuojapolitiikkaan perustuva tietosuojan hallintamalli, jonka avulla suunnitellaan, toteutetaan, seurataan ja kehitetään toimenpiteitä henkilötietoja sisältävien järjestelmien tietosuojaperiaatteiden toteutumisen varmistamiseksi. Tietosuojariskejä tullaan arvioimaan tietoturvariskien tapaan, mutta tarkoitukseen soveliaita riskikategorioita käyttäen.

GDPR-projektin aikana HSL:n tietosuojaa on saatettu EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen edellyttämälle tasolle. Henkilötietojen tietosuojaosastoita on laadittu, käytännön tietosuojaosastoita on tarkennettu ja henkilöstön tietosuojaosaamista on lisätty koulutuksilla. Projektin aikana henkilötietojen käsittelyyn liittyvät asiat on organisaatiossa entistä laajemmin tunnistettu ja projektin myötä tietosuoja-kokonaisuutta on saatu merkittävästi eteenpäin koko HSL:n toiminnassa. Lisäksi on työstetty hallintamallia ja työkaluja tietosuojan vaikutusten arviointiin.

Keskeisimmät riskit tietosuojan osalta koskevat maineriskejä, sillä mikäli HSL:n tietosuoja ei ole määräysten mukainen, voi toiminnan legitimitetti kärsiä ja asiakkaiden luottamus HSL:ään palveluntuottajana heikentyä.

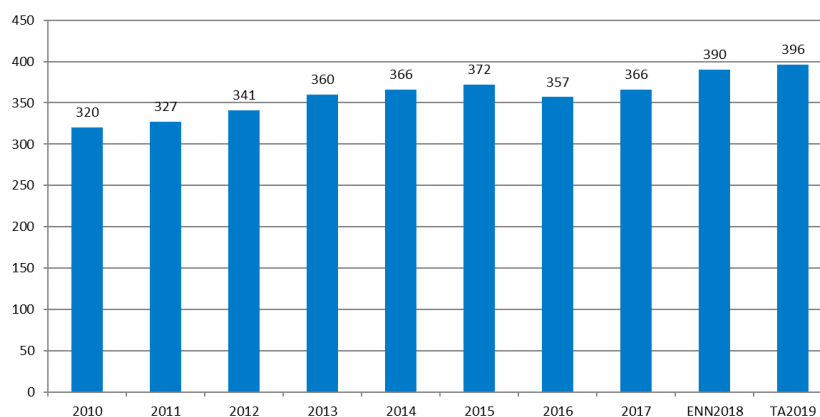
5 Henkilöstö

Henkilöstö matkalla luomassa kestävästä liikkumista, sujuvaa arkea ja maailman toimivinta kaupunkiseutua.

Henkilöstön määrä

Tavoite: Perustehtävän ja tavoitteiden mukainen toiminta hoidetaan tehokkaasti

Tarvittava työpanos vuonna 2019 on suunnitelman mukaan 396 henkilötyövuotta. Määrässä ei kauden aikana tapahdu tämän jälkeen merkittäviä muutoksia. Talon ulkopuolelta ostettavat palvelut täydentävät omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää.



Kuvio 3: Henkilötyövuosien kehitys 2010-2019

Rekrytointi

Tavoite: HSL on kiinnostava työpaikka, joka tarjoaa mahdollisuuksia ja näköalapaikkoja ammattilaisille

HSL:n työnantajakuva rakennetaan systemaattisesti. Rekrytoinnissa HSL on esim. it-työn, asiakaspalvelutyön, joukkoliikenteen hankinta- ja suunnittelutyön sekä liikennejärjestelmä- ja tutkimustyön ammattilaisten työpaikka. Erityisesti HSL:n roolia digiajan ja tulevaisuuden tekijöiden työpaikkana vahvistetaan. Rekrytointia kehitetään hyödyntämällä uusia rekrytoinnin työkaluja.

Osaaminen

Tavoite: Osaamisen kehittämisellä tuetaan uudistumista ja muutosten hallintaa

Osaamista vahvistetaan asiakasymmärryksessä ja tiedon hyödyntämisessä, digitaalisissa palveluissa, projektiosaamisessa, ostopalvelujen ohjaamisessa ja verkostojen johtamisessa.

Osaamisen kehittämisessä käytetään monipuolisesti erilaisia osaamisen kehittämisen tapoja ja uusia oppimisympäristöjä. Oman henkilöstön osaamista hyödynnetään aktiivisesti. Korkeakoulu yhteistyötä tiivistetään sekä osaamisen kehittämisessä että tarjoamalla harjoittelu- ja opinnäytetyömahdollisuuksia. Keskeisiin asiantuntija- ja ammattitehtäviin suunnitellaan osaamisen kehittämissuunnitelmat.

Esimiesosaamista kehitetään erityisesti strategian ja muutoksen johtamisessa ja valmentavassa esimiestyössä. Tulevaisuuden muutoksiin varaudutaan kartoittamalla esimiespotentiaalia. Uusia esimiehiä tuetaan systemaattisella perehdytyksellä.

Omat toimintatavat

Tavoite: Toimintatavoilla tuetaan työarjen sujumista

Sisäisiä toimintatapoja selkiytetään ja yksinkertaistetaan aina kun se on mahdollista. Kokeiluilla haetaan uusia ratkaisuja. Sisäisellä asiakastyytyvyydellä ja henkilöstön palautteella on iso merkitys yhteisten toimintamallien kehittämisessä.

Henkilöstökyselyn tuloksia hyödynnetään aktiivisesti ryhmien toiminnan kehittämisessä. Tulosten perusteella toteutetaan vuosittain konkreettisia parannustoimenpiteitä. HSL:n toimintastrategiaa tukeva henkilöstöohjelma tehdään vuonna 2019.

6 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

6.1 Talousarvion sitovuus

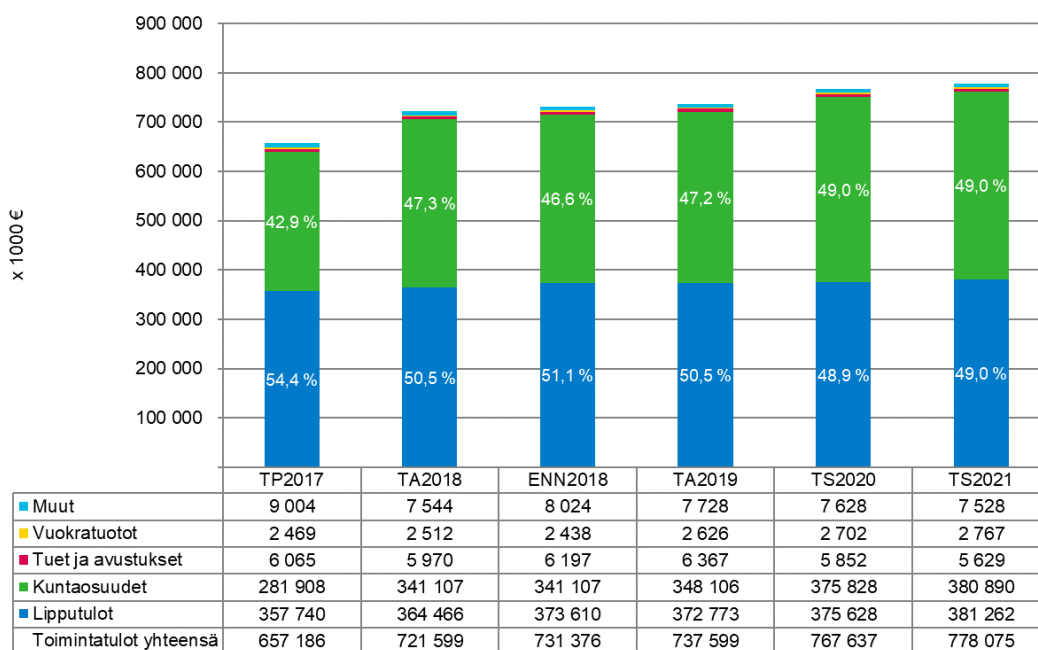
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat määrärahat

	TA2018	TA2019	ERO TA2019/TA2018	
Toimintamenot	722 946 000 €	754 505 000 €	31 559 000 €	4,4 %
Investointimenot	22 853 000 €	13 690 000 €	-9 163 000 €	-40,1 %
Kuntaosuudet	341 107 000 €	348 106 000 €	6 999 000 €	2,1 %

6.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2019 ovat yhteensä 737,6 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 6,2 milj. euroa (0,9 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 767,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 778,1 milj. euroa vuonna 2021.



Kuvio 4: Toimintatulojen kehitys 2017–2021

6.2.1 Lipputulot

Lippituloarviot perustuvat vuoden 2019 talousarvioon, kahdeksan kuukauden toteutuman perusteella tehtyyn lippituloennusteeseen vuodelle 2018 sekä vuodelle 2019 esitettyihin hinnanmuutoksiin ja hintajoukseen. Siirtymät nykytariffista vyöhyketariffin mukaisiin lippuihin on arvioitu tehtyjen konsulttiselvitysten perusteella. Vyöhykemalliin arvioidaan siirryttävän vuoden 2019 aikana, joten osalle vuodesta

tulee kertymään edelleen nykytariffin mukaisia lipputuloloja. Kokonaisuudessaan vuodelle 2019 arvioidaan kertyvän sekä nykyisen että vyöhyketariffin mukaisia lipputuloloja yhteensä 372,8 M€. Vyöhyketariffin mukaiset lipputulot olisivat 370,1 milj. euroa vuonna 2019. Vuoden 2018 ennusteeseen verrattuna lipputulot laskevat 0,2 %. Lipputulot muodostavat 50,5 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2019. Lipputulolojen arvioidaan olevan 375,6 milj. euroa vuonna 2020 ja 381,2 milj. euroa vuonna 2021.

Vyöhykkeisiin perustuvan tariffijärjestelmän aikataulu on riippuvainen matkakorttien vaihdon toteutumisesta. Matkakorttien tulee olla vaihdettu ennen kuin vyöhykkeet voidaan ottaa käyttöön. Joitakin uuden tariffin mukaisia lippulajeja ja ominaisuuksia voidaan toteuttaa myös käyttöönoton jälkeen. HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa suunnitelmakauden lipputulot on pääosin arvioitu uuden vyöhyketariffin perusteella.

AB vyöhykkeen liput

AB vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 255,5 miljoonaa euroa. AB vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Helsingin, Espoon ja Vantaan sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. AB lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 69 %.

BC vyöhykkeen liput

BC vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 35,4 miljoonaa euroa. BC vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Espoon ja Vantaan sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. BC lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.

D vyöhykkeen liput

D vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 2,5 miljoonaa euroa. D vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Kerava, Sipoo Tuusula ja Kirkkonummi, Siuntio lipuista D lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

ABC vyöhykkeen liput

ABC vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 52,4 miljoonaa euroa. ABC vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Helsingin sisäisistä lipuista sekä seutulipuista. ABC lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 14 %.

CD vyöhykkeen liput

CD vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 2,5 miljoonaa euroa. CD vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Lähiseutu 2 ja Lähiseutu 3 lipuista. CD lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

BCD vyöhykkeen liput

BCD vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 8,4 miljoonaa euroa. BCD vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Lähiseutu 2 ja Lähiseutu 3 lipuista. BCD lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 2 %.

ABCD vyöhykkeen liput

ABCD vyöhykkeen lipputulolojen arvioidaan olevan vuonna 2019 13,4 miljoonaa euroa. Laskennallisesti lippulujen hinnat muuttuvat ABCD vyöhykkeellä -1,0 %. ABCD vyöhykkeelle on arvioitu siirtymää Lähiseutu 3 lipuista. ABCD lippulujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2019 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hinnankorotuksia. Näiden lippujen myynti on vähäistä. Vyöhyketariffiin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

6.2.2 Kuntaosuudet

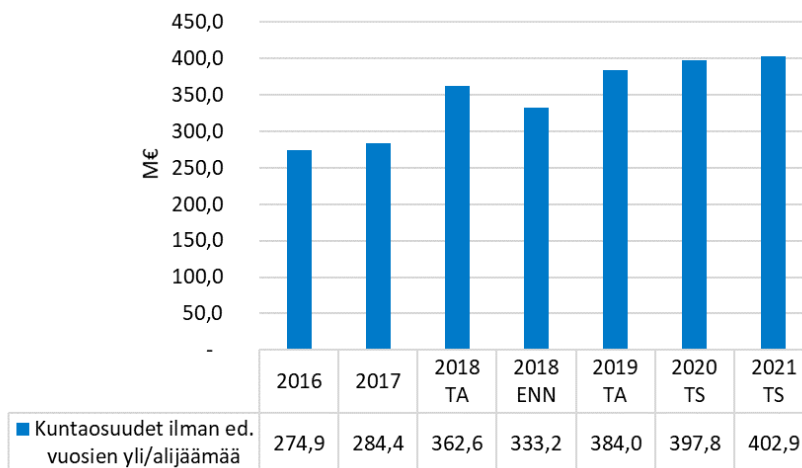
Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuu lippulajituskimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotetavista lähteistä kerättyihin tietoihin. Uudet lippulajituskimukset metrossa ja junaliikenteessä valmistuvat vasta vuoden 2018 tilinpäätökseen ja TTS:ssä esitetyt kuntaosusjaot perustuvat edellisiin tutkimustuloksiin. Riskinä on, että uusien lippulajituskimusten tiedot matkustamisesta tulevat muuttamaan kuntakohtaista jakoa, kun talousarvioennusteita ja tilinpäätöstä laaditaan vuodelle 2019.

Esitettyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnointelumalli otetaan käyttöön keväällä 2019. Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2019 yhteensä 348,1 milj. euroa ja kuntaosuudet muodostavat 47,2 % HSL:n toimintatuloista. Tuloslaskelmassa esitettäviä laskutettavia kuntaosuuksia vähentävän eränä on huomioitu jäsenkuntien edellisten vuosien ylijäämiä yhteensä 35,9 milj. euroa.

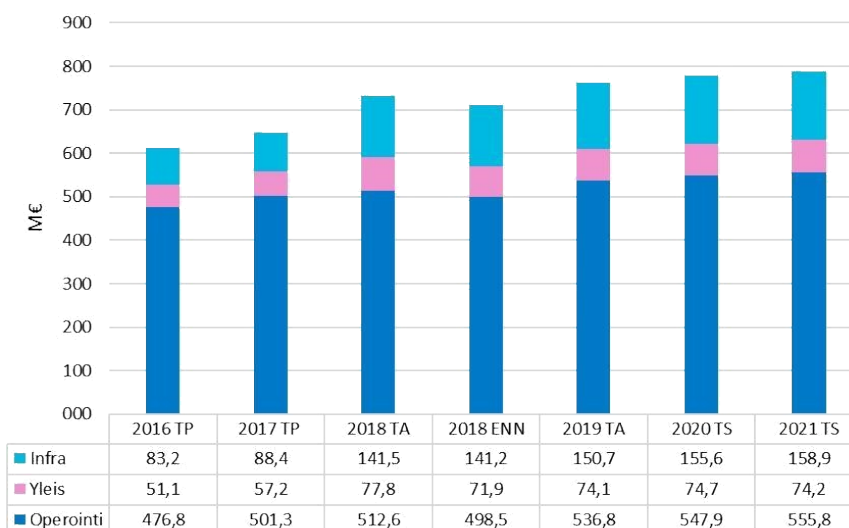
Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ylijäämiä kunnittain 2017-2021.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2017 TP	180,8	54,6	0,6	38,9	2,7	4,4	2,4	0,0	0,0	284,4
2018 TA	208,0	87,1	1,1	52,2	3,1	5,1	2,3	3,0	0,6	362,6
2018 ENN	194,0	82,3	0,6	42,3	2,4	5,7	3,1	2,6	0,2	333,2
2019 TA	214,9	100,9	1,0	52,1	2,9	6,1	2,8	2,8	0,3	384,0
2020 TS	223,7	104,3	1,1	53,6	2,9	6,0	2,9	3,1	0,3	397,8
2021 TS	229,1	104,4	1,1	53,3	2,8	6,0	2,9	3,0	0,3	402,9



Kuvio 5. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ylijäämiä kunnittain 2016-2021.

Huom. Talousarvio 2018 (TA2018) laadittiin oletuksella, että vyöhykehinnottelu olisi käytössä kesällä 2018. Myös vyöhykelippujen hinnat olivat talousarvion 2018 laskennassa eritasolla kuin nykyisessä esityksessä.



Kuvio 6. Kuntaosuuksien muodostuminen 2016-2021.

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö / alijäämän takaisin maksaminen

HSL:n viimeisimmän osavuosisikatsauksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) tai lisäävänä eränä (kertynyt alijäämä). Ylijäämä on jaettu tasaisesti kolmelle TTS-kaudelle, poikkeuksena Vantaa ja Kirkkonummi. HSL laskuttaa kuntaosuudet talousarvion mukaisina, eikä talousarvion ja toteuman välistä erotusta (yli-/alijäämää) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa.

Kuntaosuuksissa on käytävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2017 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2018 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 79,8 milj. euroa. Ylijäämä on talous-suunnitelmassa jaettu kolmelle tulevalle vuodelle 2019–2021. Vantaa ja Kirkkonummi käyttävät ylijää-

määnsä etupainotteisesti vuonna 2019, kun muiden kuntien ylijäämä on jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle. Ennusteessa ei jäsenkunnilla ollut kertyneitä alijäämiä. Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2017	Käyttöennuste 2018	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2018	Jaettuna TTS-vuosille		
				2019	2020	2021
Helsinki	39,719	1,675	41,394	13,798	13,798	13,798
Espoo	1,943	5,199	7,142	2,381	2,381	2,381
Kauniainen	0,437	0,376	0,812	0,271	0,271	0,271
Vantaa	19,419	3,870	23,289	15,000	4,145	4,145
Kerava	3,225	-0,192	3,033	1,011	1,011	1,011
Kirkkonummi	5,857	-2,509	3,347	3,122	0,113	0,113
Sipoo	1,278	-1,254	0,023	0,008	0,008	0,008
Tuusula	0,000	0,453	0,453	0,151	0,151	0,151
Siuntio	0,000	0,329	0,329	0,110	0,110	0,110
Yhteensä	71,877	7,946	79,823	35,850	21,986	21,986

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

6.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista on peritty asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu vuonna 2018 on 5,00 euroa. Vuodelle 2019 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2018 0,8 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,6 milj. euroon vuonna 2019. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista perittävien maksujen pienevän.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2019 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,2 milj. euroa vuonna 2019, joista kirjataan luottotappiota ja luottotappiovarauksia yhteensä noin 1,8 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 4,6 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, tauko-tila- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä yhteensä noin 0,9 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbussista 2,6 milj. euroa ja muita tuloja 1,0 milj. euroa vuonna 2019.

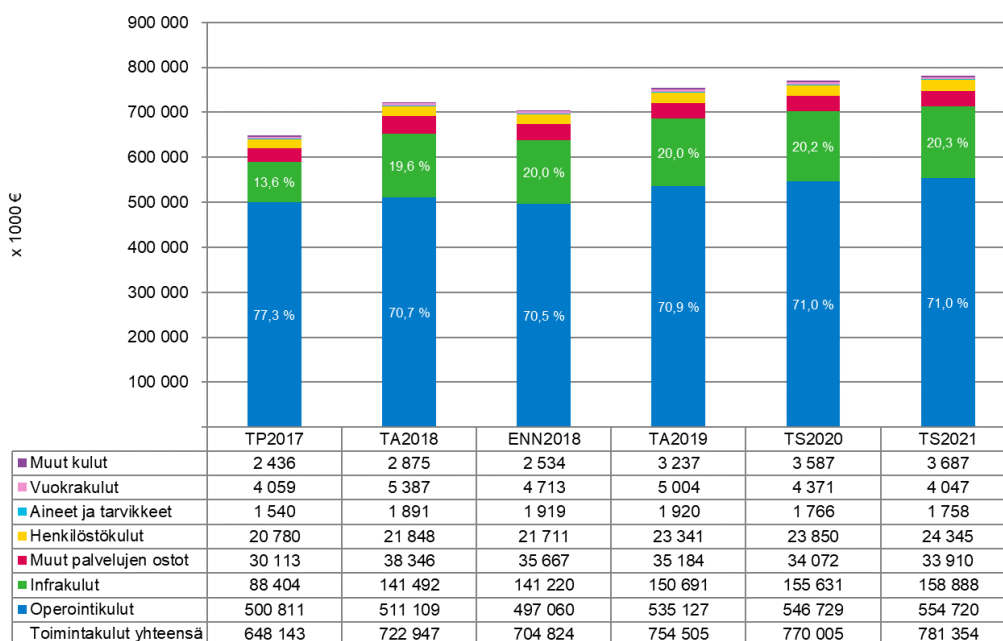
Valtion tuet

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2019–2021. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle on pienentynyt viime vuosina, vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

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

6.3 Toimintamenot

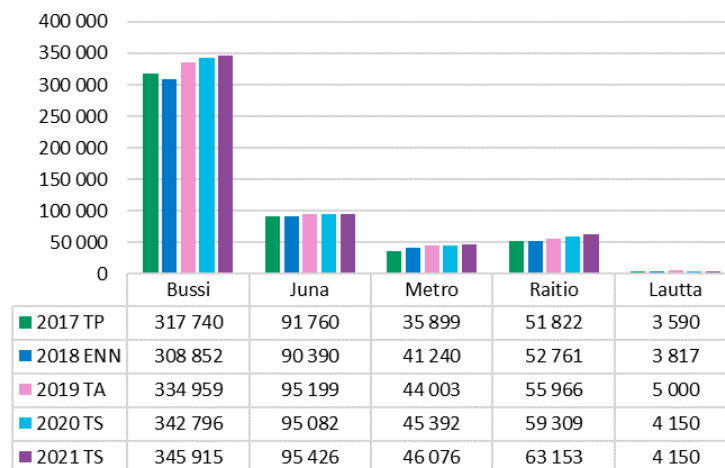
HSL:n toimintamenot vuonna 2019 ovat yhteensä 754,5 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2018 ennusteesta 49,7 milj. euroa (7,0 %). Vuonna 2020 toimintamenojen arvioidaan olevan 770,0 milj. euroa ja 781,4 milj. euroa vuonna 2021.



Kuvio 7: Toimintamenojen kehitys 2017-2021

6.3.1 Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat 535,1 milj. euroa, 70,9 % HSL:n toimintamenoista. Kuntaosuuksissa joukkoliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan netto-kustannuksia 1,0 milj. euroa sekä Pasilan aseman vuokratuloja 0,7 milj. euroa. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 2,9 % edellisvuoden tasosta.



Kuvio 8. Operointikustannukset 2017-2021 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 335,0 milj. euroa vuonna 2019. Kustannustason nousuksi on arvioitu 2,6 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 2,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 1,0 milj. euroa. Vuonna 2020 kustannuksiksi arvioidaan 342,8 milj. euroa ja 345,9 milj. euroa vuonna 2021. Molemmat vuodet vuoden 2019 hintatasossa. *Kustannusarvioon on sisällytetty useita eri hankkeisiin liittyviä varauksia, jotka ovat eritelty tarkemmin palvelutasokuvauksessa, liite 3.*

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 44,0 milj. euroa vuonna 2019. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 3,5 %. Vuonna 2020 kustannuksiksi arvioidaan 45,4 milj. euroa ja 46,1 milj. euroa vuonna 2021. Vuosina 2020-2021 kustannukset nousevat vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä. Vuoden 2019 ennusteessa varaudutaan 0,3 milj. eurolla Matinkylästä liikennöivän metroliikenteen vuorovälin lisäämiseen maaliskuusta alkaen.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 56,0 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 2,7 %. Kustannuksiksi arvioidaan 59,3 milj. euroa vuonna 2020 ja 63,2 milj. euroa vuonna 2021. Vuonna 2019 kustannukset nousevat uuden kaluston pääomakustannusten takia ja niiden siirtyessä vähitellen pois takuunalaisesta laskutuksesta. Uusia Artic-raitiovaunuja oli syyskuussa 2018 liikenteessä 50 kappaletta. Artic-vaunuja on vastaanotettu 70 kappaletta vuoden 2019 päättyessä.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2019 olevan 5,0 milj. euroa. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,0 %. Vuonna 2019 varaudutaan operointikustannuksissa laajamittaisiin telakointikustannuksiin ja vuosina 2020 ja 2021 kustannusten arvioidaan laskevan 4,2 milj. euron tasoon.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2019 yhteensä 95,2 milj. euroa ml. Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Junaliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 4,1 %. Liikennevirasto nostaa junayksikkökilometrin indeksin sisältävää ratamaksua vuoden 2019 alusta 15,5 % ja kun samalla sähkön hinta on ollut voimakkaassa kasvussa vuonna 2018, on junayksikkökilometrien yksikköhintoja tarkistettu ylöspäin myös vuosille 2019-2021. Kuntaosuuksissa junaliikenteen

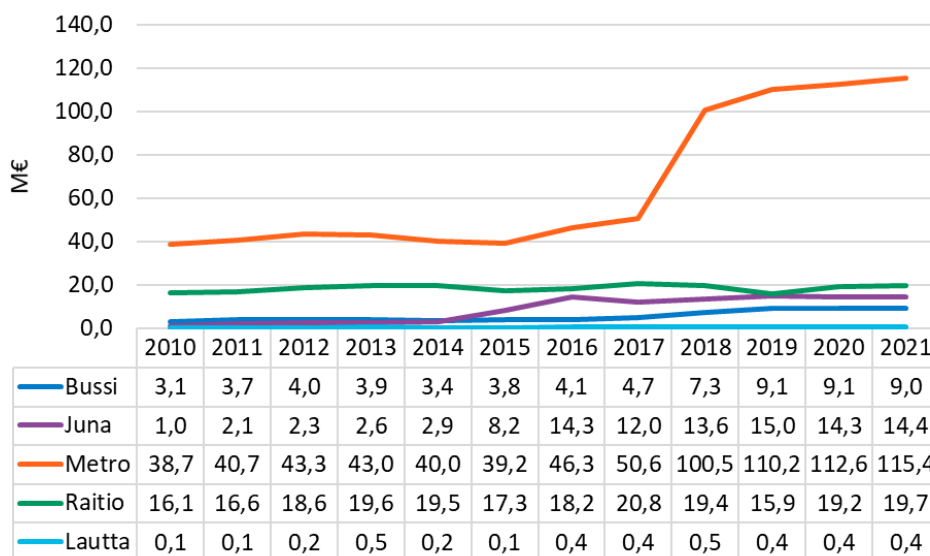
operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokratuloja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2020 juna-liikenteen kustannuksiksi arvioidaan 95,1 milj. euroa sekä 95,4 milj. euroa vuonna 2020.

HSL:n ja VR:n väliseen sopimukseen sisältyy HSL-lähijunien operointi ja kunnossapito. HSL ja VR ovat neuvotelleet *uuden hinnan* HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen loppuajalle. Sopimus on voimassa kesäkuuhun 2021 asti, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy kilpailutettuun sopimukseen. Uudella sopimuksella päivitettiin maaliskuussa 2016 allekirjoitettua siirtymäkauden sopimuksen hinnoittelua. Uusi hinta sopimukselle on laskennallisesti noin 27 miljoonaa euroa aiempaa alhaisempi. Siirtymäkauden sopimus oli arvoltaan noin 320 miljoonaa euroa koko sopimuskaudelle. Aikaisempaa edullisempi hinta perustuu sopimuksen muutoslausekkeisiin, VR:n toiminnassaan tekemiin kehitystoimiin ja ennen muuta siihen, että alkuperäisessä sopimuksessa oli varauduttu useisiin riskeihin, jotka eivät kuitenkaan ole toteutuneet. *Lisäksi junaliikenteen matkustajamäärät ja suorite* ovat kasvaneet merkittävästi siitä, mitä sopimusvalmistelun alkuvaiheessa arvioitiin. Esimerkiksi Kehäradan suoritteet ovat kasvaneet merkittävästi alkuvaiheen arviosta kierrosajan ja kalustomäärän kasvamisen myötä. Suunnitelmakaudella varaudutaan edelleen lisäämään Kehäradan yölähtöjä sekä mahdollisiin su-liikenteen tiheämpiin vuoroväleihin. Mikäli nämä eivät toteudu niin kustannukset laskevat noin 0,1 milj. euroa vuonna 2019, 0,2 milj. euroa vuonna 2020 ja 0,3 milj. euroa vuonna 2021. Sopimukseen kirjattava 27 miljoonan euron alennus jaetaan jäljellä olevalle sopimuskaudelle alkaen vuodesta 2018. Alennus ei ole suoraan vähennystä 1.3.2016 HSL:n hallituksessa käsitellystä sopimuksen kokonaisarvosta, koska ostettavan liikenteen määrä on kasvanut.

6.3.2 Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Joukkoliikenteen infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalitulat, liityntäpysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan jl-infrakorvauksen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Mikäli kaupungin infran kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/yli-jäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli vuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia jl-infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään muutokset HSL:ssä talousarviomuutoksena.



Kuvio 9. Infrakustannukset 2010-2021 liikennemuodoittain

Vuonna 2019 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 150,7 milj. euroa ja vuonna 2020 yhteensä 155,7 milj. euroa. Inframenot sisältävät kustannukset Helsingiltä 81,7 milj. euroa, Espoolta 55,2 milj. euroa, Vantaalta 13,6 milj. euroa ja Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa. Kerava ei laskuta infrakorvauksia vuonna 2019 aikaisemmilta vuosilta kertyneen ylijäämän vuoksi.

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöön otetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuisen rakennusaikainen korko.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. -kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan olleet ainakin Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infra-sopimuksen mukaisesti on Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistettu Vantaalle suoraan 3,0 milj. euroa vuonna 2019.

HSL suunnittelee yhteistyössä Espoon kanssa sähköbussien latausinfran järjestämistä HSL:n tilaamana. HSL on käynnistänyt infran kokonaispalvelut kattavan hankintamenettelyn kesäkuussa 2018. HSL kohdistaa kuntaosuuslaskelmissa latausinfran nettokustannukset infrasopimuksia soveltaen. Kilpailutettavan ostopalvelun laskutuksen arvioidaan alkavan vuonna 2020.

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannustason kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy

paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Alla olevassa taulukossa on esitetty arviot valmistuvien hankkeiden vaikutuksista lipun hintoihin. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu korotustarve 11-12 %).

Taulukko 4: Arviot valmistuvien infrahankkeiden vaikutuksista lipunhintoihin.

Hanke	Investointi, M€		Kuntien osuus, M€		Infrakustannus 1. vuosi Yht. (ml. hallinto+kp), M€	Vaikutus lippujen hintoihin keskimäärin ³⁾
	Yhteensä	Valtion osuus	Helsinki ²⁾	Espoo ²⁾		
Raide-Jokeri ¹⁾	276	30 %	135	72	10	2,2 %
Espoon kaupunkirata Kauklahteen ¹⁾	236	50 %		131	5	1,1 %
Kruunusillat, joukkoliik. osuus ¹⁾	159	0 %	186		7	2,8 %
Kantakaupungin raitioverko ¹⁾	121	0 %	132		6	1,4 %
Länsimetron jatke Kivenlahteen ⁴⁾	994	21 %		949	46	n. 11 - 12 %
Pisarakorotus	Laskelmaa ei ole vielä tehty					

¹⁾ Hintataso 2016

²⁾ ml. infrasopimuksen mukaiset rakennusaikaiset korot

³⁾ Keskim. hintojen korotus, jolla katetaan 50 % kustannusten kasvusta. Ml. operointikustannusten nettomuutos ja muutos matkustajamäärissä/lipputulouksissa

⁴⁾ Hintataso 2018. Pl. Sammalvuoren varikko ja liityntäpysäköinti. Laskelma tarkentuu, kun länsimetron jatkeen uudet kustannusarviot valmistuvat.

6.3.3 Muut palvelujen ostot

Muiden kuin operointipalvelujen ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 35,2 milj. euroa vuonna 2019. Muihin palvelujen ostoon käytetään 34,1 milj. euroa vuonna 2020 ja 33,9 milj. euroa vuonna 2021.

ICT-kustannuksia kasvattavat LIJ-hankkeen mukanaan tuomat uudet palvelut ja erityisesti informaatiojärjestelmien kehittyminen. TTS-kaudella jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan vähitellen laskevan noin 2,3 M€ vuodesta 2018 vuoteen 2021, kun uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön.

Taulukko 5: Muiden palvelujen ostojen erittely tililajeittain 2017-2021

x 1 000 €	TP2017	TA2018	ENN2018	TA2019	Ero TA2019/ENN2018	TS2020	TS2021	
ITC-palvelut	10 121	13 620	13 557	13 523	-35	-0,3 %	13 626	13 896
Lipunmyyntipalkkiot	7 024	6 500	6 800	5 800	-1 000	-14,7 %	5 000	4 500
Toimisto- ja asiantuntijapalvelut	4 052	7 098	6 531	6 595	64	1,0 %	6 652	6 682
Laitteiden huoltopalvelut	1 741	3 615	1 522	1 790	267	17,6 %	1 890	1 890
Ilmoitukset ja markkinointi	1 924	1 938	2 190	2 255	65	3,0 %	1 955	1 955
Staattisen informaation hoitopalv	843	1 200	561	600	39	6,9 %	600	600
Painatukset	793	674	603	736	133	22,1 %	573	573
Vartiointipalvelut	624	780	773	780	7	0,9 %	780	780
Muut palvelut	2 990	2 921	3 129	3 106	-24	-0,8 %	2 997	3 035
Muiden palveluiden ostot yht.	30 113	38 346	35 667	35 184	-483	-1,4 %	34 072	33 910

6.3.4 Henkilöstökustannukset

Henkilöstömenot ovat 23,3 milj. euroa vuonna 2019, joka on 3,1 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1,6 milj. eurolla (7,5 %). Palkat ja palkkiot ovat yhteensä 18,9

milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,4 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Henkilöstömenoissa on varauduttu 396 henkilön työpanokseen. Uudenlaista osaamista tarvitaan digitaalisten palveluiden lisääntyessä: kehittäminen laajenee mm. yrityskäyttöliittymiin ja uusien digitaalisten palveluiden myötä myös jatkokehitys- ja ylläpitotöiden määrä kasvaa. HSL:n työtehtävärakenne on muuttunut vuosien saatossa enemmän asiantuntijatyötä painottavaksi. HSL:n aloittaessa toimintansa työtehtävistä 36 % oli asiantuntijatyötä, vuonna 2019 asiantuntijatyön osuus on jo 43 %. Vuosille 2020–2021 henkilöstömenoissa on huomioitu yleisesti sovitut palkankorotukset.

6.3.5 Muut kulut

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2019 varattu 1,9 milj. euroa. Vuoden 2020 varaus on 1,8 milj. euroa ja vuoden 2021 varaus 1,8 milj. euroa.

Vuokramenot vuonna 2019 ovat 5,0 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbusseista maksettavia leasing-vuokria 1,4 milj. euroa, kuljettajien sosiaali-aloista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa sekä VR:lle maksettavia vuokria matkakorttilaitteista 0,2 milj. euroa. Vuoden 2020 varaus on 4,4 milj. euroa ja vuoden 2021 varaus 4,0 milj. euroa.

Muut menot vuonna 2019 ovat 3,2 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain 1,8-2,0 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, jotka ovat TTS-vuosina vähitellen kasvava erä, kun matkalipun myyntiä siirtyy HSL:n omiin myyntikanaviin, joiden maksuvälinekustannukset (mm. korttimaksamisen kustannus) näkyvät kasvavina menoina. Vuodelle 2020 muihin menoihin varataan yhteensä 3,6 milj. euroa ja vuodelle 2021 3,7 milj. euroa.

Toimintakatteen vuonna 2019 arvioidaan olevan 16,9 milj. euroa alijäämäinen.

7 Investointiosa

HSL:n investointimenot ovat 13,7 milj. euroa vuonna 2019, 12,0 milj. euroa vuonna 2020 ja 10,9 milj. euroa vuonna 2021.

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui pääosiltaan vuoden 2017 loppuun mennessä. LIJ –järjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2019-2021 vielä noin 2,0 milj. euroa, joka on varattu pääosin vuodelle 2020.

Erilaisiin Digitaalisten kuluttajapalveluiden kehittämishankkeisiin on varattu suunnitelmakaudelle 6,7 milj. euroa, kullekin vuodelle noin 2 milj. euroa.

Asiakkuuden ja myynnin –sovellusten kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä 14,3 milj. euroa, josta 6,9 milj. euroa vuodelle 2019, 4,8 milj. euroa vuodelle 2020 ja 2,5 milj. euroa vuodelle 2021. Merkittävimpana yksittäisenä kehittämishankkeena tässä ryhmässä on Lähimaksamisen kehittäminen, jolle on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 3,0 milj. euroa. Tähän ryhmään sisältyy myös Maas IdeaLabin 1,0 milj. euron varaus liikkumispalveluiden uusien toimintamallien testaamiseen.

Joukkoliikenteen kehityshankkeisiin on varattu suunnitelmakaudella 6,6 milj. euroa, josta 2,6 milj. euroa vuodelle 2019, 2,5 milj. euroa vuodelle 2020 ja 1,5 milj. euroa vuodelle 2020. Merkittävimpana yksittäisenä investointina Jore 4.0 -hankkeeseen on koko suunnitelmakaudelle varattu 2,9 milj. euroa.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 7,0 milj. euroa, josta merkittävimminä yksittäisinä hankkeina 0,7 milj. euroa toimitilojen remonteihin sekä 0,6 milj. euroa tietovarasto ja raportointiratkaisuihin.

Taulukko 6: Investointimenojen erittely 2017-2021

€	TP 2017	TA 2018	Enn 2018	TA 2019	TS 2020	TS 2021
Asiakkuus ja myynti	2 021 844	6 220 000	2 953 000	6 920 000	4 835 000	2 505 000
Digitaalisten kuluttajapalveluiden kehittäminen	1 217 522	4 320 000	3 562 000	2 350 000	2 200 000	2 200 000
Hallinto- ja Strategiapalvelut	336 049	790 000	1 157 000	445 000	950 000	530 000
Joukkoliikenne	669 460	4 448 000	1 477 000	2 610 000	2 480 000	1 480 000
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	55 715	360 000	60 000	250 000	250 000	20 000
LIJ	16 665 935	6 000 000	7 570 000	892 000	1 159 000	0
Teknologiaratkaisut	241 953	715 000	370 000	223 000	155 000	4 150 000
Muut osakkeet ja osuudet	23 918		7 359			
Kaikki yhteensä	21 232 396	22 853 000	17 156 359	13 690 000	12 029 000	10 885 000

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 18,8 milj. euroa vuonna 2019, 19,4 milj. euroa vuonna 2020 ja 18,4 milj. euroa vuonna 2021. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin. LIJ-hankkeen poistot on vaiheistettu siten, että ensimmäiset poistot aloitettiin määrittelyvaiheen päätyttyä kesällä 2013. Suurin osa poistoista on kuitenkin aloitettu vasta vuoden 2017 lopulla, kun kaikki myyntijärjestelmät oli otettu tuotantokäyttöön. Viimeinen osuus poistojen vaiheistuksesta liittyy hankkeen lopulliseen hyväksymiseen, joka tehtiin ehdollisena kesäkuussa 2018.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.

8 Rahoitusosa

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2018. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021 ei sisällä myöskään pitkäaikaisen talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli lainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. Talousarviossa on varauduttu tarvittaessa lyhytaikaisen luottolimitin käyttöön 10 milj. eurolla.

Rahoituskuluihin kirjataan myös jäsenkunnille maksettavat ylijäämien korot ja rahoitustuloihin vastaavasti alijäämistä perittävät korkotulot. Rahoituslaitoksista Nordea, Danske ja OP Yrityspankki ovat ilmoittaneet perivänsä HSL:ltä maksuliiketeileillä olevista varoista negatiivista talletuskorkoa tietyn rajan yli menevistä maksuliiketilien saldoista. HSL on sijoittanut ylimääräisiä kassavaroja kahden rahoituslaitoksen yhteensä neljään eri rahastoon sekä yhden rahoituslaitoksen määräaikaiselle tilille välttyäkseen kassavaroista maksettavilta korkokustannuksilta.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2019 arvioidaan olevan 0,1 milj. euroa, nousevan 0,2 milj. euroon vuonna 2020 ja 0,3 milj. euroon vuonna 2021. Nettomenojen kasvu johtuu pääosin varautumisesta jäsenkunnille maksettaviin ylijäämien korkoihin.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 17,0 milj. euroa alijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja.

Tilikauden 2019 alijäämäksi arvioidaan 35,9 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkunnilta laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä.

Tuloslaskelma 2017–2021

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TA2019/ENN2018		TS	ERO TS2020/TA2019		TS	ERO TS2021/TS2020	
	2017	2018	2018	2019	€	%	2020	€	%	2021	€	%
Toimintatuotot	657 186	721 599	731 376	737 599	6 223	0,9 %	767 637	30 038	4,1 %	778 075	10 438	1,4 %
Myyntituotot	358 594	365 216	374 360	373 373	-987	-0,3 %	376 128	2 755	0,7 %	381 662	5 534	1,5 %
Seutuliiikenteen lipputulot	138 807	140 005	146 707	372 773	226 066	154,1 %	375 628	2 855	0,8 %	381 262	5 634	1,5 %
Lähiseutuliiikenteen lipputulot (LS 2)	3 832	3 862	4 953		-4 953	-100,0 %						
Lähiseutuliiikenteen lipputulot (LS 3)	15 818	20 452	20 041		-20 041	-100,0 %						
Helsingin sisäiset lipputulot	168 269	168 525	168 573		-168 573	-100,0 %						
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	16 989	17 096	18 204		-18 204	-100,0 %						
Vantaan sisäiset lipputulot	12 404	12 442	12 956		-12 956	-100,0 %						
Keravan , Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot	848	1 287	1 312		-1 312	-100,0 %						
Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot	774	797	866		-866	-100,0 %						
Lipputulot yhteensä	357 740	364 466	373 610	372 773	-837	-0,2 %	375 628	2 855	0,8 %	381 262	5 634	1,5 %
Muut myyntituotot yhteensä	854	750	750	600	-150	-20,0 %	500	-100	-16,7 %	400	-100	-20,0 %
Korvaukset kunnilta	281 908	341 107	341 107	348 106	6 999	2,1 %	375 828	27 722	8,0 %	380 890	5 062	1,3 %
Muut myyntitulot	1 428	918	943	918	-25	-2,7 %	918		0,0 %	918		0,0 %
Tuet ja avustukset	6 065	5 970	6 197	6 367	170	2,7 %	5 852	-515	-8,1 %	5 629	-223	-3,8 %
Vuokratuotot	2 469	2 512	2 438	2 626	188	7,7 %	2 702	76	2,9 %	2 767	65	2,4 %
Muut toimintatuotot	6 722	5 876	6 331	6 210	-121	-1,9 %	6 210		0,0 %	6 210		0,0 %
Toimintakulut	-648 143	-722 947	-704 824	-754 505	-49 681	7,0 %	-770 005	-15 500	2,1 %	-781 354	-11 349	1,5 %
Henkilöstökulut	-20 780	-21 848	-21 711	-23 341	-1 629	7,5 %	-23 850	-509	2,2 %	-24 345	-495	2,1 %
Palvelujen ostot	-619 328	-690 947	-673 947	-721 002	-47 055	7,0 %	-736 432	-15 430	2,1 %	-747 518	-11 086	1,5 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-317 740	-314 446	-308 852	-334 959	-26 107	8,5 %	-342 796	-7 837	2,3 %	-345 915	-3 119	0,9 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-91 760	-94 721	-90 390	-95 199	-4 809	5,3 %	-95 082	117	-0,1 %	-95 426	-344	0,4 %
Metroliiikenteen operointikustannukset	-35 899	-42 973	-41 240	-44 003	-2 763	6,7 %	-45 392	-1 389	3,2 %	-46 076	-684	1,5 %
Raitioliiikenteen operointikustannukset	-51 822	-55 308	-52 761	-55 966	-3 205	6,1 %	-59 309	-3 343	6,0 %	-63 153	-3 844	6,5 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 590	-3 661	-3 817	-5 000	-1 183	31,0 %	-4 150	850	-17,0 %	-4 150		0,0 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-500 811	-511 109	-497 060	-535 127	-38 067	7,7 %	-546 729	-11 602	2,2 %	-554 720	-7 991	1,5 %

Liite 1: Tuloslaskelma 2017–2021

x 1 000 €	TP	TA	ENN. ¹⁾	TA	ERO TA2019/ENN2018		TS	ERO TS2020/TA2019		TS	ERO TS2021/TS2020	
	2017	2018	2018	2019	€	%	2020	€	%	2021	€	%
Bussiliikenteen infrapalvelut	-4 716	-7 349	-7 278	-9 136	-1 858	25,5 %	-9 085	51	-0,6 %	-8 997	87	-1,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-11 972	-13 589	-13 560	-15 033	-1 474	10,9 %	-14 337	697	-4,6 %	-14 371	-35	0,2 %
Metroliiikenteen infrapalvelut	-50 572	-100 627	-100 456	-110 241	-9 786	9,7 %	-112 635	-2 393	2,2 %	-115 423	-2 788	2,5 %
Raitioliiikenteen infrapalvelut	-20 773	-19 415	-19 415	-15 880	3 535	-18,2 %	-19 167	-3 287	20,7 %	-19 696	-529	2,8 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-371	-512	-512	-401	111	-21,8 %	-408	-7	1,8 %	-400	8	-2,0 %
Infrapalvelut yhteensä	-88 404	-141 492	-141 220	-150 691	-9 471	6,7 %	-155 631	-4 940	3,3 %	-158 888	-3 256	2,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-30 113	-38 346	-35 667	-35 184	483	-1,4 %	-34 072	1 112	-3,2 %	-33 910	161	-0,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 540	-1 891	-1 919	-1 920	-2	0,1 %	-1 766	154	-8,0 %	-1 758	8	-0,5 %
Vuokrakulut	-4 059	-5 387	-4 713	-5 004	-292	6,2 %	-4 371	634	-12,7 %	-4 047	324	-7,4 %
Muut kulut	-2 436	-2 875	-2 534	-3 237	-703	27,7 %	-3 587	-350	10,8 %	-3 687	-100	2,8 %
Toimintakate	9 044	-1 348	26 551	-16 906	-43 457	-163,7 %	-2 368	14 538	-86,0 %	-3 279	-911	38,5 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-188	-30	24	-100	-124	-510,4 %	-241	-141	140,6 %	-291	-50	20,8 %
Vuosikate	8 856	-1 378	26 576	-17 006	-43 582	-164,0 %	-2 609	14 397	-84,7 %	-3 570	-961	36,8 %
Poistot	-11 363	-20 073	-18 630	-18 844	-214	1,1 %	-19 377	-533	2,8 %	-18 416	961	-5,0 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-2 507	-21 451	7 945	-35 850	-43 795	-551,2 %	-21 986	13 864	-38,7 %	-21 986		0,0 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	101,4 %	99,8 %	103,8 %	97,8 %		99,7 %		99,6 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	375 278	380 492	390 269	389 493		391 809		397 185
- ilman kuntaosuuksia, %	57,9 %	52,6 %	55,4 %	51,6 %		50,9 %		50,8 %
Toimintakate, %	1,4 %	-0,2 %	3,6 %	-2,3 %		-0,3 %		-0,4 %
Vuosikate, %	1,3 %	-0,2 %	3,6 %	-2,3 %		-0,3 %		-0,5 %
Vuosikate / Poistot, %	77,9 %	-6,9 %	142,6 %	-90,2 %		-13,5 %		-19,4 %

¹⁾ Ennuste 2018: Osavuosisikatsaus 2/2018

Rahoituslaskelma 2017-2021

1 000 €	TP2017	TA2018	ENN2018	TA2019	TS2020	TS2021
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	8 856	-1 378	26 576	-17 006	-2 609	-3 570
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-21 232	-22 853	-17 156	-13 690	-12 029	-10 885
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	-12 376	-24 231	9 419	-30 696	-14 638	-14 455
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset		336	336			
Muut maksuvalmiuden muutokset	7 812	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	-4 565	-18 895	14 755	-25 696	-9 638	-9 455
Rahavarat 31.12	86 163	67 268	82 024	56 328	46 690	37 235
Rahavarat 1.1	90 728	86 163	67 268	82 024	56 328	46 690
Investointien tulo-rahoitus %	41,7 %	-6,0 %	154,9 %	-124,2 %	-21,7 %	-32,8 %
Kassan riittävyys, pv	48,5	34,0	42,5	27,3	22,1	17,4

Liikenteen palvelutasokuvaus

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

METROLIIKENNE

Muutokset vuonna 2019

Varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnottelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla osa Tapiolaan päättyvistä junista Matinkylään ruuhka-aikaan

Kustannusmuutos:

+ 300 000 € vuositasolla

LÄHIJUNALIIKENNE

Muutokset vuonna 2019

Varaudutaan lisäämään Kehäradalle yöliikenteeseen 2 lisälähtöä P-junille ja 2 lisälähtöä I-junille kesäkuusta 2019 alkaen. Liikenteen lisäys riippuu matkustajamäärästä sekä käytettävissä olevasta ratakapasiteetista, eikä siksi ole täysin HSL:n päätettävissä.

Kustannusvaikutus 2019: +133 000 €, 2020: +229 000 €, 2021: +238 000 €

Säilytetään yksiköiden lisääminen yksittäisille lähdoille (alkaa kokeiluna jo vuonna 2018 lokakuun muutosajankohdassa)

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan tihentämään Kehäradan sunnuntailiikennettä 20 minuutista 10 minuuttiin elokuusta 2020 alkaen. Liikenteen tihentämisen myötä siirrytään kahden rungon junista yhden rungon juniin.

Kustannusvaikutus 2020: +35 000 €, 2021: +93 000 €

RAITIOLIIKENNE

Muutokset vuonna 2019

Hämeentien perusparannus

Hämeentietä kulkevat raitiolinja 1, 6, 6T, 7 ja 8 liikennöivät poikkeusreittejä Hämeentien perusparannustyön aikana.

Kustannusmuutos:

- 800 000 € vuonna 2019

Pasilansillan joukkoliikenneterminaali

Linjojen 2 ja 7 päätepysäkki siirtyy Länsi-Pasilasta Pasilansillan uuteen joukkoliikenneterminaaliin terminaalin valmistuessa. Muutoksella ei kokonaisuutena ole vaikutusta liikennöintikustannuksiin.

Muutokset vuonna 2020**Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto**

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

Kustannusmuutokset:

+200 000 € vuonna 2020 ja +490 000 € vuositasolla.

Linjan 6T lakkauttaminen

Linja 6T lakkautetaan Hernesaaren 1. vaiheen raitioliikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:

-120 000 € vuonna 2020 ja -285 000 € vuositasolla.

Linjan 7T perustaminen

Perustetaan linjan 6T poistuvaa palvelua korvaamaan linja 7T (Länsiterminaali – Rautatientori – Kaupatori).

Kustannusmuutokset:

+250 000 € vuonna 2020 ja 600 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2021**Ilmalan raitiotie**

Varaudutaan Ilmalan raitiotien käyttöönottoon. Muutos koskee linjaa 9.

Kustannusmuutokset:

+520 000 € vuonna 2021 ja +1 280 000 € vuosittain

Jätkäsaaren raitiolinjaston täydentyminen

Varaudutaan linjojen 7, 8 ja 9 muutoksiin Jätkäsaarella. Linjojen 8 ja 9 reitti pitenee uutta Atlantinkadun rataa pitkin Länsiterminaalille. Linjan 7 reitti pitenee Melkinlaiturille.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 7 +220 000 € vuonna 2021 ja +540 000 € vuositasolla

Linjalla 8 +350 000 € vuonna 2021 ja +850 000 € vuositasolla

Linjalla 9 +430 000 € vuonna 2021 ja +1 050 000 € vuositasolla

Linjan 7 pidennys Meilahteen ja linjan 2 jatkamiseen Messukeskukselle

Varaudutaan linjan 7 jatkamiseen Meilahteen ja linjan 2 Messukeskukselle.

Kustannusmuutokset:

Linjalla 2 +30 000 € vuonna 2021 ja +80 000 € vuosittain

Linjalla 7 +270 000 € vuonna 2021 ja +650 000 € vuosittain

Linjan 7T lakkauttaminen

Linja 7T lakkautetaan Jätkäsaaren raitiolinjaston valmistuessa.

Kustannusmuutokset:

-250 000 € vuonna 2020 ja -600 000 € vuositasolla.

LAUTTALIIKENNE

Ei suunniteltuja muutoksia.

BUSSILIIKENNE

HANKKEIDEN JA TYÖMAIDEN AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET SEKÄ LISÄLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN

Muutokset vuonna 2019

Länsimetron liityntäliikenteen palvelutason parantaminen

Lisätään palvelutarjontaa Etelä-Espoossa kehittämällä Espoon sisäistä liikennettä sekä seutuliikennettä Länsiväylän sektorissa. Kustannuksissa on huomioitu nykyisen liityntäliikenteen palvelutason leikkaukset alueilla, joihin seutuliikenteen vaikutus kohdistuu.

Kustannusvaikutus:

Espoon sisäinen liikenne + 1 000 000 € vuositasolla

Seutuliikenne + 4 600 000 € vuositasolla

Vyöhykemallin käyttöönotto

Liikennemallitarkastelujen perusteella vyöhykemallin käyttöönotto lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti B-vyöhykkeeltä A-vyöhykkeelle suuntautuvilla matkoilla. Varaudutaan matkustajamäärien kasvuun ruuhka-ajan liikenteessä Turunväylän, Turuntien, Vihdintien, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän sektorien seutuliikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

6 ap / arki

Seutuliikenne + 1 000 000 € vuositasolla

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri –hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua sii-

hen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2019:

Seutuliikenne + 950 000 €

Helsingin sisäinen liikenne + 420 000 €

Espoon sisäinen liikenne + 140 000 €

Hämeentien ja Sörnäisten metroaseman ympäristön työmaan vaikutukset bussiliikenteeseen

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat Sörnäisten metroaseman ympäristön ja Hämeentien katujärjestelyiden rakentamisesta sekä Sörnäisten metroaseman vesieristyksen uusimisesta.

Työmaiden Helsingin sisäiselle bussiliikenteelle sekä seutuliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset vuonna 2019:

Helsingin sisäinen liikenne +360 000 €

Seutuliikenne +210 000 €

Ojangon varikon myöhästymisen

Varaudutaan kustannustason kasvuun koska liikennettä joudutaan kilpailuttamaan lyhyellä vuoden sopimuksella.

Kustannusmuutokset:

Vantaan sisäinen liikenne + 250 000 € vuonna 2019

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

Muutokset vuonna 2020

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri –hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva

vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäisen liikenne +1 200 000 €
Seutuliikenne +3 100 000 €
Espoon sisäinen liikenne +80 000 €

Hämeentien ja Sörnäisten metroaseman ympäristön työmaan vaikutukset bussiliikenteeseen

Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat Sörnäisten metroaseman ympäristön ja Hämeentien katujärjestelyiden rakentamisesta sekä Sörnäisten metroaseman vesieristyksen uusimisesta.

Työmaiden Helsingin sisäiselle bussiliikenteelle sekä seutuliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäinen liikenne +360 000 €
Seutuliikenne +210 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliiin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+6 ap / arki, +2 ap / la ja +2 ap / su
Espoon sisäinen liikenne +1 220 000€ / vuodessa

Leppävaaran sähköbussiliikenne

Leppävaaran terminaalien rakentamistyön aikaisten poikkeusreittien vuoksi sähköbussien käyttö Leppävaaran liityntäliikenteessä kasvattaa liikennöintikustannuksia. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu latauslaitteen sijainnista terminaalissa ja tästä syntyvistä pidemmistä siirto- ja latausajoista terminaalissa. Lisäkustannukseen ei sisälly sähköbussien latauslaitteista aiheutuvia kustannuksia, eikä arvioida ole huomioita mahdollista yleistä liikenteen hintatason muutosta joka aiheutuisi sähköbussiliikenteestä.

Kustannusmuutokset:

Espoon sisäinen liikenne + 650 000€ / vuodessa

Ojangon varikon myöhästyminen

Varaudutaan kustannustason kasvuun koska liikennettä joudutaan kilpailuttamaan lyhyellä vuoden sopimuksella.

Kustannusmuutokset:

Vantaan sisäinen liikenne + 360 000 € vuonna 2020

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

Muutokset vuonna 2021

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri –hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2021:

Helsingin sisäisen liikenne +1 200 000 €

Seutuliikenne +4 700 000 €

Espoon sisäinen liikenne +280 000 €

Leppävaaran terminaalien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:

Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalien, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaisten järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+6 ap / arki, +2 ap / la ja +2 ap / su

Espoon sisäinen +1 220 000€ / vuodessa

Leppävaaran sähköbussiliikenne

Leppävaaran terminaalien rakentamistyön aikaisten poikkeusreittien vuoksi sähköbussien käyttö Leppävaaran liityntäliikenteessä kasvattaa liikennöintikustannuksia. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu latauslaitteen sijainnista terminaalissa ja tästä syntyvistä pidemmistä siirto- ja latausajoista terminaalissa. Lisäkustannukseen ei sisälly sähköbussien latauslaitteista aiheutuvia kustannuksia, eikä arvioissa ole huomioita mahdollista yleistä liikenteen hintatason muutosta joka aiheutuisi sähköbussiliikenteestä.

Kustannusmuutokset:

Espoon sisäinen liikenne + 650 000€ / vuodessa

Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Herttoniemen terminaalien peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 1 850 000 € vuositasona

Laajasalontien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt

Varaudutaan Laajasalontien rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Laajasalon linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:

+ 800 000 € vuositasona

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi

Seutuliiikenne +500 000 €

Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €

Espoon sisäinen liikenne +150 000 €

Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €

Keravan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Tuusulan sisäinen ja seutuliiikenne +20 000 €

Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.

Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA**Muutokset vuonna 2019****Linja 21 Eira – Ruoholahti (M) – Lauttasaari (M) – Vattuniemi**

Varaudutaan lisäämään linjalle syksystä 2019 alkaen yksi auto arkipäivien ruuhkaliikenteeseen matkustajamäärien vuoksi.

+1 ap / arki

+ 60 000 € vuonna 2019 ja 130 000 € vuositasolla

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

Linjan vuoroväliä tihennetään ruuhka-aikoina 15 minuutista 10 minuuttiin sekä muina aikoina 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

4 ap / ma-pe

+ 179 000 € vuonna 2019 ja + 465 000 € vuositasolla

Linja 57 Kontula – Käpylä – Munkkiniemi

Varaudutaan lisäämään linjalle syksystä 2019 alkaen yksi auto arkiliikenteeseen. Linjan vuoroväliä tihennetään ruuhka-aikoina 7-8 minuuttiin ja päivällä 20 minuutista 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / arki

+ 80 000 € vuonna 2019 ja 160 000 € vuositasolla

Linja 61 Rautatientori – Pukinmäki – Siltämäki

Varaudutaan lisäämään yksi auto arki- ja lauantailiikenteeseen syksystä 2019 lähtien kohonneiden ajoaikojen vuoksi.

+1 ap / arki / la

+ 130 000 € vuonna 2019 ja 280 000 € vuositasolla

Linja 63 Kamppi – Maunula – Paloheinä**Linja 70 Kamppi – Viikki – Pihlajamäki – Pukinmäki – Malmi**

Tihennetään linjan 70 kesäliikenteen ruuhka-ajan vuoroväli noin 15–20 minuutista 15 minuuttiin. Lisätään tunteja linjan 63 talviliikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / kesäarki

+ 34 000 vuonna 2019 ja 71 000 euroa vuositasolla

Linja 69 Kamppi – Pasila – Käpylä – Pukinmäki – Malmi – Jakomäki

Tihennetään linjan 69 kesäliikenteen ruuhka-ajan vuoroväli noin 15–20 minuutista 15 minuuttiin. Lisätään tunteja talviliikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen takia.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 3 ap / kesäarki

+ 39 000 vuonna 2019 ja 83 000 euroa vuositasolla

Linja 73 Hakaniemi – Malmi – Tapaninkylä – Puistolan asema – Ala-Tikkurila

Linja 74 Hakaniemi – Malmi – Tapanila – Puistolan asema – Heikinlaakso

Varaudutaan kasvaneiden ajoaikojen takia lisäämään kesäliikenteeseen arjen ruuhka-aikaan yksi auto sekä talven arkiliikenteeseen tunteja.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / kesäarki

+ 30 000 euroa vuonna 2019 ja 47 000 euroa vuositasolla

Linjat 84 ja 88 Herttoniemi – Gunillankallio/Kaitalahti

Lisätään tarjontaa vastaamaan Kruunuvuorenrannan kasvaviin asukasmääriin tihentämällä linjojen 84 ja 88 vuorovälejä. 84:n illan ja sunnuntain vuoroväliä tihennetään 20 minuutista 15 minuuttiin. 88:n vuoroväliä tihennetään ruuhkassa 10 minuutista 7,5 minuuttiin, päivällä 20 minuutista 10 minuuttiin ja illassa ja sunnuntaisin 20 minuutista 15 minuuttiin.

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

+ 215 000 € vuonna 2019 ja 450 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila

Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2019 alkaen yksi auto sunnuntailiikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 1 ap / su

+ 12 000€ vuonna 2019 ja 26 000 € vuositasolla

Runkolinjat 500 ja 510 Itäkeskus / Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkiniemi – Munkkivuori / Tapiola

Runkolinja 500 korvaa Helsingin sisäisen linjan 58 ja runkolinja 510 korvaa seutulijnan 551.

Molempien runkolinjojen vuoroväli on ruuhka-aikana 6 minuuttia, arjen päiväliikenteessä 12 minuuttia, lauantaisin 15 minuuttia, sunnuntaisin 20 minuuttia ja iltaisin 15-20 minuuttia.

Muutoksella ei ole erillisiä kustannusvaikutuksia liikenteen operointiin, mutta linjan 510 osalta aikaisemmin ilmoitetut suoritteet ovat virheellisiä. Linjan 551 liikennöintisuunnitelman suoritteet pohjautuivat arvioihin, joissa linjan päätepysäkki on Otaniemessä. Tapiolan ja Otaniemen välisen ajoyhteyden säilyminen mahdollistaa linjan ajamisen edelleen Tapiolaan ja 2019 keväällä Westendinasemalle.

Linja 506 Viikki – Pasila – Meilahti

Tihennetään linjan 506 kesäliikenteen ruuhka-ajan vuoroväli noin 15–20 minuutista 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / kesäarki

+ 20 000 euroa vuonna 2019 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Linjat 50 Sompasaari-Pasila-Pajamäki ja 59 Sompasaari-Pasila-Maunula

Varaudutaan siirtämään linjojen 50 ja 59 päätepysäkki Sompasaaren uuden alueen rakentuessa.

+1 ap / arki

+ 60 000 € vuonna 2020 ja 150 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila

Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2020 alkaen yksi auto lauantailiikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 1 ap / la

+ 15 000€ vuonna 2020 ja 25 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Linjat 84, 87 ja 88 Herttoniemi – Gunillankallio/Haakoninlahti/Kaitalahti

Varaudutaan lisäämään tarjontaa vastaamaan Kruunuvuorenrannan kasvaviin asukasmääriin perustamalla linja 87 Herttoniemi – Haakoninlahti. Linjojen 84 ja 88 vuorovälejä muutetaan samalla aikataulujen tasavälisyyden parantamiseksi.

+ 290 000 € vuonna 2019 ja 700 000 € vuositasolla

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA**Muutokset vuonna 2019****Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti**

Linjan 111 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin läpi vuoden 2019 maaliskuun alusta. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su

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

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-2 ap / arki

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

Linja 202 Helmipöllönmäki-Leppävaara-Nuijala (vuoden 2019 mukainen linjasto)

Lisätään linjan 202 ruuhka-autolle päiväliikenne kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto lauantaille ja sunnuntaille kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 1 ap / la ja +1 ap / su

+60 000 € vuonna 2019 ja +140 000 € vuositasolla

Linja 544 Leppävaara – Nihtisilta – Soukka – Kivenlahti

Varaudutaan tihentämään linjan talviliikenteen vuoroväliä 2019 syysliikenteen alusta 20 minuutista 15 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset

+ 2 ap/arki

+ 70 000 € vuonna 2019 ja + 150 000 € vuositasolla

Linja 551 Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkiniemi – Tapiola

Linjan 551 reitti muuttuu kulkemaan Tapiolan uuden bussiterminaalin läpi Westendinasemalle vuoden 2019 maaliskuun alusta. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään kaksi autoa arkiliikenteeseen ja yksi auto lauantaille ja sunnuntaille pidentyvän reitin vuoksi. Linjan 551 liikennöintisuunnitelman suoritteet pohjautuivat arvioihin, joissa linjan päätepysäkki on Otaniemessä. Tapiolan ja Otaniemen välisen ajo-

yhteyden säilyminen mahdollistaa linjan ajamisen edelleen Tapiolaan ja 2019 keväällä Westendinasemalle. Samalla linjan vuorovälit yhtenäistetään linjan 58 (tuleva 500) kanssa. Linjan jatkaminen Tapiolaan sekä vuorovälien yhtenäistämisen myötä linjalle lisätään yksi auto arki- ja sunnuntailiikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+3 ap / arki
+1 ap / la
+2 ap / su

+850 000 € vuonna 2019 ja +850 000 € vuositasolla

Runkolinja 510 Herttoniemi – Pasila – Meilahti – Munkkiniemi – Tapiola - Westendinasema

Runkolinja 510 korvaa seutulinjaa 551. Vuoroväli on ruuhka-aikana 6 minuuttia, arjen päiväliikenteessä 12 minuuttia, lauantaisin 15 minuuttia, sunnuntaisin 20 minuuttia ja iltaisin 15-20 minuuttia.

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman vaikutukset linjastoon:

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran bussilinjasto muuttuu Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukaiseksi syysliikenteen 2019 alussa. Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukainen linjasto ja linjan 238 palvelun säilyttäminen arkisin tunnin välein ruuhka-aikaan nostavat liikkennöintikustannuksia 300 000€ vuodessa.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 ap / arki
+130 000 € vuonna 2019 ja +300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti

Linjan 111 reitti siirretään poikkeusreitille Djupsundsbackenin alueen rakennustöiden alkaessa ja Hylkeenpyytäjätien yhteyden katketessa. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 / arki / la / su
+280 000 € vuonna 2020 ja +280 000 € vuositasolla

Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti

Linja 118B Tapiola-Suurpelto

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+2 / arki ja +1ap / la
+150 000 € vuonna 2020 ja +380 000 € vuositasolla

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

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

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

-4 ap / arki

-150 000 € vuonna 2020 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara-Kauniainen-Espoon keskus-Tuomarila

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa esitetty pisto Kuurinniittyyn linjalle 224 poistuu, kun Suurpellon ja Kuurinniityn välinen joukkoliikenneyhteys valmistuu ja linja 118 siirtyy kulkemaan uutta katuosuutta pitkin. Linja 118 tarjoavat palvelun Kuurinniityn ja Espoon keskuksen välille.

Kustannusmuutokset:

-46 000 € vuonna 2020 ja -110 000 € vuositasolla

Linja 437 Martinlaakso – Perusmäki

Varaudutaan vuoden 2019 syysliikenteestä alkaen arkipäivien ruuhka-aikoina liikennöivän uuden linjan liikennöintiajan laajentamiseen maanantaista lauantaihin klo 6 – 21 väliselle ajalle. Muutoksella parannetaan Perusmäen ja Niipperin alueiden palvelutaso sekä niiden yhteydet Kehäradalle.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+1 ap / lauantai

+74 000 € vuonna 2020 ja +186 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021**Linja 560 Rastila-Myyrmäki-Matinkylä**

Jatketaan runkolinjaa 560 Myyrmäestä Matinkylään reittiä Myyrmäki – Lintumetsä – Leppävaara – Turunväylä – Kehä II – Suurpelto – Matinkylä elokuussa 2021. Jatko edellyttää Lintulaaksontien jatkeen rakentamista Vihdintielle asti sekä länsimetron Kivenlahden jatkeen valmistumista.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

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

+1,6 miljoonaa euroa vuonna 2021 ja +3,8 miljoonaa euroa vuositasolla

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelma

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Linjastosuunnitelman mukaisesti perustetaan Tuusulan, Keravan ja Vantaan seutuliikenteen uudet seutulinjat 641 Tikkurila Leinelä – Hyrylä – Kerava ja 642 Leinelä – Lahela – Hyrylä. Samalla lakkautetaan linjat 621 ja 622. Linjan 633 reitti muuttuu välille Hakaniemi – Leinelä – Korso ja linjan 623 reittiä nopeutetaan Ruskeasannassa linjan 633 palvelussa aluetta. Linjan 973 liikennöinti tihenee ja reitti katkeaa Keravan asemalle Virrenkulman sijasta.

Muutokset parantavat yhteyksiä Tikkurilasta Hyrylään sekä Tuusulan työpaikka-alueille. Samalla Ilolan ja Leinelän välisen liityntäliikenteen määrä kasvaa. Myös Ilolan, Simonkylän ja Tikkurilan väliset yhteydet kehittyvät. Vallinojalta poistuu suora seutuyhteys Helsinkiin, mutta samalla liityntäliikenne Korson asemalle paranee. Linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti on arvioitu olevan Vantaan kaupungille kustannusneutraali. Suunnitelman mukainen liikennöinti edellyttää Epinkoskentien jatkeen rakentamista.

Kivistön alueen liikenne

Varaudutaan asukasmäärän kasvuun Kivistön alueella.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1ap / ma-su

+ 120 000 € vuonna 2019 + 250 000 € vuositasolla

Linja 576 Tikkurila – Aviapolis – Seutula – Kivistö

Varaudutaan Tikkurilantien työpaikka-alueen kasvuun ja kasvaviin ajoaikoihin

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-pe

+75 000 € vuonna 2019 ja +155 000 € vuositasolla

Linjan 724 V-reitti Tikkurila – Päiväkumpu

Tikkurilan ja Päiväkummun välille perustetaan linjalle 724 V-reitti, joka tarjoaa Havukosken koulun oppilaille yhteyden Tikkurilaan, Lummetien väistötiloihin lukuvuotena 2018 - 2019. Linja aloittaa liikenteen syksystä 2018.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-pe

+50 000 € vuonna 2019

Muutokset vuonna 2020

Lahdenväylän suunnan linjasto

Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista (linjat 711, 721 ja 731) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alusta

2020. Muutos on sidoksissa Ojangan uuden bussivarikon valmistumiseen. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatien torille asti lukuun ottamatta linjojen yöliikennettä. Linjastomuutoksen yhteydessä lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennöintisuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella. Muutos on kustannusneutraali.

Linja 570 Mellunkylä – Tikkurila – Lentokenttä

Linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja kaikkien lähtöjen reitti muutetaan päättymään Lentokentälle.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

+ 230 000 € vuonna 2020 ja +500 000 € vuositasolla

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo

Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2020 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajojhyteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / la, +1 ap / kesäarki

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

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

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2020 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajojhyteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

ei autopäivämuutosta

+14 000 € vuonna 2020 ja +35 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KERA VAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERA VAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Linjastosuunnitelman mukaisesti liityntäliikenteen määrä alueella kasvaa. Myös ilta- sekä viikonloppuliikenteen palvelutaso paranee.

Linjastosuunnitelman kustannusvaikutukset:

+80 000 € vuonna 2019 ja +200 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan maankäytön kehittymiseen sekä matkustajamäärien kasvuun yhdellä lisäautolla ruuhka-ajan liikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Varaudutaan Matinkylän liityntäyhteyksien kehittämiseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / arki

+150 000€ vuonna 2019 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2020

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Linjat 785-788 Rautatientori – Nikkilä

Linja 982 Nikkilä – Neulasniitty – Talma

Linja 985 Nikkilä – Talma – Keravan asema

Linjan 985 tarjontaa lisätään siten että vuoroväli on arkisin läpi päivän 30 minuuttia ja viikonloppuisin 60 minuuttia. Linjan 982 liikennöintiäikää laajennetaan lisäämällä lähtöjä ruuhkan laitaan siten että linja liikennöin noin klo 7-10 ja 13-16, jolloin linjan 985 K-reitti Neulasniityn kautta voidaan lakkauttaa.

Viikonloppuisin ei enää liikennöidä linjoja 785-788 Helsingistä (Rautatientorilta) Nikkilään, vaan Nikkilän suunnan tarjonta keskitetään liityntälinjalle 985, joka palvelee myös Talman aluetta.

Nikkilässä tulee muutoksia bussireitteihin, kun Nikkilän linja-autoasema poistuu käytöstä. Linjojen pääte- ja ajantasauspysäkit sijoitetaan pääosin Isolle Kylätielle, Kuntalan edustan uuteen katuterminaalisiin. Linjojen 785 ja 985 päätepysäkit siirtyvät Itäiseen Jokipuistoon.

Kustannusmuutokset:

+50 000 € vuonna 2019 ja +100 000 € vuositasolla.

Linjat 841, 842 ja 843 Itäkeskus – Söderkulla – Nikkilä / Eriksnäs / Kalkkiranta

Linja 995 Söderkulla – Kalkkiranta

Linjojen 841 ja 991 tarjontaa yhdistetään siten että Itäkeskukseen liikennöivän linjan 841 reittiä jatketaan Söderkullasta Nikkilään ja perustetaan uusi linja 842 Itäkeskus-Söderkulla-Eriksnäs. Lauantaisin liikennöidään myös linjaa 843 Itäkeskus-Söderkulla-Kalkkiranta, joka korvaa linjan 995 palvelun.

Linjoja 841 ja 842 liikennöidään arkisin läpi päivän 60 minuutin välein, jolloin vuoroväli osuudella Itäkeskus-Söderkulla on 30 minuuttia. Lauantaisin liikennöidään päiväliikenteessä 60 minuutin vuorovälillä linjaa 841 ja 120 minuutin vuorovälillä linjoja 842 ja 843, jolloin vuoroväli osuudella Itäkeskus-Söderkulla on 30 minuuttia. Sunnuntaisin ja iltaisin liikennöidään 120 minuutin välein linjoja 841 ja 842, jolloin vuoroväli osuudella Itäkeskus-Söderkulla on 60 minuuttia.

Arkisin osa linjan 995 lähdöistä jatketaan Söderkullasta Taasjärven alueelle, edellyttäen että katujen ja pysäkkien parannustoimenpiteet Tasbyntiellä ja Amiraalintiellä on toteutettu. Myös linja 841 voidaan liikennöidä Amiraalintien kautta, jos reitille tarvittavat parannustoimeenpiteen on toteutettu.

Kustannusmuutokset:

+40 000 € vuonna 2019 ja +80 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan asukasmäärän kasvuun Nikkilän ja Söderkullan alueella tihentämällä ilta- ja viikonloppuliikenteen vuorovälejä.

Kustannusmuutokset:

+10 000 € vuonna 2020 ja +25 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2020

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2019

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Linjastosuunnitelman mukaisesti liityntäliikenteen määrä alueella kasvaa. Myös ilta- sekä viikonloppuliikenteen palvelutaso paranee. Linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti on arvioitu Tuusulan kunnan osalta kustannusneutraaliksi.

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan Rykmentinpuiston asuinalueen kehittymiseen lisäämällä alueelle päivittäinen joukkoliikennetarjonta.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:

1 ap / ma-su

+100 000 € vuonna 2020 ja +300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Kuntaosuudet vuonna 2019

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- ilman ymp.bonusta	297,034	115,466	2,334	87,692	9,424	11,419	4,800	5,951	0,649	534,770
- Ympäristöbonus	1,104	0,533	0,006	0,340	0,005	0,007	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	298,138	115,999	2,341	88,033	9,430	11,426	4,802	5,953	0,650	536,770
%-jakautuma	55,5 %	21,6 %	0,4 %	16,4 %	1,8 %	2,1 %	0,9 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
Yleiskustannukset										
	46,095	14,855	0,303	10,470	0,872	0,866	0,251	0,302	0,044	74,058
Yhteensä	46,095	14,855	0,303	10,470	0,872	0,866	0,251	0,302	0,044	74,058
%-jakautuma	62,2 %	20,1 %	0,4 %	14,1 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	100,0 %
Infrakustannukset										
	83,313	47,901	0,334	15,507	0,889	1,930	0,349	0,403	0,065	150,692
Yhteensä	83,313	47,901	0,334	15,507	0,889	1,930	0,349	0,403	0,065	150,692
%-jakautuma	55,3 %	31,8 %	0,2 %	10,3 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
	426,442	178,222	2,971	113,669	11,186	14,215	5,399	6,656	0,758	759,520
- Ympäristöbonus	1,104	0,533	0,006	0,340	0,005	0,007	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	427,546	178,754	2,977	114,009	11,192	14,222	5,401	6,658	0,759	761,520
%-jakautuma	56,1 %	23,5 %	0,4 %	15,0 %	1,5 %	1,9 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	99,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	210,226	76,778	1,973	61,045	8,142	7,956	2,482	3,706	0,465	372,773
%-jakautuma	210,226	76,778	1,973	61,045	8,142	7,956	2,482	3,706	0,465	372,773
										0,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	216,216	101,444	0,998	52,624	3,044	6,259	2,918	2,951	0,293	386,747
- Ympäristöbonus	1,104	0,533	0,006	0,340	0,005	0,007	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
%-jakautuma										0,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	13,798	2,381	0,271	15,000	1,011	3,122	0,008	0,151	0,110	35,850
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,380	1,032	0,036	0,825	1,132	0,145	0,075	0,143	0,023	4,790
Yhteensä	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640
%-jakautuma	39,8 %	8,4 %	0,8 %	38,9 %	2,8 %	8,0 %	0,2 %	0,7 %	0,3 %	99,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
Yhteensä	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
%-jakautuma	57,8 %	28,3 %	0,2 %	10,7 %	0,5 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	99,2 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	47,0 %	55,1 %	23,4 %	32,6 %	17,0 %	21,1 %	52,5 %	39,9 %	21,3 %	45,7 %

Vertailu kuntaosuudet 2019 TA ja 2018 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	217,320	101,977	1,004	52,964	3,050	6,266	2,919	2,952	0,294	388,747
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
Erotus	6,876	13,817	-0,099	-0,111	-0,207	1,026	0,536	-0,239	-0,284	21,316
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	16,178	3,413	0,306	15,825	1,142	3,266	0,083	0,294	0,132	40,640
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324
Erotus	1,361	2,719	0,140	8,948	0,126	1,254	-0,486	0,145	0,108	14,316
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	201,142	98,564	0,698	37,139	1,907	3,000	2,837	2,658	0,161	348,106
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Erotus	5,515	11,098	-0,239	-9,059	-0,334	-0,228	1,023	-0,384	-0,393	6,999

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2019 TA	214,940	100,944	0,969	52,139	2,918	6,122	2,844	2,809	0,271	383,957
Subventio% kunnittain	50,3 %	56,5 %	32,5 %	45,7 %	26,1 %	43,0 %	52,7 %	42,2 %	35,7 %	50,4 %

Kuntaosuudet vuonna 2020

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset										
- Ilman ymp.bonusta	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	301,885	119,346	2,470	89,110	9,524	11,497	5,085	6,378	0,654	545,949
- Ympäristöbonus	1,097	0,541	0,007	0,339	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	302,982	119,887	2,477	89,448	9,529	11,505	5,087	6,380	0,654	547,949
%-jakautuma	55,3 %	21,9 %	0,5 %	16,3 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	98,7 %
Yleiskustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	46,278	15,068	0,318	10,612	0,884	0,882	0,258	0,307	0,045	74,652
Yhteensä	46,278	15,068	0,318	10,612	0,884	0,882	0,258	0,307	0,045	74,652
%-jakautuma	62,0 %	20,2 %	0,4 %	14,2 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	99,5 %
Infrakustannukset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	87,729	48,552	0,351	15,268	0,909	1,979	0,369	0,406	0,068	155,631
Yhteensä	87,729	48,552	0,351	15,268	0,909	1,979	0,369	0,406	0,068	155,631
%-jakautuma	56,4 %	31,2 %	0,2 %	9,8 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	99,7 %
Kustannukset yhteensä										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	435,893	182,967	3,139	114,990	11,318	14,358	5,712	7,091	0,766	776,232
- Ympäristöbonus	1,097	0,541	0,007	0,339	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	436,990	183,507	3,145	115,329	11,323	14,366	5,714	7,092	0,766	778,232
%-jakautuma	56,2 %	23,6 %	0,4 %	14,8 %	1,5 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	99,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	210,891	78,210	2,035	60,885	8,283	8,222	2,738	3,893	0,471	375,628
Yhteensä	210,891	78,210	2,035	60,885	8,283	8,222	2,738	3,893	0,471	375,628
%-jakautuma	56,1 %	20,8 %	0,5 %	16,2 %	2,2 %	2,2 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	98,8 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	225,002	104,757	1,104	54,105	3,035	6,137	2,974	3,198	0,295	400,604
- Ympäristöbonus	1,097	0,541	0,007	0,339	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	226,098	105,298	1,110	54,444	3,040	6,144	2,976	3,199	0,295	402,604
%-jakautuma	56,2 %	26,2 %	0,3 %	13,5 %	0,8 %	1,5 %	0,7 %	0,8 %	0,1 %	99,1 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	13,798	2,381	0,271	4,145	1,011	0,113	0,008	0,151	0,110	21,986
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,380	1,032	0,036	0,825	0,132	0,145	0,075	0,143	0,023	4,790
Yhteensä	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
%-jakautuma	60,4 %	12,7 %	1,1 %	18,6 %	4,3 %	1,0 %	0,3 %	1,1 %	0,5 %	98,4 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	209,920	101,885	0,804	49,474	1,898	5,886	2,893	2,905	0,162	375,828
Yhteensä	209,920	101,885	0,804	49,474	1,898	5,886	2,893	2,905	0,162	375,828
%-jakautuma	55,9 %	27,1 %	0,2 %	13,2 %	0,5 %	1,6 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	99,2 %
Subventio% kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	48,0 %	55,5 %	25,6 %	42,9 %	16,8 %	41,0 %	50,6 %	41,0 %	21,2 %	48,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 TS ja 2018 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	226,098	105,298	1,110	54,444	3,040	6,144	2,976	3,199	0,295	402,604
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
Erotus	15,654	17,138	0,007	1,369	-0,217	0,904	0,593	0,008	-0,283	35,173

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TS ja 2018 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	209,920	101,885	0,804	49,474	1,898	5,886	2,893	2,905	0,162	375,828
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Erotus	14,293	14,419	-0,133	3,276	-0,343	2,658	1,079	-0,137	-0,392	34,721

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TS	223,718	104,265	1,075	53,618	2,909	5,999	2,901	3,056	0,272	397,814
Subventio% kunnittain	51,2 %	56,8 %	34,2 %	46,5 %	25,7 %	41,8 %	50,8 %	43,1 %	35,5 %	51,1 %

Kuntaosuudet vuonna 2021

A. Kustannukset kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
- ilman ymp.bonusta	308,980	119,435	2,477	89,637	9,578	11,545	5,103	6,400	0,657	553,813
- Ympäristöbonus	1,106	0,534	0,007	0,337	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	310,086	119,969	2,484	89,974	9,583	11,552	5,105	6,402	0,657	555,813
%-jakautuma	55,8 %	21,6 %	0,4 %	16,2 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	98,7 %
Yleiskustannukset										
	46,015	14,982	0,316	10,552	0,879	0,877	0,256	0,305	0,044	74,228
Yhteensä	46,015	14,982	0,316	10,552	0,879	0,877	0,256	0,305	0,044	74,228
%-jakautuma	62,0 %	20,2 %	0,4 %	14,2 %	1,2 %	1,2 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	99,5 %
Infrakustannukset										
	89,439	49,893	0,357	15,385	0,922	2,034	0,376	0,411	0,069	158,888
Yhteensä	89,439	49,893	0,357	15,385	0,922	2,034	0,376	0,411	0,069	158,888
%-jakautuma	56,3 %	31,4 %	0,2 %	9,7 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	99,7 %
Kustannukset yhteensä										
	444,435	184,311	3,150	115,574	11,379	14,456	5,736	7,117	0,771	786,928
- Ympäristöbonus	1,106	0,534	0,007	0,337	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	445,540	184,844	3,157	115,911	11,385	14,463	5,738	7,118	0,771	788,928
%-jakautuma	56,5 %	23,4 %	0,4 %	14,7 %	1,4 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	99,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	214,055	79,383	2,065	61,798	8,407	8,345	2,779	3,951	0,478	381,282
Yhteensä	214,055	79,383	2,065	61,798	8,407	8,345	2,779	3,951	0,478	381,282
%-jakautuma	56,1 %	20,8 %	0,5 %	16,2 %	2,2 %	2,2 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	98,8 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	230,380	104,928	1,085	53,776	2,972	6,111	2,957	3,165	0,293	405,666
- Ympäristöbonus	1,106	0,534	0,007	0,337	0,005	0,008	0,002	0,002	0,000	2,000
Yhteensä	231,486	105,461	1,092	54,113	2,978	6,119	2,959	3,167	0,293	407,666
%-jakautuma	56,8 %	25,9 %	0,3 %	13,3 %	0,7 %	1,5 %	0,7 %	0,8 %	0,1 %	99,2 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	13,798	2,381	0,271	4,145	1,011	0,113	0,008	0,151	0,110	21,986
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,380	1,032	0,036	0,825	0,132	0,145	0,075	0,143	0,023	4,790
Yhteensä	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
%-jakautuma	60,4 %	12,7 %	1,1 %	18,6 %	4,3 %	1,0 %	0,3 %	1,1 %	0,5 %	98,4 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	215,308	102,048	0,785	49,143	1,835	5,861	2,876	2,873	0,160	380,890
Yhteensä	215,308	102,048	0,785	49,143	1,835	5,861	2,876	2,873	0,160	380,890
%-jakautuma	56,5 %	26,8 %	0,2 %	12,9 %	0,5 %	1,5 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	99,2 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	48,3 %	55,2 %	24,9 %	42,4 %	16,1 %	40,5 %	50,1 %	40,4 %	20,8 %	48,3 %

Vertailu kuntaosuudet 2021 TS ja 2018 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	231,486	105,461	1,092	54,113	2,978	6,119	2,959	3,167	0,293	407,666
2018 TA	210,444	88,160	1,103	53,075	3,257	5,240	2,383	3,191	0,578	367,431
Erotus	21,042	17,301	-0,011	1,038	-0,279	0,879	0,576	-0,024	-0,285	40,235

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 TS ja 2018 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	16,178	3,413	0,306	4,970	1,142	0,258	0,083	0,294	0,132	26,776
2018 TA	14,817	0,694	0,166	6,877	1,016	2,012	0,569	0,149	0,024	26,324

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	215,308	102,048	0,785	49,143	1,835	5,861	2,876	2,873	0,160	380,890
2018 TA	195,627	87,466	0,937	46,198	2,241	3,228	1,814	3,042	0,554	341,107
Erotus	19,681	14,582	-0,152	2,945	-0,406	2,633	1,062	-0,169	-0,394	39,783

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	229,106	104,429	1,056	53,288	2,846	5,974	2,884	3,024	0,270	402,876
Subventio% kunnittain	51,4 %	56,5 %	33,5 %	46,0 %	25,0 %	41,3 %	50,3 %	42,5 %	35,0 %	51,1 %

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTAPERUSTEET

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymää koskeva perussopimus

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

Vyöhykehinnittelun vaikutukset kuntaosuuslaskentaan

Vuonna 2019 käyttöönotettava vyöhykejärjestelmä vaikuttaa lipputulojen ja kustannusten kohdistukseen kuntaosuuslaskelmissa. Esitetyssä kuntaosuuslaskelmassa on oletettu, että uusi vyöhykehinnittelumalli otetaan käyttöön alkuvuoden 2019 aikana.

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

Oleellisiin lipputuloihin vaikuttava muutos matkoilla, joilla nykyinen PKS:n seutulippu korvautuu AB- tai BC-lipulla. Uudessa järjestelmässä AB-lippu tuottaa arvioiden mukaan n. 70 % HSL:n lipputuloista. Myönnettävät alennukset sekä lisävyöhykelipun ja seniorilipun käyttöönotto vaikuttavat myös lipputulokertymään.

Kustannusjaon osalta liikennemuotojen ja linjastojen kohdistuseriin ei esitetä muutoksia, eli nykyinen jako sisäisiin ja seudullisiin linjastoihin säilyy entisellään. Operointikustannukset arvioitu tilanteeseen, jossa Länsi-Espoon suorat bussilinjat ovat käytössä. Kustannusten jaossa käytettävien nousujen ja matkustajakilometrien jakautumat perustuvat bussiliikenteen osalta alkuvuoden 2018 muokattuihin tietoihin ja Länsimetron myötä ennakoituihin muutoksiin. Raideliikenteen osalta on käytetty viimeisimpien lippulajitukimusten muokattuja tuloksia. Merkittävimmät muutokset ovat nykyisten sisäisillä kertalipuilla tehtyjen nousujen kohdistuksessa. Nämä nousut on kohdistettu kunnille vyöhykkeittäin suoraan kohdistettujen nousujakautumien perusteella. Länsimetron osalta on hyödynnetty ulkopuolisen asiantuntijan tekemiä kokonaisarviointeja. Tuusulalle ja Siuntiolle kohdistettavien liikennemuotojen nousut ja matkustajakilometrit on arvioitu hyödyntämällä aikaisemmin laadittujen vaikutusarviointien suhdekertoimia. Tämä koskee metro-, juna- ja raitioliikenteen kustannusjakoa.

JOUKKOLIIKENTEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

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

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuositason nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

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

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitukimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

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

Metroliiikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitukimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometriä perusteella.

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

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

Lauttaliikenne

Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometriä perusteella.

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

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

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

Tilaaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

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

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

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

Infrakulut

Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

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

- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

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

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

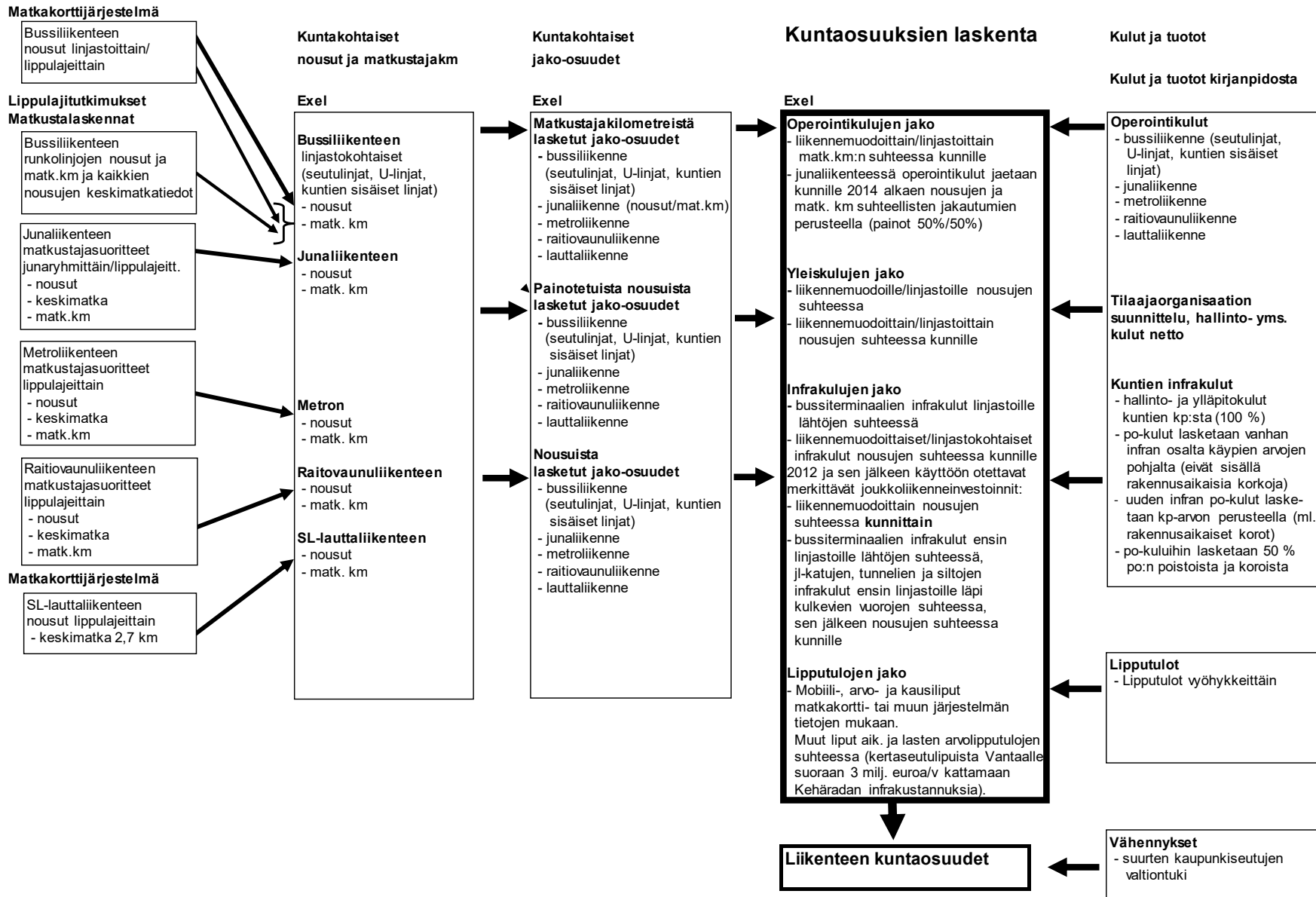
- Junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteeseen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

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

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvoseutulipputulojen suhteella. Kehäradan tuomista lisääntyneistä kertaseutulipputulosta vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

HSL:n kulujen ja tuottojen kohdistaminen kunnille



Parhaat matkat tehdään yhdessä

Yhteenveto kuntien lausunnoista

HSL:n alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2019-2021

HSLH 2.10.2018

Lausuntopyyntö alustavasta Toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2019-2021



→ Jäsenkunnilta pyydettiin lausuntoa 31.8. mennessä:

- HSL:n strategiasuunnitelmasta,
- liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
- kuntaosuuksien tasosta,
- lipputulotavoitteista TTS-kaudella,
- tarkastusmaksun korottamisesta ja
- kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä (tai alijäämän takaisin maksamisesta) suunnitelmakaudella 2019-2021.

Strategiasuunnitelma



Nostoja strategiasuunnitelmasta



- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen
- Ympäristötavoitteet: päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönoton vauhdittaminen ja laajentaminen. Yhteisiä toimenpiteitä kestävä liikumisen edistämiseksi
- Yhteistyö, jolla luodaan uusia liikkumispalveluja ja -ratkaisuja, MaaS-palveluiden kehittäminen, rajapinnat
- Tiedon kattava ja ketterä kerääminen ja hyödyntäminen joukkoliikenteen kehittämiseen, kuntaosuuksien määrittelyyn, kuntien maankäytön ja infran kehittämiseen sekä uusien liikkumispalvelujen ja yrityselämän tarpeisiin

- Joukkoliikenteen houkuttelevuus. Matkaketjun, vaihtojen ja solmukohtien toimivuus
- Asiakaslähtöisyys, palvelun laadun kehittäminen ja uudet digitaaliset tuotteet
- Tiivis yhteistyö MAL-suunnittelussa
- Väestönkasvu, länsimetron käyttöönotto ja vyöhykehinnointelu → kasvavaan kysyntään vastaaminen
- Seudun alueellisen monimuotoisuuden ja paikallisolosuhteiden huomioiminen
- Tavoitteissa esille myös matkailuun ja kansainväliseen yhteistyöhön liittyviä näkökohtia
- Selkeät tavoitteet ja niiden monipuolinen seuranta (mittarit)
- Kustannustehokkuus kaikessa toiminnassa

Espoo

Strategiset tavoitteet ovat kannatettavia. Tavoitteisiin tulisi kuitenkin kirjata myös päästöttömän joukkoliikenteen käyttöönoton vauhdittaminen ja laajentaminen. Ympäristötavoitteissa etusijalle tulee asettaa päästötön, sähkökäyttöinen liikennöinti, jota biopolttoainepohjainen kalusto täydentää. Espoon liityntäbussilinjojen ja joukkoliikenteen raskaan runkoverkon päästöttömyyden osalta näihin tavoitteisiin tulisi päästä jo ennen vuotta 2025.

HSL:n strategian mukaan asukkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liikenneyhteyksiin. Länsimetron ja sen liityntälinjaston käyttöönottoon liittyvä joukkoliikenteen tason parantaminen sekä niiden tarjoaman palvelun lisääminen ovat Espoolle erityisen tärkeitä.

Espoon maankäytön tärkeimmät kehittämiskohteet sijoittuvat vuosina 2019 - 2021 Länsimetron ja sen asemien tuntumaan. Myös Raidejokerin suunnittelu ja toteutus ovat käynnissä. HSL:n tulee toiminnallaan edistää Länsimetron ja Raide-Jokerin kehityskäytävälle asetettujen Espoon tavoitteiden toteutumista.

Espoo korostaa HSL:n ja muiden toimijoiden kanssa tehtävää konkreettista yhteistyötä, jolla luodaan uusia liikkumispalveluja ja ratkaisuja. HSL:n tulee kiirehtiä matkaketjujen palvelutason parantamista ja sujuvoittamista, etenkin liittyen länsimetroon ja rautatiehen. Tämän tulee tapahtua yhteistyössä eri kuljetuspalvelujen potentiaalisten tuottajien kanssa, kuten osana MaaS-kehitystyötä kutsuliikenteen ja taksitoiminnan 1.7.2018 voimaan tulleen uuden lainsäädännön mahdollistamien uusien muotojen avulla. Erityisesti tulee huolehtia koululaisten ja ikäihmisten palvelutarpeesta.

Espoon palvelukeskittymien saavutettavuutta halutaan parantaa joukkoliikenneyhteyksien avulla sekä kasvattamalla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta. Espoon tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että HSL jatkaa tiivistä yhteistyötä, maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelusta vastaavien Espoon organisaatioiden kanssa sekä ottaa Helsingin seudun maankäyttöä ja liikennejärjestelmää koskevassa suunnittelussa huomioon Espoon asettamat maankäytön kehittämistavoitteet ja Espoossa toteutuvan väestökehityksen ennusteet. Seudullisessa yhteistyössä, erityisesti MAL 2019 suunnittelussa on noussut esiin, että HSL:n arviot Espoon tulevasta väestönkasvusta ovat liian pieniä toteutuvaan kehitykseen verrattuna. HSL:n tulee tehdä aikaisempaa tiiviimpää yhteistyötä Espoon kanssa tästä aiheutuvan laskennallisen vääristymän oikaisemiseksi sekä tarkistaa MAL 2019 maankäytön ja liikenteen tulevaa kehitystä koskevia mitoitussarvoja niin, että ne paremmin vastaavat Espoon kaupungin asettamia maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita, Espoon väestönkasvua sekä joukkoliikennepalvelujen tulevaa kysyntää.

Länsimetron ja yöhykehinnoittelun käyttöönotto tuovat joukkoliikenteeseen paljon uusia käyttäjiä ja luovat paitsi uudenlaisia palveluja myös aikaisemmasta poikkeavaa kysyntää eri yhteysväleille. Muuttuvassa toimintaympäristössä HSL:n tulee kiinnittää erityistä huomiota tietojen ketterään ja kattavaan keräämiseen joukkoliikennejärjestelmässä ja matkustamisessa tapahtuvista muutoksista. Tietoja lipputulojen kehityksestä ja matkustamisesta tapahtuvista muutoksista tarvitaan HSL:ssä ja sen jäsenkunnissa paitsi kuntaosuuksien määrittelyyn ja HSL:n joukkoliikenteen kehittämiseen, myös kuntien maankäytön ja infran kehittämiseen sekä uusien liikkumispalvelujen ja yrityselämän tarpeisiin.

Helsinki

Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin maankäytölleen ja liikenteelleen asettamia tavoitteita. Tavoitteita olisi kuitenkin mahdollista konkretisoida selkeämmiksi, jotta niiden avulla pystyttäisiin arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta mm. suunnittelun laadun ja taloudellisuuden suhteen. Strategiassa olisi hyvä nostaa selkeämmin esille rajapintojen avaaminen eri toimijoille uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen syntymistä ja kehittymistä edistävänä toimena. HSL:n tulee toteuttaa avoimet rajapinnat tavalla, joka tukee Helsingin strategiaa tavoitteita ja MaaS -palvelujen kehittymistä. HSL:n tavoitteissa voisi tuoda esiin myös vesiliikenteen (saariston yhteydet) kehittämiseen, matkailuun ja kansainväliseen yhteistyöhön (esim. lippuyhteistyö) liittyviä näkökohtia. Strategiset painopisteet olisi perusteltua sitoa seurantaan ja tämän hetkiseen tilanteeseen myös lukujen osalta.

Strategian toteutumisen seurannan mittareita tulee kehittää edelleen. Mittariston tulee olla riittävän laaja. Tunnuslukuja ja niiden muuttumista tulisi seurata kulkumuodoittain ja liikennesektoreittain. Mittarit (esim. eur/tuotettu paikka-km, eur/matka, hallinnon kulut, henkilöstökulut, investointien kannattavuus jne.) kiinnittäisivät hyvin huomiota HSL toiminnan tuottavuustavoitteisiin ja -kehitykseen pitkällä aikajänteellä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäksi tarkastelua ja mittareita olisi mahdollista laajentaa myös muiden liikennemuotojen osuutta ja uuden teknologian kehityksen huomioimisen myötä myös esim. uusien liikennemuotojen ja -innovaatioiden kehittymistä kuvaaviin tunnuslukuihin.

Suunnitelmakauden panostukset erityisesti palvelun laadun kehittämiseen asiakaskokemuksen kehittämisen keinona sekä keinona lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ovat kannatettavia. On myös hyvä, että asiakaskokemuksen mittaamiseen on selkeät yhdenmukaiset mittarit, joilla tavoitteen toteutumista voidaan seurata sekä kokonaisuutena että operaattoritasolla. Runkoverkon osalta mittareiden kohdistaminen vaatii vielä kehittämistä siten, että pystyttäisiin entistä paremmin arvioimaan runkoverkkojen vaikutusta kestävien kulkutapojen kasvuun ja seudun ilmastotavoitteisiin. Esimerkiksi uusille alueille muuttavien yksityisautojen omistusta voisi harkita mahdollisena epäsuorana mittarina.

On tärkeää, että HSL on mukana mahdollistamassa uusien kestävä liikenteen innovaatioiden jalkauttamista. Kehitystyössä tulisi täysipainoisesti hyödyntää mahdollisuuksia avoimien innovaatioiden ja joukkoliikenteen alustan kehittämiseen yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa. HSL:n tulisi kehittää systemaattisesti omaa osaamistaan innovaatioverkostojen johtamisessa. Sen lisäksi, että HSL seuraa asiakastyytyväisyyttä suhteessa alihankkijoidensa palveluihin, olisi hyvä mitata pitkäjänteisesti myös yhteistyökumppaneiden tyytyväisyyttä HSL:n suhteen.

Kauniainen

Erinomaisen asiakaskokemuksen tavoitteen kuvaus ja mittarit kohdistuvat erityisesti kanta-asiakkaihin, jotka jo käyttävät HSL:n palveluja. Tavoitteena tulisi olla myös uusien, esim. nykyisten yksityisautoilijoiden huomioiminen potentiaalisina uusina asiakkaina ja kokonaan uusien asiakkaiden lukumäärän mittaaminen. Pelkkä matkustajamäärien mittaaminen ei vastaa tähän. Tuotevalikoimassa kannattaisi esitettyä enemmän olla satunnaisia ja lyhyitä matkoja varten tuotteet, joita on helppo ostaa ilman etukäteen hankittuja matkakortteja tai ladattuja sovelluksia. Lähimaksamisen kehittäminen on kannatettavaa ostamisen helppoutta tukemaan. Reittioppaan kehittäminen ansaitsee erityisen kiitoksen matkaketjujen ja matkustajainformaation tukena.

Tehokas runkoverkko ei saa strategisena tavoitteena johtaa palvelutason liialliseen heikentämiseen paikallisella tasolla. Joukkoliikenne on merkittävältä osaltaan verovaroin ylläpidettyä palvelua, jolloin sen tulee myös tasa-arvosyistä olla kattavasti käytettävissä. Nykyistä paremmin on voitava erottaa yhteystarpeet, jotka eivät suuntaudu runkolinjoille. Joukkoliikenneyhteydet lähikouluihin, terveysasemille ja muihin lähipalveluihin tulee jatkossakin turvata. Joukkoliikenteen saavutettavuus on laajalla seudulla tärkeämpää kuin kaukana kulkevan linjan tiheä vuoroväli. Liikennejärjestelmä, jonka vetovoima perustuu liaksi runkolinjoihin saattaa johtaa henkilöautoliikenteen kasvuun. Henkilöautoliikenteen kulkumuoto-osuuden nousu vaikeuttaisi koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

Ennakointi ja uudistaminen on tavoitteena jäänyt epämääräiseksi, mikä näkyikin alustavien mittareiden vähyytenä ja ilmaisun vaikeutena.

Aktiivinen yhteistyö: tavoitteeseen tulee lisätä omistajakuntien aito kuuleminen ja niiden strategiatyön tukeminen. On selvää, että resurssit ovat rajalliset ja lähtökohdat toisinaan ristiriitaiset, mutta aitoa kuulemistä parantamalla ennen ratkaisujen lukkoonlyömistä on mahdollista yhteistyössä löytää kompromisseja. Yhteistyö maankäytön, asumisen ja liikennesuunnittelun yhteensovittamisessa on Helsingin seudulla ollut erittäin onnistunutta.

Kestävä talous: kuntaosuuslaskentamallin kehittämisen tulee perustua todellisiin kustannuksiin ja joukkoliikenteen käyttäjämääriin kunnittain. Aiemmat joukkoliikenteen tarjontaan perustuvat mallit olivat lähtökohdiltaan epäonnistuneet ja myös liikennemuotojen kustannustason määrittelyssä virheelliset.

Raideliikenneyhteyksiin perustuva runkolinjajärjestelmä luo painetta lippujen hintakorotuksiin. Suuret raideliikennehankkeet hyödyttävät merkittävästi muitakin kuin seudun asukkaita eikä niihin tulisi ryhtyä ilman merkittävää valtiollista rahoitusosuutta. Kaikkiaan palvelut tulee aina tuottaa kustannustehokkaimmalla tavalla ja eri vaihtoehtoja selvittää. Ratkaisujen taloudelliset vaikutukset tulee huolellisesti selvittää ennen uusien hankkeiden käynnistämistä. Taloutta ei tule paikata kuntaosuuksia nostamalla. Merkille pantavaa on, että lausuntoaineiston mukaan HSL:n toimintamenojen kasvu ylittää vuonna 2019 selvästi yleisen kustannustason nousun, tilanteessa jossa tulojen kehitys on erityisen epävarma uuden yöhykejärjestelmän käyttöönoton myötä.

HSL:n aktiivisuus liikenteen päästövähennysten edistämiseksi tukee myös kuntia niiden ilmastotyössä ja on oikeanlaista suunnannäyttämistä ja arvostettavaa julkisyhteisön toimintaa. Sähköbussit tarjoavat varsinkin vähemmän tiiviisti rakennetuille alueille varteenotettavan vaihtoehtoisen tavan vähentää paikallisia päästöjä ja sähkön tuotantotavasta riippuen mahdollisuuden vähentää päästöjä. HSL:n sähköbussikokeilu on ollut onnistunut ja suunniteltu jatko on perusteltu.

Kerava &
Kirkko-
nummi &
Siuntio

Strategiasuunnitelma perustuu HSL:n laatimaan strategiaan ja esitetyt painopistealueet ja niihin liittyvät mittarit ovat kannatettavia. Mittareita tarkennettaessa tulee ottaa huomioon seudun monimuotoisuus. Mittarit tulee laatia siten, että ne palvelevat sekä ydinalueen että kehyskuntien tarpeita ja tarvittaessa mittareista tulee tuottaa myös kunnittaista tai vyöhykkeistä tietoa.

Sipoo

HSL:n strategian tavoitteet ja keinot ovat Sipoon kannalta pääosin tarkoituksenmukaisia ja kannatettavia. Visiot, arvot ja strategiset painopisteet ovat selkeitä ja ymmärrettäviä. Sipoon alue on harvaanasuttua, minkä vuoksi joukkoliikenteen määrä on vähäistä muuhun HSL-alueeseen nähden. Sen vuoksi matkustajamäärät ovat monin paikoin vähäisiä. Koska osa koulumatkoistakin on vaihdollisia, on vaihtojen toimivuus ja odottamisolosuhteet tärkeitä. Vaihtojen houkuttelevuuteen vaikuttaa myös joukkoliikenteen luotettavuus. Sipoo pitää tärkeänä, että esim. Helsingin sisääntuloväylillä huolehditaan linja-autoliikenteen sujuvuudesta myös työmaa-aikoina riittävään etuusjärjestelyin, jotta aikataulut ovat luotettavia myös Sipoon alueella ja vaihtoyhteydet toteutuvat.

Kestävä talous on Sipoon kannalta erittäin olennainen asia. Kuntaosuuksien laskentaa on hyvä kehittää, jotta kuntaosuuksien määrät ovat nykyistä paremmin ennakoitavissa ja kehittyvät vakaasti.

Mittareita yhteistyöhankkeista ei ole avattu alustavassa TTS:ssä tarkemmin. Esim. Bastukärrin työmatkayhteyksien kannalta on kuitenkin olennaista malli, jossa liikenteen rahoittamiseen osallistuu perinteisten lipputulojen ja kuntaosuuksien lisäksi alueella toimiva yritys. Sipoon kannalta olennainen mittari olisi myös, kuinka hyvin koululaiskuljetukset ovat hoidettavissa avoimessa joukkoliikenteessä.

Tärkeä tavoite on lisäksi kustannustehokkuus siten, että mahdollisimman vähin kustannuksin on tuotettavissa hyvää joukkoliikennepalvelua. Nykyinen liikennöintisopimus on ollut keskimääräistä kalliimpi, minkä vuoksi kustannustehokkaammat ratkaisut ovat kunnan kannalta eduksi.

Vuoden 2019 alussa valmistuu MAL2019-suunnitelma hyväksyttäväksi. Sipoon osalta tärkeimpiä kehitystehtäviä ovat henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava-Nikkilä-radalla sekä itäisen raideratkaisun toteutumisen edistäminen hanketta tukevalla maankäytön suunnittelulla. Kerava ja Sipoo ovat käynnistäneet yhteisen projektin Kerava-Nikkilä radan avaamiseen hlöjunaliikenteelle 2020-luvun puolivälissä. Lisäksi Sipoonlahden eritasoliittymässä valtatiellä 7 on syytä tarkastella eritasoliittymän kehittämistä niin, että se mahdollistaa linja-autopysäkkien toteuttamisen moottoritietä ajavalla bussiliikenteelle.

Jäsenkunta

STRATEGIASUUNNITELMA

Tuusula

Strategiasuunnitelmassa esitetyt painopistealueet ja niihin liittyvät mittarit ovat kannatettavia. Mittareita tarkennettaessa tulee ottaa huomioon seudun monimuotoisuus. Mittarit tulee laatia siten, että ne palvelevat sekä ydinalueen että kehyskuntien tarpeita ja tarvittaessa mittareista tulee tuottaa myös kunnittaista tai vyöhykkeistä tietoa.

Tuusulan kannalta erityisen tärkeä asia on HSL strategiassa painopisteeksi nostettu tehokas runkoverkko sekä käsitteellisesti sekä toiminnallisesti. Tuusulalle on tärkeää, että tätä painopistealuetta kehitettäessä kiinnitetään erityistä huomiota myös liityntäliikenteen toimivuuteen edellytyksenä runkoverkon tarjonnan tehokkaalle toiminnalle. Liityntäliikenteen toimivuus, tai mahdollisesti asiakastyytyväisyys liityntäliikenteen toimivuuteen, tulisi olla myös runkoverkon tehokkuutta mittaava tekijä rinnan vaihtojen toimivuutta ja odottamisolosuhteita koskevan asiakastyytyvyyden kanssa.

Yleisesti HSL-alueen reuna-alueen kuntien joukkoliikennekysynnän taso sekä maantieteellinen sijainti kuntalaisten palveluverkon ja työssäkäyntialueen sisällä kulkevina HSL-alueen rajoihin luo tilanteen, jossa runkoverkko-liityntäliikenne suunnitteluperiaatetta tulee ensisijaisesti soveltaa tavalla, joka luo edellytykset kasvattaa joukkoliikenteen käyttöä henkilöautoilun kustannuksella.

Kunta kiinnittää strategiasuunnitelmassa myös huomiota aktiivisen yhteistyön painopistealuetta mittaroitaessa suunniteltuun Maas IdeaLab -ohjelman onnistumisen mittariin. Joulukuussa 2018 alkava ohjelman pilottivaihe kestää noin vuoden. Aktiivisuutta liikennepalvelujen kehittämistyössä tai IdeaLab -pilotin jälkeistä palvelun jatkoa ja kehittymistä tulisi myös mittaroida strategiakauden aikana.

Vantaa

Vantaalla laadittavan Yleiskaava 2020:n hyväksytyt tavoitteet nivoutuvat seuraavien teemojen ympärille: paikallinen elinympäristö, seudullinen joukkoliikennekaupunki ja kansainvälinen lentokenttäkaupunki. Kaikissa teemoissa on voimakkaasti mukana liikkuminen eri kulkumuodoilla. Kaupungin ja HSL:n yhteistyö kaiken liikkumisen kehittämisessä on jatkuvasti tärkeämpää uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen yleistäessä. Joukkoliikenteeseen kytkeytyy yhä tiiviimmin esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmät, yhteiskäyttöautot ja MaaS-palvelut. Kaupunkien rooli joukkoliikenteen sujuvuuden turvaamisessa on huomattavan tärkeää ja joukkoliikenne on olennainen osa kestävästä kaupunkia.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta -ohjelmassa on määritelty useita toimenpiteitä, joiden kautta kestävämpää liikkumista tullaan edistämään. HSL:n visiossa korostuva kestävä kehitys edellyttää vahvaa yhteistyötä kaupunkien kanssa. Tärkeätä on joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen kuin myös toiminnan taloudellisen tehokkuuden varmistaminen. Vantaan strategiassa on yhdeksi tavoitteeksi asetettu joukkoliikenteen matkustajamäärien 3 % vuotuinen kasvu. Tämä tukee sekä kestävästä liikkumisesta että joukkoliikenteen taloutta. Nyt toteutettavalla vyöhykelippu-uudistuksella on hyvä mahdollisuus lisätä joukkoliikenteen käyttäjämääriä etenkin käyttäjille entistä edullisemmalla B-vyöhykkeellä. HSL:n tulisiikin asettaa tavoitteekseen Vantaan tavoin joukkoliikenteen nykyistä voimakkaampi määrällinen kasvu.

Vantaan strategian yhtenä merkittävimpänä yksittäisenä tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osalta hiilineutraaliustavoitteisiin ei ole mahdollista päästä pelkästään kaupungin omilla toimilla, joten tässä tarvitaan vahvaa yhteistyötä HSL:n kanssa sekä yhteisiä toimenpiteitä kestävästä liikkumisesta edistämiseksi. Myös päästöttömien polttoaineiden käytön edistäminen on välttämätöntä tavoitteiden saavuttamiseksi. HSL ja kaupungit voivat vaikuttaa tähän yhdessä, mutta myös valtiolta tarvitaan toimenpiteitä näihin tavoitteisiin pääsemiseksi.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset



Palvelutasosta lausuttua



- Runkolinjat, lisääntyvät vaihdot ja vaihtojen toimivuus; liityntäliikenne
- Länsimetron ja sen liityntäliikenteen seuranta, hienosäätö ja kehittäminen
- Liikkumispalveluiden uudet kokeilut, MaaS, robotti-/automaattibussit
- Sähköbussiliikenteen käyttöönottoa kannatetaan, kokeilujen seuranta

- Lisääntyviin asukasmääriin tai uusiin asuinalueisiin sekä rakennushankkeisiin yms. varautuminen
- Taloudellisesti kustannustehokkaiden, vähäpäästöisten ja käyttäjätarpeeseen mitoitettujen kestävien joukkoliikennematkaisu- ja ratkaisujen edistäminen
- Poikittaisliikenne ja palvelukeskusten saavutettavuus
- Tietoa matkustajamäärien kehitystrendeistä päätöksenteon pohjaksi
- Liityntäpysäköintiin pääsy myös mobiililipulla

Espoo

Espoo edellyttää, että HSL seuraa tiiviisti Espoon bussilinjastoon syksyn 2018 aikana toteutettavien linjasto- ja aikataulumuutosten vaikutuksia ja varautuu edelleen kehittämään metron liityntäliikennettä ja hienosäätämään Espoon joukkoliikenteen palveluja tarpeen vaatiessa. HSL:n tulee huolehtia myös siitä, että Espoon joukkoliikenne jatkossakin toimii kustannustehokkaalla ja kestävällä tavalla sekä noudattaa HSL joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia 2016 yhteisesti hyväksytyjä joukkoliikenteen suunnitteluperiaatteita.

- Runkolinjan 200: runkolinjamaisen liikennöinnin aloittamisen aikataulusta ja tarvittavista parannuksista tulee erikseen sopia Espoon teknisen ja ympäristötoimen kanssa. Espoo esittää, että linjaa 200 liikennöidään tavanomaisena bussilinjana siihen asti, kun runkolinjan edellyttämät katuinfran parannustoimenpiteet saadaan toteutettua.
- Runkolinjan 560 jatkaminen Matinkylään edellyttää Lintulaaksontien jatkamista Uusmäestä Vihdintielle. Espoon tavoitteena on toteuttaa Lintulaaksontien jatke Länsimetron jatkeen aikataulussa. Matinkylän bussiterminalissa on linjan 560 päättämiseen tarvittavaa laiturikapasiteettia vapaana vasta, kun Länsimetron jatke on valmis.
- Espoo pitää tärkeänä, että ruuhka-ajan suorat linjat Kamppiin on valmisteltava ja toteutettava yhteistyössä Espoon ja HSL:n kanssa myös Latokaski-Nöytkiö-Tillinmäki alueelle ja Finnoontienvarteen kustannustehokkaalla tavalla.
- Liityntälinjojen reititysten nopeutta tulee edelleen kehittää erityisesti alueilla, joilla liityntälinjat eivät kulje Länsiväylää ja asiakastytyväisyys on heikentynyt (Latokaski, Tillinmäki, Nöytkiö, Laurinlahti),
- Yhteys Meilahteen Länsi-Espoosta on hidastunut merkittävästi. Yhteyden nopeuttamisen vaihtoehtoja tulee tarkastella yhteistyössä Espoon ja HSL:n kanssa.
- Matinkylän metrolinjan vuorovälin tihentäminen ruuhkassa on Espoole tärkeä kehitystoimenpide, jolla voidaan sekä keventää Matinkylän terminaalien ruuhkaisuutta että nopeuttaa matkaketjuja.
- Kuurinniityn alueen sisäisen liikenteen parantamisen mahdollisuudet mm. Tapiolan suuntaan tulee arvioida. Lisäksi ehdotetaan selvitettäväksi, miten Kurttilan alueen yhteyttä voisi nopeuttaa, esimerkiksi paremmalla syöttöyhteydellä junalle tai jatkamalla joitain Saunalahden suoria vuoroja Kurttilaan.
- Espoon kaupunginhallituksen ja konsernijaoston aiemman kannan mukaan linjan 104 päätepysäkkiä ehdotetaan siirrettäväksi Kamppiin.
- Vyöhykehinnointi kasvaa Espoossa joukkoliikenteen palvelujen kysyntää voimakkaasti. Espoo puoltaa esitystä, jonka mukaan vuonna 2019 vyöhykehinnoinnista aiheutuvaan palvelukysynnän kasvuun varaudutaan Länsimetrossa ja rantaradalla lisäämällä ruuhka-aikoina Matinkylään päätyviä junavuoroja ja pidentämällä yksittäisiä rantaradan suunnan junia. Espoo myös edellyttää, että HSL:n vyöhykejärjestelmän käyttöönoton yhteydessä seuraa aktiivisesti uuden hinnoittelun vaikutusta matkustajamääriin ja tarvittaessa parantaa Espoon suunnan joukkoliikennepalveluja kysynnän kasvaessa.
- Konsernijaosto ja kaupunginhallitus on pyytänyt tammikuussa HSL:ltä tietoa Espoon alue ja linjakohtaisten matkustajamäärien kehitystrendeistä. Tieto tarvitaan käytettäväksi syksyn budjettineuvotteluiden yhteydessä.

HSL:n tulee laatia yhdessä omistajakuntien ja alan toimijoiden kanssa aikataulutus, miten edistetään käyttäjälähtöisiä kestäviä joukkoliikennetarkoituksia, jotka ovat taloudellisesti kustannustehokkaista, vähäpäästöisiä ja käyttäjätarpeeseen mitoitettuja.

Espoo puoltaa HSL:n tavoitetta sähköbussiliikenteen aloittamista Leppävaaran liityntälinjoilla 2019 käynnistyvällä uudella sopimuskaudella. Espoo pyrkii omalta osaltaan toteuttamaan kaupungin vastuulle kuuluvat sähköbussien lataukseen Leppävaaran terminaalissa tarvittavat laitetilat bussiliikenteen kilpailutuksen mukaisessa aikataulussa yhteistyössä HSL:n ja sen kilpailuttaman latausoperaattorin kanssa. HSL:n tulee kuitenkin ottaa huomioon Leppävaaran liityntäliikenteen kilpailutuksessa ja liikennöintiä koskevissa sopimuksissa, että terminaaliiin alueelle kaavillaan mittavia muutostöitä, jotka toteutuessaan vaikuttavat usean vuoden ajan bussien liikennöintiin Leppävaaran terminaalissa ja sitä ympärivässä katuverkossa.

Espoo pyrkii omalta osaltaan edistämään robottibussien käyttöönottoa ja on HSL:n tavoin mukana automaattibussikokeiluissa. Espoo toivoo, että HSL liittyy automaattibussikokeilun tarjoamat joukkoliikennepalvelut osaksi HSL:n järjestelmää ja tuo kokeilun tarjoamat uudet palvelut reittioppaassa ja viestinnässään esiin joukkoliikenteen käyttäjille muun HSL:n joukkoliikenteen tapaan. Lisäksi Espoo toivoo, että robottibussit voisivat käyttää nykyisiä bussipysäkkejä ja pysäkkien informaatioon lisätään tiedot robottibusseista ja niiden reitistä.

Espoo pitää tärkeänä liikkumispalvelujen uusien toimintamallien testaamista Espoossa ja Helsingin seudulla. HSL:llä tulee olla jatkossakin aktiivinen rooli MaaS-palvelujen kehittämisessä sekä julkisten ja yksityisten operaattorien tuottamien liikkumispalvelujen yhdistämisessä, mahdollistaen saumattomia ovelta-ovelle matkaketjuja. HSL:n käynnistämä Idealab-hanke on askel oikeaan suuntaan.

Espoo edellyttää, että vuonna 2019 HSL:n mobiililippujen haltijoilla on matkakorttiasiakkaiden tavoin oikeus kuntien ja valtion varoilla toteutettujen laadukkaiden ja kalliiden liityntäpysäköinnin laitospaikkojen käyttöön. Niin kauan kuin mobiililippua ei voi käyttää liityntäpysäköintiin HSL:n tulee mobiilien kerta- ja kausilippujen markkinoinnissa avoimesti ja selkeästi kertoa asiakkaille liityntäpysäköintiä koskevasta rajoitteesta.

Helsinki

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia. Toimintakaudella aloittavat poikittaiset bussirunkolinjat ovat myös toivottu parannus seudun joukkoliikennejärjestelmään.

Osa Tapiolaan päättyvistä metrojunista voidaan jatkaa Matinkylään, kunhan ensin yhdessä HKL:n kanssa varmistetaan, että metrojunankuljettajia on riittävästi metrolinjojen lisäämiseen.

Kauniainen

Lausuntoaineistossa esitetyt Kauniaisten bussilinjojen 548 ja 549 ja muut lähialueiden muutokset ovat vähäiset ja perustellut.

Kauniainen muistuttaa bussilinjan 51 virheellisestä poistamisesta ja edellyttää, että HSL järjestää tilalle korvaavan ratkaisun. HSL on perustanut linjan 51 poistamisen väärään käsitykseen Kauniaisten koululaisliikenteestä kunnan sisäisenä liikenteenä huolimatta kunnan toistuvista lausunnoista, joissa tämä käsitys on pyritty oikaisemaan hyvissä ajoin ennen linjan poistoa. Kauniainen kokee kunnan paikallistuntemuksen sivuuttamisen ylimielisenä ja toteaa, että HSL ei ole kuunnellut omistajakuntansa Kauniaisten ääntä tässä asiassa. Palvelutasoa ohjaavan joukkoliikenteen suunnitteluohjeen tulisi lähteä siitä, että joukkoliikenteen järjestäminen suuntautuisi asukkaiden käyttämiin alue- ja paikalliskeskuksiin kuntarajoista riippumatta. Kauniainen on osalle Espoon alueita lähin tai käytetyin paikalliskeskus esimerkiksi koululaisten, terveyspalveluiden ja kaupallisten palveluiden osalta.

Konduktöörin poistaminen lähijunista oli palvelutasoa heikentävä tekijä. Henkilökuntaa tarvitaan junissa kuitenkin, ja nykyään lipuntarkastajat ja järjestyksenvalvojat ovat yleisesti läsnä lähijunaliikenteessä.

Runkolinjoihin ja syöttöliikenteeseen perustuvassa järjestelmässä lisääntyvät myös vaihdot, joita yleisesti mielletään palvelutason heikennyksinä.

Kerava

Keravan ja Tuusulan linjastosuunnitelman mukainen liikenne parantaa palvelutasoa joukkoliikenteen kannalta tärkeimmillä alueilla. Siltä osin kuin lipputulojen positiivinen kehitys mahdollistaa tulee TTS kauden aikana varautua tihentämään vuorovälejä myös muilla Keravan sisäisen liikenteen runkomaisilla yhteyksillä.

Siuntio

Siuntion kannalta on ensisijaisesti tärkeää, että Rantaradan junaliikennettä kehitetään. Metron liityntäliikenteen vuoksi rantaradan merkitys on kasvanut ja junakapasiteetin turvaaminen on keskeistä rantaradan suunnalla. Siuntion junavuorojen aikataulut tulee tarkistaa siten, että ne palvelisivat nykyistä paremmin matkustamista työ- ja opiskelupaikoille myös Helsingistä Siuntioon päin. Siuntion kannalta on myös tärkeää, että runkolinjojen liityntäliikennettä kehitetään niin, että sekä matkustaminen koko HSL-alueella että vaihdot kulkuneuvosta toiseen tapahtuvat mahdollisimman helposti.

Siuntio esittää, että HSL selvittää mahdolliset parannustoimenpiteet, joilla sujuvoitetaan matkustajien arkea ja liikkumista läntisistä kehyskunnista Länsiväylälle ja sitä kautta kohti Helsinkiä. Kirkkonummen ohi kulkevien Inכון ja Siuntion suunnan (Kamppiin kulkevien) U-bussien liikenteenharjoittajien kanssa tulisi neuvotella bussien poikkeamisesta Kirkkonummen keskustan kautta niiden käytettävyyden parantamiseksi. Näin voidaan tarjota myös vaihdottomia matkoja kustannustehokkaasti eniten niitä tarvitseville. Lisäksi tulee tutkia muita parannustoimenpiteitä, joilla voidaan helpottaa matkustamisen ja vaihtamisen kokemusta. Liityntälinjojen lähtölaiturit Matinkylässä tulisi siirtää lähimmäksi metron sisäänkäyntiä ja aikataulusuunnittelussa vaihtoyhteydet tarkistettava metron ja bussin välillä riittävän tarkasti.

HSL:n palveluista tiedottamisessa tulee ottaa nykyistä paremmin huomioon, että HSL:n alue on kaksikielinen. Reittiopasta tulee kehittää nykyistä selkeämmäksi ja jäsintekertaisemmäksi.

Kirkkonummi

Yleisesti voidaan todeta, että Kirkkonummen joukkoliikenne on matkustajien mielestä koettu varsin hyvin toimivaksi, mutta kuntalaisilta saadun palautteen mukaan liityntäliikenne ja metroon vaihtoa ei koeta positiivisesti. Monilla matka-ajat ovat merkittävästi pidentyneet metron myötä Matinkylän itäpuolelle ja Helsingin kantakaupunkiin, jonne Kirkkonummelta matkustetaan juuri Länsiväylän liikennekäytävässä. Länsimetro ei ole hyödyttänyt Kirkkonummen suunnan matkustamista samalla tavalla kuin Espoossa, jossa merkittävä osa asemien ympäristössä asuvista ja työssäkäyvistä ovat hyötäneet vaihdottomasta metromatkustamisesta.

Kirkkonummi edellyttää HSL:ltä parannustoimenpiteitä, joilla sujuvoitetaan matkustajien arkea ja liikkumista Länsiväylän liikennekäytävässä.

- HSL:n kanssa on alustavasti keskusteltu, että HSL tutkisi yhteistyössä kunnan kanssa perusreittiä nopeampien Z-vuorojen lisäystä Kirkkonummen ja Matinkylän välille syksyn 2018 aikana. Tämä edellyttää kunnalta taloudellista panostusta joukkoliikenteeseen. Kunta edellyttää myös muita matkustamisen ja vaihtamisen kokemusta parantavia toimenpiteitä.
- Inכון suunnasta Kamppiin kulkevien U-liikenteenharjoittajien kanssa tulee neuvotella bussien poikkeamisesta Kirkkonummen keskustan kautta niiden käytettävyyden parantamiseksi. Näin voidaan tarjota vaihdottomia yhteyksiä kustannustehokkaasti.
- Liityntälinjojen lähtölaiturit Matinkylässä tulisi siirtää lähimmäksi metron sisäänkäyntiä ja aikataulusuunnittelussa vaihtoyhteydet tulisi sovittaa metron ja bussin välillä riittävän tarkasti.
- Etelä-Espooseen on tulossa muutamia suoria linjoja Helsinkiin. Niihin tulisi sovittaa Kirkkonummelta Matinkylään kulkevat Z-vuorot siten, että kirkkonummelaiset voisivat vaihtaa Espoosta Helsinkiin kulkeviin suoriin linjoihin esimerkiksi Suomenojalla.
- Metron liityntäliikenteen vuoksi rantaradan merkitys on kasvanut ja junakapasiteetin turvaaminen on keskeistä rantaradan suunnalla. Kirkkonummi esittää, että ruuhka-aikoina tulisi tutkia junaliikenteen mahdollista vähäistä tihentämistä. Toisin sanoen junapituuksien kasvattamiseen käytetyt resurssit tulisi pyrkiä ohjaamaan nykyistä tiheämpään junatarjontaan Kirkkonummen ja Siuntion suunnalla edellyttäen, että se on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaasti. Tiheämpi junatarjonta, mahdollisesti jopa lyhyemmällä junarungoilla, voisi tarjota pienin taloudellisin lisäpanostuksin parempaa palvelutasoa ja vähintään nykyisen matkustajakapasiteetin verrattuna nykytilanteeseen. Kuitenkaan suuria parannuksia ei ole mahdollista toteuttaa ennen Espoon kaupunkiradan toteutusta.

Kirkkonummi esittää, että HSL varaa vuodesta 2019 alkaen Kirkkonummen joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen 300 000 € lisämäärärahan, joka kasvattaisi jatkossa Kirkkonummen kuntaosuutta. Määräraha mahdollistaisi mm. länsimetron liityntälinjaston toimivuuden parantamisen Z-vuorojen lisäyksillä (+1-2 ap arkeen ja mahdollisesti viikonlopun liikenteeseen) ja junaliikenteen kapasiteetin turvaamisen parantaen joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa yksityisautoiluun.

Kirkkonummi edellyttää samalla, että HSL selvittää yhdessä kunnan kanssa Kirkkonummen linjaston säästömahdollisuuksia mm. vähäliikenteisten yhteyksien kriittisellä tarkastelulla tai muilla toimenpiteillä, joilla voidaan aikaansaada tehokkuutta liikenteen järjestämiseen ja saada pienennettyä lisäkustannuksia.

Tuusula

Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukaisesti liityntäliikenteen määrä alueella kasvaa samalla kun Helsinki-Tuusula -yhteysvälin suorien bussivuorojen määrä vähenee. Liityntäliikenteen puolella arki-, ilta- sekä viikonloppuliikenteen palvelutaso paranee. Linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti on arvioitu Tuusulan kunnan osalta periaatteessa kustannusneutraaliksi.

- Rykmentinpuiston alueen bussitarjonnan lisääminen vuonna 2020 nostaa liikennöintikustannuksia. Bussitarjonnan lisäykseen on varauduttu yhtä autopäivää vastaavalla kustannustasolla vuoden 2020 syyskaudesta alkaen. Kunta katsoo, että varauma on tämän hetken tietojen perusteella sopiva.
- Kunta toteaa, että Epinkoskentien katusuunnittelutyö on Tuusulassa aloitettu ja puuttuvan katuyhteyden toteuttamiseen on varauduttu kunnan budjetissa vuonna 2019. Katuyhteyden toteutus tapahtuu yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.
- Kunta pitää myönteisenä Itäkeskus/Herttoniemi-Pasila-Meilähti-Munkkiniemi - Munkkivuori/Tapiola käytävän runkolinjojen 500 ja 510 sekä Mellunmäki-Tikkurila/Lentokenttä -runkolinjan 570 toteutumiseen tähtääviä toimenpiteitä pitäen tärkeänä em. linjojen kykyä toimia matkaketjun osana myös Tuusulan suunnan joukkoliikenteessä.

Sipoo

Palvelutason muutokset tukevat pääosin hyvin Sipoon maankäytön kehitystä. Sipoo edellyttää, että HSL seuraa aktiivisesti asiakaspalautteita tuleviin muutoksiin liittyen sekä reagoi tarvittaessa nopealla aikataululla.

- Sipoo ei kannata linjalle 985 esitettyjen palvelutason parannuksien ajankohtaa. Palvelutason parannus tulee kytkeä Talman alueen väestönkasvuun.
- Sipoo esittää, että Helsingin ja Nikkilän välisten suorien linjojen palvelutaso säilytetään ennallaan. Mahdollinen linjojen 786, 787 ja 788 tarjonnan vähentyminen korvataan linja 785 lisäämisellä.
- Jatkossa Bastukärrtiin tarjotaan työmatkayhteydet linjalla 978 Keravan asemalta. Koska Inexin työntekijöistä vain muutamat asuvat Nikkilässä, ei ole tarkoituksenmukaista järjestää yhteyttä Nikkilän ja Bastukärrien välille.

Junaliikenteen kilpailuttamisen valmistelussa Sipoo pitää tärkeänä, että lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää sopimuskauden aikana esim. Kerava-Nikkilä-lähijunaliikenteen aloittamisella.

Vantaa

Uuden vyöhykemallin käyttöönotto lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti B-vyöhykkeeltä A- ja C-vyöhykkeelle suuntautuvilla matkoilla. Vantaata koskien HSL onkin varautumassa matkustajamäärien kasvuun ruuhka-ajan liikenteessä Vihdintien, Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän sektorien seutuliikenteessä. Vantaalla tämä koskee erityisesti Myyrmäen ja Martinlaakson alueita sekä Aviapoliksen Kehä III:n eteläpuolelle sijoittuvia alueita. C-vyöhykkeellä sijaitsevan Aviapoliksen aseman houkuttelevuus vaihtopaikkana heikkenee, mikä edellyttää taas riittävää tarjontaa B-vyöhykkeeltä A-vyöhykkeelle liikennöivillä busseilla. Lippu-uudistuksella on vaikutusta myös lentoasemalle suuntautuvilla matkoilla. Jatkossa laajalta B-vyöhykkeeltä (yli 600 000 asukasta) pääsee C-vyöhykkeellä sijaitsevalle lentoasemalle huomattavasti nykyistä edullisemmin. Vantaa pitääkin tärkeänä, että HSL varautuu kasvaviin matkustajamääriin niillä yhteyksillä, joilla lippujen hinnat halpenevat olennaisesti.

Useat pääkaupunkiseudun hankkeet ja rakennustyömaat tulevat aiheuttamaan poikkeusreittejä ja viivästyksiä myös Vantaata palveleville linjoille vuosina 2019–2021. Raide-Jokerin rakentaminen aiheuttaa viivästyksiä ja poikkeusreittejä paitsi runkolinjalle 550 myös lukuisille muille linjoille koskien myös Vantaata palvelevia linjoja, jotka liikennöivät reitin läpi. Lisäksi Hämeentien ja Sörnäisten metroaseman ympäristön työmailla on vaikutusta bussiliikenteeseen. Vantaa pitää tärkeänä, että työmaiden aiheuttamat haitat pyritään minimoimaan ja niihin varaudutaan ajoissa riittävällä laajuudella esimerkiksi aikataulu- ja reittisuunnittelussa sekä viestinnässä.

- Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelman mukainen liikennöinti aloitetaan elokuussa 2019. Tämän myötä yhteydet Tikkurilasta Hyrylään ja Tuusulan työpaikka-alueille paranevat olennaisesti sekä Ilolan ja Leinelän välisen liityntäliikenteen määrä kasvaa. Suora seutuyhteys Vallinojalta poistuu, mutta liityntäliikenne Korson asemalle paranee. Muutokset on arvioitu Vantaalle kustannusneutraaleiksi. Suunnitelman mukainen liikennöinti edellyttää Epinkoskentien jatkeen rakentamista, mihin kaupunki on varautunut omassa talousarviossaan.
- Vuonna 2019 HSL varautuu myös asukasmäärän kasvuun Kivistön alueella samoin kuin Tikkurilantien työpaikka-alueen kasvuun ja kasvuun ajoaikoihin. Lisäksi perustetaan linjan 724 V-reitti, joka mahdollistaa Havukosken koulun oppilaille yhteyden Tikkurilaan Lummetien väistöiloihin lukuvuotena 2018–2019.
- Vuonna 2020 Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti osa Lahdenväylän suunnan seutulinoista siirretään syysliikenteen alusta kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan. Tällöin linjat eivät yöliikennettä lukuun ottamatta aja enää Rautatientorille asti. Lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennesuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella, joten muutos on kustannusneutraali.
- Vuonna 2020 linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja reitti muutetaan päättymään lentoasemalle. Kaupunki on suunnitelmissaan ja rakentamisohjelmissaan varautunut runkolinjan vaatimiin liikennevaloetus- ja infratoimenpiteisiin ja ne toteutetaan ennen runkolinjan aloittamista. Kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu, jatketaan linjojen 37 ja 39N reittejä Honkasuolta Myyrmäen asemalle.
- Koko Vantaan kattava linjastosuunnitelma on valmistunut vuonna 2014. Tämän jälkeen Vantaan linjastoa on suunniteltu Keravan ja Tuusulan linjastosuunnitelmassa sekä Lahdenväylän linjastosuunnitelmassa. Kehäradan liikennöinnin aloittaminen ja Vantaan asukasmäärän kehittyminen paljon ennakoitua nopeammin sekä uusiin vyöhykkeisiin perustuva tariffiuudistus edellyttävät linjaston tarkastelua uudelleen myös muilla Vantaan alueilla. Vantaa esittääkin, että HSL uudistaa linjastosuunnitelmat myös muille Vantaan alueille.
- Vantaa esittää myös selvittäväksi Kehäradan liikennöintiajan laajentamista. Kaupunki esittää Kehäradan yöllisestä liikennöintikatkosta lyhennettäväksi siten, että kehärata palvelisi paremmin aamun ensimmäisillä lennoilla matkaavia sekä 24/7 avoinna olevan lentoasema-alueen henkilökunnan työssäkäyntiä.

Vantaan kaupunki on bussiterminaalien rakentamisten tai kunnostamisten yhteydessä varautunut sähköbussiliikenteeseen. Ennen sähköbussien liikennöinnin laajentamista Vantaalle on tarpeen seurata Espoosta saatavia kokemuksia liikennöinnistä sekä määritellä yhtenäiset käytännöt sähköbussiliikenteen edellyttämien järjestelmien osalta koko HSL:n alueella. Olennaista on myös hyvissä ajoin tapahtuva yhteistyö kaupungin kanssa, jotta tarvittavat järjestelmät saadaan toteutettua oikea-aikaisesti.

Lausunnot kuntaosuuksien tasosta



Kuntaosuuksien tasosta



- Suuret peräkkäiset muutokset tuovat epävarmuutta kustannusten ennustettavuuteen, vaikutuksia on seurattava
- Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää huomiota
- Kehyskunnat pääosin hyväksyvät pieniä korotuksia esitettyyn kuntaosuuteen CD-vyöhykelipun hinnan alentamiseksi
- Infrakorvauksiin perustuva järjestely tukee seudun joukkoliikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehittämistä. Lippujen hintojen voimakasta nostamista infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei kuitenkaan nähdä kestäväenä ratkaisuna, kun seutu kasvaa vauhdilla.

Espoo

Peräkkäisinä vuosina käyttöön otettava Länsimetro liityntälinjastoineen ja yöhykelippu-uudistus ovat HSL:n joukkoliikenteessä poikkeuksellisen merkittäviä muutoksia, joilla on hyvin suuri joukkoliikenteen kysyntää kasvattava vaikutus erityisesti Espoossa.

HSL:n aikaisempien selvitysten perusteella yöhykeuudistuksella on huomattavasti suurempi vaikutus matkustajamääriin kuin HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa esittää. Siksi HSL:n tulee tarkistaa lipputulokertymää ja sen lähtökohtana olevaa matkustajamääräennustetta Espoon osalta.

Helsinki

Talouden tasapainottamiseen ja menojen kasvun katkaisemiseen tulee kiinnittää enemmän huomioita ja kulujen, kuten hallinnollisten kulujen, kasvua suhteessa koko budjettiin olisi syytä seurata nykyistä tarkemmin. Palveluiden ostojen sisältöä ja vaikuttavuutta on myös hyvä seurata ja kerryttää arviota muutosten vaikuttavuudesta. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 on asetettu kaupungin omalle taloudelle tavoite, että velkaantumiskehitystä hidastetaan pitämällä käyttömenojen reaalkasvu asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 0,5 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella.

Periaate, jossa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen investointikustannuksia kierrätetään HSL:n infrakorvausten kautta, tarjoaa mahdollisuuden kehittää kokonaisvaltaisesti seudun joukkoliikennejärjestelmää. Lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Subventioasteen voisi ajoittain määritellä erikseen hankekohtaisesti, jolloin kuntaosuuksien yhteenlaskettu osuus voi olla tilapäisesti yli puolet HSL:n tuloista. Tämä on perusteltua myös siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen.

Kaupunginhallituksen hyväksymässä vuoden 2019 talousarvioehdotuksen raamissa on Helsingin HSL-kuntaosuuteen varattu 202 M€. (HSL:n esitys 203,9 M€ vähennysten jälkeen). Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 202 M€:n tasoon tulee tehdä ensisijaisesti kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä.

Vantaa

Vantaa toteaa, että kuntaosuuden määrään kohdistuu voimakas nousupaine. Toisaalta siirtyminen yöhykelippuun ja muut toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuvatut muutokset tekevät vuoden 2019 kuntaosuuden arvioinnin erityisen vaikeaksi. Edellisinä vuosina HSL:n talousarvion kuntaosuus on arvioitu olennaisesti suuremmaksi kuin sittemmin toteutunut tilanne. Tämän johdosta Vantaa arvioi Vantaan kuntaosuudeksi varovaisuusperiaatteella 52,9 M€ (HSL:n esitys 54,9 M€).

Jäsenkunta	KUNTAOSUUKSIEN TASO
Kauniainen	<p>Vyöhykemallin käyttöönotto vuoden 2019 alussa muuttaa kokonaan lipputulojen muodostumisen logiikan. HSL:n lausuntoaineistossa kuntayhtymän lipputulot on budjetoitu lähes vuoden 2018 tasoon. Toteutuessaan tätä tulosta voi pitää erinomaisena saavutuksena, lukuisien reunaehtojen ja tavoitteistojen onnistuneena kompromissina. Vyöhykeuudistuksen aikaisemmat päätökset lippujen hintatasoista kahden vyöhykkeen järjestelmässä ja lippujen keskinäisistä hintasuhteista sisälsivät riskin lipputulojen romahtamiselle ja talouden vaikealle epätasapainolle. Lopputuloksessa on kuitenkin edelleen paljon epävarmuustekijöitä ja nähtäväksi jää, kuinka paljon joukkoliikenteen kustannuksista lopulta jää kuntaosuuksilla katettavaksi. Kauniainen suhtautuu varauksella sen osalle esitettyihin taloussuunnitelmakauden kuntaosuuksiin, sillä voidaan olettaa, että siirryttäessä uuteen järjestelmään Kauniaisten lipputulot vähenevät merkittävästi ja esitettyä suurempi osa kustannuksista kohdistuu lopulta kuntaosuuteen.</p>
Kerava	<p>Kuntaosuudeksi vuodelle 2019 on arvoitu ylijäämän vähentämisen jälkeen 1 M€. Ennen ylijäämän vähentämistä kuntaosuus on 2,6 M€ (subventioaste 22,7 %). Kerava hyväksyy kuntaosuuden tason nousemisen enintään 0,1 M€:lla CD-vyöhykkeen lippujen hintatason alentamiseksi.</p>
Kirkkonummi	<p>Kirkkonummi pitää kuntaosuuden tasoa ja subventioastetta varsin hyvänä. Kirkkonummi katsoo, että noin 350 000 € lisäys edellä mainittuun tasoon joukkoliikenteen toimivuuden parantamiseksi (+300 000 €) ja CD-lippujen hinnan alentamiseksi (+55 000 €) ei nosta kohtuuttomasti joukkoliikenteen rahoitusta ja subventioastetta.</p>
Sipoo	<p>Sipoo ei pidä hyväksyttävänä kustannuksien nousua ja ennakoimattomuutta. Sipoon kuntaosuuden ennakointi on osoittautunut olevan erittäin vaikeaa. Matkustajamäärien kasvu osoittaa, että esim. U-linja 848 vastaa matkustajien tarpeisiin erittäin hyvin. Kunnan kannalta on ongelma, että muita linjoja käytetään kuitenkin vähemmän, mutta niistä aiheutuvat liikennöintikustannukset eivät vähene. Sipoo pitää mahdollisena, että suunnitteluohjeen mukaisesti arvioidaan lähtöjen kannattavuutta mikäli kuormitus on alle 10 % kapasiteetista. Pitkällä tähtäimellä Sipoo pitää tärkeänä, että HSL:n lipunmyyntijärjestelmää kehitetään siten, että nousukorvaus olisi laskettavissa nykyistä tarkemmin vyöhykkeittäin. Lisäksi Sipoo pitää tärkeänä, että nousukorvausten määrä ennakoidaan jatkossa nykyistä tarkemmin.</p>
Siuntio	<p>Siuntio pitää kuntaosuuden tasoa ja subventioastetta varsin hyvänä. Siuntio katsoo, että ehdotus CD-lippujen hinnan alentamiseksi ei nosta kohtuuttomasti joukkoliikenteen rahoitusta ja subventioastetta.</p>
Tuusula	<p>Tuusulalla ei yleisesti ole huomautettavaa Tuusulan kuntaosuusarvioista. Tuusula on valmis nostamaan kuntaosuuden tasoa enintään 50 000 €:lla CD-vyöhykkeen lippujen hintatason alentamiseksi.</p>

Lipputulotavoitteet TTS-kaudella



Lipputulotavoitteet TTS-kaudella



- Uuden vyöhykejärjestelmän vaikutuksia tulee seurata tarkkaan: lipputulot, matkustustottumukset, liikennöinnin määrä jne.
- Valmius tehdä tarvittaessa korjauksia ja muutoksia
- Vyöhykehinnoinnin muutosviestintään panostaminen
- HSL:n kehyskunnat yhdessä esittävät CD-vyöhykkeen hinnan alentamista
 - Hintaportaiden tasoittaminen: pieneksi esitetty CD ja BCD lippujen välinen hintaero kasvaa
 - Kehyskuntien ehdotus CD-lipun hinnaksi on 98 €/30 vrk ja 4,20 €/kertalippu
 - Muiden saman vyöhykkeen lipputuotteiden hintatasot tulisi suhteuttaa näihin hintoihin
- Uusien lipputuotteiden ja digitaalisten palveluiden kehittäminen nähdään oikeansuuntaisena
- Espoo ja Helsinki: opiskelija-alennus 50 % ja 30 v. täyttäneiden opiskelijoiden erillisehdoista luopuminen. Vantaa: alennuksia kohdistettaessa tulee huomioida yhdenvertaisuusperiaate.
- Seniorilipun toimivuuden seuraaminen ja arviointi

Espoo

HSL:n alustavan esityksen mukaan AB-vyöhykkeellä seutumattojen arvolipun hinta laskee vyöhykemallin myötä kolmanneksella ja kausilipun hinta parhaassa tapauksessa jopa 50 %. Hinnan alennuksen seurauksena B-vyöhykkeeltä kertyvä lipputulo pienenee yksittäisen matkan osalta merkittävästi. Toisaalta hintojen voimakas alentaminen lisää merkittävästi joukkoliikenteessä matkustamista erityisesti Espoossa Länsimetron ja rantaradan sektoreissa.

HSL:n lipputulojen taustalla oleva arvio matkustajamäärän kasvusta vaikuttaa kovin alhaiselta verrattuna HSL:n vyöhykemallista tekemiin vaikutusarvioihin ja niissä esitettyihin matkustajamäärän seudullisiin kasvuennusteisiin. Näillä perusteilla Espoo esittää, että HSL tarkistaa ylöspäin arviotaan Espoon suunnan joukkoliikenteessä suunnittelukaudesta myytävien lippujen määrästä.

Espoo on tuonut HSL:n vyöhykeuudistusta koskevissa kannanotoissaan toistuvasti esiin, että vyöhykerajan siirto Helsingin rajalta keskelle Espoota, estää asukkaiden tasapuolisen kohtelun joukkoliikenteen hinnoittelussa. Lisäksi BC-vyöhykkeen raja on Espoossa lähempänä Helsingin keskustaa kuin itäisessä Helsingissä. HSL:n alustavassa hintaesityksessä 2019 vyöhykemallin AB- ja BC-vyöhykkeiden sisäiset liput ovat samanhintaisia. Näin ollen vyöhykehinnoittelusta ei aiheudu Espoon sisäisille matkoille hintaporrasta. Vyöhykemallin myötä seutulippujen jyrkkä hintaporras siirtyy Helsingin ja Espoon rajalta keskelle Espoota ja asettaa Espoon asukkaat pidemmällä seudullisilla matkoilla keskenään eriarvoiseen asemaan. Ongelman lieventämiseksi Espoo esittää, että HSL tarkistaa BC-vyöhykerajaa viimeistään Länsimetron jatkeen valmistumisen yhteydessä niin, että kaikki Espoon viisi kaupunkikeskusta, Länsimetro ja Espoon kaupunkirata sijoittuvat B-vyöhykkeelle.

HSL:n strategisena tavoitteena on erinomainen asiakaskokemus, johon kuuluu joukkoliikenteen helppo käytettävyys. Vyöhykehinnoittelun käyttöönotossa ja siihen liittyvässä viestinnässä ja neuvonnassa tulee ottaa huomioon kaikki käyttäjäryhmät, myös niiden asiakkaiden tarpeet, joilla ei ole käytettävissä älypuhelin tai tietokonetta. HSL:n tulee tuottaa erityisryhmille kohdennettuja tiedotteita vyöhykemuutoksesta ja sen yhteydessä käyttöön otettavista lipputuotteista, alennusryhmäkohtaisista alennuksista, seniorilipuista ja koululaisryhmien maksuttomista retkimatkoista. Erityisryhmille tarkoitettu viestintä tulee toteuttaa yhteistyössä Espoon sosiaali- ja terveystoimen sekä kulttuuri- ja opetustoimen kanssa.

Espoo esittää, että joukkoliikenteen opiskelija-alennus säilytetään 50 %:ssa ja 30 vuotta täyttäneiden opiskelijoiden syrjivästä erillisehdoista luovutaan.

Helsinki

Lipputulojen arvioiminen vuonna 2019 on haasteellista lipputuotteiden ja hinnoittelun muuttuessa merkittävästi uuteen vyöhykejärjestelmään siirryttäessä. Joukkoliikennematkustajien näkökulmasta on hyvä, että muutos on suunniteltu tehtävän siten, että lipunhintoja muutetaan keskimäärin 3,4 % nykytilannetta edullisemmiksi. Näin ollen AB-kuukausilipun hinta pysyy alle 60 eurossa. Korotusta nykyiseen Helsingin sisäiseen lippuun tulee noin 5 euroa kuukaudessa. Samalla lipun toiminta-alue kuitenkin laajenee ja lisävyöhykkeen kertalipun saa edullisemmin kuin nykyisin erikseen ostettavan seutulipun. Helsingille aiemmilta vuosilta kertynyt ylijäämä antaa mahdollisuuden tehdä alijäämäisen budjetin ja seurata uuden vyöhykejärjestelmän vaikutusta lipputulojen kehitykseen.

Liikenteen hoidon ja lipputulojen kehitystä uudessa vyöhykejärjestelmässä on syytä seurata tarkasti, ja tarvittaessa tulee tehdä tarkistuksia lippujen hintoihin. Järjestelmässä on säilytettävä mahdollisuus kuntakohtaiseen talousvaikutusten tarkasteluun sekä tarvittaessa lipunhintojen eriyttämiseen myös kuntakohtaisesti, mikäli kuntien välillä näyttäisi muodostuvan hyvin merkittäviä eroja mm. taloudellisen vaikutusten ja edellytysten suhteen.

Helsinki pitää HSL:n panostuksia uusien lipputuotteiden ja digitaalisten palveluiden kehittämisessä oikeasuuntaisina. Vuosilippu on hyvä uusi lipputuote. Se tulee olemaan joukkoliikenteen kanta-asiakkaalle vaivaton ja hieman kuukausittain ostettavaa lippua edullisempi vaihtoehto. Alustavan TTS-suunnitelman tariffeilla vuosilippuna ostettava AB-lippu olisi myös nykyistä Helsingin sisäisen liikenteen kuukausilippua edullisempi. Asiakkaan kannalta toimivaksi tämän tuotteen tekee se, että lipun voi maksaa kuukausittain.

Helsinki näkee tärkeänä säilyttää opiskelijalippujen 50% alennuksen. HSL:n tulisi selvittää mahdollisuudet säilyttää alennuksen taso sekä mahdollisuudet tarjota alennus myös yli 30-vuotiaille täyspäiväisille opiskelijoille

Uuden seniorilipun toimivuutta seurataan ja Helsingin mielestä pitää arvioida mahdollisuutta pidentää alennusaikaa.

Joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksista on vuosikymmeniä katettu lipputuloina noin puolet. Tämä on hyvä periaate tulevaisuudessakin, jotta joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu pysyy kilpailukykyisenä.

Kauniainen

Uuden vyöhykejärjestelmän lipputulokertymää tulee seurata ajantasaisesti ja huolellisesti. Mikäli ilmenee ei-toivottua alijäämää budjetoituihin tuloihin nähden, tulee asia pyrkiä oikaisemaan mahdollisimman nopeasti taloudellisen tasapainon säilyttämiseksi. Taloutta ei lähtökohtaisesti tule paikata kuntaosuuksia nostamalla.

Lipputulot kasvavat TTS:n mukaan hieman kustannustason nousua vähemmän. Toimintamenot kasvavat vuonna 2019 peräti 6 96. Erityinen riski sisältyy AB-lippujen ennusteeseen, joiden osuus koko lipputulokertymästä on 69 %. Mikäli ennustettu kasvu tämän lipputyypin osalta ei toteudu kohdistuu

kuntaosuuksien nostamiselle tuntuvia paineita. Lippujen hintojen tosiasiallinen alentaminen on lyhytnäköistä kustannustason noustessa ja tilanteessa, jossa lukuisat suuret infrahankkeet valmistuessaan lisäävät kustannuspaineita. Edullinen lippujen hintataso on sinänsä kannatettava tavoite, mutta edellytyksenä tulee aina olla talouden tasapainon säilyminen.

Kerava & Tuusula & Sipoo

Vyöhykemallin yhtenä tavoitteena on ollut vyöhykerajoilla olevien hintaportaiden merkityksen vähentäminen ja pääkaupunkiseudulla tämä on toteutettu kahden vyöhykkeen ostopakon avulla. Kehysalueen vyöhykkeitä ei kuitenkaan ole suunniteltu siten, että voitaisiin edellyttää kahden vyöhykkeen ostamista ja ehdotuksen mukaisella järjestelyllä kehyskuntien ja pääkaupunkiseudun reuna-alueiden väliset matkat uhkaavat jäädä edelleen kohtuuttoman kalliiksi. Kerava ja Tuusula edellyttävät, että CD -vyöhykkeen lipun hinta irrotetaan ABC -lipun hinnasta ja sen hintatasoa alennetaan. Tämä tasoittaa hintaportaita myös siltä osin, että hyvin pieneksi esitetty CD ja BCD lippujen välinen hintaero kasvaa. Keravan, Tuusulan ja Sipoon ehdotus CD lipun hinnaksi on 98 €/30 vrk ja 4,20 €/mobiili-/kertalippu. Muiden saman vyöhykkeen lipputuotteiden hintatasot tulee suhteuttaa näihin hintoihin.

CD-vyöhykkeen merkitys kehyskunnille on lipunmyyntitilastojen perusteella lisääntynyt merkittävästi Kehäradan valmistumisen myötä ja merkityksen kasvu tulee jatkumaan, kun pääkaupunkiseudun vaihtoja poikittaisyhteyksiä edelleen kehitetään tulevina vuosikymmeninä. Viime vuosien positiivista kehitystä, joka on kytkenyt mm. Aviapoliksen ja lentoaseman alueet aiempaa tiiviimmin osaksi kehyskuntien asukkaiden joukkoliikennematkustamisen aluetta, tulee tukea myös vyöhykehinnoinnilla.

Kirkkonummi & Siuntio

Kehysalueen vyöhykkeitä ei ole suunniteltu siten, että voitaisiin edellyttää kahden vyöhykkeen ostamista. HSL:n ehdotuksen mukaisella järjestelyllä matkat kehyskunnista pääkaupunkiseudun reuna-alueille jäisivät edelleen suhteettoman kalliiksi. Kirkkonummi ja Siuntio esittävät, että CD -vyöhykkeen lipun hintaa alennetaan HSL:n esityksestä ja sitä ei sidota ABC -lipun hintaan. Tämä tasoittaa hintaportaita myös siltä osin, että pieneksi esitetty CD ja BCD -lippujen välinen hintaero kasvaa. Kirkkonummen ja Siuntion ehdotus CD -lipun hinnaksi on 98 €/kk ja 4,20 €/kertalippu (matkakortti/mobiili/automaatti/kioski). Myös muut vastaavat CD-vyöhykkeen lipputuotteiden hintatasot tulee suhteuttaa näihin hintoihin. Tällöin myös eri vyöhykkeiden hinnat ovat paremmin suhteessa toisiinsa ja matkan pituuteen.

CD-vyöhykkeen merkitys Kirkkonummelle ja Siuntiolle näkyy erityisesti työ- ja opiskelumatkoissa Espoon keskuksen ja Espoonlahden alueille sekä Kirkkonummelaisilla Jorvin sairaalalla. HSL:n kehyskunnat yhteistyössä esittävät CD-vyöhykkeen hinnan alentamista. CD-vyöhykkeen merkitys kehyskunnille on lipunmyyntitilastojen perusteella lisääntynyt ja merkityksen kasvu tulee jatkumaan tulevina vuosikymmeninä, jota tulee tukea myös oikeansuuntaisella vyöhykehinnoinnilla. Kirkkonummi ja Siuntio katsovat myös, että vyöhykemallin AB, BC ja D -vyöhykkeiden sisäisten lippujen hintojen sidoksesta toisiinsa tulee luopua. Tällöin esimerkiksi ensisijaisesti AB ja/tai BC -vyöhykkeitä koskeva lipun hinnan muutostarve ei automaattisesti johtaisi vastaavaan muutokseen D-vyöhykkeellä. D-vyöhykkeelle sijoittuvissa kunnissa, vyöhykkeen tai kunnan sisäisessä liikkumisessa joukkoliikenteen kulkutapaosuus ja joukkoliikennetarjonta ovat eri tasolla kuin AB tai BC -vyöhykkeillä. Ts. D-vyöhykkeellä sisäisessä liikkumisessa lakisääteiset koululaiskuljetukset ovat keskeisessä roolissa ja lisäksi se mahdollistaa kuntalaisten liikkumisen joukkoliikenteellä. Vastaavasti AB/BC -vyöhykkeillä joukkoliikenne mahdollistaa autottoman elämäntavan. Joukkoliikennetarjonnan ja -käytön kehittämisessä D-vyöhykkeen matkalippujen hinnoittelua tulee voida käsitellä selvemmin omana asianaan ilman suoraa sidosta hintoihin AB ja BC -vyöhykkeillä.

Vantaa

Vantaa pitää HSL:n esittämää kuntaosuutta ja lipputuloarvioita hyväksyttävänä. On kuitenkin huomioitava, että siirtyminen vyöhykemalliin sisältää merkittäviä epävarmuustekijöitä. Vantaalla yli 80 000 asukasta tulee sijoittumaan B-vyöhykkeelle. Siirtyminen seutulipusta AB tai BC-lippuun esitetyillä lipun hinnoilla merkitsee 44 % hinnanalennusta. Myös ABC-vyöhykkeiden esitetty hinta on vain hyvin vähän korkeampi kuin nykyinen seutulipun hinta.

Vyöhykelippu-uudistus edesauttaa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvua. Vyöhykkeiden määrittely siten, että Vantaa on jaettu kahteen vyöhykkeeseen, aiheuttaa kuitenkin valitettavia ongelmia. Aviapolis-suuralueen jakautuminen kahteen vyöhykkeeseen lisää todennäköisesti epätarkoituksenmukaisesti seutubussien käyttöä ja vähentää Kehäradan käyttöastetta. Samoin Tikkurilan alueella saattaa ilmetä siirtymää Ala-Tikkurilan seutubussien käyttöön. Vantaa pitää välttämättömänä, että vyöhykelippujärjestelmään siirtymisen vaikutuksia matkustustottumuksiin seurataan ja arvioidaan mahdollisia muutostarpeita. Lisäksi vyöhykeuudistuksen yhteydessä on huolehdittava riittävästä tiedotuksesta, jotta joukkoliikenteen käyttäjät osaavat hankkia oikean lipputuotteen.

Lippujen alennuksia kohdistettaessa tulee huomioida yhdenvertaisuusperiaate.

Tarkastusmaksun korottaminen



Tarkastusmaksun suuruudesta



→ Näkemykset vaihtelevat:

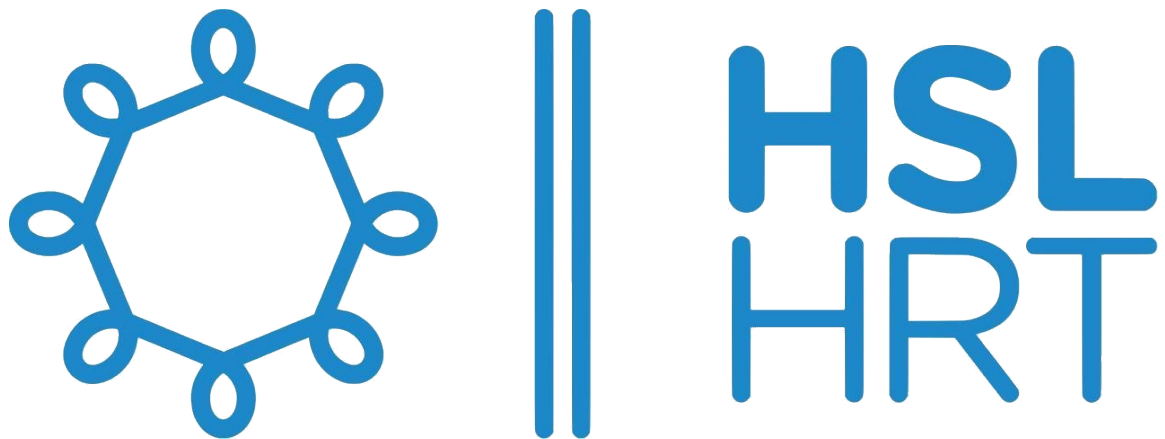
- ❖ 80 euroa: Helsinki (max. 88 e) ja Kauniainen
- ❖ 90 euroa: Vantaa
- ❖ 100 euroa: Espoo, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula

Jäsenkunta	TARKASTUSMAKSUN KOROTTAMINEN
Espoo	Espoo puoltaa HSL:n esitystä tarkastusmaksun korottamisesta.
Helsinki	Tarkastusmaksun korottaminen 80 eurosta 100 euroon ei ole perusteltua. Laissa on määritelty, että joukkoliikenteen tarkastusmaksun suuruus on enintään 40 kertaa niin suuri kuin alueensa alin aikuisten kertamaksu. Nykyisin halvimman kertalipun voi ostaa mobiililaitteella tai matkakortilla. Tällöin tarkastusmaksu voisi olla HSL-alueella korkeintaan 88 euroa.
Kauniainen	Nykyinen tarkastusmaksu 80 € on suuruudeltaan riittävä, eikä ole luultavaa, että liputta matkustettaisiin liian alhaisen tarkastusmaksun takia. Tarkastusmaksun tason on myös oltava kohtuullinen suhteessa muihin, esim. pysäköintivirhemaksun suuruuteen.
Kerava	Kerava ei vastusta tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 eurosta 100 euroon vuonna 2019. Nykyisen tarkastusmaksun taso suhteessa lähiseutu 3 -lipun välisen lipun hintaan on alhainen ja tarkastusmaksun korottaminen alentaisi liputta matkustamisen miellekyyttä.
Kirkkonummi	Tarkastusmaksun suuruus on jäänyt jälkeen selkeästi lippujen hintojen kehityksestä. Kirkkonummi kannattaa esitettyä tarkastusmaksun korotusta.
Sipoo	Sipoo puoltaa HSL:n esitystä tarkastusmaksun korottamisesta.
Siuntio	Tarkastusmaksun suuruus on jäänyt jälkeen selkeästi lippujen hintojen kehityksestä. Siuntio kannattaa esitettyä tarkastusmaksun korotusta.
Tuusula	Tuusula ei vastusta tarkastusmaksun korottamista nykyisestä 80 €:sta 100 €:oon vuonna 2019. Nykyinen tarkastusmaksun taso on alhainen suhteessa lähiseutu 3 -vyöhykkeen kuukausilipun hintaan.
Vantaa	Vantaa katsoo, että tarkastusmaksun korotus tulisi toteuttaa maltillisempänä 90 euron suuruisena.

Kuntakohtaisen yli-/alijäämän käyttö



Jäsenkunta	YLI-/ALIJÄÄMÄN KÄYTTÖ
Espoo	Espoon 2018 tilinpäätöksen laatiminen ja vuoden 2019 talousseuranta edellyttävät, että HSL toimittaa Espoon kaupungille 15.2.2019 mennessä ennakkotiedon HSL:n 2018 tilinpäätöksen kuntakohtaisesta toteutumisesta sekä arvion HSL:n tilinpäätöksen mukaisesta vuonna 2018 toteutuneesta Espoolle kohdistuvan HSL-ylijäämän käytöstä.
Helsinki	Helsingin kuntaosuuden sopeuttaminen 202 M€ tasoon vuonna 2019 tulee tehdä ensisijaisesti yleisten kustannusten kasvua rajoittamalla ja lipputuloja kerryttämällä sekä tarvittaessa kuntakohtaisen ylijäämän käyttöä lisäämällä. Yhdessä sovitusta joukkoliikenteen palvelutason muutoksista tulee kuitenkin pitää edelleen kiinni. Muutoin kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.
Kauniainen	HSL:n tilinpäätöksen osoittaman kuntakohtaisen yli-/alijäämän hyödyntäminen seuraavien vuosien talousarvioiden kuntaosuuksissa on oikeudenmukainen ja kannatettava järjestely.
Kerava	Kerava haluaa, että ylijäämä käytetään kuntaosuuden alentamiseen tasaisesti kolmen TTS vuoden aikana.
Kirkkonummi	Kirkkonummi kannattaa ehdotusta, että kunnalle kertynyt ylijäämä hyvitetään tasaerinä seuraan kolmen vuoden kuntaosuuksissa.
Sipoo	Sipoo puoltaa esitystä käyttää kertynyt ylijäämä kuntaosuuksiin tasaisesti seuraavien kolmen vuoden aikana.
Siuntio	Siuntio kannattaa ehdotusta, että kunnalle ennusteen mukaan vuonna 2018 kertynyt ylijäämä hyvitetään tasaerinä seuraan kolmen vuoden kuntaosuuksissa.
Tuusula	On todennäköistä, että Tuusulan kuntaosuusmaksut vuonna 2018 synnyttävät jonkin verran Tuusulalle kohdentuvaa ylijäämäkertymää. Kuluvan vuoden 2018 kustannukset tulevat todennäköisesti olemaan jonkin verran alhaisempia kuin vuoden kuntaosuusmaksut. TTS:ää 2019-2021 laadittaessa ei ole otettu huomioon vuoden 2018 mahdollista kuntaosuuden ali- tai ylijäämää. Se otetaan huomioon seuraavassa, vuosien 2020-2022 TTS-suunnitelmassa.
Vantaa	Vantaa esittää, että kertynyttä ylijäämää vähennetään vuonna 2019 15 miljoonalla eurolla ja vuosina 2020-2021 vuosittain loppuosuuden puolikkaalla.



HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE - KUNTAYHTYMÄN HALLINTOSÄÄNTÖ

Yhtymäkokous hyväksynyt 23.5.2017 § 7
Voimaantulo 1.6.2017

Yhtymäkokous päivittänyt xx.xx.2018 § X
Voimaantulo 1.12.2018

Sisällysluettelo

1 luku	Yleistä	4
1	§ Kuntayhtymä.....	4
2	§ Hallintosäännön soveltaminen	4
3	§ Kuntayhtymän johtamisjärjestelmä	4
4	§ Toimielimet ja johto.....	4
5	§ Kielelliset oikeudet	5
2 luku	Toimielinorganisaatio	5
6	§ Yhtymäkokous	5
7	§ Hallitus	5
8	§ Esittely hallituksessa	6
9	§ Hallituksen puheenjohtajan tehtävät	7
10	§ Tarkastuslautakunta	7
3 luku	Toimintaorganisaatio.....	7
11	§ Osastot.....	7
12	§ Toimitusjohtajan tehtävät	7
13	§ Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto.....	8
14	§ Joukkoliikenneosasto.....	9
15	§ Asiakkuus ja myynti -osasto.....	9
16	§ Teknologiaratkaisut-osasto	9
17	§ Hallinto- ja strategiapalvelut -osasto.....	9
18	§ Osastonjohtajan tehtävät	9
19	§ Matkalippujen tarkastusyksikön päällikön tehtävät.....	10
20	§ Sijaisuudet	10
4 luku	Taloudenhoito	10
21	§ Taloudenhoidon vastuu	10
22	§ Talousarvio ja taloussuunnitelma.....	10
23	§ Talousarvion seuranta ja raportointi	11
24	§ Talousarvion muutokset	11
25	§ Omaisuuden luovuttaminen ja vuokraaminen.....	11
26	§ Poistosuunnitelman hyväksyminen	11
27	§ Rahatoimen hoitaminen	11
28	§ Tilinpäätös ja tasekirja	12
29	§ Hankinnat.....	12
5 luku	Valvonta.....	13
30	§ Ulkoinen ja sisäinen valvonta	13
31	§ Tarkastuslautakunnan kokoukset.....	13
32	§ Tarkastuslautakunnan tehtävät ja raportointi.....	13
33	§ Sidonnaisuusilmoituksiin liittyvät tehtävät	13
34	§ Tilintarkastajan tehtävät.....	14
35	§ Tarkastuslautakunnan antamat tehtävät	14
36	§ Tilintarkastuskertomus ja muu raportointi.....	14
37	§ Arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan valmistelu yhtymäkokoukselle	14
38	§ Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tehtävät	14
39	§ Sisäisen tarkastuksen tehtävät	15
6 luku	Kokous- ja päätöksentekomenettely.....	15
40	§ Toimielimen päätöksentekotavat.....	15

41	§ Sähköinen kokous.....	15
42	§ Sähköinen päätöksentekomenettely.....	16
43	§ Toimielimen kokoontuminen	16
44	§ Kokouskutsu.....	16
45	§ Esityslistan ja liitteiden julkaiseminen kuntayhtymän verkkosivuilla.....	17
46	§ Jatkokokous	17
47	§ Varajäsenen kutsuminen	17
48	§ Läsnäolo kokouksessa.....	17
49	§ Esteellisyyden toteaminen	17
50	§ Toimielimen puheenjohtajan tehtävät.....	17
51	§ Kokouksen tilapäinen puheenjohtaja	18
52	§ Asioiden esittely toimielimelle	18
53	§ Toimielimen pöytäkirja.....	18
54	§ Toimielinten ja viranhaltijoiden päätösten nähtävillä pito ja kuntayhtymän ilmoitukset	19
55	§ Toimielimen puheenjohtajan ja viranhaltijan päätösluettelo	19
56	§ Yhtymäkokousta koskevat erityiset määräykset	19
57	§ Otto-oikeuden käyttäminen	20
58	§ Ottokelpoisen päätöksen ilmoittaminen.....	20
8 luku	Toimivalta henkilöstöasioissa	21
59	§ Luvun määräysten soveltaminen.....	21
60	§ Viran haettavaksi julistaminen	21
61	§ Virkasuhteeseen ottaminen ilman julkista hakumenettelyä.....	21
62	§ Virkasuhteeseen ottamisen vahvistaminen ja koeaika	21
63	§ Avoimen viran määräaikainen hoitaminen	21
64	§ Lääkärintarkastukseen ja tutkimuksiin määrääminen.....	21
65	§ Viranhaltijan siirtäminen toiseen virkasuhteeseen	22
66	§ Sivutoimilupa	22
67	§ Virantoimituksesta pidättäminen väliaikaisesti.....	22
68	§ Virkavapaan myöntäminen ja sijaisen ottaminen	22
9 luku	Muut määräykset	22
69	§ Asiakirjojen allekirjoittaminen.....	22
70	§ Todisteellisen tiedoksiannon vastaanottaminen.....	23
71	§ Viestinnän periaatteet.....	23
72	§ Aloiteoikeus	23
73	§ Aloitteen käsittely.....	23

1 luku Yleistä

1 § Kuntayhtymä

Kuntayhtymän nimi on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, ruotsiksi Samkommunen Helsingforsregionens trafik. Kuntayhtymä käyttää toiminnassaan suomenkielistä lyhennettä HSL ja ruotsinkielistä lyhennettä HRT.

Kuntayhtymä toimii pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettuna kuntayhtymänä perussopimuksessa mainitulla tavalla.

2 § Hallintosäännön soveltaminen

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallinnon ja toiminnan järjestämisessä sekä päätöksenteko- ja kokousmenettelyssä noudatetaan tämän hallintosäännön määräyksiä, ellei laissa tai kuntayhtymän perussopimuksessa ole toisin säädetty.

3 § Kuntayhtymän johtamisjärjestelmä

Kuntayhtymän johtaminen perustuu strategiaan, taloussuunnitelmaan, talousarvioon sekä muihin yhtymäkokouksen päätöksiin.

Yhtymäkokous vastaa kuntayhtymän toiminnasta ja taloudesta, käyttää kuntayhtymän päätösvaltaa ja siirtää toimivaltaansa hallintosäännön määräyksillä.

Hallitus vastaa yhtymäkokouksen päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta.

Hallitus johtaa kuntayhtymän toimintaa, hallintoa ja taloutta sekä huolehtii kuntayhtymän toiminnan kehittämisestä ja tuloksellisuudesta yhtymäkokouksen päätösten mukaisesti. Hallituksen tehtävänä on päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle viranomaiselle. Hallitus voi siirtää toimivaltaansa edelleen lukuun ottamatta perussopimuksessa määrättyjä tehtäviä.

Toimitusjohtaja johtaa hallituksen alaisena kuntayhtymän hallintoa, taloudenhoitoa ja muuta toimintaa. Toimitusjohtaja vastaa asioiden valmistelusta hallituksen käsiteltäväksi.

4 § Toimielimet ja johto

Kuntayhtymän toimielimiä ovat yhtymäkokous, hallitus ja tarkastuslautakunta. Kuntayhtymän johtavia viranhaltijoita ovat toimitusjohtaja ja osastonjohtajat.

Toimielin, luottamushenkilö ja viranhaltija voivat päättää sille hallintosäännöllä siirretyn toimivallan siirtämisestä alaiselleen viranomaiselle.

5 § Kielelliset oikeudet

Kuntayhtymän toiminnassa, palveluissa ja viestinnässä on riittävällä tavalla turvattava laissa säädettyjen kielellisten oikeuksien toteutuminen.

Viranhaltijoita ja työntekijöiltä vaadittavasta kielitaidosta on voimassa, mitä siitä on erikseen säädetty tai määrätty.

2 luku Toimielinorganisaatio

6 § Yhtymäkokous

Yhtymäkokouksen tehtävistä määrätään kuntalaissa, muussa lainsäädännössä sekä kuntayhtymän perussopimuksessa.

7 § Hallitus

Perussopimuksen mukaisesti hallitus

- 1) valvoo kuntayhtymän etua, edustaa kuntayhtymää sekä tekee sen puolesta sopimukset, mikäli asia ei kuulu yhtymäkokoukselle tai hallitus ei siirrä päätösvaltaa joiltakin osin viranhaltijalle;
- 2) järjestää kuntayhtymän hallinnon ja päättää toiminnan periaatteista;
- 3) ottaa ja erottaa toimitusjohtajan ja päättää tämän palkkauksesta;
- 4) ottaa osastonjohtajat vakituiseen tai yli vuoden kestävään määräaikaiseen virkasuhteeseen sekä erottaa osastonjohtajat;
- 5) päättää liikennöntiehoista ja liikenteen kilpailuttamisperiaatteista sekä muista ostopalveluperiaatteista;
- 6) päättää lippujärjestelmän periaatteista, lippujen hinnoista sekä alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteista;
- 7) hyväksyy rakennuksia, rakennelmia ja laitteita sekä muita hankkeita koskevat hankesuunnitelmat ja piirustukset sekä vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää mainituista asioista;
- 8) päättää hankinnoista ja vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää hankinnoista;
- 9) päättää toimialueensa joukkoliikenteen palvelutarjonnan määrästä ja laadusta bussi-, juna-, lautta-, raitio- ja metrolinjoilla (suunnitteluohje) sekä osallistumisesta julkisyhteisöjen järjestämien kuljetuspalvelujen järjestämiseen;
- 10) päättää hankittavasta liikenteestä ja liikennöintisopimuksista siltä osin, kuin se ei ole siirtänyt tämän kohdan mukaista toimivaltaa toimitusjohtajalle;
- 11) päättää kuntayhtymän jäsenyydestä yhdistyksissä, säätiöissä ja muissa yhteisöissä;
- 12) päättää kuntayhtymän toiminnan kannalta epätavallisista tai laajakantoisista asioista;

- 13) päättää muista kuntayhtymän toimintaan oleellisesti vaikuttavista sopimuksista ja niiden muuttamisesta;
- 14) määrää viranhaltijoiden tehtävistä.

Sen lisäksi, mitä perussopimuksessa ja laissa on säädetty, hallitus

- 1) vastaa yhtymäkokouksen päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta;
- 2) valmistelee kuntayhtymän talousarvion, taloussuunnitelman ja strategian sekä sitovat tavoitteet sisältävän toimintasuunnitelman;
- 3) päättää virkojen perustamisesta ja lakkauttamisesta;
- 4) päättää toimitusjohtajaa koskevien virka- ja työehtosopimusten sekä muiden sopimusten täytäntöönpanosta;
- 5) päättää henkilöstöpoliittisista periaatteista;
- 6) päättää osakkeiden ja osuuskuntien osuuksien ostamisesta, myymisestä ja vaihtamisesta;
- 7) päättää omaisuuden ostamisesta ja myymisestä sekä vuokralle ottamisesta ja antamisesta sekä vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää mainituista asioista;
- 8) antaa selityksen yhtymäkokouksen päätöstä koskevan valituksen johdosta, jos hallitus katsoo voivansa yhtyä yhtymäkokouksen päätöksen lopputulokseen;
- 9) päättää maksujen perusteista ja palvelujen hinnoitteluperusteista;
- 10) päättää liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, liikenteen strategisista suunnitelmista, joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmasta sekä joukkoliikenteen liikennöintisuunnitelmasta;
- 11) myöntää ja peruuttaa laissa kuntayhtymän toimivaltaan määrätty liikenteen luvat;
- 12) päättää liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti;
- 13) päättää laissa kuntayhtymän toimivaltaan määrätyn uhkasakon asettamisesta;
- 14) johtaa viestintää ja tiedottamista;
- 15) vastaa tietosuojasta ja nimeää tietosuojavastaavan;

Lisäksi hallitus päättää muista kuntayhtymän toiminnan kannalta merkityksellisistä asioista, jollei niitä ole säädetty tai määrätty muun toimielimen, viranhaltijan tai luottamushenkilön tehtäväksi.

8 § Esittely hallituksessa

Hallituksen kokouksessa esittelijänä toimii toimitusjohtaja. Toimitusjohtajan ollessa poissa tai esteellinen, esittelijänä toimii hänen sijaiselleen määrätty viranhaltija.

9 § Hallituksen puheenjohtajan tehtävät

Hallituksen puheenjohtaja

- 1) johtaa kuntayhtymän strategian ja hallituksen tehtävien toteuttamisen edellyttämää poliittista yhteistyötä käymällä asioiden käsittelyn edellyttämiä keskusteluja poliittisten ryhmien kanssa;
- 2) vastaa kuntayhtymän toimitusjohtajan johtajasopimuksen valmistelusta ja seurannasta; sekä
- 3) toimii kuntayhtymän toimitusjohtajan hallinnollisena esimiehenä.

10 § Tarkastuslautakunta

Tarkastuslautakunnan tehtävistä säädetään tarkemmin hallintosäännön luvussa 5.

3 luku Toimintaorganisaatio

11 § Osastot

Kuntayhtymässä on toimitusjohtaja ja viisi osastoa, jotka ovat liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto, joukkoliikenneosasto, asiakkuus ja myynti -osasto, teknologiaratkaisut-osasto ja hallinto- ja strategiapalvelut -osasto.

Osastojen sisäisestä rakenteesta päättää toimitusjohtaja.

Toimitusjohtaja toimii hallituksen alaisena. Toimitusjohtajan alaisuudessa ovat osastonjohtajat.

12 § Toimitusjohtajan tehtävät

Toimitusjohtajan tehtävänä on, ellei hän ole määrännyt tehtävää muulle viranhaltijalle,

- 1) johtaa kuntayhtymän hallintoa, taloutta ja muuta toimintaa;
- 2) huolehtia kuntayhtymän talousarvion, taloussuunnitelman ja sitovat tavoitteet sisältävän toimintasuunnitelman sekä yhteisen strategian valmistelusta hallitukselle;
- 3) huolehtia yhtymäkokouksen ja hallituksen kokouksissa käsiteltävien asioiden valmistelusta ja yhteensovittamisesta sekä päätösten täytäntöönpanosta;
- 4) antaa kuntayhtymää yhdistysten, säätiöiden ja muiden yhteisöjen kokouksissa ja hallintoelimissä edustavalle henkilölle tarvittavat menettelytapaohjeet;
- 5) ottaa ja erottaa virka- ja työsuhteiset henkilöt sekä päättää virka- ja työsuhteisten palkkauksesta ja muista eduista
- 6) päättää henkilökuntaa koskevien virka- ja työehtosopimusten sekä vastaavien sopimusten täytäntöönpanosta, ottaen huomioon mitä muualla tässä hallintosäännössä on säädetty;
- 7) päättää virka- ja työehtosopimusten mukaisten järjestelyvaraerien käytöstä;

- 8) päättää maksuista ja niiden yksityiskohtaisista perusteista;
- 9) käyttää kuntayhtymän puhevaltaa hallituksen puolesta asioissa, jotka eivät ole kuntayhtymän toiminnan kannalta epätavallisia tai laajakantoisia tai joiden osalta toimivaltaa ei ole osoitettu hallitukselle tai muulle viranomaiselle;
- 10) käyttää kuntayhtymän puhevaltaa tai antaa ohjeet sen käyttämisestä tuomioistuimissa ja kuntayhtymää koskevissa toimituksissa, ja muutoksenhakuasioissa, jos hän yhtyy päätöksen tekijän tekemään päätökseen, sekä kiireellisessä muutoksenhaku- ja muussa asiassa;
- 11) päättää, ellei muuta ole säädetty tai määrätty, vahingonkorvauksen myöntämisestä silloin, kun kuntayhtymä on korvausvelvollinen tai sitä voidaan pitää korvausvelvollisena;
- 12) päättää vapautuksen myöntämisestä viranhaltijalle tai työntekijälle hänen velvollisuudestaan korvata kuntayhtymälle aiheutunut vahinko, mutta ei kuitenkaan silloin jos asianosainen on korvausvelvollinen kuntalain tarkoittaman tilivelvollisuuden nojalla tai vahinko on aiheutettu tahallaan tai törkeästä tuottamuksesta;
- 13) hakea kuntayhtymän puolesta kuntayhtymän toimialaan kuuluvat valtionosuudet ja -avustukset sekä niihin verrattavat etuudet ja käyttää näissä asioissa kuntayhtymän puhevaltaa;
- 14) päättää joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän palveluissa ja myynnissä sovellettavista ehdoista;
- 15) antaa lausuntoja kuntayhtymän toimialueen ulkopuolisilta alueilta liikenteen lupia koskevista hakemuksista ja aikatauluista;
- 16) antaa liikenteen lupien peruuttamista koskevat lausunnot;
- 17) päättää kuntayhtymän toimialuetta koskevista aikatauluista ja vähäisistä liikennöinnin muutoksista;
- 18) päättää vapaisiin matkoihin tilapäisesti oikeuttavien matkalippujen myöntämisestä;
- 19) päättää yritys-, suurasia- ja kumppanuussopimuksien lippuhinnoittelusta, kuluttaja-asiakkaiden paljousalennuksista sekä kampanjakohtaisesta hinnoittelusta sekä merkitykseltään vähäisistä operatiivisista muutoksista lipputuotevalikoimassa;
- 20) päättää viranhaltijapäätöksestä tehdystä oikaisuvaatimuksesta;
- 21) suorittaa hallituksen määräämät muut tehtävät.

13 § Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto

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

Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osastoa johtaa osastonjohtaja.

14 § Joukkoliikenneosasto

Joukkoliikenneosasto vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja liikennepalveluiden järjestämisestä hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Joukkoliikenneosastoa johtaa osastonjohtaja.

15 § Asiakkuus ja myynti -osasto

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

Asiakkuus ja myynti -osastoa johtaa osastonjohtaja.

16 § Teknologiaratkaisut-osasto

Teknologiaratkaisut-osasto vastaa liiketoiminnan tarvitsemien tietoteknisten ratkaisujen ja palveluiden tuottamisesta, tietotekniikkainfrastruktuurista, tietojärjestelmien ylläpidosta ja kehittämisestä sekä tietoturvasta hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Teknologiaratkaisut-osastoa johtaa osastonjohtaja.

17 § Hallinto- ja strategiapalvelut -osasto

Hallinto- ja strategiapalvelut vastaa taloushallinnosta, henkilöstöhallinnosta, oikeudellisista palveluista, yleishallinnosta sekä strategiaprosessin valmistelusta hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Hallinto- ja strategiapalvelut -osastoa johtaa osastonjohtaja.

18 § Osastonjohtajan tehtävät

Osastonjohtajan tehtävänä on suorittaa kuntayhtymän hallituksen ja toimitusjohtajan määräämät tehtävät.

Osastonjohtaja johtaa oman osastonsa toimintaa ja vastaa siitä, että osasto suorittaa sille kuuluvat tai osoitetut tehtävät, huolehtii osastollaan toimitusjohtajan antamien ohjeiden mukaisesti tämän päätettäväksi tai esiteltäväksi kuuluvien asioiden valmistelusta sekä raportoi säännöllisesti toiminnasta toimitusjohtajalle.

Osastonjohtajan tehtävänä on lisäksi, ellei toisin ole määrätty eikä hän ole määrännyt tehtävää muulle viranhaltijalle, päättää osastonsa toimintaa ja henkilökuntaa koskevista asioista.

Hallinto- ja strategiapalvelut -osaston osastonjohtajan tehtävänä on lisäksi

- 1) päättää luottamushenkilöiden palkkioiden maksatuksesta sekä luottamustoimen hoidosta aiheutuneiden kustannusten ja ansionmenetysten korvauksista;

- 2) toimia kuntayhtymän arkistotoimen johtajana ja päättää julkisuuslainsäädännön soveltamisesta kuntayhtymän asiakirjoihin sekä asiakirjoista perittävistä maksuista hallituksen hyväksymien periaatteiden mukaisesti.

19 § Matkalippujen tarkastusyksikön päällikön tehtävät

Matkalippujen tarkastusyksikön päällikön tehtävänä on toimia joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain ja asetuksen mukaisena viranomaisena kuntayhtymässä ja edustaa kuntayhtymää tarkastusmaksuihin liittyvissä muutoksenhakuasioissa tuomioistuimissa sekä muissa viranomaisissa.

20 § Sijaisuudet

Toimitusjohtajan ollessa estyneenä tai esteellinen hänen tehtäviään hoitaa hallituksen määräämä viranhaltija.

Osastonjohtajan ollessa estyneenä tai esteellinen hänen tehtäviään hoitaa toimitusjohtajan määräämä viranhaltija tai työsuhteinen työntekijä.

Työsuhteinen työntekijä voi toimitusjohtajan päätöksellä toimia viransijaisena. Viransijaisena ollessaan hän hoitaa sijaistamansa viranhaltijan tehtäviä, mukaan lukien viranhaltijan tehtäviin liittyvä päätöksenteko.

4 luku Taloudenhoito

21 § Taloudenhoidon vastuu

Kuntayhtymän tehtävät on hoidettava taloudellisesti ja tuloksellisesti siten, että yhtymäkokouksen asettamat toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet saavutetaan. Vastuu tavoitteiden saavuttamisesta on oltava selkeä.

Hallitus johtaa ja valvoo taloushallintoa sekä vahvistaa taloudenhoitoa koskevat ohjeet.

22 § Talousarvio ja taloussuunnitelma

Talousarvio on yhtymäkokouksen hyväksymä, strategiaan perustuva, hallitusta sitova suunnitelma talousarviovuoden toiminnasta ja taloudesta.

Taloussuunnitelma laaditaan kolmeksi vuodeksi, joista ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Taloussuunnitelman tulee sisältää käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa, investointiosa ja rahoitusosa sekä strategiasuunnitelma ja tariffien sekä palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

Talousarviosta ja taloussuunnitelmasta on päätettävä viimeistään marraskuun loppuun mennessä pidettävässä yhtymäkokouksessa.

Yhtymäkokous hyväksyy talousarviossa ja taloussuunnitelmassa strategiaan perustuvat toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet. Talousarvioon otetaan toiminnallisten tavoitteiden edellyttämät määrärahat ja tuloarviot sekä jäsenkunnilta perittävät maksuosuudet. Lisäksi osoitetaan, miten rahoitustarve katetaan. Samalla yhtymäkokous päättää, miltä osin talousarvio on sitova.

Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta on pyydetty jäsenkuntien lausunnot, jotka on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma ja talousarvio on toimitettava jäsenkunnille lausuntoja varten viimeistään 15. kesäkuuta. Hyväksytty talousarvio ja taloussuunnitelma on toimitettava jäsenkunnille joulukuun 15. päivään mennessä.

23 § Talousarvion seuranta ja raportointi

Vuoden aikana talousarvion ja asetettujen tavoitteiden toteutumista seurataan säännöllisesti. Talousarvion toteutumisesta ja seurannasta raportoidaan hallitukselle sen hyväksymisen yhteydessä päätetyin väliajoin.

24 § Talousarvion muutokset

Toiminnassa ja taloudenhoidossa on noudatettava talousarviota. Siihen tehtävistä muutoksista päättää yhtymäkokous. Talousarvioon tehtävät muutokset on esitettävä yhtymäkokoukselle talousarviovuoden aikana. Talousarviovuoden jälkeen muutoksia voidaan käsitellä vain poikkeustapauksissa. Tilinpäätöksen allekirjoittamisen jälkeen talousarvion muutosehdotusta ei voida enää tehdä.

Määrärahan muutosesityksessä on selvitettävä myös muutoksen vaikutus toiminnallisiin tavoitteisiin ja tuloarvioihin. Vastaavasti toiminnallisia tavoitteita tai tuloarvioita koskevassa muutosesityksessä on selvitettävä muutoksen vaikutus määrärahoihin.

25 § Omaisuuden luovuttaminen ja vuokraaminen

Omaisuuden luovuttamisesta ja vuokraamisesta päättää hallitus, ellei asia perussopimuksen mukaan kuulu yhtymäkokouksen päätettäväksi. Hallitus voi siirtää toimivaltaansa viranhaltijoille.

26 § Poistosuunnitelman hyväksyminen

Hallitus hyväksyy suunnitelmapoistojen perusteet ja hyödyke- tai hyödykeryhmäkohtaiset poistosuunnitelmat sekä vahvistaa poistolaskennan pohjaksi pienhankintarajan.

27 § Rahatoimen hoitaminen

Kuntayhtymän rahatoimen tehtäviä ovat maksuvalmiuden ylläpitäminen, maksuliikenteen hoito, lainarahoitus ja rahavarojen sijoittaminen.

Yhtymäkokous päättää sen päätettäväksi perussopimuksen mukaan kuuluvista, rahatoimen hoitamiseen kuuluvista asioista. Muutoin kuntayhtymän rahatoimen hoitamisesta päättää hallitus, ellei hallitus ole siirtänyt toimivaltaansa viranhaltijalle.

Toimitusjohtaja tai hänen määräämänsä päättää

- 1) tulojen ja menojen hyväksymiseen oikeutetut henkilöt ja heidän sijaisensa;
- 2) sijoitusten tekemisestä hallituksen päättämien periaatteiden mukaisesti;
- 3) pankkitilien avaamisesta kuntayhtymälle ja niiden lopettamisesta;
- 4) pankkitilien käyttöoikeuksista ja niiden muutoksista;
- 5) maksun, korvauksen tai muun saatavan suorittamisesta, siitä luopumisesta sekä sitä koskevasta vapautuksesta.

Hallinto- ja strategiapalvelut -osaston osastonjohtaja päättää

- 1) pääkassan ja alitilittäjien kassavarojen enimmäismäärästä;
- 2) kuntayhtymän luottokorttien ja muiden maksukorttien käyttöönotosta;
- 3) kassatehtäviä hoitavien henkilöiden kassavirheiden korjaamisesta.

Osastonjohtaja päättää käteiskassojen jaosta omalla vastuualueellaan.

28 § Tilinpäätös ja tasekirja

Kuntayhtymän tilikausi on kalenterivuosi.

Ennakkotiedot tilinpäätöksestä on annettava jäsenkunnille helmikuun loppuun mennessä.

Hallituksen on huolehdittava siitä, että tilinpäätös laaditaan ja jätetään tilintarkastajille tarkastettavaksi viimeistään seuraavan vuoden maaliskuun 31. päivään mennessä. Tilintarkastajien on annettava kertomus viimeistään tilivuoden päättymistä seuraavan huhtikuun 30. päivään mennessä.

Tilinpäätöksestä on päätettävä viimeistään toukokuun loppuun mennessä pidettävässä yhtymäkokouksessa.

29 § Hankinnat

Hankinnat on tehtävä taloudellisesti ja tarkoituksenmukaisesti ottaen huomioon kuntayhtymän kokonaisetut ja määrärahat.

Hallitus vahvistaa hankintaohjeen ja viranhaltijoiden hankintarajat ja -valtuudet.

Hankinnoissa on sen lisäksi, mitä laissa on säädetty, noudatettava hankintaohjetta.

5 luku Valvonta

30 § Ulkoinen ja sisäinen valvonta

Kuntayhtymän hallinnon ja talouden valvonta järjestetään niin, että ulkoinen ja sisäinen valvonta yhdessä muodostavat kattavan valvontajärjestelmän.

Ulkoinen valvonta järjestetään toimivasta johdosta riippumattomaksi. Ulkoisesta valvonnasta vastaavat tarkastuslautakunta ja tilintarkastaja tämän säännön mukaisesti.

Sisäinen valvonta on osa johtamista. Sisäisen valvonnan järjestämisestä vastaa hallitus. Sisäinen tarkastus on osa sisäistä valvontaa.

31 § Tarkastuslautakunnan kokoukset

Tarkastuslautakunnan kokouksissa tilintarkastajalla on läsnäolo- ja puheoikeus.

Tilintarkastajalla ja lautakunnan määräämillä luottamushenkilöillä ja viranhaltijoilla on velvollisuus olla läsnä tarkastuslautakunnan kokouksessa tarkastuslautakunnan niin päättäessä.

Hallitus ei voi määrätä edustajaansa tarkastuslautakunnan kokouksiin.

Tarkastuslautakunnassa käsiteltävien asioiden valmistelijana ja lautakunnan pöytäkirjanpitäjänä toimii lautakunnan päättämä henkilö, joka toimii valmistelutehtävissään tarkastuslautakunnan alaisena. Lautakunnan muista toimistotehtävistä huolehtii hallinto- ja strategiapalvelut -osasto.

Lautakunnan kokouksissa esittelijänä toimii lautakunnan päättämä henkilö.

32 § Tarkastuslautakunnan tehtävät ja raportointi

Sen lisäksi, mitä kuntalaissa säädetään, tarkastuslautakunnan on

- 1) seurattava tilintarkastajan tarkastussuunnitelman toteutumista sekä muutoinkin seurattava tilintarkastajan tehtävien suorittamista ja tehtävä tarpeen mukaan esityksiä tilintarkastuksen kehittämiseksi;
- 2) huolehdittava siitä, että tilintarkastusta varten on tarpeelliset voimavarat, jotka mahdollistavat tilintarkastuksen suorittamisen hyvän tilintarkastustavan edellyttämässä laajuudessa;
- 3) tehtävä aloitteita ja esityksiä tarkastuslautakunnan, tilintarkastajan ja sisäisen valvonnan tehtävien yhteensovittamisesta mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

33 § Sidonnaisuusilmoitukseen liittyvät tehtävät

Tarkastuslautakunta valvoo kuntalaissa tarkoitetun sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja huolehtii sidonnaisuusrekisterin julkisten tietojen julkaisemisesta kuntayhtymän verkkosivuilla.

Tarkastuslautakunta on sidonnaisuusrekisterin rekisterinpitäjä.

Tarkastuslautakunnan on saatettava sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi hallitukselle ja yhtymäkokoukselle.

34 § Tilintarkastajan tehtävät

Tilintarkastajan tehtävistä säädetään kuntalaissa.

35 § Tarkastuslautakunnan antamat tehtävät

Tilintarkastaja voi ottaa tarkastuslautakunnalta toimeksiantoja lautakunnan käsiteltävien asioiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon liittyvien tehtävien suorittamisesta, mikäli ne eivät ole ristiriidassa julkishallinnon hyvän tilintarkastustavan kanssa.

36 § Tilintarkastuskertomus ja muu raportointi

Tilintarkastuskertomuksessa on kuntalain 125 §:ssä mainitun lisäksi esitettävä lausunto 123 §:n 1 momentin mukaisista asioista. Kertomuksessa esitetään myös muut tilintarkastajan tarpeellisiksi katsomat asiat.

Tilintarkastaja ilmoittaa havaitsemistaan olennaisista epäkohdista viipymättä hallitukselle annettavassa tilintarkastuspöytäkirjassa. Tilintarkastuspöytäkirja annetaan tiedoksi tarkastuslautakunnalle.

Tilintarkastaja ilmoittaa tarkastussuunnitelman toteutumisesta ja tarkastushavainnoistaan tarkastuslautakunnalle sen määräämällä tavalla.

37 § Arviointikertomus ja tarkastuslautakunnan valmistelu yhtymäkokoukselle

Tarkastuslautakunta antaa yhtymäkokoukselle vähintään kaksi viikkoa ennen tilintarkastuskertomuksen käsittelyä arviointikertomuksessa arvionsa yhtymäkokouksen asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisesta edellisellä vuonna.

Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa arvionsa myös tilintarkastuskertomuksessa tehdyistä muistutuksista sekä asianomaisten niistä antamista selityksistä ja hallituksen lausunnosta.

Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

38 § Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tehtävät

Hallitus vastaa sisäisen valvonnan järjestämisestä ja yhteensovittamisesta siten, että kuntayhtymän toiminnan laillisuus ja tuloksellisuus varmistetaan.

Hallitus vastaa riskien hallinnan järjestämisestä siten, että kuntayhtymän toiminnan olennaiset riskit tunnistetaan ja kuvataan, riskin toteutumisen vaikutukset, toteutumisen todennäköisyys ja mahdollisuudet hallita riskiä arvioidaan.

Lisäksi hallitus

- 1) vahvistaa sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa koskevat ohjeet;
- 2) valvoo, että sisäinen valvonta ja riskienhallinta toimeenpannaan ohjeiden mukaisesti ja tuloksellisesti;
- 3) antaa toimintakertomuksessa tiedot sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä ja keskeisistä johtopäätöksistä sekä merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä.

Toiminnot on järjestettävä ja toimintaa johdettava siten, että kaikilla organisaation tasoilla ja kaikissa toiminnoissa toteutuu riittävä sisäinen valvonta ja riskienhallinta.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan operatiivinen kokonaisvastuu on toimitusjohtajalla, joka antaa näitä koskevat lisäohjeet. Johtavat viranhaltijat vastaavat omalla tehtäväalueellaan annettujen ohjeiden mukaisesta sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä ja asianmukaisesta toteutuksesta, toimivuudesta sekä merkittävimpien riskien raportoinnista.

39 § Sisäisen tarkastuksen tehtävät

Sisäinen tarkastus arvioi objektiivisesti ja riippumattomasti sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämistä ja tuloksellisuutta, raportoi arvioinnin tuloksista sekä esittää toimenpide-ehdotuksia järjestelmän kehittämiseksi. Sisäinen tarkastus raportoi hallitukselle ja toimitusjohtajalle.

6 luku Kokous- ja päätöksentekomenettely

40 § Toimielimen päätöksentekotavat

Toimieliin voi käsitellä asian varsinaisessa kokouksessa, jossa kokouksen osallistujat ovat läsnä kokouspaikalla. Varsinaisessa kokouksessa voidaan käyttää sähköistä asiahallinta- tai äänestysjärjestelmää.

Vaihtoehtoisesti kokous voidaan pitää sähköisessä toimintaympäristössä, johon osallistutaan sähköisen yhteyden avulla (*sähköinen kokous*).

Toimieliin voi myös tehdä päätöksiä suljetussa sähköisessä päätöksentekomenettelyssä ennen kokousta (*sähköinen päätöksentekomenettely*).

41 § Sähköinen kokous

Toimieliin voi pitää kokouksen sähköisesti.

Suljettuun sähköiseen kokoukseen voi osallistua vain sellaisesta paikasta, jossa salassa pidettävät tiedot ja kokouksessa käydyt keskustelut eivät ole ulkopuolisen kuultavissa tai nähtävissä.

42 § Sähköinen päätöksentekomenettely

Toimielin voi päättää asioita sähköisessä päätöksentekomenettelyssä kuntalain 100 §:n mukaisesti. Päätöksentekomenettelyä voidaan käyttää kaikkiin toimielimen päätösvaltaan kuuluviin asioihin.

43 § Toimielimen kokoontuminen

Toimielimet pitävät kokouksensa päättämänään aikana ja päättämässään paikassa.

Kokous pidetään lisäksi, milloin puheenjohtaja tai tämän estyneenä ollessa varapuheenjohtaja katsoo kokouksen tarpeelliseksi tai enemmistö toimielimen jäsenistä tekee puheenjohtajalle esityksen sen pitämisestä. Tällöin puheenjohtaja päättää kokousajan.

Puheenjohtaja voi perustellusta syystä peruuttaa kokouksen.

Toimielin päättää tarvittaessa läsnäolo- ja puheoikeudesta toimielimen kokouksessa.

44 § Kokouskutsu

Kokouskutsussa on ilmoitettava kokouksen aika ja paikka sekä käsiteltävät asiat. Kokouskutsussa on mainittava, mikäli kokousasia käsitellään sähköisessä päätöksentekomenettelyssä. Jos asia käsitellään sähköisessä päätöksentekomenettelyssä, tulee kutsussa ilmaista, mihin mennessä asia on käsiteltävä sähköisesti.

Kokouskutsu toimitetaan jäsenille ja muille kokoukseen kutsuttaville viimeistään kolme päivää ennen kokousta, ellei toimielin erityistapauksessa toisin päättä. Kokouskutsu toimitetaan tiedoksi myös varajäsenille.

Kokouskutsun liitteenä on toimitettava kokouksen esityslista. Jos esityslistalla, liitteissä tai oheismateriaalissa on salassa pidettäviä tietoja, asiakirjaan tehdään merkintä salassapidosta. Hallituksen esityslista on lisäksi toimitettava tiedoksi jäsenkunnille.

Kokouskutsu liitteineen toimitetaan jäsenkunnille, luottamushenkilöille ja muille kokousosanottajille sähköisessä muodossa. Hallitus tai sen nimeämä viranhaltija vastaa siitä, että tähän tarvittavat tekniset laitteet, järjestelmät ja tietoliikenneyhteydet ovat käytettävissä. Tarkemmat määräykset kokouskutsun toimittamisesta sähköisessä muodossa antaa hallitus.

Kokousaineisto toimitetaan luottamushenkilölle myös postitse, mikäli hän on sitä erikseen pyytänyt.

45 § Esityslistan ja liitteiden julkaiseminen kuntayhtymän verkkosivuilla

Esityslista julkaistaan kuntayhtymän verkkosivuilla. Ennen julkaisemista esityslistalta poistetaan salassa pidettävät tiedot sekä henkilötiedot, joihin ei liity tiedottamisintressiä. Verkossa julkaistavalta esityslistalta voidaan poistaa yksittäisiä kokousasioita, joihin ei liity erityistä tiedottamisintressiä tai mikäli erityisestä syystä asian valmistelua ei julkisteta ennen päätöksentekoa. Esityslistan liitteitä julkaistaan verkossa harkinnan mukaan ottaen huomioon kuntayhtymän jäsenkuntien asukkaiden tiedonsaanti-intressit.

46 § Jatkokokous

Jos toimielimen kokousasioita ei saada siinä kokouksessa käsitellyiksi, asiat voidaan siirtää jatkokokoukseen, johon ei tarvitse antaa eri kutsua. Kokouksesta poissa olleille lähetetään sähköinen viesti jatkokokouksen ajasta ja paikasta sekä jatkokokouksen päätöksentekotavasta.

47 § Varajäsenen kutsuminen

Mikäli toimielimen jäsen on estynyt saapumasta kokoukseen, tulee hänen kokouksesta ja esteestä tiedon saatuaan ilmoittaa asiasta toimielimen sihteerille ja varajäsenelleen.

Milloin toimielimen jäsen on esteellinen käsittelemään jotakin asiaa kokouksessa tai esteen vuoksi ei voi osallistua jonkun asian käsittelyyn, hän voi kutsua varajäsenen kokoukseen sitä asiaa käsittelemään.

48 § Läsnäolo kokouksessa

Toimielimen jäsenten ja esittelijän lisäksi toimielimen kokouksessa on läsnäolo- ja puheoikeus osastonjohtajilla.

Toimielin päättää muiden henkilöiden läsnäolo- ja puheoikeudesta.

Toimielin voi päättää asiantuntijan kuulemisesta yksittäisessä asiassa. Asiantuntija voi olla läsnä kokouksessa asiasta käytävän keskustelun ajan.

49 § Esteellisyyden toteaminen

Puheenjohtajan on tarvittaessa saatettava toimielimen jäsenen tai muun läsnäoloon oikeutetun henkilön esteellisyys toimielimen ratkaistavaksi.

50 § Toimielimen puheenjohtajan tehtävät

Toimielimen puheenjohtajan tehtävänä on johtaa asioiden käsittelyä kokouksessa sekä pitää huolta järjestyksestä kokouksessa. Puheenjohtaja saa varoituksen annettuaan määrätä poistettavaksi henkilön,

joka käyttäytyy sopimattomasti. Jos syntyy epäjärjestys, puheenjohtajan on keskeytettävä tai lopetettava kokous.

51 § Kokouksen tilapäinen puheenjohtaja

Jos sekä puheenjohtaja että varapuheenjohtaja ovat poissa tai esteellisiä, valitaan kokousta tai tietyn asian käsittelyä varten tilapäinen puheenjohtaja. Puheenjohtajana toimii puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan poissa ollessa iältään vanhin toimielimen jäsen siihen saakka, kunnes tilapäinen puheenjohtaja on valittu.

52 § Asioiden esittely toimielimelle

Asiat päätetään toimielimessä esittelystä toimielimen toiminnan sisäistä järjestelyä lukuun ottamatta.

Käsittelyn pohjana on esittelijän ehdotus. Jos esittelijä on muuttanut ehdotustaan ennen kuin toimielin on tehnyt päätöksen asiassa, käsittelyn pohjana on muutettu ehdotus.

Jos esittelijä peruuttaa ehdotuksensa, asia on poistettava esityslistalta, jollei toimielin toisin päättä.

Toimielin voi erityisestä syystä päättää, että asia käsitellään puheenjohtajan selostuksen pohjalta ilman viranhaltijan esittelyä.

53 § Toimielimen pöytäkirja

Toimielimen pöytäkirjan laatii puheenjohtajan johdolla pöytäkirjanpitäjä. Pöytäkirjan allekirjoittaa puheenjohtaja ja varmentaa pöytäkirjanpitäjä. Pöytäkirjan tarkastaa yksi pöytäkirjantarkastaja tai pöytäkirja voidaan tarkastaa toimielimen päättämällä muulla tavalla.

Pöytäkirja voidaan allekirjoittaa ja tarkastaa sähköisesti. Sähköisessä päätöksentekomenettelyssä tehtyjä päätöksiä koskeva pöytäkirja tai sen osa voidaan tarkastaa erikseen ennen kokousta.

Toimielimen pöytäkirjaan merkitään:

1. järjestäytymistietoina:

- toimielimen nimi
- kokouksen alkamis- ja päättymisaika sekä kokouspaikka
- läsnäolleet sekä
- kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus.

2. asian käsittelytietoina:

- asiaotsikko
 - selostus asiasta
 - päätösehdotus
 - esteellisyys
 - tehdyt ehdotukset ja onko niitä kannatettu
 - äänestykset: äänestystapa, äänestysjärjestys, äänestysesitys sekä äänestyksen tulos
 - vaalit: vaalitapa ja vaalin tulos
- sekä

- eriävä mielipide.

3. laillisuustietoina:

- oikaisuvaatimusohjeet ja valitusosoitus
- puheenjohtajan allekirjoitus
- pöytäkirjanpitäjän varmennus
- merkintä pöytäkirjan tarkastuksesta sekä
- merkintä nähtävänä pidosta, mikäli pöytäkirja on ollut yleisesti nähtävänä.

Pöytäkirjaan liitettävissä muutoksenhakuohjeissa annetaan tarpeelliset ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Pöytäkirjaan liitettävässä valitusosoituksessa on mainittava valitusviranomainen, valitusaika ja mitä valituskirjaan on liitettävä. Päätökseen, josta ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä valitusta, on liitettävä tästä ilmoitus ja samalla mainittava, mihin lain tai asetuksen kohtaan kielto perustuu.

54 § Toimielinten ja viranhaltijoiden päätösten nähtävillä pito ja kuntayhtymän ilmoitukset

Toimielimen pöytäkirja pidetään siihen liitettyine oikaisuvaatimusohjeineen tai valitusosoituksineen tarkastamisen jälkeen nähtävänä kuntayhtymän verkkosivuilla siten kuin kuntalaissa tarkemmin säädetään. Mitä edellä on määrätty, noudatetaan soveltuvin osin viranhaltijan ja luottamushenkilön tekemään päätökseen.

Kuntayhtymän muiden tiedoksiantojen sekä kuulutusten ja ilmoitusten julkaisemisesta kuntayhtymän verkkosivuilla päättää hallitus.

55 § Toimielimen puheenjohtajan ja viranhaltijan päätösluettelo

Toimielimen puheenjohtajan ja viranhaltijan päätöksistä on pidettava päätösluettelo, jollei se päätöksen luonteen vuoksi ole tarpeetonta.

Hallitus antaa tarkemmat ohjeet luottamushenkilöiden ja viranhaltijoiden päätöspöytäkirjojen pitämisestä.

56 § Yhtymäkokousta koskevat erityiset määräykset

Sen lisäksi, mitä perussopimuksessa on säädetty yhtymäkokouksesta, yhtymäkokousta koskevat seuraavat määräykset:

Yhtymäkokouksen kutsuu koolle hallitus.

Yhtymäkokouksen esityslista, joka sisältää selostuksen käsiteltävistä asioista ja ehdotukset yhtymäkokouksen päätöksiksi, on toimitettava liitteineen kokouskutsun yhteydessä, jolleivät erityiset syyt ole esteenä.

Kokouskutsussa on mainittava, jos kyseessä on sähköinen kokous ja ilmoitettava verkko-osoite sekä tila, jossa yleisö voi seurata kokousta. Kokouskutsussa on mainittava, jos osa kokousasioista käsitellään suljetussa kokouksessa.

Yhtymäkokouksen kokouskutsu, esityslista ja päätöksenteon kannalta keskeiset liitteet laaditaan sekä suomeksi että ruotsiksi. Muut liitteet ja oheisaineisto voivat olla myös pelkästään suomeksi tai muulla kielellä laadittuja.

Kokouskutsu ja esityslista julkaistaan kuntayhtymän verkkosivuilla. Esityslistan liitteitä julkaistaan kuntayhtymän verkkosivuilla harkinnan mukaan ottaen huomioon kuntayhtymän jäsenkuntien asukkaiden tiedonsaanti-intressit.

Yhtymäkokouksen avaa asukasluvultaan suurimman kunnan edustaja. Ennen päätösvallan toteamista on kunnan edustajan esitettävä valtakirja tai pöytäkirjanote siitä päätöksestä, jolla hänet on määrätty edustamaan kuntaa, ellei kysymyksessä ole asemavaltuutus. Valtakirja tai pöytäkirjanote otetaan yhtymäkokouksen pöytäkirjan liitteeksi.

Pätösvallan toteamisen jälkeen laaditaan ja vahvistetaan yhtymäkokouksessa suoritettavien äänestyksien varalta ääniluettelo, johon merkitään asukaslukujen perusteella määräytyvä äänivaltaisuus, äänimäärä sekä yhtymäkokousedustajan nimi.

Käsittelyn pohjana yhtymäkokouksessa on hallituksen tai tarkastuslautakunnan ehdotus.

Hallituksen puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan ja toimitusjohtajan on oltava läsnä yhtymäkokouksessa. Heidän poissaolonsa ei kuitenkaan estä asioiden päättämistä. Hallituksen jäsenillä on läsnäolo-oikeus. Edellä mainitulla henkilöllä on oikeus ottaa osaa keskusteluun, mutta ei päätöksen tekemiseen.

Jos jäsenkunnan hallitus ilmoittaa kuntayhtymän hallitukselle haluavansa yhtymäkokouksen koolle tietyn, yhtymäkokouksen toimivaltaan kuuluvan asian käsittelemistä varten, on kuntayhtymän hallituksen kutsuttava yhtymäkokous koolle viimeistään 60 päivän kuluttua.

Muusta kokousmenettelystä yhtymäkokouksessa ja yhtymäkokouksen päätösten tiedoksiannosta on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä hallintosäännössä on muiden toimielimen osalta määrätty.

57 § Otto-oikeuden käyttäminen

Hallitus ja sen puheenjohtaja voi tarvittaessa ottaa käsiteltäväkseen asian, jossa hallituksen alainen viranhaltija on tehnyt päätöksen.

58 § Ottokelpoisen päätöksen ilmoittaminen

Luottamushenkilön ja viranhaltijan on ilmoitettava hallitukselle tekemistään ottokelpoisista päätöksistä lukuun ottamatta asioita tai asiaryhmiä, joista hallitus on ilmoittanut, ettei se käytä otto-oikeuttaan.

Ilmoitus on tehtävä neljän päivän kuluessa pöytäkirjan tarkastamisesta. Jos pöytäkirjaa ei tarkasteta, määräaika lasketaan pöytäkirjan allekirjoittamisesta.

Päätökset niissä asioissa, joista ilmoitusta ei tarvitse tehdä, voidaan otto-oikeuden estämättä panna täytäntöön, ellei yksittäistapauksessa ole ilmoitettu asian ottamisesta hallituksen käsiteltäväksi.

8 luku Toimivalta henkilöstöasioissa

59 § Luvun määräysten soveltaminen

Niistä virkasuhteeseen ja viranhaltijaan liittyvistä asioista, joista on säädetty kunnallisesta viranhaltijasta annetussa laissa (304/03) tai muussa laissa, päättää hallitus, ellei laissa ole toisin säädetty tai tässä hallintosäännössä muuta määrätty.

60 § Viran haettavaksi julistaminen

Viran julistaa haettavaksi se viranomainen, joka ottaa viranhaltijan avoinna olevaan virkaan.

61 § Virkasuhteeseen ottaminen ilman julkista hakumenettelyä

Sen lisäksi, mitä kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain 4 §:n 3 momentissa säädetään, henkilö voidaan ottaa ilman julkista hakumenettelyä sellaiseen virkasuhteeseen, johon viranhaltija on tarkoituksenmukaista ottaa hänen virkasuhdettaan koskevien uudelleen järjestelyjen vuoksi.

62 § Virkasuhteeseen ottamisen vahvistaminen ja koeaika

Virkasuhteeseen ottava viranomainen tai hänen määräämänsä vahvistaa ehdollisen virkasuhteeseen ottamisen.

Virkasuhteeseen ottava viranomainen päättää koeajan määräämisestä ja sen pituudesta.

63 § Avoimen viran määräaikainen hoitaminen

Avoimen viran määräaikaisen hoitajan ja hänen palkkauksensa määrää virkasuhteeseen ottava viranomainen.

64 § Lääkärintarkastukseen ja tutkimuksiin määrääminen

Toimitusjohtaja tai muu virkasuhteeseen ottava alempi viranhaltija voi kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain 19 §:ssä mainituissa tilanteissa määrätä viranhaltijan osallistumaan terveydentilan toteamiseksi suoritettaviin tarkastuksiin ja tutkimuksiin. Toimitusjohtajan osalta asiasta päättää hallitus.

65 § Viranhaltijan siirtäminen toiseen virkasuhteeseen

Viranhaltijan siirtämisestä toiseen virkasuhteeseen kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain 24 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa päättää toimitusjohtaja tai hänen määräämänsä. Ennen siirtämistä viranhaltijalle ja hänen esimiehelleen sekä viranhaltijan pyynnöstä hänen luottamusmiehelleen varataan tilaisuus tulla kuulluksi.

66 § Sivutoimilupa

Sivutoimiluvan myöntämisestä sekä sivutoimen vastaanottamisen ja pitämisen kieltämisestä päättää toimitusjohtaja, osastonjohtaja taikka hänen määräämänsä alaisensa viranhaltijan tai työntekijän osalta. Toimitusjohtajan osalta asiasta päättää hallitus.

67 § Virantoimituksesta pidättäminen väliaikaisesti

Toimitusjohtaja päättää alaisensa viranhaltijan pidättämisestä virantoimituksesta väliaikaisesti.

68 § Virkavapaan myöntäminen ja sijaisen ottaminen

Toimitusjohtaja taikka hänen määräämänsä viranhaltija myöntää virkavapaan alaiselleen viranhaltijalle.

Jos viranhaltijan virkavapaan ajaksi tai osaksi sitä on tarpeen ottaa sijainen, sijaisen ottaa ja hänen palkkauksensa määrää virkavapaan myöntävä viranomainen.

9 luku Muut määräykset

69 § Asiakirjojen allekirjoittaminen

Yhtymäkokouksen ja hallituksen päätökseen perustuvan sopimuksen ja sitoumuksen allekirjoittaa toimitusjohtaja tai tämän valtuuttama viranhaltija.

Kuntayhtymän puolesta annettavat valtakirjat, lausunnot ja muut toimituskirjat allekirjoittaa toimitusjohtaja tai tämän valtuuttama viranhaltija. Asiakirjat voidaan allekirjoittaa myös sähköisesti.

Tarkastuslautakunnan asiakirjat allekirjoitetaan lautakunnan päättämällä tavalla.

Viranhaltija allekirjoittaa päätökset, sopimukset, sitoumukset ja muut asiakirjat asioissa, joista hänellä on toimivalta päättää.

Valmistelua koskevat asiakirjat allekirjoittaa vain valmistelija.

70 § Todisteellisen tiedoksiannon vastaanottaminen

Todisteellisen tiedoksiannon voi kuntayhtymän puolesta vastaanottaa toimitusjohtajan lisäksi hallinto- ja strategia -osaston osastonjohtaja tai hänen valtuuttamansa henkilö.

71 § Viestinnän periaatteet

Hallitus, toimitusjohtaja ja johtavat viranhaltijat huolehtivat, että kuntayhtymän jäsenkuntien asukkaat ja palvelujen käyttäjät saavat riittävästi tietoja valmisteltavina olevista yleisesti merkittävistä asioista ja voivat osallistua ja vaikuttaa näiden asioiden valmisteluun. Viestinnässä käytetään selkeää ja ymmärrettävää kieltä ja otetaan huomioon jäsenkuntien eri asukasryhmien tarpeet.

72 § Aloiteoikeus

Kuntayhtymän jäsenkunnan asukkaalla sekä jäsenkunnan alueella toimivalla yhteisöllä ja säätiöllä on oikeus tehdä aloitteita kuntayhtymän toimintaa koskevissa asioissa. Palvelun käyttäjällä on oikeus tehdä aloitteita palveluaan koskevassa asiassa.

Aloite tulee tehdä kirjallisesti tai sähköisellä asiakirjalla. Aloitteesta tulee käydä ilmi, mitä asia koskee sekä aloitteen tekijän nimi, kotikunta ja yhteystiedot.

73 § Aloitteen käsittely

Hallituksen on vuosittain viimeistään toukokuun loppuun mennessä pidettävässä yhtymäkokouksessa esitettävä yhtymäkokoukselle luettelo sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa tehdyistä kuntayhtymän toimintaa koskevista aloitteista ja niiden johdosta suoritetuista toimenpiteistä. Yhtymäkokous voi samalla todeta, mitkä aloitteista on käsitelty loppuun.

Hallituksen tehtäväalueella tehdyistä aloitteista on vastaavasti esitettävä tiedot hallitukselle sen päättämällä tavalla. Hallitus voi samalla päättää, mitkä aloitteista ovat loppuun käsiteltyjä.

Jos aloitteen tekijöinä on vähintään kaksi prosenttia kuntayhtymän jäsenkuntien yhteenlasketusta asukasluvusta, aloite on kuuden kuukauden kuluessa vireille tulosta otettava toimivaltaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Aloitteen tekijälle on ilmoitettava kuukauden kuluessa aloitteen saapumisesta, missä viranomaisessa aloite käsitellään, arvioitu käsittelyaika sekä keneltä saa lisätietoja aloitteen käsittelystä. Sen jälkeen kun aloite on käsitelty loppuun, aloitteen tekijälle on ilmoitettava, onko aloite johtanut toimenpiteisiin.

Hallintosääntö tulee voimaan 1.12.2018.

Hallintosäätöön ehdotetut muutokset kohdittain

Tähän dokumenttiin on koottu HSL:n yhtymäkokouksen 23.5.2017 § 7 hyväksymään hallintosäätöön ehdotetut muutokset perusteluineen. Muutokset on jaettu tehtäviin ja toimivaltaan ehdotettuihin muutoksiin sekä teknisiin korjauksiin (joilla ei ole vaikutusta toimivaltaan).

Tehtäviin ja toimivaltaan ehdotetut muutokset

3 § Kuntayhtymän johtamisjärjestelmä

1. Poistettu 3 §:n 4 momentista maininta hallintosäännöstä, sillä tarkoituksenmukaista on, että mahdollistetaan toimivallan siirto edelleen, kuten hallintosäännön 4 §:n 2 momentissa.
 - a. Aiemmin: "Hallitus voi siirtää toimivaltaansa edelleen lukuun ottamatta perussopimuksessa tai tässä hallintosäännössä määrättyjä tehtäviä".
 - b. Ehdotus: "Hallitus voi siirtää toimivaltaansa edelleen lukuun ottamatta perussopimuksessa määrättyjä tehtäviä".

7 § Hallitus

2. Siirretty perussopimuksen mukainen tehtäväkohta 4) hallituksen toimivallasta osastonjohtajien palkkauksesta päättäminen toimitusjohtajan tehtäviin (12 § kohta 6)
 - a. Perussopimuksen kirjaus: "Hallituksen tehtävänä on hallintosäännössä mainittujen johtavien toimihenkilöiden ottaminen ja erottaminen"
3. Muutettu lisätehtäväkohta 7) koskemaan kaikkia kuntayhtymän omaisuutta ja muotoon "päättää omaisuuden ostamisesta ja myymisestä sekä vuokralle ottamisesta ja antamisesta sekä vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää mainituista asioista"
4. Poistettu tehtävät 16) vastaa asiakirjahallinnon järjestämisestä ja 17) vastaa sopimushallinnan järjestämisestä

9 § Hallituksen puheenjohtajan tehtävät

5. Lisätty hallituksen puheenjohtajan päätösvaltaan kohdaksi 3) toimii kuntayhtymän toimitusjohtajan hallinnollisena esimiehenä
 - a. Nykyisellään asiasta ei erillistä mainintaa hallintosäännössä.

12 § Toimitusjohtajan tehtävät

6. Muokattu toimitusjohtajan tehtävän kohta 6) kuulumaan seuraavasti: "ottaa ja erottaa virka- ja työsuhteiset henkilöt sekä päättää virka- ja työsuhteisten palkkauksesta ja muista eduista"
 - a. Aiemmin ollut muodossa: "ottaa ja erottaa henkilöt virka- ja työsuhteeseen sekä päättää näiden palkkauksesta, niiltä osin kuin nämä tehtävät eivät kuulu hallitukselle"
 - b. Muutettu hallituksen perussopimuksen mukaista tehtäväkohtaa 4), jotta toimitusjohtaja voi päättää osastonjohtajien palkkauksesta
7. Poistettu toimitusjohtajan tehtävistä 8) vahvistaa tehtäväkohtaisten palkanosien suuruuden niiltä osin kuin tämä tehtävä ei kuulu hallitukselle
 - c. Tarve poistuu toimitusjohtajan tehtävien 6) kohdan muokkauksella
8. Lisätty tehtäväksi 19) toimitusjohtajalle hallituksen päätöksen 23.5.2017 § 64 mukaisesti: "päättää yritys-, suurasiakas- ja kumppanuussopimusten lippuhinnoittelusta, kuluttaja-asiakkaiden paljousalennuksista sekä kampanjakohtaisesta hinnoittelusta sekä merkitykseltään vähäisistä operatiivisista muutoksista lipputuotevalikoimassa;"

9. Muutettu kohta ”päättää joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain 13 a §:n mukaisesti järjestyksenvalvojan toimeksiannon peruuttamista koskevasta päätöksestä tehdystä oikaisuvaatimuksesta”; kuulumaan seuraavasti: 20) ”päättää viranhaltijapäätöksestä tehdystä oikaisuvaatimuksesta”

69 § Muut määräykset

10. Lisätty lausunnot asiakirjoihin, jotka toimitusjohtaja allekirjoittaa kuntayhtymän puolesta. Edelleen viranhaltijat allekirjoittavat päätösvallassaan olevat asiakirjat eli mm. lausunnot jotka koskevat yksittäistä osastoa ja sen toimivaltaa.
11. Lisätty tarkennus asiakirjojen allekirjoittamiseen käytännön mukaan: ”Asiakirjat voidaan allekirjoittaa myös sähköisesti”.
12. Ehdotetaan poistettavaksi seuraavia käytännössä ei nykyiselläänkään toteutuvia kohtia:
 - a. Toimielimen pöytäkirjanotteen allekirjoittaa pöytäkirjanpitäjä tai hänen määräämänsä henkilö.
 - b. Toimielimen asiakirjoista annettavat otteet ja jäljennökset todistaa oikeaksi pöytäkirjanpitäjä tai hänen määräämänsä henkilö.

Tekniset korjaukset, joilla ei vaikutusta toimivaltakysymyksiin

Muutokset kansilehteen ja yleisilmeeseen

13. Päivitetty hallintosäännön kansilehti HSL:n ilmeen mukaiseksi
14. Lisätty käsittelytiedot kansilehteen ja hallintosäännön loppuun päivitetty voimaantulopäivämäärä

3 § Kuntayhtymän johtamisjärjestelmä

15. Muutettu teknisenä korjauksena 2 momentin sana ”kunnan” sanaksi ”kuntayhtymän”

6 § Yhtymäkokous

16. Muutettu lause ”Yhtymäkokouksen tehtävistä määrätään perussopimuksessa.” muotoon ”Yhtymäkokouksen tehtävistä määrätään kuntalaissa, muussa lainsäädännössä sekä kuntayhtymän perussopimuksessa.”

10 § Tarkastuslautakunta

17. Lisätty Toimielinorganisaatio-lukuun pykäläksi 10 Tarkastuslautakunta, aiemmin ei mainintaa tässä luvussa tarkastuslautakunnassa
 - b. Pykälän sisältö: ”Tarkastuslautakunnan tehtävistä säädetään tarkemmin hallintosäännön luvussa 5”.

11 § Osastot

18. Lisätty 3 luvun alla olevaan tekstiin pykälänumero 11 sekä otsikko Osastot
19. Poistettu 2 momentista lause ”Asiakkuus ja myynti -osastolla on matkalippujen tarkastusyksikkö.”

12 § Toimitusjohtaja

20. Poistettu toimitusjohtajan tehtävistä kohta 5) päättää osastojen sisäisestä rakenteesta, sillä tehtävä on mainittuna jo 11 §:n 2 momentissa: ”Osastojen sisäisestä rakenteesta päättää toimitusjohtaja”.

21. Muokattu toimitusjohtajan tehtävien kohta 16) muotoon ”päättää joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän palveluissa ja myynnissä sovellettavista ehdoista.”
 - d. Aiemmin viitattu palvelu- ja myyntiohjeeseen ja ohjeen nimi muuttumassa, joten ei enää tarkoituksenmukaista viitata ohjeeseen
22. Siirretty tehtävien 23) kohta ”antaa liikenteen lupien peruuttamista koskevat lausunnot” kohdaksi 16), jotta on samassa yhteydessä muiden lupia koskevien kohtien kanssa

19 § Matkalippujen tarkastusyksikön päällikön tehtävät

23. Muokattu pykälän otsikko kuulumaan ”Matkalippujen tarkastusyksikön päällikön tehtävät”
24. Tarkastusmaksuyksikön päällikön tehtäviin muokattu seuraavasti: Matkalippujen tarkastusyksikön päällikön tehtävänä on toimia joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain ja asetuksen mukaisena viranomaisena kuntayhtymässä ja edustaa kuntayhtymää tarkastusmaksuihin liittyvissä muutoksenhakuasioissa tuomioistuimissa sekä muissa viranomaisissa.
 - c. Poistettu aiemmassa hallintosäännössä olleet:
 - 1) päättää joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain 13 §:n 1 momentin mukaisesta tarkastajan tarkastusmaksupäätöksestä tehdystä oikaisuvaatimuksesta;
 - 2) antaa joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun asetuksen 7 §:n mukainen kuntayhtymältä pyydetty tarkastajan toimenpidettä koskevaa valitusta koskeva selitys tuomioistuimelle;
 - 3) päättää joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain 6 a §:n 4 momentin mukaisesta järjestyksenvalvojan toimeksiannon peruuttamisesta.

27 § Rahatoimen hoitaminen

25. Muutettu 2 momentin lause kuulumaan seuraavasti: ”Muutoin kuntayhtymän rahatoimen hoitamisesta päättää hallitus, ellei hallitus ole siirtänyt toimivaltaansa viranhaltijalle”.
 - d. Aiemmin ollut siten, että hallitus siirtäisi toimivaltaa hallintosäännössä (mikä ei ole mahdollista): ”Muutoin kuntayhtymän rahatoimen hoitamisesta päättää hallitus, ellei se ole tällä hallintosäännöllä siirtänyt toimivaltaansa viranhaltijalle”.

6 luku Päätöksentekomenettely

26. 6 luvun otsikkoon lisätty sana ”kokous” eli luku jatkossa nimeltään ”Kokous- ja päätöksentekomenettely”

44 § Kokouskutsu

27. Muokattu kuulumaan seuraavasti: ”Kokouskutsussa on mainittava, mikäli kokousasia käsitellään sähköisessä päätöksentekomenettelyssä”.
 - e. Aiemmin ollut: ”Kokouskutsussa on mainittava, mitä toimielimen päätöksentekomenettelyä noudatetaan kunkin asian kohdalla”. Käytännössä ei ole mainittu jokaisen asian kohdalla: ”Käsitellään varsinaisessa kokouksessa.” vaikka hallintosäännön mukaan näin olisi ollut syytä toimia.

52 § Asioiden esittely

28. Korjattu teknisenä korjauksena esitys ehdotukseksi.

53 § Toimielimen pöytäkirja

29. Lisätty ”tai pöytäkirja voidaan tarkastaa toimielimen päättämällä muulla tavalla”.

- f. Mahdollistetaan tällä kirjauksella, jos toimielin haluaa esim. seuraavassa kokouksessaan tai kokouksen yhteydessä jo tarkastaa pöytäkirjan.
- 30. Poistettu 3 momentti "Pöytäkirja pidetään yleisesti nähtävänä toimielimen päättämänä aikana ja paikassa siten, kuin siitä vähintään yhtä päivää aiemmin on ilmoitettu"
 - g. Tulee kuntalain 140 §:stä
- 31. Lisätty pöytäkirjaan merkittävät asiat (ei muutosta nykyiseen, mutta selkeyttää kokonaisuutta)

54 § Toimielinten ja viranhaltijoiden päätösten nähtävillä pito ja kuntayhtymän ilmoitukset

- 32. Siirretty "Toimielinten ja viranhaltijoiden päätösten nähtävillä pito ja kuntayhtymän ilmoitukset" pykälä Kokous- ja päätöksentekomenettely-lukuun Muut määräykset-luvusta.

56 § Yhtymäkokousta koskevat erityiset määräykset

- 33. Muutettu teknisenä korjauksena 6 momentin sana "kunnan" sanaksi "kuntayhtymän"

70 § Todisteellisen tiedoksiannon vastaanottaminen

- 34. Siirretty rakenteellisesti asiakirjojen allekirjoittamisen jälkeen hallintosäännössä. Aiemmin ollut hallintosäännön viimeisenä pykälänä.