

Osavuositarkastus 2/2021

HSLH 5.10.2021

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen
osastonjohtaja

Maarit Hauskamaa
taluspäällikkö

Sisällysluettelo

1 TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2021	2
1.1 Toimintaympäristökatsaus	2
1.2 Riskien hallinta	2
1.3 Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla.....	4
1.3.1 Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin	4
1.3.2 Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta	7
1.3.3 Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä11	
1.3.4 Varmistamme toimintamme kestävän talouden	12
2 TALOUSENNUSTE.....	14
2.1 Sitovien erien toteutuminen	14
2.2 Talouskatsaus.....	14
2.3 Kuntaosuusennuste	19
2.4 Tuloslaskelma	20
2.5 Investointihankkeet	21
2.6 Kustannuserät kunnittain, ennuste	22

1 TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2021

1.1 Toimintaympäristökatsaus

Yleinen talous on elpymässä koronakriisistä rokotuskattavuuden nousun ja rajoitusten poistumisen myötä, mutta palautuminen on vielä kesken ja kehitykseen sisältyy yhä epävarmuutta. Helsingin seudun tuotanto kasvoi vuoden 2021 toisella neljänneksellä ennakoarvion mukaan yli 3 % edellisvuodesta. Koko maan tuotanto kasvoi samaan aikaan huomattavasti enemmän, lähes 8 %. Palveluvaltaisella Helsingin seudulla korona on vaikuttanut talouteen voimakkaammin kuin koko maassa. Kasvuluvuista huolimatta on kuitenkin muistettava, että erityisesti palvelualoilla liikevaihdon taso on vielä merkittävästi pandemiaa edeltänyttä tasoa alempana.

Euroalueen kuluttajahintainflaatiossa on nähtävissä merkittäviä heilahteluja, jotka liittyvät esimerkiksi öljyn hinnanvaihteluihin sekä erilaisiin veromuutoksiin. Osittain inflaation kiihtymistä selittää se, että vertailukohta oli hyvin poikkeuksellinen. Hintojen nousuun vaikuttavat esimerkiksi öljyn hinnan romahdus vuonna 2020 ja hinnan nousu jälleen tänä vuonna. Mille tasolle hintojen nousu tulevaisuudessa jää, on nykytilanteessa vaikea ennustaa.

HSL:n toimintakuluista noin 70 % on liikennöitsijöille operoinnista maksettavia korvauksia, joiden arvioidaan alittavan talousarvion 6,5 milj. eurolla (-1,3 %). Liikennöintiä on sopeutettu koronaviruspandemian myötä muuttuneeseen kysyntään sopimusten sallimissa puitteissa, mutta palvelutaso on kuitenkin pyritty turvaamaan ja siten varmistamaan yhteiskunnalle elintärkeiden palveluiden saatavuus. Vuoden 2021 ennuste bussiliikenteen kustannustason muutokselle on 4,8 %, kun talousarviossa varauduttiin 2,4 % kustannustason kasvuun. Joukkoliikenteen kustannuksia nostaa polttoaineen ja muun energian arvioitua nopeampi hintojen nousu.

Koronapandemian ei toistaiseksi ennusteta merkittävästi muuttavan pitkän tähtäimen väestön kehitysnäkymää, vaikka koronan aikana muuttoliike on osin kääntynyt keskustoista kaupunkialueiden reunoille. Väestönkasvu ja muuttoliike keskittyy tulevaisuudessa edelleen vetovoimaisille keskusalueille. Kehityksen takana näkyy globaali kaupungistumiskehitys: kasvavat kaupunkiseudut vetävät ihmisiä puoleensa opiskelemaan, työmarkkinoille ja palveluiden pariin. Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä seudun sisäisessä muuttoliikenteessä KUUMA-kunnat saivat muuttovoittoa pääkaupunkiseudulta. Eniten Helsingille tuli muuttotappiota Vantaalle ja KUUMA-kuntiin. Vantaa sai seudun kunnista muuttovoittoa, josta suurin osa tuli Helsingistä, mutta Vantaa myös menetti asukkaitaan KUUMA-kuntiin. Espoo sai muuttovoittoa Helsinkiin nähden, mutta toisaalta Espookin kärsi muuttotappiota KUUMA-kuntiin.

Lähteet: Suomen Pankin katsaus: Euro & Talous 4/2021 (16.9.2021), www.helsinginseudunsuunnat.fi (luettu 24.9.2021), HSL.

1.2 Riskien hallinta

Koronaviruspandemia on vaikuttanut merkittävästi HSL:n toimintaan ja talouden kehitykseen, ja vaikutukset tulevat heijastumaan merkittävästi myös tulevien vuosien kehitykseen.

Helsingin seudun joukkoliikenteessä matkustajamäärät ovat 1-8/2021 olleet -45 % alle vuoden 2019 tason. Vaikka matkustus on lähtenyt kesällä hieman kasvuun, elokuussa 8/2021 matkustajamäärät jäivät vielä -38 % alle vuoden 2019 elokuun määristä. Matkustajamäärien ja lipputulosten palautuminen ennalleen tulee kestämään pitkään, eikä paluuta aiempaan tasoon ole vielä näköpiirissä. HSL seuraa liikkumisen muutosta aktiivisesti ja etsii toimenpiteitä joukkoliikenteen matkustamisen palauttamiseksi. Palvelu-

tarjontaa on sopeutettu laskevaan kysyntään nähden, mutta riittävän palvelutason varmistamiseksi supistukset ovat olleet suhteellisen pieniä.

Liikennöintisopimukseen liittyviksi riskeiksi on tunnistettu liikennöitsijöiden taloustilanteen kehitys, junaliikenteen uuden sopimuksen aloitus sekä sähköbussijärjestelmän laajentaminen. Sähköbussien käyttöönottoon liittyy riskejä mm. bussien saatavuuden, kustannusten ja infran rakentamisen osalta.

Matkustajamäärien merkittävä alentuminen on vaikeuttanut erilaisia tutkimuksia, joiden aikataulua on jouduttu siirtämään tai tutkimukset on toteutettu supistetusti. Esimerkiksi lippulajitutkimuksia ei voitu viime vuonna toteuttaa, mutta vielä kuluvan vuoden aikana käynnistetään tutkimus raideliikenteessä. Lippulajitutkimuksilla on suuri merkitys myös mm. jäsenkuntien maksuosuuksien jakamisessa, jossa käytetään tuoreimpia saatavilla olevia tietoja kuntalaisten matkustuksesta. Validoimattoman mobiililipun vuoksi jo aiemmin vaikeutunut suljetun rahastuksen bussien tilastointi muuttui koronatilanteen myötä rajusti kasvaneen mobiililipun osuuden vuoksi entistäkin epävarmemmaksi.

Tietovaraston (DW) töiden etenemisen hitaus asettaa suurehkon aikatauluriskin matkustajalaskennan kehitykselle ja bussiliikennöitsijöille vastuutetun matkustajalaskennan datan käsittelylle. Tämä on jo viivästyttänyt projektia. Riskiä pienennetään lisäämällä projektin resursseja.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat myös toiminnan jatkuvuutta uhkaavat laajat käyttöä häiritsevät tietoliikenne- ja sähkönjakelukatkokset tai tahallisesti aiheutetut palvelunestohyökkäykset. Tietoturvan ja tietosuojan osalta merkittävimpiä riskejä ovat henkilö- tai muihin merkittäviin HSL:n tietovarastoihin kohdistuvat tietomurrot tai tietojen eheyteen vaikuttavat häiriöt. Tietosuojan hallinnointiprosessi päivitetään syksyn kuluessa.

1.3 Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2021 hyväksytyt tavoitteet ja budjetointi perustuivat HSL:n yhtymäkokouksessa hyväksytyyn strategiaan. Hallituskausittain päivitettävän strategian päivitystyö on käynnissä ja valmistuu HSL:n hallituksen hyväksyttäväksi joulukuussa 2021.

Voimassaolevalle TTS-kaudelle on määritelty kolme keskeistä tavoitetta: 1) tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin, 2) kasvatamme kestävä liikumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta sekä 3) olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä. Neljäs kaiken läpileikkaava tavoite on toimintamme kestävä talouden varmistaminen.

1.3.1 Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin

Koronapandemia on aiheuttanut joukkoliikenteen käytön romahduksen kevästä 2020 lähtien. Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä pyritään varmistamaan joukkoliikenteen turvallisuus vastuullisena liikkumistapana ja vastaamaan ihmisten huoleen sen turvallisuudesta. Toimenpiteet on kuitenkin samanaikaisesti suhteutettava vallitsevaan taloustilanteeseen.

Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Varmistamme riittävän kapasiteetin ja matkustusväljyyden työmatkaliikenteessä.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys Kehitystoimet joukkoliikenteen sujuvuuden pullonkaulojen tunnistamiseksi Liikenteen toimivuuden tunnuslukujen kehitystoimet Joukkoliikenteen luotettavuuden kehitys
Parannamme joukkoliikennevälineiden terveysturvallisuutta.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet terveysturvallisuuden edistämiseksi
Varaudumme muuttamaan joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet joukkoliikenteen matkustajamäärien lisäämiseksi Matkustajamäärien kehitys HSL-brändin kehittyminen
Selkeytämme vaikutusarviointiin perustuen lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua huomioiden koronan vaikutukset matkustuskäyttäytymisessä.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet uusasiakashankinnassa Työmatkapalvelun toteuttaminen Lipunmyynnin kehittyminen Digitaalisten myyntikanavien osuus lipputuloista
Tuotamme matkustajalaskentatiedon perusteella ajantasaista kuormitustietoa asiakkaille.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakkaille tarjottavan ruuhkainformaation kehitystoimet Matkustajalaskennan uuden tilastointijärjestelmän hyödyntäminen
Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista.	<ul style="list-style-type: none"> Monikanavaviestintäratkaisun kehitystoimet Häiriö- ja muutostiedotuksen kehitystoimet Runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehitystoimet
Valmistelemme tilipohjaisen lippujärjestelmätaustan käyttöönottoa yhteistyössä LMJ:n kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Hankkeen eteneminen suunnitellusti

Liikenteen palvelutasoa on sopeutettu liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti

Liikkumisen muutosta seurataan aktiivisesti ja etsitään toimenpiteitä joukkoliikenteen matkustamisen parantamiseksi. Matkustajamäärät jäivät ennusteen mukaan 235,8 miljoonaan nousuun, kun vuonna 2020 tehtiin vielä 251,9 ja 2019 ennen koronaa 396,9 miljoonaa nousua.

Bussiliikenteessä on jatkettu aiemmin tehtyjä säästötoimenpiteitä ja talviliikennekauden alkaessa otettiin käyttöön myös uusia säästötoimenpiteitä. Isoimmat karsinnat tehtiin ruuhka-ajan tarjontaan, mutta samassa yhteydessä on toteutettu myös linjojen lakkautuksia.

HSL:n tilaamassa raideliikenteessä jatkettiin vuonna 2021 edelleen syysliikenteen 2020 alusta alkaen koronaviruksen taloudellisten vaikutusten takia käyttöönotettuja sopeutustoimia. Raideliikenteen suunnittelun peruseriaatteenä on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Tarjonnan supistukset kohdistuivat pääsääntöisesti ruuhka-ajan ulkopuolelle. Raideliikenteen tehdyt säästöt ovat perustuneet matkustajamäärä- ja kuormitustietoihin. Liikennettä on harvennettu aikoina kun kuormitus on ollut alhaista, tai tarjontaa paljon suhteessa matkustajamääriin.

Matkustajien luottamuksen palauttamiseksi on tehty esim. seuraavia toimenpiteitä:

- kaluston ja asemien tehostettu siivous
- käsidesien asennukset asemille ja kalustoon
- terveysturvallisen ilmanvaihdon varmistaminen, joka toteutettiin VTT:n suorittaman ilmanvaihdon riittävyyden arvioinnin perusteella. Selvityksen perusteella HSL:n liikenteessä olevan kaluston ilmanvaihto on riittävällä tasolla terveysturvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi päätettiin parantaa metron ja raitiovaunujen ilmanvaihtoa, joista esimerkiksi Artic-vaunujen ilmanvaihdon parantaminen sisäilmankierrätys sulkemalla oli tehokas parannus.

Lippujen alennuskampanjan tavoitteissa onnistuttiin

Lipputuotteet ja niiden hinnat on harmonisoitu HSL-sovelluksessa ja HSL-kortilla. Kiinteillä kausituotteilla pyritään sitouttamaan ihmisiä joukkoliikenteen käyttöön. Epäsäännöllistä matkustamista palvellaan kertaja vuorokausilipuilla.

Elokuussa käynnistettiin alennuskampanja (17.8.–15.9.), jonka tarkoituksena oli saada matkustajia takaisin joukkoliikenteen pariin. Kampanjassa voi hankkia 30 vuorokauden lipun puoleen hintaan HSL-sovelluksessa. Alennus koski kertaostoja, jatkuvia tilauksia ja jatkuvia säästötilauksia sekä HSL Työmatkapalvelun kautta hankittuja työsuhdematkalippuja, joita käytetään HSL-sovelluksessa. Myös alennusryhmät ovat saaneet normaalin 45 %:n alennuksen sijasta 50 %:n alennuksen. Kampanja päätettiin toteuttaa vain HSL-sovelluksessa epävarman koronatilanteen vuoksi, mutta myös HSL:n kanavastrategian tukemiseksi. Kampanja on toiminut odotettua paremmin. Tavoitteena oli 100 000 alennuskausilipun ostajaa, joista 60 % eli 60 000 olisi sellaisia uusia asiakkaita, joilla ei ole ollut kausilippua sovelluksessa 3 kuukauteen. Kampanjassa aikuisten alennuslippuja myytiin 162 456, joista yli 102 280 eli reilut 60 % on uusia. Kampanja on houkutelut myös täysin uusia sovellusasiakkaita noin 40 % kaikista alennuslipun ostajista.

Lähimaksupilotti on toteutettu ja käynnissä ja uusista lukijoista on saatu tarjoukset sisään. Siirtymävaiheen palvelumallin konseptoinnit ovat käynnissä. Palvelumalli 2024 -työssä on tarkasteltu vaihtoehtoisia malleja. HSL-työmatkapalvelu lanseerattiin keväällä 2021 ja palveluun on syyskuuhun mennessä rekisteröitynyt noin 200 työnantaja-asiakasta. Palvelun tuotevalikoiman laajennusta (saldotuote) ja systemaattista markkinointia suunnitellaan uusien asiakkaiden hankkimiseksi. HSL-sovelluksen osuus myyntikanavana on kasvanut kanavastrategian suuntaisesti.

Monikanavaisen viestintäratkaisun käyttöönotto etenee

Monikanavaisen viestintäratkaisun käyttöönotto on edennyt kuluvan vuoden aikana. Asiakasviestinnän sähköpostien sisältöä on kohdennettu mm. asiakkaan asuinpaikan, ostohistorian, ostopäivämäärän ja asiakkaan aiemmin saaman viestinnän perusteella.

Liikenteen kuormitustietoa on julkaistu matkustajille hsl.fissä. Koska tiedon päivittäminen on ollut manuaalista, sen julkaisemisesta luovutaan koronarajoitusten päättyessä.

Syksyn aikana liikennetiedotteiden lähettäminen sähköpostitse siirtyy monikanavaisen viestintäratkaisun piiriin, ja näillä näkymin vuoden loppuun mennessä voimme lähettää kohdennettuja push-viestejä HSL-sovelluksen kautta. Asiakkaan tietojen perusteella kohdennettujen liikennetiedotteiden vastaanottajamäärä nousee näiden myötä merkittävästi. Projektin päättyessä vuoden 2021 lopussa meillä on lisäksi kyvykkyydet personoida digitaalisten palveluidemme sisältöä asiakaskohtaisesti sekä kohdentaa digitaalista mainontaa omille asiakkaillemme.

Asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen kasvoi hieman

Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteeseen kasvoi hieman keväällä 2021. Matkustajista 90 % oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen, eli antoi yleisarvosanan 4 tai 5 asteikolla 1–5. Keväällä 2020 vastaava osuus oli 88 %. Yleisarvosanan keskiarvo keväällä 2021 oli 4,19. Koronatilanne vaikutti liikennöintiin, matkustajamääriin ja tutkimuksen vastaajajoukkoon, mikä saattoi myös heijastua tuloksiin. Tutkimustulosten luotettavuus on siksi aiempaa merkittävästi heikompi, koska kevään tutkimuskauden havaintomäärä jäi pieneksi.

Parhaimman yleisarvosanan antoivat metromatkustajat, joista 94 % antoi arvosanan 4 tai 5. Raitiovaunuliikenteessä tyytyväisten osuus oli 91 % ja bussiliikenteessä 89 %. Tyytyväisten osuus oli matalin lähijunaliikenteessä (84 %), missä matkustajien tyytyväisyys laski 4 %-yksikköä kevästä 2020. Metro- ja bussiliikenteessä tyytyväisten matkustajien osuus sen sijaan kasvoi (+4 ja +3 % yks.).

Koronaepidemiaan liittyen kysyttiin mielipidettä väittämistä: ”Koen joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisenä koronaepidemian tämänhetkisessä tilanteessa” ja ”Tietoa koronaepidemian aikaisista muutoksista joukkoliikenteessä on ollut hyvin saatavilla”. Matkustajista 74 % koki joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisenä kevään koronatilanteessa, kun syksyllä osuus oli 69 %. Matkustajista 84 % oli tyytyväisiä tiedonsaantiin koronaepidemian aikaisista muutoksista joukkoliikenteessä (syksy 2020: 82 %).

Syksyn 2021 tutkimuskauden tulokset valmistuvat tilinpäätökseen mennessä. Tutkimuskausi pyritään toteuttamaan normaalisti.

Taulukko 1. Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien %-osuus liikennemuodoittain ja yhteensä HSL-liikenteessä (”Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle”). Vuoden 2021 arvosana on kevään arvosana, koska vuoden 2021 arvosana ei vielä saatavilla. Muut arvosanat vuosilta 2011 – 2020 ovat koko vuoden arvosanoja.

	2021 kevät	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Raitioliikenne	91	90	88	88	90	89	92	89	89	86	88
Bussiliikenne	89	88	86	83	87	87	88	87	87	84	84
Metroliikenne	94	92	87	79	91	92	92	93	90	90	91
Lähijunaliikenne	84	87	85	84	86	87	86	86	86	82	72
Lauttaliikenne	-	-	90	89	92	92	90	91	88	90	89
Yhteensä	90	89	86	83	88	88	89	88	87	85	84

1.3.2 Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta

Keskeisenä pidemmän aikavälin tavoitteenamme on kestävän liikkumisen (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) kulkutapaosuuden kasvattaminen. Tällä on merkittävä vaikutus liikenteen päästöjen vähenemiseen. Runkoverkosto on keskeisin osa HSL:n joukkoliikennejärjestelmää ja pyrimme eri toimenpitein kehittämään runkoverkoston toimivuutta ja luotettavuutta.

Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa joukkoliikennettä, joka perustuu runkoverkostoon.	<ul style="list-style-type: none"> Asiakastyytyväisyys runkoverkostoon Asiakastyytyväisyys vaihtojen sujuvuuteen Runkolinjojen päivitettyjen palveluperiaatteiden mukaiset toimenpiteet
Kehitämme joukkoliikenteen linjastosuunnitteluprosessia yhdessä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpiteet asiakas- ja sidosryhmäyhteistyön hyödyntämisessä
Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kehittyminen MAL 2019 -suunnitelmassa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen MAL2023 suunnittelutyön käynnistäminen Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.	<ul style="list-style-type: none"> Matkustajalaskennan kattavuus ja luotettavuus Digitaalisten tutkimusmenetelmien hyödyntäminen
Luomme toimintamallit matkakettuja koskevan tiedon hyödyntämiseen	<ul style="list-style-type: none"> Matkakettutiedon hyödyntäminen eri tarkoituksissa Toimenpiteet liityntäyhteyksien ja vaihtojen sujuvoittamiseksi

Uusia bussirunkolinjoja syysliikenteeseen

Elokuussa HSL-liikenteessä aloitti neljä uutta bussirunkolinjaa: 20, 30, 40 ja 570. Uusia runkobussilinjoja ajetaan isoilta osin nivelsähköbusseilla, joilla mahdollistetaan nopeampi lastaus ja purku sekä voidaan tarjota täysi matalalattiaisuus. Samassa yhteydessä toteutettiin aiemmin päätetyt Länsi-Helsingin linjastomuutokset sekä Haagan ja Lahdenväylän linjastosuunnitelmat. Muutoksien yhteydessä liikenteen saatiin huomattavasti uutta sähköbussikalustoa, jolla lähipäästöjä voitiin vähentää huomattavasti tiheästi asutulla kaupunkialueella.

Raitioliikenteessä linja 6T lakkautettiin huhtikuussa, kun linja 6 siirtyi liikennöimään uudelle reittisuudelle Eiranrantaan. Toukokuussa linja 9 jatkettiin Atlantinsiltaa pitkin Länsiterminaaliin.

Vuonna 2021 on järjestetty kaksi bussiliikenteen tarjouskilpailua. Maaliskuussa 2021 käynnistettiin bussiliikenteen tarjouskilpailu 53/2021, johon sisältyi viisi kohdetta ja yhteensä 144 bussin liikenne elokuussa 2022 alkavilla sopimuksilla. Markkinaoikeuteen tehdyn valituksen vuoksi yhdestä kierroksen 53 kohteesta ei ole voitu tehdä sopimusta. Elokuussa 2021 käynnistettiin bussiliikenteen tarjouskilpailu 54/2021, joka ratkaistaan marraskuussa 2021. Tarjouskilpailuun sisältyy kuusi kohdetta ja yhteensä 82 bussin liikenne. Liikenteen on määrä käynnistyä elokuussa 2022 ja tammikuussa 2023.

Kilpailutetun junaliikenteen sopimuksen liikenne alkoi 27.6.2021 odotetun mukaisesti kun VR jatkoi operaattorina ja junakaluston kunnossapitäjänä. Uuden sopimuksen näkyvin muutos on junahenkilökunnan HSL-väriin brändätyt työasut. Myös junien kuulutusääni tulee muuttumaan syksyn aikana.

Raide-Jokerin käyttöönoton koordinoitua varten perustetaan Task Force ryhmä, jonka tehtävänä on varmistaa liikennöinnin sujuva käyttöönotto. Raide-Jokerin rakennustyöt etenevät aikataulussaan, ja syyskuun alussa töistä oli valmiina 67 %.

PR550 operointia koskevan liikennöintisopimuksen neuvottelut HKL:n kanssa ovat edenneet niin, että vuonna 2021 voidaan laatia sopimus liikennöinnin valmisteluvaiheen aloittamisesta vuoden 2022

Asiakasvuorovaikutus linjastosuunnitelmaluonnosten tukena

Raitioliikennettä koskeva Raili 2 -asiakasvuorovaikutus oli käynnissä elo-syyskuun vaihteessa, vuorovaikutuksella kerättiin asiakkaiden näkemyksiä linjastosuunnitelmaluonnoksista.

Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelman asukasvuorovaikutusta on tehty kesän ja alkusyksyn aikana ja vuorovaikutusta jatketaan vuoden 2021 loppuun asti, jolloin suunnitelman on tarkoitus valmistua.

Itä-Helsingin linjastosuunnitelman asukasvuorovaikutus käynnistyy syksyllä 2021 asukaskyselyllä.

Rakennustyöt vaikuttavat merkittävästi liikenteeseen

Kruunusillat -hankkeen ennakoivat työt Hakaniemessä ja Laajasalossa aiheuttavat merkittäviä poikkeusjärjestelyjä. Paciuksenkadun järjestelyt tulevat aiheuttamaan loppuvuodesta merkittäviä haittoja bussi- ja raitioliikenteelle. Raide-Jokerin rakennustyöt ovat aiheuttaneet poikkeusreittejä runkobussilinjalle 550.

Pukinmäen sillankorjaustyö ja Keravan uuden asetinlaitteen käyttöönotto aiheuttivat merkittäviä muutoksia pää- ja kehäradan junaliikenteeseen kesäkuun alusta elokuun loppuun. Helsingin asemalla raide-muutoksia aiheuttaa Kaisantunnelin rakentamistyöt, jotka kestävät vuoteen 2023 asti. Ilmalan kohdalla Veturitien uuden sillan rakentamistyöt käynnistyivät. Jorvaksen aseman peruskorjaus on edennyt hyvin, syyskuussa otetaan käyttöön uuden esteettömät laiturit ja työt valmistuvat kokonaisuudessaan marraskuussa.

Atlantinsillan kiskoyhteyksien rakentaminen aiheutti kuukauden katkon raitioliikenteelle Länsiterminaalihin huhtikuussa. Kesällä oli lisäksi Ilmalan raitiotien rakentamisesta ja Paciuksenkadun sillan korjauksesta johtuvia poikkeusreittejä. Laajoja poikkeusreittejä raitioliikenteelle aiheuttanut Kasin katutyöt niminen työmaakokonaisuus alkoi toukokuussa, ja jatkuu edelleen lokakuun alkuun asti.

Kipparlahden metrosillan uusiminen aiheutti metroliikenteelle katkon Kulosaaresta itään heinäkuussa. Katkon aikana vanha metrosilta purettiin, ja uusi silta asennettiin paikoilleen. Liikennekatkoa hyödynnettiin myös tekemällä metron itäisellä osuudella muita huoltotoimenpiteitä kuten vaihteiden uusimisia ja muiden siltojen vahvennustöitä. Metroa korvattiin bussilinjoilla 99B, 99M sekä 99V katkon ajan.

Alkutalven runsas lumisade aiheutti häiriöitä laajalti. Raitioliikenteellä liian lähelle pysäköineet ajoneuvot aiheuttivat useita myöhästymisiä ja bussiliikenne oli paikoitellen kokonaan poikki, erityisesti koululaisliikenteen reiteillä. Junaliikenteessä otettiin käyttöön supistamissuunnitelma, jossa liikennettä harvennettiin. Junaliikennettä pystyttiinkin ajamaan supistussuunnitelman mukaisesti, eikä myöhästymisiä juurikaan ollut. Maalis- ja toukokuussa junaliikenne oli poikki työnseisausten vuoksi ja kesäkuussa häiriötä aiheuttivat mielenilmaukset. Lisäksi yksittäisiä peruttuja lähtöjä on ollut runsaasti pitkin vuotta.

Bussiliikenteen luotettavuus hyvällä tasolla

Bussiliikenteen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammi - heinäkuussa 2021 99,86 % (1-7/2020: 99,87 %). Tammi- ja helmikuussa ajamattomia oli selvästi keskimääräistä enemmän lumisen talven takia, mutta muuten luotettavuus on ollut alkuvuonna hyvällä tasolla.

Raitioliikenteen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammielokuussa 2021 98,60 % (1-8/2020: 99,14 %). Raitioliikenteessä isoimmat tekijät ajamattomien lähtöjen osalta olivat alkuvuoden ajoittain haastavat keliolosuhteet sekä pandemiarajoitusten johdosta lyhyellä varoitusaajalla tehdyt liikenteen supistukset (linja 5).

Metrolinjan luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammielokuussa 2021 99,27 % (1-8/2020: 99,71 %). Metroliikenteessä merkittävimmät syyt ajamattomille lähdöille olivat alkuvuoden satunnaiset tekniset ongelmat infran ja kaluston osalta.

Lauttaliikenteen luotettavuus aikataulunmukaisten ajettujen lähtöjen toteutumisella mitattuna oli tammielokuussa 2021 99,97 %. Ajamattomien lähtöjen syynä tekniset viat.

Uusia sähköbussseja liikenteeseen

Tärkein keinomme varmistaa sähköbussien määrän kasvu ovat bussiliikenteen kilpailutuksemme, joiden ehdoissa suosimme sähköistä kalustoa. Pidämme huolta siitä, että tietty minimimäärä kilometreistä, joita kilpailuttamassamme bussiliikenteessä ajetaan vuosittain, liikennöidään sähköisellä kalustolla. Liikennöitsijät tarjoavat sähköbussseja myös omasta aloitteestaan. Vaikka sähköbussit maksavat dieseleitä enemmän, sähköinen kalusto on kilpailukykyistä polttomoottoribusseihin verrattuna.

Vuoden ensimmäisellä kilpailukierroksen 53 myötä sähköbussien määrä kasvaa 128 sähköbussilla, mikä vastaa noin 90 % kilpailutetusta liikenteestä. Viimeisimmillä kilpailukierroksilla sähköbussseja on tarjottu huomattavasti vaatimusta enemmän, joten arvioimme sähköbussitavoitteemme (30 % vuonna 2025) ylittyvän jo vuonna 2023. Vuoden 2021 aikana päivitimme päästötavoitteemme sekä sähköbussitavoitteemme.

Tällä hetkellä sähköbussseja on seudun liikenteessä 168 kpl (13 %) ja vuonna 2022 määrä kasvaa noin 300 kappaleeseen (23 %).

MAL 2023 suunnittelu etenee puiteohjelman mukaisesti

MAL 2019 suunnitelmassa ja voimassa olevassa MAL-sopimuksessa 2020-2031 ensimmäiselle 4-vuotiskaudelle sovittuja toimenpiteitä on toteutettu siltä osin, kun ne ovat HSL:n vastuulla. Tiemaksujärjestelmän valmistelussa on toteutettu esiselvityspaketti, jonka viimeinen osatyö valmistuu tänä syksynä ja tilanne raportoidaan HLJ-toimikunnalle syyskuussa. Jalankulun ja pyöräilyn nopeat kokeilut -hanke on valmisteltu ja toteutettu, työ on tällä hetkellä kohteiden evaluointivaiheessa ja raportoidaan vuodenvaihteessa. Liikenteen automaation seudullinen tiekartta on tekeillä ja valmistuu vuodenvaihteeseen mennessä. MAL-sopimusseurannassa on hoidettu liikenteen toimien seuranta. KUHA-ohjelma Kuuma-kuntien osalta on hyväksytty ja toteutusvaiheessa ja Espoon vastaavien hankkeiden osalta neuvottelutulos on saavutettu.

MAL 2023 -suunnittelua on viety eteenpäin puiteohjelman mukaisessa aikataulussa. Vuoden 2021 aikana on tuotettu useita selvityksiä mm. Maankäytön, asumisen ja liikenteen nykytilaselvitys sekä seudun kilpailukyky selvitys ja henkilöautoilun roolia koskeva selvitys. MAL 2023 visio, tavoitteet ja mittarit -osiota on valmisteltu ja asiakokonaisuus viedään HLJ-toimikunnan ja MAL neuvottelukunnan yhteiskokoukseen lokakuun lopulla lähetettäväksi hyväksymiskäsittelyyn mm. HSL:n hallitukselle. Samanaikaisesti on val-

misteltu sova-arviointiohjelma, joka on parhaillaan lausunnoilla ja valmistuu vietäväksi yhtä aikaa visio, tavoite- ja mittariosion kanssa päätöksentekoon.

Matkustajalaskennan uudistamisessa aikatauluriski

Uuden matkustajalaskennan tilastointijärjestelmän käyttöönottoa hidastaa merkittävästi HSL:n pilvitietovaraston viiveet tarpeellisten tietolähteiden integraatioissa. Tällä hetkellä käytettävissämme ovat metron ja Suomenlinnan lautan matkustajamäärät, mutta raitiovaunut, junat ja runkolinjat 550/560 puuttuvat vielä tietovarastosta. Tilastoinnin uudistamisen edellytys on kaikkien liikennemuotojen eheä ja kattava data pilvessä. Vasta tämän jälkeen voidaan toteuttaa tiedon korjaamisprosessit ja sen jälkeen raportointi. Tavoitteena on edelleen tämän vuoden loppu, mutta integraatioiden viivästyminen on todellinen riski projektin osittaiselle viivästykselle ensi vuoden puolelle.

Kuormitustiedon tuottamista matkustajalaskennassa on pilotoitu kaikkien liikennemuotojen osalta jo korona-aikana. Tiedon saantiviivettä on saatu lyhennettyä merkittävästi ainakin junien osalta konfiguroimalla laitteistoa uudestaan. Niissä on päästy noin yhden päivän viiveeseen lukuun ottamatta viimeistä neljää konfiguroimatonta junayksikköä. Metrossa saadaan asemakohtaista tietoa seuraavana päivänä MELA-järjestelmästä ja noin päivän viiveellä M300-srjan junien laskureista. Vanhat laskentalaittejärjestelmät asettavat teknisiä rajoituksia tiedon reaaliaikaisuudelle. Tämä ongelma korjaantuu hiljalleen tulevina vuosina sitä mukaa, kun liikennöintisopimukset uusiutuvat ja kulkuneuvojen varustaminen laskentalaitteilla ja vastuu tuotetun tiedon eheydestä siirtyvät liikennöitsijöiden vastuulle.

Tällä hetkellä HSL:n tietovarastoon saadaan HSL-sovelluksesta keskimäärin noin 45 000 matkaketjuhavaintoa noin 27 000 asiakkaalta päivässä. Tähänastisen trendin perusteella tiedonkeruulupien määrä lisääntyy ilman markkinointia vähitellen siten, että vuoden lopussa saataneen keskimäärin noin 65 000 havaintoa noin 40 000 asiakkaalta päivässä. Matkaketjutietojen hyödyntämistä tarkastellaan asiakkaiden palvelun, joukkoliikennesuunnittelun, liikennejärjestelmäsuunnittelun ja liikennetutkimusten näkökulmista. Hyödyntämisen lisäksi tarkastellaan sen edellytyksiä: mm. kertyvän aineiston laatua ja riittävyttä erilaisten sovellusten kannalta. Erityisenä selvitettävänä asiana joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa on erilaisten solmujen ja vaihtopaikkojen kautta kulkevien matkojen analyysit.

1.3.3 Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä

Joukkoliikenteen ekosysteemin tavoitteena on järjestää toimintaympäristö ja taustajärjestelmät niin, että mahdollistetaan toisaalta liikenteen seudullinen kehittäminen ja uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat. Toimintaympäristöön tarvitaan myös uusia toimijoita, jotka vastaavat kaluston elinkaaren hallinnasta ja varikkotoimintojen kilpailuneutraalista ja tehokkaasta järjestämisestä markkinoille.

HSL:n roolina on luoda raamit ja tavoitteet joukkoliikenteen ekosysteemin kehittämiseksi ja edistää osallistamalla uusien toimijoiden muodostamista yhdessä toimintaympäristöstä vastaavien sidosryhmien kanssa.

Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävää joukkoliikenteen ekosysteemiä	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Päätöksenteon eteneminen kalusto- ja varikkoasioissa
Määrittelemme ja hankimme tarvittavan uuden junakaluston.	<ul style="list-style-type: none"> VAKAVA-projektin toimenpiteiden eteneminen suunnitelmien mukaisesti.
Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen.	<ul style="list-style-type: none"> Tarvittavien latauspisteiden toteutuminen suunnitelmien mukaisesti. HSL:n palvelusopimuksen kautta toteutuneiden latausasemien luotettavuus.
Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa.	<ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen) Rahoitusyhteistyön kehittyminen (esim. MAL 2023 prosessissa)

Varikko- ja kalustohankintojen valmistelu jatkuu

Lähijunaliikenteen varikko- ja kalustohankinnan valmistelu on jatkunut rauhallisempaan tahtiin koronan aiheuttamien epävarmuuksien takia. Projektin jatkoa käsitellään HSL:n hallituksessa loppuvuodesta. Varikkokokonaisuuden edistämistä on jatkettu yhdessä junakalustoyhtiön kanssa.

HKL on valmistellut raitiovaunuvarikoiden kokonaiskehittämiselvitystä, jossa suunnitellaan tulevaisuuden raitiovaunuvarikkokokonaisuutta. HSL tulee ottamaan kantaa selvitykseen lokakuussa. Varikkokokonaisuutta on tarkoitus kehittää keskusvarikkomallin mukaisesti.

HKL on käynnistänyt uutta raitiovaunuhankintaa Länsi-Helsingin raitiotien pikaraitiovaunujen hankkimiseksi ja 1970-1980 -luvun matalaväliosalla varustettujen nivelraitiovaunujen uusimiseksi. HSL on osallistunut vaunuhankinnan suunnitteluun erityisesti asiakaskokemusnäkökulman ja tulevaisuuden vaunutarpeen kartoituksen osalta.

Vantaan kaupungin omistama Ojangon bussiliikenteen varikko otettiin käyttöön kierroksen 50-bussiliikenteen kilpailukierroksen alkaessa 8/2021. HSL osallistui tiiviisti varikon suunnitteluun ja kilpailutti ensimmäisen kerran bussiliikennöintisopimukseen varikon vuokrausvelvoitteen.

Kesän 2021 aikana otettiin käyttöön sähköbusseille neljä uutta pikalatausasemaa pääte pysäkeillä sekä kymmeniä varikkolatureita.

Liikennejärjestelmätyössä esillä kuntanäkökulma ja seudun tarpeet

Liikennejärjestelmän rahoituksen osalta on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eri käsittelyvaiheissa nostettu esille kuntanäkökulmaa ja seudun tarpeita. Väyläviraston investointiohjelmasta annettiin lausunto HSL:n hallituksen elokuun kokouksessa.

Koko liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmaa edistetään MAL-työssä pyrkien saamaan eri osapuolet sitoutumaan paremmin tähän tavoitteeseen MAL-prosessin aikana.

Uusia palveluita kehitetään toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuksien rajoissa

HSL kehittää liikkumispalveluja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomainen voi toimia. Koronatilanteessa on harkittava huolellisesti mitä kehittämishankkeita kannattaa edistää.

OpenMaaS-lipunmyyntirajapintaa on kehitetty edelleen vuonna 2021 sekä lipputuotteiden, puolesta-asioinnin että maksamisen osalta. OpenMaaS-rajapintaa käyttää tällä hetkellä 11 sopimuskumppania ja käynnissä on neuvotteluja kolmen uuden kumppanin kanssa.

1.3.4 Varmistamme toimintamme kestävän talouden

HSL:n joukkoliikenteeseen ja toimintaan kohdistuu merkittäviä taloudellisia haasteita. Kestävän talouden varmistaminen sekä matkustamisen vähentymisestä johtuvan talouskriisin hallitseminen on keskeisessä roolissa kaikessa toiminnassamme ja yksi TTS-kauden tärkeimmistä toimista.

Varmistamme toimintamme kestävän talouden	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Toimimme tehokkaasti olennaiseen keskitysten ja kasvatamme taloudellisen ajattelun tietoisuutta organisaatiossa.	<ul style="list-style-type: none"> Tuottavuuden kehittyminen (mm. toimintamenot, lipunmyyntitulot suhteessa operointikustannuksiin, nousun hinta, kuntien keskimääräinen subventio)
Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä.	<ul style="list-style-type: none"> Henkilöstötyytyväisyys: osaaminen omassa työssä, kehittymismahdollisuudet HSL:n kiinnostavuus työpaikkana: sähköisen rekrytoinnin tunnusluvut, lähtövaihtuvuus
Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.	<ul style="list-style-type: none"> Toiminnan suunnittelulle merkittävien tutkimusten toteutuminen

Strategiatyö linjaa keskeisiä ja oleellisia toiminnan painopisteitä

HSL:n strategia päivitetään vuoden 2021 aikana uuden hallituksen aloitettua toimintansa. Uudessa strategiassa pyritään entistäkin selkeämmin nostamaan esille kaikkein keskeisimmät ja oleellisimmat toiminnan painopisteet ja strategiset menestystekijät. Myös johtamisen sekä toiminnan ohjauksen rakenteet ja välineet arvioidaan samassa yhteydessä. Uusi strategia käsitellään HSL:n hallituksessa joulukuussa.

Toiminnan vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia ja sen pohjalta tapahtuvaa priorisointia kehitetään strategiatyön rinnalla. Tämä luo osaltaan pohjan tulevien vuosien toiminnan kehittämiseen. Sujuvilla prosesseilla tuetaan strategian tavoitteiden saavuttamista.

Koronan viivästyttämät tutkimukset käyntiin

Joukkoliikenteen kaluston laatututkimus (JOLA) ja BEST-tutkimus on toteutettu normaalisti. JOLA:n kevään tutkimuskausi onnistui hyvin ja tulokset on raportoitu. Kaluston laatu on kehittynyt hyvään suuntaan joulukuun lukuunottamatta, joissa oli penkkien siisteystaso merkittävästi aiempaa heikompi.

BEST-tutkimus jatkuu kuukausittain ja 1.-2. kolmanneksen tulosten mukaan asukkaiden tyytyväisyys HSL:ään on pysynyt samalla tasolla kuin aikaisemmin. HSL on nyt neljäntenä Geneven mentyä ohi kolmanneksi tuoreimmissa vertailutuloksissa. Turku on kärjessä ja Tampere toisena. Asiakastyytyväisyystutkimus (ASTY) toteutettiin kevätkaudella koronan vuoksi normaalia pienemmällä näytemäärällä.

JOLA ja ASTY syyskauden toteutus on alkanut ja molemmat toteutetaan täydellä näytemäärällä. Lippulajitutkimus toteutetaan syksyn aikana metrossa, junissa ja raitiovaunuissa (raitiovaunujen tuoretta tietoa priorisoihiin ohi runkolinjojen).

Liputta matkustaminen lisääntyi

Tarkastelujaksolla (1-8/2021) on tarkastettu keskimäärin 129 matkustajaa / tarkastuspäivä (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 192 matkustajaa).

Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 4,71 % (vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 3,77 %). Liikennemuodoittain:

- Metro 4,97 % (4,05 %)
- Raitiovaunu 5,67 % (5,87 %)
- Bussi 4,04 % (2,65 %)
- Runkolinjat 6,92 % (6,12 %)
- Juna 4,94 % (3,73 %)
- Lautta 2,67 % (2,79 %)

Etätyön käytänteet täsmentyvät

Rekrytointien määrä on kuluvana vuonna ollut edellisvuotta suurempi (40/52). 96 % rekrytoinneista on johtanut työntekijän palkkaamiseen. Lähtövaihtuvuus on ollut samalla tasolla kuin vuonna 2020. Ulkopuolelta ostettavilla palveluilla on täydennetty omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää.

Henkilöstö- ja taloushallinnon palveluista osa ulkoistettiin Sarastia Oy:lle 1.5.2021 lähtien. Palveluiden toimivuutta seurataan säännöllisesti ja vaikutuksia HSL:n prosesseihin päivitetään tarvittaessa.

Maaliskuussa 2020 alkanut henkilöstön etätyösuositus jatkuu syyskuun 2021 loppuun. Etätyön tekemisen käytänteitä täsmennetään, kun yleiset etätyösuositukset poistuvat ja alamme palata toimistotyöhön. Henkilöstötyytyväisyyskyselyn tulokset valmistuvat tilinpäätökseen.

2 TALOUSENNUSTE

Vuoden 2021 toinen osavuositarkastus perustuu pääosin kahdeksan kuukauden toteutumatietoihin. Osavuositarkastus sisältää vuositasen ennusteen.

2.1 Sitovien erien toteutuminen

Hyväksyessään 24.11.2020 HSL:n vuoden 2021 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä. Ennusteen mukaan talousarvion sitovien erien tavoitteissa pysytään, eikä talousarvion ylitysesityksiä tarvitse sitovien erien osalta tehdä.

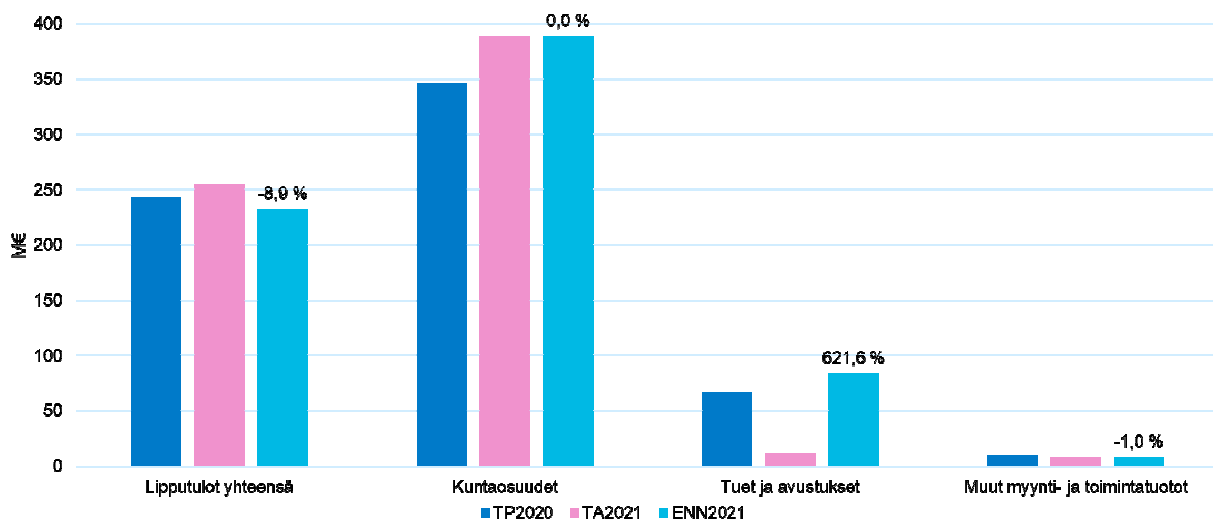
Taulukko 2: Sitovat erät, ennuste 2021

	TA 2021	Ennuste 2021	Ero Ennuste2021/TA2021	
	Eur	Eur	Eur	%
Toimintamenot	724 625 000	713 457 323	-11 167 677	-1,5 %
Investointimenot	17 381 000	12 024 430	-5 356 570	-30,8 %
Kuntaosuudet	388 544 000	388 544 000	0	0,0 %

2.2 Talouskatsaus

Toimintatuotot

Toimintatuottoja arvioidaan kertyvän yhteensä 712,4 milj. euroa, 49,0 milj. euroa (7,4 %) yli talousarvion (TA 663,4 milj. euroa). Ennustetuista toimintatuloista 232,6 milj. euroa (32,6 %) on lipputuloja.



Kuvio 1: Toimintatuottojen kehitys 2020-2021

Lipputulot

Korona on vaikuttanut lipputulosten kehitykseen voimakkaammin, kuin viime vuonna osattiin arvioida. Lipputulot ovat elokuun jälkeen noin -14 % talousarvioon verrattuna. Odotettavissa on, että myynti jää arvioidua alhaisemmaksi (-8,9 % TA verrattuna), koska liikkumiseenkin vaikuttavat rajoitukset poistunevat vasta loppuvuoden aikana.

Tarkastelujaksolla matkustajamäärien (nousut liikennevälineissä) kehitysodotukset ovat parantuneet vuoden ensimmäisestä ennusteesta, mutta vuositasolla matkustajamäärien arvioidaan laskevan vuoteen 2019 verrattuna enemmän kuin talousarviossa arvioitiin eli noin -41 %. Talousarviossa lipputuloihin vaikuttavan matkustajamäärän laskuksi arvioitiin noin -35 %.

Lipputuloja arvioidaan kertyvän yhteensä 232,4 milj. euroa, joka on 22,7 milj. euroa (-8,9 %) talousarvioitua vähemmän ja 10,9 milj. euroa (-4,5 %) edellisvuotta vähemmän. Lipputulojen kehityksen ennustamiseen liittyy edelleen suurta epävarmuutta.

Kuntaosuudet

Toimintatuloihin kirjattavat ja laskutettavat kuntaosuudet toteutuvat talousarvion mukaisina (388,5 milj. euroa) ja ne muodostavat ennusteen mukaisista toimintatuloista 54,5 %.

Kuntaosuuksien toteumaennuste on yhteensä 406,5 milj. euroa. Talousarvion ja toteumaennusteen välinen erotus 17,9 milj. euroa lisätään jäsenkunnille kertyneisiin alijäämiin, joita tilinpäätöksessä 2020 oli kertynyt yhteensä 2,1 milj. euroa. Tilanne vaihtelee jäsenkunnittain ja osalle kunnista arvioidaan vielä jättävän kumulatiivista ylijäämää. Kuntaosuuksien tarkempi toteumaennuste kunnittain on esitetty kappaleessa 2.3.

Valtion tuet

Valtion tukia ja muita avustuksia arvioidaan saatavan 83,3 milj. euroa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien maksamasta suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen ja ilmastoperusteisen joukkoliikennetuesta HSL:n osuus on 11,9 milj. euroa ja se ylittää talousarvion n. 3,6 milj. eurolla. Lisäksi valtiolta saadaan noin 69,3 milj. euron edestä erikseen korona-ajan tulonmenetyksiin kohdistettua lisätukea. Vuoden 2020 valtion neljännen lisätalousarvion koronatilannetta elvyttävistä kehittämishankkeiden tuesta kohdistetaan kuluvalle tilikaudelle 1,4 milj. euroa. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan tänä vuonna saatavan 0,5 milj. euroa.

HSL pitää edelleen välttämättömänä, että valtio varmistaa koko yhteiskunnalle elintärkeiden joukkoliikennepalveluiden selviytymisen koronakriisin yli. Koronakriisi on romahduttanut joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot, palautuminen ennalleen tulee kestämään pitkään. Joukkoliikenteen rapautuminen on kohtalokasta sekä Helsingin seudun elinkeinoelämän ja asukkaiden että valtakunnallisten ilmastotavoitteiden toteutumisen kannalta. Valtion korotettua joukkoliikennetukea on tarpeen jatkaa myös vuonna 2022.

Muut toimintatulot

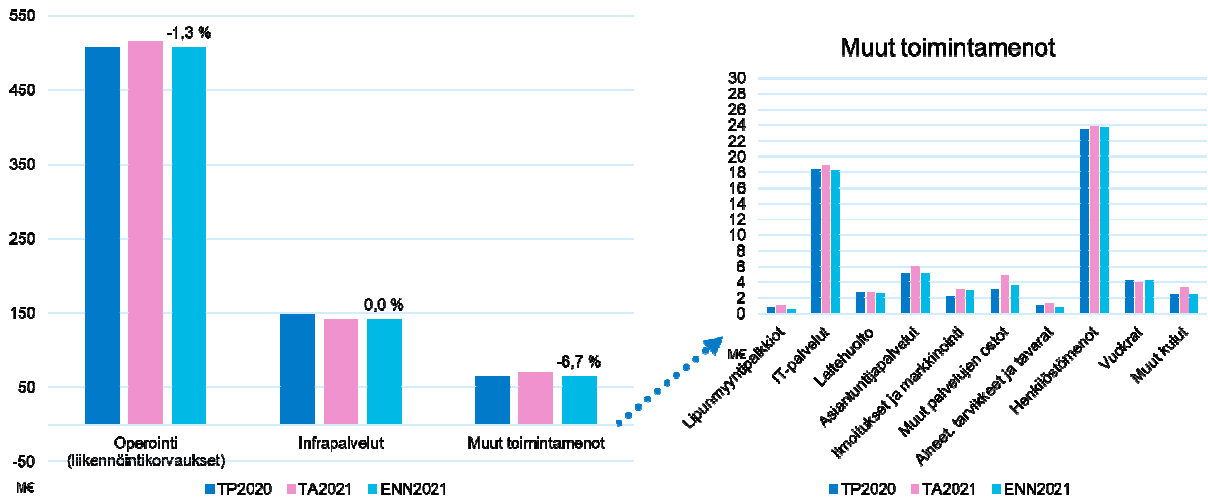
Muut toimintatulot, yhteensä 8,2 milj. euroa, koostuvat pääosin tarkastusmaksutuloista, liikenne- ja viestintävirastoilta laskutettavista matkakorttilaitteiden, taukotilojen ja sähköbussien vuokrista sekä asiakkailta matkakortteista perittävistä korttimaksuista.

Tarkastusmaksutuloja arvioidaan kerättävän lähes talousarvion mukaisesti, yhteensä 4,0 milj. euroa. Tarkastustoiminnan tehokkuuteen vaikuttaa edelleen merkittävästi myös mm. matkustajamäärien vähentyminen ja tarkastajien muu koronaan liittyvä työ kuten eri teemoihin perustuva havainnointi liikennevälineissä. Tarkastusmaksutuloista arvioidaan kirjattavan luottotappioita ja -varauksia yhteensä 1,4 milj. euroa. Tarkastusmaksusaatavien vanhentumisaika on 5 vuotta ja vanhentuneet tarkastusmaksusaatavat tullaan kirjaamaan luottotappioksi ja samalla ko. vuodelle tehty luottotappiovaraus puretaan.

Vuokratuottoja arvioidaan kertyvän 2,4 milj. euroa, 0,2 milj. euroa (-7,6 %) alle talousarvion.

Toimintakulut

Toimintakulujen määräksi arvioidaan 713,5 milj. euroa, mikä alittaisi talousarvion 11,2 milj. eurolla (-1,5 %). Alitus johtuu pääosin operointikustannuksissa ja muissa palveluostoissa kuluvalle vuodelle kertyvästä säästöstä.



Kuvio 2: Toimintakulujen kehitys 2020-2021

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat ennusteen mukaan 508,2 milj. euroa ja ne jäävät 1,3 % alle talousarviossa arvioidun. Operointikustannukset muodostavat 71,2 % toimintamenoista.

Bussiliikenne

Bussiliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 319,1 milj. euroa, mikä on 1,2 milj. euroa talousarviota vähemmän (-0,4 %). Vuoden 2021 talousarvioon sisällytetyt säästötavoitteet arvioidaan saavutettavan. Alitus johtuu pääosin aikaistettuun kesäliikenteeseen siirtymisestä ja supistetusta syysliikenteestä. Kustannuksia lisäävät liikennöitsijöille maksettavat lisäkorvaukset tehostetusta siivouksesta n. 1,3 milj. euroa. Talousarvioon tehdyt varaukset työmaiden ja poikkeusjärjestelyille tarvittavasta lisäliikenteestä toteutuvat osittain. Ennuste bussiliikenteen kustannustason muutokselle vuodelle 2021 on 4,8 %, kun talousarviossa varauduttiin 2,4 %:n kustannustason kasvuun. Kustannustasoa on nostanut erityisen paljon polttoaineiden nopea hintakehitys.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 88,5 milj. euroa, 1,9 milj. euroa alle talousarvion (-2,1 %). Säästöä syntyy pääasiassa yhteiskäyttökorvauksissa (-1,9 milj. euroa). Sähkön hinnan kasvu on toteutunut suurempana kuin talousarviossa ennakoitiin, mutta talousarviossa varauduttuun istuinostien vaihdon arvioidaan siirtyvän seuraavalle vuodelle. Junaliikenteen kustannukset pitävät lisäksi sisällään Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta.

Metro-, raitio- ja lauttaliikenne

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,3 milj. euroa, 1,6 milj. euroa talousarviota vähemmän. Talousarvioon tavoitellut säästötavoitteet arvioidaan saavutettavan, mutta ylimääräisiä säästöjä suoriteperusteisissa korvauksissa ei arvioida saavutettavan kustannustason nousun takia. Ennuste metroliiikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2021 on nyt 2,3 %, kun se talousarviossa oli 1,2 %. Kustannustason kehitys johtuu pääasiassa sähkön hinnan jyrkästä noususta. Säästöjä talousarvioon nähden syntyy pääasiassa kaluston pääomakorvauksista ja Sammalvuoren varikosta maksettavista korvauksista.

Raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 53,8 milj. euroa, 1,8 milj. euroa talousarviota vähemmän. Säästöt johtuvat pääasiassa syysliikenteen vähennyksistä. Suoritepohjaisten korvauksissa arvioidaan säästetävän liikenteen vähennysten ja kustannustason myötä 1,8 milj. euroa. Ennuste raitioliikenteen kustannustason kehitykselle koko vuodelle 2021 on 2,0 %, kun se talousarviossa oli 1,5 %.

Lauttaliikenteen kustannukset arvioidaan toteutuvan talousarvion mukaisina n. 4,5 milj. euroa.

Infrakustannukset

Infrakustannuksia arvioidaan toteutuvan 140,7 milj. euroa eli lähes täysin talousarvion mukaisena. Pieni alitus syntyy HSL:n loppuvuodesta tilaaman sähköbussien latausinfraan käyttökustannuksista. Ylitystä ei käsitellä talousarviomuutoksena, koska ylitys ei ole HSL:n kunnille maksamaa infrakorvausta, joka perustuu HSL:n talousarvioon, vaan suoraa kustannusta HSL:lle sähköbussien latausinfraan. Kuntien HSL:itä laskuttamat joukkoliikenneinfraan käyttökorvaukset toteutuvat talousarvion mukaisena.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfraan kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2 -kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Kehäradan ja Länsimetron osalta sovelletaan 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita.

Muut toimintamenot

Muiden toimintamenojen kuin operointi- ja infrakustannusten määräksi arvioidaan 64,6 milj. euroa, 4,7 milj. euroa (-6,7 %) alle talousarvion.

Muiden ulkopuolisilta hankittavien palvelujen ostojen arvioidaan olevan yhteensä 33,3 milj. euroa, 3,5 milj. euroa alle talousarvion. Muut palvelujen ostot sisältävät mm. ulkopuolisilta ostettavat asiantuntijapalvelut, IT-palvelut, laitteiden huoltopalvelut, kuntien palvelupisteille maksettavat lipunmyyntipalkkiot, painatukset, ilmoitus- ja mainospaikat, kaupungeille maksettavat korvaukset staattisen informaation hoidosta sekä varhointipalvelut. Muissa palvelujen ostoissa ennustettu alitus syntyy pääosin asiantuntijapalveluiden ostoissa sekä lipunmyyntipalkkioissa.

Henkilöstökulujen arvioidaan olevan 23,7 milj. euroa ja alittavan talousarvion 0,2 milj. eurolla (-0,8 %). Talousarvion alituksen syynä on mm. vähäisempi tarve asiakaspalvelun tilapäiselle työvoimalle. Osa talous- ja henkilöstöpalveluista ulkoistettiin Sarastia Oy:lle 1.5.2021 alkaen ja samalla kuusi työntekijää siirtyi Sarastia Oy:n palvelukseen. Uusi matkalippujen tarkastuskurssi valmistui ja uudet tarkastajat aloittivat työssä toukokuussa. Tulospalkkiota varten ei ole varattu talousarvioon erillistä määrärahaa, eikä tulospalkkiota ole ennusteessa huomioitu. Henkilöstökustannukset ovat 3,3 % HSL:n toimintamenoista.

Vuokrakulujen arvioidaan olevan yhteensä 4,3 milj. euroa ja ne ylittävät talousarvion 0,3 milj. eurolla. Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannusten arvioidaan olevan 0,9 milj. euroa, sekä muiden kulujen 2,4 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

HSL:n lainakanta elokuun lopussa on 47,4 milj. euroa (Kuntarahoitus Oy:lta vuonna 2020 nostettu laina). Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,02 milj. euroa kun talousarviossa varauduttiin 0,2 milj. euron nettokuluihin. Talousarviossa varauduttiin uuden 50,0 milj. euron lainan nostoon, mutta tarvetta uudelle lainalle ei ennusteen mukaan tänä vuonna ole.

Pankeille maksettavia negatiivisia korkoja on saatu pienennettyä sijoittamalla kassavaroja korkorahastoihin (34,0 milj. euroa). Korkorahastojen markkina-arvo on 34,5 milj. euroa (+1,4 %), tilanne 24.9.2021.

Poistot

Suunnitelmapoistojen arvioidaan olevan yhteensä 16,9 milj. euroa ja niiden arvioidaan olevan noin 0,8 milj. euroa alle talousarvion. Talousarviossa arvioitujen poistojen alittuminen johtuu investointimenojen aikataulujen siirtymisestä ja alituksesta.

Investointien poistot ja rahoituksen nettokustannukset sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Tilikauden tulos ja yli-/alijäämä

Tilikauden tuloksen rahoituserien ja poistojen jälkeen ennustetaan olevan noin 17,9 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 79,1 milj. euron alijäämään.

HSL:n oma pääoma on ennusteen mukaan vuoden päättyessä negatiivinen.

Investoinnit

Vuoden 2021 investointimenojen arvioidaan olevan yhteensä 12,0 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 5,4 milj. eurolla (-30,8 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin tarkentuneista ja osittain myös seuraavalle vuodelle siirtyvistä investointikustannuksista. Tarkentuneista ja siirtyneistä merkittävimmät ovat JUKI maksuposteihin (1,4 milj. euroa), matkakorttijärjestelmän laitteisiin (1,2 milj. euroa) ja lähimaksulaitteisiin (1,1 milj. euroa) liittyviä eriä.

2.3 Kuntaosuusennuste

HSL:n jäsenkunnat maksavat kuntaosuuksina ne HSL:n menot, joita ei voida kattaa lipputuloilla ja muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, infrakustannusten ja muiden kustannusten kuntaosuuksista. Kuntaosuuksissa huomioidaan vähentävänä eränä lipputulot, valtion tuet ja muut tulot.

Laskutettavat kuntaosuudet ovat alkuperäisen talousarvion mukaan 388,5 milj. euroa. Ennustetun kuntaosuuden ja muutetun talousarvion välinen erotus joko lisää kunnan ylijäämäkertymää tai vähentää sitä. Ennusteessa on käytetty toteutuneita kahdeksan kuukauden lipunmyynnin ja leimaustietojen kuntalaisuusjakaumia

Taulukko 3: Erot kuntaosuuksissa Talousarvion 2021 ja ennusteen 2021 välillä

M€	TA2021	Ennuste 2021	Ero TA/ennuste
Helsinki	214,400	223,537	9,137
Espoo	102,561	103,259	0,698
Kauniainen	1,099	1,110	0,011
Vantaa	55,995	63,399	7,404
Kerava	1,716	3,600	1,884
Kirkkonummi	7,000	5,881	-1,119
Sipoo	2,696	2,755	0,059
Tuusula	2,727	2,628	-0,099
Siuntio	0,350	0,310	-0,040
Yhteensä	388,544	406,479	17,935

Ennuste kuntakohtaisista yli-/alijäämistä 31.12.2021

Ennuste kuntakohtaisesta yli-/alijäämäkertymistä on esitettyä alla. Toteutuvan muutetun talousarvion mukaisen laskutuksen ja ennustetun toteutuman erotus jää HSL:lle jäsenkunnan yli-/alijäämäksi, joka otetaan huomioon tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Ennuste huomioidaan TTS2022-2024 valmistelussa.

Taulukko 4: Kuntakohtaisen yli-/alijäämäkertymän ennuste 31.12.2021 (alijäämä – merkinen, ylijäämä ilman etumerkkiä)

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2020	Käyttöarvio TA2021	Käyttöennuste 2021	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2021
Helsinki	8,310	-42,999	-9,137	-0,827
Espoo	-6,096	-14,701	-0,698	-6,793
Kauniainen	0,023	-0,459	-0,011	0,011
Vantaa	-5,350	-13,108	-7,404	-12,755
Kerava	0,932	-4,005	-1,884	-0,952
Kirkkonummi	-0,500	-1,587	1,119	0,620
Sipoo	-0,138	-0,498	-0,059	-0,197
Tuusula	0,686	-1,449	0,099	0,784
Siuntio	0,078	-0,297	0,040	0,118
Yhteensä	-2,055	-79,105	-17,935	-19,990

2.4 Tuloslaskelma

x 1 000 €	TP 2020	TA 2021	ENN. 2) 2021	ERO ENN2021/TA2021	
				€	%
Toimintatuotot	665 382	663 370	712 356	48 986	7,4 %
Myyntituotot	243 682	255 586	232 645	-22 941	-9,0 %
Lipputulot yhteensä	243 292	255 082	232 361	-22 721	-8,9 %
Muut myyntituotot yhteensä	390	504	284	-220	-43,7 %
Korvaukset kunnilta	345 309	388 544	388 544		0,0 %
Muut myyntitulot	2 047	305	1 398	1 093	358,3 %
Tuet ja avustukset	66 721	11 549	83 341	71 792	621,6 %
Vuokratuotot	2 652	2 607	2 409	-198	-7,6 %
Muut toimintatuotot	4 972	4 779	4 020	-759	-15,9 %
Toimintakulut	-719 112	-724 625	-713 457	11 168	-1,5 %
Henkilöstökulut	-23 426	-23 883	-23 716	168	-0,7 %
Palvelujen ostot	-687 958	-692 121	-682 157	9 965	-1,4 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-507 138	-514 649	-508 161	6 488	-1,3 %
Infrapalvelut yhteensä	-148 286	-140 691	-140 679	12	0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 535	-36 781	-33 317	3 465	-9,4 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 015	-1 335	-880	455	-34,1 %
Vuokratulot	-4 238	-3 932	-4 277	-346	8,8 %
Muut kulut	-2 474	-3 354	-2 428	926	-27,6 %
Toimintakate	-53 730	-61 255	-1 101	60 153	-98,2 %
Rahoitustuotot ja -kulut	263	-160	28	188	-117,8 %
Vuosikate	-53 467	-61 415	-1 073	60 342	-98,3 %
Poistot	-17 589	-17 690	-16 862	828	-4,7 %
Tilikauden tulos	-71 056	-79 105	-17 935	61 170	-77,3 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-71 056	-79 105	-17 935	61 170	-77,3 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	92,5 %	91,5 %	99,8 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	320 073	274 826	323 812
- ilman kuntaosuuksia, %	44,5 %	37,9 %	45,4 %
Toimintakate, %	-8,1 %	-9,2 %	-0,2 %
Vuosikate, %	-8,0 %	-9,3 %	-0,2 %
Vuosikate / Poistot, %	-304,0 %	-347,2 %	-6,4 %

¹⁾ Ennuste 2021: Osavuositarkastus 2/2021

2.5 Investointihankkeet

Investointihankkeet x 1 000 €	TA2021	ENN2021	Ero	Kuvaus
LIJ Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	2 970	1 862	-1 108	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 500	1 700	200	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys
Lähimaksulaitteet	1 200	85	-1 115	Varaus lähimaksuominaisuuden ja QR-koodilukijan hankintoihin. QR-koodilukija lisätään mobiililipun validointia varten.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980	900	-80	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100	1 100		Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
Sähköiset näytöt – TFT	760		-760	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	833	700	-133	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ) kanssa.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650	725	75	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	1 743		-1 743	Kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvausten maksupositit
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu	450	746	296	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Toimitilojen remontointi	550	550		Toimitilojen/kiinteistön remontointivaraus.
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	410	526	116	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatorajapintojen kehittäminen.
Sopimusseuranta (SoSe)	260	503	243	Juna-, bussi- ja mahdollisesti muidenkin sopimusten seurantaan tarvittavat järjestelmät.
Muut hankkeet	3 975	2 628	-1 347	Muut hankkeet, joiden yksittäinen arvo TTS-kaudella alle 0,5 M€ (TA tai tot.ennuste)
Investointihankkeet yhteensä	17 381	12 024	-5 357	

2.6 Kustannuserät kunnittain, ennuste

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2021 ennuste

ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	282,1	103,7	2,2	88,8	9,3	10,1	4,6	5,9	0,7	507,4
Ympäristöbonus	0,7	0,5	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5
Yhteensä	282,8	104,1	2,2	89,0	9,3	10,1	4,6	5,9	0,7	508,9
%-jakautuma	55,6 %	20,5 %	0,4 %	17,5 %	1,8 %	2,0 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,8	-1,6	0,0	-1,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0	-9,6
Henkilöstökulut	14,7	4,0	0,1	3,5	0,4	0,4	0,2	0,3	0,1	23,7
Palvelujen ostot	21,4	5,8	0,1	4,6	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	33,3
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0,3	0,1	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,8
Muut toimintakulut	3,6	1,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	5,6
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Poistot	10,3	3,2	0,1	2,5	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	16,6
Yhteensä	44,5	12,4	0,3	10,1	1,0	1,1	0,4	0,5	0,1	70,4
%-jakautuma	63,2 %	17,6 %	0,4 %	14,4 %	1,4 %	1,5 %	0,6 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	76,2	46,5	0,3	14,4	0,9	1,7	0,3	0,3	0,1	140,7
%-jakautuma	54,2 %	33,0 %	0,2 %	10,2 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	402,8	162,6	2,8	113,3	11,2	12,8	5,3	6,8	0,9	718,5
%-jakautuma	56,0 %	22,6 %	0,4 %	15,8 %	1,6 %	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	140,1	39,9	0,9	38,3	5,2	4,1	1,4	2,1	0,3	232,4
%-jakautuma	60,3 %	17,2 %	0,4 %	16,5 %	2,2 %	1,8 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	262,7	122,7	1,9	75,0	6,0	8,7	3,9	4,7	0,6	486,1
%-jakautuma	54,0 %	25,2 %	0,4 %	15,4 %	1,2 %	1,8 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suurten kaupunkiseut. perusrahoit.	2,4	1,1	0,0	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	4,8
Ilmastoperusteinen ja joukkoliikente	3,5	1,5	0,1	1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	7,1
Koronatilanteesta johtuva tuki (IV)	34,1	17,3	0,7	9,7	2,1	2,5	0,9	1,7	0,3	69,3
Yhteensä	39,9	19,9	0,8	11,9	2,4	2,9	1,1	2,1	0,3	81,2
%-jakautuma	49,2 %	24,5 %	0,9 %	14,6 %	3,0 %	3,5 %	1,4 %	2,5 %	0,4 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	223,537	103,259	1,110	63,399	3,600	5,881	2,755	2,628	0,310	406,479
%-jakautuma	55,0 %	25,4 %	0,3 %	15,6 %	0,9 %	1,4 %	0,7 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	55,4 %	63,3 %	39,5 %	55,8 %	32,0 %	45,8 %	51,9 %	38,6 %	33,7 %	56,5 %

Vertailu kuntaosuudet 2021 ENN ja 2021 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	263,453	123,125	1,865	75,253	6,019	8,746	3,866	4,686	0,634	487,647
2021 TA	261,493	119,076	1,620	70,567	5,951	8,835	3,327	4,419	0,685	475,973
Erotus	1,960	4,049	0,245	4,686	0,068	-0,089	0,539	0,267	-0,051	11,674

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 ENN ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	39,917	19,867	0,756	11,855	2,420	2,865	1,111	2,057	0,325	81,173
2021 TA	47,094	16,515	0,520	14,572	4,235	1,835	0,631	1,691	0,335	87,430

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	223,5	103,3	1,1	63,4	3,6	5,9	2,8	2,6	0,3	406,5
2021 TA	214,4	102,6	1,1	56,0	1,7	7,0	2,7	2,7	0,4	388,5
Erotus = alijäämä (+)/ylijäämä (-)	9,1	0,7	0,0	7,4	1,9	-1,1	0,1	-0,1	0,0	17,9

TAn alijäämän kertyminen	43,0	14,7	0,5	13,1	4,0	1,6	0,5	1,4	0,3	79,1
Ero ylijäämien käytössä	-33,9	-14,0	-0,4	-5,7	-2,1	-2,7	-0,4	-1,5	-0,3	-61,2

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 ennuste	223,537	103,259	1,110	63,399	3,600	5,881	2,755	2,628	0,310	406,479
Subventio% kunnittain	55,4 %	63,3 %	39,5 %	55,8 %	32,0 %	45,8 %	51,9 %	38,6 %	33,7 %	56,5 %