

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2024
Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän
yhtymäkokoukselle



SISÄLLYSLUETTELO

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2024.....	2
2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista	2
3. Arviointikriteerit tilikaudella 2024	5
• Strategian ja tulokortin toteutuminen 2024	7
• Henkilöstö	11
• Talousarvion 2024 toteutuminen	12
• Asiakastyytyväisyys 2024	17
• Pikaratikan ensimmäinen vuosi	19
• Esitys yhtymäkokoukselle	22

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2024 Helsingin Seudun Liikenne – kuntayhtymän yhtymäkokoukselle

1. Tarkastuslautakunnan kokoonpano ja toiminnan painopisteet vuonna 2024

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 2024 arviointia varten syksyn 2024 aikana 6 kertaa ja vuoden 2025 aikana 6 kertaa. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi JHT, KHT Tiina Lind BDO OY:stä.

Tarkastuslautakunta on laatinut tilikauden 2024 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 2024 osalta olivat:

- Myynnin ja nousujen kehitys
- Lipputili-hanke
- HSL:n strategian ja tulokortin toteutuminen vuonna 2024
- Henkilöstön tyytyväisyys
- Talousarvion 2024 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta
- Asiakastyytyväisyyskyselyjen johtopäätökset
- Pikaratikan ensimmäinen toimintavuosi
- Tilinpäätös 2024

2. Yhteenveto arviointikertomuksessa esitetyistä havainnoista ja kannanotoista

Tarkastuslautakunta on koonnut alla olevaan yhteenvetoon keskeisimmät tilikauteen 2024 kohdistuvaan arviointityöhön liittyvät havainnot ja esitykset.

Strategian ja tulokortin toteutuminen vuonna 2024

Tarkastuslautakunnan arvio

Strategiset tavoitteet:

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Tavoitteena oli vuodelle 2024, että päästöt alentuisivat -76 % vuoden 2010 tasosta. Tähän ei aivan päästy ja jäätiin -71 % tasoon, mutta kehitys on silti mennyt eteenpäin. Osa tavoitteesta toteutuu sähköbussien määrän kasvattamisella, mutta muitakin toimia tarvitaan.

2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Strateginen tavoite vuodelle 2024 oli 375 milj. matkustajamäärän saavuttaminen. Vuonna 2023 jäätiin nousijamäärissä 361 milj. nousuun. Tavoitteeseen ei päästy, mutta matkustus piristyi edellisvuodesta 17 milj. nousijan verran, kasvua on ollut noin 5 %. Osa joukkoliikenteen kasvusta syntyy automaattisesti HSL:n jäsenkuntien asukasmäärien kasvun myötä, minkä osuus on vaikeaa arvioida.

Liikkuminen näyttäisi muuttuneen ja on vaikeampi ennustaa sen tulevaa kehitystä. Ei näytä todennäköiseltä, että palataan koronapandemiaa edeltävälle liikkumisen mallille. Etätyöt ja uudet työn tekemisen muodot ovat tulleet jäädäkseen, mikä vähentää ja muuttaa liikennöinnin tarvetta.

3. Kustannustehokas joukkoliikenne

Kustannustehokasta joukkoliikennettä mitataan matkustajakilometrin kustannuksella. Kilometri-kustannukseen ei lasketa mukaan jatkuvasti kasvavaa infrakustannuksen määrää. Tunnusluvun tavoitteeksi asetettiin maltillisesti yhden sentin parannus vuoteen 2023 nähden, mutta kehitys meni toiseen suuntaan. Kustannukset kasvoivat yhdellä sentillä ollen 0,29 € / km. Toisin sanoen kulut kilometriä kohden ovat nousseet ja jos mukaan laskettaisiin kasvaneet infrakustannukset olisi tilanne vieläkin huonompi. Kehitys asettaa paineita lippujen hintoihin, kun omat kulut kasvavat. Inflaatiota on aina olemassa, vain voimakkuus vaihtelee vuosittain. Voidaan pohtia, onko mittari oikein asetettu, jos se ei huomioi inflaatiota vai oliko asia huomioitu, mutta ajateltiin, että kustannustehokkuuden kilometriä kohden tulisi parantua inflaatiosta huolimatta.

4. Tasapainoinen talous

Mittareiksi valittu tulot ilman kuntaosuuksia oli 396 milj. euroa, kun tavoitteeksi oli asetettu vuodelle 2024 402 milj. euroa. Tulot ovat laskeneet. Tähän vaikuttanut alv-poistohyödyn jääminen pois vuodelta 2024, mikä kasvatti satunnaisesti tuloja 13. milj. euroa vuonna 2023.

Toisena mittarina taloudelle oli strategiassa asetettu kuntaosuuksien subvention %-määrä. HSL:n pitkäaikaisena tavoitteena on ollut, että puolet toiminnan tuloista tulee lipputuloista ja puolet katetaan jäsenkuntien maksamina. Kuntaosuuksien tavoite ei toteutunut ja oli 56,5 %, mikä on yli talousarviotavoitteen. Kuntaosuudet olivat vuonna 2022 56 %, ja vuonna 2023 52,7 %. Strategian tavoite on ollut vuodelle 2025 saada kuntaosuudet välille 50-55 % ja tämä näyttää nyt haastavalta.

Tulevaisuudessa on edelleen riskinä kuntaosuuksien kasvu johtuen inflaatiosta ja infrakustannuksien kasvusta. Hintoja on HSL:ssä vuoron perään nostettu, laskettu ja jälleen nostettu. Riskinä on, ettei lippujen hintojen nostolla enää voida saavuttaa lisätuloja, vaan pitää miettiä muita keinoja tasapainottaa taloutta. Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta on mahdollisesti vähentänyt katuremonttien aiheuttamat matka-aikojen pidennykset ja muutokset. Vuoden 2025 tavoite kuntaosuuksille on tasolla 50-55 %. Voisi olla järkevää käydä keskustelua tavoitteen oikeellisuudesta. Onko palvelutason nostaminen oikea tapa lisätä joukkoliikennettä, kun ottaa huomioon sen myötä kasvavat kustannukset jäsenkunnille ja mahdollinen lippujen hintojen, mikä alentaa joukkoliikenteen käyttöä.

Henkilöstö

Tarkastuslautakunnan arvio

Henkilöstön vaihtuvuus on selkeästi alentunut, mikä lienee selvin merkki tyytyväisyydestä työhön. Osa tyytyväisyyden mittareista on uusia eikä näin ollen tarjoa vielä muutosdataa kehityksestä ja tarkastuslautakunta kannustaa tekemään samat tutkimukset ja kysymykset usean vuoden ajan, jotta varsinaisia johtopäätöksiä pidemmän ajan kehityksestä voidaan tehdä.

Esimerkiksi tarkastuslautakuntaa kiinnostaa, miten aikaisempina vuosina henkilöstön haasteena raportoima tulosalueiden välinen yhteistyö on kehittynyt, koska tällä on suora yhteys hankkeiden etenemiseen esim. lipputilihanke.

Tuloskortin tulospittareista jäätiin vuoden 2024 aikana ja HSL:n tulos oli alijäämäinen, joten tulospalkkiota ei maksettu vuodelta 2024. Nykyinen tulospalkan maksujärjestelmä pohjautuu koko organisaation menestykseen. Haasteena on, ettei järjestelmä mahdollista hyvin suoriutuneiden yksittäisten työntekijöiden palkitsemista. Näin ollen yksittäiset työntekijät eivät pysty kovallaan työllä saamaan tulospalkkiota työstään.

Talousarvion toteutuminen 2023

Tarkastuslautakunnan arvio

Yhtenä talouteen vaikuttavana tekijänä on ollut valtion tuen osuuden vähentyminen pandemian ajoista. HSL:n tilinpäätöksessä 2023 kirjattiin tukia vielä noin 16,0 milj. euroa. Ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksen poisto on vähentänyt tuen vuonna 2024 vajaan 5,0 milj. euron suuruiseksi. Tuet olivat pandemian aikana poikkeuksellisen runsaita ja oli selvää, etteivät ne jää pysyviksi.

Tarkastuslautakunta pitää huolestuttavimpana, että inflaatio on ollut kohtuullisen korkealla vuonna 2024 ja toimintakulut ovat kasvaneet 64 milj. euroa vuodessa. Vastaavasti ei HSL:n lipputulot ole kasvaneet vaan alentuneet 4,2 milj. euroa vuodesta 2023. Toimintakate on heikentynyt 68 milj. euroa. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että kulujen nousujen syyt käydään läpi perusteellisesti ja pyritään hillitsemään toimintakulujen kasvua suhteessa lipputuloihin.

Investointien osalta lipputilihanke ei mennyt edelleenkään niin kuin oli suunniteltu. Hanke on useita vuosia myöhässä. Tarkastuslautakunta on huolissaan edelleen HSL:n projektiosaamisesta ja tulosalueiden yhteistyöstä, mihin tulee kiinnittää edelleen huomiota. Tarkastuslautakunta kysyy, kuinka paljon se on vaikuttanut HSL:n myyntiä alentavasti, kun ei olla saatu helpotettua maksamista ja tuotu muita ominaisuuksia nopeammin ja toisaalta miten paljon viivästyminen on lisännyt hankkeen kustannuksia?

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan lipputilihanke on lisäksi vaikuttanut muihin investointeihin. Tarkastuslautakunta kysyy, onko muita investointeja jouduttu lykkäämään tai säästämään niissä johtuen lipputilihankkeesta?

Asiakastyytyväisyys

Tarkastuslautakunnan arvio

Asiakastyytyväisyys on kärsinyt hieman vuonna 2024 johtuen useista poikkeustilanteista ja infran korjaushankkeista. Tyytyväisyys joukkoliikenteeseen on pysynyt silti hyvällä tasolla, kun asiaa kysyttiin matkustajilta, jotka käyttivät joukkoliikennettä. Kokonaisarvosana oli hieman laskenut varsinkin metron osalta, mutta silti 83 % matkustajista olivat erittäin tai melko tyytyväisiä.

Väestöllisessä alueen asukkailta kerätyssä tutkimustuloksissa 75 % oli tyytyväisiä HSL:n palveluihin ja sen osuus kasvoi hieman edellisestä vuodesta.

Pikaratikan ensimmäinen vuosi

Tarkastuslautakunnan arvio

Pikaratikan toteutusta voidaan tähän mennessä pitää onnistuneena. Projekti on pysynyt aikataulussa ja sille varatussa budjetissa. Liikenteen aloitus ja rakentaminen on sujunut suunnitelmien ja odotusten mukaisesti. Positiivista on, ettei ratikasta synny samalla tavalla päästöjä kaduille kuin aikaisemmasta bussiliikenteestä. Palvelutaso ja mukavuus ovat lisääntyneet ja nousujen määrät ovat kasvaneet pikaratikalla korvatus bussilinjan 550 tasolle. Haasteena tulee olemaan suunnitelmien mukainen matkustajamäärän lisääntyminen erityisesti nyt kun rakentaminen on ollut vähäistä.

Tarkastuslautakunta pyytää selvittämään tulevia investointipäätöksiä varten pikaratikan kannattavuutta ja kustannustehokkuutta (€/km) suhteessa vanhaan bussiliikenteeseen, kun mukaan lasketaan kaikki pikaratikan investoinnista ja käytöstä johtuvat kustannukset mukaan lukien infrakustannukset.

3. Arviointikriteerit tilikaudella 2024

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 § 27 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 § 31 mukaan tarkastuslautakunta antaa yhtymäkokoukselle vähintään kaksi viikkoa ennen tilintarkastuskertomuksen käsittelyä arviointikertomuksessa arvionsa yhtymäkokouksen asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisesta edellisellä vuonna. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa arvionsa myös tilintarkastuskertomuksessa tehdyistä muistutuksista sekä asianomaisten niistä antamista selityksistä ja hallituksen lausunnosta. Tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

HSL:n hallintosäännön 30 §: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 määräämällä tavalla.

Kuntayhtymälle asetetut, strategiasta johdetut, sitovat taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet ovat lainsäädännön perusteella arvioinnin ensisijaisena lähtökohtana. Taloudellisesti sitovat tavoitteet ovat yhtymäkokouksen vahvistamassa talousarviossa 2024, joka on osa talous- ja toimintasuunnitelmaa 2024 - 2026. 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 kehittämis ehdotukset perustuvat alla oleviin arviointikriteereihin:

- HSL:n strategia ja siitä johdetut keskeiset toiminnalliset tavoitteet
- HSL toiminta- ja taloussuunnitelma 2024 - 2026
- Tilinpäätös 2024
- Tarkastuslautakunnan edellisessä arviointikertomuksessa antamiin kehittämis ehdotuksiin reagointi (hallituksen vastine yhtymäkokouksen pyynnöstä) ja kehittämis ehdotusten 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 2024 koskeva raportointi

- Asiakastyytyväisyystutkimukset
- HSL:n toiminnasta laaditut muut raportit ja selvitykset

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän yhtymäkokous on päätöksessään 21.5.2024 § 2 käsitellyt tarkastuslautakunnan arviointikertomusta ja kehottanut hallituksen antamaan selvityksen vuoden 2024 aikana toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen toimenpiteiden takia on ryhdytty. Hallitus on antanut 21.05.2024 (§ 36) pitämässään kokouksessa kirjallisen selvityksen arviointikertomuksen 2023 havainnoista. Yhtymäkokous on käsitellyt hallituksen vastineen 26.11.2024 (§ 9).

Yhteenvetona tarkastuslautakunta toteaa, että edellisessä vuoden 2023 arviointikertomuksessa esitettyjen havaintojen ja kehittämisehdotuksien käsittely hallituksessa on ollut asianmukaista.

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

• **Strategian ja tulokortin toteutuminen 2024**

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 2024 osalta strategisille tavoitteille määriteltiin välitavoitteet, joilla pyrittiin varmistamaan suuntaa ja vauhtia kohti vuoden 2025 tavoitteita. Vuoden 2024 strategisista tavoitteista 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 seurantaa.

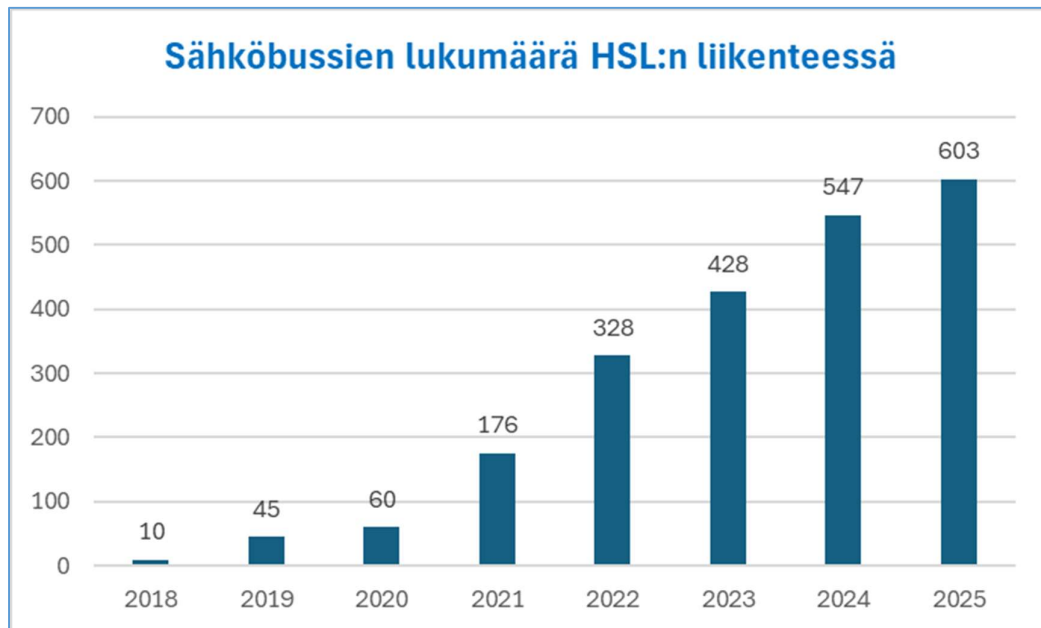
Taulukossa koonti strategisten tavoitteiden toteumasta vuodelta 2024 ja miten tavoite kehittyy suhteessa strategian päättymisvuoden 2025 lopputavoitteeseen:

Strateginen tavoite	Mittari	2023	Ennuste OVK 3-2024	TP2024	Tavoite 2024	Strategian tavoite 2025
Kohti päästötöntä joukkoliikennettä	CO2-päästöt	-63 % vrt. 2010 taso	-68 % vrt. 2010 taso	-71 % vrt. 2010 taso	-76 % vrt. 2010 taso	-90 % vrt. 2010 taso
Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Nousut	344 milj.	362 milj.	361 milj.	375 milj.	400 milj.
Kustannustehokas joukkoliikenne	Matkustajakilometri-kustannus pl. infra	0,28 €/km	0,29 €/km	0,29 €/km	0,27 €/km	0,25 €/km
Tasapainoinen talous	Tulot yhteensä (ilman kuntaosuuksia)	410 M€ * (397 M€)	391 M€	396 M€	402 M€	400 M€
	Kuntaosuus	52,7 %	58,0 %	57,5 %	56,5 %	50-55 %

*Sisältää noin 13 M€ alv-poiston hyötyä alkuvuonna 2023.

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.

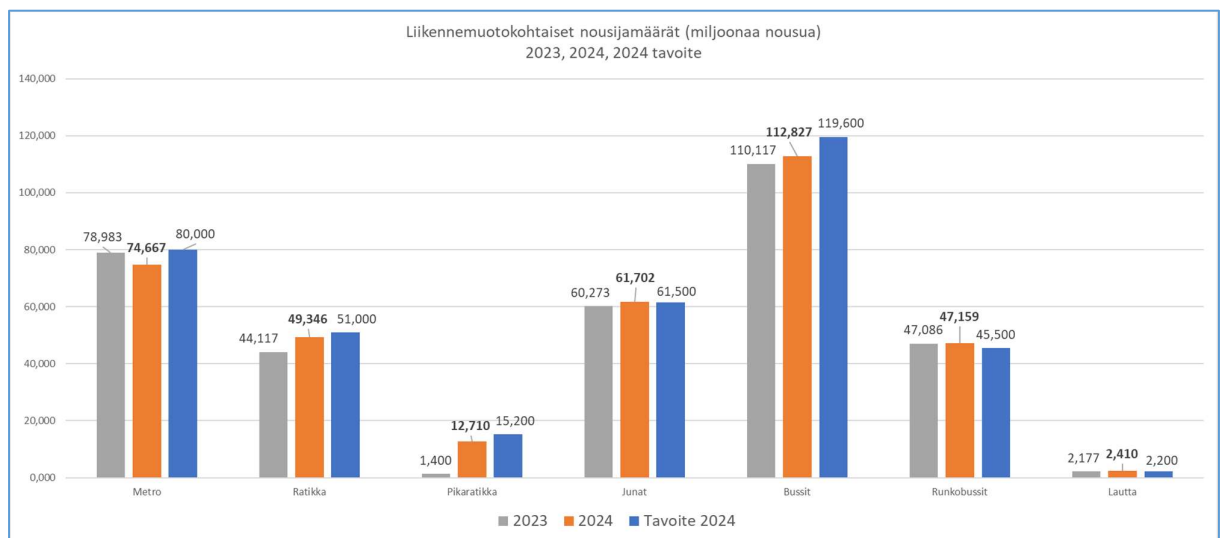


Tilikaudella 2024 hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet -71,4 % vuoteen 2010 verrattuina. Toteuma jäi vuoden 2024 tavoitteesta (tavoite -76 %). Vuonna 2024 väestönkasvu seudulla oli noin 1,5 %. Vuonna 2024 uusia sähköbussseja otettiin käyttöön 112 kpl. Vuoden 2024 lopussa käytössä olevien sähköbussien määrä oli 547 kpl, joka vastaa noin 42 prosenttia HSL-alueen bussimäärästä.

Sähköbussien keskeisimpänä riskinä on kaluston valmistusmaan painottuminen Kiinaan. Valtaosa HSL-alueen sähköbussseista on valmistettu Kiinassa, mikä lisää riskejä kiristyneessä geopolitiisessä tilanteessa. Sähköbussimarkkinoiden toimijoiden määrä Suomessa on pieni, mikä lisää markkinariskiä.

Tavoite: joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Strateginen tavoite vuodelle 2024 oli 375 milj. matkustajamäärän saavuttaminen. Vuonna 2023 jäätettiin nousijamäärissä 361 milj. nousuun. Tavoitteeseen ei päästy, mutta matkustus piristyi edellisvuodesta 17 milj. nousijan verran, kasvua on ollut noin 5 %. Tämä on paljon enemmän kuin alueen väestön kasvu.



Liikkumistutkimusten perusteella joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on pienentynyt HSL-alueella arkipäivien matkoilla runsaan 10 vuoden aikana 26 %:sta 23 %:iin. Samaan aikaan kestävien kulkumuotojen osuus on kasvanut 59 %:sta 64 %:iin. Vuosien 2018 ja 2023 välillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus pieneni 24 %:sta 23 %:iin ja kestävien kulkumuotojen osuus kasvoi 63 %:sta 64 %:iin.

Tavoite: kustannustehokas liikenne:

Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden mittarina on käytetty matkustajakilometrin hintaa ilman infrakustannuksia. Tavoitteena vuoden 2024 matkustajakilometrikustannukseksi oli 0,27 €/matk.km ja sen toteuma 0,29 €/matk.km. Tavoitteessa HSL haki edelleen polkua kohti strategian tavoitetta vuoteen 2025, joka on 0,25 €/matk.km. Tähän tavoitteeseen tuskin päästään.

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 jäätiin vuoden 2024 välitavoitteista. Tulot ilman kuntaosuuksia ovat yhteensä 395,7 milj. euroa, kun tavoitteena oli 402,0 milj. euron tulot. Keskimääräinen kuntasubventio oli 57,5 %, kun tavoitteena oli 56,5 %. Tuloissa lipputulot jäivät tavoitteesta 12,8 milj. euroa (3,3 %).

Tarkastuslautakunnan arvio

Strategiset tavoitteet:

1. Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

Tavoitteena oli vuodelle 2024, että päästöt alentuivat -76 % vuoden 2010 tasosta. Tähän ei aivan päästy ja jäätiin -71 % tasoon, mutta kehitys on silti mennyt eteenpäin. Osa tavoitteesta toteutuu sähköbussien määrän kasvattamisella, mutta muitakin toimia tarvitaan.

2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

Strateginen tavoite vuodelle 2024 oli 375 milj. matkustajamäärän saavuttaminen. Vuonna 2023 jäätiin nousijamäärissä 361 milj. nousuun. Tavoitteeseen ei päästy, mutta matkustus piristyi edellisvuodesta 17 milj. nousijan verran, kasvua on ollut noin 5 %. Osa joukkoliikenteen kasvusta syntyy automaattisesti HSL:n jäsenkuntien asukasmäärien kasvun myötä, minkä osuus on vaikeaa arvioida.

Liikkuminen näyttäisi muuttuneen ja on vaikeampi ennustaa sen tulevaa kehitystä. Ei näytä todennäköiseltä, että palataan koronapandemiaa edeltävälle liikkumisen mallille. Etätyöt ja uudet työn tekemisen muodot ovat tulleet jäädäkseen, mikä vähentää ja muuttaa liikennöinnin tarvetta.

3. Kustannustehokas joukkoliikenne

Kustannustehokasta joukkoliikennettä mitataan matkustajakilometrin kustannuksella. Kilometri-kustannukseen ei lasketa mukaan jatkuvasti kasvavaa infrakustannuksen määrää. Tunnusluvun tavoitteeksi asetettiin maltillisesti yhden sentin parannus vuoteen 2023 nähden, mutta kehitys meni toiseen suuntaan. Kustannukset kasvoivat yhdellä sentillä ollen 0,29€ / km. Toisin sanoen kulut kilometriä kohden ovat nousseet ja jos mukaan laskettaisiin kasvaneet infrakustannukset olisi tilanne vieläkin huonompi. Kehitys asettaa paineita lippujen hintoihin, kun omat kulut kasvavat. Inflaatiota on aina olemassa, vain voimakkuus vaihtelee vuosittain. Voidaan pohtia, onko mittari oikein asetettu, jos se ei huomioi inflaatiota vai oliko asia huomioitu, mutta ajateltiin, että kustannustehokkuuden kilometriä kohden tulisi parantua inflaatiosta huolimatta.

4. Tasapainoinen talous

Mittareiksi valittu tulot ilman kuntaosuuksia oli 396 milj. euroa, kun tavoitteeksi oli asetettu vuodelle 2024 402 milj. euroa. Tulot ovat laskeneet. Tähän vaikuttanut alv-poistohyödyn jääminen pois vuodelta 2024, mikä kasvatti satunnaisesti tuloja 13. milj. euroa vuonna 2023.

Toisena mittarina taloudelle oli strategiassa asetettu kuntaosuuksien subvention %-määrä. HSL:n pitkäaikaisena tavoitteena on ollut, että puolet toiminnan tuloista tulee lipputulosta ja puolet katetaan jäsenkuntien maksamina. Kuntaosuuksien tavoite ei toteutunut ja oli 56,5 %, mikä on yli

talousarviotavoitteen. Kuntaosuudet olivat vuonna 2022 56 %, ja vuonna 2023 52,7 %. Strateginen tavoite on ollut vuodelle 2025 saada kuntaosuudet välille 50-55 % ja tämä näyttää nyt haastavalta.

Tulevaisuudessa on edelleen riskinä kuntaosuuksien kasvu johtuen inflaatiosta ja infrakustannusten kasvusta. Hintoja on HSL:ssä vuoron perään nostettu, laskettu ja jälleen nostettu. Riskinä on, ettei lippujen hintojen nostolla enää voida saavuttaa lisätuloja, vaan pitää miettiä muita keinoja tasapainottaa taloutta. Joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta on mahdollisesti vähentänyt katuremonttien aiheuttamat matka-aikojen pidennykset ja muutokset. Vuoden 2025 tavoite kuntaosuuksille on tasolla 50-55 %. voisi olla järkevää käydä keskustelua tavoitteen oikeellisuudesta. Onko palvelutason nostaminen oikea tapa lisätä joukkoliikennettä, kun ottaa huomioon sen myötä kasvavat kustannukset jäsenkunnille ja mahdollinen lippujen hintojen nosto mikä alentaa joukkoliikenteen käyttöä.

• Henkilöstö

HSL:ssä oli vuoden 2024 lopussa 443 työntekijää (vuonna 2023 427 työntekijää). Henkilöstökustannuksia vastaava työpanos oli 406 henkilötyövuotta (377 htv vuonna 2023). Kokoaikaisesti työskenteli 98 % ja vakituksessa palvelussuhteessa oli 96 % henkilöstöstä. Henkilöstön määrää kasvoi pääosin matkalippujen tarkastustehtävissä. Matkalippujen tarkastuskurssilta valmistui 20 uutta tarkastajaa huhtikuussa 2024. Henkilöstön tyytyväisyys eli eNPS (Employee Net Promoter Score) nousi arvoon 19, mikä on parantunut, mutta ei ole vielä kovin hyvällä tasolla.

Lähtövaihtuvuus laski vuodesta 2023 9 %:sta 3 %:iin vuonna 2024, mikä on erinomainen asia.

Tuloskortti vuodelle 2024



Strateginen tavoite	Tasapainoinen talous	Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa	Kustannustehokas joukkoliikenne
Mittari	Toimintatulot yhteensä (pl. kuntaosuudet ja tuet*)	Matkustajamäärä (nousut)	Matkustajakilometri-kustannus (kokonaiskustannukset pl. infra)
Painoarvo	45%	30%	25%
Kynnsraja	392 milj. €	370 miljoonaa	0,28 €/km
Tavoitetaso	402 milj. €	375 miljoonaa	0,27 €/km
Maksimitavoitetaso	413 milj. €	380 miljoonaa	0,26 €/km
TA 2024	402 milj. €	375 miljoonaa	0,27 €/km

Tuloskortin mittareista:

1. Tasapainoinen talous ei toteutunut. Toimintatulot ilman kuntaosuuksia oli 392 milj. euroa. Näin ollen 402 milj. euron tavoitetasosta jäätin hieman. Tavoitteena olleesta tulotasosta jäätin noin 10 milj. euroa.

2. Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa ei toteutunut. Tavoitteeksi oli asetettu 375 milj. nousua HSL:n liikennevälineisiin, mutta 370 nousua toteutui. Näin ollen tavoitteesta jäätiin noin 5 milj. nousua.
3. Kustannustehokkaan joukkoliikenteen osalta ei päästy tavoitteeseen, joka oli 0,27 €/km. Toteutunut oli 0,28 €/km.

Tarkastuslautakunnan arvio

Tarkastuslautakunnan arvio

Henkilöstön vaihtuvuus on selkeästi alentunut, mikä lienee selvin merkki tyytyväisyydestä työhön. Osa tyytyväisyyden mittareista on uusia eikä näin ollen tarjoa vielä muutosdataa kehityksestä ja tarkastuslautakunta kannustaa tekemään samat tutkimukset ja kysymykset usean vuoden ajan, jotta varsinaisia johtopäätöksiä pidemmän ajan kehityksestä voidaan tehdä.

Esimerkiksi tarkastuslautakuntaa kiinnostaa, miten aikaisempina vuosina henkilöstön haasteena raportoima tulosalueiden välinen yhteistyö on kehittynyt, koska tällä on suora yhteys hankkeiden etenemiseen esim. lipputilihanke.

Tuloskortin tulospittareista jäätiin vuoden 2024 aikana ja HSL:n tulos oli alijäämäinen, joten tulospalkkiota ei maksettu vuodelta 2024. Nykyinen tulospalkan maksujärjestelmä pohjautuu koko organisaation menestykseen. Haasteena on, ettei järjestelmä mahdollista hyvin suoriutuneiden yksittäisten työntekijöiden palkitsemista. Näin ollen yksittäiset työntekijät eivät pysty kovallaan työllä saamaan tulospalkkiota työstään.

• Talousarvion 2024 toteutuminen

Talousarvion sitovat erät ja niiden toteutuminen

	TA2024	Muutettu TA2024	Tilinpäätös 2024	ERO Muut. TA2024/TP2024	
Toimintamenot	909 000 000 €	909 000 000 €	894 490 695 €	-14 509 305	-1,6 %
Investointimenot	23 479 000 €	24 460 000 €	24 351 938 €	-108 062	-0,4 %
Kuntaosuudet	476 614 000 €	476 614 000 €	476 614 000 €	0	0,0 %

Tuloslaskelmavertailu

	TP	TA	TP	ERO TP24/TP23		ERO TP24/TA24	
x 1000 €	2023	2024	2024	Eur	%	Eur	%
Toimintatuotot	876 403	878 943	872 340	-4 062	-0,5 %	-6 603	-0,8 %
Myyntituotot	377 316	385 200	373 567	-3 748	-1,0 %	-11 633	-3,0 %
AB vyöhykkeen lipputulot	252 651	258 774	245 254	-7 397	-2,9 %	-13 519	-5,2 %
ABC vyöhykkeen lipputulot	57 972	60 039	59 858	1 886	3,3 %	-181	-0,3 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot	17 362	16 954	20 211	2 849	16,4 %	3 257	19,2 %
BC vyöhykkeen lipputulot	37 393	37 984	35 667	-1 726	-4,6 %	-2 318	-6,1 %
BCD vyöhykkeen lipputulot	3 085	2 969	3 171	86	2,8 %	201	6,8 %
CD vyöhykkeen lipputulot	3 810	3 634	4 041	231	6,1 %	407	11,2 %
D vyöhykkeen lipputulot	4 163	4 646	4 018	-144	-3,5 %	-627	-13,5 %
Lipputulot yhteensä	376 436	385 000	372 220	-4 215	-1,1 %	-12 780	-3,3 %
Muut myyntituotot yhteensä	880	200	1 347	467	53,1 %	1 147	573,3 %
Korvaukset kunnilta	466 327	476 614	476 614	10 287	2,2 %		0,0 %
Muut myyntitulot	3 452	3 015	2 021	-1 431	-41,4 %	-994	-33,0 %
Tuet ja avustukset	16 324	6 779	5 865	-10 459	-64,1 %	-914	-13,5 %
Vuokratuotot	2 634	2 735	2 608	-26	-1,0 %	-127	-4,6 %
Muut toimintatuotot	10 350	4 600	11 665	1 315	12,7 %	7 065	153,6 %
Toimintakulut	-830 075	-908 746	-894 491	-64 415	7,8 %	14 255	-1,6 %
<i>Palkat ja palkkiot</i>	-23 709	-23 949	-25 691	-1 982	8,4 %	-1 742	7,3 %
<i>Henkilösivukulut</i>	-4 603	-3 760	-5 164	-561	12,2 %	-1 404	37,3 %
Henkilöstökulut yhteensä	-28 312	-27 709	-30 855	-2 543	9,0 %	-3 146	11,4 %
Palvelujen ostot yhteensä	-792 457	-870 891	-854 331	-61 874	7,8 %	16 561	-1,9 %
Bussiliikenteen operointikustannukset	-341 917	-356 234	-342 811	-894	0,3 %	13 423	-3,8 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-86 622	-96 055	-93 973	-7 350	8,5 %	2 082	-2,2 %
Metrolilikenteen operointikustannukset	-61 155	-61 941	-60 192	963	-1,6 %	1 749	-2,8 %
Raitiolilikenteen operointikustannukset	-59 466	-70 992	-67 030	-7 564	12,7 %	3 962	-5,6 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-4 524	-4 912	-7 796	-3 272	72,3 %	-2 884	58,7 %
Pikaraitiolilikenteen operointikustannukset	-5 255	-19 359	-19 125	-13 870	263,9 %	234	-1,2 %
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	-558 939	-609 492	-590 926	-31 987	5,7 %	18 566	-3,0 %
Bussiliikenteen infrapalvelut	-10 272	-11 185	-11 184	-912	8,9 %	1	0,0 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 910	-14 786	-14 793	-883	6,4 %	-7	0,1 %
Metrolilikenteen infrapalvelut	-150 723	-156 584	-156 584	-5 862	3,9 %		0,0 %
Raitiolilikenteen infrapalvelut	-17 444	-20 227	-20 227	-2 784	16,0 %		0,0 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-744	-662	-662	83	-11,1 %		0,0 %
Pikaraitiolilikenteen infrapalvelut	-2 605	-14 593	-14 593	-11 989	460,3 %		0,0 %
Muut infrapalvelut	-1 799	-2 540	-2 208	-408	22,7 %	332	-13,1 %
Infrapalvelut yhteensä	-197 496	-220 578	-220 251	-22 755	11,5 %	326	-0,1 %
Muut palvelujen ostot yhteensä	-36 022	-40 822	-43 153	-7 132	19,8 %	-2 332	5,7 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-644	-895	-1 044	-400	62,0 %	-149	16,6 %
Vuokratulot	-4 913	-5 066	-5 729	-816	16,6 %	-663	13,1 %
Muut kulut	-3 748	-4 184	-2 531	1 217	-32,5 %	1 653	-39,5 %
Toimintakate	46 327	-29 803	-22 150	-68 478	-147,8 %	7 653	-25,7 %
Rahoitustuotot ja -kulut	2 869	15 825	3 183	314	10,9 %	-12 642	-79,9 %
Vuosikate	49 196	-13 978	-18 968	-68 164	-138,6 %	-4 990	35,7 %
Poistot	-19 180	-17 133	-13 453	5 726	-29,9 %	3 680	-21,5 %
Tilikauden tulos	30 017	-31 111	-32 421	-62 438	-208,0 %	-1 310	4,2 %
Tilikauden yli-/alijäämä	30 017	-31 111	-32 421	-62 438	-208,0 %	-1 310	4,2 %

Tilikauden tulos on -32 420 933,83 euroa alijäämäinen. Hallitus esittää alijäämän, 32 420 933,83 euroa, kirjattavaksi edellisten vuosien yli-/alijäämään. Ylijäämää aikaisemmilta tilikausilta on jäljellä vielä noin 68 milj. euroa.

HSL:n tilinpäätöksen osoittama kuntakohtainen yli-/alijäämä otetaan huomioon seuraavien kolmen vuoden toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa jäsenkuntien kuntaosuuksia vähentävänä tai

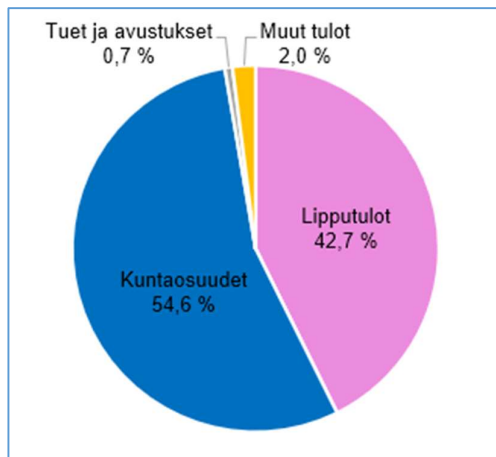
lisäävänä eränä. Kunnilta pyydetään vuosittain lausuntoja kuntakohtaisen yli-/alijäämän käytöstä alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman käsittelyn yhteydessä.

Toimintatulot

HSL:n toimintatuotot olivat vuonna 2024 yhteensä 872,3 milj. euroa, -6,6 milj. euroa (-0,8 %) alle talousarvion (TA2024: 878,9 milj. euroa) ja -4,1 milj. euroa (-0,5 %) alle vuoden 2023 toimintatuottojen (2023: 876,4 milj. euroa). Toimintatuotoista 42,7 % on lipputuloja ja 54,6 % kuntaosuuksia.

Vuonna 2024 lipputulot olivat yhteensä 372,2 milj. euroa ja ne jäivät talousarviossa tavoitellusta myynnistä -12,8 milj. eurolla (-3,3 %). Vuoden 2024 lipputulokertymää varjosti erityisesti alkuvuoden lakot, poikkeukselliset vuorojen perumisia aiheuttaneet keliolosuhteet sekä lippujen hintojen alennusten vaikutukset. Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana talousarviosta jäätiin noin -10 milj. euroa, kun toisella puoliskolla ero kasvoi noin -2,8 milj. eurolla. Suhteessa vertailukauteen (2023) lipputulot laskivat -4,2 milj. euroa (-1,1 %). Kun lipputuloista poistaa alv-tuen ja laskennallisen kelan koulumatkatuen osuudet, lipputulot kuitenkin kasvoivat +1,4 milj. euroa (+0,4 %) vertailukaudesta 2023.

Toimintatulojen jakauma:



Kunnat maksavat HSL:n kulut kuntaosuuksina siltä osin kuin niitä ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Laskutetut kuntaosuudet olivat yhteensä muutetun talousarvion mukaiset 476,6 milj. euroa ja toimintakuluista niillä katettiin 53,3 %. Kuntaosuudet kasvoivat edellisen vuoden tasosta 10,3 milj. euroa (2,2 %).

Muut toimintatuotot (kuin lipputulot ja kuntaosuudet)-olivat yhteensä 23,5 milj. euroa ja ne koostuvat pääosin valtion tuista, tarkastusmaksutuloista ja edelleen laskutuksista kuten esim. liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaitteiden ja taukotilojen vuokrista.

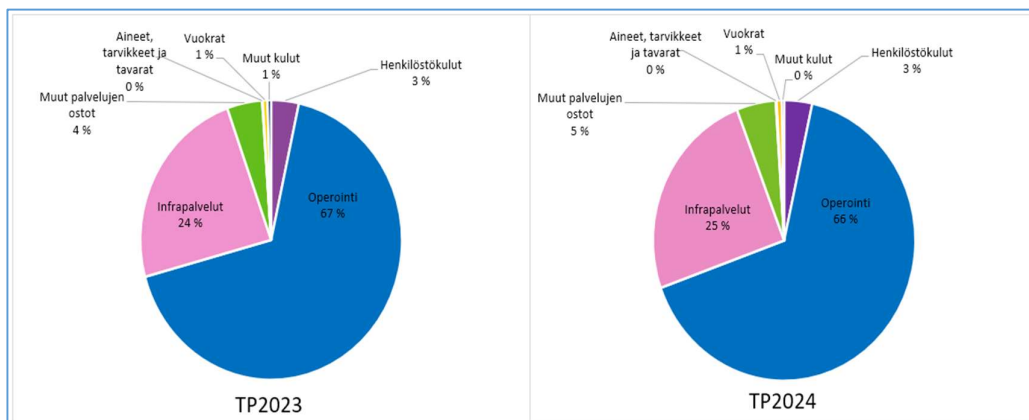
Tuet ja avustukset olivat yhteensä 5,9 milj. euroa, joista valtion tuen osuus oli 5,7 milj. euroa, tästä 4,7 milj. euroa on ennakkoKirjaus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea vuodelle 2024 ja loput digihankkeisiin saatu rahoitus oman työn kattamiseen. Muihin tukiin kirjattiin myös korvaus työterveyshuollosta. Talousarviossa ennakoitiin 6,3 milj. euron valtion tukia.

Tarkastusmaksutuloja kertyi 7,1 milj. euroa ja niistä kirjattiin 2,0 milj. euron luottotappiovaraus. Tarkastusmaksutulot ylittivät talousarvion +2,6 milj. euroa (+58,9 %) ja vuoden 2023 kertymän +2,8 milj. eurolla (+66,2 %). Joukkoliikenteen tarkastusmaksu ilman lippua matkustavalle oli vuonna 2023 vielä 80 euroa ja nousi 1.1.2024 alkaen 100 euroon. Talousarvio oli laadittu 80 euron tarkastusmaksun mukaisena.

Vuokratuloja kertyi 2,6 milj. euroa, -0,1 milj. euroa alle (-4,6 %) talousarvion. Muut tulot olivat 7,9 milj. euroa. Muut tulot sisältävät 2,8 milj. euron kirjanpidollisen oikaisuerän matkakorttien edellisen korttisukupolven käyttämättömän arvon tuloutusta taseesta. Muihin tuloihin kirjattiin lisäksi mm. 1,3 milj. euroa korttimaksutuloja matka- ja kantakorteista, 1,2 milj. euroa Tuusulan ja Sipoon ostoliikenteen edelleen veloituksia, 0,8 milj. euroa Digitransitin ja reittioppaan palvelumaksuja, 0,4 milj. euron tulot-diginäytöistä ja 1,4 milj. euroa muita edelleen laskutuksia ja asiakaspalvelun palvelumaksuja.

Toimintakulut

Toimintakuluja toteutui yhteensä 894,5 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 14,3 milj. eurolla (-1,6 %). Alituksen taustalla pääosin operointikustannusten kustannussäästöt, jotka selittyvät kustannustason maltillistumisella sekä ennakoitua suuremmilla vähennyksillä. Muissa palveluostoissa tapahtui kustannusten nousua muun muassa toimisto- ja asiantuntijapalveluissa sekä ICT-käyttökustannuksissa johtuen muun muassa lipputilihankkeen aikataulun venymisestä. Toimintakuluista 854,3 milj. euroa (95,5 %) oli palvelujen ostomenoja.



Jäsenkunnille maksettavien joukkoliikenteen infrakustannusten osuus toimintamenoista on kasvanut ja infrakustannusten osuus HSL:n toimintamenoista on jo 25 prosenttia. Suurten joukkoliikennehankkeiden valmistumiseen ja käyttöönottoon liittyy sekä strategisia että taloudellisia riskejä, mutta myös mahdollisuuksia paremman asiakaskokemuksen ja lisääntyvän matkustuksen myötä. Tulevia suuria infrahankkeita ovat muun muassa Kruunusillat, Espoon kaupunkirata, sekä Vihdintien ja Vantaan pikaraitiotiet. Näillä kaikilla on merkitystä kuntayhtymän talouteen, lippujen hintoihin ja kuntaosuuksien määrään sekä palvelutasoon.

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. Uudet hankkeet nostavat

myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta, jotka ovat edellytys liikennöinnille. Nämä kaikki heijastuvat suoraan HSL:n kustannusrakenteeseen.

Investointien toteutuminen 2024

Vuoden 2024 Investointimenot ovat yhteensä 24,4 milj. euroa, mikä alittaa muutetun talousarvion 0,1 milj. eurolla (-0,4 %). Rahoitusosuuksia kirjattiin 2,8 milj. euroa eli nettoinvestoinnit olivat 21,5 milj. euroa, mikä alittaa muutetun talousarvion 2,9 milj. eurolla (12,0 %).

Vuonna 2023 asennettujen uusien reitittimien tietoliikenne ja paikannus todettiin epäluotettavaksi, jonka seurauksena vuonna 2024 hankittiin uudet korvaavat reitittimet, joita ei ollut huomioitu talousarviossa. Lisäksi Lipputilihanke viivästyi, jolloin muista suunnitelluista investoinneista jouduttiin säästämään, jotta talousarvio ei ylittyisi.

Investoinnit käyttöomaisuusryhmittäin

INVESTOINTIOSA €		Poistoaika (tasapoisto)	TP2023	Muutettu TA2024	TP2024	Muutos TP2024/TA2024	
			€	€	€	€	%
Aineettomat hyödykkeet							
	Laajat IT-järjestelmät	5 vuotta	11 620 503	12 580 000	11 928 304	-651 696	-5,2 %
	Muut IT-ohjelmistot	3 vuotta	2 266 832	3 413 000	5 191 166	1 778 166	52,1 %
	Muut pitkävaikutteiset menot	5 vuotta	492 863	330 000	0	-330 000	-100,0 %
Aineelliset hyödykkeet							
	Matkalippujärjestelmän kiinteät laitteet	8 vuotta	5 902 160	4 722 000	3 207 447	-1 514 553	-32,1 %
	Liikenneinformaatiolaitteet	5 vuotta	1 119 885	1 915 000	1 083 093	-831 907	-43,4 %
	Muut koneet ja kalusto	5 vuotta	278 564	1 500 000	2 941 928	1 441 928	96,1 %
Osakkeet ja osuudet		ei poistoa	0	0	0	0	0,0 %
YHTEENSÄ			21 680 807	24 460 000	24 351 938	-108 062	-0,4 %
Rahoitusosuudet investointeihin					-2 831 788		
Investoinnit vähennetty rahoitusosuuksilla					21 520 150		

Tarkastuslautakunnan arvio

Yhtenä talouteen vaikuttavana tekijänä on ollut valtion tuen osuuden vähentyminen pandemian ajoista. HSL:n tilinpäätöksessä 2023 kirjattiin tukia vielä noin 16,0 milj. euroa. Ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksen poisto on vähentänyt tuen vuonna 2024 vajaan 5,0 milj. euron suuruiseksi. Tuet olivat pandemian aikana poikkeuksellisen runsaita ja oli selvää, etteivät ne jää pysyviksi.

Tarkastuslautakunta pitää huolestuttavimpana, että inflaatio on ollut kohtuullisen korkealla vuonna 2024 ja toimintakulut ovat kasvaneet 64 milj. euroa vuodessa. Vastaavasti ei HSL:n lipputulo ole kasvaneet vaan alentuneet 4,2 milj. euroa vuodesta 2023. Toimintakate on heikentynyt 68 milj. euroa. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että kulujen nousujen syyt käydään läpi perusteellisesti ja pyritään hillitsemään toimintakulujen kasvua suhteessa lipputuloihin.

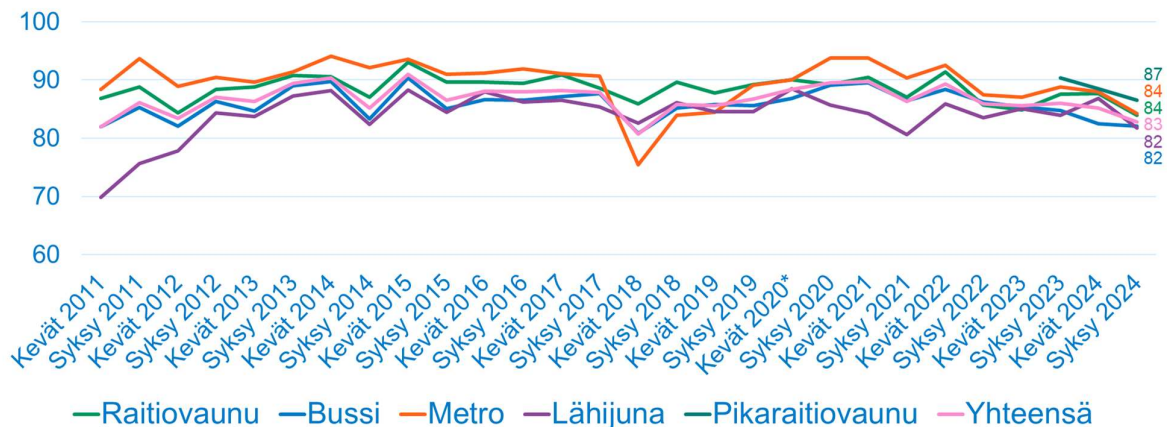
Investointien osalta lipputilihanke ei mennyt edelleenkään niin kuin oli suunniteltu. Hanke on useita vuosia myöhässä. Tarkastuslautakunta on huolissaan edelleen HSL:n projektiosaamisesta ja tulosalueiden yhteistyöstä, mihin tulee kiinnittää edelleen huomiota. Tarkastuslautakunta kysyy, kuinka paljon se on vaikuttanut HSL:n myyntiä alentavasti, kun ei olla saatu helpotettua maksamista ja tuotu muita ominaisuuksia nopeammin ja toisaalta miten paljon viivästyminen on lisännyt hankkeen kustannuksia?

Tarkastuslautakunnan saaman tiedon mukaan lipputilihanke on lisäksi vaikuttanut muihin investointeihin. Tarkastuslautakunta kysyy, onko muita investointeja jouduttu lykkäämään tai säästämään niissä johtuen lipputilihankkeesta?

• Asiakastyytyväisyys 2024

Matkustajien tyytyväisyyttä mitataan vuosittain HSL-alueen joukkoliikennevälineissä kyselytutkimuksella tammikuusta toukokuuhun ja elokuusta marraskuun loppuun. Tuloksia käytetään joukkoliikenteen kehittämisessä, liikennöitsijöiden bonusjärjestelmässä sekä kuljettajakoulutuksessa. Kysely toteutettiin bussi-, raitiotie-, metro-, lähijuna- ja pikaraitiotieliikenteessä syksyllä 2024. Kyselyyn osallistui noin 18 000 matkustajaa.

Alla olevasta taulukosta selviää HSL:n joukkoliikenteen matkustajien antama yleisarvosana HSL-alueen joukkoliikenteelle. Prosenttiosuus ketkä antoivat HSL:n joukkoliikenteelle arvosanaksi erittäin hyvä tai melko hyvä oli 83 % vastaajista. Pikaraitiotielinjan matkustajista tyytyväisten osuus oli 87 %, raitioliikenteen 84 %, metroliikenteen 84 %, bussiliikenteen 82 % ja lähijunaliikenteen 82 %.



Liikennöinnin täsmällisyyteen tyytyväisimpiä olivat pikaraitiotielinjan matkustajat, joista 84 % antoi täsmällisyydelle arvosanan 4 tai 5. Metroliikenteessä tyytyväisten osuus oli 83 %, lähijunaliikenteessä 77 % ja raitioliikenteessä 74 % ja bussiliikenteessä 67 %.

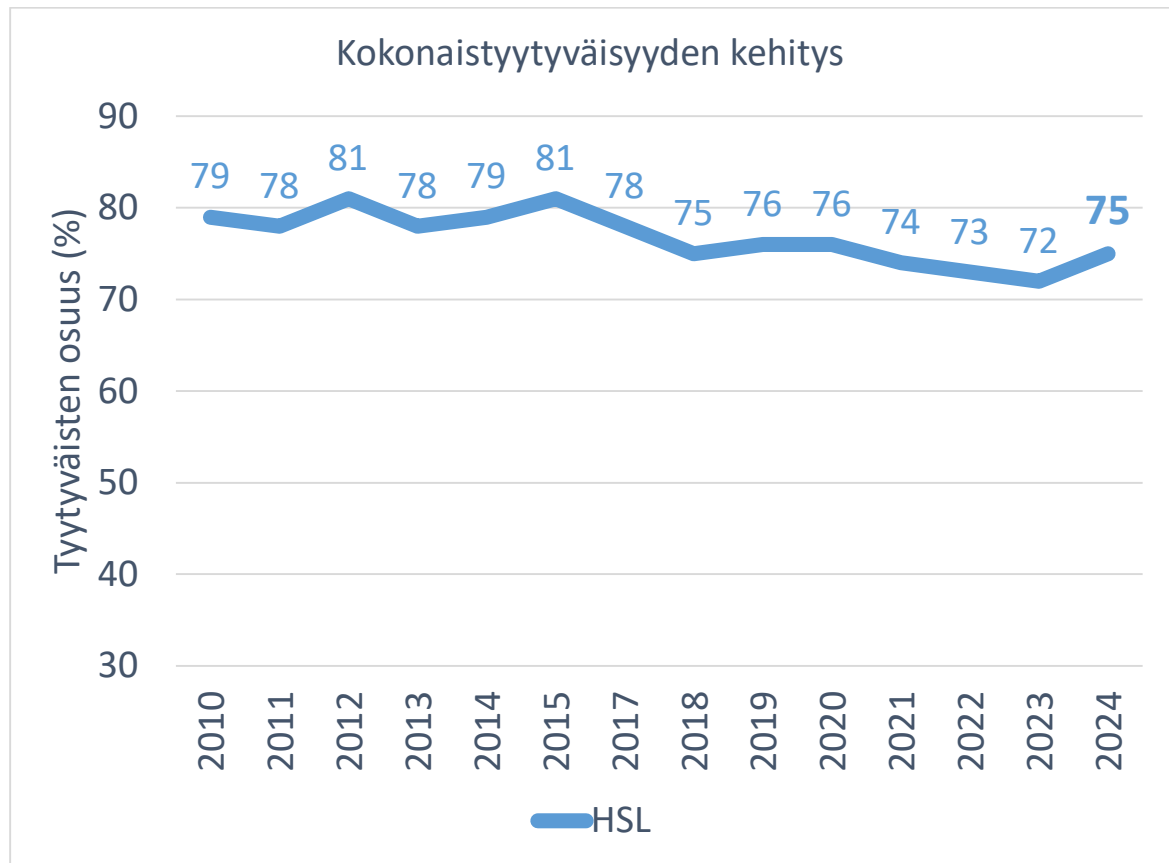
Matkanteon nopeuteen ja sujuvuuteen tyytyväisiä oli sekä metro- että lähijunaliikenteessä 88 % matkustajista. Vastaavasti tyytyväisiä oli pikaraitiotielinjan matkustajista 85 %, raitioliikenteen 84 % ja bussiliikenteen 83 %.

Siisteyteen tyytyväisiä oli pikaraitiotielinjan 86 % matkustajista, sekä bussi- että raitioliikenteen matkustajista 80 %, metrolinjojen 74 % ja lähijunaliikenteen matkustajista 73 %.

Lipun ostamisen koki helpoksi 82 % matkustajista. Matkustajista 46 % koki, että HSL kuuntelee miina ja huomioi tarpeeni.

Väestöpohjainen kyselytutkimus tavoittaa ne ihmiset, jotka eivät käytä joukkoliikennettä tai käyttävät sitä vähän. Kyselytutkimus, joka mittaa alueen asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen on nimeltään BEST.

Vuonna 2024 kysely toteutettiin HSL-alueen lisäksi Tukholmassa, Oslissa, Kööpenhaminassa, Genevessä, Turussa, Tampereella, Bergenissä, Trondheimissa, Rotterdamissa ja Reykjavikissa. Vuonna 2024 yhteensä noin 13 000 vastaajaa, joista HSL-alueella hieman vajaat 2 200.



Best-tutkimuksen kokonaistyytyväisyyden kehitys

Kesän metrokatkon vaikutuksia matkustukseen ja myyntiin pyrittiin loiventamaan poikkeusjärjestelyillä, viestinnällä ja kesän sarja- ja kausilippukampanjalla. Toimenpiteiden ansiosta poikkeustilanne leikkasi kysyntää selvästi odotettua vähemmän. HSL toteutti erillisen laadullisen ja määrällisen asiakasymmärryshankinnan kantakaupungin asukkaiden suhtautumisesta joukkoliikenteeseen ja sen hinnoitteluun. Lisäksi HSL teki siviilitarkastuksia ratikoihin, jotta saatiin parannettua kuvaa liputtomuudesta ratikkalinjoilla. HSL valmisti myyntikanavastrategian, joka ohjaa tulevaisuudessa HSL:n myyntikanavakehitystä. HSL:n asiakkuuksien johtamista asiakasdatan ja asiakasanalytiikan avulla

viettiin vahvasti eteenpäin. HSL:ssä on nyt jatkuvasti päivittyvä ja segmentoitu kanta asiakkaista, jota käytetään myynti-, markkinointi- ja viestintätoimenpiteiden kohdentamiseen eri kohderyhmille ja alueille.

Lännen markkina-alueella tehtiin alueille yhteisten toimenpiteiden lisäksi alueellisesti kohdennettuja toimenpiteitä ja pyrittiin minimoimaan työmaista aiheutuneiden poikkeusjärjestelyiden vaikutuksia. Isoimpana aluekohtaisena panostuksena nostettiin loppuvuodesta jouluostoskaudella esiin hyviä yhteyksiä aluekeskuksiin, joihin on viime vuosina muodostunut suuria palvelukeskittymiä ja joukkoliikenteen solmukohtia, joissa myös joukkoliikenteen vaihto-olosuhteet ovat kehittyneet merkittävästi ja palvelutarjonta on syöttöliikenteen myötä kehittynyt. Toimenpiteiden osalta myös mitattiin ja jälkiarvioitiin tekemistä keräten toimivia käytäntöjä ja kehityskohteita jatkoon.

Idän alueella tehtiin alueiden yhteisten toimenpiteiden lisäksi kohdennuksia ja toimenpiteitä nousut nousuun -teeman alle kuuluvilla linjastoilla. Linjastojen lisätty määrä oli suhteessa koko HSL:n tarjontaan vähäinen, mutta kuitenkin alueellisesti merkittävä, keskittyen kohteisiin, joilla nähtiin eniten kasvupotentiaalia. Erityisesti idän metrokatkon aikana korvaava liikenne sai matkustajainformaation osalta hyvää palautetta ja matkustajille koitunut haitta jäi vähäiseksi. Idän alueelle kohdentui myös runkolinjojen avorahastuksen poistamisen kokeilua yöaikaan, joilla koettiin olevan vaikutusta turvallisuuden tunteeseen. Idän osalta nousijataavoitteet ylitettiin vuoden 2024 osalta.

Tarkastuslautakunnan arvio

Asiakastyytyväisyys on kärsinyt hieman vuonna 2024 johtuen useista poikkeustilanteista ja infran korjaushankkeista, mutta pysynyt silti hyvällä tasolla, kun asiaa kysyttiin matkustajilta, jotka käyttivät joukkoliikennettä. Kokonaisarvosana oli hieman laskenut varsinkin metron osalta, mutta oli silti kiitettävä 83 % matkustajista olivat erittäin tai melko tyytyväisiä.

Väestöllisessä alueen asukailta kerätyssä tutkimustuloksissa (Best) vastaavasti 75 % oli tyytyväisiä HSL:n palveluihin ja sen osuus kasvoi hieman edellisestä vuodesta.

- ***Pikaratikan ensimmäinen vuosi***

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 jälkivastuujän päättyttyä. 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 tihennys 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, Espoole noin 3,3 milj. euroa. Hallinto- ja ylläpitokulut kohdistuvat Helsinkiin noin 2,1 milj. euroa ja Espoole 300 000 euroa vuosittain. Verrattuna vanhaan runkolinja 550 liikennöintikustannus olisi ollut noin 9-10 milj. euroa/vuosi.



Pikaratikan kokonaiskapasiteetti 210 henkilöä, 78 istumapaikkaa. Maksiminopeus 70 km/h, tavoitteena 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

Nousuja on ollut arkipäivänä parhaimmillaan 43 000, mikä on noin kaksinkertainen määrä verrattuna 550:n viimeisiin kuukausiin, kun PR15 ei ollut vielä käytössä. Bussilinjalla 550 oli vuonna 2019 parhaimmillaan 41 000 nousua arkipäivänä.

Täsmällisyys on saatu erinomaiselle tasolle. Se on vaatinut aluksi hieman löysemmät aikataulut ja ajantasauspysäkkejä, 63 min ajoajalla hajonta oli lähes olematon. Nyt käytössä olevalla 61 min ajoajalla on hajontaa, mutta täsmällisyys on edelleen hyvä.

Asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä operointiin. Tällä hetkellä ajoaika on 61 min ja 22 vaunua on liikenteessä. Kiskojen hionnat toteutettiin vuonna 2024, millä parannettiin kirsunnasta johtuvia ääniongelmia.

Tarkastuslautakunnan arvio

Pikaratikan toteutusta voidaan tähän mennessä pitää onnistuneena. Projekti on pysynyt aikataulussa ja sille varatussa budjetissa. Liikenteen aloitus ja rakentaminen on sujunut suunnitelmien ja odotusten mukaisesti. Positiivista on, ettei ratikasta synny samalla tavalla päästöjä kaduille kuin aikaisemmasta bussiliikenteestä. Palvelutaso ja mukavuus ovat lisääntyneet ja nousujen määrät ovat kasvaneet pikaratikalla korvatun bussilinjan 550 tasolle.

Tarkastuslautakunta pyytää selvittämään tulevia investointipäätöksiä varten pikaratikan kannattavuutta ja kustannustehokkuutta (€/km) suhteessa vanhaan bussiliikenteeseen, kun mukaan lasketaan kaikki pikaratikan investoinnista ja käytöstä johtuvat kustannukset mukaan lukien infrakustannukset.

- ***Esitys yhtymäkokoukselle***

Tarkastuslautakunta yhtyy tilintarkastajan lausuntoon ja esittää yhtymäkokoukselle, että vuoden 2024 tilinpäätös hyväksytään ja HSL:n kuntayhtymän taloutta ja hallintoa hoitaneille toimielinten jäsenille ja tehtäväalueiden jäsenille ja tehtäväalueiden johtaville viranhaltijoille myönnetään vastuuvapaus tilikaudelta 1.1.-31.12.2024.

Allekirjoitettu sähköisesti 23.4.2025

Ilkka Malmivaara

puheenjohtaja

Auli Ülle

varapuheenjohtaja

Petteri Auvinen

jäsen

Janne Vikman

jäsen

Laura Korpinen

jäsen