

TILINPÄÄTÖS 2021

HSLH 29.3.2022

Yhtymäkokous 24.5.2022

HSL Helsingin seudun liikenne

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja, Hallinto ja strategiapalvelut
Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö

Copyright: Graafit ja muut kuvat: HSL

SISÄLLYSLUETTELO

1	TOIMINTAKERTOMUS	3
1.1	Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa	3
1.1.1	<i>Toimitusjohtajan katsaus.....</i>	<i>3</i>
1.1.2	<i>Hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset.....</i>	<i>5</i>
1.1.3	<i>Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys</i>	<i>8</i>
1.1.4	<i>Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa</i>	<i>10</i>
1.1.5	<i>Henkilöstö.....</i>	<i>11</i>
1.1.6	<i>Ympäristökijät.....</i>	<i>12</i>
1.1.7	<i>Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä.....</i>	<i>14</i>
1.1.8	<i>Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista.....</i>	<i>15</i>
1.2	Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä.....	17
1.3	Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus.....	20
1.3.1	<i>Tilikauden tuloksen muodostuminen</i>	<i>20</i>
1.3.2	<i>Toiminnan rahoitus.....</i>	<i>21</i>
1.4	Rahoitusasema ja sen muutokset.....	22
1.5	Kokonaistulot ja –menot	24
1.6	Tilikauden tuloksen käsittely	24
2	TALOUSARVION TOTEUTUMISVERTAILUT.....	25
2.1	Strategisten tulostavoitteiden toteutuminen	25
2.1.1	<i>Tavoite 1: Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin</i>	<i>26</i>
2.1.2	<i>Tavoite 2: Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta.....</i>	<i>31</i>
2.1.3	<i>Tavoite 3: Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestäväää joukkoliikenteen ekosysteemiä.....</i>	<i>36</i>
2.1.4	<i>Varmistamme toimintamme kestävän talouden</i>	<i>37</i>
2.2	Sitovat erät	39
2.3	Tuloslaskelmaosan toteutuminen.....	40
2.3.1	<i>Toimintatuotot.....</i>	<i>41</i>
2.3.2	<i>Toimintakulut</i>	<i>45</i>
2.3.3	<i>Poistot.....</i>	<i>47</i>
2.3.4	<i>Tilikauden tulos.....</i>	<i>47</i>
2.4	Investointien toteutuminen.....	48
2.5	Rahoitusosan toteutuminen	49

3	TILINPÄÄTÖSLASKELMAT	50
3.1	Tuloslaskelma	50
3.2	Rahoituslaskelma	51
3.3	Tase	52
3.4	Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan	54
4	TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT.....	55
4.1	Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot.....	55
4.2	Tuloslaskelman liitetiedot.....	56
4.2.1	<i>Joukkoliikenteen lipputulot ja palveluostot.....</i>	56
4.2.2	<i>Tuloksen muodostuminen osastoittain.....</i>	58
4.2.3	<i>Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta</i>	59
4.3	Taseen liitetiedot.....	60
4.3.1	<i>Taseen vastaavia koskevat liitetiedot.....</i>	60
4.3.2	<i>Taseen vastattavia koskevat liitetiedot</i>	63
4.4	Vastuut ja vakuudet	66
4.5	Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot	67
4.6	Tunnuslukujen laskentakaavat.....	69
4.7	Kuntaosuuksien jakoperusteet	70
5	ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT	73

1 TOIMINTAKERTOMUS

1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

1.1.1 Toimitusjohtajan katsaus

Vuosi 2021 oli joukkoliikenteen kysynnässä synkkä. Koronan vaikutukset tuntuvat joukkoliikenteellä vielä useamman vuoden. Luotamme joukkoliikenteen kasvuun, mutta elpyminen vie vuosia. Vuoden aikana valmistellussa strategiatyössä olemme luoneet pohjaa uudelle nousulle ja talouden tervehdyttämiselle.

Matkustajien ja lipputulosten määrä jäi koko HSL:n olemassaolon alhaisimmaksi. Kevään korona-aallon aikana liikennevälineissä jouduttiin ottamaan käyttöön jopa matkustusrajoitukset. Pandemiatilanne hellitti hetkeksi loppusyksystä, mutta matkustamisen ja lipunmyynnin elpyminen jäi lyhytkestoiseksi, koska liikkumiseen vaikuttavat rajoitukset ja etätyösuositukset kiristyivät uudelleen. Vuoden matkustajamäärä jäi 238 miljoonaan matkustajaan, mikä on noin 40 prosenttia vähemmän kuin pandemiaa edeltäneenä vuonna 2019.

Koko vuoden tulos oli 10,4 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Ilman valtion myöntämiä koronatukia tilikauden tulos olisi jäänyt 76,3 miljoonaa euroa alijäämäiseksi. Vuoden toimintatuotot olivat 733,4 miljoonaa euroa, josta lipputulosten osuus oli 235,3 miljoonaa euroa, mikä on noin 8 prosenttia talousarviossa ennakoitua vähemmän. Toimintamenot olivat 706,0 miljoonaa euroa. Vaikeasta tilanteesta huolimatta emme ole toistaiseksi joutuneet karsimaan merkittävästi joukkoliikenteen tarjonnasta.

Pystyimme näissäkin olosuhteissa vahvistamaan tuottavuutta muun muassa säästöillä yleiskustannuksissa ja lähijunaliikenteessä, jossa kesällä voimaan tullut sopimus VR:n kanssa toi säästöä liikennöintiin ja kalustovuokriin. Kilpailutetun junaliikenteen taustalla on pitkä, lähes 2000-luvun alusta jatkunut monivaiheinen valmistelutyö, joka nyt pääsi toteutusvaiheeseen matkustajaliikenteessä.

Elokuussa myös bussilinjastomme palvelutaso parani ja täydentyi kolmella uudella runkobussilinjalla; 20, 30 ja 40. Runkolinjojen aikataulutuksessa pystytään tarjoamaan tiheä- ja tasavälistä palvelua aikaisesta aamusta myöhäiseen iltaan. Asiakkaat ovat ottaneet ilolla vastaan uudet sähköbussit, jotka varmistavat uusilla runkolinjoilla hiljaisen ja päästöttömän matkanteon.

Valmistaudumme jo raideliikenteen runkoverkoston laajenemiseen. Vuonna 2023 käyttöön otettava metron uusi osuus Espoossa ja ensimmäinen pikaraitiolinja sitä seuraavana vuonna parantavat merkittävästi palveluverkosta, mutta kasvattavat samalla suurina hyppäyksinä HSL:n kustannuksia. HSL:n taloutta rasittavat tuntuvasti kaupunkien infrakustannukset ja -hankkeet, joista HSL:n osuus joukkoliikenneinfran osalta on viisikymmentä prosenttia pääomasta ja ylläpitokustannukset kuuluvat HSL:lle täysimääräisesti korkokustannukset mukaan lukien.

Kevään korona-aallon vuoksi kunnallisvaalit siirtyivät alkukesään, ja HSL:n uusi hallitus nimettiin aiemmasta poiketen vasta syyskuussa. Hallituksen puheenjohtajaksi valittiin Matias Pajula ja varapuheenjohtajaksi Pekka Sauri. Uusi hallitus pääsi tuoreeltaan miettimään strategiatyössä painopistealueita toimialaamme kohdanneen kriisin voittamiseksi. Vaikka HSL:n taloudellinen tilanne on

tällä hetkellä heikko ja tulevaisuuden ennustamisessa on erityisen paljon epävarmuustekijöitä, sekä henkilöstö että hallitus osallistuivat aktiivisesti strategiatyöhön.

Vahvan pohjan uuden strategian toteuttamiselle arjen työssä antavat HSL:n arvot: Olemme luottamuksen arvoisia, uudistamme rohkeasti ja onnistumme yhdessä. Määrittelimme ne koko henkilöstöä osallistavan henkilöstödialogin voimin.

Strategiamme vastaa poikkeuksellisen vaikean ajan haasteisiin kunnianhimoisella tavalla. Se on asiakaslähtöisen kestävä kasvun ja talouden tervehdyttämisen strategia. Lipputuloja koskeva tavoite vuodelle 2025 on 400 miljoonaa euroa. Keskeisin tulonlähde on edelleen lipputulot, joiden kasvattaminen on toimintamme keskiössä. Strategiakaudella pyritään kuitenkin lisäämään myös muiden tulonlähteiden määrää.

Lähivuosien haasteena on talouden tasapainottaminen. Tavoitetilassa HSL:n toimintatuloista 50 prosenttia katetaan matkalipputulolla ja 50 prosenttia omistajakuntien rahoitusosuudella. Koronatappioiden vuoksi kuntaosuuksilla katetaan nyt HSL:n kokonaiskustannuksista lähes 60 prosenttia. Toiminnan kustannustehokkuuden tavoitteeksi tulevalle strategiakaudelle on asetettu matkustajakilometrikustannus 0,25 € /km. Keskeinen vaikutusmahdollisuutemme kustannusten tasapainottamiseen on liikennöintisopimusten uusimisen yhteydessä.

Lipputulojen määrä on hyvin vahvasti riippuvainen matkustajamäärien kehitymisestä. Suomi on maailman kärkimaita etätöiden tekemisessä, koska tekniset edellytykset etätöihin ovat meillä huipputasolla. Työelämän todelliset muutokset jäävät vielä nähtäväksi, kun yhteiskunnan toimeliaisuus palautuu. Vaikka huippuvuoden 2019 matkustajamäärän ylittämiseen kuluu useampi vuosi, uskomme, että joukkoliikenteellä on vankka sija kaupunkimaisessa elämämuodossa.

Kolme suurinta omistajakuntaamme on asettanut tavoitteen olla hiilineutraali vuonna 2030. Haluamme omalla toiminnallamme tukea omistajakuntiemme ilmastotavoitteiden saavuttamista. Olemmekin hyvässä vauhdissa kohti päästötöntä joukkoliikennettä. Lähipäästöistä vapaan raideliikenteen rinnalla sähköbussien lukumäärä on kasvanut viime vuosina. Tavoitteenamme on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen Co2 päästöjä 90 prosenttia vuoteen 2010 verrattuna, ja yltää täysin päästöttömään joukkoliikenteeseen vuoteen 2035 mennessä.

Viime vuoden aikana tehdyissä asiakastytyväisyystutkimuksissa asiakkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteen palveluihin on edelleen korkea. Myös elo-syyskuussa järjestetty mobiililippujen alekampanja onnistui yli odotusten. Lipputarjoukseemme tarttui runsaat 160 000 asiakasta, joista noin 71 000 oli sovelluksen kausilipun käyttäjinä ensikertalaisia. Nämä ovat hyviä signaaleja kysynnästä ja kiinnostuksesta niin liikenne- kuin digipalveluitamme kohtaan.

Yksi tulevaisuutemme ratkaiseva tekijä on datan hyödyntäminen toimintaamme suuntaavana tekijänä. Tässä joukkoliikenne ei poikkea muista toimialoista. Tiedon avulla pystymme hiomaan palveluistamme asiakkaita entistä paremmin palvelevia ja kohdentamaan panostuksia entistä tarkemmin oikeisiin kohteisiin. Liikkumisen ja matkaketjujen sujuvuudella on tärkeä rooli hyvän asiakaskokemuksen sekä joukkoliikenteen kilpailukyvyn määrittäjänä. Datan ja markkinan paremman ymmärryksen lisäksi matkaketjujen sujuvuuden kehittäminen edellyttää HSL:itä tuntuvasi vahvempaa toimintaa kumppaniverkostoissa.

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

1.1.2 Hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset

Kuntayhtymän hallituspaikkojen kuntajako 31.12.2021 oli seuraava:

Helsinki	7
Espoo	3
Vantaa	3
Kirkkonummi	1
paikkoja yhteensä	14

Kuntayhtymän hallituksen poliittiset voimasuhteet 31.12.2021 olivat seuraavat:

Kansallinen kokoomus (Kok.)	5
Vihreä Liitto (Vihr.)	3
Suomen Sosiaalidemokraattinen Puolue (SDP)	2
Perussuomalaiset (PerusS)	2
Vasemmistoliitto (Vas.)	1
Ruotsalainen kansanpuolue (RKP)	1
paikkoja yhteensä	14

HSL:n hallitus 14.9.-31.12.2021

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Matias Pajula (Kok./H), pj.	Sanna Hämäläinen (Kok./H),
Sauri Pekka (Vihr./H), vpj.	Jessica Karhu (Vihr./H),
Saara Brax (Kok./Ki)	Lilli Salmi (Kok./T)
Heli Halava (Vihr./E)	Birjulin Yuri (Vihr./H)
Elina Kauppila (Vas./H)	Ilpo Haaja (Vas./H)
Sirpa Kauppinen (Vihr./V)	Tuure Savuoja (Vihr./V)
Mia Laiho (Kok./E)	Kimmo Oila (Kok./E)
Pasi Liukkonen (PerusS/V)	Teija Makkonen (PerusS/H)
Björn Månsson (RKP/H.)	af Hällström Nina (RKP/E.)
Maria Outinen (SDP/E)	Pertti Myller (SDP/E)
Tuulia Pitkänen (SDP/H)	Pekka Nieminen (SDP/V)
Laura Rissanen (Kok./H)	Juho Jokinen (Kok./H)
Sakari Rokkanen (Kok./V)	Kauko Passi (Kok./Ke)
Sampsa Rydman (PerusS/H)	Reetta Angelvo-Riipinen (PerusS/H)

HSL:n tarkastuslautakunta 14.9.-31.12.2021

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Ilkka Malmivaara (Kok./V) pj.	Mira Vaahermäki (Kok./V)
Auli Elolahti (Vihr./E), vpj.	Sakari Kouti (Vihr./E)
Petteri Auvinen (SDP/H)	Susanna Kallama (SDP/H)
Laura Korpinen (PerusS/H)	Erkki Karinoja (PerusS/H)
Janne Vikman (Kok./H)	Dalena Bui (Kok./H)

Asiantuntijat

Asiantuntija	Varajäsen
Pormestari Juhana Vartiainen, Helsinki 1.8.-31.12.2021	Apulaispormestari Anni Sinnemäki

Pormestari Jan Vapaavuori, Helsinki 1.1.-31.7.2021	
Kaupunginjohtaja Jukka Mäkelä, Espoo	Teknisen toimen johtaja Olli Isotalo Hallinto- ja kehittämisjohtaja Harri Kivinen
Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Vantaa 1.1.-31.8.2021	Kaupungininsinööri Henry Westlin
Kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummi	Yhdyskuntatekniikan johtaja Anna-Kaisa Kauppinen
Pormestari Arto Lindberg, Tuusula 1.1.-15.8.2021, Kalle Ikkela 16.8.-31.12.2021	Kunnanvaltuuston puheenjohtaja Arto Lindberg 16.8-31.12.2021
Kaupunginjohtaja Kirsi Rontu, Kerava	Liikenneinsinööri Erkki Vähätörmä
Kunnanjohtaja Mikael Grannas, Sipoo	Talousjohtaja Pekka Kivilevo
Kaupunginjohtaja Christoffer Masar, Kauniainen	Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju
Kunnanjohtaja Juha-Pekka Isotupa, Siuntio	

Yhtymäkokouksen valitsemana tilintarkastajana tilikauden aikana toimi tilintarkastusyhteisö BDO Oy ja vastuullisena tilintarkastajana KHT, JHT Tiina Lind.

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

HSL:n hallitus 1.1 – 13.9.2021

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Risto Rautava (Kok./H), pj.	Sini Jokinen (Kok./H)
Dennis Pasterstein (Kok./H)	Sanna Hämäläinen (Kok./H)
Iida Haglund (Kok./H)	Tarik Ahsanullah (Kok./H)
Elias Erämaja (Kok./E)	Ulla Palomäki (Kok./E)
Sakari Rokkanen (Kok./V)	Nina Merjola-Repo (Kok./V)
Sirpa Hertell (Vihr./E) vpj.	Saara Hyrkkö (Vihr./E)
Ville Ylikahri (Vihr./H)	Aino Tuominen (Vihr./H)
Amanda Pasanen (Vihr./H)	Tuomas Rantanen (Vihr./H)
Sirpa Kauppinen (Vihr./V)	Sanna Tuhkanen (Vihr./T)
Tarja Kantola (SDP/H)	Samuli Isola (SDP/Ke)
Antti Aarnio (SDP/E)	Riitta Ollila (SDP/V)
Pekka M. Sinisalo (sit./Ki)	Pasi Liukkonen (PerusS/V)
Hanna Mithiku (Vas./H)	Kari Kälvä (Vas./H)
Kristian Rehnström (RKP/V.)	Kicka Lindroos (RKP/Si)

HSL:n tarkastuslautakunta 1.1. – 13.9.2021

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Ilkka Malmivaara (Kok./V) pj.	Mia Lindell (Kok./V)
Maria Miala (Kok./H) 25.5.-13.9.2021	Perttu Hillman (Kok./H)
Eini Aho (Vihr./E) vpj.	Tony Hagerlund (Vihr./E)
Vesa Virri (Vihr./H)	Sari Näre (Vihr./H)
Petteri Auvinen (SDP/H)	Eija Paananen (SDP/H)

Organisaatio

Kuntayhtymä toimii pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettuna kuntayhtymänä perussopimuksessa mainitulla tavalla. Kuntayhtymä toimii Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o: 1370/2007 ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaisena toimivaltaisena viranomaisena ja hoitaa muut viranomaistehtävät sen mukaan kuin asiasta on erikseen säädetty.

Kuntayhtymän perustajakuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymän yhdeksän jäsenkuntaa ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. Jäsenkuntien peruspääomaosuusjakautuminen jäsenkunnittain on esitetty sivulla 62. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa ja HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan alueella. Tilikaudella kuntayhtymään ei liittynyt uusia jäsenkuntia.

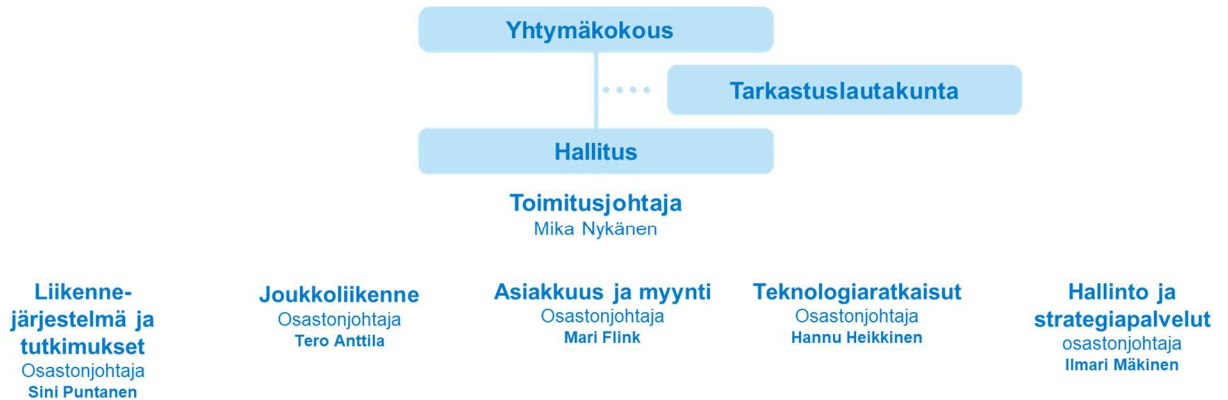
Kuntayhtymän johtaminen perustuu strategiaan, taloussuunnitelmaan, talousarvioon sekä muihin yhtymäkokouksen päätöksiin. Yhtymäkokous vastaa kuntayhtymän toiminnasta ja taloudesta, käyttää kuntayhtymän päätösvaltaa ja siirtää toimivaltaansa hallintosäännön määräyksillä. Hallitus vastaa yhtymäkokouksen 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.

Toiminnassa noudatetaan avoimuutta ja tasapuolisuutta sekä edellytetään puolueettomuutta ja riippumattomuutta. HSL:n sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan ohjeessa määritellään mm. lahjonnan vastaiset periaatteet. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan ohjeet koskevat kaikkia kuntayhtymän toimielimiä ja johtoa. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tavoitteena on vahvistaa hyvää hallinto- ja johtamistapaa kuntayhtymässä. Kuntayhtymän hankintaohjeeseen on kirjattu harmaan talouden torjuntaan tähtäviä menettelytapoja. Hankintoja koskevan sääntelyn tavoitteena on HSL:n varojen ja resurssien tehokas käyttö; kilpailun aikaansaaminen: kilpailumahdollisuudet on käytettävä hyväksi; tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu; avoimuus ja julkisuus sekä suhteellisuus: menettelyyn vaikuttaa hankinnan laatu ja laajuus.

Kuntalain 84 §:n mukaan kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan on tehtävä sidonnaisuusilmoitus johtotehtävistään sekä luottamustoimistaan elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä, merkittävästä varallisuudestaan sekä muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- ja virkatehtävien hoitamisessa. Velvollisuus ilmoittaa sidonnaisuuksista koskee HSL:n hallituksen jäseniä ja varajäseniä, toimitusjohtajaa sekä hallituksen esittelijää. HSL:n hallintosäännön mukaan hallituksen kokouksessa esittelijänä toimii toimitusjohtaja. HSL:n

tarkastuslautakunta käsittelee ja hyväksyy sidonnaisuuksista tehdyt ilmoitukset ja sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

HSL:n hallitus valitsi marraskuussa 2020 uudeksi toimitusjohtajaksi Mika Nykäsen, joka aloitti tehtävässä 1.2.2021 Suvi Rihtniemen jäädessä eläkkeelle. HSL:n organisaatorakenteeseen ei tullut muutoksia vuoden 2021 aikana.



Kuvio 1. HSL:n organisaatiokaavio 2021

1.1.3 Yleinen ja oman alueen taloudellinen kehitys

Koronaviruspandemian vuoksi säädettyt rajoitustoimet pysäyttivät nopeasti sekä Suomen että koko maailman talouskasvun keväällä 2020. Euroalueen talous elpyi pandemian jatkumisesta huolimatta vuoden 2021 aikana ja työmarkkinatilanne kohentui valtaosin runsaiden tukitoimien ansiosta. Vuoden 2021 bruttokansantuotteen (BKT) arvioidaan kasvaneen Suomessa 3,4 %. Samalla inflaatio on kiihtynyt voimakkaasti ja inflaationäkymiin liittyy epävarmuutta. Tilastokeskuksen laskema kuluttajahintojen vuosimuutos Suomen taloudessa oli tammikuussa (2022) 4,4 %.

Pandemiaan liittyvä epävarmuus on hieman vähentynyt, mutta maailmanpolitiikan jännitteet ovat kiristyneet. Venäjän sotatoimet sekä siitä seuraavat pakotteet voivat muuttaa talouden kehitystä erittäin huonoon suuntaan. Tilanteen heikkeneminen ja orastavan talouskasvun pysähtyminen on mahdollista länsimaiden valmistellessa uusia pakotteita ja Venäjän vastatessa tähän. Inflaatiovauhdin on arvioitu pysyvän nopeana vielä jonkin aikaa pääasiassa korkeiden energiakustannusten vuoksi, mutta sen odotetaan hidastuvan vuoden 2022 kuluessa mikäli maailmanpolitiikan jännitteet eivät muuta kehitystä toiseen suuntaan. Jos energiakustannukset pysyvät korkeina, voi niiden vaikutus hidastaa kulutuksen ja investointien piristymistä odotuksia enemmän. Heikoimman kehitysvaiheen toteutuessa uhkana voi olla jopa stagflaatio, jolloin talouskasvu hidastuu merkittävästi, mutta hinnat nousevat.

Koronapandemia on kasvattanut yleisesti kuntien ja kuntayhtymien menoja merkittävästi. Tulokehitys on pysynyt toistaiseksi kuitenkin menojen kehityksessä mukana erityisesti korona-avustusten ansiosta. Kehitysnäkymiä haastavat määräaikaiset koronatuot, yleinen talouskehitys ja sote-uudistus, joka siirtää kustannuksia ja tuloja valtiolle ja jättää kuntiin mittavia velkoja ja kiinteistöt.

Markkinakorot ovat pysyneet tilikaudella edelleen alhaisina ja 12 kuukauden Euribor on ollut edellisvuosien tapaan negatiivinen. Markkinat odottavat Yhdysvaltain keskuspankin nostavan vuonna

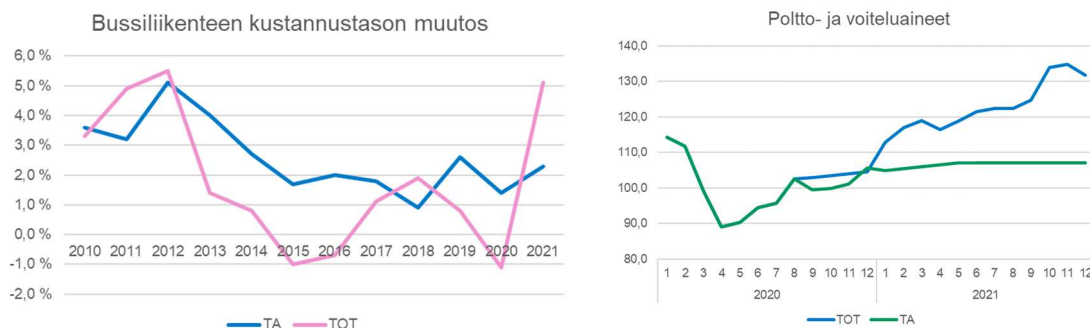
2022 korkoja useita kertoja ja EKP:n arvioidaan aloittavan koronnostot vuoden 2022 lopulla. Keskuspankkien suunnitelmat voivat muuttua, mikäli talousluottamus ja kasvu heikkenevät liikaa.

Helsingin seudun aluetalouden kehitys

Helsingin seudulla asuu noin 1,5 miljoonaa ihmistä, josta pääkaupunkiseudun kehyskuntien osuus on noin 0,3 miljoonaa henkeä. Helsingin seudun muuttoliike muuttui poikkeuksellisesti hieman tappiolliseksi tilikauden kolmannen kvartaalin aikana. Muuttotappiota saivat Espoo, Vantaa ja KUUMA-kunnat, kun Helsingin muuttoliike muuttui tappiollisen alkuvuoden jälkeen voitolliseksi. Helsingin kaupungin raportissa esitetään perusvaihtoehtona väestöennuste, jossa kahden miljoonan asukkaan raja ylittyy Helsingin seudulla vuonna 2056. Tämä perustuu taloudelliseen skenaarioon, jonka mukaan Helsingin seutu elpyisi hieman hitaammin koronaviruspandemian aiheuttamasta talouden taantumasta ja pitkällä aikavälillä seudun tuotanto sekä työllisyys kasvavat vain hieman nopeammin kuin Suomi ja EU-alue keskimäärin.

Helsingin seudun tuotannon kehitys jatkoi kasvua vuoden kolmannella neljänneksellä, vaikka kasvu oli maltillisempaa verrattuna vuoden toiseen neljännekseen. Seudun tuotanto kasvoi kolmannella neljänneksellä arvion mukaan noin prosentin verran, kun koko Suomen tuotanto kasvoi huomattavasti enemmän, lähes 4,2 %. Palveluvaltaisella Helsingin seudulla koronapandemia on vaikuttanut talouteen voimakkaammin kuin koko maassa. Myös kustannusten voimakas nousu on hidastanut merkittävästi tuotannon reaalisien arvojen kehitystä erityisesti teollisuudessa ja rakentamisessa. Talous on lähtenyt elpymään pandemiasta kärsineillä aloilla, majoitus- ja ravitsemistoiminnassa, kuljetus- ja varastointialalla sekä kotitalouksille suunnatuissa palveluissa. Kuitenkin volyymit olivat edelleen pandemiaa edeltänyttä tasoa alempana. Informaatio- ja viestintäalalla, liike-elämän palveluissa sekä rahoituksessa liiketoiminnan kasvu on jatkunut vahvana.

HSL:n kustannuskehitykseen energian hintojen kehityksellä on korkotason lisäksi merkittävä vaikutus. Toimintakuluista 71 % on joukkoliikenteen liikennöitsijöille liikenteen operoinnista maksettavia operointikustannuksia. Joukkoliikenteen operointikustannuksista edelleen yli puolet on bussiliikenteestä maksettavia kustannuksia, joihin polttoaineiden hintojen ja palkkatason kehitys vaikuttaa merkittävästi. Raakaöljyn hintamuutokset näkyvät dieselin hinnassa lyhyellä viiveellä ja vaikka kustannustaso näytti talousarvion laatimisen hetkellä (10/2020) lähtevän nousuun, ovat hinnat nousseet merkittävästi enemmän kuin talousarviossa arvioimme. Erityisesti polttoaineen osuus kustannusindeksissä lähti nopeaan nousuun. Yleinen korkotaso on pysynyt toistaiseksi alhaisella tasolla ja vaikutti erityisesti juna-, raitio- ja metrokalustosta maksettavien korvausten suuruuteen.



Kuviot 2 ja 3: Bussiliikenteen kustannustason kehitys 2010-2021 ja poltto- ja voiteluaineiden kehitys 2020-2021.

Lähteet: Suomen Pankki, Rahapolitiittinen katsaus (4.2.2022), Kuntaliitto, Kuntatalous selväsi vahvana toisesta koronavuodesta, mutta rakenteelliset ongelmat ovat ratkaisematta (7.2.2022), Helsinginseudunsuunnat.fi (luettu 21.2.2022), Tilastokeskus (18.2.2022), HSL.

1.1.4 Olennaiset muutokset toiminnassa ja taloudessa

Matkustajamäärissä ja lipputuloissa jäätiin edelleen reilusti alle vuoden 2019 tason

Koronaviruspandemian vaikutukset näkyivät hyvin nopeana muutoksena HSL:n toiminnassa maaliskuun 2020 puolivälissä, kun matkustajamäärät seudun joukkoliikenteessä romahtivat merkittävästi alle entisen tason. Vuonna 2021 joukkoliikenteessä tehtiin 237,6 milj. matkaa, joka oli 160 milj. matkaa ja -40 % vähemmän kuin vuonna 2019. Talousarviossa arvioimme, että matkustajamäärät jäisivät vuoden 2019 tasosta -35 % eli toteuma oli talousarviota viisi prosenttiyksikköä heikompi.

HSL:n julkisen liikenteen matkustajamäärät pysyivät myös vuoden viimeisellä neljänneksellä lokajoulukuussa 2021 huomattavasti tavanomaista matalammalla tasolla ollen -31 % alle vuoden 2019 tason. Matkustajamäärien väheneminen näkyi suoraan lipputuloissa, jotka jäivät talousarviosta 19,8 milj. euroa (7,8 %). Ilman valtion ylimääräisiä tukia koronatilanteesta aiheutuneisiin lipputulomenetyksiin, HSL:n alijäämä olisi ollut 76,3 milj. euroa.

Valtion koronatuot paikkasivat rahoitusvajetta

HSL sai valtiolta tukea vuonna 2021 koronatilanteen aiheuttamiin lipputulomenetyksiin yhteensä 86,7 milj. euroa. Valtion lisätalousarviosta saaduista koronatuista huolimatta palveluita jouduttiin edellisvuoden tapaan sopeuttamaan: bussiliikenteessä jatkettiin aiemmin tehtyjä säästötoimenpiteitä ja talviliikennekauden alkaessa otettiin käyttöön myös uusia säästötoimenpiteitä. HSL:n tilaamassa raideliikenteessä jatkettiin myös sopeutustoimia. Raideliikenteen suunnittelun peruseriaatteena on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Palvelutason supistukset on pyritty pitämään hyvin maltillisina ja riittävä matkustusväljyys on varmistettu. Joukkoliikenneverkoston palvelutaso HSL-alueella säilyi koko vuoden edelleen hyvänä.

Valtion tuen lisäksi HSL joutui vuonna 2020 ottamaan velkaa 50 milj. euroa joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämisen varmistamiseksi. Vuonna 2021 uuden talousarviolainan nostomahdollisuutta ei tarvinnut käyttää. Ilman valtion tukea palvelutasoa olisi jouduttu karsimaan ja/tai matkustajilta perittäviä lippujen hintoja korottamaan ja/tai jäsenkuntien kuntaosuuksia korottamaan vielä entisestään.

Vuoden 2021 talousarvio oli laadittu koronatilanteen kehittymisen epävarmuudesta johtuen reilusti alijäämäiseksi alijäämän ollessa 79,1 milj. euroa. Tilikauden tulokseksi muodostui ylijäämää 10,4 milj. euroa eli tulos oli 89,5 milj. euroa talousarviota parempi. Tukia ja avustuksia arvioitiin talousarviossa saatavan 11,5 milj. euroa, kun toteuma oli yhteensä 100,2 milj. euroa eli tukien erotus 88,6 milj. euroa selittää valtaosin talousarviota paremman tuloksen.

Tilinpäätöksessä 2020 HSL:n taloudellinen asema heikkeni merkittävästi ja oman pääoman osuus laski alle peruspääomaosuuden. Vuoden 2021 tilinpäätöksessä omaa pääomaa saatiin kasvatettua peruspääomaa korkeammalle tasolle.

HSL:n strategia päivitettiin

HSL:n perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Strategia ohjaa vahvasti toimintaa, kehittämistä ja tavoiteasetantaa. Strategia, toiminnan ja talouden suunnittelu ja raportointi muodostavat selkeän kokonaisuuden tukemaan hyvää johtamista, toiminnan kehittämistä, tuloksellisuuden vahvistamista ja talouden tervehtymistä.

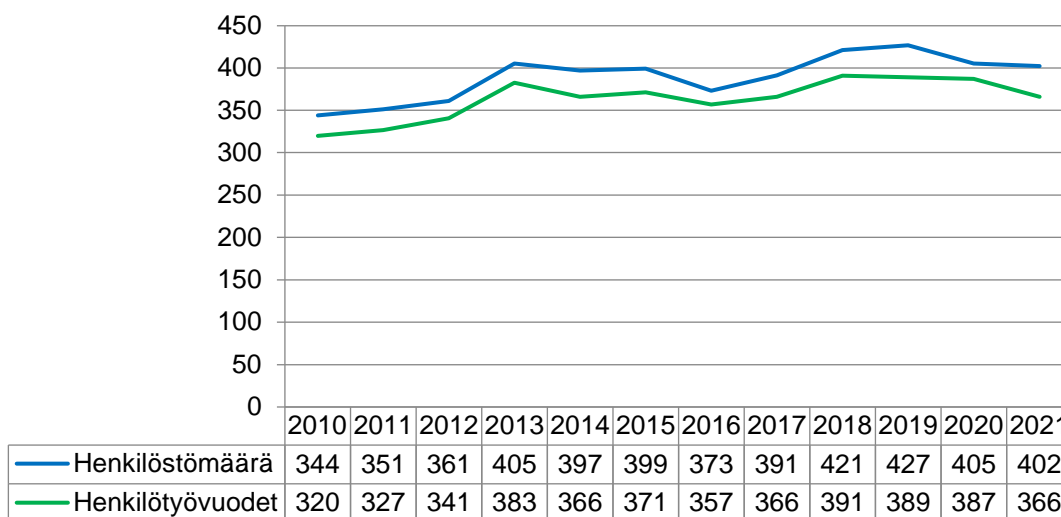
HSL:n hallitus laati toimikaudelleen uuden strategian kuluneen tilikauden aikana. Strategisten tavoitteiden ja menestystekijöiden määrittelyssä hyödynnettiin alkukesällä 2021 tehtyä toimintaympäristön muutoshaasteiden kartoitusta ja analyysiä. Uusi strategia painottuu vahvasti talouden tervehdyttämiseen. Myös data ja sen hyödyntäminen toiminnan suunnittelussa ja johtamisessa ovat merkittävässä roolissa strategiakaudella. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa HSL:n roolia kuntien ilmastotavoitteiden tukemisessa, kestävästi liikkumisen lisäämisessä sekä liikenteen päästöjen vähentämisessä. HSL:n hallitus hyväksyi omalta osaltaan uuden HSL:n strategian vuosille 2022-2025 joulukuun kokouksessaan ja yhtymäkokous tammikuussa 2022.

Strategiatyön ohessa tarkasteltiin HSL:n johtamisjärjestelmää, organisaatorakennetta ja päätöksentekoprosesseja. Johtamisjärjestelmän, organisaatorakenteen ja päätöksenteon toteutuminen siirtyi vuodelle 2022, mutta suunnittelua ja valmistelua on tehty strategiatyön rinnalla.

1.1.5 Henkilöstö

HSL:ssä oli vuoden 2021 lopussa 402 työntekijää. Henkilöstön määrä oli edellisvuoden tasolla. Vakituksessa palvelussuhteessa oli 92 % henkilöstöstä. Määräaikaista henkilöstöä työskenteli erityisesti asiakaspalvelussa ja asiakastutkimusten kenttätyössä, joissa työn määrä vaihtelee. Työntekijöiden keski-ikä oli 44,4 vuotta. Naisia oli 56 % ja miehiä 44 %.

Vuonna 2021 tehtiin yhteensä 35 rekrytointia, joista suurin osa koski asiantuntijatehtäviä. Hakijoita oli keskimäärin 26 jokaista avoimena ollutta tehtävää kohti. Korona-aikana työelämään tullut asiantuntijoiden aiempaa suurempi liikkuvuus näkyi myös HSL:ssä. Lähtövaihtuvuus oli 8,2 % (5,2 % vuonna 2020). Vaihtuvuus kuvaa irtisanoutuneiden määrää suhteessa vakituisen henkilöstön määrään.



Kuvio 4. Henkilöstömäärän ja työpanoksen kehitys 2010-2021

Monipaikkainen työ vakiintui

Korona-aikana sopeutettiin työskentelyä ja käytäntöjä vallitseviin olosuhteisiin. Etätöitä tehtiin edelleen paljon, ja kohtaamiset järjestettiin muutoinkin pääosin etänä ja sähköisesti tietoa välittämällä. Monipaikkaisen työn tekemiseen haettiin yhteisiä käytäntöjä yhteisillä toimintatavoilla ja esihenkilötyöllä. Välittömässä asiakastyössä varmistettiin turvallista työskentelyä työjärjestelyillä ja muilla toimintatavoilla.

Verkko-opiskelu ja osaamisen muotoilu osaamisen kehittämisen tukena

Oppimisen ja osaamisen kehittämisen tueksi otettiin käyttöön osaamismuotoilun työkalut. Muotoilun avulla on mahdollista konkreettisesti miettiä osaamistarpeita ja tunnistaa keinoja osaamisen lisäämiseen.

Osaamisen kehittämisessä jatkettiin verkko-opiskelun ja etäkoulutuksen hyödyntämistä. Itsenäistä verkko-opiskelua varten oli käytettävissä erilaisia sisältöjä sekä valmiita opintopolkuja työelämän perusvalmiuksien vahvistamiseen. Lisäksi verkko-opiskelua hyödynnettiin toimisto-it -osaamisen kehittämisessä. Esihenkilöiden valmennuksessa teemana oli monipaikkaisen työn johtaminen. Talotasolla järjestettiin 17 koulutusta. Tehtäviä vaihtamalla kehitti omaa osaamistaan neljätoista työntekijää.

Työtehtävien mielekkyys ja esihenkilön oikeudenmukaisuus työntekijöille merkityksellisimpiä asioita työssä

Henkilöstökyselyssä antoi palautetta 75 % henkilöstöstä. Työntekijäkokemusta kartoitettiin uudella tavalla keskittymällä merkityksellisiksi koettuihin asioihin. Viisi tärkeintä merkityksellistä asiaa olivat mielekkäät työtehtävät, oikeudenmukainen ja kyvykäs esihenkilö, työpaikan varmuus, työn ja vapaa-ajan tasapaino sekä oikeudenmukainen palkka ja luontoisedut. Työpaikan jatkuvuuden koettiin toteutuvan näistä parhaiten. Muita merkityksellisiä ja kohtuullisen hyvin toteutuvia asioita olivat työpaikan vahva yhteishenki, ammattitaitoiset kollegat ja rento työympäristö.



Kuvio 5. Kokonaisarvosana (kuinka tyytyväinen olet tällä hetkellä työpaikkaasi) oli 66 (asteikko 0-100).

Yhteistä pohdintaa strategian äärellä

Henkilöstö osallistui uuden strategian pohjan ja sisällön pohdintaan useassa vaiheessa. Työntekijöillä oli mahdollisuus jakaa omia ajatuksia ja jalostaa yhteisiä ajatuksia työkavereiden kanssa verkko keskusteluissa, joiden tuloksia hyödynnettiin strategian muotoilussa. Syksyllä otettiin ryhmittäin ensimmäinen näkymä strategian sisältöön ja mietittiin, mitä toimenpiteitä strategian teemojen toteuttaminen edellyttää.

1.1.6 Ympäristötekijät

Helsingin seudun visiona on olla Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue vuoteen 2040 mennessä. Tähän päästään kolmella tavoitteella: hiilineutraali, menestyvä ja

hyvinvoiva. Tavoitteet ohjaavat Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnittelutyötä ja strategista kehittämistä. Tehokas keino vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä on lisätä joukkoliikenteen käyttöä sekä kävelyä ja pyöräilyä. Sillä, miten paikasta toiseen liikutaan, on suuri merkitys ympäristön, terveyden ja turvallisuuden kannalta. HSL on tehnyt kestäväen kehityksen toimenpidesitoumuksen ja tavoitteemme on ohjata kasvu kestäviin kulkumuo-toihin: joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

MAL 2023 -suunnittelun visio ja tavoitteet hyväksyttiin

HSL:n hallitus hyväksyi marraskuussa omalta osaltaan vision ja tavoitteet Helsingin seudun MAL 2023 -suunnittelulle. Strategisen MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on rakentaa hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva metropolialue. Vision ja tavoitteiden lisäksi HSL:n hallitus hyväksyi tavoitteita vastaavat arviointikonaisuudet ja tavoitetasot.

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 valmistui ja tilanne raportoitiin HLJ-toimikunnalle syksyllä 2021. Jalankulun ja pyöräilyn nopeat kokeilut -hanke on valmisteltu ja toteutettu, työn loppuraportti valmistuu alkuvuodesta 2022. Kolmas vastuutettu tehtävä, liikenteen automaation seudullinen tiekartta on tekeillä ja sen raportti valmistuu pian vuodenvaihteen jälkeen. MAL-sopimusseurannassa on hoidettu liikenteen toimien seuranta. KUHA-ohjelma sekä Kuuma-kuntien että Espoon osalta on hyväksytty HLJ- toimikunnassa ja siirtynyt toteutusvaiheeseen.

Sähköbussien määrää kasvoi vaatimuksiakin enemmän

Sähköbussuja on tarjottu viimeisimmillä kilpailukierroksilla huomattavasti vaatimuksia enemmän, joten sähköbussitavoitteemme (30 % vuonna 2025) saavutetaan jo vuonna 2023. Sähköbussuja oli vuoden 2021 lopussa liikenteessä 174 kpl (13 %). Vuonna 2022 tehtyjen sopimusten myötä määrä kasvaa 305 bussiin (23 %) ja vuonna 2023 jo 392 bussiin (30 %). Kesän 2021 aikana otettiin käyttöön neljä uutta pikalatausasemaa päätepysäkeillä sekä kymmeniä varikkolatureita.

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteessä CO₂-päästöjä 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Vuoden 2021 jälkeen olemme onnistuneet vähentämään lähipäästöjä Nox –86 % ja PM – 89 % sekä hiilidioksidipäästöjä -53 % vuoteen 2010 verrattuna.

Ympäristöbonusten avulla vähennetään bussiliikenteen päästöjä

Järjestimme tammikuussa ympäristöbonuskilpailun Y11. Bonuskilpailun avulla hyvitettiin liikennöitsijöille voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi toteutettavista toimenpiteistä, joilla alennettiin päästöjä. HSL bussiliikenteeseen saimme vuoden 2021 helmikuusta vuoden 2022 tammikuuhun saakka biodieseliä 12,2 milj. litraa, sekä bioetanolia 27 000 litraa.

HSL käytti vuonna 2021 yhteensä 1,5 milj. euroa liikennöitsijöille maksettaviin ympäristöbonuksiin. Vuodesta 2012 alkaen HSL on maksanut ympäristöbonuksia liikennöitsijöille yhteensä noin 12 miljoonaa euroa. Ympäristöbonuksilla hyvitetään liikennöitsijöille päästöjen vähentämisestä aiheutuvia kuluja.

Kaupunkipyörien käyttäjien tyytyväisyys kasvoi

Kaupunkipyörien käyttäjät olivat tämän vuoden asiakaskyselyn mukaan palveluun viime vuotta tyytyväisempiä. Tyytyväisyys palveluun kasvoi hieman edellisvuoteen verrattuna. Käyttäjät antoivat

korkeimmat arvosanat käyttömaksujen selkeydelle ja kohtuullisuudelle. Tärkeimmäksi kehityskohdeeksi nousi pyörien palautus.

Pyörien käyttö ei ole vielä palautunut koronaa edeltäneelle tasolle. Matkoja tehtiin lähes 30 % vähemmän kuin vuonna 2019. Vaikka pyörien käyttö ei kokonaisuudessaan kasvanut, niiden satunnainen käyttö esimerkiksi hyötyliikuntaan lisääntyi.

Koko kauden polkijoita on ollut noin 51 000, lähes saman verran kuin vuosi sitten. Päiväkäyttäjää on ollut Helsingissä ja Espoossa ollut noin 23 000 ja viikkokäyttäjää noin 5 000, eli muutama tuhat enemmän kuin viime vuonna. Kaupunkipyöriillä on ajettu tällä kaudella yhteensä noin 2,9 miljoonaa matkaa.

1.1.7 Arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Matkustajamäärien palautuminen koronaa edeltävälle kehityspolulle, lipputulosten kehitys, kustannusten kasvu ja inflaatoriski luovat haasteita HSL:n toiminnan tulevaan kehitykseen. Talouden näkymissä on riskitekijöitä, jotka voivat pitkittää talouselämän piristymistä ja koronasta toipumista. Vaikka pandemiatilanne näyttäisi helpottavan, luo maailmanpolitiikan kiristynyt tilanne uusia uhkavia talouden kehitykselle. Inflaatoriski on kasvanut merkittävästi ja energian hinnan nousu näkyy suoraan HSL:n liikennöintikustannuksissa.

Epävarmuuden jatkuminen haastaa HSL:n taloutta ja joukkoliikenteen kehitystä. Emme voi olla varmoja onko seudun kunnilla heikentyneessä taloustilanteessa varaa joukkoliikennepalveluiden lisätukeen. Tämä luo uhan joko matkustajilta perittävien hintojen merkittäviin korotuksiin tai palvelutason heikennyksiin tai mitä todennäköisemmin molempiin.

Koronapandemia muuttaa matkustamista pysyvästi

Käännettä entiseen ei ole toistaiseksi näköpiirissä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat olleet edelleen tammikuussa 2022 reilut -45 % alle normaalitason (vuoden 2019 tammikuun). Epävarmassa tilanteessa matkustamisen kehittymistä on arvioitu HSL:n Muuttuvan liikkumisen työssä (Muulit) eri tekijöiden perusteella. Työssä arvioidaan mm. tautitilanteen kehittymistä, rokotteiden vaikutusta, yleistä taloustilannetta ja työllisyyttä, etätyötä ja muita liikkumisen muutoksia.

Matkustamisen muutoksen vaikutuksia lipputuotteiden kehittämiseen selvitetään uuden tariffiratkaisun konseptointityössä, johon kuuluu olennaisena osana tarkastella sitä, miten uudenlaiset liput vaikuttavat lipputuloihin ja kulkumuoto-osuuksiin. Tärkeimpiä kehitystarpeita tulevaisuudessa varmastikin onkin se, että voimme tukea etätyön myötä yleistyvää, epäsäännöllistä matkustamista joukkoliikenteellä.

Tulevat suuret joukkoliikenneinfrahankeet kasvattavat HSL:n kustannuksia

Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luo mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankeet kuitenkin lisäävät merkittävästi myös HSL:n kustannuksia, joiden kasvu aiheuttaa lipun hintojen ja kuntien maksuosuuksien korotuspaineita. Myös infrakustannuksista iso osa katetaan lipputulosten kautta, kun tavoitteena on jäsenkuntien 50 %:in subventio.

Samaan aikaan, kun lipputulot ovat romahtaneet, kasvavat joukkoliikennejärjestelmän kustannukset uusien raidehankkeiden myötä. Lähivuosina valmistuvat esim. Länsimetron jatke Kivenlahteen,

Raide-Jokeri, Kruunusillat, Kalasatama-Pasila -raitiotie jne. Nämä hankkeet nostavat myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen.

HSL maksaa erilliseen sopimukseen perustuen joukkoliikenteen infrasta käyttökorkvauksia infraan investoiville jäsenkunnille. Tilinpäätöksessä 2021 infrakorvauksia maksettiin kunnille yhteensä 139,2 milj. euroa. Infrakorvaukset säilyvät tulevina vuosina samalla tasolla, kunnes 2020-luvulla valmistuu uusia merkittäviä joukkoliikenteen infrahankkeita, jotka aiheuttavat valmistuessaan paineita joko lisätä jäsenkuntien subventiota ja/tai korottaa matkalippujen hintoja. Meneillään olevalla TTS-kaudella vuonna 2024 kunnille maksettavat infrakorvaukset kasvavat arvion mukaan jo reiluun 210 milj. euroon, kun Raidejokeri ja metron jatke Kivenlahteen valmistuvat.

Raideliikenteen kalusto- ja varikkoratkaisut edellyttävät investointeja

HSL valmistautuu hankkimaan uusia junia liikenteeseensä 2020-luvulla. Hankintaa valmistellaan yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kanssa, mutta HSL:n hallitus päätti koronatilanteen vuoksi lykätä toistaiseksi kalustohankintaa alkuperäisestä aikataulusta. Jotta uusia junia voidaan hankkia, niille tarvitaan 2020-luvulla myös uusia varikoita. Junien säilyttämisen lisäksi varikoita tarvitaan junien huoltamiseen. Uudet varikot kaupunkiratojen kannalta optimaalisissa paikoissa tehostaisivat junaliikennettä jo nykytilanteessa, kun esimerkiksi siirtoajoja tarvittaisiin vähemmän.

MaaS, digitalisaatio ja puolesta-asiointi muuttavat lipunmyyntiä

Uudenlaisia palveluita tulee tulevaisuudessa käyttöön yhteistyössä muiden liikkumisen palveluita tarjoavien toimijoiden kanssa, jolloin samaan palvelupakettiin voisi ostaa matkan ovelta ovelle vyöhykkeistä ja organisaatorajoista piittaamatta. HSL kehittää liikkumispalveluja niissä rajoissa, joissa toimivaltainen viranomainen voi toimia.

Sähköbussiliikenne kasvaa voimakkaasti

HSL:n tavoitteena on, että liikenteessä operoi jo 400 sähköbussia vuonna 2025. Sähköbussien onkin saatu kilpailutuksissa liikenteeseen tavoitteitakin nopeammin ja näyttää, että HSL:n tavoite täyttyy jo lähivuosina. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen Sähköbussien laajentamisen osalta suurimmaksi riskiksi on osoittautunut latausasemien toteutus. Tarpeen toteutamisesta toteutukseen voi kulua useampi vuosi.

1.1.8 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä sekä muista toiminnan kehittymiseen vaikuttavista seikoista

Tehtyjen riskiarviontien perusteella kuntayhtymän merkittävimmät raportoidut riskit liittyvät matkustajamäärien palautumiseen, rahoitustilanteen heikkenemiseen ja kuntien mahdollisuuksiin panostaa joukkoliikenteeseen, tulevien suurten joukkoliikenneinfrahankkeiden kustannusvaikutukseen kuntayhtymän taloudessa, päästöttömän liikenteen edistämistöimiin sähköbussiliikenteen keinoin, tietojärjestelmien häiriöttömään toimintaan, lipputilihankkeen etenemiseen ja mobiilipulla matkustavien matkustustiedon keräämiseen haasteeseen.

Eryisesti rahoitustilanteen nopea heikkeneminen koronatilanteessa ja hidas palautuminen on noussut riskiksi, jonka seurauksena HSL:n tuottavuuteen vaikuttavia eri tekijöitä tullaan tarkastelemaan kriittisesti ja tekemään päätöksiä toimenpiteistä, miten tulevien vuosien kustannukset saadaan katettua.

Taloudelliset ja strategiset riskit

Merkittävimmät taloudelliset riskit liittyvät yleisen taloudellisen tilanteen kehitykseen ja koronakriisistä toipumiseen. Riskien vastapainona taloudellisen tilanteen odotettua myönteisempi kehitys voi tarjota mahdollisuuden joukkoliikenteen käytön ja lipputulosten kasvuun sekä joukkoliikenteen käytöasteen parantamiseen. Tämänhetkinen kehitys maailmanpolitiikassa ja Venäjän sotatoimet Ukrainassa näyttävät siltä, että talouden kehitys ei lähivuosina ole myönteistä.

Kuntayhtymä ei ole arvioinut tarpeelliseksi suojautumista bussiliikenteen polttoaineiden hintojen suuria korotuksia vastaan. HKL:n operoimassa raitiovaunu- ja metroliikenteessä on suojauduttu sähkön hinnan suuria nousuja vastaan niin, että lähimmät ostot on eniten kiinnitetty sovitun prosenttivälin mukaisesti. Pieni prosenttiosuus on spot-hinnalla ostettua sähköä. Tällä on haluttu välttää riskinhallinnan kustannusten nouseminen liian suureksi.

Korkojen merkitys kuntayhtymän operointikustannuksiin on suuri erityisesti juna-, metro- ja raitioliikenteen kalustohankinnoissa. Viime vuosien matalalla tasolla säilynyt yleinen korkotasoo on vaikuttanut alentavasti edellä mainittujen liikennemuotojen kustannuksiin. Matala korkotasoo jatkui vuoden 2021 aikana, mutta koronastojen ennakoitua olevan jo lähitulevaisuudessa mahdollisia. Junakalustoyhtiössä on varauduttu korkoriskiin korkosuojausjärjestelyiden avulla vuodesta 2017 alkaen.

Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus toimintamenoista on kasvanut ja infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on jo yli 20 prosenttia. Suurten joukkoliikennehankkeiden valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyy sekä strategisia että taloudellisia riskejä, mutta myös mahdollisuuksia paremman asiakaskokemuksen ja lisääntyvän matkustuksen myötä. Tulevia suuria infrahankkeita ovat mm. metron jatke Kivenlahteen, Raide-Jokeri, Espoon kaupunkirata, Vihdintien ja Vantaan pikaraitiotiet sekä Kruunusillat. Näillä kaikilla on merkitystä kuntayhtymän talouteen, lippujen hintoihin ja kuntaosuuksien määrään sekä palvelutasoon.

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

Toiminnalliset ja muut riskit

Joukkoliikennepalveluissa keskeisimmät riskit liittyvät joukkoliikennejärjestelmän ja -linjaston merkittäviin muutoksiin sekä uuden liikenteen käynnistämiseen. Liikenteen häiriöihin ja poikkeustilanteisiin on varauduttu häiriönhallintaprosessin ja harjoittelun avulla. Joukkoliikenteen toimintaympäristöä analysoimalla pyritään tunnistamaan merkittävimmät riskit yksittäisistä häiriötekijöistä vakaaviin ja laajakantoisiin tapahtumiin.

Riskinä on raportoitu HSL:n tietopohjan heikentyminen bussiliikenteen lähtö- ja linjakohtaisista matkustajamääristä, koska HSL-sovelluksessa myytäviä mobiililippuja ei validoida matkakortin tapaan liikennevälineeseen noustessa. Ongelma ei koske raideliikennettä eikä Suomenlinnan lauttaa, joissa on käytössä automaattisia ja manuaalisia laskentalaitteita. Ongelmien ratkaisemiseksi bussiliikenteessä on turvauduttu täsmällisyystutkimuksiin, joita tehdään esimerkiksi asiakaspalautteiden perusteella. Tietovarastokehityksen (DW) etenemisen hitaus on tuonut uuden aikatauluriskin matkustajalaskennan kehitykselle ja bussiliikennöitsijöille vastuutetun matkustajalaskennan datan käsittelylle.

Kuntayhtymän strategiaan kuuluu tärkeänä osana päästöttömän liikenteen edistäminen. Sähköbussien käyttöönottoa on edistetty eri toimin viime vuosien aikana ja sähköbussien määrää onkin saatu lisättyä huomattavasti vaatimuksia ja tavoitteita enemmän. Sähköbussijärjestelmän laajentamiseen on kuitenkin tunnustettu liittyvän myös riskitekijöitä infran rakentamisen osalta. HSL on edistänyt sähköbussien hankintaa kilpailuttamalla latauspalvelun Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle.

Tietojärjestelmien osalta merkittävimpiä riskejä ovat 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.

HSL:n likviditeetti on tilikauden 2021 aikana pysynyt kohtuullisena erityisesti valtion koronatuken ansiosta. Uutta talousarviolainaa ei ole tarvinnut vuoden aikana nostaa. Rahalaitosten periessä maksuliiketeileillä olevista kassavaroista edelleen negatiivista korkoa, on HSL:llä tilinpäätöksessä kahteen eri rahastoon sijoitettuja ylimääräisiä kassavaroja.

Hallinto-oikeudessa on vireillä kaksi valitusasiaa, käräjäoikeudessa ja kuluttajariitalautakunnassa molemmissa yksi keskeneräinen asia. Näistä ei HSL:n näkemyksen mukaan ole merkittävää taloudellista tai toiminnallista riskiä.

Tilikauden aikana ei ole raportoitu merkittävistä HSL:n oman toiminnan riskeistä, joista olisi aiheutunut merkittävää vahinkoa kuntayhtymän toiminnalle.

1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

HSL:n perussopimuksessa määritellään toimintaperiaatteista, miten toiminnot järjestetään ja tehtävät hoidetaan tuottavasti, taloudellisesti ja kustannustehokkaasti. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan avulla varmistetaan päätettyjen toiminnallisten ja strategisten tavoitteiden saavuttaminen, päätösten perusteena olevan tiedon riittävyys ja luotettavuus ja se, että lain säännöksiä, viranomaisohjeita ja toimielinten sekä johdon päätöksiä noudatetaan ja että omaisuus ja voimavarat turvataan.

Kuntalain edellyttämä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteet sekä hallintosääntö määrittelevät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyt ja vastuut. Sisäisen valvonnan järjestämisestä vastaa hallitus.

- HSL:n hallitus vahvistaa sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa koskevat ohjeet ja valvoo, että sisäinen valvonta ja riskienhallinta toimeenpannaan ohjeiden mukaisesti ja tuloksellisesti.
- HSL:n hallitus on velvollinen antamaan osana toimintakertomusta tiedot sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä ja keskeisistä johtopäätöksistä sekä merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä.
- Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan kokonaisvastuu on toimitusjohtajalla, joka antaa näitä koskevat lisäohjeet.
- Johtavat viranhaltijat vastaavat omalla tehtäväalueellaan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä, toimivuudesta ja toimeenpanon tuloksellisuuden valvonnasta sekä merkittävimpien riskien raportoinnista.

- Ryhmäesihenkilöt ja prosessinomistajat toteuttavat omalla vastuualueellaan sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa sekä seuraavat valvonta- ja riskienhallintatoimenpiteiden tehokkuutta ja riittävyttä.

Säännösten, määräysten ja päätösten noudattaminen

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

HSL:n hallitus on hyväksynyt kuntayhtymän hankintaohjeen, joka määrittelee toimintamenettelyt hankinnoissa. Hankintojen suunnitelmallisuutta seurataan ns. hankintasalkussa, jossa hankintoja voidaan priorisoida, tehdä suunnitelmallisemmin ja luoda organisaatiossa näkyvyyttä meneillään oleviin ja tuleviin hankintoihin. Myös projekteja seurataan ns. projektisalkku-työkalun avulla, jossa projektien seuranta ja priorisointi saadaan näkyväksi organisaatiossa.

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

Riskienhallinnan järjestäminen ja arviointi

Riskienhallinnan tehtävät ja vastuut on määritelty kuntayhtymän hallintosäännössä, riskien hallinnan hallintamallissa sekä hallituksen vahvistamassa riskienhallintapolitiikassa. Hallintamallin ja politiikan tarkoituksena on varmistaa riskienhallinnan asianmukainen järjestäminen ja yhdenmukaistaa riskienhallinnan toteuttamistavat, raportointi ja valvonta.

Omaisuuksien hankinnan, luovutuksen ja hoidon valvonta

Kuntayhtymän hallintosäännön mukaan hallitus päättää omaisuuden ostamisesta ja myymisestä sekä vuokralle ottamisesta ja antamisesta sekä vahvistaa rajat, joiden mukaan viranhaltija päättää mainituista asioista. Hallitus on päätöksellään delegoinut viranhaltijoille toimivaltaa irtaimen omaisuuden myymisessä sekä toimitilojen vuokralle ottamisessa ja antamisessa. Samalla hallitus on vahvistanut rajat, jonka arvon alittavasta omaisuudesta viranhaltija voi tehdä päätöksiä.

Kassavarojen sijoitustoiminnan osalta noudatetaan hallituksen päättämiä sijoitustoiminnan periaatteita.

Sopimustoiminta

Kuntayhtymän hallintosäännössä on määritelty sopimusten allekirjoitusoikeudet. 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. Tarkastuslautakunnan asiakirjat allekirjoitetaan lautakunnan päättämällä tavalla. Viranhaltija allekirjoittaa päätökset, sopimukset, sitoumukset ja muut asiakirjat asioissa, joista hänellä on toimivalta päättää.

Kuntayhtymän hankintaohjeessa on ohjeistettu sopimusten tekeminen ja sopimusehtojen käyttö. Kuntayhtymälle on luotu yhteiset sopimusmallit erilaisten palvelu- ja tavarahankintojen hankintoihin.

Tietosuojapolitiikka

Kuntayhtymän hallitus on hyväksynyt HSL:lle tietosuojapolitiikan ja nimennyt tietosuojavastaavan. Toimitusjohtaja on hyväksynyt HSL:n tietosuojan hallintamallin viranhaltijapäätöksellään, jossa

määritettiin toimijoiden vastuut, asemat ja organisoituminen tietosuojassa. Hallintamallin mukaisesti osastonjohtajat ovat nimenneet osastojen tietosuojan vastuuhenkilöt ja osastojen tietosuojan vastuuhenkilöistä ja tietosuojavastaavasta koostuva ryhmä ohjaa ja valmistelee tietosuoja-asioita.

Vuoden 2021 aikana käsiteltiin oma-aloitteisesti kaksi (2) tietoturvapoikkeamaa HSL:n tietoturvapoikkeamien hallintamallin mukaisesti. Tietosuojavaltuutetun toimistosta tuli yksi (1) selvityspyyntö tietoturvaloukkaukseen liittyen, joka tämän jälkeen käsiteltiin myös HSL:n tietoturvapoikkeamien hallintamallin mukaisesti. Yhteensä käsiteltiin kolme (3) henkilötietojen tietoturvaloukkausta.

Sisäisen tarkastuksen järjestäminen

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

Sisäisen tarkastuksen palvelut on hankittu KPMG Julkistarkastus Oy:ltä. Vastuullisena sisäisenä tarkastajana ja laadunvarmistajana on toiminut koko tilikauden ajan KHT, JHT Juha Huuskonen.

Vuoden 2021 sisäisestä tarkastuksesta raportoitiin kuntayhtymän hallitukselle helmikuussa 2022. Vuoden 2021 tarkastussuunnitelman mukaiset tarkastukset on toteutettu ja raportoitu toimitusjohtajalle seuraavien tarkastusten osalta: Hankintamenettelyt; Käteisen rahan käsittelykontrollit (seurantatarkastus); Sähköbussien latauspalvelun sopimuseuranta, laskutus ja kustannusten jako jäsenkunnille sekä Junaliikenteen uuden sopimuksen sopimuseuranta ja laskutus. Merkittävimmät havainnot liittyivät hankintojen dokumentointiin ja sopimuseurantaan. Sisäisen tarkastuksen raporteissa on annettu lisäksi toimenpidesuosituksia, jotka ovat liittyneet toimintojen kehittämiseen.

1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

Tuloslaskelma kuvaa tilikauden tuloksen muodostumista ja kertyneen tulo-rahoituksen riittävyyttä palveluiden tuottamisesta aiheutuneiden kulujen kattamiseen.

Tuloslaskelma

1 000 €	1.1.-31.12.2021	1.1.-31.12.2020
Toimintatuotot	733 444	665 382
Toimintakulut	-706 005	-719 112
Toimintakate	27 439	-53 730
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	32	67
Muut rahoitustuotot	207	342
Korkokulut	-240	-126
Muut rahoituskulut	-7	-19
Vuosikate	27 431	-53 467
Poistot	-17 023	-17 589
Tilikauden tulos	10 408	-71 056
Tilikauden ylijäämä / alijäämä (-)	10 408	-71 056

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 10,4 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 79,1 milj. euron alijäämään. Merkittävin syy talousarviota parempaan tulokseen johtui lipputulomenetyksiä korvanneista koronatuista, joita ei oltu talousarviossa huomioitu. Lipputulomenetyksiin saatiin koronatuksia tilikaudella yhteensä 86,7 milj. euroa.

Toimintatuotot kasvoivat 10,2 % ja toimintakulut laskivat 1,8 % edellisestä vuodesta. Toimintakate oli 27,4 milj. euroa, 81,2 milj. euroa parempi kuin edellisenä vuotena. HSL:n toimintakuluista 48,9 % voitiin kattaa muilla toimintatuotoilla ja valtion tuilla, kun tuottoihin ei lasketa jäsenkuntien maksamia kuntaosuuksia (jäsenkuntien subventiota).

Vuosikate oli 27,4 milj. euroa, 80,1 milj. euroa edellistä vuotta parempi. Vuosikate osoittaa tulo-rahoituksen, joka jää käytettäväksi investointeihin, sijoituksiin ja lainan lyhennyksiin. Vuosikate on keskeinen kateluku arvioitaessa tulo-rahoituksen riittävyyttä. Tulo-rahoitus on riittävä, kun vuosikate on vähintään siitä vähennettävien poistojen suuruinen. Vuosikate riitti kattamaan poistot, jotka olivat yhteensä 17,0 milj. euroa.

Tuloslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Toimintatuotot/Toimintakulut, %	103,9 %	92,5 %	101,8 %	102,8 %	101,4 %	104,6 %
Toimintatuotot/Toimintakulut, % ilman kuntaosuuksia	48,9 %	44,5 %	54,4 %	54,6 %	57,9 %	56,7 %
Vuosikate/Poistot, %	161,1 %	-304,0 %	73,9 %	110,6 %	77,9 %	310,0 %
Kuntaosuudet/Asukas, €	287 €	258 €	259 €	256 €	225 €	242 €

1.3.2 Toiminnan rahoitus

Rahoituslaskelmassa osoitetaan kuinka paljon kuntayhtymän varsinaisen toiminnan ja investointien nettorahavirta on yli-/ tai alijäämäinen. Rahoituksen rahavirta osoittaa, miten alijäämäinen nettorahavirta on rahoituksellisesti katettu tai miten ylijäämä on käytetty rahoitusaseman muuttamiseen. Varsinaisen toiminnan ja investointien nettorahavirta ja rahoituksen nettorahavirta yhdessä osoittavat kuntayhtymän rahavarojen muutoksen.

Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2021	TP2020
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	27 431	-53 467
Tulorahoituksen korjauserät		
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-11 741	-16 897
Rahoitusosuudet investointeihin	1 284	589
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-85	-38
Toiminnan ja investointien rahavirta	16 889	-69 813
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		44 737
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-5 263	
Lyhytaikaisten lainojen muutos		5 263
Oman pääoman muutokset		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	101	66
Saamisten muutos	-12 375	17 465
Korottomien velkojen muutos	-5 006	1 712
Rahoituksen rahavirta	-22 544	69 244
Rahavarat 31.12.	74 037	79 692
Rahavarat 1.1.	79 692	80 261
Rahavarojen muutos yhteensä	-5 654	-569

Vuoden 2021 investointimenot olivat 11,7 milj. euroa ja toiminnan ja investointien rahavirta oli tilikaudella 16,9 milj. euroa ylijäämäinen. Rahavarat pienenevät vuoden alusta 5,7 milj. eurolla.

Talousarviolainaa nostettiin 50,0 milj. euroa kesäkuussa 2020 ja vuonna 2021 ei tarvittu uutta lainarahoitusta. Otettua talousarviolainaa lyhennettiin 5,3 milj. eurolla.

Kassan riittävyyden tunnusluku ilmaisee monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa olemassa olevilla rahavaroilla. Kassan riittävyys heikkeni edellisvuodesta, mutta oli vuoden lopussa edelleen hyvällä tasolla ollen 38,3 päivää.

Quick Ratio eli maksuvalmiussuhde kertoo miten hyvin lyhytaikaisesti sidotuilla varoilla pystytään kattamaan lyhytaikaiset velat. Quick Ratio on parani hieman edellisestä vuodesta ja oli 1,49. Tunnusluvun yleisen luokitusasteikon mukaan 1-2 on tyydyttävää tasoa oleva tunnusluku. Current

Ratio eli käyttöpääomasuhde kertoo nopeakiertoisen omaisuuden ja nopeakiertoisten velkojen suhteen. Keskimäärin yli yhden olevaa tunnuslukua pidetään hyvänä, joka hienoisesti ylittyi ollen 1,05.

Rahoituslaskelman tunnuslukujen kehitys:

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Investointien tulorahoitus %	262,3 %	-327,9 %	-327,9 %	132,7 %	41,7 %	164,1 %
Kassan riittävyys, pv	38,3	40,5	40,5	42,1	48,5	54,0
Quick Ratio	1,49	1,30	1,30	1,61	1,50	1,70
Current Ratio	1,05	0,95	0,95	1,16	1,10	1,23

1.4 Rahoitusasema ja sen muutokset

VASTAAVA x 1 000 €	31.12.2021	31.12.2020	VASTATTAVA x 1 000 €	31.12.2021	31.12.2020
PYSYVÄT VASTAAVAT	51 372	57 853	OMA PÄÄOMA	17 919	7 511
Aineettomat hyödykkeet	31 313	34 221	Peruspääoma	9 566	9 566
Aineettomat oikeudet	21 400	26 971	Muu oma pääoma		3 778
Tietokoneohjelmistot	2 242	1 971	Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	-2 055	65 223
Muut pitkävaikuttaiset menot	1 254	953	Tilikauden yli-/alijäämä	10 408	-71 056
Ennakkomaksut	6 418	4 325			
			VIERAS PÄÄOMA	150 077	160 346
Aineelliset hyödykkeet	12 454	16 027	Pitkäaikainen	39 474	44 737
Kiinteät rakenteet ja laitteet	11 066	14 232	Lainat rahoituslaitoksilta	39 474	44 737
Koneet ja kalusto	957	1 458	Lyhytaikainen	110 603	115 609
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	431	338	Lainat rahoituslaitoksilta	5 263	5 263
			Saadut ennakot	32 386	31 045
Sijoitukset			Ostovelat	52 483	63 077
Osakkeet ja osuudet	7 605	7 605	Muut velat	2 749	1 797
			Siirtovelat	17 722	14 427
VAIHTUVAT VASTAAVAT	116 624	110 004			
Vaihto-omaisuus	193	294			
Saamiset	42 394	30 019			
Lyhytaikaiset saamiset	42 394	30 019			
Myyntisaamiset	12 874	12 393			
Lainasaamiset					
Muut saamiset	13 727	15 196			
Siirtosaamiset	15 792	2 429			
Rahoitusomaisuusarvopaperit	34 310	34 173			
Muut arvopaperit	34 310	34 173			
Rahat ja pankkisaamiset	39 727	45 519			

VASTAAVAA	31.12.2021	31.12.2020	VASTATTAVAA	31.12.2021	31.12.2020
x 1 000 €			x 1 000 €		
VASTAAVAA YHTEENSÄ	167 996	167 857	VASTATTAVAA YHTEENSÄ	167 996	167 857

Taseen loppusumma, 168,0 milj. euroa, kasvua edellisestä vuodesta 0,1 milj. euroa.

Taseen tunnusluvuilla ilmaistaan vakavaraisuutta, rahoitusvarallisuutta ja velkaantuneisuutta. Omavaraisuusasteella mitataan vakavaraisuutta, alijäämän sietokykyä ja kuntayhtymän kykyä selviytyä sitoumuksista pitkällä tähtäyksellä. Keskimäärin hyvänä tavoitetasona pidetään kuntataloudessa 70 %:n omavaraisuutta, alle 50 %:a alempi omavaraisuusaste merkitsee suurta velkarasitetta tai sitä, että taseessa on paljon välitettäviä varoja. HSL:n omavaraisuusaste oli vuonna 2021 13,2 %. Tase sisältää 32,4 milj. euroa lippujärjestelmään liittyviä asiakkaiden ennakkomaksuja (mm. matkakortin arvon lataukset ja ostetut, mutta käyttämättömät työmatkasetelit).

Suhteellinen velkaantuneisuus-% kertoo kuinka paljon toimintatuotoista tarvittaisiin vieraan pääoman takaisinmaksuun. Mitä pienempi velkaantuneisuuden tunnusluvun arvo on, sitä paremmat mahdollisuudet on selviytyä velan takaisinmaksusta tulorahoituksella. Suhteellinen velkaantuneisuus-% on hieman laskenut edelliseen vuoteen verrattuna ollen 16,0 %.

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) osoittaa paljonko kertynyttä ylijäämää on tulevien vuosien liikkumavarana, tai paljonko on kertynyttä alijäämää, joka on katettava tulevina vuosina. Kertynyt ylijäämä (alijäämä) / asukas osoittaa HSL-jäsenkuntien asukaskohtaisen kertyneen ylijäämän määrän. Eritely HSL:n kumulatiivisen ylijäämän jakautumisesta jäsenkunnittain on esitetty sivulla 62-63.

Kuntayhtymällä on 44,7 milj. euroa rahalaitoslainoja tilinpäätöksessä.

Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Omavaraisuusaste, %	13,2 %	5,5 %	50,3 %	51,8 %	49,8 %	52,5 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	16,0 %	19,4 %	10,4 %	10,7 %	12,4 %	11,8 %
Velat ja vastuut, % käyttötuloista	7,6 %	10,2 %	7,5 %	10,7 %	13,3 %	
Kertynyt yli-/alijäämä, m€	8 353	-5 833	65 223	69 981	68 099	64 625
Kertynyt yli-/alijäämä, €/asukas	6 €	-4 €	49 €	53 €	54 €	52 €
Lainakanta 31.12., m€	44 737	50 000	0 €	0 €	0 €	0 €

1.5 Kokonaistulot ja –menot

Kokonaistulot- ja menot –laskelma kokoaa tuloslaskelmasta ja rahoituslaskelmasta yhteen kaikki kuntayhtymän tilikauden tuotot ja kulut. Siten se kuvaa rahalähteitä ja –käyttöä. Kokonaistuottojen ja –kulujen erotus on täsmäytettävissä rahoituslaskemaan siten, että se on muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten itseisarvojen summa silloin, kun mainitut erät rahoituslaskelmassa ovat erimerkkiset ja itseisarvojen erotus, kun ne ovat rahoituslaskelmassa saman merkkiset.

TULOT	1 000 €	MENOT	1 000 €
Toiminta		Toiminta	
Toimintatuotot	733 444	Toimintakulut	-706 005
Korkotuotot	32	- Valmistus omaan käyttöön	
Muut rahoitustuotot	207	Korkokulut	-240
		Muut rahoituskulut	-7
Tulorahoituksen korjauserät	0		
+ Pysyvien vastaavien hyöd. luovutusvoitot		Tulorahoituksen korjauserät	
Investoinnit		Pakollisten varausten muutos	0
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 284	- Pakollisten varausten lis. (+), väh. (-)	0
Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustulot	-85	- Pysyvien vastaavien hyöd. luovutustappiot	0
Rahoitustoiminta		Investoinnit	
Antolainasaamisten vähennykset	0	Investointimenot	-11 741
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		Rahoitustoiminta	
Lyhytaikaisten lainojen lisäys		Antolainasaamisten lisäykset	0
Oman pääoman lisäykset		Pitkäaikaisten lainojen vähennys	5 263
		Lyhytaikaisten lainojen vähennys	0
		Oman pääoman vähennykset	
Kokonaistulot yhteensä	<u>734 881</u>	Kokonaismenot yhteensä	<u>-712 729</u>

Kokonaistulojen ja –menojen erotus -22,152 milj. euroa täsmäytetään rahoituslaskelmaan siten, että erotus on sama kuin muiden maksuvalmiuden muutosten ja rahavarojen muutosten ero (22,544 milj. euroa + 5,263 milj. euroa – 5,654 milj. euroa).

1.6 Tilikauden tuloksen käsittely

Tilikauden tulos on 10 408 352,98 euroa ylijäämäinen. Hallitus esittää ylijäämän, 10 408 352,98 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien yli-/alijäämättilille.

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien kolmen vuoden Toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa jäsenkuntien kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Kunnilta pyydetään vuosittain lausuntoja kuntakohtaisen yli-/alijäämän käytöstä alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman käsittelyn yhteydessä. Erittely yli-/alijäämien jakautumisesta kunnittain on esitetty sivuilla 62-63.

2 TALOUSARVION TOTEUTUMISVERTAILUT

2.1 Strategisten tulostavoitteiden toteutuminen

Strategia ohjaa HSL:n kaikkea toimintaa ja tavoitteiden laadintaa. Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seuranta. Hallitukselle raportoidaan kootusti taloudellisten ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumisesta kolme kertaa vuodessa osavuositarkastusten yhteydessä (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteessa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin vuositasen toteutumisesta. HSL:n strategia hyväksytään hallituskausittain ja Toiminta- ja taloussuunnitelman 2021-2023 tavoitteet ja budjetointi perustuivat HSL:n yhtymäkouksen hyväksymään strategiaan kausille 2018-2021.

Keskeisiä tavoitteitamme olivat:

1. Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin.
2. Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta.
3. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä.

Neljäs, koko HSL:n toiminnan läpileikkaava tavoite ”Varmistamme toimintamme kestävän talouden” tuki toiminnallisten tavoitteidemme saavuttamista ja keskittyi kestävän talouden, osaamisen ja tehokkuuden varmistamiseen sekä toiminnan seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen.

Kuntayhtymän vuodelle 2021 asetettujen strategisten tavoitteiden toteutumista mittaavista indikaattoreista toteutui 58,1 % (25/43 tavoiteindikaattorista). Koronakriisin seurauksena useat joukkoliikenteen käyttöön ja tuloihin liittyneet mittarit jäivät tavoitteestaan.

Visio 2030: Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu

1. Tuemme asiakkaiden luottamuksen palautumista joukkoliikenteeseen ja kehitämme palveluitamme vastaamaan muuttuneisiin liikkumistarpeisiin
2. Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta
3. Olemme mukana luomassa toimivaa ja kestävästä joukkoliikenteen ekosysteemiä

Varmistamme toimintamme kestävän talouden

Kuvio 6: TTS-kauden keskeiset tavoitteet

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

Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä on pyritty varmistamaan joukkoliikenteen turvallisuus vastuullisena liikkumistapana ja vastaamaan ihmisten huoleen sen turvallisuudesta. Toimenpiteet tilikaudella on kuitenkin samanaikaisesti suhteutettu vallitsevaan taloustilanteeseen.

Riittävä kapasiteetti ja matkustusväljyys turvattiin työmatkaliikenteessä

Maailmanlaajuinen koronapandemia on osoittanut, että toimintaympäristö voi muuttua nopeasti ja vakaana pidetyt kehityskulut kiihtyä tai muuttaa suuntaa. Käynnistimme tilikaudella selvitystyön, jossa selvitettiin koronan ja etätöiden myötä muuttuvia ihmisten liikkumistarpeita Helsingin seudulla ja arvioitiin alustavasti, miten niihin voidaan vastata. Erityisesti pyrimme selvittämään tulevaisuuden tarpeita joukkoliikenteelle. Liikkumisen muutosten seuranta jatketaan ja tunnistettuja lisäselvityksiä käynnistetään. Lisäymmärrystä tarvitaan esimerkiksi vapaa-ajan matkoista. Tavoitteena on suunnata HSL:n palveluita vastaamaan muuttuneita tarpeita.

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

Myös HSL:n tilaamassa raideliikenteessä jatkettiin edelleen koronakriisin taloudellisten vaikutusten takia käyttöön otettuja sopeutustoimia. Raideliikenteen suunnittelun peruseriaatteena on, että työmatkaliikenne turvataan ja aiemmin esitettyjä tarjonnan lisäyksiä jätetään tekemättä. Tarjonnan su-pistukset kohdistuivat pääsääntöisesti ruuhka-ajan ulkopuolelle. Raideliikenteen tehdyt säästöt ovat perustuneet matkustajamäärä- ja kuormitustietoihin. Liikennettä on harvennettu aikoina, kun kuor-mitus on ollut alhaista, tai tarjontaa paljon suhteessa matkustajamääriin.

Pyrimme varmistamaan turvallisen matkan asiakkaillemme

Koronan osalta matkustajatiedotuksen sisältöä ja laajuutta muokattiin useita kertoja epidemiatilan-teen vaatimalla tavalla. Keskeisenä kohteena on ollut matkustamisen turvallisuudentunteen paran-taminen. Maskien käyttäminen on normalisoitunut koronan pitkittymisen myötä ja käyttämishaluk-kuus seurailee tautitilanteen kehitystä.

Matkustajien luottamuksen palauttamiseksi toteutettiin mm. seuraavia toimenpiteitä:

- kaluston ja asemien tehostettu siivous
- käsidesien asennukset asemille ja kalustoon
- kuulutukset ja tarrat mm. maskeista ja turvaetäisyyksistä
- terveysturvallisen ilmanvaihdon varmistaminen, joka toteutettiin VTT:n suorittaman ilman-vaihdon riittävyyden arvioinnin perusteella. Selvityksen perusteella HSL:n liikenteessä ole-van kaluston ilmanvaihto on riittävällä tasolla terveysturvallisuuden varmistamiseksi. Raitio-vaunukaluston osalta Artic-vaunujen ilmanvaihdon parantaminen sisäilmankierrätys sulke-malla oli tehokas parannus.

Liikenteen luotettavuus kärsi kuljettajapulasta ja teknisistä ongelmista

Liikenteen luotettavuus kärsi koronapandemian aiheuttamasta kuljettajapulasta ja teknisistä ongel-mista. Myös erilaisten infran rakennushankkeet heikensivät joukkoliikenteen sujuvuutta. Bussili-ikenteessä jäi alkuvuodesta selvästi keskimääräistä enemmän ajamattomia vuoroja lumiolosuhteiden takia, mutta muuten vuoden aikana luotettavuus on ollut normaalilla tasolla.

Raitioliikenteessä isoimmat tekijät ajamattomien lähtöjen osalta olivat alkuvuoden ajoittain haastavat keliolosuhteet, pandemiarajoitusten johdosta lyhyellä varoitusaajalla tehty liikenteen supistukset (linja 5) sekä syksyllä osuneet henkilöstön mielenilmaukset.

Metroluikenteessä merkittävimmät syyt ajamattomille lähdoille olivat alkuvuoden satunnaiset tekniset ongelmat infran ja kaluston osalta sekä syksyllä osuneet henkilöstön mielenilmaukset.

Junaliikenteen luotettavuudessa on kesän ja syksyn aikana ollut huomattavia vaikeuksia, jotka heijastuvat myös junaliikenteen kustannuksiin sanktioiden kautta. Maaliskuussa ja toukokuussa junaliikenne oli poikki työnseisausten vuoksi ja kesäkuussa häiriötä aiheuttivat mielenilmaukset. Myös rataviat aiheuttivat aika ajoin peruttuja vuoroja.

Taulukko1: Liikenteen luotettavuuden kehitys liikennemuodoittain.

	2021	2020
Metroluikenne	98,86 %	99,60 %
Raitioliikenne	98,31 %	98,94 %
Junaliikenne	96,50 %	98,82 %
Bussiliikenne	99,89 %	99,89 %
Lauttaliikenne	99,97 %	99,99 %
Keskimäärin	98,51 %	99,43 %

Matkalippujen alennuskampanja tavoitti matkustajat

Elo-syyskuussa toteutettiin kausilippujen -50 % alennuskampanja. Tavoitteena oli 100 000 lipun ostajaa, joista 60 % olisi uusia asiakkaita. Kampanjassa aikuisten lippuja myytiin 162 456, joista runsaat 60 % on uusia asiakkaita. Kampanja houkutteli myös täysin uusia sovellusasiakkaita.

Lipputuotteet ja niiden hinnat harmonisoitiin HSL-sovelluksessa ja HSL-kortilla. Kiinteillä kausituotteilla pyritään sitouttamaan ihmisiä joukkoliikenteen käyttöön. Epäsäännöllistä matkustamista palvelullaan kerta- ja vuorokausilipuilla.

Lähimaksupilotti on toteutettu ja käynnissä ja uusista lukijoista on saatu tarjoukset sisään. Lipputili-hankkeen siirtymävaiheen palvelumallin konseptoinnit ovat käynnissä. Palvelumalli 2024 -työssä on tarkasteltu vaihtoehtoisia hinnoittelumalleja ja uusia lipputuotteita. Näitä tarkastellaan liikenne-malliennusteilla, laadullisilla ja määrällisillä tutkimuksilla. Lipputilihanke toteutetaan yhteistyössä TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n kanssa.

HSL-työmatkapalvelu lanseerattiin keväällä 2021 ja palveluun on rekisteröitynyt jo reilu 340 työnantaja-asiakasta. Palvelun tuotevalikoiman laajennusta (saldotuote) ja systemaattista markkinointia suunnitellaan uusien asiakkaiden hankkimiseksi. HSL-sovelluksen osuus myyntikanavana on kasvanut kanavastrategian suuntaisesti. Maksamisen kustannuksia on pyritty pienentämään.

Asiakasviestinnän laatua parannettiin

Monikanavaviestinnässä on hyödynnetty asiakasanalytiikkaa automaatioissa manuaalisella tietojenkäsittelyllä. Automaattinen asiakastietojen päivittyminen viestinnän tarpeisiin odottaa asiakasprofiilin seuraavan version käyttöönottoa. API-rajapintaan liittyviä kyvykkyksiä voidaan hyödyntää liikennetiedotteiden täysin automatisoidussa viestinnässä. Käyttäjätiedon keruu on teknisesti mahdollista. Integraatio Facebookin mainosjärjestelmään on valmis. Push-viestikyvykyys on lähes valmis ja toiminut onnistuneesti testikäytössä. Viimeistely jää alkuvuoteen 2022.

Kuormitustietoa on julkaistu hsl.fi:ssä. Koska tiedon päivittäminen on ollut manuaalista, sen julkaisemisesta luovuttiin koronarajoitusten päättymisen yhteydessä syksyllä 2021. Kuormitustiedon esittäminen reaaliajassa odottaa runkolinjojen matkustajalaskentalaitteiden käyttöönottoa ja niiden tuottamaa tietoa. Laitteiden käyttöönotto on viivästynyt ja tapahtuu 2022 aikana.

Vuoden aikana aikataulunäyttöjen palautekäsittelyä on kehitetty. Vikailmoitukset menevät nyt eteenpäin näyttöhuollosta vastaavalle toimittajalle automaattisesti. Olemme ottaneet käyttöön Omat näytöt -palvelun, joka mahdollistaa reitti- ja aikataulutietojen lisäämisen mm. yritysten infomonitorille. Häiriötiedotuksen osalta VR on aloittanut häiriöviestien tuottamisen junaliikenteestä tiedotuksen vasteajan pienentämiseksi.

Uusi asiakaspalautelomake toteutettiin hsl.fi:hin vuoden alussa. Lomakkeen luokittelujen onnistumista on arvioitu luokitteludatan perusteella ja hiottu luokittelua paremmaksi. Suunnitelmat automaatiikan käytöstä palautteiden käsittelyssä on tehty. Toteutusta kokeillaan vuonna 2022.

Asiakasviestinnän sähköpostien sisältöä on kohdennettu mm. asiakkaan asuinpaikan, ostohistorian, ostopäivämäärän ja asiakkaan aiemmin saaman viestinnän perusteella

[Asiakastytyväisyys laski syksyllä kaikissa kulkumuodoissa](#)

Vuoden 2020 keväällä asiakastytyväisyystutkimus jouduttiin keskeyttämään koronaviruksen vyöryessä Suomeenkin. Alkuvuonna saatu aineisto kerättiin normaalin liikenteen aikana ja syksy oli kokonaan korona-aikaa. Näin ollen vuosi 2020 on sisäisesti epäyhtenäinen ja sen vuoksi tässä vertaamme syksyn 2021 tuloksia syksyn 2020 tuloksiin, jolloin molemmat ovat vertailukelpoisesti korona-ajan tutkimusta.

Syksyn 2021 asiakastytyväisyystutkimuksessa yleisarvosanat laskivat kaikissa kulkumuodoissa syksyn 2020 tuloksiin verrattuna. Tuloksiin vaikuttivat etenkin lähiliikenteen ongelmat sekä mahdollisesti pandemian vuoksi toteutetut muut joukkoliikenteen sopeuttamisen toimenpiteet.

HSL-joukkoliikenteen matkustajista 86 % oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen (yleisarvosana 4 tai 5 asteikolla 1–5). Yleisarvosanan keskiarvo oli 4,09. Vastaavasti syksyllä 2020 matkustajista 90 % oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä ja yleisarvosanan keskiarvo oli 4,16. HSL-joukkoliikenteelle annetun yleisarvosanan perusteella tyytyväisimpiä olivat metromatkustajat, joista 90 % antoi arvosanan 4 tai 5. Raitiovaunuliikenteessä tyytyväisten osuus oli 87 %, bussiliikenteessä 86 % ja lähijunaliikenteessä 81 %.

Liikennöinnin täsmällisyyteen matkustajista oli tyytyväisiä 78 %. Tyytyväisimpiä olivat metromatkustajat, joista 90 % antoi arvosanan 4 tai 5. Raitiovaunuliikenteessä tyytyväisten osuus oli 84 %, bussiliikenteessä 77 % ja lähijunaliikenteessä 62 %. Lähijunaliikenteessä tyytyväisten osuus laski merkittävästi. Syksyllä 2020 lähijunaliikenteessä täsmällisyyteen tyytyväisten matkustajien osuus oli 79 %.

Vastaajista 51 % koki, että HSL kuuntelee minua ja huomioi tarpeeni. Syksyllä 2020 vastaajista 57 % koki näin. Vastaajista 87 % koki, että tietoa aikatauluista ja reiteistä on hyvin saatavilla. Vastaajista 79 % koki HSL:n alueen lippuvalikoiman vastaavan matkustustarpeita. Vastaajista 85 % koki lipun ostamisen olevan helppoa.

Kyselyyn vastasi 23 022 matkustajaa. Tutkimusaineisto kerättiin 16.8. – 26.11.2021.

Taulukko 2. Yleisarvosanan perusteella tyytyväisten matkustajien %-osuus liikennemuodoittain ja yhteensä HSL-liikenteessä ("Yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle"). Kaikki ovat syksyn arvosanoja.

	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy	syksy
	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Raitioliikenne	87	89	89	90	89	89	90	87	91	88	89
Bussiliikenne	86	89	86	85	88	87	85	83	89	86	85
Metroliikenne	90	94	89	84	91	92	91	92	91	90	94
Junaliikenne	81	86	85	86	85	86	84	82	87	84	76
Yhteensä	86	90	87	86	88	88	87	85	89	87	86

Matkustajamäärät jäivät tavoitteesta

Vuonna 2021 HSL-alueella tilastoitiin 237,6 milj. nousua, mikä on -40,1 % vähemmän kuin vuonna 2019. Talousarviossa odotimme -35 %:in laskua vuoteen 2019 verrattuna.

Liikennemuodoittain matkustajamäärien pudotus oli seuraava:

- raitiovaunu -44,5 %
- metro – 39,5 %
- bussi – 40,3 %
- lähijuna -39,7 %
- Suomenlinnan lautta -42,1 %

Laskuun vaikutti koronapandemian lisäksi myös erilaiset liikennehäiriöt ja remonttityöt: metrokatko 17-25.7.2021 Itä-Helsingissä, veturikuljettajien lakko 21.5.2021, kesän isot katuremontit, jotka aiheuttivat raitiovaunujen poikkeusreitit, metro- ja raitiovaunuliikenteen lakko 16.-17.9.2021, pikaratikan rakennustyöt.

Itä-Helsingin metron (Herttoniemi-Mellunmäki, Vuosaari) nousijamäärä vuonna 2021 oli -29,8 % vähemmän kuin vuonna 2019; muilla Helsingin (Koivusaari-Kulosaari) ja Espoon (Matinkylä-Keilaniemi) metrolinjoilla lasku oli -44,1% ja -44,2 % vastaavasti. Todennäköisesti etätyövaikutus länsi- ja keskiosissa on korkeampi kuin itäosassa.

Runkolinjan 560 suosio kasvoi vuonna 2021: nousijamäärien absoluuttinen muutos oli + 82 100 vuoteen 2020 verrattuna koronapandemian huolimatta. Toisen suurin runkolinjan 550 nousijamäärien tulos heikkeni merkittävästi koronapandemian aikana ja pikaratikan rakennustöiden vuoksi: - 900 000 vuoteen 2020 verrattuna.

Juna-asemien käyttäjämäärien kehityksessä vuosina 2019-2021 on havaittavissa alueellisia eroja, joihin voidaan hakea selityksiä mm. asema-alueiden rakenteista sekä asukkaiden sosioekonomisista eroista. Verrattuna vuoteen 2019 suhteessa heikoimmin menestyneet HSL-alueen juna-asetmat olivat Lentoasema (-69%) sekä elinkeinoalueita palvelevat Valimo (-62%) ja Vehkala (-59%).

Vastaavasti suhteessa parhaiten menestyneet asemat olivat alueena nopeasti kasvava Kivistö (-6%) sekä Tolsa (-23%) ja Hiekkaharju (-24%) kenties korona-aikana suosiota kasvattaneen golf-lajin siivittämänä.

On hyvä myös huomata positiivinen kehitys nousijamäärissä HSL-alueella heinä-joulukuussa vuonna 2021: +7,6 % vuoden 2020 samaan jaksoon verrattuna korona-pandemian aikana.

Nousijamäärät ovat siis hienoisesti kasvamassa, vaikka koko vuosia 2021 ja 2020 vertailtaessa 2020 olikin enemmän hieman matkustajia kuin 2021. Tämä johtuu siitä, että 2020 alkuvuosi oli vielä normaaliaikaa ennen koronaa.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
Varmistamme riittävän kapasiteetin ja matkustusväljyyden työmatkaliikenteessä.	Asiakastyytyväisyys	90 %	86 % Tavoite ei toteutunut
	Kehitystoimet joukkoliikenteen sujuvuuden pullonkaulojen tunnistamiseksi	arvio kehitystoimista	Kuormitus-, matkustajamäärä- ja liikkumistiedon tiedonsaantia on kehitetty ja hyödynnetty mm. liikenteen säästötoimien kohdentamisessa korona-aikana. Tavoite toteutui.
	Liikenteen toimivuuden tunnuslukujen kehitystoimet	arvio kehitystoimista	Muuttuvan liikkumisen työssä tunnistettiin liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta olennaisia seurattavia mittareita. Työ jatkuu. Tavoite toteutui
Parannamme joukkoliikennevälineiden terveysturvallisuutta.	Joukkoliikenteen luotettavuuden kehitys	99,43 %	98,51 % Tavoite ei toteutunut
	Toimenpiteet terveysturvallisuuden edistämiseksi	arvio kehitystoimista	mm. tehostettu siivous, maskipakko, ilmanvaihdon tehostaminen Tavoite toteutui
Varaudumme muuttamaan joukkoliikenteen palvelutason liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti.	Toimenpiteet joukkoliikenteen matkustajamäärien lisäämiseksi	markkinointikampanjan onnistuminen	Syksyn markkinointikampanja onnistui tavoitteiden mukaisesti. Tavoite toteutui.
	Matkustajamäärien kehitys	258,0 milj. nousua (TA)	237,6 milj. nousua Tavoite ei toteutunut
	HSL-brändin kehittyminen	Arvostusindeksi 16 (v. 2020 Taloustutkimuksen tutkimus)	AI 16 säilyi edellisvuoden tasolla. Tavoite toteutui.
Selkeytämme vaikutusarviointiin perustuen lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua huomioiden koronan vaikutukset matkustuskäytäytymisessä.	Toimenpiteet uusasiakashankinnassa	toimenpiteiden vaikutavuus (korona huomioiden)	Kausilippujen alennuskampanja lippujen ostajista runsaat 60 % on uusia asiakkaita. Tavoite toteutui.
	Työmatkapalvelun toteuttaminen	Yritysmyynti 12,5 milj. € (tulokorttitavoite)	Yritysmyynti 12,5 milj. € Tavoite toteutui
	Lipunmyynnin kehittyminen	255,1 milj. € (TA)	234,2 milj. € Tavoite ei toteutunut
	Digitaalisten myyntikanavien osuus lipputulosta	Digit. myyntikanavien osuus myynnistä 70 % ((tulokorttitavoite)	58 % Tavoite ei toteutunut
Tuotamme matkustajalaskentatiedon perusteella ajantasaista kuormitustietoa asiakkaille.	Asiakkaille tarjottavan ruuhkainformaation kehitystoimet	arvio kehitystoimista	Kuormitustiedon esittäminen hsl.fi:ssä reaaliajassa odottaa runkolinjojen matkustajalaskentalaiteiden käyttöönottoa ja niiden tuottamaa tietoa. Tavoite ei toteutunut.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
	Matkustajalaskennan uuden tilastointijärjestelmän hyödyntäminen	arvio kehitystoimista	Matkustajalaskentalaiteiden käyttöönotto siirtyi vuodelle 2022. Tavoite ei toteutunut.
Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota sekä häiriötiedotamista.	Monikanavaviestintäratkaisun kehitystoimet	arvio kehitystoimista	Monikanavaviestinnässä on hyödynnetty asiakasanalytiikkaa automaatioissa manuaalisella tietojenkäsittelyllä. Jatkokehitystyönä tekniikan valmiuden nostaminen. Tavoite toteutui.
	Häiriö- ja muutostiedotuksen kehitystoimet	arvio kehitystoimista	Asiakasviestintää ja vuorovaikutusta on kehitetty mm. kohdennettua asiakasviestintää kehittämällä ja asiakasvuorovaikutusta kehittämällä liikennesuunnitelussa. Tavoite toteutui.
	Runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehitystoimet	arvio kehitystoimista	Runkolinjojen matkustajalaskentalaiteiden käyttöönotto käyttöönotto on viivästynyt ja tapahtuu 2022 aikana (edellytys reaaliaikaiselle tiedolle). Tavoite ei toteutunut.
Valmistelemme tilipohjaisen lippujärjestelmätaustan käyttöönottoa yhteistyössä LMJ:n kanssa.	Hankkeen eteneminen suunnitellusti	Hankkeen eteneminen	Lähimaksupilotti toteutui, siirtymävaiheen palvelumallin konseptoinnit ovat käynnissä. Hanke sisältää riskejä, mutta eteni suunnitellusti. Tavoite toteutui.

2.1.2 Tavoite 2: Kasvatamme kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ja kehitämme runkoverkoston toimivuutta

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

HSL on toteuttanut kaksi työtä, jotka käsittelevät runko-bussilinjojen palvelukuvausta ja infratoimenpiteitä. Näiden töiden tavoitteena oli saavuttaa yhteinen näkemys runkolinjojen toteuttamisesta. Tu- loksista julkaistiin raportti ”Runkobussilinjojen kehittäminen - palvelukuvaus ja infratoimenpiteet”.

Muuttuvan liikkumisen työssä arvioitiin matkustamisen muutoksia

Matkustamisen kehittymistä on arvioitu HSL:n Muuttuvan liikkumisen työssä (Muulit) eri tekijöiden perusteella. Ennen koronaa oletettiin, että työvoiman liikkuvuus kasvaa etenkin pendelöinnin ja

pitkien, pääkaupunkiseudun rajan ylittävien työmatkojen lisääntymisen vuoksi. Nykyisen näkymän mukaan työmatkojen määrien odotetaan vähentyvän pysyvästi. Työmatkojen aikajoustavuus kasvaa, kun erityisesti asiantuntijatyöstä tulee monipaikkaista, ajasta, paikasta ja työnantajasta riippumatonta. Etenkin pendelöinnin uskotaan vähentyvän. Aikataulusidonnaisista yhteyksistä siirrytään todennäköisesti nykyistä enemmän kutsupohjaiseen liikennöintiin. Joukkoliikenteen ruuhkahuiput tasaantuvat (lisääntynyt vapaa-ajan käytön osuus). Lyhyemmät matkat yleistyvät ja liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisääntyy. Joukkoliikenteen aikataulu-, vuoro- ja kalustosuunnittelu vaikeutuu ja muuttuu dynaamisemmaksi, kun työn merkitys liikennejärjestelmän runkona pienenee. Muutoksen ajureita ovat työn automatisoituminen ja työttömyys/työelämän ulkopuolisten osuuden kasvu sekä asiantuntijatyön paikka- ja aikariippumattomuuden vahvistuminen sekä etätöiden lisääntyminen.

HSL on edistänyt uudenlaisen tariffiratkaisun konseptointia, jonka tavoitteena on tunnistepohjaiseen matkustamiseen perustuvan lippujärjestelmän rakentaminen. Hanke toteutetaan yhteistyössä LMJ:n kanssa. Konseptointityöhön kuuluu olennaisena osana tarkastella sitä, miten uudenlaiset lippu vaikuttavat lipputuloihin ja kulkumuoto-osuuksiin. Olemme alustavasti tunnistaneet useita erilaisia lippujen kehitystarpeita, jotta joukkoliikenteen käyttö lisääntyy ja sen järjestäminen tehostuu. Näistä tärkein on varmastikin se, että voimme tukea etätöiden myötä yleistyvää, epäsäännöllistä matkustamista joukkoliikenteellä. Tavoiteaikataulu konseptointityö valmistumiselle on alkukevät 2022.

Uusi runkolinjoja liikenteeseen

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.

HSL-liikenteessä aloitti elokuussa 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 myötä liikenteen saatiin huomattavasti uutta sähköbussikalustoa, jolla lähipäästöjä voitiin vähentää huomattavasti tiheästi asutulla kaupunkialueella. Muutokset kehittivät myös alueen poikittaisyhteyksiä.

Raide-Jokerin käyttöönoton koordinoitua varten perustettiin Task Force -ryhmä, jonka tehtävänä on varmistaa liikennöinnin sujuva käyttöönotto. Raide-Jokerin rakennustyöt etenevät aikataulusaan, ja vuoden lopussa töistä oli valmiina 80 %. PR550-linjan operointia koskevan liikennöintisopimuksen neuvottelut HKL:n kanssa ovat edenneet niin, että vuoden 2021 joulukuussa allekirjoitettiin esisopimus liikennöinnin valmisteluvaiheen aloittamisesta vuoden 2022 alusta.

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

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 yhden kohteen sopimuksen käynnistyminen viivästyy vuoden 2023 alkuun. Elokuussa 2021 käynnistettiin bussiliikenteen tarjouskilpailu 54/2021, joka ratkaistiin joulukuussa 2021. Tarjouskilpailu sisälsi kuusi kohdetta ja yhteensä 82 bussin liikennettä. Liikenteen on määrä käynnistyä elokuussa 2022 ja tammikuussa 2023.

Asiakasvuorovaikutuksella näkemyksiä linjastosuunnitelmiin

Raitiotieliikenteen kehittämisessä (Raiili 2) asiakasvuorovaikutusta tehtiin syksyllä kahdessa osassa, vuorovaikutuksella kerättiin asiakkaiden näkemyksiä linjastosuunnitelmaluonnoksista ja palautteen perusteella muokattiin linjastoa. Palautteita saatiin lähes 4000.

Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelman asukasvuorovaikutusta tehtiin kesän ja alkusyksyn aikana ja vuorovaikutusta jatkettiin vuoden 2021 loppuun asti, jonka jälkeen suunnitelma siirtyi päättökäytävään. Suunnitelmassa hyödynnettiin erillisiä asukastyöpajoja sekä alueelle suunnattua liikkumiskyselyä.

Sähköbussien määrä kasvoi vauhdilla

Vuoden ensimmäisellä kilpailukierroksen 53 myötä sähköbussien määrä kasvaa 128 sähköbussilla, mikä vastaa noin 90 % kilpailutetusta liikenteestä. Vuoden toisen kilpailukierroksen 54 myötä sähköbussien määrä kasvaa 49 sähköbussilla, mikä vastaa yli 80 % pitkäkestoisten sopimusten liikenteestä ja noin 60 % kaikesta kilpailutetusta liikenteestä.

Sähköbussuja on tarjottu viimeisimmillä kilpailukierroksilla huomattavasti vaatimuksia enemmän, joten sähköbussitavoitteemme (30 % vuonna 2025) saavutetaan jo vuonna 2023. Nopeutunut kehitys on huomioitu joulukuussa 2021 hyväksytyssä HSL:n strategiassa esitetyissä päästötavoitteissa.

Sähköbussuja oli vuoden 2021 lopussa liikenteessä 174 kpl (13 %). Vuonna 2022 tehtyjen sopimusten myötä määrä kasvaa 305 kpl (23 %) ja vuonna 2023 392 kpl (30 %). Kesän 2021 aikana otettiin käyttöön neljä uutta pikalatausasemaa päätepysäkeillä sekä kymmeniä varikkolatureita.

MAL 2023-suunnittelua edistettiin

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 valmistui syksyllä 2021 ja tilanne raportoitiin HLJ-toimikunnalle 23.9.2021. Jalankulun ja pyöräilyn nopeat kokeilut -hanke on valmisteltu ja toteutettu, työn loppuraportti valmistuu alkuvuodesta 2022. Kolmas vastuutettu tehtävä, liikenteen automaation seudullinen tiekartta on tekeillä ja sen raportti valmistuu pian vuodenvaihteen jälkeen. MAL-sopimuseurannassa on hoidettu liikenteen toimien seuranta. KUHA-ohjelma sekä Kuuma-kuntien että Espoon osalta on hyväksytty HLJ-toimikunnassa ja siirtynyt toteutusvaiheeseen.

MAL 2023 -suunnittelua on viety eteenpäin puiteohjelman mukaisessa aikataulussa. Vuoden 2021 aikana on tuotettu useita selvityksiä mm. Maankäytön, asumisen ja liikenteen nykytila -selvitys, seudun kilpailukyky selvitys ja henkilöautoilun roolia koskeva selvitys. MAL 2023 visio, tavoitteet ja mittarit -osiota valmisteltiin ja asiakokonaisuus hyväksyttiin HSL:n hallituksessa marraskuun lopulla. HSYK palautti asian tietyltä osin uudelleen valmisteltavaksi, mikä vuoksi hallinnollinen käsittely lopullisessa muodossaan toteutuu vuoden 2022 alussa. Tämä ei kuitenkaan vaikuta suunnitellaikatauluun. Samanaikaisesti valmisteltu Sova-arviointiohjelma hyväksyttiin v. 2021 aikana.

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 MAL2023 -prosessin aikana.

Matkustajalaskennan tilastointijärjestelmän käyttöönotto viivästyi

Uuden matkustajalaskennan tilastointijärjestelmän käyttöönottoa ovat hidastaneet merkittävästi HSL:n pilvitietovaraston viiveet tarpeellisten tietolähteiden integraatioissa. Vuodenvaihteessa tietovarastossa on käytössämme metron, Suomenlinnan lautan ja osittain myös raitiovaunujen matkustajamäärät. Runkolinjabussien 550/560 tiedot ovat pian valmistumassa, myöskin raitiovaunudatan eheys validoidaan. Junat puuttuvat tietovarastosta, ne vaativat vielä spesifimpää työstämistä liittyen datalähteiden yhteensovittamiseen. Tilastoinnin uudistamisen edellytys on kaikkien liikenne-
muotojen eheä ja kattava data pilvessä. Vasta tämän jälkeen voidaan toteuttaa tiedon korjaamis-
prosessit ja sen jälkeen raportointi. Tavoitteena on saattaa Matlas-projekti metron, raitiovaunujen ja
runkobussien osalta Q1/2022 aikana sellaiseen kuntoon, että voimme tehdä tavanomaisen kuukau-
sitilastoinnin jo uusilla menetelmillä. Junien integraation viivästyminen aiheuttaa todellisen aikatau-
luriskin, tosin valmiina on jo käsittelymenetelmiä ja raporttipohjia käyttöönotettaviksi heti integraati-
oiden tilanteen sen salliessa. Projektin hännät tehdään normaalina työnä jatkuvan kehityksen mal-
lilla alkaen kevästä 2022.

Kuormitustiedon tuottamista matkustajalaskennassa on pilotoitu kaikkien liikennemuotojen osalta jo
korona-aikana. Tiedon saantiviivettä on saatu lyhennettyä merkittävästi ainakin junien osalta konfi-
guroimalla laitteistoa uudestaan. Niissä on päästy noin yhden päivän viiveeseen. Metrossa saa-
daan asemakohtaista tietoa seuraavana päivänä MELA-järjestelmästä ja noin päivän viiveellä
M300-srjan junien laskureista. Vanhat laskentalajejärjestelmät asettavat teknisiä rajoituksia tiedon
reaaliaikaisuudelle. Tämä ongelma korjaantuu hiljalleen tulevina vuosina sitä mukaa, kun liiken-
nöintisopimukset uusiutuvat ja kulkuneuvojen varustaminen laskentalaitteilla ja vastuu tuotetun tie-
don eheydestä siirtyvät liikennöitsijöiden vastuulle.

Matkaketjutiedon hyödyntämistä edistettiin

Tällä hetkellä HSL:n tietovarastoon saadaan HSL-sovelluksesta keskimäärin noin 60 000 matka-
ketjuhavaintoa noin 40 000 asiakkaalta päivässä. Matkaketjutietojen tarkasteltiin asiakkaiden pal-
velun, joukkoliikennesuunnittelun, liikennejärjestelmäsuunnittelun ja liikennetutkimusten näkökul-
mista. Asiakkaiden palveluun liittyen ideoitiin useita liikkumistietoon perustuvia palveluita HSL-so-
velluksen osaksi. Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa puolestaan tunnistettiin tarve
ja matkaketjutietojen mahdollisuudet erityisesti erilaisten solmujen ja vaihtopaikkojen kautta kulke-
vien matkojen analyyseille.

Varsinaiseen palvelu- ja suunnittelukäyttöön ei kuitenkaan vielä päästy, vaan työpanosta ohjattiin
kertyvän aineiston laatua ja riittävyttä koskeviin analyyseihin erilaisten sovellusten kannalta sekä
digitaalisen Tutkimusalustan rakentamiseen, jossa tutkimuskyselyjä kohdennetaan asiakkaiden liik-
kumisen perusteella.

Keskeiset toimen- piteet TTS-kau- della	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
Kehitämme asiak- kaiden tarpeisiin sopivaa joukkoli- kennettä, joka pe- rustuu runkoverkos- toon.	Asiakastyytyväisyys runkoverkoston	2020: 91,66 %	2021: 88,14 % Tavoite ei toteutunut.
	Asiakastyytyväisyys vaihtojen sujuvuu- teen	2020: 86,90 %	2021: 87,52 % Tavoite toteutui.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
	Runkolinjojen päivitettyjen palveluperiaatteiden mukaiset toimenpiteet	Arvio kehitystoimista	mm. 03/2021 valmistunut työ, jossa määriteltiin palvelukuvaus ja infratoimenpiteitä. Syksyllä uudet runkolinjat paransivat poikittaisyhteyksiä. Kehitystoimia vielä kesken mm. reaaliaikainen matkustajainformaatio. Tavoite ei toteutunut.
Kehitämme joukko liikenteen linjasto suunnitteluprosessia yhdessä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa.	Toimenpiteet asiakas- ja sidosryhmäyhteistyön hyödyntämisessä	Arvio kehitystoimista	Asiakasvuorovaikutusta on kehitetty mm. hyödyntämällä asukastyöpajoja sekä alueelle suunnattua liikkumiskyselyä. Tavoite toteutui.
Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä	Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kehittyminen	Liikkumistutkimusta ei toteutettu v. 2021.	-
	MAL 2019 -suunnitelmassa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen	Arvio kehitystoimista	Sovittuja toimenpiteitä on toteutettu siltä osin, kun ne ovat HSL:n vastuulla. Tavoite toteutui.
	MAL2023 suunnittelutyön käynnistäminen	Työn käynnistyminen	MAL 2023 -suunnittelu on edistetty puiteohjelman mukaisessa aikataulussa. Tavoite toteutui.
	Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen	Tavoitteena vähentää vuoteen 2025 mennessä hiilidioksidipäästöjä CO2 yli 90 % vuoteen 2010 verrattuna.	2021: Nox -86 % ja PM - 89 % sekä hiilidioksidipäästöjä -53% vuoteen 2010 verrattuna. Tavoite toteutui.
	Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä	2020:30 %	2021: 40 % Tavoite toteutui.
	Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta	2020: 60 kpl / 5 %.	174 bussia / 13 % Tavoite toteutui.
Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.	Matkustajalaskennan kattavuus ja luotettavuus	Arvio kehitystoimista.	Matkustajalaskennan tilastointijärjestelmän käyttöönotto viivästyi. Tavoite ei toteutunut.
	Digitaalisten tutkimusmenetelmien hyödyntäminen	Arvio kehitystoimista	Tietovarastossa (DW) oleva data ei ole vielä riittävän kattavaa toimenpiteen toteutumiseksi. Tavoite ei toteutunut.
Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen	Matkaketjutiedon hyödyntäminen eri tarkoituksissa	Arvio kehitystoimista	Palvelu- ja suunnittelukäyttöön ei vielä päästy. Työpanosta ohjattiin kerättyä aineistoa laatuun ja riittävyystä koskeviin analyyseihin. Tavoite ei toteutunut.
	Toimenpiteet liityntäyhteyksien ja vaihtojen sujuvoittamiseksi	Arvio kehitystoimista	Useita liikkumistietoon perustuvia palveluita on ideoitu HSL-sovelluksen osaksi ja tunnistettu matkaketjutietojen mahdollisuudet erityisesti

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
			erilaisten solmujen ja vaihtopaikkojen kautta kulkevien matkojen analyysille. Palvelukäyttöön ei vielä päästy Tavoite ei toteutunut.

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

Joukkoliikenteen ekosysteemillä tarkoitetaan niiden toimijoiden kokonaisuutta, jotka varmistavat joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisen. Tavoitteena on järjestää toimintaympäristö ja taustajärjestelmät niin, että mahdollistetaan toisaalta liikenteen seudullinen kehittäminen ja uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat. HSL:n roolina on luoda raamit ja tavoitteet joukkoliikenteen ekosysteemin kehittämiseksi ja edistää osaltaan uusien toimijoiden muodostamista yhdessä toimintaympäristöstä vastaavien sidosryhmien kanssa.

Varikko- ja kalustohankintoja valmisteltiin yhteistyössä sidosryhmien kanssa

Lähijunaliikenteen varikko- ja kalustohankinnan valmistelu jatkui vuoden 2021 aikana rauhallisempaan tahtiin koronan aiheuttamien epävarmuuksien takia ja HSL:n hallitus päätti loppuvuodesta lykätä kalustohankintaa. Varikkokokonaisuuden edistämistä jatketaan yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa.

HKL laati raitiovaunuvarikoiden kokonaiskehittämisselvityksen, jossa suunnitellaan tulevaisuuden raitiovaunuvarikkokokonaisuutta. HSL:n hallitus antoi selvitykseen lausunnon joulukuussa. HKL on käynnistänyt uuden raitiovaunuhankinnan 1970-1980 -luvun matalavälisillä varustettujen nivelraitiovaunujen uusimiseksi. HSL osallistui vaunuhankinnan suunnitteluun erityisesti asiakaskokemuskemeyksen ja tulevaisuuden vaunutarpeen kartoituksen osalta. Vaunuhankinnan hankesuunnitelma hyväksyttiin HKL:n johtokunnassa 16.12.2021 ja HSL:n hallitus antaa lausunnon hankesuunnitelmaan vuoden 2022 alussa.

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

Avoimeen lipunmyyntirajapintaan uusia käyttäjiä

Avointa lipunmyyntirajapintaa (OpenMaas) käyttää 11 sopimuskumppania ja käynnissä on neuvotteluja kolmen uuden kumppanin kanssa, mikä voi tuoda uusia käyttäjäkohderyhmiä palvelun piiriin. Rajapinta on toiminnallisesti valmis ja siihen on tehty vain normaaleja päivitystoimenpiteitä. Muutamia kehitystarpeita on tunnustettu, mutta niitä ei kannata ratkaista ennen tilipohjaisuuden käyttöönottoa. Matkustustiedon kerääminen on uudistuksen alla.

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

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mit-tari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.	Päätöksenteon eteneminen kalusto- ja varikkoasioissa	Arvio etenemisestä	Varikko- ja kalustoasioita edistettiin sidosryhmien kanssa suunnitelmien mukaisesti. Tavoite toteutui.
Määrittelemme ja hankimme tarvittavan uuden junakaluston.	VAKAVA-projektin toimenpiteiden eteneminen suunnitelmien mukaisesti.	Arvio kehitystoimista	Lähijunaliikenteen kalustohankinnan valmistelussa huomioitiin koronatilanne ja kalustohankintaa on HSL:n hallituksen päätöksestä lykätty. Tavoite toteutui.
Varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen.	Tarvittavien latauspisteiden toteuttaminen suunnitelmien mukaisesti.	Toteuttaminen	HSL on edistänyt sähköbussien hankintaa kilpailuttamalla latauspalvelun Helsinkiin, Espooseen ja Vantaalle. Vuonna 2021 otettiin käyttöön neljä uutta pikalatausasemaa pääte-pysäkeillä sekä kymmeniä varikkolatureita. Tavoite toteutui.
	HSL:n palvelusopimuksen kautta toteutuneiden latausasemien luotettavuus.	Arvio luotettavuudesta	Latausasemat ovat toimineet luotettavasti ja tuke-neet mahdollisuutta lisätä sähköistä bussiliikennettä. Tavoite toteutui.
Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa.	Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen)	Avointa rajapintaa hyödyn-tävien määrä (2020: 8).	11 Tavoite toteutui.
	Rahoitusyhteistyön kehittyminen (esim. MAL 2023 prosessissa)	Arvio kehitymisestä HSL:n toimivaltuuksien puitteissa	Liikennejärjestelmän rahoituksen osalta on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eri kä-sittelyvaiheissa nostettu esille kuntanäkökulmaa ja seudun tarpeita. Tavoite toteutui.

2.1.4 Varmistamme toimintamme kestävän talouden

Kestävän talouden varmistaminen sekä matkustamisen vähentymisestä johtuvan talouskriisin hallitseminen on keskeisessä roolissa kaikessa toiminnassamme. HSL:n rahoitusjärjestelmää ja sen eri elementtejä (ml. infrakorvaukset) on syytä arvioida ja pyrkiä tarvittaessa uudistamaan siten, että joukkoliikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen sekä yhteiskunnallisten ja strategisten tavoitteiden toteuttaminen varmistetaan.

Johtamisrakenteiden ja organisaation uudistamista valmisteltiin

Toimintamme vaikuttavuuden ja tuottavuuden arviointia ja sen pohjalta tapahtuvaa priorisointia kehitettiin TTS-valmistelun yhteydessä. Omistajaohjauksen edellyttämä tuottavuusohjelman laadintaa jatketaan vuonna 2022.

HSL:n hallitus laati toimikaudelleen uuden strategian kuluneen tilikauden aikana. Strategiatyön ohessa tarkasteltiin HSL:n johtamisjärjestelmää, organisaatorakennetta ja päätöksentekoprosesseja. Johtamisjärjestelmän, organisaatorakenteen ja päätöksenteon toteutuminen siirtyi vuodelle 2022, mutta suunnittelua ja valmistelua on tehty strategiatyön rinnalla.

Korona on vaikuttanut lipputulojen kehitykseen voimakkaammin, kuin viime vuonna osattiin arvioida. Lipputulot jäivät 8,2 % talousarviota alhaisemmiksi. Lipputulot ovat kuitenkin kasvaneet maaliskuusta alkaen läpi vuoden. Rajoitusten palatessa loppuvuodesta lipputulojen kasvu loppui joulukuussa, ja lipputulot jäivät marraskuuta alhaisemmaksi.

Liputta matkustavien määrä edellisen vuoden tasolla

Matkalippujen tarkastuksella varmistetaan lipputulot. Vuonna 2021 tarkastettiin keskimäärin 142 matkustajaa / tarkastuspäivä (edellisenä vuonna 179 matkustajaa). Liputta tai virheellisellä matkalipulla matkusti keskimäärin 4,00 % (edellisenä vuonna 4,02 %):

- Metro 4,60 % (4,29 %)
- Raitiovaunu 5,00 % (5,93 %)
- Bussi 3,68 % (2,95 %)
- Runkolinjat 6,04 % (6,18 %)
- Juna 4,25 % (3,99 %)
- Lautta 2,77 % (2,80 %)

Tutkimuskatsauksella vahvistettiin tulosten kokonaisarviointia ja vaikuttavuutta

Tutkimusten raportoinnissa hallitukselle siirryttiin syksyllä 2021 puolivuositaiseen tutkimuskatsaukseen, mikä vahvistaa tutkimustulosten kokonaisarviointia ja vaikuttavuutta HSL:n toimintaan. Joukkoliikenteen kaluston laatututkimus (JOLA) ja BEST-tutkimus on toteutettu normaalisti. Lippulajitutkimus toteutettiin onnistuneesti metrossa, raitiovaunuissa ja lähijunissa.

JOLA:n kevään ja syksyn tutkimuskaudet onnistuivat hyvin ja tulokset on raportoitu. Kaluston laatu on kehittynyt vuoden aikana pääasiassa hyvään suuntaan. Bussien ja metron tulos oli sekä keväällä että syksyllä ennätyshyvällä tasolla. Lähijunien penkkien siisteystaso oli keväällä merkittävästi aiempaa heikompi (poikkeamapisteiden keskiarvo 193), mutta tilanne korjaantui syksyn tutkimuskaudella (pistekeskiarvo 74). Raitiovaunujen kunto heikkeni syksyllä (pistekeskiarvo 43) kevääseen (pistekeskiarvo 8) verrattuna, mikä johtui erityisesti seinien ja tukitankojen siisteystasosta.

BEST-tutkimusta tehtiin normaalisti kuukausittain, ja koko vuoden tulosten perusteella asukkaiden tyytyväisyys HSL:ään laski hieman vuonna 2021 (74 % tyytyväisiä) vuoteen 2020 verrattuna (76 % tyytyväisiä). HSL on nyt neljäntenä Geneven mentyä ohi kolmanneksi. Turku on kärjessä ja Tampere toisena. Asiakastyytyväisyystutkimus (ASTY) toteutettiin kevätkaudella koronan vuoksi normaalia pienemmällä näytemäärällä ja syksyllä normaalilla näytemäärällä.

Tietovaraston kehittäjätiimin resurssit on kasvatettu tänä vuonna. Tietovarastotiimin toimintaa kehitetään loppuvuonna kohti Data Platform -mallista ratkaisua, jossa osa tiimistä vastaa sisään tulevista tiedoista, tiedon varastoinnista ja ETL-prosesseista ja osa tiimistä analytiikasta, raportoinnista

ja API:sta. Data Platformilla on lokakuusta alkaen kaksi tuoteomistajaa, joiden vastuunjako on edellä kuvatun mukainen.

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mit-tari	Tavoite-/lähtötaso	Toteuma 2021
Toimimme tehokkaasti olennaiseen keskittyen ja kasvattamme taloudellisen ajattelun tietoisuutta organisaatiossa.	Toimintamenojen kehittyminen	TA2021: 724,6 M€	706,0 M€ Tavoite toteutui.
	lipunmyyntitulot suhteessa operointikustannuksiin	2020: 48,0 %	47,6 % Tavoite ei toteutunut.
	nousun hinta	2020: 2,01 €/nousu	2,12 €/nousu Tavoite ei toteutunut.
	kuntien keskimääräinen subventio	Omistajaohjauksen tavoite 50 %	53,1 % Tavoite ei toteutunut.
Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittämistä.	Henkilöstötyytyväisyys: osaaminen omassa työssä, kehittymismahdollisuudet	Henkilöstökysely uudistettiin vuonna 2021, ei ole vertailukelpoinen edellisiin tuloksiin.	-
	HSL:n kiinnostavuus työpaikkana: sähköisen rekrytoinnin tunnusluvut, lähtövaihtuvuus	Lähtövaihtuvuus 2020: 5,2 %	Lähtövaihtuvuus 8,2 % Tavoite ei toteutunut.
Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.	Toiminnan suunnittelulle merkittävien tutkimusten toteutuminen	Tutkimusten toteutuminen.	Tutkimuksia on toteutettu koronatilanne huomioiden. Tavoite toteutui.

2.2 Sitovat erät

Hyväksyessään 24.11.2020 HSL:n vuoden 2021 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä.

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

Euroa	TA 2021	TP 2021	Ero TP/TA	
			€	%
Kuntaosuudet yhteensä	388 544 000	388 544 000	0	0,0 %
Toimintakulut yhteensä	724 625 000	706 004 634	-18 620 366	-2,6 %
Investointimenot yhteensä	17 381 000	11 740 922	-5 640 078	-32,4 %

Kuntaosuudet toteutuivat talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät 18,6 milj. euroa (2,6 %) alle talousarvion ja investointimenot 5,6 milj. euroa (32,4 %) alle talousarvion sitovien erien.

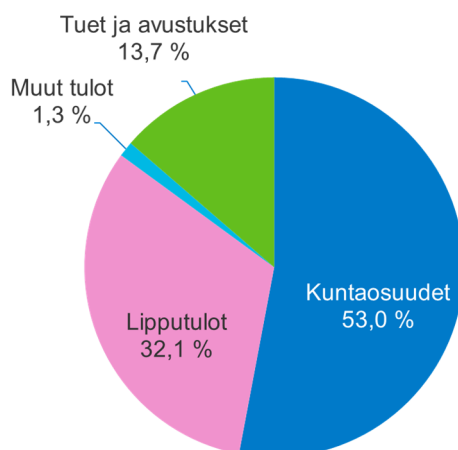
2.3 Tuloslaskelmaosan toteutuminen

Tuloslaskelmavertailu

x 1000 €	TP	TP	TA	TP	ERO TP21/TP20		ERO TP21/TA21	
	2019	2020	2021	2021	Eur	%	Eur	%
Toimintatuotot	748 235	665 382	663 370	733 444	68 062	10,2 %	70 074	10,6 %
Myyntituotot	383 881	243 682	255 586	235 607	-8 075	-3,3 %	-19 979	-7,8 %
AB vyöhykkeen lipputulot	165 976	163 498	171 968	158 640	-4 858	-3,0 %	-13 328	-7,8 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	45 752	35 373	36 677	32 748	-2 625	-7,4 %	-3 929	-10,7 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	13 610	11 062	12 234	9 850	-1 211	-11,0 %	-2 384	-19,5 %
BC vyöhykkeen lipputulot	23 661	26 351	26 935	26 546	195	0,7 %	-389	-1,4 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	2 449	2 233	2 276	2 226	-7	-0,3 %	-49	-2,2 %
CD vyöhykkeen lipputulot	2 260	2 246	2 330	2 435	189	8,4 %	105	4,5 %
D vyöhykkeen lipputulot	2 046	2 531	2 662	2 808	278	11,0 %	147	5,5 %
Lipputulot yhteensä	383 080	243 292	255 082	235 254	-8 038	-3,3 %	-19 828	-7,8 %
Muut myyntituotot yhteensä	802	390	504	353	-38	-9,7 %	-151	-30,1 %
Korvaukset kunnilta	348 106	345 309	388 544	388 544	43 235	12,5 %		0,0 %
Muut myyntitulot	1 203	2 047	305	2 915	868	42,4 %	2 610	855,7 %
Tuet ja avustukset	5 807	66 721	11 549	100 174	33 452	50,1 %	88 625	767,4 %
Vuokratuotot	2 547	2 652	2 607	2 329	-322	-12,1 %	-278	-10,6 %
Muut toimintatuotot	6 691	4 972	4 779	3 875	-1 097	-22,1 %	-904	-18,9 %
Toimintakulut	-735 258	-719 112	-724 625	-706 005	13 108	-1,8 %	18 620	-2,6 %
<i>Palkat ja palkkiot</i>	-18 777	-19 226	-19 470	-19 735	-509	2,6 %	-265	1,4 %
<i>Henkilösivukulut</i>	-4 184	-4 201	-4 413	-5 201	-1 001	23,8 %	-788	17,9 %
Henkilöstökulut yhteensä	-22 961	-23 426	-23 883	-24 936	-1 510	6,4 %	-1 053	4,4 %
Palvelujen ostot yhteensä	-702 545	-687 958	-692 121	-673 383	14 575	-2,1 %	18 738	-2,7 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-320 958	-317 309	-320 385	-319 329	-2 020	0,6 %	1 056	-0,3 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-93 591	-89 142	-90 347	-80 352	8 790	-9,9 %	9 995	-11,1 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-41 913	-42 480	-43 846	-42 524	-45	0,1 %	1 322	-3,0 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-52 911	-54 296	-55 570	-53 782	515	-0,9 %	1 788	-3,2 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-4 500	-3 688	-4 501	-3 640	48	-1,3 %	861	-19,1 %
IdeaLabin operointikustannukset	-749	-223			223	-100,0 %		
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-514 622	-507 138	-514 649	-499 626	7 512	-1,5 %	15 023	-2,9 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-9 147	-7 779	-7 156	-7 155	624	-8,0 %		0,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-15 023	-13 533	-14 225	-14 225	-692	5,1 %		0,0 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-110 241	-107 497	-97 482	-97 482	10 015	-9,3 %		0,0 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-15 880	-17 519	-19 724	-19 724	-2 205	12,6 %		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-401	-432	-652	-652	-221	51,1 %		0,0 %
Muut infrapalvelut		-1 525	-1 453	-1 712	-187	12,2 %	-259	17,8 %
Infrapalvelut yhteensä	-150 692	-148 286	-140 691	-140 950	7 335	-4,9 %	-259	0,2 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-37 231	-32 535	-36 781	-32 807	-272	0,8 %	3 974	-10,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 751	-1 015	-1 335	-800	215	-21,2 %	535	-40,0 %
Vuokratulot	-4 653	-4 238	-3 932	-4 401	-163	3,8 %	-469	11,9 %
Muut kulut	-3 348	-2 474	-3 354	-2 484	-10	0,4 %	870	-25,9 %
Toimintakate	12 977	-53 730	-61 255	27 439	81 169	-151,1 %	88 694	-144,8 %
Rahoitustuotot ja -kulut	522	263	-160	-8	-271	-103,1 %	152	-94,8 %
Vuosikate	13 500	-53 467	-61 415	27 431	80 898	-151,3 %	88 846	-144,7 %
Poistot	-18 258	-17 589	-17 690	-17 023	566	-3,2 %	667	-3,8 %
Tilikauden tulos	-4 758	-71 056	-79 105	10 408	81 464	-114,6 %	89 513	-113,2 %
Tilikauden yli-/alijäämä	-4 758	-71 056	-79 105	10 408	81 464	-114,6 %	89 513	-113,2 %

2.3.1 Toimintatuotot

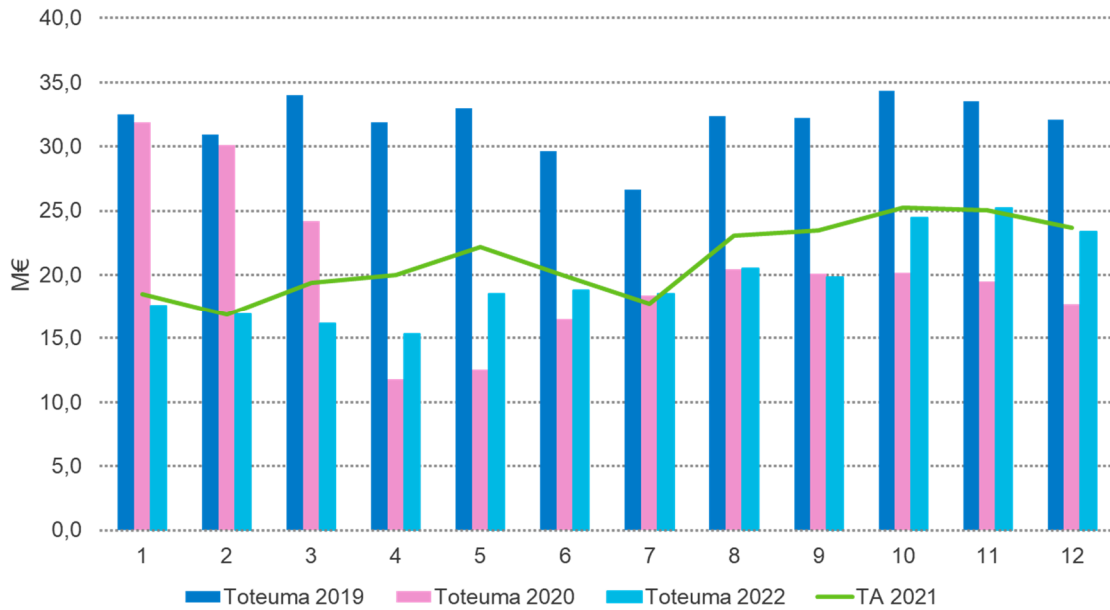
HSL:n toimintatuotot olivat yhteensä 733,4 milj. euroa, 70,1 milj. euroa (10,6 %) yli talousarvion (TA 663,4 milj. euroa). Toimintatuotoista 32,1 % on lipputuloja ja 53,0 % kuntaosuuksia.



Kuvio 7. Toimintatulojen jakautuminen 2021

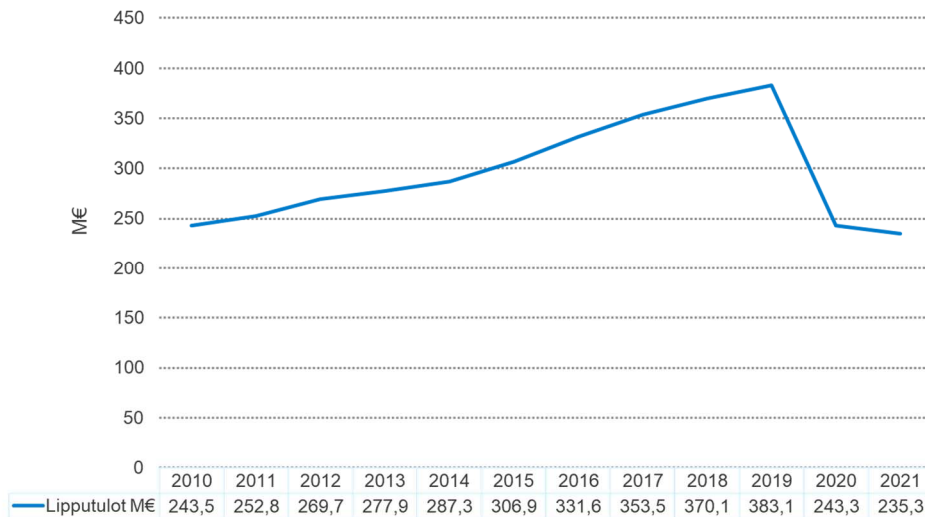
Lipputulot

Lipputulot ovat yhteensä 235,3 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 19,8 milj. eurolla (7,8 %). Lipputulot putosivat 147,8 milj. eurolla (38,6 %) verrattuna vuoteen 2019. Syy pudotukseen oli maaliskuussa 2020 alkanut koronapandemia ja siitä seuranneet liikkumisrajoitukset sekä etätyön merkittävä lisääntyminen. Tammi-helmikuun lipputulot noudattelivat talousarvion mukaista matkustajamäärien ennustetta, mutta maaliskuusta alkaen ero talousarvioon nähden alkoi kertymään kuukausittain, vaikka myynti kasvoikin läpi vuoden. Loka-marraskuussa talousarvio saavutettiin, mutta joulukuussa uusien koronarajoitusten myötä myynti heikkeni jälleen.



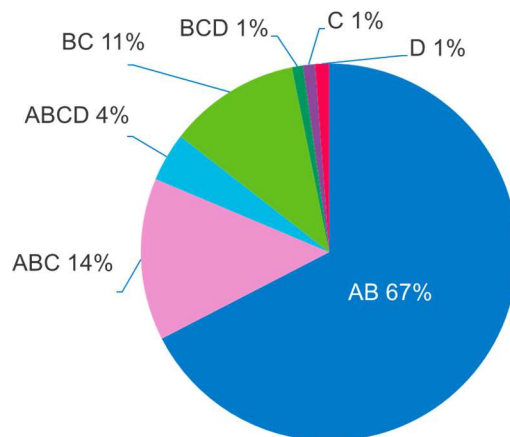
Kuvio 8. Lipputulojen kehitys 2019-2021 kuukausittain

Joukkoliikenteessä tehtiin yhteensä 237,6 miljoonaa matkaa ja kokonaismatkustajamäärä laski edellisestä vuodesta yhteensä 5,7 % ja vuoteen 2019 nähden 40,1 %. Talousarvion 2021 lipunmyyntiennuste perustui skenaarioon, jossa arvioitiin, että matkustuskäytöt ovat vuonna 2021 keskimäärin -35 % vuoden 2019 tasosta. Vyöhyketariffissa olevien lippujen hintoja korotettiin alkuvuonna 2021 keskimäärin 3,8 %.



Kuvio 9. Lipputulojen kehitys 2010-2021

Eniten talousarvion alitti AB-vyöhykkeen lipputulot, jotka olivat 13,3 milj. euroa eli 7,8 % alle talousarvion. Suhteellisesti suurin alitus oli ABCD-vyöhykkeen lipputuloissa, jotka alittivat talousarvion 19,5 %:lla eli 2,4 milj. eurolla.



Kuvio 10. Lipputulojen jakautuminen 2021

Perinteisen matkakortin kausi- ja arvolippumyynti laski viime vuonna noin 10 %-yksikköä ja sen osuus lipputulosta oli noin 43 %. Agentuurimyyntin myynnin osuus myyntikanavista oli vuonna 2021 noin 22 %. Digitaalisten itsepalvelukanavien (HSL-sovellus ja HSL-kortin verkkolataus) osuudet jatkoivat kasvuaan ja mobiililipputuotteiden osuus lipputulosta oli noin 52 %. OpenMaas-rajapinnan kautta tapahtuva digitaalinen myynti on pysynyt vuoden aikana lähes ennallaan noin 1 prosentissa. Kausilippujen osuus vuoden 2021 aikana vähenivät 4 %-yksikköä ja olivat 48 % koko lipputulokertymästä. Liikennöitsijämyyntiä ei enää käytännössä ole, kun kertalippujen myynneistä luovuttiin vuonna 2020 koronasuosituksen myötä.

Kuntaosuudet

Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputulolla muilla tuloilla. Kuntaosuudet olivat yhteensä talousarvion mukaiset 388,5 milj. euroa ja toimintakuluista niillä voitiin kattaa 55,0 %.

Kuntaosuudet kasvoivat edellisen vuoden tasosta 43,2 milj. euroa (12,5 %). Kuntaosuuksien kasvun selittää pääosin vuonna 2020 talousarviota laadittaessa ollut arvio kumulatiivisen alijäämän kattamiseksi. Kuntaosuuksien toteutuminen tilinpäätöksessä ja talousarviovertailut on esitetty sivulla 53.

Muut toimintatuotot

Muut toimintatuotot (kuin lipputulot ja kuntaosuudet), olivat yhteensä 109,6 milj. euroa ja ne koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteiden ja taukotilojen vuokrasta.

Valtion tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteelle oli 4,8 milj. euroa ja MAL-sopimuksissa sidottu osuus ilmastoperusteisille toimenpiteille oli 7,1 milj. euroa. Koronatilanteesta johtuvaa tukea myönnettiin lipputulomenetyksiin yhteensä HSL:lle yhteensä 86,7 milj. euroa. Muita avustuksia ja tukia saatiin 1,6 milj. euroa.

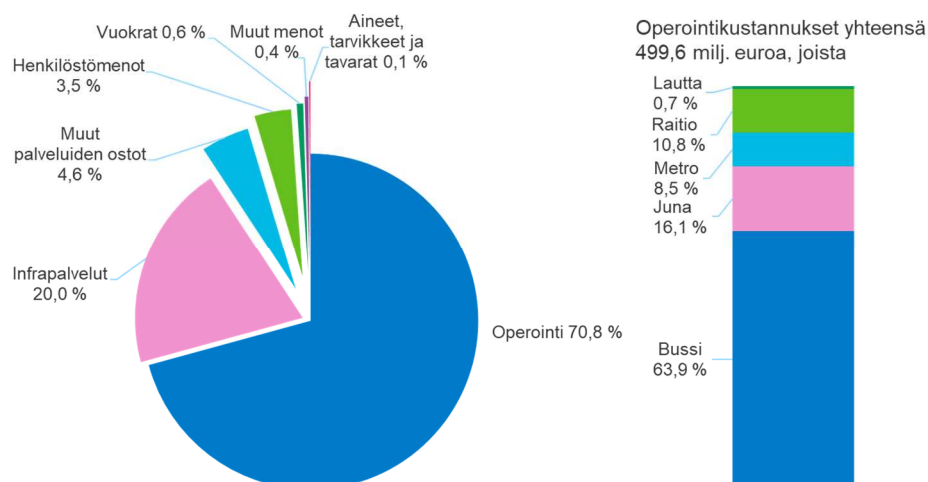
Tarkastusmaksutuloja kertyi 3,8 milj. euroa ja niistä kirjattiin luottotappiovarauksiin 1,7 milj. euroa. Tarkastusmaksutulot jäivät talousarviosta 0,2 milj. euroa (4,1 %).

Vuokratuloja kertyi 2,3 milj. euroa, 0,3 milj. euroa alle talousarvion.

Muut tulot olivat 3,3 milj. euroa. Muihin tuloihin kirjattiin edelleen veloitettavia liikennöintikorvauksia 0,6 milj. euroa, Digitransit palvelumaksuja 0,7 milj. euroa ja VR:n clearing ja matkustajalaskentalaitteiden ylläpitokuluja VR:ltä 0,7 milj. euroa.

2.3.2 Toimintakulut

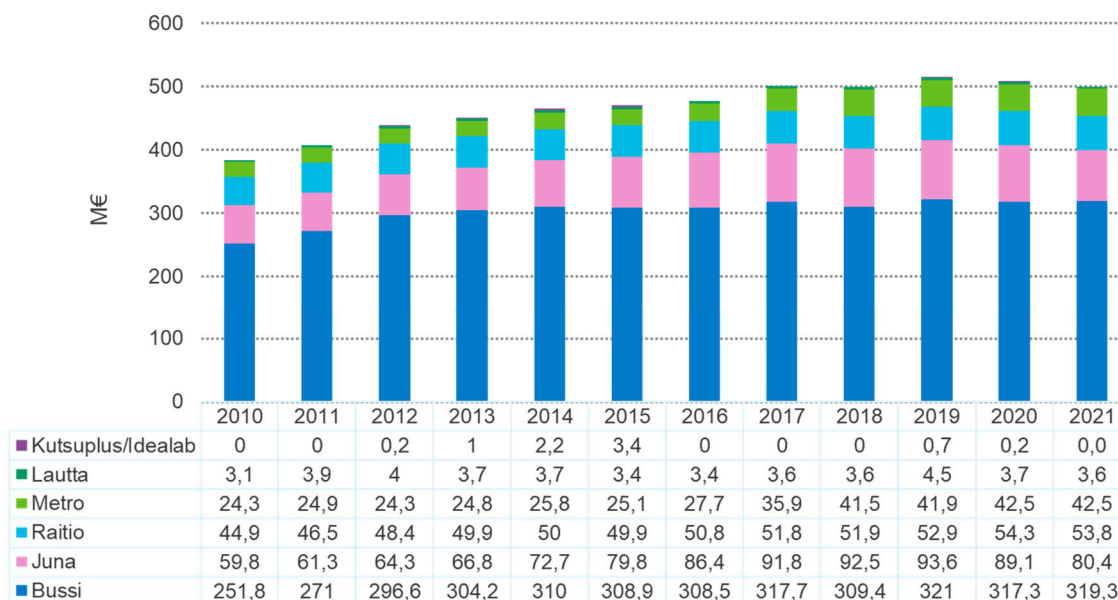
Toimintakuluja toteutui yhteensä 706,0 milj. euroa, mikä jäi 18,6 milj. euroa alle talousarvion (2,6 %). Toimintakuluista 673,4 milj. euroa (95,4 %) oli palvelujen ostomenoja.



Kuvio 11. Toimintakulujen jakautuminen 2021

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat yhteensä 499,6 milj. euroa, 70,8 % HSL:n toimintakuluista. Säästöjä operointikustannuksissa kertyi talousarvioon verrattuna yhteensä 15,0 milj. euroa (2,9 %).



Kuvio 12. Operointikustannusten kehitys liikennemuodoittain 2010-2021

Bussiliikenne

Bussiliikenteen operointikustannukset olivat 319,3 milj. euroa. Kustannukset alittivat talousarvion 1,1 milj. eurolla (0,3 %). Alitus johtuu pääosin aikaistettuun kesäliikenteeseen siirtymisestä, mutta kustannustason nopea nousu syksyllä kavensi saavutettuja säästöjä.

Operointikulujen osalta bussiliikenne on selvästi suurin kokonaisuus noin 64 %:n osuudella operointikuluista yhteensä. HSL:n talouteen keskeisesti vaikuttavia tekijöitä ovat liikenteenharjoittajien

palkkakustannusten sekä energian hintojen kehitys. Bussiliikenteessä palkkojen ja henkilösivukustannusten osuus liikenteenhoidon kustannuksista on n. 50 % ja poltto- ja voiteluaineiden n. 15 %. Palkkakustannuksen kasvoivat talousarvion mukaisesti 2,1 %. Polttoainekustannuksien kustannustaso nousi 19,7 %, kun talousarviossa varauduttiin 4,6 % kasvuun. Yhteensä bussiliikenteen kustannustaso nousi peräti 5,1 %, kun talousarviossa sen arvioitiin kasvavan 2,3 %.

Bussiliikenteen operointikustannukset sisälsivät liikennöitsijöille maksettuja ympäristöbonuksia 1,5 milj. euroa, asiakas- ja laatubonuksia 7,2 milj. euroa ja lisäkorvauksia bussikaluston tehostetusta sisäpuhdistuksesta 1,4 milj. euroa.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset olivat yhteensä 80,4 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 90,3 milj. euron menoihin. Yhteensä junaliikenteen kustannukset alittivat talousarvion 10,0 milj. eurolla (11,1 %). Alitus johtuu pääosin VR:lle maksetuissa yhteiskäyttökorvauksissa sekä Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiölle maksetuissa korvauksissa syntyneistä säästöistä. Junakalustoyhtiölle kertyi säästöjä erityisesti kilpailutettuun liikenteeseen siirtymiseen liittyvien varaosajärjestelyjen tuotoista sekä raskaan kunnossapidon ja huollon pienemmistä kustannuksista.

HSL:n lähijunaliikenteen uudelleen kilpailutettu junaliikenne alkoi 27.6.2021, kun VR jatkoi operaattorina ja junakaluston kunnossapitäjänä. Junaliikenteen kustannukset sisältävät alkuvuonna 2021 myös Siuntion ja Karjaan Y-junan kustannukset, joista HSL laskuttaa Raaseporia erillisen sopimuksen mukaisesti Karjaan asemalta ja asemalle tehdyistä matkoista. Laskutus, yhteensä 0,1 milj. euroa, on kirjattu HSL:n muihin toimintatuloihin.

Metro-, raitiovaunu- ja lauttaliikenne

Metroliiikenteen kustannukset olivat yhteensä 42,5 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 43,8 milj. euron menoihin. Metron suoritepohjaisissa kustannuksissa ei saavutettu säästöjä kustannustason jyrkästä noususta johtuen. Metron pääomakorvaukset alittavat merkittävästi talousarvion, koska metron vanhan M100-kaluston peruskorjaukset eivät ole edenneet ja valmistuneet siinä tahdissa kuin talousarviossa oli arvioitu. Myös Sammalvuoren varikosta maksettavista käyttökorkorvauksista saatiin säästöjä.

Raitioliikenteen kustannukset olivat 53,8 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 55,6 milj. euroa menoihin. Raitioliikenteessä säästöt kertyivät pääasiassa suoriteperusteisista korvauksista supistetusta kesä- ja syysliikenteessä. Raitioliikenteen pääomakorvaukset toteutuivat lähes talousarvion mukaisina.

Lauttaliikenteen kustannukset olivat 3,6 milj. euroa, kun talousarviossa oli varauduttu 4,5 milj. euron menoihin.

Infrakustannukset

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

Jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat yhteensä 139,2 milj. euroa ja toteutuivat talousarvion mukaisina. Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Leppävaarassa ja Eirassa sijaitsevien sähköbussien latausinfra 1,7 milj. euroa, jonka kustannukset ylittävät talousarvion 0,3 milj. eurolla.

Muut toimintakulut

Muita kuin operointi- ja infrakustannuksia toteutui yhteensä 65,4 milj. euroa ja ne alittivat talousarvion 3,9 milj. eurolla (5,6 %).

Ulkopuolisilta hankittavia palvelujen ostoja toteutui yhteensä 32,8 milj. euroa, 4,0 milj. euroa alle talousarvion. Ulkopuolisilta ostettavat palvelut pitävät sisällään erilaisia palvelujen ostoeriä, joista suurin kokonaisuus IT-palvelut alittavat talousarvion 0,2 milj. eurolla. Laitehuollon kustannukset ylittivät talousarvion 0,1 milj. eurolla. Asiantuntijapalveluiden ostot jäivät 2,2 milj. euroa alle talousarvion.

Henkilöstökuluja toteutui yhteensä 24,9 milj. euroa, ja ne ylittivät 1,1 milj. eurolla talousarvion. Tilinpäätökseen sisältyy varaus tulospalkkion maksamiseen, suuruudeltaan 0,6 milj. euroa. Talousarvio ei sisällä varausta tulospalkkion maksamiseen, jonka edellytyksistä päätetään erikseen hallituksessa tilinpäätöksen hyväksymisen yhteydessä. Henkilöstön määrä säilyi lähes samalla tasolla edelliseen vuoteen verrattuna ja lopussa HSL:n palveluksessa oli 402 henkilöä (2020: 405). Talous- ja henkilöstöhallinnon ns. operatiiviset palvelut ulkoistettiin Sarastia Oy:lle toukokuussa 2021. Matkalippujen tarkastajia rekrytoitiin ja uudet matkalippujen tarkastajat ja heihin liittyvä perehdytyskausi alkoi toukokuussa 2021.

Vuokrakuluja toteutui yhteensä 4,4 milj. euroa, 0,5 milj. euroa yli talousarvion. Rakennusten ja huoneistojen vuokratulot ylittivät talousarvion 0,4 milj. eurolla.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannuksiin käytettiin 0,8 milj. euroa sekä muihin kuluihin 2,5 milj. euroa. Muut kulut sisältävät tarkastusmaksutuloista toimintavuodelta 2021 kirjatun luottotappiovarauksen 1,7 milj. euroa. HSL:n toimintavuoden 2015 vanhentuneista tarkastusmaksusaatavista kirjattiin luottotappioita tilivuodelle 2,2 milj. euroa ja samalla purettiin vuodelle 2015 tehty luottotappiovaraus 2,5 milj. euroa. Muista saatavista kirjattiin luottotappioita 0,1 milj. euroa. Näin ollen nettokulut luottotappioiden ja –varausten osalta olivat talousarvion mukaisesti 1,5 milj. euroa.

Toimintatuottojen ja kulujen erotuksena syntyvä toimintakate oli 27,4 milj. euroa ylijäämäinen.

2.3.3 Poistot

Suunnitelmapoistot ovat yhteensä 17,0 milj. euroa, ja ne alittivat talousarvion 0,7 milj. eurolla. Suunnitelman mukaisten poistojen alitus johtui pääosin aikataulusiirtymästä, kun suunniteltuja investointihankkeita ei voitu edistää suunnittelussa aikataulussa.

2.3.4 Tilikauden tulos

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 10,4 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 79,1 milj. euron alijäämäiseen tulokseen.

Ilman valtion lipputulomenetyksiin saatua koronatukea tilikauden alijäämä olisi ollut 76,3 milj. euroa.

2.4 Investointien toteutuminen

Vuoden 2021 Investointimenot ovat yhteensä 11,7 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 5,6 milj. eurolla (32,4 %).

Investointimenojen alitus talousarvioon nähden johtuu mm. tunnistepohjaisen maksujärjestelmän ja lähimaksulaitteiden sekä muiden pienempien kehittämishankkeiden siirtymisestä osittain tuleville vuosille. Investointeihin oli myös budjetoitu varaus (1,7 milj. euroa) JUKI siirtymäkauden korvauksiin, johon liittyvät kustannukset siirrettiin käyttömenoihin operointikustannuksiin.

Investoinnit käyttöomaisuusryhmittäin

INVESTOINTIOSA		Poisto- aika (tasa- poisto)	TP2020	TA2021	TP2021	Muutos TP2020/TA2020	
€			€	€	€	€	%
Aineettomat hyödykkeet							
	Laajat IT-järjestelmät	5 vuotta	9 095 324	8 935 000	8 491 142	-443 858	-5,0 %
	Muut IT-ohjelmistot	3 vuotta	1 566 200	1 558 000	2 039 702	481 702	30,9 %
	Muut pitkävaikuttiset menot	5 vuotta	320 988	1 843 000	765 935	-1 077 065	-58,4 %
Aineelliset hyödykkeet						0	
	Matkalippujärjestelmän kiinteät laitteet	8 vuotta	487 807	3 020 000	28 931	-2 991 070	-99,0 %
	Liikenneinformaatiolaitteet	5 vuotta	39 104	1 415 000	75 762	-1 339 238	-94,6 %
	Muut koneet ja kalusto	5 vuotta	1 200 060	610 000	339 451	-270 549	-44,4 %
Osakkeet ja osuudet		ei poistoa	4 187 490	0	0	0	0,0 %
YHTEENSÄ			16 896 972	17 381 000	11 740 922	-5 640 078	-32,4 %

2.5 Rahoitusosan toteutuminen

1 000 €	TA 2 021	TP 2 021	Muutos TP/TA
Toiminta ja investoinnit			
Toiminnan rahavirta			
Tulorahoituksen korjauserät			
Vuosikate	- 4 630	27 431	32 061
Investointien rahavirta			
Investointimenot	- 22 104	- 11 741	10 363
Rahoitusosuudet investointimenoihin		1 284	1 284
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot		- 85	
Toiminta ja investoinnit netto	- 26 734	16 889	43 708
Rahoitustoiminta			
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys			
Pitkäaikaisten lainojen vähennys			
Lyhytaikaisten lainojen muutos		- 5 263	- 5 263
Oman pääoman muutokset			
Muut maksuvalmiuden muutokset	5 000	- 17 280	- 22 280
Vaikutus maksuvalmiuteen	- 21 734	- 5 654	16 165

HSL:llä on tilinpäätöksessä pitkäaikaista rahalaitosvelkaa 39,5 milj. euroa ja lyhytaikaista korollista velkaa 5,3 milj. euroa. Vuosikate rahoituserien jälkeen oli 27,4 milj. euroa ylijäämäinen ja sillä voidaan kattaa investointien poistot, joita kirjattiin yhteensä 17,0 milj. euroa.

3 TILINPÄÄTÖSLASKELMAT

3.1 Tuloslaskelma

Euroa	01.01.-31.12.2021		01.01.-31.12.2020	
Toimintatuotot				
Myyntituotot	238 521 606,69		245 728 696,81	
Kuntaosuudet	388 544 000,00		345 309 000,00	
Tuet ja avustukset	100 173 897,42		66 721 474,92	
Muut toimintatuotot	<u>6 204 567,44</u>	733 444 071,55	<u>7 623 299,40</u>	665 382 471,13
Toimintakulut				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-19 735 084,49		-19 225 655,46	
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-4 813 334,56		-3 787 363,98	
Muut henkilösivukulut	-387 821,05		-413 227,88	
	-673 383		-687 958	
Palvelujen ostot	030,73		384,14	
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-800 455,35		-1 015 311,28	
		-706 004		-719 112
Muut toimintakulut	<u>-6 884 907,38</u>	<u>633,56</u>	<u>-6 712 346,76</u>	<u>289,50</u>
Toimintakate		27 439 437,99		-53 729 818,37
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot	31 727,45		67 325,29	
Muut rahoitustuotot	206 832,04		341 573,06	
Korkokulut	-239 687,21		-126 253,51	
Muut rahoituskulut	<u>-7 128,03</u>	<u>-8 255,75</u>	<u>-19 459,01</u>	<u>263 185,83</u>
Vuosikate		27 431 182,24		-53 466 632,54
Poistot	<u>-17 022 829,26</u>	<u>-17 022 829,26</u>	<u>-17 589 242,57</u>	<u>-17 589 242,57</u>
Tilikauden tulos		10 408 352,98		-71 055 875,11
Tilikauden ylijäämä (+) / alijäämä (-)		10 408 352,98		-71 055 875,11

3.2 Rahoituslaskelma

x 1000 €	TP2021	TP2020
TOIMINNAN RAHAVIRTA		
Vuosikate	27 431	-53 467
Tulorahoituksen korjaukset		
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Investointimenot	-11 741	-16 897
Rahoitusosuudet investointeihin	1 284	589
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	-85	-38
Toiminnan ja investointien rahavirta	16 889	-69 813
RAHOITUKSEN RAHAVIRTA		
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys		44 737
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-5 263	
Lyhytaikaisten lainojen muutos		5 263
Oman pääoman muutokset		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Vaihto-omaisuuden muutos	101	66
Saamisten muutos	-12 375	17 465
Korottomien velkojen muutos	-5 006	1 712
Rahoituksen rahavirta	-22 544	69 244
RAHAVAROJEN MUUTOS		
	-5 654	-569
Rahavarat 31.12.	74 037	79 692
Rahavarat 1.1.	79 692	80 261
Rahavarojen muutos yhteensä	-5 654	-569

3.3 Tase

V A S T A A V A A x 1 000 €	31.12.2021	31.12.2020
PYSYVÄT VASTAAVAT	51 372	57 853
Aineettomat hyödykkeet	31 313	34 221
Aineettomat oikeudet	21 400	26 971
Tietokoneohjelmistot	2 242	1 971
Muut pitkävaikutteiset menot	1 254	953
Ennakkomaksut	6 418	4 325
Aineelliset hyödykkeet	12 454	16 027
Kiinteät rakenteet ja laitteet	11 066	14 232
Koneet ja kalusto	957	1 458
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	431	338
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	7 605	7 605
VAIHTUVAT VASTAAVAT	116 624	110 004
Vaihto-omaisuus	193	294
Saamiset	42 394	30 019
Lyhytaikaiset saamiset	42 394	30 019
Myyntisaamiset	12 874	12 393
Lainasaamiset		
Muut saamiset	13 727	15 196
Siirtosaamiset	15 792	2 429
Rahoitusomaisuusarvopaperit	34 310	34 173
Muut arvopaperit	34 310	34 173
Rahat ja pankkisaamiset	39 727	45 519
V A S T A A V A A Y H T E E N S Ä	167 996	167 857

VASTATTAVAA	31.12.2021	31.12.2020
x 1 000 €		
OMA PÄÄOMA	17 919	7 511
Peruspääoma	9 566	9 566
Muu oma pääoma		3 778
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	-2 055	65 223
Tilikauden yli-/alijäämä	10 408	-71 056
VIERAS PÄÄOMA	150 077	160 346
Pitkäaikainen	39 474	44 737
Lainat rahoituslaitoksilta	39 474	44 737
Lyhytaikainen	110 603	115 609
Lainat rahoituslaitoksilta	5 263	5 263
Saadut ennakot	32 386	31 045
Ostovelat	52 483	63 077
Muut velat	2 749	1 797
Siirtovelat	17 722	14 427
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	167 996	167 857

3.4 Kuntaosuudet jakoperusteiden mukaan

A. Kustannukset kunnittain										
Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Ilman ymp.bonusta	280 183 051,89	102 674 786,56	2 230 607,01	82 921 091,09	8 692 699,76	9 455 916,34	4 927 225,81	6 386 347,61	772 353,31	498 244 079,37
Ympäristöbonus	738 702,81	466 596,90	6 401,70	212 039,45	27 928,53	4 784,55	23 741,95	34 482,06	202,78	1 514 880,74
Yhteensä	280 921 754,70	103 141 383,46	2 237 008,71	83 133 130,54	8 720 628,29	9 460 700,89	4 950 967,76	6 420 829,67	772 556,09	499 759 960,11
%-jakautuma	56,2 %	20,6 %	0,4 %	16,6 %	1,7 %	1,9 %	1,0 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %
Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6 040 025,36	-1 611 065,28	-44 525,33	-1 448 389,62	-163 633,87	-185 934,39	-82 330,67	-108 866,35	-39 397,00	-9 724 167,87
Henkilöstökulut	15 654 860,25	4 187 951,79	114 419,74	3 629 716,63	396 042,44	434 575,86	187 215,80	251 148,66	80 308,95	24 936 240,12
Palvelujen ostot	21 166 343,96	5 705 273,94	151 274,40	4 474 288,82	437 609,72	422 544,84	161 884,43	231 439,87	32 577,32	32 783 237,30
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	482 269,83	129 834,06	3 459,47	103 553,19	10 333,91	10 239,85	4 027,02	5 674,47	1 024,25	750 416,05
Muut toimintakulut	3 504 545,90	933 902,70	25 904,04	849 174,41	96 928,76	111 230,32	49 620,68	65 359,73	24 400,61	5 661 067,15
Rahoitusuotot ja -kulut	5 335,96	1 438,68	38,10	1 123,87	109,40	104,97	39,95	57,33	7,50	8 255,76
Poistot	10 339 093,05	3 241 559,75	76 073,58	2 471 305,84	204 267,03	230 228,97	94 268,39	119 741,71	11 992,69	16 788 531,01
Yhteensä	45 112 423,59	12 588 895,64	326 644,01	10 080 773,13	981 657,40	1 022 990,42	414 725,59	564 555,41	110 914,33	71 203 579,51
%-jakautuma	63,4 %	17,7 %	0,5 %	14,2 %	1,4 %	1,4 %	0,6 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrastruktuurikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	78 887 295,53	44 463 579,02	321 269,02	14 431 257,64	769 769,03	1 359 844,07	317 187,90	382 456,18	67 538,72	141 000 197,11
%-jakautuma	55,9 %	31,5 %	0,2 %	10,2 %	0,5 %	1,0 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	404 921 473,82	160 193 858,12	2 884 921,74	107 645 161,31	10 472 054,72	11 843 535,38	5 682 881,25	7 367 841,26	951 009,14	711 962 736,73
%-jakautuma	56,9 %	22,5 %	0,4 %	15,1 %	1,5 %	1,7 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
Yhteensä	141 388 621,06	41 291 317,86	994 265,23	38 504 998,15	5 034 790,36	4 105 368,94	1 473 304,35	2 123 976,08	337 447,68	235 254 089,71
%-jakautuma	60,1 %	17,6 %	0,4 %	16,4 %	2,1 %	1,7 %	0,6 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
Yhteensä	263 532 852,76	118 902 540,26	1 890 656,51	69 140 163,16	5 437 264,36	7 738 166,44	4 209 576,90	5 243 865,18	613 561,46	476 708 647,02
%-jakautuma	55,3 %	24,9 %	0,4 %	14,5 %	1,1 %	1,6 %	0,9 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
Ed. vuosien yli-/alijäämä	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suurten kaupunkiseut. perusrahoitus	2 351 987,18	1 061 482,79	37 129,09	853 944,01	132 952,19	144 364,72	79 198,72	141 815,91	22 125,38	4 824 999,99
Ilmastoper. ja jkl-kulutuspaosuden tuki	3 455 105,75	1 559 334,72	54 543,21	1 254 457,03	195 308,83	212 074,01	116 344,16	208 329,77	32 502,53	7 088 000,01
Koronatilanteesta johtuva tuki (2021 3. LTA)	8 636 816,62	3 763 798,67	149 182,97	2 601 049,02	765 220,90	723 976,20	236 937,66	490 548,72	32 469,24	17 400 000,00
Koronatilanteesta johtuva tuki (2020 7. LTA)	34 378 501,11	14 981 649,18	593 816,82	10 353 370,99	3 045 931,01	2 881 758,12	943 120,84	1 952 609,44	129 242,49	69 260 000,00
Yhteensä	48 822 410,66	21 366 265,36	834 672,09	15 062 821,05	4 139 412,93	3 962 173,05	1 375 601,38	2 793 303,84	216 339,64	98 573 000,00
%-jakautuma	49,5 %	21,7 %	0,8 %	15,3 %	4,2 %	4,0 %	1,4 %	2,8 %	0,2 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
Yhteensä	214 710 442,10	97 536 274,90	1 055 984,42	54 077 342,11	1 297 851,43	3 775 993,39	2 833 975,52	2 450 561,34	397 221,82	378 135 647,02
%-jakautuma	56,8 %	25,8 %	0,3 %	14,3 %	0,3 %	1,0 %	0,7 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	53,0 %	60,9 %	36,6 %	50,2 %	12,4 %	31,9 %	49,9 %	33,3 %	41,8 %	53,1 %
Vertailu kuntaosuudet 2021 TP ja 2021 TA, ennen vähennyksiä										
2021 TP	263 532 000,00	118 904 000,00	1 891 000,00	69 140 000,00	5 438 000,00	7 739 000,00	4 210 000,00	5 243 000,00	614 000,00	476 711 000,00
2021 TA	261 493 000,00	119 076 000,00	1 620 000,00	70 567 000,00	5 951 000,00	8 835 000,00	3 327 000,00	4 419 000,00	685 000,00	475 973 000,00
Erotus	2 039 000,00	-172 000,00	271 000,00	-1 427 000,00	-513 000,00	-1 096 000,00	883 000,00	824 000,00	-71 000,00	738 000,00
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 TP ja 2021 TA										
2021 TP	48 822 410,66	21 366 265,36	834 672,09	15 062 821,05	4 139 412,93	3 962 173,05	1 375 601,38	2 793 303,84	216 339,64	98 573 000,00
2021 TA	47 093 000,00	16 515 000,00	521 000,00	14 572 000,00	4 235 000,00	1 835 000,00	631 000,00	1 692 000,00	335 000,00	87 429 000,00
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
2021 TP	214 710 442,10	97 536 274,90	1 055 984,42	54 077 342,11	1 297 851,43	3 775 993,39	2 833 975,52	2 450 561,34	397 221,82	378 135 647,02
2021 TA	214 400 000,00	102 561 000,00	1 099 000,00	55 995 000,00	1 716 000,00	7 000 000,00	2 696 000,00	2 727 000,00	350 000,00	388 544 000,00
Erotus=alijäämä(+)/ylijäämä(-)	310 442,10	-5 024 725,10	-43 015,58	-1 917 657,89	-418 148,57	-3 224 006,61	137 975,52	-276 438,66	47 221,82	-10 408 352,98
TAn alijäämän kertyminen	42 999 094,00	14 701 356,24	459 405,75	13 108 212,00	4 005 344,31	1 587 000,00	498 142,55	1 449 361,12	296 879,46	79 104 795,43
Ero alijäämien kertymisessä	-42 688 651,90	-19 726 081,35	-502 421,34	-15 025 869,89	-4 423 492,89	-4 811 006,61	-360 167,03	-1 725 799,78	-249 657,64	-89 513 148,41
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
2021 TP	214 710 442,10	97 536 274,90	1 055 984,42	54 077 342,11	1 297 851,43	3 775 993,39	2 833 975,52	2 450 561,34	397 221,82	378 135 647,02
Subventio% kunnittain	53,0 %	60,9 %	36,6 %	50,2 %	12,4 %	31,9 %	49,9 %	33,3 %	41,8 %	53,1 %
Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää										
2021 TA	257 396 878,19	117 262 942,07	1 559 212,35	69 102 584,47	5 721 299,30	8 587 087,78	3 194 685,53	4 176 349,51	646 559,42	467 647 598,62
Subventio% kunnittain	62,4 %	71,2 %	56,0 %	61,7 %	48,2 %	62,4 %	63,0 %	58,8 %	61,1 %	64,0 %

4 TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

4.1 Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostus- ja jaksotusperiaatteet sekä menetelmät

Omaisuus on merkitty taseen pysyviin vastaaviin hankintamenoon vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla ja investointeihin saaduilla rahoitusosuuksilla. Pysyvien vastaavien sijoitukset on merkitty taseeseen hankintamenoon.

Vaihto-omaisuutena on kirjattu matkakorttivaraston arvo tilinpäätöksessä.

Rahoitusomaisuuden arvostamisessa saamiset on merkitty taseeseen nimellisarvoon tai sitä todennäköisempään todelliseen arvoon.

Poistonalaisten hyödykkeiden määrittämiseen on käytetty HSL:n hallituksen 15.6.2010 hyväksymää poistosuunnitelmaa. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu tasapoistomenetelmää käyttäen aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden hankintamenoista arvioitun taloudellisen käyttöiän mukaan. Hyväksytyyn poistosuunnitelman mukaan pienet pysyvien vastaavien hankinnat, joiden hankintameno on alle 10 000 euroa, on kirjattu vuosikuluksi.

Lippu- ja informaatiojärjestelmän (LIJ-hanke) poistot on käsitelty kirjanpidossa vaiheittain. HSL:n hallituksessa käsiteltiin poistojen vaiheistus 24.10.2017. Poistomenetelmä LIJ-hankkeen osalta on vuonna 2010 hyväksytyyn poitosuunnitelman mukaisesti tasapoisto. Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyyn poitosuunnitelman mukaisesti 5 vuotta ohjelmistoille ja kehittämistyölle sekä 8 vuotta laitteille. Kuljettajamyynnin luopumisen vuoksi liikennöitsijöiden varikoilla olevat tilitysautomaatit on poistettu käytöstä ja niiden romutusarvo 0,2 milj. euroa on kirjattu kertapoistona tilinpäätökseen. Jäsenkunnille kohdistetuissa kuntaosuuksissa HSL:n poistot sisältyvät HSL:n yleiskustannuksiin.

Keskusverolautakunta (KVL) on antanut hakija A Oy:n hakemuksesta ennakkoratkaisun 6/2020, jossa yhtenä kysymyksenä on annettu hakijalle ratkaisu matkakortille ladatun arvon arvonlisäverokäsittelyyn. KVL on ratkaisussaan todennut, että A Oy:n B:n matkakortille tekemää arvolatausta on pidettävä yksikäyttösetelinä, josta tulee suorittaa arvonlisävero lataushetkellä. HSL on kirjanpidossaan oikaissut matkakortille ladatun arvon arvonlisäverokäytännön 1.1.2020 alkaen siten, että arvon latauksessa, lipun ostotapahtumassa ja arvon käyttötapautumassa käsitellään kirjanpidossa arvonlisävero. Arvonlisävero tulee siten tilitettyä HSL:n lipunmyynnin osalta vain kerran, mutta ajallisesti tilitys tehdään silloin kun arvo ladataan matkakortille.

Tilikauden päättyessä HSL:n taseessa on yhteensä 44 736 844,00 euroa rahalaitosvelkaa Kuntarahoitus Oy:lle.

Edellisen tilikauden tietojen vertailukelpoisuus

HSL:n toiminnassa ei ole tapahtunut tilikauden tietojen vertailukelpoisuuteen vaikuttavia olennaisia muutoksia vuosien 2020 ja 2021 välillä.

4.2 Tuloslaskelman liitetiedot

4.2.1 Joukkoliikenteen lipputulot ja palveluostot

x 1 000 €	TP 2020	TA 2021	TP 2021	Muutos TA2021/TP2021	
				Eur	%
LIPPUTULOT VYÖHYKKEITTÄIN					
AB vyöhykkeen lipputulot	163 498	171 968	158 640	-13 328	-8,4 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	35 373	36 677	32 748	-3 929	-12,0 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	11 062	12 234	9 850	-2 384	-24,2 %
BC vyöhykkeen lipputulot	26 351	26 935	26 546	-389	-1,5 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	2 233	2 276	2 226	-49	-2,2 %
CD vyöhykkeen lipputulot	2 246	2 330	2 435	105	4,3 %
D vyöhykkeen lipputulot	2 531	2 662	2 808	147	5,2 %
	-1				
Edellisen tariffijärjestelmän lipputulot	-1				
LIPPUTULOT YHTEENSÄ	243 293	255 082	235 254	-19 828	-7,8 %
OPEROINTIKUSTANNUKSET (sis. bonukset ja sanktiot)					
Bussiliikenne					
- Helsinki	119 775	121 748	118 519	-3 229	-2,7 %
- Seutu, Espoon suunta	20 784	20 004	20 576	571	2,9 %
- Seutu, Vantaan suunta	32 296	32 559	33 185	626	1,9 %
-Seutu, poikittais	32 961	34 351	34 782	430	1,3 %
- seutulinjat Kerava	1 846	1 758	1 745	-13	-0,7 %
- Espoo ja Kauniainen	59 977	60 033	61 468	1 435	2,4 %
- Vantaa	27 051	26 778	26 369	-409	-1,5 %
- Kerava	1 525	1 597	1 588	-8	-0,5 %
- U-linjat Vihdin ja Hämeenl. suunta	167	235	148	-87	-36,9 %
- Kirkkonummi	5 851	1 655	1 903	248	15,0 %
- Seutu, Kirkkonummen suunta		4 211	3 910	-301	-7,1 %
- U-Kirkkonummi	465	977	562	-415	-42,4 %
- Sipoon ostoliikenne	5 290	5 136	5 534	398	7,8 %
- U-linjat Sipoo	383	476	385	-91	-19,2 %
- Tuusula	1 690	1 599	1 701	102	6,4 %
- Seutu, Tuusulan suunta	4 838	5 050	5 288	238	4,7 %
- U-linjat Tuusula	71	48		-48	-100,0 %
- Siuntio	158	171	150	-20	-11,9 %
- Ympäristöbonus	2 182	2 000	1 515	-485	-24,3 %
Bussiliikenne yhteensä	317 309	320 385	319 329	-1 056	-0,3 %
Junaliikenne					
- lähijunaliikenne	89 142	90 347	80 352	-9 995	-11,1 %
Junaliikenne yhteensä	89 142	90 347	80 352	-9 995	-11,1 %
Raitioliikenne					
- Helsinki	54 296	55 570	53 782	-1 788	-3,2 %
Raitioliikenne yhteensä	54 296	55 570	53 782	-1 788	-3,2 %
Metroliikenne					
- Länsimetron avaamisen jälkeen	42 480	43 846	42 524	-1 322	-3,0 %
Metroliikenne yhteensä	42 480	43 846	42 524	-1 322	-3,0 %
Lauttaliikenne					
- Helsinki	3 688	4 501	3 640	-861	-19,1 %
Lauttaliikenne yhteensä	3 688	4 501	3 640	-861	-19,1 %

x 1 000 €	TP 2020	TA 2021	TP 2021	Muutos TA2021/TP2021	
				Eur	%
IdeaLab					
- Potkulautapilotti					
- Espoon kutsuliikennepilotti	223				
IdeaLab yhteensä	223				
OPEROINTIKUSTANNUKSET YHTEENSÄ	507 138	514 649	499 626	-15 023	-2,9 %
INFRAKUSTANNUKSET					
Bussiliikenne					
- Helsinki	2 643	2 650	2 650		0,0 %
- Espoo	4 447	3 658	3 658		0,0 %
- Vantaa	661	770	770		0,0 %
- Kerava					
- Kirkkonummi	29	78	78		0,0 %
Bussiliikenne yhteensä	7 779	7 155	7 155		0,0 %
Junaliikenne					
- Helsinki	514	654	654		0,0 %
- Espoo	1 078	1 639	1 639		0,0 %
- Vantaa, muu kuin Kehärata	996	1 095	1 095		0,0 %
- Vantaa, Kehärata	10 943	10 754	10 754		0,0 %
- Kerava					
- Kirkkonummi	1	82	82		0,0 %
Junaliikenne yhteensä	13 533	14 225	14 225		0,0 %
Raitioliikenne					
- Helsinki	17 519	19 724	19 724		0,0 %
Raitioliikenne yhteensä	17 519	19 724	19 724		0,0 %
Metroliikenne					
- Helsinki, kantakaupungin metro	37 283	38 725	38 725		0,0 %
- Helsinki, Länsimetro	17 861	13 740	13 740		0,0 %
- Espoo, Länsimetro	52 242	44 909	44 909		0,0 %
- Vantaa, kantakaupungin metro	111	107	107		0,0 %
	107 497	97 482	97 482		0,0 %
Lauttaliikenne					
- Helsinki	432	652	652		0,0 %
Lauttaliikenne yhteensä	432	652	652		0,0 %
HSL-Sähköbussien latausinfra					
- Helsinki		41	44		
- Espoo	1 525	1 411	1 667	256	18,1 %
Latausinfra yhteensä	1 525	1 453	1 712	256	17,6 %
INFRAKUSTANNUKSET YHTEENSÄ	148 286	140 691	140 950	256	0,2 %
MUUT PALVELUT					
Lipunmyyntipalkkiot	836	1 100	560	-540	-49,1 %
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöoikeudet	18 391	18 914	18 700	-214	-1,1 %
Toimisto- ja asiantuntijapalvelut	5 161	6 065	3 870	-2 195	-36,2 %
Ilmoitukset ja markkinointi	2 239	3 061	3 601	540	17,6 %
Koneiden ja lait. kunnossapito	2 719	2 738	2 860	122	4,5 %
Muut palvelut	3 189	4 903	3 215	-1 687	-34,4 %
MUUT PALVELUT YHTEENSÄ	32 535	36 781	32 807	-3 974	-10,8 %
PALVELUT YHTEENSÄ	687 958	692 121	673 383	-18 738	-2,7 %

4.2.2 Tuloksen muodostuminen osastoittain

1 000 €	HSL YHTEENSÄ	Johto		Liikenne- järjestelmä ja tutkimukset - osasto		Joukkoliikenne - osasto		Asiakkuus ja myynti -osasto		Teknologia- ratkaisut - osasto		Hallinto- ja strategiapalvelut -osasto		Yhteiset menot ja tulot ¹⁾	
		€	% osuus HSL-yht.	€	% osuus HSL-yht.	€	% osuus HSL- yht.	€	% osuus HSL-yht.	€	% osuus HSL- yht.	€	% osuus HSL-yht.	€	% osuus HSL-yht.
Toimintatuotot	733 444		0,0 %	119	0,0 %	1 201	0,2 %	6 033	0,8 %	2 188	0,3 %	184	0,0 %	723 720	98,7 %
Myyntituotot	238 522		0,0 %	102 050	0,0 %	5	0,0 %	782	0,3 %	1 027	0,4 %	3	0,0 %	236 603	99,2 %
Kuntaosuudet	388 544		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	388 544	100,0 %
Tuot ja avustukset	100 174		0,0 %	17	0,0 %	72	0,1 %	1 400	1,4 %	9	0,0 %	103	0,1 %	98 573	98,4 %
Vuokratuotot	2 329		0,0 %		0,0 %	1 124	48,3 %		0,0 %	1 152	49,5 %	53	2,3 %		0,0 %
Muut toimintatuotot	3 875		0,0 %		0,0 %		0,0 %	3 851	99,4 %		0,0 %	24	0,6 %		0,0 %
Toimintakulut	-706 005	-791	0,1 %	-2 974	0,4 %	-6 775	1,0 %	-20 814	2,9 %	-27 622	3,9 %	-5 155	0,7 %	-641 874	90,9 %
Henkilöstökulut															
Palkat ja palkkiot	-20 044	-519	2,6 %	-1 759	8,8 %	-3 366	16,8 %	-8 928	44,5 %	-3 693	18,4 %	-1 780	8,9 %		0,0 %
Henkilösivukulut															
Eläkekulut	-4 426	-50	1,1 %	-401	9,1 %	-753	17,0 %	-2 022	45,7 %	-821	18,5 %	-380	8,6 %		0,0 %
Muut henkilösivukulut	-466	-9	2,0 %	-53	11,4 %	-101	21,6 %	-157	33,6 %	-99	21,2 %	-47	10,1 %		0,0 %
Palvelujen ostot	-673 383	-175	0,0 %	-740	0,1 %	-1 122	0,2 %	-6 543	1,0 %	-22 409	3,3 %	-1 794	0,3 %	-640 600	95,1 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-800	-2	0,3 %	-15	1,8 %	-13	1,6 %	-256	32,0 %	-345	43,1 %	-120	15,0 %	-50	6,3 %
Vuokratulot	-4 401		0,0 %	-1	0,0 %	-1 416	32,2 %	-718	16,3 %	-237	5,4 %	-805	18,3 %	-1 224	27,8 %
Muut toimintakulut	-2 484	-36	1,5 %	-5	0,2 %	-5	0,2 %	-2 190	88,2 %	-18	0,7 %	-230	9,3 %		0,0 %
Toimintakate	27 439	-791		-2 854		-5 574		-14 781		-25 435		-4 971		81 846	
Rahoitustuotot	239		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	239	100,0 %		0,0 %
Rahoituskulut	-247		0,0 %		0,0 %		0,1 %	-1	0,3 %	-6	2,3 %	-240	97,3 %		0,0 %
Vuosikate	27 431	-791		-2 854		-5 574		-14 782		-25 440		-4 973		81 846	
Poistot	-17 023		0,0 %	-17	0,1 %	-10	0,1 %	-157	0,9 %	-16 477	96,8 %	-127	0,7 %	-234	1,4 %
Tilikauden tulos	10 408	-791		-2 872		-5 585		-14 939		-41 918		-5 100		81 612	
Tilikauden yli- (+)/alijäämä (-)	10 408	-791		-2 872		-5 585		-14 939		-41 918		-5 100		81 612	

¹⁾ HSL:n yhteisiin tuloihin ja menoihin kirjataan joukkoliikenteen lipputulot, kuntaosuudet, valtion maksama suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki, liikenteen operointikustannukset sekä kuntien infrakustannukset.

4.2.3 Selvitys suunnitelman mukaisten poistojen ja poistonalaisten investointien vastaavuudesta

Pysyvien vastaavien ryhmä Poistoaika

Poistosuunnitelman mukaiset poistoajat hyödykeryhmittäin

Aineettomat hyödykkeet	
Aineettomat oikeudet	5 vuotta
Atk-ohjelmistot ja oikeudet	3 vuotta
Laajat atk-järjestelmät (ml. matkakorttijärjestelmä)	5 vuotta
Muut pitkävaikutteiset menot	5 vuotta
Aineelliset hyödykkeet	
Rakennukset ja rakennelmat	15-30 vuotta
Kiinteät rakenteet ja laitteet	5-10 vuotta
Koneet ja kalusto	3-10 vuotta

4.3 Taseen liitetiedot

4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Käyttöomaisuuden tase-erittely 31.12.2021

Käyttöomaisuusryhmä	1001 Laajat ICT-järjestelmä	1005 ICT-ohjelmistot ja oikeudet	1010 Muut pitkä- vaikutteiset me- not	1141 Matkakorttijärjestel- män kiinteät laitteet	1142 Liikenneinformaa- tiolaitteet	1160 Henkilö- ja paketti- autot	1165 ICT-laitteet	1170 Muut laitteet ja kalusteet	Yhteensä
Hankinnat									
Alkusaldo	70 556 409,97	4 190 288,96	2 113 276,97	22 696 760,40	2 875 055,36	655 708,80	6 186 191,94	941 654,54	110 215 346,94
Tilinpäätöksen hankinnat	5 744 183,05	1 516 048,38	765 935,21	0,00	10 469,89	195 916,80	143 533,72	0,00	8 625 031,84
Tilinpäätöksen aktivoinnit	0,00	0,00	0,00	-461 675,92	0,00	-165 916,80	0,00	0,00	-627 592,72
Sulkeminen	76 300 593,02	5 706 337,34	2 879 212,18	22 235 084,48	2 885 525,25	685 708,80	6 329 725,66	941 654,54	118 212 786,06
Poistot									
Alkusaldo	-43 585 320,45	-2 219 041,90	-1 160 391,16	-9 248 950,36	-2 091 348,06	-108 050,08	-5 893 921,84	-323 828,35	-64 630 852,20
Vuoden lopun erityiset poistovähennykset	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tilinpäätöksen poistot	-11 315 815,29	-1 245 625,24	-465 187,78	-2 667 757,61	-307 501,94	-145 437,60	-411 027,56	-178 349,74	-16 736 702,76
Tilinpäätöksen peruutukset	0,00	0,00	0,00	260 630,06	0,00	60 836,16	0,00	0,00	321 466,22
Sulkeminen	-54 901 135,74	-3 464 667,14	-1 625 578,94	-11 656 077,91	-2 398 850,00	-192 651,52	-6 304 949,40	-502 178,09	-81 046 088,74
Kirjanpitoarvon korotukset/alennukset									
Alkusaldo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sulkeminen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kirjattu arvo									
Sulkeminen	21 399 457,28	2 241 670,20	1 253 633,24	10 579 006,57	486 675,25	493 057,28	24 776,26	439 476,45	37 166 697,32
Alkusaldo	26 971 089,52	1 971 247,06	952 885,81	13 447 810,04	783 707,30	547 658,72	292 270,10	617 826,19	45 584 494,74

Investointihankkeet hankkeittain

Investointihanke	TA2021	TP2021	Ero TP2021/TA2021	Kuvaus
LJJ Lippu- ja Informaatiojärjestelmän kehittämishankkeet	2 970 000	1 282 520	-1 687 480	Lippu- ja Informaatiojärjestelmän lippu- ja myyntiosion kehittämiskustannukset, laitehankinnat ja muu ohjelmiston kehitystarpeet.
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 500 000	1 463 269	-36 731	HSL-mobiilisovelluksen jatkuva kehitys
Lähimaksulaitteet	1 200 000	420 165	-779 835	Lähimaksuominaisuuden ja QR-koodilukijan hankinnat. QR-koodilukija lisätään mobiililipun validointia varten.
HSL.fi -palvelun uusiminen	980 000	775 622	-204 378	Uusi hsl.fi-sivusto, joka kokoaa yhteen myös muita kuluttajaverkkopalveluita.
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100 000	825 674	-274 326	Joukkoliikennerekisterin uudistaminen
Sähköiset näytöt – TFT	760 000	0	-760 000	Huomioidaan infrahankkeiden näyttökustannusten siirtyminen HSL:lle.
Tunnistepohjainen maksujärjestelmä	833 000	541 047	-291 953	Kaikkien HSL:n myyntikanavien yhteisen tunnistepohjaisen taustajärjestelmän hankinta ja kehittämiskustannukset. Yhteistyöprojekti TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ) kanssa.
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650 000	689 487	39 487	Traficom ja LMJ:n kanssa yhteistyössä toteutettu reitityspalvelu.
JUKI2 siirtymäkauden käynnistämiskorvaukset	1 743 000	0	-1 743 000	Kilpailutetun junaliikenteen siirtymäkauden käynnistämiskorvausten maksuositit
OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta	435 000	288 467	-146 533	Palvelu, jossa tarjotaan liikennepalvelulain edellyttämät avoimet lipunmyyntirajapinnat MaaS-opeeraattoreille.
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu	450 000	751 156	301 156	Luodaan HSL:n yhteinen tietovarasto, jossa huomioidaan myös Matkustajadatan tarpeet.
Toimitilojen remontointi	550 000	682 357	132 357	Toimitilojen/kiinteistön remontointi.
HSL kortti	460 000	5 303	-454 698	Matkakortin nettilatauspalvelun kehittäminen.
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	410 000	491 916	81 916	Bussiliikenteen tarkastusjärjestelmän, Transitlog, TransitData, karttapalveluiden ja JoreMapUI-sovellusten sekä liikennevaloetus- ja informaatiöraajapintojen kehittäminen.
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	342 000	265 581	-76 419	Yritysportaali, jonka kautta voidaan hallita yritysmatkalippujen edunsaajia, ostoja sekä laskutusta
Robotiikan hyödyntäminen HSL:n prosesseissa	30 000	0	-30 000	Robotiikan hyödyntäminen.
Sopimusseuranta (SoSe)	260 000	471 644	211 644	Juna-, bussi- ja mahdollisesti muidenkin sopimusten seurantaan tarvittavat järjestelmät.
Matkustajalaskentalaitteet	400 000	0	-400 000	Varautuminen uusien runkolinjojen laitehankintaan. Uudet runkolinjat 10 bussia/linja.
Muut hankkeet	2 308 000	2 786 714	478 714	Muut hankkeet
Investointihankkeet yhteensä	17 381 000	11 740 922	-5 640 078	

Käyttöomaisuusosakkeet ja osuudet

	Kotipaikka	Omistusosuus	Osakkeiden lkm	Kirjanpitoarvo 31.12.2021, eur
Muut osakkeet ja osuudet				
Kiinteistö Oy Asemapäällikönkatu 5	Helsinki	69,73 %	8619	7 567 122,94
Helsingin Konsernihankinta Oy	Helsinki		1	1 000,00
TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy	Tampere	14,15 %	390 855	31 277,28
Sarastia Oy	Helsinki		1 500	5 490,00

Pitkä- ja lyhytaikaisten saamisten muutos

Lyhytaikaiset saamiset	31.12.2021 euroa	31.12.2020 euroa	Muutos euroa
Lyhytaikaiset saamiset	42 393 766,09	30 018 780,12	12 374 985,97
Myyntisaamiset	12 873 749,64	12 393 480,71	480 268,93
Lainasaamiset	498,17	498,17	0,00
Muut saamiset	13 727 241,61	15 195 771,61	-1 468 530,00
Siirtosaamiset	15 792 276,67	2 429 029,63	13 363 247,04
Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät	15 792 276,67	7 763 372,90	8 028 903,77
Siirtosaamiset kunnilta ja kuntayhtymiltä	0,00	966 036,94	-966 036,94
Siirtosaamiset liikenneitsijöiltä ja VR:ltä	138 667,03	132 663,50	6 003,53
Siirtosaamiset valtiolta	11 913 000,00	6 050 476,68	5 862 523,32
Siirtosaamiset muilta	3 740 609,64	614 195,78	3 126 413,86

4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oma pääoma

Oman pääoman muutokset	31.12.2021 euroa	31.12.2020 euroa	Muutos euroa
Peruspääoma	9 565 772,00	9 565 772,00	0,00
Muu oma pääoma	0,00	3 778 075,16	-3 778 075,16
Edellisten tilikausien ali-/ylijäämä	-2 055 204,99	65 222 594,96	-67 277 799,95
Tilikauden ali-/ylijäämä	10 408 352,98	-71 055 875,11	81 464 228,09
Oma pääoma yhteensä	17 918 919,99	7 510 567,01	10 408 352,98

PERUSPÄÄOMA

Peruspääoma kunnittain 31.12.2021	Osuus-%	Eur
- Espoo	21,0 %	2 009 466,70
- Helsinki	50,2 %	4 797 701,46
- Kauniainen	0,7 %	70 869,62
- Kerava	2,9 %	278 255,99
- Kirkkonummi	3,1 %	300 264,48
- Vantaa	17,0 %	1 625 436,75
- Sipoo	1,6 %	148 480,00
- Tuusula	3,0 %	289 024,00
- Siuntio	0,5 %	46 273,00
Yhteensä	100,0 %	<u>9 565 772,00</u>

MUU OMA PÄÄOMA

YTV:stä siirtyneet jäljellä olleet ylijäämäkertymät on siirretty taseessa edellisten tilikausien ali-/ylijäämäkertymiin KauniAISilla ja Vantaalla (sisältyvät ed. tilikausien yli-/alijäämiin 31.12.2020)

0,00

EDELLISTEN TILIKAUSIEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)

Edellisten tilikausien yli- (+) / alijäämä (-) kunnittain 31.12.2020	Eur
- Espoo	-6 095 698,01
- Helsinki	8 309 719,27
- Kauniainen	22 512,32
- Kerava	932 030,76
- Kirkkonummi	-499 529,68
- Sipoo	-138 027,34
- Siuntio	78 356,93
- Tuusula	685 903,64
- Vantaa	-5 350 472,89
Yhteensä	<u>-2 055 204,99</u>

TILIKAUDEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄT (-)

Tilikauden yli- (+) / alijäämä (-) vuodelta 2021 kunnittain	Eur
- Espoo	5 024 725,10
- Helsinki	-310 442,10
- Kauniainen	43 015,58
- Kerava	418 148,57

- Kirkkonummi	3 224 006,61
- Sipoo	-137 975,52
- Siuntio	-47 221,82
- Tuusula	276 438,66
- Vantaa	1 917 657,89
Yhteensä	<u>10 408 352,98</u>

KUMULATIIVINEN YLI- (+) / ALIJÄÄMÄ (-) KUNNITTAIN YHTEENSÄ 31.12.2021

Kumulatiivinen yli-/alijäämä sisältää edellisten tilikausien yli- /alijäämät sekä tilikauden yli- /alijäämät

	Eur
- Espoo	-1 070 972,91
- Helsinki	7 999 277,17
- Kauniainen	65 527,91
- Kerava	1 350 179,33
- Kirkkonummi	2 724 476,93
- Sipoo	-276 002,86
- Siuntio	31 135,11
- Tuusula	962 342,30
- Vantaa	-3 432 815,00
Yhteensä	<u>8 353 147,99</u>

Lyhytaikaiset velat

Lyhytaikaiset velat	31.12.2021 euroa	31.12.2020 euroa	Muutos euroa
Lyhytaikaiset velat yhteensä	150 076 897,59	160 346 164,70	-10 269 267,11
Lainat rahoituslaitoksilta			
Lainat Kuntarahoitus Oy:lta	44 736 844,00	50 000 000,00	-5 263 156,00
Saadut ennakot	32 385 700,73	31 044 966,52	1 340 734,21
Matkakortin arvon lataukset	28 058 836,46	26 983 673,07	1 075 163,39
Työmatkasetelit	4 211 416,02	4 037 046,02	174 370,00
Lahjakortit	19 480,00	13 470,00	6 010,00
Open Maas lompakko	5 968,25	10 777,43	-4 809,18
Saadut vakuudet/pantit	90 000,00	0,00	90 000,00
Ostovelat	52 483 043,05	63 077 277,10	-10 594 234,05
Muut velat	2 748 982,54	1 797 381,56	951 600,98
Siirtovelat	17 722 327,27	14 426 539,52	3 295 787,75
Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät	17 722 327,27	14 426 539,52	3 295 787,75
Lipputulojen jaksotukset	10 223 589,70	8 365 649,64	1 857 940,06
Lomapalkkajaksotukset	4 333 202,90	4 300 048,45	33 154,45
Tulospalkkiovaraus	644 553,54	0,00	644 553,54
Muut siirtovelat muille	2 520 981,13	1 760 841,43	760 139,70

4.4 Vastuut ja vakuudet

Euroa	31.12.2021
Kaluston leasing-vastuut	
Leasing-maksut 2022 -->	352 861,95
Leasing-maksut 2023 -->	152 605,45
Leasing-maksut 2024->	62 853,63
Leasing-maksut 2025->	2 536,40
Yrityskortit	
Yrityskortit 2022 -->	211 497,02
Rakennusten ja rakennelmien vuokrat	
Vuokrat 2022-->	2 640 687,41
Vastuut yhteensä	3 423 041,86

HSL:n hallussa olevista vakuuksista on luettelo tilinpäätösasiakirjojen liitteenä.
Summat sisältävät arvonlisäveron.

Tarkempi erittely leasing- ja vuokravastuista sekä luettelo HSL:n hallussa olevista vakuuksista on tilinpäätösasiakirjojen erillisenä liitteenä. Esitetyt summat sisältävät arvonlisäveron.

Muut taseen ulkopuoliset vastuut

Muita taseen ulkopuolisia vastuuta ei ollut.

4.5 Henkilöstöä, luottamushenkilömaksuja ja tilintarkastajan palkkiota koskevat liitetiedot

Henkilöstön lukumäärä 31.12.	Yhteensä		
	31.12.2021	31.12.2020	Muutos
Johto	1	1	0
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset	37	39	-2
Joukkoliikenne	59	58	1
Asiakkuus ja myynti	212	207	5
Teknologiaratkaisut	64	64	0
Hallinto ja strategiapalvelut	29	36	-7
Yhteensä	402	405	-3

Työsuhteiden luonne	2021	2020
Vakinaiset	370	378
Määräaikaiset	32	27
Kaikki yhteensä	402	405

Henkilöstökulut TP2021	Eur
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	24 936 240
Henkilöstökuluja aktivoitu aineettomiin hyödykkeisiin	0
Henkilöstökulut yhteensä	24 936 240
Henkilöstökulut keskimäärin/hlö	62 030

Luottamushenkilöiden palkkioista perityt ja puolueelle tai puolueyhdistykselle tilitetty luottamushenkilömaksut

	2021	2020
Kokoomus	12 743,95	18 024,67
SDP	10 021,83	12 555,28
Vasemmistoliitto	1 888,75	2 956,27
Vihreät	12 633,05	18 861,68
Perussuomalaiset	1 048,92	0,00
RKP	3 480,34	4 876,50
Siniset	0,00	0,00
Pro-Kirkkonummi	1 224,12	1 659,39
Yhteensä	43 040,96	58 933,79

Tilintarkastajan palkkiot 31.12.

Tilintarkastuspalvelut ostettiin vuonna 2021 BDO Oy:lta,

Tarkastuslautakunnan sihteeripalvelut ostettiin BDO/BDO Auditor Oy:lta.

Sisäisen tarkastuksen palveluita suoritti vuonna 2021 KPMG Julkistarkastus Oy.

	2021	2020
BDO Oy:tä ostetut palvelut:		
Tilintarkastuspalvelut	16 181,94	12 733,96
Tarkastuslautakunnan sihteerin tehtävät	14 925,00	18 863,00
Hanketarkastukset	4 250,00	10 240,00
Koulutuspalvelut	0,00	1 400,00
Muut asiantuntijapalvelut	1 125,00	2 235,84
BDO Auditor Oy:lta ostetut palvelut		
Hanketarkastukset	2 145,00	2 845,00
Tarkastuslautakunnan sihteerin tehtävät	2 055,56	
KPMG Julkistarkastus Oy:ltä ostetut palvelut:		
Sisäisen tarkastuksen palvelut	36 855,00	24 343,80
KPMG Oy Ab:lta ostetut palvelut:		
Lakimiespalvelut	16 015,50	64 866,25
Muut asiantuntijapalvelut	462 854,88	640 418,11
Yhteensä	556 407,88	777 945,96

Intressitahoihin liitetyt liiketoimet

Kuntalain 84 §:n 2 momentin mukaan sidonnaisuuksista tehtävät sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

Kuntayhtymän lähipiirin/intressipiirin kanssa ei ole tilikaudella ollut tavanomaisesta poikkeavia liiketoimia.

4.6 Tunnuslukujen laskentakaavat

Tuloslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat

Toimintatuotot prosenttia toimintakuluista = $100 \times \text{Toimintatuotot} / (\text{Toimintakulut} - \text{Valmistus omaan käyttöön})$

Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia prosenttia toimintakuluista = $100 \times (\text{Toimintatuotot} - \text{Kuntaosuudet}) / (\text{Toimintakulut} - \text{Valmistus omaan käyttöön})$

Vuosikate prosenttia poistoista = $100 \times \text{Vuosikate} / \text{Poistot ja arvon alentumiset}$

Kuntaosuudet per asukas = $\text{Kuntaosuudet} / \text{HSL-jäsenkuntien asukasmäärä}$

Rahoituslaskelman tunnuslukujen laskentakaavat

Investointien tulo-rahoitus, % = $100 \times \text{Vuosikate} / \text{Investointien omahankintameno}$

Kassan riittävyys (pv) = $365 \text{ pv} \times \text{Rahavarat 31.12.} / \text{Kassasta maksut tilikaudella}$

Maksuvalmiussuhde ilman vaihto-omaisuutta Quick ratio = $\text{Rahat ja pankkisaamiset} + \text{rahoitusarvopaperit} + \text{lyhytaikaiset saamiset} / \text{Lyhytaikainen vieras pääoma}$

Maksuvalmiussuhde vaihto-omaisuus huomioiden Current ratio = $\text{Vaihtuvat vastaavat} / \text{Lyhytaikainen vieras pääoma}$

Taseen tunnusluvut

Omavaraisuusaste, % = $100 \times (\text{Oma pääoma} + \text{Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset}) / (\text{Koko pääoma} - \text{Saadut ennakot})$

Suhteellinen velkaantuneisuus, % = $100 \times (\text{Vieras pääoma} - \text{Saadut ennakot}) / \text{Toimintatuotot}$

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) = $\text{Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)} + \text{Tilikauden ylijäämä (alijäämä)}$

Kertynyt ylijäämä (alijäämä), € / asukas = $(\text{Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)} + \text{Tilikauden ylijäämä (alijäämä)}) / \text{HSL-jäsenkuntien asukasmäärä 31.12.2014 Tilastokeskuksen ennakotieto (vuosi 2013 asukasmäärä per 31.12.2013)}$

Lainakanta 31.12. = $\text{Vieras pääoma} - (\text{Saadut ennakot} + \text{Ostovelat} + \text{Siirtovelat} + \text{Muut velat})$

Kuntaosuuslaskennan tunnusluvut

*Kuntaosuus ennen yli-/alijäämää = Kunnalle kohdistetut kustannukset – kunnalle kohdistetut lippu-
tulot – kunnalle kohdistettu suurten kaupunkien joukkoliikenne tuki*

Subventio % = Kuntaosuus ennen yli-/alijäämää / kunnalle kohdistetut kustannukset

4.7 Kuntaosuuksien jakoperusteet

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE-KUNTAYHTYMÄÄ KOSKEVA PERUSSOPIMUS

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

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu

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

Liikenteen operointikulut

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

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset, Espoon ja Kauniaisten sisäiset, Vantaan sisäiset, Keravan sisäiset, Sipoon sisäiset, Tuusulan sisäiset, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Keravan suunta, seutulinjat Sipoon suunta, seutulinjat Tuusulan suunta, U-linjat suunnittain) 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 operointikustannukset jaetaan HSL:n tilaaman liikenteen korvauksiin ja VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannuksiin. Junaliikenteen kustannukset kohdistetaan junayksikkökilometrien perusteella HSL:n tilaamalle junaliikenteelle junalinjoittain. Lippuyhteistyön kustannukset kohdistetaan nousujen perusteella VR:n lähiliikenteen junille. Junakalustoyhtiön vuokrat sisällytetään HSL:n tilaamaan junaliikenteen operointikustannuksiin.

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut jaetaan kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5.

Metroliikenne

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

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

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

Raitiovaunuliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajituskimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometriä perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajituskimuksista 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.

Tilaaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut

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

Joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun, viestinnän ja markkinoinnin, lippu- ja informaatiojärjestelmien ylläpidon, hallinnon yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston (joukkoliikenteen suunnittelun) ja matkalippujen tarkastusyksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometriä laskennassa käytettyjä 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.

- Bussiliikenneterminalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminalista 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. Bussiliikenneterminalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminalista 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 arvolipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lippuiloista vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

VALTION TUET

Kuntaosuuksia vähentävät valtiolta saadut tuet. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki ja ilmastoperusteinen rahoitus ovat kohdistettu kuntien asukasluvun perusteella. Valtion akuuttista koronatilanteesta johtuva tuki liikenteen lipputulomenetyksiin on kohdistettu talousarvion ja toteutuneen lipputulon erotuksen perusteella kunnittain.

5 ALLEKIRJOITUKSET JA MERKINNÄT

Helsingissä 29.3.2022
Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus

Matias Pajula
puheenjohtaja

Pekka Sauri
varapuheenjohtaja

Saara Brax

Heli Halava

Elina Kauppila

Sirpa Kauppinen

Mia Laiho

Pasi Liukkonen

Björn Månsson

Maria Outinen

Tuulia Pitkänen

Laura Rissanen

Sakari Rokkanen

Sampsa Rydman

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

Ilmari Mäkinen
osastonjohtaja

Tilintarkastusmerkintä

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä ____/____ 2022

BDO Oy
Tilintarkastusyhteisö

Tiina Lind
KHT, JHT

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 75 pages before this page

Dokumentet inneholder 75 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 75 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 75 sider før denne side

Detta dokument innehåller 75 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 76 pages before this page

Tämä asiakirja sisältää 76 sivua ennen tätä sivua

Detta dokument innehåller 76 sidor före denna sida

Dokumentet inneholder 76 sider før denne siden

Dette dokument indeholder 76 sider før denne side

authority to sign

asemavaltuus

ställningsfullmakt

autoritet til å signere

myndighed til at underskrive

representative

nimenkirjoitusoikeus

firmitteckningsrätt

representant

repræsentant

custodial

huoltaja/edunvalvoja

förvaltare

foresatte/verge

frihedsberøvende

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 77 pages before this page

Dokumentet inneholder 77 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 77 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 77 sider før denne side

Detta dokument innehåller 77 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende