

**Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2023
Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän
yhtymäkokoukselle**



SISÄLLYSLUETTELO

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2023	2
2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista	2
3. Arviointikriteerit tilikaudella 2023	6
• Strategian ja tuloskortin toteutuminen 2023.....	8
• Henkilöstö.....	12
• Talousarvion 2023 toteutuminen.....	15
• Asiakastyytyväisyys.....	19
• Pikaratikan valmistuminen	20
• Esitys yhtymäkokoukselle.....	23

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2023 Helsingin Seudun Liikenne – kuntayhtymän yhtymäkokoukselle

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2023

Yhtymäkokouksen toimikaudeksi 2021-2025 valitseman tarkastuslautakunnan kokoonpano oli seuraava: puheenjohtaja Ilkka Malmivaara (varajäsen Mira Vaahermäki), varapuheenjohtaja Auli Ülle (Sakari Kouti), jäsen Petteri Auvinen (Susanna Kallama), jäsen Laura Korpinen (Erkki Karinoja) ja jäsen Janne Vikman (Dalena Bui).

Tarkastuslautakunta valittiin yhtymäkokouksessa 14.9.2021. Tarkastuslautakunta on kokoontunut vuoden 2023 arviointia varten syksyn 2023 aikana 5 kertaa ja vuoden 2024 aikana 6 kertaa. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi JHT, KHT Tiina Lind BDO OY:stä.

Tarkastuslautakunta on laatinut tilikauden 2023 kattavan alustavan arviointisuunnitelman, joka täsmentyi vuoden kuluessa. Arviointisuunnitelmaan perustuen tarkastuslautakunta on haastatellut HSL:n johtavia viranhaltijoita, kuullut tilintarkastajaa ja arvioinut HSL:n toiminnan tavoitteiden toteutumista, tehokkuutta, tarkoituksenmukaisuutta ja vaikuttavuutta. Lautakunnan arvioinnin kohteena tilikauden 2023 osalta olivat:

- Matkustuskäyttäytymisen muutos
- Infrakorvaukset
- HSL:n strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2023
- Henkilöstökertomukset
- Talousarvion 2023 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta
- Asiakastytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
- Pikaratikan valmistuminen
- Tilinpäätös 2023

2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista

Tarkastuslautakunta on koonnut alla olevaan yhteenvetoon keskeisimmät tilikauteen 2023 kohdistuvaan arviointityöhön liittyvät havainnot ja esitykset.

Strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2023

Tarkastuslautakunnan arvio

Strategiset tavoitteet:

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Tavoitteen saavuttaminen on kehittynyt hyvin ja tilanne sen suhteen on selkeä, koska mittariksi on valittu CO₂-päästöt ja niitä lasketaan liikennevälineen päästämistä päästöistä. Suurin osa näistä päästöistä syntyy bussien pakokaasuista, joten vaihtamalla polttomootorit sähkökäyttöisiin busseihin vähenevät CO₂-päästöt. Kuitenkin on hyvä muistaa, että joukkoliikenne kuluttaa

valtavan määrän energiaa ja kulutus uusien välineiden mukana kasvaa. Olisi hyvä laskea mukaan myös liikennevälineiden tekemisestä aiheutuneet päästöt sekä muun energian tuottamisesta syntyvät päästöt. Esim pikaratikan käyttämisen osalta kerrotaan, että ostetaan päästötöntä energiaa. Voisi avata kuinka varmistetaan ostettavan energian päästöttömyys talvellakin, milloin päästötöntä energiaa ei ole aina saatavilla.

2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Tavoitteen saavuttaminen on edennyt hyvin ja joukkoliikenteen käyttö on kasvanut, mutta hyvä muistaa, että samalla on tuotu uusia liikennevälineitä ja mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä. Länsimetro on saatu vasta kunnolla tehokkaaseen käyttöön uuden linjan pidennyksen, vuorovälien tihentämisen ja luotettavuuden parantumisen myötä. Kesällä oli käytössä kokeilussa uusi lauttaliikenne, mikä sai paljon positiivista palautetta. Tarkastuslautakunta edelleen rohkaiseekin selvittämään lauttaliikenteen uusia mahdollisuuksia.

Osa joukkoliikenteen kasvusta syntyy myös automaattisesti HSL:n jäsenkuntien asukasmäärien kasvun myötä ja onkin vaikeaa arvioida kuinka paljon joukkoliikenteen käyttö kasvaa pelkästään väestön kasvusta.

Lienee enää turhaa odottaa, että liikkuminen palaisi koronapandemiaa edeltävällä tavalla ja laajuudessa. Etätyöt ja uudet työn tekemisen muodot ovat tulleet jäädäkseen, ja tämä vähentää ja muuttaa liikennöinnin tarvetta.

3. Kustannustehokas joukkoliikenne

Tarkasteltava kustannustehokkuus on kehittynyt suotuisasti ja on tärkeä mittari seurata. Voisi entistä paremmin avata mitä kaikkia kustannuksia matkustaja/km kustannukseen lasketaan? Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että tavoitteisiin ja raportointiin lisättäisiin muitakin mittareita, joilla voisi seurata eri liikennemuotojen tehokkuutta ja kustannuksia sekä näiden kehitystä.

Investointien laskelmissa ja perusteluissa olisi hyvä käyttää nykyistä enemmän pohdintaa vaikutuksista joukkoliikenteen kustannustehokkuuteen. Voisi esittää investointipäätösten tekemistä varten laajemmin eri liikennemuotojen valintaa varten niiden kustannusvaikutuksia.

4. Tasapainoinen talous

Talous on parantunut selvästi pandemian ajasta ja on nyt menossa parempaan suuntaan ja vaikuttaa olevan taas hallinnassa. Mittareiksi valittiin tulot ilman kuntaosuuksia oli 410 milj. euroa, kun tavoitteeksi oli asetettu vuodelle 2023 390 milj. euroa. Tulot ovat kehittyneet hyvin vaikka edelleen sisältävät tukia 16 milj. euroa. Erityisesti hienoa on lipputulosten kasvu vuoteen 2022 verrattuna 67 milj. eurolla.

Toisena mittarina taloudelle oli strategiassa asetettu kuntaosuuksien %-määrä. HSL:n pitkäaikaisena tavoitteena on ollut, että puolet toiminnan tuloista tulee lipputulosta ja puolet katetaan jäsenkuntien maksamina. Kuntaosuuksien tavoite toteutui ja oli 52,7 %, mikä on alle 55 % talousarviotavoitteen. Kuntaosuudet olivat vuonna 2022 56 %, ja näytti jo huolestuttavasti siltä, että kehitys on menossa väärään suuntaan.

Tulevaisuudessa on edelleen riskinä kuntaosuuksien kasvu johtuen inflaatiosta ja infrakustannuksien kasvusta. Vuonna 2023 nostettiin lippujen hintoja, millä on oma osuutensa kasvaneissa tuloissa. Hintojen nostamisen jälkeen myös laskettiin hintoja. Tämä johtui siitä, että huomattiin

matkustamisen vähentyneen alueellisesti lipunhinnan nostamisen vaikutuksesta. Tämä mahdollisesti kertoo siitä, että lippujen hintojen nostolla ei enää voida saavuttaa lisätuloja, vaan pitää miettiä muita keinoja tasapainottaa taloutta. Voi tosin myös olla, että joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta on mahdollisesti vähentänyt katuremonttien aiheuttamat matka-aikojen pidennykset.

Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan arvio

Henkilöstön tyytyväisyys vaikuttaa hieman parantuneen. Johdon saama kokonaisarvosana ei tosin ole kovin hyvä, mihin voisi pohtia syitä. Hallinnossa on ollut edelleen jonkin verran vaihtuvuutta ja lakipalveluiden oma resurssointi on alhaista tarpeeseen nähden. Lakipalveluita joudutaan ostamaan erityisesti hankintoihin ja hankintasopimusten tekemiseen noin yhdellä miljoonalla eurolla vuonna 2023. Ostosopimusten tekeminen on HSL:n aivan tekemisen keskiössä olevaa ydintoimintaa. Tällainen osaaminen tulisi löytyä HSL:ltä itseltään eikä pitäisi olla tarvetta tukeutua näin voimakkaasti ostopalveluun.

Tulospalkkaa maksettiin tuloskortin perusteella koko henkilöstölle 79 % kk-palkasta, yhteensä noin 0,9 milj. euroa. Tarkastuslautakunta pitää tuloskortin uusia mittareita organisaation kannalta tärkeinä, mutta yksittäiset työntekijät pystyvät vaikuttamaan tulospalkkansa suuruuteen vain hyvin vähän, jos ollenkaan.

Talousarvion toteutuminen 2023

Tarkastuslautakunnan arvio

Tilikauden tulos oli 30,0 milj. euroa ylijäämäinen, kun muutetussa talousarviossa oli varauduttu 19,5 milj. euron alijäämaiseen tulokseen. Tulos siis ylittää talousarvion noin 50 milj. eurolla. Tulos on todella hyvä. Tosin on huomattava, että hyvä tulos on paljolti syytä toimintakulujen toteutumisesta talousarviota 42,4 milj. euroa alemmina. Tämä taas johtui polttoaineiden ja energian hinnan ennakoitua suotuisammasta kehityksestä. Lisäksi hyvä tulos selittyy HSL:n perustehtävän kannalta epätoivotuilla pohjasyillä kuten ajamattomilla vuoroilla. Ajamattomista vuoroista maksetaan korvauksia HSL:lle.

Sitovat erät toteutuivat hyvin. Kuntaosuudet toteutuivat talousarviota pienempinä johtuen osin noin 16 milj. euron vähennyksistä. Kuntien maksamat kuntaosuudet kasvoivat kuitenkin vuoteen 2022 verrattuna 38,5 milj. euroa. Subventio-% vaihtelee suuresti jäsenkuntien välillä. Espoossa oli suurin 67 % ja Keravalla alhaisin 24,6 %. Kuitenkin keskimääräisesti toteutui 52,7 % mitä on pidettävä hyvänä suorituksena talousarvion odotuksiin nähden.

Lipputulojen ryhmässä on AB-vyöhykkeen matkustusmäärät toteutuneet talousarviota pienempinä ja siinä on tultu jonkinlaiselle kipurajalle hinnan suhteen. Tämä ryhmä on tärkeä joukkoliikenteen käyttäjä, koska yli puolet lipputuloista tulee pelkästään AB-vyöhykkeen nousuista. Lisäksi hienoa on ollut kasvua ABCD lipputuloissa. Olisi tärkeä saada kasvatettua edelleen joukkoliikenteen osuutta matkustamisesta.

Tarkastuslautakunta on huolissaan toimintakulujen suuresta kasvuvauhdista. Vuonna 2022 toimintakuluja kertyi 734 milj. euroa ja vuonna 2023 830 milj. euroa. Suurimpina kasvun aiheuttajina olivat palveluiden ostot. Hyvä olisi selvittää palveluiden ostojen nousun syyt nykyistä paremmin. Jos nousu jatkuu haastaa se HSL:n taloutta jatkossa.

Taseen tunnusluvuista selviää, miten alijäämäisyys on saatu käännettyä ylijäämäiseksi pandemian jälkeen, mikä on hieno asia ja luo pohjaa tuleville vuosille. Vuonna 2023 ylijäämää on kertynyt HSL:n taseeseen yhteensä 100 milj. euroa. Tämä jakautuu jäsenkunnittain hyvin epätasaisesti, mikä hyvä huomioida. Pandemian aikaista lainaa on saatu maksettua pois.

Valtiolta on saatu tukia, mutta niiden määrä on vähäinen merkitykseltään. Voidaan nyt ilolla todeta, että HSL organisaationa selvisi sittenkin talouden puolesta pandemiasta ja sen tuomasta muutoksesta.

Investointien toteumasta selviää, että ne ovat toteutuneet aika epätasaisesti ja erot talousarvioon tulisi selvittää erityisesti ylitysten osalta.

Tulevaisuuden riskinä nähdään inhouse-yhtiöistä suorahankintojen tekeminen pienellä omistuksella huomioiden markkinaoikeuden ratkaisut. Voisi olla paikallaan pohtia näiden hankintojen kilpailuttamista.

Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunnan arvio

Asiakastyytyväisyys on pysynyt hyvällä tasolla, vaikka ennen pandemiaa saaduista luvuista ollaan hieman jäljessä. Kokonaistyytyväisyys palveluihin on hienoisessa laskussa.

Erona tyyppillisesti on, että joukkoliikenteen matkustajat ovat tyytyväisempiä, koska on jo päädytty valitsemaan joukkoliikenne liikkumisen muodoksi. Taas kysyttäessä heiltä, jotka eivät ole valinneet joukkoliikennettä, tyytyväisyys palveluun ei ole niin korkealla tasolla.

Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että talvikunnossapitoon varaudutaan riittävästi.

Pikaratikan valmistuminen

Tarkastuslautakunnan arvio

Pikaratikan toteutusta voidaan tähän mennessä pitää onnistuneena. Projekti pysyi aikataulussa ja sille varatussa budjetissa. Liikenteen aloitus on sujunut suunnitelmien ja odotusten mukaisesti. Positiivista on, ettei ratikasta synny samalla tavalla päästöjä kaduille kuin aikaisemmasta bussiliikenteestä. Palvelutaso ja mukavuus on myös lisääntynyt.

Matkustajien määrä ei vielä ole ylittänyt bussilinjan liikennemääriä muutaman kuukauden käytön jälkeen ja määrien odotetaan nousevan. Tarkastuslautakunta kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että kuljetettaessa suunnilleen sama matkustajamäärä pikaratikalla vanhan bussin sijaan tulee se maksamaan paljon enemmän kuin aiemmin. Jatkossa uusia investointeja pohdittaessa, toivoisi näkevän matkustajakilometrikustannuksen perusteluissa mukana. Näin olisi mahdollista käyttää kannattavuutta arvioinnissa mukana nykyistä paremmin. HSL:n jäsenkuntien on hyvä tehdä tietoinen valinta siitä, kuinka paljon kustannukset nousevat, jos palvelutasoa nostetaan. Lisäkustannusta ei saada välttämättä takaisin lippujen hinnoissa, vaan tarvitaan jäsenkunnilta nykyistä suurempaa panostusta joukkoliikenteeseen. Vuosi 2023 osoitti, että lippujen hintojen nosto todella vähentää joukkoliikenteen käyttöä.

3. Arviointikriteerit tilikaudella 2023

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

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

Tarkastuslautakunnan tehtävänä on seurata tavoitteiden ja talousarvion toteutumista. Onko toiminta järjestetty tuloksellisesti ja vaikuttavasti. Lisäksi pitää arvioida toiminnan taloudellisuutta ja tuottavuutta.

Kuntalain 84 §:ssä säädetyn mukaisesti tarkastuslautakunta valvoo sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja saattaa ilmoitukset yhtymäkokoukselle tiedoksi. HSL:n hallintosäännön § 31 mukaan: tarkastuslautakunta valvoo kuntalaissa tarkoitetun sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja huolehtii sidonnaisuusrekisterin julkisten tietojen julkaisemisesta kuntayhtymän verkkosivuilla. Tarkastuslautakunta on sidonnaisuusrekisterin rekisterinpitäjä. Tarkastuslautakunnan on saatettava sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi hallitukselle ja yhtymäkokoukselle. Kaikki ilmoitukset on hyväksytty vuoden aikana ja lähetetty yhtymäkokoukselle tiedoksi.

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. HSL:n tarkastuslautakunta on käsitellyt ja hyväksynyt HSL:n luottamushenkilöiden ja toimitusjohtajan sidonnaisuuksista tehdyt ilmoitukset ja sidonnaisuusilmoitukset on julkaistu HSL:n verkkosivulla.

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

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

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

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

Tilintarkastaja ilmoittaa tarkastussuunnitelman toteutumisesta ja tarkastushavainnoistaan tarkastuslautakunnalle sen määrämällä tavalla.

Kuntayhtymälle asetetut, strategiasta johdetut, sitovat taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet ovat lainsäädännön perusteella arvioinnin ensisijaisena lähtökohtana. Taloudellisesti sitovat tavoitteet ovat yhtymäkokouksen vahvistamassa talousarviossa 2023, joka on osa talous- ja toimintasuunnitelmaa 2023 - 2025. Toiminnallisten tavoitteiden ja niiden toteutumista kuvaavien mittarien asettaminen ja aktiivinen seuranta ovat taloudellisten tavoitteiden lisäksi kuntayhtymän toiminnan operatiivisen johtamisen tärkein väline. Hyvin järjestetty sisäinen valvonta ja riskienhallinta tukevat sekä operatiivista että strategista johtamista ja ovat siksi kuntayhtymän strategian toteutumisen ohella tarkastuslautakunnan jatkuvia arviointikohteita.

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

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2023 - 2025
- Tilinpäätös 2023
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämissuhteisiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämissuhteiden toteuttaminen
- Tarkastuslautakunnan tilikauden kattavan työsuunnitelman mukaiset arviointikohteet ja niihin perustuvat johtavien viranhaltijoiden haastattelut
- Tarkastuslautakunnan muu seuranta ja arviointi (mm. hallitustyön seuranta, mediaseuranta, palautteet jäsenkunnista) tilikauden aikana
- HSL-kuntayhtymää koskevat sisäiset ohjeistukset ja hyväksytyt toimintaperiaatteet
- Tilintarkastajan tilikauden aikainen ja tilinpäätöstä 2023 koskeva raportointi
- Asiakastytytyväisyytutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on päätöksessään 23.4.2023 § 2 käsitellyt tarkastuslautakunnan arviointikertomusta ja kehottanut hallituksen antamaan selvityksen vuoden 2023 aikana toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen toimenpiteiden johdosta on ryhdytty. Hallitus on antanut 13.05.2023 (§ 64) pitämässään kokouksessa kirjallisen selvityksen arviointikertomuksen 2021 havainnoista. Yhtymäkokous on käsitellyt hallituksen vastineen 28.11.2023 (§ 7).

Yhteenvedona tarkastuslautakunta toteaa, että edellisessä vuoden 2022 arviointikertomuksessa esitettyjen havaintojen ja kehittämissuhteiden käsittely hallituksessa on ollut asianmukaista.

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

• Strategian ja tulokortin toteutuminen 2023

Strategia hyväksytään hallituskausittain Yhtymäkokous hyväksyi 18.1.2022 HSL:n uuden strategian vuosille 2022-2025. Strategisille tavoitteille on määritelty mittarit ja tavoitetasot vuodelle 2025. Vuoden 2023 osalta strategisille tavoitteille määriteltiin välitavoitteet, joilla pyrittiin varmistamaan suuntaa ja vauhtia kohti vuoden 2025 tavoitteita. Vuoden 2023 strategisia tavoitteita olivat:

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
3. Kustannustehokas joukkoliikenne
4. Tasapainoinen talous

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seuranta.

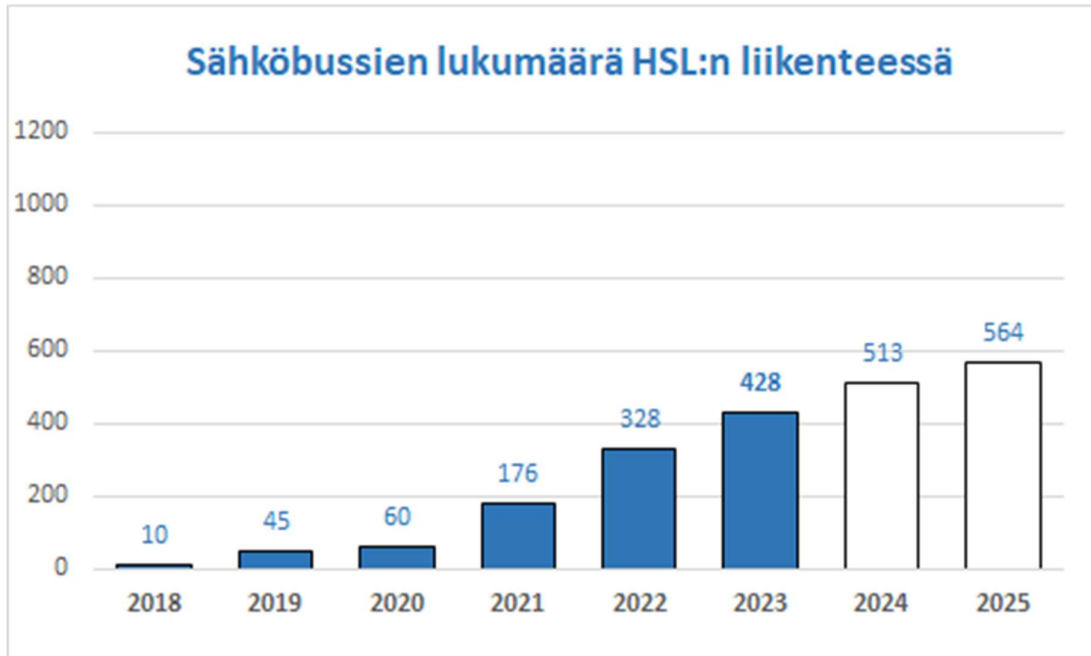
Taulukossa koonti strategisten tavoitteiden toteumasta vuodelta 2023 ja miten tavoite kehittyi suhteessa strategian päättymisvuoden 2025 lopputavoitteeseen:

Strateginen tavoite	Mittari	Tilinpäätös 2022	Tilinpäätös 2023	Tavoite 2023	TS2025	Strategia 2025
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	CO2-päästöt	-53 % vrt. 2010 taso	-63 % vrt. 2010 taso	-69 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousut	304 milj.	344 milj.	362 milj.	375 milj.	400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometri-kustannus pl. infra	0,30 €/km	0,28 €/km	0,28 €/km	0,29 €/km	0,25 €/km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä (ilman tukia ja kuntaosuuksia*)	338 M€	410 M€	390 M€	429 M€	400 M€
	Kuntaosuus (ilman koronatuksia)	56,0 %	52,7 %	55,0 %	55,0 %	50-55 %

*Ilman koronatuksia, perustuet huomioitu

Tavoite kohti päästötöntä liikennettä:

Strategisena tavoite on vähentää vuoteen 2025 mennessä joukkoliikenteen CO₂ -päästöjä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Vuoteen 2035 mennessä tavoitteena on tarjota joukkoliikennepalvelut täysin päästöttömästi.



Tilikaudella 2023 hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet -63 % vuoteen 2010 verrattuna. Vaikka strategian välitavoitetta ei vielä vuonna 2023 saavutettu, on strategiassa vuodelle 2025 asetettu päästötavoite saavutettavissa jakeluvuorituksen kasvaessa sekä sähköbussien ajosuoritteen noustessa yli 50 % ajosuoritteista.

Tavoite: joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa:

Strateginen tavoite vuodelle 2023 oli 362 milj. matkustajamäärän saavuttaminen. Vuonna 2023 jäätettiin nousijamäärissä 344 milj. nousuun.

Joukkoliikenteen nousijamäärät ovat olleet HSL-alueella vuoden alusta alkaen 10–15 % alle vuoden 2019. Kaikkein lähimmäksi vuoden 2019 tasoa yllettiin touko-elokuussa. Bussiliikenne ylsi hetkellisesti kesäkuussa jopa vuoden 2019 tasolle. Kesän jälkeen määrät ovat painuneet takaisin alkuvuoden tasolle. Koko vuoden joukkoliikenteen nousijamäärät jäivät -13 % vuoden 2019 tasosta.

Olemme tilanteessa, että uusi normaali on matkustajamäärien osalta alemmalla tasolla vuoteen 2019 nähden. Vaikka nousijamäärät ovat kasvaneet edelliseen vuoteen verrattuna, joudumme vuonna 2024 kirittämään kasvua, jotta strategiakaudelle asetetut tavoitteet saavutettaisiin.

Tavoite: kustannustehokas liikenne:

Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden mittarina on käytetty matkustajakilometrin hinta ilman infrakustannuksia. Strateginen välitavoite vuodelle 2023 matkustaja/km-kustannukseksi oli 0,28 €/matk.km. Tilinpäätöksessä matkustaja/km-kustannus päättyi talousarvion kustannusten alittumisen ansiosta juuri tavoitetasoon 0,28 €/matk.km ja parani edelliseen vuoteen verrattuna 2 sentillä (2022: 0,30 €/matk.km).

Vuodelle 2025 asetetun strategiatavoitteen saavuttaminen näyttää epävarmalta. Kustannustehokkuutta haastaa hintatason riskit ja inflaatio sekä erityisesti matkustajamäärien odotettua hitaampi kehitys.

Syksyllä 2023 yhtymäkokouksessa hyväksyttiin suunnitelmaan vuosille 2024-2026 on sisällytetty koronatuista kertyneitä ylijäämiä palvelutason parantamiseen siellä missä se on kannattavaa ja tehokkain keino matkustajamäärien kasvattamiseksi.

Tavoite: tasapainoinen talous:

Tasapainoisen talouden strategiatavoitteen toteutumisen mittariksi on määritelty tulojen ja kuntasubvention kehitys. Molemmissa mittareissa päästiin vuonna 2023 välitavoitteeseen.

Tulot ilman kuntaosuuksia ja koronatuksia ovat yhteensä 410,1 milj. euroa, kun tavoittelimme 390,0 milj. euron tuloja. Keskimääräinen kuntasubventio oli 52,7 % kun talousarviossa oli asetettu 55,0 %. Tulot kehittyivät odotuksia paremmin ja kustannuksissa alitettiin talousarvio, minkä johdosta kuntien keskimääräinen subventio pysyi HSL:n strategian mukaisella tasolla.

Talouden tasapainottamistoimia toteutetaan edelleen strategiakaudella suunnitellusti. Kannattavaan kasvuun ja tuottavuuden kehittämiseen kiinnitetään toiminnassa jatkuvasti huomioita. Strategiakauden loppuun katsovan tuottavuusohjelman toimenpiteet on tuotu osaksi toiminnan suunnittelua sekä seurantaa. Tuottavuusohjelman väliarviointi on tarkoitus toteuttaa vuoden 2024 aikana.

Tarkastuslautakunnan arvio

Strategiset tavoitteet:

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Tavoitteen saavuttaminen on kehittynyt hyvin ja tilanne sen suhteen on selkeä, koska mittariksi on valittu CO₂-päästöt ja niitä lasketaan liikennevälineen päästämistä päästöistä. Suurin osa näistä päästöistä syntyy bussien pakokaasuista, joten vaihtamalla polttomoottorit sähkökäyttöisiin busseihin vähenevät CO₂-päästöt. Kuitenkin on hyvä muistaa, että joukkoliikenne kuluttaa valtavan määrän energiaa ja kulutus uusien välineiden mukana kasvaa. Olisi hyvä laskea mukaan myös liikennevälineiden tekemisestä aiheutuneet päästöt sekä muun energian tuottamisesta syntyvät päästöt. Esim pikaratikan käyttämisen osalta kerrotaan, että ostetaan päästötöntä energiaa. Voisi avata kuinka varmistetaan ostettavan energian päästöttömyys talvellakin, milloin päästötöntä energiaa ei ole aina saatavilla.

2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Tavoitteen saavuttaminen on edennyt hyvin ja joukkoliikenteen käyttö on kasvanut, mutta hyvä muistaa, että samalla on tuotu uusia liikennevälineitä ja mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä. Länsimetro on saatu vasta kunnolla tehokkaaseen käyttöön uuden linjan pidennyksen, vuorovälien tihentämisen ja luotettavuuden parantumisen myötä. Kesällä oli käytössä kokeilussa uusi lauttaliikenne, mikä sai paljon positiivista palautetta. Tarkastuslautakunta edelleen rohkaiseekin selvittämään lauttaliikenteen uusia mahdollisuuksia.

Osa joukkoliikenteen kasvusta syntyy myös automaattisesti HSL:n jäsenkuntien asukasmäärien kasvun myötä ja onkin vaikeaa arvioida kuinka paljon joukkoliikenteen käyttö kasvaa pelkästään väestön kasvusta.

Lienee enää turhaa odottaa, että liikkuminen palaisi koronapandemiaa edeltävällä tavalla ja laajuudessa. Etätöitä ja uudet työn tekemisen muodot ovat tulleet jäädäkseen, ja tämä vähentää ja muuttaa liikennöinnin tarvetta.

3. Kustannustehokas joukkoliikenne

Tarkasteltava kustannustehokkuus on kehittynyt suotuisasti ja on tärkeä mittari seurata. Voisi entistä paremmin avata mitä kaikkia kustannuksia matkustaja/km kustannukseen lasketaan? Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että tavoitteisiin ja raportointiin lisättäisiin muitakin mittareita, joilla voisi seurata eri liikennemuotojen tehokkuutta ja kustannuksia sekä näiden kehitystä.

Investointien laskelmissa ja perusteluissa olisi hyvä käyttää nykyistä enemmän pohdintaa vaikutuksista joukkoliikenteen kustannustehokkuuteen. Voisi esittää investointipäätösten tekemistä varten laajemmin eri liikennemuotojen valintaa varten niiden kustannusvaikutuksia.

4. Tasapainoinen talous

Talous on parantunut selvästi pandemian ajasta ja on nyt menossa parempaan suuntaan ja vaikuttaa olevan taas hallinnassa. Mittareiksi valittu tulot ilman kuntaosuuksia oli 410 milj. euroa, kun tavoitteeksi oli asetettu vuodelle 2023 390 milj. euroa. Tulot ovat kehittyneet hyvin vaikka edelleen sisältävät tukia 16 milj. euroa. Erityisesti hienoa on lipputulosten kasvu vuoteen 2022 verrattuna 67 milj. eurolla.

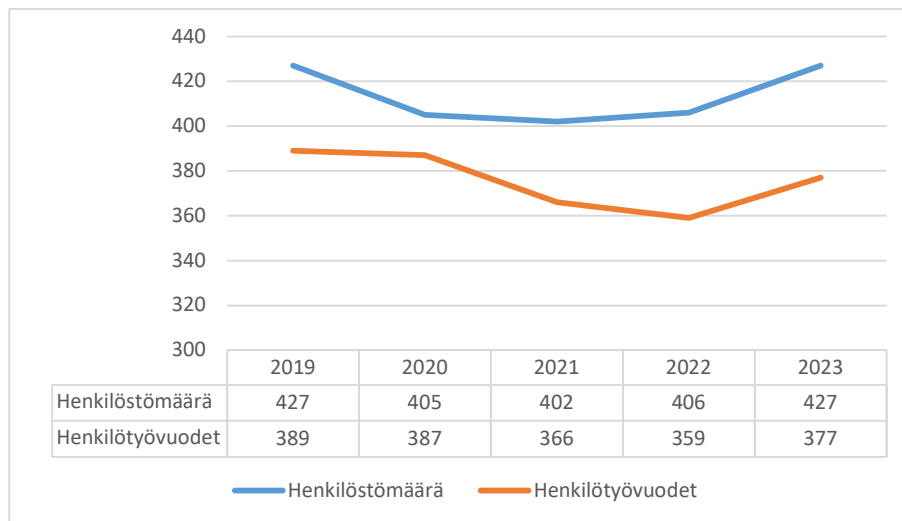
Toisena mittarina taloudelle oli strategiassa asetettu kuntaosuuksien %-määrä. HSL:n pitkäaikaisena tavoitteena on ollut, että puolet toiminnan tuloista tulee lipputulosta ja puolet katetaan jäsenkuntien maksamina. Kuntaosuuksien tavoite toteutui ja oli 52,7 %, mikä on alle 55 % talousarviotavoitteen. Kuntaosuudet olivat vuonna 2022 56 %, ja näytti jo huolestuttavasti siltä, että kehitys on menossa väärään suuntaan.

Tulevaisuudessa on edelleen riskinä kuntaosuuksien kasvu johtuen inflaatiosta ja infrakustannusten kasvusta. Vuonna 2023 nostettiin lippujen hintoja, millä on oma osuutensa kasvaneissa tuloissa. Hintojen nostamisen jälkeen myös laskettiin hintoja. Tämä johtui siitä, että huomattiin matkustamisen vähentyneen alueellisesti lipunhinnan nostamisen vaikutuksesta. Tämä mahdollisesti kertoo siitä, että lippujen hintojen nostolla ei enää voida saavuttaa lisätuloja, vaan pitää miettiä muita keinoja tasapainottaa taloutta. Voi tosin myös olla, että joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta on mahdollisesti vähentänyt katuremonttien aiheuttamat matka-aikojen pidentykset.

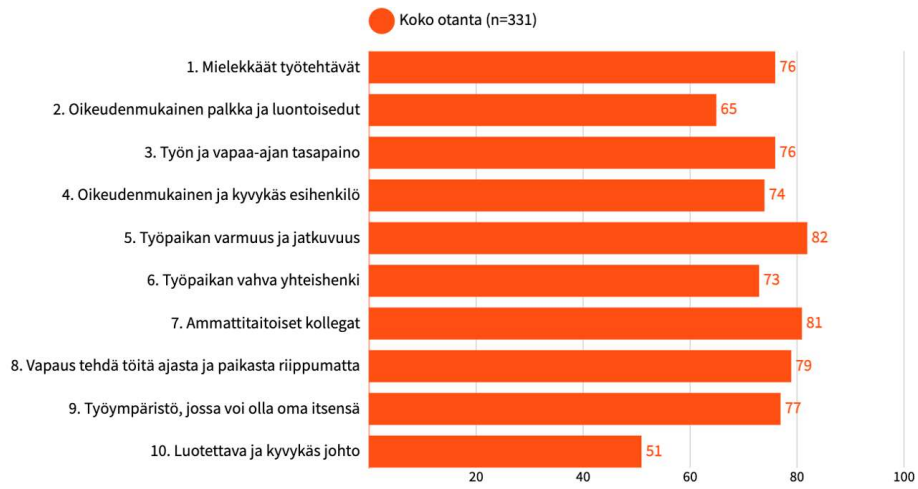
• Henkilöstö

HSL:ssä oli vuoden 2023 lopussa 427 työntekijää. Henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 377 henkilötyövuotta (359 htv vuonna 2022). Kokoaikaisesti työskenteli 91 % ja vakituudessa palvelussuhteessa oli 93 % henkilöstöstä. Henkilöstön määrää kasvoi liiketoiminnan asiantuntijatehtävissä ja matkalippujen tarkastustehtävissä.

Työsuhteiden luonne	2023	2022
Vakinaiset	398	374
Määräaikaiset	29	32
Kaikki yhteensä	427	406



Henkilöstökyselyssä palautetta antoi 82 % henkilöstöstä. Merkityksellisimmiksi asioiksi työssä koettiin edellisvuoden tapaan mielekkäät työtehtävät, oikeudenmukainen palkka ja luontaisedut sekä työn ja vapaa-ajan tasapaino. Merkityksellisten asioiden toteutumista arvioitiin hiukan aiempaa positiivisemmin. Kokonaisarvosanaksi (kuinka tyytyväinen olet työpaikkaasi, asteikko 0-100) annettiin 73 (69 vuonna 2022).



HSL:n tulokortin toteuma 2023

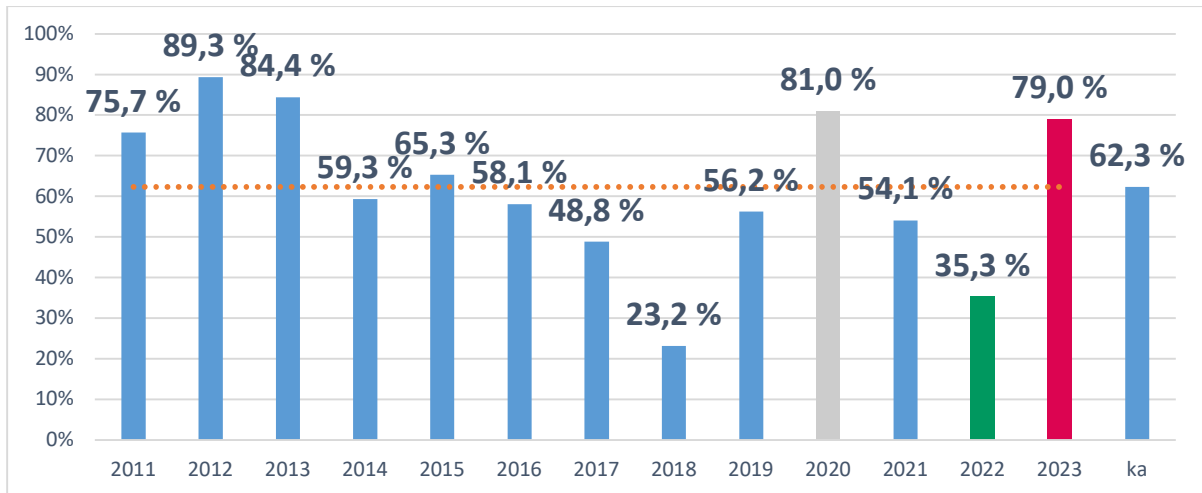
Strategi- nen ta- voite	Tasapainoinen talous	Joukkoliikenteen käyttö en- nätyslukemissa	Kustannustehokas joukkoliikenne
Mittari	Toimintatulot yhteensä (pl. kuntaosuu- det ja tuet)	Matkustajamäärä (nou- sut)	Matkustajakilo- metri-kustannus (kokonaiskustan- nukset pl. infra)
Painoarvo	45%	30%	25%
Kynnysraja	370 milj. €	348 miljoo- naa	0,29 €/km
Tavoite- taso	381 milj. €	355 miljoo- naa	0,28 €/km
Maksimi- tavoite- taso	390 milj. €	362 miljoo- naa	0,27 €/km
<i>TA 2023</i>	<i>390 milj. €</i>	<i>348 miljoo- naa</i>	<i>0,29 €/km</i>

Tulokortin mittareista:

1. tasapainoinen talous toteutui. 381 milj. euron tavoitetaso ylittyi ja toteuma oli 390 milj.
2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa ei toteutunut
3. Kustannustehokas joukkoliikenne toteutui

Tulospalkka on laskettu arvioimalla tulokorttitoteuman ennusteen mukainen osuus vuosipalkoista, josta on saatu tulokseksi 856 958 euroa ja siihen päälle on laskettu henkilösivukulut. Hallitus hyväksyi tulokorttitavoitteet vuodelle 2023 § 115 29.11.2022.

Tuloskortin toteuma vuonna 2023 oli 79 %. HSL-tuloskorttien toteumahistorian ka. 62 %



Tarkastuslautakunnan arvio

Henkilöstön tyytyväisyys vaikuttaa hieman parantuneen. Johdon saama kokonaisarvosana ei tosin ole kovin hyvä, mihin voisi pohtia syitä. Hallinnossa on ollut edelleen jonkin verran vaihtuvuutta ja lakipalveluiden oma resurssointi on alhaista tarpeeseen nähden. Lakipalveluita joudutaan ostamaan erityisesti hankintoihin ja hankintasopimusten tekemiseen noin yhdellä miljoonalla eurolla vuonna 2023. Ostosopimusten tekeminen on HSL:n aivan tekemisen keskiössä olevaa ydintoimintaa. Tällainen osaaminen tulisi löytyä HSL:ltä itseltään eikä pitäisi olla tarvetta tukeutua näin voimakkaasti ostopalveluun.

Tulospalkkaa maksettiin tuloskortin perusteella koko henkilöstölle 79 % kk-palkasta, yhteensä noin 0,9 milj. euroa. Tarkastuslautakunta pitää tuloskortin uusia mittareita organisaation kannalta tärkeinä, mutta yksittäiset työntekijät pystyvät vaikuttamaan tulospalkkansa suuruuteen vain hyvin vähän, jos ollenkaan.

• *Talousarvion 2023 toteutuminen*

Tilikauden tulos rahoituserien ja poistojen jälkeen on 30,0 milj. euroa ylijäämäinen, kun muutetussa talousarviossa oli varauduttu 19,5 milj. euron alijäämäväliseen tulokseen.

Yhtymäkokous hyväksyi 28.11.2023 § 9 muutoksen talousarvion sitovien erien kuntaosuuksiin, kun Helsingin kuntaosuutta vähennettiin 980 000 eurolla. Sitova tuloerä, kuntaosuudet yhteensä, muutettiin 467 307 000 eurosta 466 327 000 euroon.

	TA2023	Muutettu TA2023	Tilinpäätös 2023	ERO Muut. TA2023/TP2023	
Toimintamenot	876 000 000 €	876 000 000 €	830 075 330 €	-45 924 670	-5,2 %
Investointimenot	23 387 000 €	23 387 000 €	21 680 807 €	-1 706 193	-7,3 %
Kuntaosuudet	467 307 000 €	466 327 000 €	466 327 000 €	0	0,0 %

Kuntaosuudet toteutuivat muutetun talousarvion mukaisina. Toimintakulut jäivät 45,9 milj. euroa (5,2 %) alle muutetun talousarvion sitovan erän ja investointimenot 1,7 milj. euroa (7,3 %) alle talousarvion sitovan erän.

HSL: ssä tehtiin nousuja eli matkoja vuonna 2023 noin 344 milj. kertaa, kun talousarviossa tavoiteltiin 349 milj. nousua. Lipputulot kerättiin noin 376 milj. euroa, kun talousarviossa oli asetettu 381 milj. euron tavoite.

Lipputulot jäivät edelleen noin 2 % vuoden 2019 tasosta ennen pandemian tuomia muutoksia. Lipputulosten osuus tuloista oli noin 43 % ja 53 % HSL:n toimintatuloista katettiin jäsenkuntien kassasta. Lisäksi 4 % tuloista saatiin valtion tukina. Tilikauden tulos on 30 016 829,33 euroa ylijäämäinen.

	TP 2022	Muut. TA 2023	TP 2023	Muutos TA2023/TP2023	
				Eur	%
LIPPUTULOT VYÖHYKKEITTÄIN					
AB vyöhykkeen lipputulot	207 271	263 025	252 651	-10 373	-3,9 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	45 853	53 869	57 972	4 104	7,6 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	14 505	13 961	17 362	3 401	24,4 %
BC vyöhykkeen lipputulot	32 524	39 303	37 393	-1 911	-4,9 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	2 887	3 326	3 085	-241	-7,2 %
CD vyöhykkeen lipputulot	3 243	3 581	3 810	228	6,4 %
D vyöhykkeen lipputulot	3 465	3 976	4 163	187	4,7 %
LIPPUTULOT YHTEENSÄ	309 747	381 041	376 436	-4 605	-1,2 %

Toimintakulut jäivät talousarviosta 42,4 milj. eurolla (-4,9 %). Alitus johtui pääosin talousarvion alittaneista liikenteen operointikustannuksista, joissa syntyi säästöä ennakoitua alemmasta kustannustasosta ja ajamattomasta liikenteestä johtuen. Vuoden aikana oli joukkoliikenteeseen vaikeuttavia lakkoja maalisi- ja joulukuussa ja bussiliikennettä vaivaa edelleen myös kuljettajapula.

Taseen tunnuslukujen kehitys:

	2023	2022	2021	2020	2019
Omavaraisuusaste, %	48,2 %	39,1 %	13,2 %	5,5 %	50,3 %
Suhteellinen velkaantuneisuus-%	13,6 %	15,3 %	16,0 %	19,4 %	10,4 %
Velat ja vastuut, % käyttötuloista	6,8 %	8,2 %	7,6 %	10,2 %	7,5 %
Kertynyt yli-/alijäämä, m€	100 429	70 412	8 353	-5 833	65 223
Kertynyt yli-/alijäämä, €/asukas	72 €	51 €	6 €	-4 €	49 €
Lainakanta 31.12., m€	34 211	39 474	44 737	50 000	0 €

Investointien toteutuminen 2023

	Poisto- aika	TP2022	TA2023	TP2023
Laajat IT-järjestelmät	5 vuotta	7 081 281	8 958 200	11 620 503
Muut IT-ohjelmistot	3 vuotta	2 409 026	3 420 240	2 266 832
Muut pitkävaikutteiset menot	5 vuotta	2 357 175	205 000	492 863
Matkalippujärjestelmän kiinteät laitteet	8 vuotta	271 909	9 705 470	5 902 160
Liikenneinformaatiolaitteet	5 vuotta	417 417	948 000	1 119 885
Muut koneet ja kalusto	5 vuotta	0	150 000	278 564
		12 536 808	23 386 910	21 680 807

Vuoden 2023 Investointimenot ovat yhteensä 21,7 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 1,7 milj. eurolla (7,3 %). Investointimenojen alitus talousarvioon nähden johtuu pääosin lippu- ja informaatiojärjestelmän lukijalaitteiden sekä muiden pienempien kehittämishankkeiden siirtymisestä osittain vuoteen 2024. Uusien lukijalaitteiden asennukset liikennevälineeseen ovat alkaneet suunniteltua myöhemmin. Uudet lukijalaitteet mahdollistavat mm. lähimaksamisen kehittämisen.

HSL maksaa erilliseen sopimukseen perustuen joukkoliikenteen infrasta käyttökorvauksia infraan investoiville jäsenkunnille. Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luo mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen, mutta infrahankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi myös HSL:n kustannuksia, joiden kasvu aiheuttaa lipun hintojen ja kuntien maksuosuuksien korotuspaineita. Tilinpäätöksen mukaan vuonna 2023 infrakorvauksia maksettiin kunnille yhteensä 197,5 milj. euroa. 2030-luvulle tultaessa valmistuu useita uusia joukkoliikenteen infrahankkeita ja lisäksi liikennöintiin liittyvät kalustokorvaukset kasvavat uusittavan kaluston myötä.

HSL:n kustannusten kasvu keskipitkällä aikavälillä ja todennäköisellä hankenäkymällä on huomattavaa, myös suhteessa odotettuun lipputulokehitykseen. Nykyisellä palvelutasolla ja rahoitusmallilla hankekokonaisuuden mukaisesta kuntien joukkoliikenteeseen investoinneista seuraava kiinteiden pääomakustannusten kasvu vaikuttaisi HSL:n talouteen siten, että mallinnusten perusteella ainakaan

ennen 2030-luvun loppua jäsenkuntien 50 %:n subventioastetavoitetta on vaikea odottaa saavutettavan. Odotettu operointikustannusten kasvu 2030-luvun alkupuolelle mennessä on mittaluokaltaan haasteellista.

Hyväksyessään 25.10.2022 (§ 106) Toiminta- ja taloussuunnitelman 2023-2025 Yhtymäkokous päätti, että vuonna 2023 HSL ei maksa jäsenkunnille korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä tai laskuta korkoa alijäämästä. Yhtymäkokous päätti samalla, että vuodelta 2023 HSL maksaa jäsenkunnille korkoa kuntakohtaisesta peruspääomaosuudesta PKS-omistajaohjauksen tavoitteiden mukaisesti 1,5 %. Korko peruspääomaosuudesta maksetaan tilinpäätöksen hyväksymisen jälkeen.

Vertailu kuntaosuudet 2023 TP ja 2023 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TP2023	222 696 982,92	151 593 913,69	2 009 924,93	54 851 541,83	3 271 494,60	8 656 462,90	3 680 252,48	4 498 769,54	844 827,78	452 107 170,67
2023 TA	249 281 974,70	157 765 364,40	1 857 744,24	68 033 057,39	5 246 696,22	8 092 089,63	4 277 780,04	5 473 813,48	965 857,68	501 024 377,78
Erotus	-26 584 991,78	-6 171 450,71	152 180,68	-13 181 515,56	-1 975 201,62	564 373,27	-594 527,57	-975 043,94	-151 029,89	-48 917 207,11
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TP2023	7 636 125,32	3 554 126,73	116 267,80	2 799 466,49	432 477,28	465 659,48	255 569,67	467 628,01	69 679,22	15 797 000,00
2023 TA	17 123 314,40	7 178 281,59	203 353,66	5 390 340,29	1 552 925,57	1 968 865,91	375 207,41	793 865,17	111 418,51	34 696 972,51
Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
TP2023	215 060 857,60	148 039 786,96	1 893 657,13	52 052 075,34	2 839 017,32	8 190 803,42	3 427 682,81	4 031 141,53	775 148,56	436 310 170,67
2023 TA	232 159 000,00	150 587 000,00	1 654 000,00	62 643 000,00	3 694 000,00	6 123 000,00	3 903 000,00	4 680 000,00	884 000,00	466 327 000,00
Erotus=alijäämä(+)/ylijäämä(-)	-17 098 142,40	-2 547 213,04	239 657,13	-10 590 924,66	-854 982,68	2 067 803,42	-475 317,19	-648 858,47	-108 851,44	-30 016 829,33
TA:n ylijäämän kertyminen	10 306 973,96	4 544 264,29	111 219,65	3 271 320,25	1 222 411,26	1 610 631,98	178 679,67	441 955,98	56 515,47	21 743 972,51
Ero ylijäämien kertymisessä	-27 405 116,36	-7 091 477,33	128 437,48	-13 862 244,91	-2 077 393,94	457 171,44	-653 396,86	-1 090 814,45	-165 366,91	-51 760 801,84

Tarkastuslautakunnan arvio

Tilikauden tulos oli 30,0 milj. euroa ylijäämäinen, kun muutetussa talousarviossa oli varauduttu 19,5 milj. euron alijäämaiseen tulokseen. Tulos siis ylittää talousarvion noin 50 milj. eurolla. Tulos on todella hyvä. Tosin on huomattava, että hyvä tulos on paljolti syytä toimintakulujen toteutumista talousarviota 42,4 milj. euroa alemmina. Tämä taas johtui polttoaineiden ja energian hinnan ennakoitua suotuisammasta kehityksestä. Lisäksi hyvä tulos selittyy HSL:n perustehtävän kannalta epätoivotuilla pohjasyillä kuten ajamattomilla vuoroilla. Ajamattomista vuoroista maksetaan korvauksia HSL:lle.

Sitovat erät toteutuivat hyvin. Kuntaosuudet toteutuivat talousarviota pienempinä johtuen osin noin 16 milj. euron vähennyksistä. Kuntien maksamat kuntaosuudet kasvoivat kuitenkin vuoteen 2022 verrattuna 38,5 milj. euroa. Subventio-% vaihtelee suuresti jäsenkuntien välillä. Espoossa oli suurin 67 % ja Keravalla alhaisin 24,6 %. Kuitenkin keskimääräisesti toteutui 52,7 % mitä on pidettävä hyvänä suorituksena talousarvion odotuksiin nähden.

Lipputulojen ryhmässä on AB-vyöhykkeen matkustuspääomat toteutuneet talousarviota pienempinä ja siinä on tultu jonkinlaiselle kipurajalle hinnan suhteen. Tämä ryhmä on tärkeä joukkoliikenteen käyttäjä, koska yli puolet lipputuloista tulee pelkästään AB-vyöhykkeen nousuista. Lisäksi hienoa on ollut kasvua ABCD lipputuloissa. Olisi tärkeä saada kasvatettua edelleen joukkoliikenteen osuutta matkustamisesta.

Tarkastuslautakunta on huolissaan toimintakulujen suuresta kasvuvauhdista. Vuonna 2022 toimintakuluja kertyi 734 milj. euroa ja vuonna 2023 830 milj. euroa. Suurimpina kasvun aiheuttajina olivat palveluiden ostot. Hyvä olisi selvittää palveluiden ostojen nousun syyt nykyistä paremmin. Jos nousu jatkuu haastaa se HSL:n taloutta jatkossa.

Taseen tunnusluvuista selviää, miten alijäämäisyys on saatu käännettyä ylijäämäiseksi pandemian jälkeen, mikä on hieno asia ja luo pohjaa tuleville vuosille. Vuonna 2023 ylijäämää on kertynyt HSL:n taseeseen yhteensä 100 milj. euroa. Tämä jakautuu jäsenkunnittain hyvin epätasaisesti, mikä hyvä huomioida. Pandemian aikaista lainaa on saatu maksettua pois.

Valtiolta on saatu tukia, mutta niiden määrä on vähäinen merkitykseltään. Voidaan nyt ilolla todeta, että HSL organisaationa selvisi sittenkin talouden puolesta pandemiasta ja sen tuomasta muutoksesta.

Investointien toteumasta selviää, että ne ovat toteutuneet aika epätasaisesti ja erot talousarvioon tulisi selvittää erityisesti ylitysten osalta.

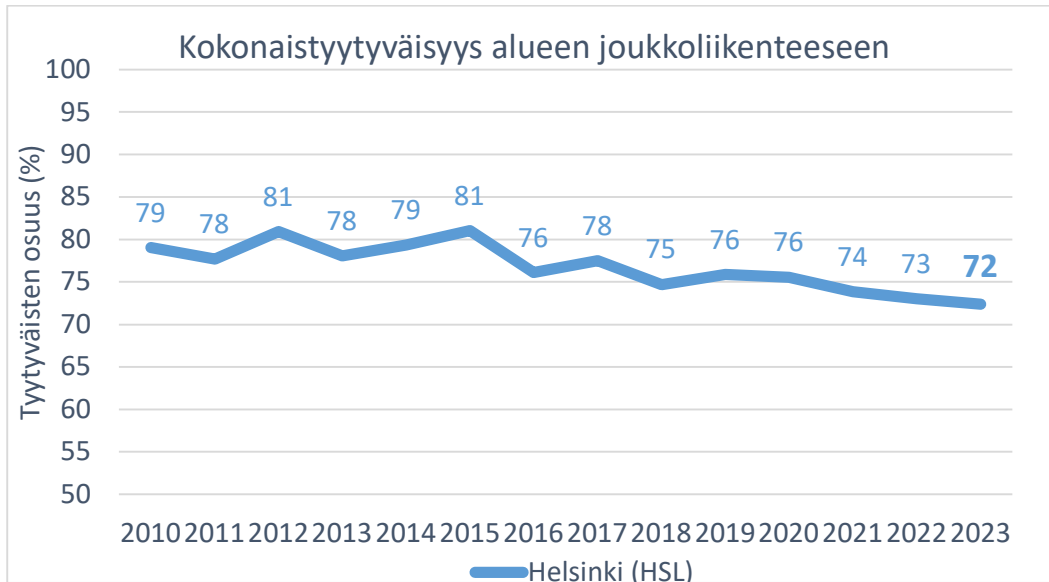
Tulevaisuuden riskinä nähdään inhouse-yhtiöistä suorahankintojen tekeminen pienellä omistuksella huomioiden markkinaoikeuden ratkaisut. Voisi olla paikallaan pohtia näiden hankintojen kilpailuttamista.

- **Asiakastyytyväisyys**

HSL-joukkoliikenteen matkustajista 86 % oli joko erittäin tai melko tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen antaen sille yleisarvosanaksi 4 tai 5 asteikolla 1–5. Syksyllä 2023 tyytyväisimpiä olivat pikaraitiovaunulla matkustaneet, joista 90 % antoi arvosanan 4 tai 5 asteikolla 1–5. Metroliikenteessä tyytyväisten osuus oli 89 %, raitioliikenteessä 88 %, bussiliikenteessä 85 % ja lähijunaliikenteessä 84 %.

Joulukuun 2023 NPS-luku eli suositteluindeksi oli 37, mikä vastaa hyvää tulosta. Suosittelevien osuus kaikista vastaajista oli 51 % ja arvostelijoiden osuus 15 %. NPS-luku ja suosittelevien osuus vastaajista nousivat verrattuna syyskuussa tehtyyn kyselyyn. Syyskuun NPS-luku oli 25. Suosittelevien indeksi nousi yhtä kuntaa lukuun ottamatta kaikissa kunnissa, vyöhykkeillä ja markkina-alueilla. Suosittelevien indeksi oli korkein Helsingin B-vyöhykkeellä (41) ja matalin Espoon C-vyöhykkeellä (16). Suosittelevien indeksi nousi eniten Espoon ja Kauniaisten B:llä (+21). Markkina-alueiden kohdalla itä (NPS-luku 37) suoriutui etelää ja länttä paremmin (molempien NPS 33). Tyytyväisyys joukkoliikenteen rahalle antamaan vastineeseen (+8 %yks) sekä HSL:n lippuvalikoimaan (+4 %yks) nousivat syyskuun tuloksesta. Tyytyväisimpiä rahalle saatuun vastineeseen ovat D-vyöhykkeellä asuvat vastaajat. Tyytyväisyys kasvoi edelliseen mittaukseen verrattuna kaikilla vyöhykkeillä. Ajankohta: 7.–14.12.2023, vastaajamäärä: 9 713 vastaajaa, sähköpostilla asiakaskannasta.

Best-kyselytutkimus mittaa asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Vuonna 2023 kysely toteutettiin HSL-alueen lisäksi Tukholmassa, Oslolla, Kööpenhaminassa, Genevessä, Turussa, Tampereella, Bergenissä, Trondheimissa, Rotterdamissa ja Reykjavikissa. HSL sijoittui neljänneksi Turun, Treen ja Geneven jälkeen.



Tarkastuslautakunnan arvio

Asiakastyytyväisyys on pysynyt hyvällä tasolla, vaikka ennen pandemiaa saaduista luvuista ollaan hieman jäljessä. Kokonaistyytyväisyys palveluihin on hienoisessa laskussa.

Erona tyypillisesti on, että joukkoliikenteen matkustajat ovat tyytyväisempiä, koska on jo päädytty valitsemaan joukkoliikenne liikkumisen muodoksi. Taas kysyttäessä heiltä, jotka eivät ole valinneet joukkoliikennettä, tyytyväisyys palveluun ei ole niin korkealla tasolla.

Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että talvikunnossapitoon varaudutaan riittävästi.

• **Pikaratikan valmistuminen**

Raide-Jokeri allianssin toteuttama Itäkeskuksen ja Keilaniemen välille rakennettu 25 km pitkä pikaraitiolinja aloitti liikennöinnin Keilaniemen ja Itäkeskuksen välillä 21.10.2023. Pikaratikka korvasi bussirunkolinjan 550, sen kapasiteetin jäätyä kysyntään nähden liian pieneksi. Pikaraitiotien kapasiteetti ja luotettavuus ovat huomattavasti bussiliikennettä paremmat, ja pikaratikka luo myös mahdollisuuksia maankäytön kehittämiseksi.

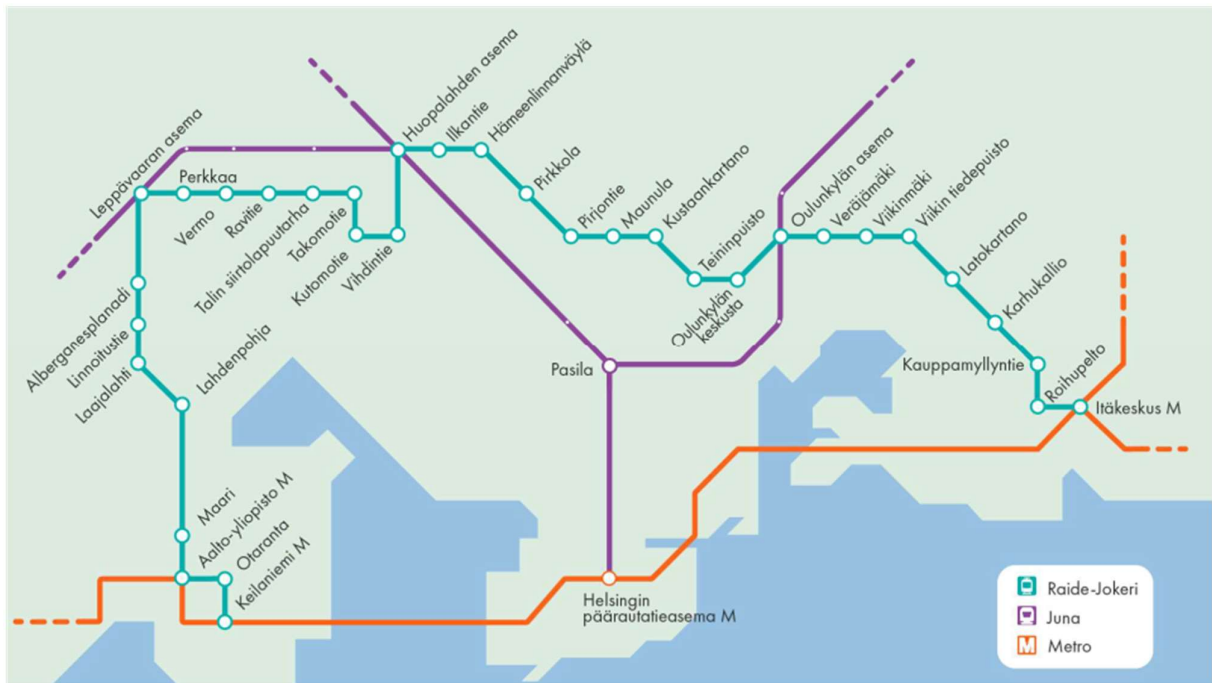
Raitiotieinfran budjetti oli 386 milj. euroa ja toteuma 382 milj. euroa Lopullinen tieto kustannuksista saadaan jälkivastuuajan päätyttyä. Pikatikalle tehty Roihupellon varikon budjetti oli 69,5 milj. euroa ja toteuma 63 milj. euroa. Helsingin ja Espoon kaupunkien budjetin alitus oli noin 6 milj. euroa.

Pikaratikan liikennöinnin vuosikustannus on noin 20 milj. euroa. Vuoden 2024 kustannuksiin varattu 19,3 milj. euroa, vuorovälin tiheys nostaa kustannuksia hieman vuodelle 2025. Päälle tulevat Infrakorvaukset. Vuonna 2024 infrakustannukset ovat noin 14,5 milj. euroa. Pääomakulut tulevat lisäksi Helsingille noin 8,8 milj. euroa, Espoolle noin 3,3 milj. euroa. Hallinto- ja ylläpitokulut kohdistuvat Helsinkiin noin 2,1 milj. euroa ja Espoolle 300 000 euroa vuosittain. Verrattuna vanhaan runkolinja 550 liikennöintikustannus olisi ollut noin 9-10 milj. euroa/vuosi.

Liikennöinti aloitettiin 21.10. 12 min vuorovälillä. Vuoroväli tihennettiin 10 minuuttiin 15.12.23. Vuorovälin tihennys tehtiin 8 minuuttiin maaliskuun alussa ja 6 minuuttiin on tarkoitus päästä syysliikenteen alusta (12.8.).

Matkustajamäärät Linjalla 550 arkipäivän keskiarvo kevät 2023 oli noin 21 000 matkustajaa tai ennen koronaa parhaimmillaan noin 40 000 matkustajaa/arkipäivä
Pikaratikassa marraskuussa arkipäivän keskiarvo noin 25 000 matkustajaa noin 650 000 matkustajaa.

Liikennevaloetuksia tarkastellaan ja hienosäädetään toteuman perusteella. Tunnistettuja ongelma-
paikkoja seurataan ja rakenteellisia muutoksia pohditaan. Muutamiiin paikkoihin lisätty pollareita rai-
teiden väliin vähentämään muiden ajoneuvojen päätymistä radalle. Helsingillä on selvityksessä Pitä-
jänmäentien ongelmaristeyksen rakenteelliset muutokset.



Pikaratikan kokonaiskapasiteetti 210 henkilöä, 78 istumapaikkaa. Maksiminopeus 70 km/h, tavoit-
teena 25 km/h keskimääräinen matkanopeus (kantakaupungin ratikalla 13-15 km/h)

Matka-aika kokonaisuudessaan Itäkeskus-Keilaniemi 1h 5min

- Keilaniemi-Leppävaara n. 17 min
- Leppävaara-Huopalahti n. 15 min
- Huopalahti-Oulunkylä n. 15 min
- Oulunkylä-Itäkeskus n. 17 min

Tarkastuslautakunnan arvio

Pikaratikan toteutusta voidaan tähän mennessä pitää onnistuneena. Projektin pysyi aikataulussa ja sille varatussa budjetissa. Liikenteen aloitus on sujunut suunnitelmien ja odotusten mukaisesti. Positiivista on, ettei ratikasta synny samalla tavalla päästöjä kaduille kuin aikaisemmasta bussiliikenteestä. Palvelutaso ja mukavuus on myös lisääntynyt.

Matkustajien määrä ei vielä ole ylittänyt bussilinjan liikennemääriä muutaman kuukauden käytön jälkeen ja määrien odotetaan nousevan. Tarkastuslautakunta kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että kuljettaessa suunnilleen sama matkustajamäärä pikaratikalla vanhan bussin sijaan tulee se maksamaan paljon enemmän kuin aiemmin. Jatkossa uusia investointeja pohdittaessa, toivoisi näkevän matkustajakilometrikustannuksen perusteluissa mukana. Näin olisi mahdollista käyttää kannattavuutta arvioinnissa mukana nykyistä paremmin. HSL:n jäsenkuntien on hyvä tehdä tietoinen valinta siitä, kuinka paljon kustannukset nousevat, jos palvelutasoa nostetaan. Lisäkustannusta ei saada välttämättä takaisin lippujen hinnoissa, vaan tarvitaan jäsenkunnilta nykyistä suurempaa panostusta joukkoliikenteeseen. Vuosi 2023 osoitti, että lippujen hintojen nosto todella vähentää joukkoliikenteen käyttöä.

- **Esitys yhtymäkokoukselle**

Tarkastuslautakunta yhtyy tilintarkastajan lausuntoon ja esittää yhtymäkokoukselle, että vuoden 2023 tilinpäätös hyväksytään ja HSL:n kuntayhtymän taloutta ja hallintoa hoitaneille toimielinten jäsenille ja tehtäväalueiden jäsenille ja tehtäväalueiden johtaville viranhaltijoille myönnetään vastuu- vapaus tilikaudelta 1.1.-31.12.2023.

Allekirjoitettu sähköisesti 24.4.2024

Ilkka Malmivaara

puheenjohtaja

Auli Ülle

varapuheenjohtaja

Petteri Auvinen

jäsen

Janne Vikman

jäsen

Laura Korpinen

jäsen

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

This documents contains 24 pages before this page

Dokumentet inneholder 24 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 24 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 24 sider før denne side

Detta dokument innehåller 24 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