

Osavuosisikatsaus 2/2022

HSLH 4.10.2022

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

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen
johtaja

Maarit Hauskamaa
talouspäällikkö

Sisällysluettelo

1	TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2022	2
1.1	Toimintaympäristökatsaus.....	2
1.2	Riskitekijät	4
1.3	Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla.....	5
1.3.1	Asiakkuuksista kasvua	5
1.3.2	Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa	6
1.3.3	Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä.....	9
2	TALOUSENNUSTE	12
2.1	Sitovien erien toteutuminen	12
2.2	Talouskatsaus	12
2.3	Kuntaosuusennuste.....	16
2.4	Tuloslaskelma.....	18
2.5	Investointihankkeet.....	19
2.6	Kustannuserät kunnittain, ennuste	20

1 TOIMINNALLINEN KATSAUS TARKASTELUKAUTEEN 1.1. - 31.8.2022

1.1 Toimintaympäristökatsaus

Yleinen taloustilanne

Valtiovarainministeriö ennustaa BKT:n kasvavan Suomessa 1,7 % v. 2022. Talouskasvun ennustetaan tästä hidastuvan ja inflaation nopeutuvan aiemmin ennakoitua enemmän: BKT:n arvioidaan kasvavan vuonna enää vain 0,5 %. Venäjän hyökkäys Ukrainaan on nostanut energian, raaka-aineiden sekä ruuan hintoja hyvin nopeasti. Siitä seurannut kuluttajahintojen nousu leikkaa kotitalouksien ostovoimaa, kulutusta ja talouden kasvua selvästi.

Talousnäkyvä on heikentynyt kuluneen kauden aikana, erityisesti energiakriisin kärjistyminen on kasvattanut taantumariskiä. Inflaatio on yhä erittäin nopeaa ja se on ylittänyt aiemmat ennusteet. Inflaatiota on kiihdyttänyt erityisesti energiahintojen nousu, sekä yhä enemmän elintarvikkeiden ja teollisuustuotteiden kallistuminen. Hinnoissa on yhä nousupainetta, muun muassa sähkön odotetaan yhä kallistuvan. Korot nousevat. Euroopan keskuspankki (EKP) nosti ohjaukorkoaan historialliset 0,75 prosenttiyksikköä korokokouksessaan syyskuun alussa. Työttömyysasteen lasku taittui kesäkuussa, mutta työttömyysaste on yhä matalampi kuin aiemmin 2010- tai 2020- luvuilla. Työllisten määrä on lisääntynyt koronapandemiaa edeltävään aikaan verrattuna. Työllisyysodotukset ovat laskussa kaikilla toimialoilla, mikä ennakoii työllisyystilanteen heikkenemistä.

Joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa ja matkustajamäärät ja lipputulot ovat vasta hitaasti palautumassa koronan aiheuttaman romahduksen jälkeen. HSL:n talouteen vaikuttavat erityisesti bussiliikenteen käyttämän dieselin hinnannousu sekä korkea sähkön hinta. Sähkön hinta on korkealla tasolla talvella 2021-2022, mutta futuurit ennustavat sähkön hinnanlaskua kesää 2023 lähestyessä. Komponenttipula saattaa vaikuttaa myös HSL:n liikenteessä liikennöivän kaluston kunnossapitoon. Henkilöautoilun muuttuvat kustannukset ovat nousseet melko tasaisesti BKT:n tahdissa. Erityisesti sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030-2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua samoin kuin liikenteen verotulojen laskua.

Helsingin seudun asukkaat, asuminen ja elinkeinoelämä

Helsingin seudulla asuu runsaat 1,5 miljoonaa ihmistä. Koronavirusepidemian käynnistyttyä vuonna 2020 väestönkasvu hidastui pääkaupunkiseudulla ja nopeutui kehyskunnissa. Vuodesta 2020 vuoteen 2021 kehysalueen väestö kasvoi 1,1 % ja pääkaupunkiseudun väestö 0,7 %. Helsingin seudulla väestö kasvoi 0,8 %.

Helsingin seudun väestö ikääntyy. 65 vuotta täyttäneiden osuus on kasvanut seudulla jaksolla 2000–2021 11 %:sta 17 %:iin. Ikärakenne on muuttunut maltillisemmin pääkaupunkiseudulla kuin kehyskunnissa, todennäköisesti mm. maahanmuuton vuoksi. Vieraskielisten asukkaiden osuus Helsingin seudun väestöstä kasvaa. Vuonna 2021 17 % seudun väestöstä oli vieraskielisiä. Pääkaupunkiseudulla vieraskielisten osuus oli 19 % ja kehyskunnissa 8 %.

Työllisiä on n. 800 000 ja työttömiä noin 83 000. Työllisten osuus kasvoi vuonna 2021 4,7 %. Työllisyysaste on Helsingin seudulla korkeammalla kuin kertaakaan 30 vuoteen. Yritykset tarvitsevat erityisesti maisteri- ja ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita työntekijöitä. Uudellamaalla yritysten toimintaa rajoittaa pula osaavasta työvoimasta sekä raaka-aineiden ja komponenttien hintojen nousu, toimitusvaikeudet ja kohonneet kuljetuskustannukset. Koronan vaikutukset painavat edelleen Helsingin seudun tuotantoa.

Asuntorakentaminen on ollut korkealla tasolla Helsingin seudulla. Vuonna 202 valmistui 19 019 asuntoa. Myös asuntomarkkinoihin vaikuttavat lähivuosina rakennuskustannusten kasvu, materiaalien saatavuusongelmat ja Venäjän hyökkäyksen Ukrainaan aiheuttama epävarmuus sekä korkojen nousu.

Lähtöleikkauksessa on syytä ottaa huomioon erityisesti seudun muuttoliikkeen suuntautuminen toisin kuin ennen pandemiaa sekä Helsingin seudun kilpailukyvyyn ylläpitäminen. MAL-työssä on selvitetty koronan vaikutuksia muuttoliikkeeseen. Sen mukaan Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun muuttovoitot ovat vaihtuneet pandemian aikana muuttotappioiksi. Muuttotappiot ovat olleet erityisen suuria vuonna 2021, mutta Helsingin kaupunki kärsi tappioita jo vuonna 2020.

Helsingin sekä muun pääkaupunkiseudun heikkenemistä selittää ensisijaisesti merkittävästi lisääntyneet lähtömuutot. Helsingissä tulomuuttojen määrä ei ole juuri muuttunut aiemmasta, mutta muulla pääkaupunkiseudulla tulomuuttojen määrä on kasvanut, vähentäen muuttotappioita. Kuuma-kuntien muuttovoitot ovat kasvaneet pandemia-aikana merkittävästi. Taustalla vaikuttaa etenkin tulomuuttojen määrän kasvu. Toisaalta Kuuma-kunnista on myös muutettu tavallisempaa enemmän pandemia-aikana.

Venäjän eristäminen läntisestä maailmasta muuttaa Suomen geotaloudellista asemaa. Kilpailu kansainvälisistä osaajista ja investoinneista voi vaikeutua, mikä saattaa pitkällä aikavälillä heikentää myös Helsingin seudun vetovoimatekijöitä.

MAL 2023:n osana tehty Helsingin seudun kilpailukyky –selvityksessä Helsingin seutua verrattiin viiteen muuhun Itämeren alueen kaupunkiseutuun. Vertailun tuloksena Tukholman seutu oli kilpailukykyisin ja sen kintereillä Oslo ja Kööpenhamina-Malmön kaupunkiseudut. Helsingin kaupunkiseutu oli neljäntenä selkeästi kolmen kärkeä jäljessä. Helsingin seudun vahvuudet suhteessa verrokkeihin liittyvät teknologiateollisuus- ja startup-vetoiseen innovatiivisuuteen, tasa-arvoon sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon.

Helsingin seutu on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkaikaupunkiseutuja paremmin. Petrattavaa Helsingin kaupunkiseudulla on erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä ja niihin oleellisesti liittyvässä nettomaahanmuutossa. Helsingin seutu on vertailluista alueista ainoa, missä asukaskohtainen bruttokansantuote on laskenut 2010-luvulla. Lisäksi alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehitysmenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien hännänhuippu.

Kestävään kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on myös selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Yhteenveto

Toimintaympäristössä ei tällä hetkellä sellaisia muutoksia, jotka edellyttäisivät HSL:n strategian muuttamista. Toimintaympäristössä on kuitenkin muutostekijöitä, esimerkiksi muuttokehityksessä ja liikkumisvoimissa, jotka edellyttävät jatkuvaa seurantaa. Yleinen taloudellinen tilanne ja mahdollinen taantuma ovat suurimmat riskitekijät.

Asiakasymmärryksen lisääminen, tiedolla johtaminen ja liiketoimintakeskeisyys strategisina menestystekijöinä korostuvat entisestään. Hintojen nousu ja kulutukseen käytettävissä olevien varojen väheneminen voi johtaa kuluttajakäyttäytymisessä halvempien kulkumuotojen valitsemiseen esimerkiksi henkilöauton

sijaan. Joukkoliikenteellä voi tässä tilanteessa olla mahdollisuus hankkia uusia asiakkaita. Toisaalta taantuma saattaa vähentää työllisyysastetta, joka voi vähentää liikkumisen tarvetta.

Strategiassa valitun asiakasymmärryksen lisäämisen ja tarjonnan sovittamisen kysyntään merkitys kasvaa entisestään.

Lähteet: Covid 19- pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, Kuntarahoituksen, Eduskunnan ajankohtaiskatsaukset, valtiovarainministeriön Taloudellinen katsaus syyskuu 2022, Suomen pankin talouskatsaus 8/2022, Suomen pankki/Olli Rehn: Euroopan ja Suomen julkisen talouden tila ja näkymät, MAL 2023 kilpailukyky selvitys, COVID-19 pandemian vaikutukset muuttoliikkeeseen, tilastotarkastelu.

1.2 Riskitekijät

Epävarmuuden jatkuminen yleisissä talouden näkymissä ja matkustuksen palautumisessa haastaa HSL:n taloutta ja joukkoliikenteen kehitystä. Talouden näkymissä on merkittäviä riskitekijöitä, jotka pitkittävät talouselämän piristymistä ja koronasta toipumista. Vaikka pandemiatilanne on helpottanut, on inflaatoriski kasvanut merkittävästi ja energian hinnan nousu näkyy suoraan HSL:n liikennöintikustannuksissa.

Sähkön ja polttoaineiden hintataso on kasvanut merkittävästi, mikä aiheuttaa myös kustannusriskin realisoitumisen liikennöintikustannuksiin. Bussiliikenteessä ja kaupunkiraideliikenteessä kustannustaso on sidottu indekseihin. Sähkön riittävyyden osalta tuleva talvi voi olla hankala maailman tilanteesta johtuen ja mahdolliset ongelmat heijastuvat väistämättä myös liikenteeseen.

Liikenteessä kuljettajapula on heikentänyt luotettavuutta erityisesti kaupunkiraideliikenteessä ja osin myös bussiliikenteessä. Työmarkkinatilanne kuljettajapuolella on heikko ja sairaspotilaat ovat edelleen koronan seurauksena korkealla tasolla, tämä heijastuu suoraan liikennöitsijöiden suorituskykyyn. Luotettavuusriskiä on pyritty hillitsemään ennakkoon käyttöön otettavilla liikenteen supistamissuunnitelmissa. Matkustajien kannalta suunnitellut supistukset ovat parempi vaihtoehto, kuin äkilliset perumiset. Kaupunkiraideliikenteessä vajetta paikataan myös kouluttamalla uusia kuljettajia.

Joukkoliikenneinfran rakentaminen ja kehittäminen luo mahdollisuuksia parempaan asiakaskokemukseen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen. Infrahankkeet kuitenkin lisäävät merkittävästi myös HSL:n kustannuksia, joiden kasvu aiheuttaa lipun hintojen korotuspaineita. Samaan aikaan, kun lipputulot ovat palautuneet hitaasti, 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.

Venäjän hyökkäys on muuttanut perustavanlaatuisesti myös Suomen turvallisuus- ja toimintaympäristöä. On todennäköistä, että kyber- ja informaatio-operaatiot lisääntyvät myös kuntatason toimijoita kohtaan.

1.3 Strategiset tavoitteet ja niiden toteutuminen tarkastelujaksolla

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2022 hyväksytyt tavoitteet ja budjetointi perustuivat HSL:n strategiaan. Toiminta- ja taloussuunnitelma 2022-2024 keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet suunniteltiin seuraaviin teemoihin perustuen:

- asiakkuuksista kasvua,
- liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa sekä
- tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä.



Kuvio 1: HSL:n strategia

1.3.1 Asiakkuuksista kasvua

Tavoitteemme on, että houkuttelevien palveluiden johdosta meillä on kasvava joukko tyytyväisiä ja uskollisia asiakkaita. Haluamme tarjota asiakkaillemme helppokäyttöiset ja houkuttelevat, asiakkaiden tarpeisiin vastaavat sekä kustannustehokkaat palvelut. Etätyön lisääntyminen muuttaa matkustustarpeita myös pidemmällä tähtäimellä pysyvästi. Tavoitteen mukaisilla toimenpiteillä pyrimme varmistamaan palvelumme sopimisen asiakkaidemme muuttuneisiin tarpeisiin. Toimenpiteet on kuitenkin samanaikaisesti suhteutettava vallitsevaan taloustilanteeseen.

Joukkoliikenteen palvelutasoa erityisesti ruuhka-aikaa on sopeutettu vastaamaan paremmin koronapandemian jälkeistä joukkoliikenteen kysyntää matkustamisen väljyysvaatimusten poistuttua. Tiheästi liikennöivien linjojen vuorovälejä on harvennettu pudonneiden matkustajamäärien mukana.

Syysliikenteen 2022 alkaessa käyttöön otettiin kolme uutta runkolinjaa Helsingin ja Vantaan väliseen liikennöintiin, muun alueen linjaston sopeutuessa näitä tukemaan. Uudet runkolinjat 300, 400 ja 600 vahvistavat merkittävästi seudullista runkoverkostoa.

Asiakasymmärryksen vahvistamista on jatkettu uuden toimintamallin mukaisesti liiketoimintanäkökulman valmistelulla. Vuoden 2022 aikana aloitetaan alueelliset tarjonnan sekä kysynnän tarkastelut, joiden

perusteella tullaan toteuttamaan muutoksia joukkoliikenteen tarjontaan. Tavoitteena kysynnän ja tarjonnan tarkastelun ja analyysin osalta on pystyä kohdentamaan nykyisiä palvelutason resursseja paremmin asiakkaiden tarpeita vastaaviksi.

Lipputilihankkeessa lukijalaitteiden hankinta etenee ja asennusten suunnitellaan alkavan loppuvuoden aikana. Lähimaksamisen käyttöönottoa valmistellaan ja tavoitteena on lähimaksun käyttöönotto ensi vuonna. Hankkeen konseptointiosista Palvelumalli 2024 siirtyi päätöksentekoprosessiin, kun HSL:n hallitus lähetti hinnoittelumallivaihtoehdot lausunnoille jäsenkuntiin kesäkuussa. Päätöksenteon jälkeen suunnitellaan ja aikataulutetaan uuden hinnoittelumallin toteutus.

Asiakkuuksista kasvua: yhteenveto keskeisistä toimenpiteistä ja onnistumisen arviointikriteereistä.

Asiakkuuksista kasvua	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	
<i>Kehitämme asiakkaiden tarpeisiin sopivaa, runkoverkoston perustuvaa joukkoliikennettä</i>	<i>Asiakastyytyväisyys runkoverkoston Asiakastyytyväisyys vaihtojen sujuvuuteen Runkolinjojen päivitettyjen palveluperiaatteiden mukaiset toimenpiteet ja toimivuusmittariston seuranta Toimenpiteet liityntäyhteyksien ja vaihtojen sujuvoittamiseksi</i>
<i>Muutamme joukkoliikenteen palvelutasoa liikkumistarpeita ja kysyntää vastaavasti</i>	<i>Tarjonnan, hinnoittelun ja viestinnän toimenpiteet vastaamaan muuttuneita liikkumisen tarpeita Muuttuneiden liikkumisen tarpeiden seurannan organisointi Muuttuneiden liikkumisen tarpeiden huomioiminen liikennöintisopimuksissa</i>
<i>Lisäämme markkinointipanostuksia lipunmyynnin kasvattamiseksi</i>	<i>Matkustajamäärien (nousut) kehittyminen Lipputulojen kehitys Digitaalisten myyntikanavien osuus lippituloista</i>
<i>Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua (vaikutusarviointiin perustuen ja huomioiden asiakkaiden liikkumistarpeet)</i>	<i>Tilipohjaisen lipputilihankkeen eteneminen suunnitellusti Asiakastyytyväisyys/ NPS lippuvalikoimaan ja hinnoitteluun HSL-brändin kehittyminen</i>

1.3.2 Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa

Keskeisenä pidemmän aikavälin tavoitteenamme on kestävä liikkumisen (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) kulkutapaosuuden kasvattaminen ja alueen elinvoimaisuuden lisääminen. Tällä on merkittävä vaikutus liikenteen päästöjen vähenemiseen, koko liikennejärjestelmän toimivuuteen sekä tasa-arvoiseen liikkumiseen ja kansanterveyteen.

Joukkoliikenteen sähköistäminen vähentää joukkoliikenteen päästöjä. Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtäimellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtäimellä mm. liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ovat jo sinällään ilmastoteko.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun suunnittelu on aloitettu. HSL-alueen kunnilta on pyydetty alustavia näkemyksiä tavoitteista TTS:n yhteydessä ja keskustelua käydään tarkemmin kaupunkipyöräpalvelun ohjausryhmässä. Etsimme keinoja tehdä palvelusta seuraavalla sopimuskaudella entistä paremmin muuta joukkoliikennettä tukevan ja yhtenäistää se myös asiakaskokemuksen kannalta vielä sujuvammin osaksi matkaketjua, integroimalla se paremmin muihin HSL:n palveluihin, hinnoitteluun ja suunnitteluun. Tavoitteiden määrittely tapahtuu talven aikana yhdessä kuntien kanssa, seuraavan sopimuskauden kilpailutus on suunniteltu aloitettavan vuoden 2023 aikana ja valmistuvan 2024, jolloin toteuttamiseen jää riittävästi aikaa ennen kevättä 2026. Ratkaisuja haetaan muista tällä saralla menestyneistä kaupungeista ja parhaista käytännöistä, tutkitaan uuden teknologian tuomia mahdollisuuksia tehokkaammin toimivaan järjestelmään esimerkiksi sähköpyörien, virtuaaliasemien ja hinnoittelun keinoin ja selvitetään ympärivuotisen palvelun markkinaehtoisten vaihtoehtojen potentiaalia.

Nykyistä kaupunkipyöräpalvelua kehitetään kokeilemalla uusia lipputuotteita ja mahdollisesti muita edellämainittuja mahdollisuuksia jo tämän sopimuskauden aikana yhdessä nykyisten kaupunkipyöräkaupunkien kanssa.

HSL tekee **aktiivista yhteistyötä sähköbussien latausinfra** rakentamisen varmistamiseksi. Liikennöitsijät vastaavat itsenäisesti varikoiden lataustarpeista, joka kattaa valtaosan sähköbussien tarvitsemasta latausinfrastruktuurista Helsingin seudulla. HSL varmistaa kuntien omistamien varikoiden osalta, yhteistyössä kuntien, paikallisten sähköverkkoyhtiöiden sekä liikennöitsijöiden kanssa, että varikoiden sähköliittymien tarpeet pystytään huomioimaan tarpeeksi aikaisessa vaiheessa. Tällä pyritään varmistumaan siitä, että varikoilla on saatavilla latausinfrastruktuurin tarvitsema sähköliittymä oikea-aikaisesti sähköbussiliikenteen mahdollistamiseksi.

Liikenteen kilpailutuksen yhteydessä HSL tarjoaa mahdollisuutta sähköbussien käytönaikaiseen lataukseen päätepusäkeillä kun on oletettavissa, että latauksen toteuttaminen voi helpottaa operointia ja tuoda kustannussäästöjä. Käytönaikaisen latauksen tarpeen valitsee jokainen tarjoaja oman kalustonsa ja latausstrategiansa mukaisesti. Vuonna 2022 latausasemat toteutetaan runkolinjalle 570 Lentoasemalle sekä Mellunmäen terminaaliin.

Vuonna 2022 bussiliikenteen **päästötasot ovat lähes samansuuruiset** kuin vuonna 2021.

- CO2 taso putoaa -52 % vuoden 2010 tasosta. PM (pienhiukkaset) vähenevät - 90 % vuoden 2010 tasosta.
- NOx (typen oksidit) vähenevät – 90 % vuoden 2010 tasosta

Syitä vuoden 2022 CO2 vähennyskehitykseen:

- Suomen hallitus laski Jakeluvuorot 7,5 prosenttiyksilöllä, eli tänä vuonna liikennepolttoaineeseen jakelijoiden kulutukseen toimittamasta polttoaineesta 12 prosenttia tulee olla uusiutuvaa polttoainetta. (Vuonna 2021 jakeluvuoro oli 18 %)
- Vuonna 2022 HSL:n bussiliikenteessä käytetään 8,4 miljoonaa litraa ympäristöbonuksella hankittua biopolttoainetta.
- Sähköbussien määrä on kasvanut syksyn aikana 252 bussiin ja vuoden lopussa niitä pitäisi olla 314.
- Sähköbussien suoriteosuus tulee kasvamaan lokakuusta lähtien merkittävästi. Esimerkiksi linjan 570 sähkönivelten ansiosta. Sähköbussit ovat syysliikenteestä noin kaksi kuukautta myöhässä, johtuen esim. tehtaiden sähkökomponentti pulasta. Vuoden 2025 päästötavoitteemme on edelleen saavutettavissa.

MAL2023 -suunnitelman luonnosta ja vaikutusten arviointia valmistellaan parhaillaan. MAL2023 -suunnitelmaluonnos ja sen vaikutusten arviointi on tarkoitus lähettää lausunnoille vuoden 2022 lopussa. Suunnitelmaluonnoksessa on iso **painoarvo kestävästä liikkumisesta edistämiseksi**. Varsinaisten joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden lisäksi maankäyttöä keskittämällä ja tiivistämällä (erit. joukkoliikennevyöhykkeille) parannetaan joukkoliikenteen edellytyksiä. Suunnitelmaluonnokseen sisältyy toimenpidekokonaisuutena joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantaminen suhteessa henkilöautoliikenteeseen. Toimenpiteinä on tunnistettu, että kunnat ja valtio panostavat joukkoliikenteeseen palvelutason parantamiseksi kustannustehokkaasti sekä huolehtivat lipun hintojen kilpailukykyisyydestä ja pitkällä aikavälillä. Joukkoliikenteen runkoverkon houkuttelevuus varmistetaan riittävällä vuorovälillä, luotettavuudella ja nopeudella. Joukkoliikennettä nopeuttavia toimenpiteitä toteutetaan katu- ja tieverkolla ml. kaistajärjestelyt. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta kehitetään eri toimijoiden yhteistyönä ja infrakorvausmenettely uudistetaan. Myös joukkoliikenteen liityntäliikennettä kehitetään sujuvoittamalla vaihtoja, parantamalla liityntäpysäköintiä ja toteuttamalla yhtenäisen kaupunkipyöräjärjestelmä. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen investointiohjelman sisältyy useita joukkoliikennehankkeita mm. joukkoliikenteen toimintavarmuutta parantavia

hankkeita (Digirata, metron kulunvalvonta ja lähijunaliikenteen varikot) ja uusia raideliikennehankkeita (pikaratikat).

HSL:n **Open MaaSissa lipunmyyntirajapinta** on avattu lainsäädännön edellyttämällä tavalla. HSL ylläpitää palvelun toimivuutta ja edistää sen sujuvuutta. Kumppanien kanssa on kartoitettu vuoden aikana kehittämistarpeita mutta erilliset kehitystyöt odottavat vielä lipputilihankkeen konkretisoitumista. Lipputilihanke onkin tärkeä HSL Open MaaS:n kannalta. Tarpeiden ja palvelun määrittely on aloitettu, mutta ne ovat vielä alkuvaiheissa ja ovat sidoksissa lipputilihankkeen ratkaisujen etenemiseen. Työvaihe on olennainen, jotta OpenMaaS:in palvelu saadaan toteutettua mahdollisimman hyvällä lopputuloksella HSL:n, asiakkaiden ja kumppanien kannalta sekä taloudellisesti tehokkaasti ja järkevästi.

HSL:n uudessa strategiassa on yhtenä painopistealueena Sujuvat matkaketjut. Matkaketjutyö on aloitettu paitsi HSL:ssä, eri tahoilla, joissa ovat mukana viranomaiset, kunnat ja operaattorit, mm. Fintraffacin vetämä Matkatietotyöryhmä sekä ELY-keskuksen vetämä Kestävät matkaketjut Itä- ja Länsi-Uudenmaalla. Tuloksellinen matkaketjutyö edellyttää edetessään panostusta tarjooman palvelullistamiseen ja sitä kautta markkinoille vientiin panostamiseen.

HSL:n Open MaaS-sopimuskumppaneita on tällä hetkellä 14. Pohjolan Liikenne lopetti kesäkuussa lipunmyynnin taloudellisista syistä ja WeChat ei ole kohdistamassa myyntiä kiinalaisille koronan takia. Uusia eurooppalaisia palvelua hyvin kohdistavia sopimuskumppaneita on kuitenkin tullut kaksi. MaaS-palvelu nousee hitaasti koronan vaikutuksista. Uusia avauksia on mahdollista saada esim. Kruunuvuoren liikenteen MaaS-rajapinnan kautta tai Helsingin vesiliikenteen MaaS-lippuyhteistyössä. Lipputilihankkeen määrittelytyö on MaaS:in kannalta olennainen yleinen toimintaedellytys.

Junaliikenteen varikkoratkaisua edistetään Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n (JKOY) johdolla. JKOY on tilannut HSL-alueen lähijunaliikenteen alustavan varikkoselvityksen, jossa laaditaan arvio vuoteen 2035 mennessä tarvittavien varikoiden määrästä, varikoiden toiminnallisista vaatimuksista sekä sijaintisuunnista ja mahdollisista sijainneista. Selvityksellä varaudutaan tulevaisuuden tarpeisiin huomioiden lähijunaliikenteen kasvava matkustajamäärä ja sen myötä tarvittava lisäkalusto. Selvityksessä huomioidaan nykyisin lähijunaliikenteessä käytössä olevan Sm5-kaluston sekä mahdollisesti hankittavan uuden junakaluston kunnossapitotilat ja kalustolle tarpeelliset peruskorjaukset. Selvitys sisältää varikoiden tarvekuvauksen, varikkokokonaisuuden toiminnalliset vaatimukset sekä varikoiden mitoituksen. Tavoitteena on löytää HSL:n lähijunaliikenteen varikoille optimaaliset sijainnit ja sitouttaa keskeiset toimijat varikkosuunnitelman edistämiseen.

Varikkohankkeen lähtökohtana on Helsingin seudun kuntien ja valtion välillä solmittu MAL-sopimus vuosille 2020–2031. Sopimuksen mukaan seudun kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeellisten uusien lähijunavarikoiden sijoittamisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Helsingin seudun kunnat ovat yhteisesti sopineet, että Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy vastaa lähijunaliikenteen varikoiden toteutuksesta.

Kaupunkiraideliikenteen kalustohankinnoista on merkittävimpana valmisteilla oleva kaupunkiraitoliikenteen MLNRV-vaunujen uusimishanke. HSL osallistuu hankinnan valmisteluun projekti- ja ohjausryhmätasolla. Hankinnan tarjouspyyntö lähtee alkuvuodesta 2023 ja tarjouskilpailun ratkaisu tapahtuu vuoden 2023 lopussa. Uudet vaunut saadaan liikenteeseen 2030-luvun alussa.

Varikkohankkeita on vireillä useita. Metroliikenteen Kivenlahden liikenteeseen rakennettu Sammalvuoren varikko otetaan tuotantokäyttöön syyskuun alussa. Raide-Jokeria liikennöivän PR550-linjan varikolla Roihupellossa suoritetaan teknistä koeliikennettä. Kaupunkiraitoliikenteen uusi varikko Ruskeasuolla on rakennusvaiheessa, alustava arvio käyttöönnotosta on vuoden 2024 aikana.

Koskelan uuden raitiovaunuvarikon hankesuunnittelu on käynnissä, HSL osallistuu tähän työhön tiiviisti sekä projekti- että ohjausryhmätasolla. Hankesuunnitelman on tarkoitus tulla hyväksyttäväksi vuoden 2023 alussa.

HSL-sovelluksesta kerättävän **matkaketjutiedon hyödyntämistä on pilotoitu kevään ja kesän aikana**. Tätä on auttanut kerättyjen matkaketjujen määrän selvä kasvu, 19.8.2022 tehtiin päiväkohtainen ennätys, melkein 90 000 matkaketjua yhdessä vuorokaudessa. Matkaketjutieto on yksi elementti, jota Analytiikka ja tutkimukset -yksikön analytiikka-toiminto hyödyntää liiketoiminnan ymmärrystarpeita ratkaistessaan.

Tällä hetkellä HSL:n tietovarastoon saadaan HSL-sovelluksesta keskimäärin noin 85 000 matkaketjuhavaintoa noin 55 000 asiakkaalta päivässä. Tähänastisen trendin perusteella tiedonkeruulupien määrä lisääntyy ilman markkinointia vähitellen siten, että vuoden lopussa saataneen keskimäärin noin 100 000 havaintoa noin 65 000 asiakkaalta päivässä. Matkaketjutietoja ei ole vielä otettu laajasti suunnittelukäyttöön vaan on keskitytty kertyvän aineiston laadun ja riittävyyden arviointiin erilaisten sovellusten kannalta. Matkaketjutietojen hyödyntämistä tarkastellaan asiakkaiden palvelun, joukkoliikennesuunnittelun, liikennejärjestelmäsuunnittelun ja liikennetutkimusten näkökulmista. Erityisesti selvittävänä asiana on erilaisten solmujen ja vaihtopaikkojen kautta kulkevien matkojen analyysit.

Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa: yhteenveto keskeisistä toimenpiteistä ja onnistumisen arviointikriteereistä.

Liikkumisen kokonaisratkaisulla arvoa	
Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
Vahvistamme kävelyn ja pyöräilyn osuutta osana joukkoliikennepalvelua	Joukkoliikenteen/kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kehittyminen Pyöräilyn ja kävelyn osuus matkoista Kaupunkipyörien käyttömäärät
Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä ja varmistamme sähköbussien latausinfraan rakentamisen	Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä Sähköbussien osuus HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta
Vaikutamme joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ja seudun kehitykseen MAL 2023-työllä	MAL 2023 suunnitelmaluonnos toteuttaa vaikutusten arvioinnin perusteella suunnitellut asetettuja tavoitteita ja parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä MAL2023 suunnittelutyössä määriteltävät pitkäjänteiset päästövähennykset
Toimimme alan verkostoissa ja kehitämme yhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa	Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen) Rahoitusyhteistyön kehittyminen (esim. Lipputilihankkeessa)
Varmistamme kalusto- ja varikkoratkaisujen etenemisen	Kalusto- ja varikkoratkaisujen eteneminen
Luomme toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen	Matkaketjutiedon hyödyntäminen eri tarkoituksissa

1.3.3 Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä

Palveluidemme kehittäminen ja päätöksenteko perustuu monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Yhdistämällä ajantasaisen ja kattavan tiedon ketteriin toimintamalleihin, kykenemme reagoimaan muutuvaan maailmaan ja asiakkaiden tarpeisiin tehokkaasti. Vahvistamme tuottavuuttamme laadukkaan tiedon hyödyntämisellä. Tuemme asiakasmäärän, nousijamäärän ja lipputulon kasvua sekä toiminnan kustannustehokkuuden lisäämistä tiedon oikea-aikaisella ja tehokkaalla hyödyntämisellä. Joukkoliikennekapasiteetin käyttöasteen kasvun myötä matkustajakilometrikustannus sekä asiakas- ja nousijakohtainen keskimääräinen kustannus laskevat.

Asiakastyytyväisyys häiriö- ja muutostiedotukseen on kehittynyt positiivisesti. Asiakastyytyväisyystutkimuksen lähtötaso syksyllä 2021 oli 68,08%. Kesän 2022 toteuma on 70,04% eli parannusta noin 2% prosenttiyksikköä. Riskinä tavoitteen toteutumiseksi ovat merkittävästi lisääntyneet äkilliset häiriötilanteet liikenteessä johtuen mm. kuljettaja- ja ajoneuvopulasta.

Monikanavaviestintäratkaisussa on kevään 2022 aikana otettu käyttöön sähköposteihin perustuva uusi kohdennettu häiriöviestintä. Vuodenvaihteessa kohdennetun häiriöviestinnän vastaanottajia oli noin 20 000, syyskuussa 2022 suosikkilinjan tai suosikkipysäkin lisänneitä käyttäjiä oli jo 107 000. Sovellusilmoitusten käyttöönotto häiriötiedotukseen vuoden 2022 aikana on edelleen tavoitteena.

Osana runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehittämistä kaikille 15.8.2022 aloittaneiden runkolinjojen 300, 400 ja 600 pysäkeille asennettiin näytöt, jotka kertovat mahdollisista häiriöistä ja viivästyksistä. Syksyn aikana aloitamme myös pilotin uudella pysäkinäytöllä, jolla voidaan tarjota informaatiota erilaisissa olosuhteissa, kuten työmaajärjestelyiden aikana. Bussien sisällä annettavaa reitti- ja aikataulutietoa parannetaan vaiheittain käyttöönotettavalla uudella infojärjestelmällä. Uuden sukupolven informaationäytöt sisältävän bussikaluston määrä nousee syksyn 2022 aikana 450 bussiin eli noin 35% bussien kokonaismäärästä painottuen erityisesti runkobussilinjoille.

Loppukesästä **julkaisimme raportointityökalun, jolla mm. liikennesuunnittelu pystyy seuraamaan matkustajalaskentatietoja** busseista, raitiovaunuista, lautoista ja metrosta. Tarkastelu on mahdollista yleistasolta porautumalla aina yksittäisen lähdön tasolle. Taustalla toimivat tietovarastoon rakennetut kyvykkyudet.

Suurin osa tietovaraston dataintegraatioista on saatu toteutettua ja matkustajamäärädataa on jo varsin kattavasti HSL:n pilvitietovarastossa. Tilastoinnin uudistamisen edellytys on kaikkien liikennemuotojen eheä ja kattava data pilvessä. Osassa datoista on puutteita, jotka hankaloittavat tiedon hyödyntämistä ja laskentamallien sovittamista. Puutteiden paikkaamiseen käytämme parhaita tilastotieteellisiä menetelmiä.

Metron kuukausilaskennan malli toimii pilvipalvelussa ja tuottaa estimaatin kokonaisuusijämäärästä päivä- ja tuntitasolla. Tämän lisäksi metron asemakohtaisesta sekä junien ja Telia-bussien (uusien liikennöintisopimusten mukaisesti liikennöitsijöiltä vaadittu matkustajalaskenta) kuukausilaskennan malleista on olemassa protoversiot ja niitä on testattu lokaalisti.

Tiedon saavutettavuus ja hyödynnettävyys otti harppauksen eteenpäin elokuussa 2022, kun matkustajalaskennan raportointisovellus julkaistiin rajatulle käyttäjäryhmälle, joka koostuu pääasiassa linjasto- ja aikataulusuunnittelu -yksikön työntekijöistä. Tämän lisäksi laskentalaitteiden tiketointi ja valvonta Telia-bussien osalta toimii tietovaraston kautta.

Tavoitteena on toteuttaa tutkimuslupaan ja 500 000 matkustajan tutkimuspaneelin avulla digitaalisia tutkimuksia HSL:n uuden strategian mukaisesti. **Digitaalista asiakastytyväisyystutkimusta pilotoidaan** HSL Betassa syyskuussa 2022. Pilottiin kutsutaan mukaan noin 1 000 matkustajan yhteisö, jossa uutta järjestelmää testataan. Digitaalinen asiakastytyväisyystutkimus viedään tuotantoon HSL sovellukseen vuoden 2022 loppuun mennessä. Ennen tuotantoon vientiä sovellustiimi testaa uuden järjestelmän toiminnan huolellisesti.

Rinnakkaistutkimus nykyisen paperilla tehtävän asiakastytyväisyystutkimuksen kanssa toteutetaan keväällä 2023. Rinnakkaistutkimuksen jälkeen tulokset analysoidaan ja niiden vaikutus liikennöitsijöiden laatuksentekniikkiin arvioidaan.

Digitalisoinnin myötä tutkimuksen laatu paranee, prosessi tehostuu sekä luottamus HSL:n, liikennöitsijöiden ja sidosryhmien kesken kasvaa. Reaaliaikainen tutkimustieto mahdollistaa toiminnanohjauksen palveluiden parantamisessa ja strategisessa johtamisessa. Digitaalinen tutkimus tukee HSL:n strategisia painopisteitä.

Tuottavuusohjelmaa valmisteltiin HSL:n asiantuntijajoukon toimesta keväällä ja ohjelma viimeisteltiin syksyllä. Tuottavuusohjelman tavoitteena oli identifioida toimenpiteitä, joiden avulla HSL pystyy tasapainottamaan talouttaan ja saavuttamaan toivotun kuntaosuuden tason (50-55%) strategiakauden aikana. Tuottavuusohjelmassa keskityttiin viiteen kohdealueeseen, joilla oletettiin olevan merkittävin vaikutus talouden

tasapainottamiseen. Kukin kohdealue jäsenyi vielä tarkempiin fokusalueisiin, kuten hinnoittelumallit ja yrittämyyksen kasvattaminen. Viisi tarkasteltua kohdealuetta olivat:

- Lipputuotteet, hinnoittelumalli ja palvelutaso;
- Operaattorien toimintamallit ja sopimusohjaus;
- Myynti ja markkinointi
- IT-investoinnit ja hankkeet, data- ja alustapalvelut sekä
- Muut tuottavuustarkastelun fokusoidut teemat.

Tuottavuusohjelmassa löydettiin reilut 30 toimenpide-ehdotusta, jotka tukevat talouden tasapainottamista joko lipputuloloja/muita tuloja kasvattamalla tai operointi-/muita kustannuksia hillitsemällä. Varsinaiset toimenpide-esitykset täsmentyvät jatkovalmistelussa.

Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä: yhteenveto keskeisistä toimenpiteistä ja onnistumisen arviointikriteereistä.

Tiedolla ja osaamisella tehokkuutta ja kyvykkyyttä

Keskeiset toimenpiteet TTS-kaudella	Toimenpiteen arviointikriteeri/mittari
<i>Kehitämme reaaliaikaista, personoitua ja monikanavaista matkustajainformaatiota</i>	<i>Asiakastytyvyisyys häiriö- ja muutostiedotuksen Monikanavaviestintäratkaisun kehitystoimet Runkolinjojen reaaliaikaisen matkustajainformaation kehitystoimet</i>
<i>Uudistamme matkustajatilastointia sekä raken- namme ja hyödynnämme keskitettyä tietova- rastoja</i>	<i>Matkustajalaskennan kattavuus ja luotettavuus Matkustajalaskennan uuden tilastointijärjestelmän hyödyntäminen ja käyttäjäpalautte</i>
<i>Digitalisoimme asiakastytyvyisyystutkimuksen</i>	<i>Digitaalisen asiakastytyvyisyystutkimuksen käytettävyys</i>
<i>Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittämistä</i>	<i>Henkilöstötytyvyisyys: osaaminen omassa työssä, kehittymismahdollisuudet HSL:n kiinnostavuus työpaikkana: sähköisen rekrytinnin tunnusluvut, lähtövaihtu- vuus</i>
<i>Laadimme ja toimeenpanemme tuottavuusoh- jelman sekä muut tarvittavat toimenpiteet talouden tasapainottamiseksi</i>	<i>Tuottavuusohjelman eteneminen Matkustajakilometrikustannusten (pl. infra) kehitys Subventioasteen kehitys</i>

2 TALOUSENNUSTE

Vuoden 2022 toinen osavuosisikatsaus perustuu pääosin kahdeksan kuukauden toteutumatietoihin. Osa-
vuosisikatsaus sisältää vuositason ennusteen.

2.1 Sitovien erien toteutuminen

Sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot ja sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä. Ennusteen mukaan toimintakulujen arvioidaan olevan 745,6 milj. euroa ja ylittävän talousarvion 14,6 milj. eurolla (2,0 %). Joukkoliikenteen operointikustannukset ylittävät ennusteen mukaan talousarvion arviolta 16,3 milj. eurolla (3,2 %). Suurin yksittäinen tekijä on rajusti kasvaneet polttoaineiden ja sähkön hinnat.

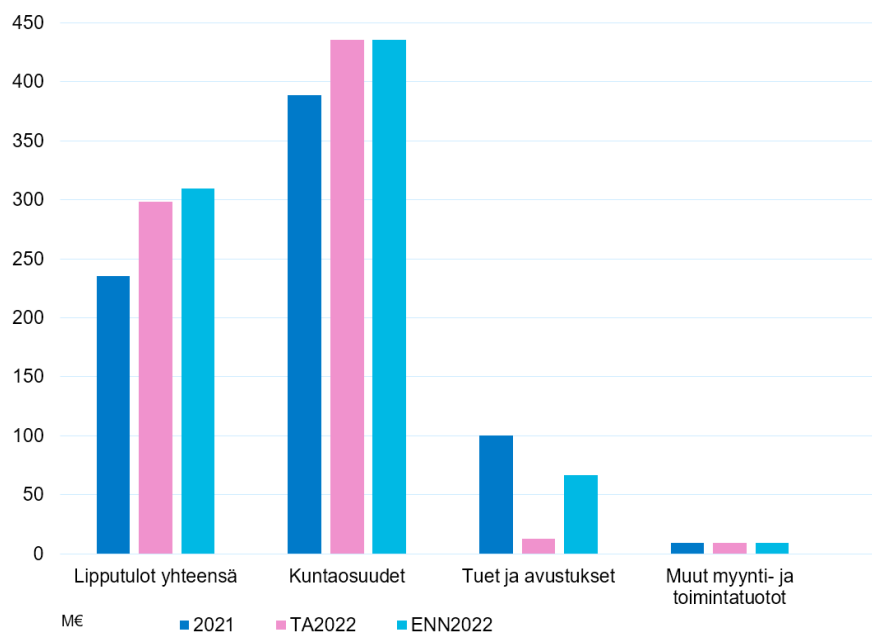
Toimintakulujen ylityksestä valmistellaan lokakuussa HS:n hallitukselle talousarvion muutosesitys, joka viedään edelleen yhtymäkokouksen päätettäväksi.

	TA2022	Talousarviomuutos 2022	ERO TA2022/Muutos TA2022	
Toimintamenot	731 000 000 €	746 000 000 €	-15 000 000	-2,1 %
Investointimenot	26 669 000 €	26 669 000 €	0	0,0 %
Kuntaosuudet	435 781 000 €	435 781 000 €	0	0,0 %

2.2 Talouskatsaus

Toimintatuotot

Toimintatuottoja arvioidaan kertyvän yhteensä 820,9 milj. euroa, 65,5 milj. euroa (8,7 %) yli talousarvion (TA 755,4 milj. euroa). Ennustetuista toimintatuloista 309,6 milj. euroa (37,7 %) on lippituloja.



Kuvio 2: Toimintatuottojen kehitys 2021-2022

Lipputulot

Korona on vaikuttanut matkustuskäyttämiseen edelleen, vaikka lipputulot ovat kehittyneet hieman talousarviossa arvioitua paremmin. Elokuun jälkeen lipputulot ovat noin +4,2 % yli talousarvion. Matkustajamäärät joukkoliikenteessä ovat kasvaneet, mutta matkustaminen joukkoliikenteessä jää ennusteen mukaan edelleen noin -24 % alle vuoden 2019 tason. Arvioimme nousijamäärien jäävän kuluvana vuonna 304 milj. nousuun, joka on lähellä talousarviossa arvioitua nousijamäärää (TA 306 milj. nousijaa).

Lipputuloiissa näkyy talousarviota positiivisempi kehityskulku ja arvioimme lipputuloja kertyvän 309,6 milj. euroa, kun talousarviossa on varauduttu 298 milj. euron lipputuloihin. Koko vuoden lipputuloennuste on ylittää talousarvion +3,9 %:lla. Lipputulojen kehityksen ennustamiseen liittyy edelleen epävarmuutta matkustuksen kehittymisen ennakoinnin osalta.

Suomen hallitus päätti budjettiriihessä esittää henkilökuljetusten arvonlisäveron poistamista neljän kuukauden määräajalta 1.1.2023-30.4.2023. Eduskunta tekee päätöksen valtion budjetista syksyn aikana. Määräaikaisen muutoksen tavoitteena on helpottaa kuluttajien taloutta, mutta riskiksi muodostuu muutoksen toteutuksen tiukka aikataulu ja ylimääräiset muutuskustannukset, joita arvion mukaan syntyy 6 milj. euron edestä mikäli muutos toteutetaan kaikkiin taustajärjestelmiin ja myyntikanaviin. Muutuskustannuksia ei ole toistaiseksi ennusteeseen tarkennettu. Muutostyöstä aiheutuvat kustannukset tuovat edelleen painetta lippujen hintojen korotuksiin.

Kuntaosuudet

Toimintatuloihin kirjattavat ja laskutettavat kuntaosuudet toteutuvat talousarvion mukaisina (435,8 milj. euroa) ja ne muodostavat ennusteen mukaisista toimintatuloista 53,1 %.

Kuntaosuuksien toteumaennuste on yhteensä 378,9 milj. euroa. Talousarvion ja toteumaennusteen välinen erotus 56,9 milj. euroa lisätään jäsenkunnille kertyneisiin ylijäämiin, joita tilinpäätöksessä 2021 oli jäljellä yhteensä 8,4 milj. euroa, mikä jäi alle HSL:n peruspääoman. Kuntaosuuksien tarkempi toteumaennuste kunnittain on esitetty kappaleessa 2.3.

Valtion tuet

Valtion tukia ja muita avustuksia arvioidaan saatavan 66,5 milj. euroa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien maksamasta suurten kaupunkiseutujen perusrahoituksen ja ilmastoperusteisen joukkoliikennetuesta HSL:n osuus on 16,6 milj. euroa. Lisäksi valtiolta arvioidaan saatavan noin 49,2 milj. euron edestä erikseen korona-ajan lipputulonmenetyksiin sekä kasvaneisiin liikennöintikustannuksiin kohdistettua lisätukea. Muita tukia ja avustuksia arvioidaan tänä vuonna saatavan 0,7 milj. euroa.

Valtio on tukenut kriittisiä joukkoliikennepalveluita merkittävästi koronavuosina. HSL pitää oikeana ja välttämättömänä, että valtio varmistaa koko yhteiskunnalle elintärkeiden joukkoliikennepalveluiden selviytymisen kriisiaikojen yli. Koronakriisistä palautuminen ennalleen kestää odotettua pidempään. Lisäksi energiakriisi on nostanut joukkoliikenteen operointikustannuksia, mikä osaltaan vaikeuttaa merkittävästi HSL:n talouden tasapainottamista. Joukkoliikenteen rapautuminen olisi kohtalokasta sekä Helsingin seudun elinkeinoelämän ja asukkaiden että valtakunnallisten ilmastotavoitteiden toteutumisen kannalta. Valtion erillistä elvyttämistukea joukkoliikenteelle on tarpeen jatkaa myös vuonna 2023.

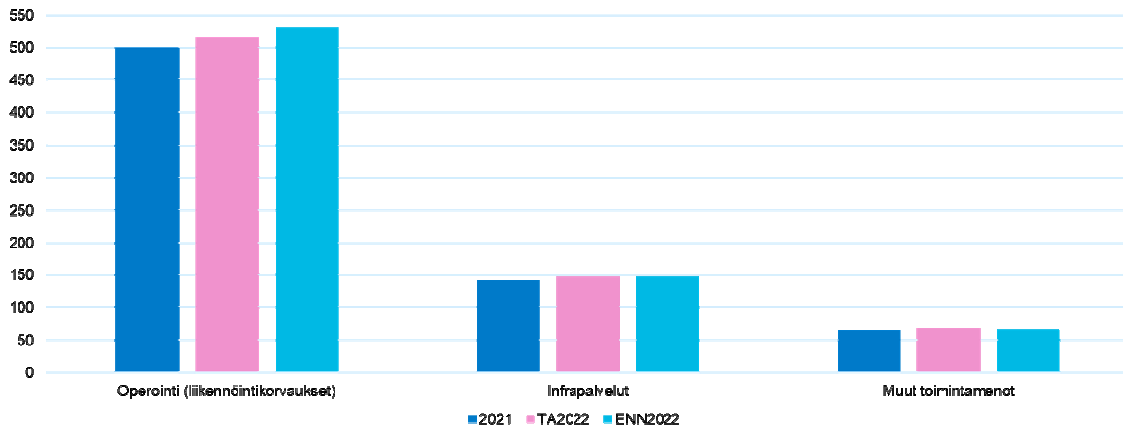
Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, yhteensä 9,1 milj. euroa, koostuvat pääosin tarkastusmaksutuloista, liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteiden, taukotilojen ja toimitilojen vuokrasta sekä asiakkailta matkakorteista perittävistä korttimaksuista. Tarkastusmaksutuloja arvioidaan kerättävän hieman talousarviota vähem-

män, yhteensä 3,9 milj. euroa (TA 4,0 M€). Vuokratuottoja arvioidaan kertyvän talousarvion mukaisesti 2,6 milj. euroa.

Toimintakulut

Toimintakulujen määräksi arvioidaan 745,6 milj. euroa, mikä ylittäisi talousarvion 14,6 milj. eurolla (+2,0 %). Ylitys johtuu pääosin polttoaineiden ja sähkönhinnan kustannustason noususta, joita ei voitu ennakoita arvioitaessa operoinnin kokonaiskustannuksia talousarviovaiheessa.



Kuvio 3: Toimintakulujen kehitys 2021-2022

Joukkoliikenteen operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat ennusteen mukaan 531,8 milj. euroa ja ne ylittävät +3,2 %:lla talousarvion. Operointikustannukset muodostavat 71,3 % toimintamenoista.

Bussiliikenne

Bussiliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 346,0 milj. euroa, mikä on 19,2 milj. euroa talousarviota enemmän (+5,9 %). Kustannuksia lisää merkittävästi polttoaineiden hinnan nousu, mikä näkyy suoraan liikennöitsijöille maksettavissa liikennöintikorvauksissa, jotka ovat sidottuja linja-autoliikenteen kuukausittain tarkistettavaan kustannusindeksiin. Lisäksi liikennöitsijöille on maksettu edelleen lisäkorvauksia tehostetusta siivouksesta n. 1,3 milj. euroa. Ennuste bussiliikenteen kustannustason muutokselle vuodelle 2022 on 9,5 %, kun talousarviossa varauduttiin 2,5 %:n kustannustason kasvuun.

Junaliikenne

Junaliikenteen kustannukset ovat ennusteen mukaan yhteensä 80,8 milj. euroa, eli 0,06 milj. euroa yli talousarvion (+0,1 %). Yhteiskäyttökorvaukset ylittävät talousarvion n. 1,51 milj. euroa, mutta ostosopimuksen muut operointikustannusten erät sekä junakalustoyhtiön vuokra alittavat talousarvion 1,4 milj. euroa, joten ennuste junaliikenteen kustannusten osalta on lähellä talousarviota. Junaoperoinnin sopimuksin kiinnitetyt sähkön hinnat ovat suojanneet kustannustason nousulta.

Metro-, raitio- ja lauttaliikenne

Metroliiikenteen kustannusten arvioidaan olevan 46,2 milj. euroa, 0,04 milj. euroa talousarviota vähemmän. Ennuste metroliiikenteen kustannustason nousulle koko vuodelle 2022 on nyt 9,3 %, kun se talousarviossa oli 1,0 %. Kustannustason kehitys johtuu pääasiassa sähkön hinnan jyrkästä noususta. Säästöjä talousarvioon nähden syntyy pääasiassa kaluston pääomakorvauksista ja Samallaan varikosta maksettavista korvauksista.

Raitioliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 54,0 milj. euroa, 2,9 milj. euroa talousarviota vähemmän. Säästöt johtuvat pääasiassa kuljettajapulan aiheuttamista suoritevähennyksistä. Ennuste raitioliikenteen kustannustason kehitykselle koko vuodelle 2022 on 8,4 %, kun se talousarviossa oli 1,9 %.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan toteutuvan lähes talousarvion mukaisina ollen n. 4,3 milj. euroa.

Infrakustannukset

Infrakustannusten arvioidaan toteutuvan täysin talousarvion mukaisina ollen 147,4 milj. euroa. Kuntien HSL:ltä laskuttamat joukkoliikenneinfran käyttökorkvaukset toteutuvat talousarvion mukaisena.

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

Muut toimintamenot

Muiden toimintamenojen kuin operointi- ja infrakustannusten määräksi arvioidaan 66,4 milj. euroa, 1,8 milj. euroa (-2,6 %) alle talousarvion.

Muiden ulkopuolisilta hankittavien palvelujen ostojen arvioidaan olevan yhteensä 33,4 milj. euroa, 1,3 milj. euroa alle talousarvion. Muut palvelujen ostot sisältävät mm. ulkopuolisilta ostettavat asiantuntijapalvelut, IT-palvelut, laitteiden huoltopalvelut, painatukset, ilmoitus- ja mainospaikat, kaupungeille maksettavat korvaukset staattisen informaation hoidosta sekä vartiointipalvelut. Muissa palvelujen ostoissa ennustettu alitus syntyy pääosin ilmoitus- ja markkinointipalveluiden ostoissa sekä toimisto- ja asiantuntijapalveluissa.

Henkilöstökulujen arvioidaan olevan 24,1 milj. euroa ja toteutuvan talousarvion mukaisesti. Tulospalkkiota varten ei ole varattu talousarvioon erillistä määrärahaa, eikä tulospalkkiota ole ennusteessa huomioitu. Henkilöstökustannukset ovat 3,2 % HSL:n toimintamenoista.

Vuokrakulujen arvioidaan olevan yhteensä 4,9 milj. euroa ja ne alittavat talousarvion 0,4 milj. eurolla.

Aineiden, tarvikkeiden ja tavaroiden kustannusten arvioidaan olevan 1,1 milj. euroa, sekä muiden kulujen 2,8 milj. euroa.

Rahoitustuotot ja -kulut

Pitkäaikaista lainaa nostettiin 50 milj. euroa Kuntarahoitukselta vuonna 2020 koronan aiheuttamaan tulojen voimakkaaseen laskuun varautumiseksi. Lisälainan tarve kuluvana vuonna ei tämänhetkisen kehityksen perusteella näytä todennäköiseltä. Lainaa on maksettu takaisin vuodesta 2021 alkaen noin 5,3 milj. euroa vuosittain. HSL:illä on velkaa Kuntarahoitukselle 42,1 milj. euroa (31.8.2022).

Rahoituksen nettotuottojen arvioidaan olevan 0,13 milj. euroa kun talousarviossa varauduttiin 0,07 milj. euron nettokuluihin. Kassavaroja on sijoitettuna korkorahastoihin (34 milj. euroa), jotta pankeille maksettavia negatiivisten euribor-korkojen aikana maksettavia korkomenoja on saatu pienennettyä. Korkorahastojen markkina-arvo oli 31.8.2022 33,9 milj. euroa (-0,2 %).

Poistot

Suunnitelmapoistojen arvioidaan olevan yhteensä 18,3 milj. euroa ja niiden arvioidaan olevan noin 0,7 milj. euroa yli talousarvion. Talousarviossa arvioitujen poistojen ylittyminen johtuu tarkentuneista poistosuunnitelmista.

Investointien poistot ja rahoituksen nettokustannukset sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Tilikauden tulos ja yli-/alijäämä

Tilikauden tuloksen rahoituserien ja poistojen jälkeen ennustetaan olevan 56,9 milj. euroa ylijäämäinen, kun talousarviossa oli varauduttu 6,7 milj. euron ylijäämään.

Kertyvällä ylijäämällä katetaan koronan akuutissa tilanteessa nostetun talousarviolainan lyhennyksiä ja varaudutaan tulevien vuosien kustannusten nousuun. Alustavassa talousarviosuunnitelmassa HSL:n toimitamienot kasvavat vuonna 2023 reilulla 100 milj. eurolla verrattuna tämän osavuositarkastuksen ennusteeseen.

Investoinnit

Vuoden 2022 investointimenojen arvioidaan olevan yhteensä 16,2 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 10,5 milj. eurolla (-16,6 %). Talousarvion alittuminen aiheutuu pääosin tarkentuneista ja osittain myös seuraavalle vuodelle siirtyvistä investointikustannuksista. Tarkentuneista ja siirtyneistä merkittävimmät ovat Lippu- ja informaatiojärjestelmän lukijalaitteistojen siirtyminen seuraavalle vuodelle (10 milj. euroa) liittyviä eriä.

2.3 Kuntaosuusennuste

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

Laskutettavat kuntaosuudet ovat alkuperäisen talousarvion mukaan 435,8 milj. euroa. Ennustetun kuntaosuuden ja muutetun talousarvion välinen erotus joko lisää kunnan ylijäämäkertymää tai vähentää sitä. Ennusteessa on käytetty toteutuneita kahdeksan kuukauden lipunmyynnin ja leimaustietojen kuntalaisuusjakaumia

M€	TA2022	Ennuste 2022	Ero TA/ennuste
Helsinki	224,500	201,578	-22,922
Espoo	120,744	106,040	-14,704
Kauniainen	1,481	1,214	-0,268
Vantaa	69,159	55,912	-13,247
Kerava	4,888	2,571	-2,317
Kirkkonummi	7,464	5,357	-2,107
Sipoo	3,601	2,789	-0,812
Tuusula	3,590	3,226	-0,364
Siuntio	0,353	0,215	-0,138
Yhteensä	435,780	378,902	-56,879

Ennuste kuntakohtaisista yli-/alijäämistä 31.12.2022

Ennuste kuntakohtaisesta yli-/alijäämäkertymistä on esitettyä alla. Toteutuvan muutetun talousarvion mukaisen laskituksen ja ennustetun toteutuman erotus jää HSL:lle jäsenkunnan yli-/alijäämäksi, joka otetaan huomioon tulevien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuntaosuuksia vähentävänä tai lisäävänä eränä. Ennuste huomioidaan TTS2023-2023 valmistelussa.

Taulukko 4: Kuntakohtaisen yli-/alijäämäkertymän ennuste 31.12.2022 (alijäämä – merkkinen, ylijäämä ilman etumerkkiä)

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2021	Käyttöarvio TA2022	Käyttöennuste 2022	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2022
Helsinki	7,999	-0,276	22,922	30,921
Espoo	-1,071	-2,264	14,704	13,633
Kauniainen	0,066	3,815	0,268	0,334
Vantaa	-3,433	-4,252	13,247	9,814
Kerava	1,350	-0,317	2,317	3,667
Kirkkonummi	2,724	0,207	2,107	4,832
Sipoo	-0,276	-0,066	0,812	0,536
Tuusula	0,962	0,261	0,364	1,326
Siuntio	0,031	0,039	0,138	0,170
Yhteensä	8,353	-6,663	56,879	65,232

2.4 Tuloslaskelma

x 1 000 €	TP	TA	ENN. 2)	ERO ENN2022/TA2022	
	2021	2022	2022	€	%
Toimintatuotot	733 444	755 377	820 924	65 547	8,7 %
Myyntituotot	235 607	298 374	309 903	11 529	3,9 %
Lipputulot yhteensä	235 254	298 074	309 603	11 529	3,9 %
Muut myyntituotot yhteensä	353	300	300		0,0 %
Korvaukset kunnilta	388 544	435 781	435 781		0,0 %
Muut myyntitulot	2 915	2 037	2 200	163	8,0 %
Tuet ja avustukset	100 174	12 574	66 475	53 901	428,7 %
Vuokratuotot	2 329	2 635	2 635		0,0 %
Muut toimintatuotot	3 875	3 976	3 930	-46	-1,2 %
Toimintakulut	-706 005	-730 499	-745 632	-15 133	2,1 %
Henkilöstökulut	-24 936	-24 122	-24 122		0,0 %
Palvelujen ostot	-673 383	-697 128	-712 684	-15 556	2,2 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-499 626	-514 956	-531 839	-16 883	3,3 %
Infrapalvelut yhteensä	-140 950	-147 443	-147 443		0,0 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-32 807	-34 729	-33 402	1 327	-3,8 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-800	-1 104	-1 084	20	-1,8 %
Vuokrakulut	-4 401	-5 348	-4 945	403	-7,5 %
Muut kulut	-2 484	-2 797	-2 797		0,0 %
Toimintakate	27 439	24 878	75 292	50 414	202,6 %
Rahoitustuotot ja -kulut	-8	-70	-130	-60	85,3 %
Vuosikate	27 431	24 808	75 162	50 354	203,0 %
Poistot	-17 023	-17 605	-18 283	-678	3,9 %
Tilikauden yli-/alijäämä	10 408	7 203	56 879	49 676	689,7 %

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot / Toimintakulut, %	103,9 %	103,4 %	110,1 %
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	344 900	319 596	385 143
- ilman kuntaosuuksia, %	48,9 %	43,8 %	51,7 %
Toimintakate, %	3,7 %	3,3 %	9,2 %
Vuosikate, %	3,7 %	3,3 %	9,2 %
Vuosikate / Poistot, %	161,1 %	140,9 %	411,1 %

¹⁾ Ennuste 2022: Osavuositarkastus 2/2022

2.5 Investointihankkeet

Investointihankkeet	Budjetti 2022	OVK2 2022	Ero
LII Lippu- ja Informaatiojärjestelmän laitteistohankinnat	9 964 000	-	-9 964 000
Opastinsilta 6 toimitilojen muutokset	3 000 000	2 900 000	-100 000
LII lippu- ja myyntijärjestelmän kehittäminen	2 070 000	1 100 000	-970 000
HSL-sovelluksen jatkokehitys	1 700 000	1 700 000	0
JORE 4.0 (kokonaisuudistus)	1 100 000	1 000 000	-100 000
Lipputili	994 000	700 000	-294 000
HSL.fi -palvelu ja kaupunkipyörät	960 000	760 000	-200 000
Sopimusseuranta (SoSe)	960 000	865 000	-95 000
Liikennöintisovellusten kehitys DevOps-mallilla	740 000	387 000	-353 000
Tietovarasto- ja raportointiratkaisu (+Matkustajadata DW)	651 000	750 000	99 000
Reittiopas 4.0 ja Digitransit (ohjelmistot)	650 000	473 280	-176 720
Matkustajalaskentalaitteet	500 000	50 000	-450 000
Sähköiset näytöt – TFT	410 000	200 000	-210 000
OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta	305 000	204 000	-101 000
HSL Yrityspalveluiden digitalisointi	300 000	478 000	178 000
Tutkimusalusta	273 000	287 000	14 000
HSL kortti	250 000	-	-250 000
Patterinäytöt	200 000	40 000	-160 000
Informaatiojärjestelmien kehitys	180 000	200 000	20 000
JOREn kehittäminen	150 000	100 000	-50 000
LII-DS ja raportoinnin kehittäminen	140 000	-	-140 000
Matkustusdata HSL-sovelluksesta	128 000	112 000	-16 000
Sähköisten näyttöjen ohjausjärjestelmä (ent. MONO)	120 000	-	-120 000
Sähköisen arkistoinnin ratkaisu	115 000	-	-115 000
Matkustajalaskennan tavat	112 320	69 900	-42 420
Projektitoiminnallisuus	90 000	41 024	-48 976
Talouden kehittäminen	70 000	25 000	-45 000
D365 Customer Engagement (MS CRM)	60 000	-	-60 000
HSL ID Kehittäminen	60 000	2 000	-58 000
Lead UI- ja konseptisuunnittelu	60 000	-	-60 000
ITSM järjestelmä	50 000	150 000	100 000
KOLAn kehittäminen	50 000	50 000	0
Asianhallinnan ja kilpailutustyökalujen kehittäminen	35 000	2 200	-32 800
Sähköinen asiointi - Dynasty	35 000	-	-35 000
Asiakaspalautejärjestelmä	32 000	32 000	0
Louhin-alusta	30 000	27 000	-3 000
Monikanavaviestintäratkaisu	30 000	30 000	0
Aikataulusuunnittelutyökalu (Hastus)	20 000	-	-20 000
TAKU, aikataulujen taitto- ja korjausohjelma	20 000	-	-20 000
Työmatkalaskuri	20 000	72 000	52 000
Infolaitteet	15 000	-	-15 000
Liityntäpysäköinnin informaatio	10 000	30 000	20 000
Paikkatiedon hallinnan ja jakelun uudistaminen	10 000	24 910	14 910
Yhtenäinen Asiakashallinta	-	25 000	25 000
eTicketing (Tallinn, Tartu, Helsingi) - EU Project		40 850	40 850
LII Sopimuksen mukaiset työt		500 000	500 000
Muut hankkeet		2 771 836	
Investointihankkeet yhteensä	26 669 320	16 200 000	-10 469 320

2.6 Kustannuserät kunnittain, ennuste

HSL-joukkoliikenteen kuntaosuudet kunnittain 2022 ENN2

ilman ALV

A. Kustannukset kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Operointikustannukset										
Ilman ymp.bonusta	291 803 597,90	111 394 264,64	2 363 353,13	92 325 069,63	9 687 707,50	10 385 806,85	5 311 130,98	7 243 049,75	788 786,80	531 302 767,18
Ympäristöbonus	696 113,07	472 939,26	6 657,71	267 489,88	20 010,63	5 310,15	5 847,41	25 400,53	231,36	1 500 000,00
Yhteensä	292 499 710,97	111 867 203,90	2 370 010,84	92 592 559,51	9 707 718,13	10 391 117,00	5 316 978,39	7 268 450,28	789 018,16	532 802 767,18
%-jakautuma	54,9 %	21,0 %	0,4 %	17,4 %	1,8 %	2,0 %	1,0 %	1,4 %	0,1 %	100,0 %
Muut kustannukset										
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5 226 422,73	-1 394 986,71	-39 987,93	-1 327 195,34	-146 053,46	-171 456,68	-63 438,74	-102 863,22	-39 878,96	-8 512 283,77
Henkilöstökulut	15 139 610,71	4 083 040,20	112 903,04	3 565 337,52	368 900,65	405 618,72	136 315,01	238 042,14	72 282,49	24 122 050,48
Palvelujen ostot	21 361 501,30	5 821 991,66	155 059,84	4 626 522,72	442 102,46	440 556,52	123 668,13	249 147,99	39 418,75	33 259 969,37
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	695 458,54	189 463,37	5 053,87	151 161,39	14 497,65	14 518,28	4 117,55	8 226,76	1 366,56	1 083 863,97
Muut toimintakulut	3 547 889,83	950 407,40	26 905,95	878 155,45	94 723,45	108 958,22	39 190,78	64 935,10	23 541,56	5 734 707,74
Rahoitustuotot ja -kulut	84 091,17	22 968,26	606,96	17 884,19	1 676,63	1 627,17	431,01	910,29	104,31	130 299,99
Poistot	11 183 344,24	3 581 506,16	83 904,51	2 746 008,26	216 422,16	254 213,35	65 410,35	137 927,94	14 640,81	18 283 377,78
Yhteensä	46 785 473,05	13 254 390,35	344 446,23	10 657 874,19	992 269,53	1 054 035,59	305 694,09	596 327,01	111 475,52	74 101 985,55
%-jakautuma	63,1 %	17,9 %	0,5 %	14,4 %	1,3 %	1,4 %	0,4 %	0,8 %	0,2 %	100,0 %
Infrakustannukset										
Yhteensä	78 757 709,47	50 833 515,55	353 892,87	14 293 300,59	769 961,17	1 651 305,72	306 500,09	374 040,65	74 010,94	147 414 237,05
%-jakautuma	53,4 %	34,5 %	0,2 %	9,7 %	0,5 %	1,1 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	100,0 %
Kustannukset yhteensä										
Yhteensä	418 042 893,49	175 955 109,80	3 068 349,94	117 543 734,29	11 469 948,83	13 096 458,31	5 929 172,57	8 238 817,94	974 504,62	754 318 989,78
%-jakautuma	55,4 %	23,3 %	0,4 %	15,6 %	1,5 %	1,7 %	0,8 %	1,1 %	0,1 %	100,0 %
B. Lipputulot kunnittain										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	184,4	55,4	1,3	50,0	7,1	5,8	2,1	3,1	0,5	309,6
Yhteensä	184 383 392,54	55 435 794,83	1 348 270,58	49 983 548,52	7 085 860,73	5 770 403,05	2 059 902,58	3 077 979,73	458 139,53	309 603 292,09
%-jakautuma	59,6 %	17,9 %	0,4 %	16,1 %	2,3 %	1,9 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %	100,0 %
C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	233 659 500,95	120 519 314,97	1 720 079,36	67 560 185,77	4 384 088,10	7 326 055,26	3 869 269,99	5 160 838,21	516 365,09	444 715 697,69
%-jakautuma	52,5 %	27,1 %	0,4 %	15,2 %	1,0 %	1,6 %	0,9 %	1,2 %	0,1 %	100,0 %
Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
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	2 954 973,34	1 333 618,38	46 647,98	1 072 872,25	167 037,55	181 375,94	99 503,14	178 173,68	27 797,73	6 061 999,99
Ilmastoper. ja jkl-kulutapaosuuden tuki	5 127 575,81	2 314 142,49	80 945,26	1 861 686,44	289 849,55	314 730,04	172 661,42	309 173,37	48 235,62	10 519 000,00
Koronatilanteesta johtuva tuki (2022 1. LTA)	23 999 043,61	10 831 084,43	378 855,20	8 713 414,63	1 356 808,31	1 473 058,66	808 122,44	1 447 051,30	225 761,42	49 233 000,00
Yhteensä	32 081 592,76	14 478 845,30	506 448,44	11 647 973,33	1 813 495,41	1 969 164,64	1 080 287,00	1 934 398,35	301 794,77	65 814 000,00
%-jakautuma	48,7 %	22,0 %	0,8 %	17,7 %	2,8 %	3,0 %	1,6 %	2,9 %	0,5 %	100,0 %
D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen										
	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Yhteensä	201 577 908,19	106 040 469,67	1 213 630,92	55 912 212,44	2 570 592,69	5 356 890,62	2 788 982,99	3 226 439,86	214 570,32	378 901 697,69
%-jakautuma	53,2 %	28,0 %	0,3 %	14,8 %	0,7 %	1,4 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	48,2 %	60,3 %	39,6 %	47,6 %	22,4 %	40,9 %	47,0 %	39,2 %	22,0 %	50,2 %

Vertailu kuntaosuudet 2022 ENN ja 2022 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 ENN2	233 660 000,00	120 519 000,00	1 720 000,00	67 559 000,00	4 384 000,00	7 326 000,00	3 870 000,00	5 160 000,00	516 000,00	444 714 000,00
2022 TA	230 060 000,00	121 081 000,00	1 576 000,00	67 015 000,00	4 900 000,00	8 027 000,00	3 728 000,00	4 196 000,00	447 000,00	441 030 000,00
Erotus	3 600 000,00	-562 000,00	144 000,00	544 000,00	-516 000,00	-701 000,00	142 000,00	964 000,00	69 000,00	3 684 000,00

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 TP ja 2021 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 ENN2	32 081 592,76	14 478 845,30	506 448,44	11 647 973,33	1 813 495,41	1 969 164,64	1 080 287,00	1 934 398,35	301 794,77	65 814 000,00
2022 TA	5 560 447,10	336 764,55	94 238,04	-2 143 988,19	12 352,85	562 690,35	126 975,15	606 034,52	94 018,38	5 249 532,74

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 ENN2	201 578	106 040	1 214	55 912	2 571	5 357	2 789	3 226	215	378 902
2022 TA	224 500	120 744	1 482	69 159	4 888	7 464	3 601	3 590	353	435 780
Erotus=alijäämä(+)/yliäämä(-)	-22 922	-14 704	-268	-13 247	-2 317	-2 107	-812	-364	-138	-66 879
TA:n ylijäämän kertyminen	-275 712,97	-2 264 472,01	3 815,41	-4 251 578,30	-317 292,65	206 596,81	-65 694,89	261 481,46	39 389,89	-6 663 467,26
Ero ylijäämien kertymisessä	-22 645 931,74	-12 439 293,77	-271 946,45	-8 995 197,45	-1 999 761,81	-2 314 015,84	-746 346,97	-625 007,08	-177 801,19	-50 215 302,31

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 ENN2	201 578	106 040	1 214	55 912	2 571	5 357	2 789	3 226	215	378 902
Subventio% kunnittain	48,2 %	60,3 %	39,6 %	47,6 %	22,4 %	40,9 %	47,0 %	39,2 %	22,0 %	50,2 %

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli-/alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TA	224 224	118 480	1 486	64 908	4 570	7 670	3 535	3 851	393	429 116
Subventio% kunnittain	54,6 %	68,8 %	52,7 %	56,4 %	39,4 %	58,0 %	64,4 %	55,3 %	49,4 %	58,1 %