

Hallitus**AIKA** Tiistai 09.02.2021 klo 09:00 - 10:34**PAIKKA** Sähköinen kokous**ASIAT**

§	Otsikko	Sivu
§ 12	Kokouksen järjestäytyminen	4
§ 13	Bussiliikenteen tarjouskilpailun 52b/2020 ratkaisu	5
§ 14	Yksinoikeuden myöntäminen tarjouskilpailun 52b/2020 voittaneille liikennöitsijöille	8
§ 15	Tuusulanväylän linjastosuunnitelman hyväksyminen	10
§ 16	Lausunnon antaminen valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12)	14
§ 17	Lausunnon antaminen Fossiilittoman liikenteen tiekartasta	17
§ 18	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	20
§ 19	Tiedoksi merkittävät asiat	21
§ 20	Muut asiat ja seuraava kokous	23

PÄÄTÖKSENTEKIJÄT			
	Rautava Risto	Puheenjohtaja, Helsinki	
	Hertell Sirpa	Varapuheenjohtaja, Espoo	
	Aarnio Antti	Jäsen, Espoo	
	Erämaja Elias	Jäsen, Espoo	
	Haglund Iida	Jäsen, Helsinki	
	Kantola Tarja	Jäsen, Helsinki	
	Kauppinen Sirpa	Jäsen, Vantaa	
	Mithiku Hanna	Jäsen, Helsinki	
	Pasanen Amanda	Jäsen, Helsinki	
	Pasterstein Dennis	Jäsen, Helsinki	
	Rehnström Kristian	Jäsen, Vantaa	
	Rokkanen Sakari	Jäsen, Vantaa	
	Sinisalo Pekka M	Jäsen, Kirkkonummi	
	Ylikahri Ville	Jäsen, Helsinki	

MUUT OSALLISTUJAT			
	Isola Samuli	Varajäsen, Kerava	
	Lindroos Kicka	Varajäsen, Sipoo	
	Tuhkunen Sanna	Varajäsen, Tuusula	
	Aarnio Tarmo	Asiantuntija, Kirkkonummi	
	Grannas Mikael	Asiantuntija, Sipoo	
	Isotalo Olli	Asiantuntija, Espoo	
	Isotupa Juha-Pekka	Asiantuntija, Siuntio	Saapui §:n 12 käsitteilyn aikana klo 9.12
	Lindberg Arto	Asiantuntija, Tuusula	
	Masar Christoffer	Asiantuntija, Kauniainen	
	Rontu Kirsi	Asiantuntija, Kerava	
	Nykänen Mika	Toimitusjohtaja, esittelijä	
	Röntynen Antti-Pekka	Osastonjohtaja, pöytäkirjanpitäjä	
	Anttila Tero	Osastonjohtaja	
	Flink Mari	Osastonjohtaja	
	Heikkinen Hannu	Osastonjohtaja	
	Puntanen Sini	Osastonjohtaja	
	Laitila Johannes	Viestinnän asiantuntija	

ALLEKIRJOITUKSET

Risto Rautava
puheenjohtaja

Antti-Pekka Röntynen
pöytäkirjanpitäjä

PÖYTÄKIRJAN TARKASTUS

15.2.2021

Sakari Rokkanen

PÖYTÄKIRJA YLEISESTI NÄHTÄVILLÄ

Asetettu yleisesti nähtäville yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) kuntalain 140 §:ssä säädetyllä tavalla 16.2.2021.

Kokouksen järjestäytyminen

Hallitus § 12

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Vs. osastonjohtaja Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

Ehdotus Hallitus päättää

- a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi sekä
- b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Sakari Rokkasen (varalla Hanna Mithiku).

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Bussiliikenteen tarjouskilpailun 52b/2020 ratkaisu

351/08.01.01.00/2020 [Bussiliikenteen tarjouskilpailu 52/2020]

Hallitus § 13

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja
ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

Johdanto

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 24.11.2020 § 182 järjestää bussiliikenteen tarjouskilpailun 52b/2020 kahdesta (2) kilpailukohteesta (265 ja 267). Kohteiden sopimuskaudet ovat viiden (5) vuoden mittaisia. Sopimuskausi alkaa 1.1.2022.

Kilpailukierroksen sopimukseen sisältyy mahdollisuus enintään kahden (2) vuoden jatko-optioon. Option käyttäminen sopimuskaudella edellyttää molempien osapuolten hyväksyntää. Optiolla voidaan sovittaa sopimuksen jatkaminen linjaston ja kilpailukohteiden tuleviin muutoksiin.

Kohteiden 265 ja 267 tarjouskilpailussa oli mukana 18 bussin liikenne, johon sisältyy noin 738 000 kilometrin liikennöinti vuositasona.

Kohteiden 265 ja 267 liikenteen osuus on noin 1,5 prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen automäärästä ja 0,8 prosenttia linjakilometreistä. HSL:n järjestämässä liikenteessä ajetaan noin 91 milj. linjakilometriä vuositasona ja liikenteeseen tarvitaan 1 198 autoa arkena (perjantaina).

Bussiliikenteen tarjouskilpailuun 52b/2020 sisältyneet linjat

Kohde 265

Linjat	31	Pohjois-Haaga – Munkkivuori
	32	Pohjois-Haaga – Munkkivuori
	33	Munkkivuori - Ritolehto
	34	Munkkivuori – Kaskisaari
	35	Niemenmäki – Munkkivuori – Rakuunantie
	36	Konala – Kannelmäki – Maununneva – Pirkkola
	201	Leppävaara – Mäkkylä – Pitäjänmäki - Pajamäki

Kohde 267

Linjat	94B	Kivikonlaita – Kontula(M)
	603	Malmi – Oulunkylä – Koskela – Maunula – Paloheinä
	701	Viikki – Pihlajamäki – Malmi – Suutarila – Siltämäki
	702	Jakomäki – Puistola – Malmi – Tapaninvainio – Savela
	704	Malmi – Sepänmäki
	801	Itäkeskus – Varjakanvalkama
	802	Itäkeskus – Herttoniemi – Jollas

805	Itäkeskus – Mellunkylä – Myllypuro
812	Mellunmäki – Kontula – Myllypuro
813	Vuosaari(M) – Merikorttikuja
814	Vuosaari(M) – Pohjoinen ostoskeskus
815	Vuosaari(M) – Isonvillasaarentie
816	Vuosaari(M) – Kallahdenniemi
817	Vuosaari(M) – Ramsinranta
818	Vuosaari(M) – Vuosaaren satama – Mellunmäki(M)

Tarjousten arviointi ja vertailu

Tarjousten jättöaika päättyi 14.1.2021 klo 14.00 ja tarjoukset avattiin HSL:ssä samana päivänä. Tarjouskilpailuun osallistui 11 liikennöitsijää. Kaikki tarjoajat täyttivät soveltuvuusvaatimukset.

Tarjoajien tarjouksissaan antamien tietojen perusteella ketään tarjoajaa ei koske hankintalainsäädännössä tarkoitettu pakollinen poissulkemisperuste. Pakollisiin poissulkemisperusteisiin liittyvät todistukset ja muut selvitykset on tarkastettu valituksi tulevilta tarjoajilta, eikä poissulkemisperusteita ole havaittu. Rikosrekisteriotteet on tarkistettu. Luettelo tarjoajista ja jätetyistä tarjouksista on liitteenä.

Tarjousvertailu suoritettiin HSL:n hallituksen hyväksymien kilpailuttamisperiaatteiden mukaisesti hyväksytyille tarjouksille. Tarjouksia on vertailtu niiden kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella. Vertailut on tehty tarjouspyynnössä esitetyn pisteytysmenetelmän mukaisesti. Ennen hintojen laskemista suoritettiin ja vahvistettiin pisteytys kaluston osalta.

Liitteissä on esitetty saatujen tarjousten määrä, tarjousten vuosikustannusvertailu, tarjousten pistevertailu sekä vaikutukset kilpailutettujen kohteiden hankintahintoihin.

Tarjouskilpailuun sisältyvien kohteiden liikennöintikustannukset ovat vuositasolla noin 2,1 milj. euroa. Kilpailutetun liikennekokonaisuuden kustannukset laskevat säästötoimien mukaisesti supistetun liikenteen kustannusarvioon (HSLH 24.11.2020 § 182) verrattuna noin 7,6 prosenttia.

Linja-autokalusto tarjouskilpailuun sisältyneessä liikenteessä

Molemmissa kohteissa ajetaan miniB-tyyppin linja-autoilla. Kohteen 265 liikenteeseen saadaan kuusi kappaletta uusia autoja, joissa käytetään biopolttoainetta. Kohteeseen 267 tulee 12 kappaletta uusia, matalalattiaisia autoja.

Hallintosäännön 7 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

Ehdotus

Hallitus päättää

- a) valita tarjousten kokonaistaloudellista edullisuutta koskevan vertailun perusteella kilpailukohdetta 265 liikennöimään Nurmijärven Linja Oy:n;
- b) valita tarjousten kokonaistaloudellista edullisuutta koskevan vertailun perusteella kilpailukohdetta 267 liikennöimään Taksikuljetus Oy:n; sekä
- c) valtuuttaa toimitusjohtajan päättämään optioiden käytöstä.

Hankintaa koskeva sopimus ei synny tällä päätöksellä. Hankinnasta laaditaan kirjallinen sopimus, joka voidaan erityisalojen hankintalain mukaisesti tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun hankintapäätös on annettu tiedoksi.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Käsittely

Osastonjohtaja Tero Anttila selosti asiaa kokouksessa.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Päätös tarkastettiin kokouksessa.

Liitteet

A Luettelo tarjoajista ja jätetyistä tarjouksista (julkinen päätöksenteon jälkeen)

B Tarjousten vuosikustannusvertailu (julkinen päätöksenteon jälkeen)

C Tarjousten pisteet (julkinen päätöksenteon jälkeen)

D Kustannusmuutokset (julkinen päätöksenteon jälkeen)

Yksinoikeuden myöntäminen tarjouskilpailun 52b/2020 voittaneille liikennöitsijöille

351/08.01.01.00/2020 [Bussiliikenteen tarjouskilpailu 52/2020]

Hallitus § 14

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja
ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus on kokouksessaan 21.8.2018 § 97 päättänyt, että jäsenkuntien muodostamalla alueella joukkoliikennepalvelut järjestetään EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisesti. Näin voidaan varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Palvelusopimusasetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrätessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta.

Liikennepalvelulain (320/2017) 171 §:n mukaan toimivaltainen viranomainen voi tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Päätös yksinoikeuden antamisesta julkaistaan toimivaltaisen viranomaisen internet-sivulla.

Liikennöintikohteen hankintapäätöksessä ja liikennöintisopimuksessa määritellään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Yksinoikeuspäätöksen tarkoituksena on suojata julkisen palvelun velvoitteiden hoitaminen liikennöintisopimuksen ja siinä määritellyn korvaustason mukaisesti sekä varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Tällä päätöksellä on tarkoitus antaa yksinoikeus tarjouskilpailun 52b/2020 kohteiden 265 ja 267 voittaneille liikenteenharjoittajille kyseisten kohteiden liikennöintiin. Yksinoikeus kattaa kohteiden liikennöinnin liikennöintisopimusten mukaisesti

toimivaltaisen viranomaisen päättämille reiteille ja aikatauluille variaatioineen, mukaan lukien hankintasäädösten määrittelemät ehdot sekä sopimuksen mukaiset muutosvarat, joiden puitteissa liikenteen tarjontaa, reittejä ja aikatauluja voidaan muuttaa. Toimivaltaisen viranomaisen järjestämän liikenteen aikataulut ja reitit variaatioineen löytyvät aikataulukausittain viranomaisen internet-sivuilta www.hsl.fi.

Hallintosäännön 7 §:n 12 kohdan mukaan sen lisäksi mitä perussopimuksessa ja laissa on säädetty, hallitus päättää liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) myöntää Nurmijärven Linja Oy:lle yksinoikeuden kohteen 265 liikennöintiin sopimuskaudelle 1.1.2022 – 31.12.2026. Kohteen liikennöintisopimusta on mahdollista jatkaa korkeintaan kahden (2) vuoden optiolla. Mikäli sopimusta jatketaan, myös yksinoikeuden voimassaoloaika pitenee vastaavasti.

b) myöntää Taksikuljetus Oy:lle yksinoikeuden kohteen 267 liikennöintiin sopimuskaudelle 1.1.2022 – 31.12.2026. Kohteen liikennöintisopimusta on mahdollista jatkaa korkeintaan kahden (2) vuoden optiolla. Mikäli sopimusta jatketaan, myös yksinoikeuden voimassaoloaika pitenee vastaavasti.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Tuusulanväylän linjastosuunnitelman hyväksyminen

23/08.00.00.04/2021 [Tuusulanväylän linjastosuunnitelma]

Hallitus § 15

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 4766 4330,
ryhmäpäällikkö Jonne Virtanen, p. 040 161 2173 ja
joukkoliikennesuunnittelija Ossi Berg, p. 4766 4279

Tausta ja tavoitteet

Kehäradan liikenne käynnistyi heinäkuussa 2015. Vantaalla siirryttiin tuolloin aiempaa vahvemmin liityntäliikenteeseen syysliikenteen käynnistyessä 2015. Tuusulanväylän linjastoa suunniteltiin edellisen kerran osana Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -projektia. Alueen linjastoon on tehty tämän jälkeen pieniä muutoksia nykyisten liikennöintisopimusten puitteissa. Syksyllä 2020 tehdyssä Tuusulanväylän linjastosuunnitelma -projektissa käytiin olemassa oleva linjastokokonaisuus läpi ja suunniteltiin siihen muutoksia palvelemaan paremmin mm. alueen maankäytön kehityksen luomia uusia asiakastarpeita.

Linjasto suunniteltiin siten, että lisäyksien teko on helppoa ja palvelutason kasvattaminen vaiheittain onnistuu mm. linjaston keskinäisten tahdistusten näkökulmasta. Koronaviruspandemian johdosta linjastoa suunniteltaessa tavoiteltiin myös helposti toteutettavia säästöjä, jos matkustajamäärien vähenemä jää pidempiaikaiseksi.

Tuusulanväylän linjastosuunnitelman suunnittelualueelle esitettiin jo aiemmin muutoksia Koillis-Helsingin; Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien; Lahdenväylän sekä Tuusulan ja Keravan linjastosuunnitelmissa. Eräänä tavoitteena oli huomioida nämä muutokset ja varmistaa linjastokokonaisuuden toimivuus. Alueen nykyisessä linjastossa ei myöskään ole kaikilta osin huomioitu vyöhykeuudistuksen vaikutusta joukkoliikenteen houkuttelevuuteen.

Suunnittelun ohjurina toimii HSL:n strategia: strategian painopisteet erinomaisesta asiakaskokemuksesta, tehokkaasta runkoverkosta, ennakoinnista ja uudistumisesta, aktiivisesta yhteistyöstä ja kestävästä taloudesta sekä perustehtävä ”Tarjoamme houkuttelevan ja tehokkaan joukkoliikenteen sekä kehitämme yhteistyössä toimivaa liikkumisen kokonaisuutta.”

Suunnitelman ajallinen ulottuma on noin vuodet 2022-2030. Seuraava linjastosuunnitelma tulee laatia viimeistään Tuusulanväylän bulevardisoinnin ja siihen liittyvän raitioliikenteen laajentamisen yhteydessä. Työssä kehitettiin linjastosuunnitteluprojektien osallisuutta yhdessä Osallistamisen ja vaikuttamisen projektin kanssa.

Uuden linjaston rakenne

Suunnitellun linjaston roolit joukkoliikenneverkossa:

Runkolinja (ruuhkavuoroväli alle 10 minuuttia, päivällä ja illalla 10 minuuttia)

- 600 Rautatientori – Kartanonkoski – Aviapolis – Lentoasema

Tiheän vuorovälin linjat (päivällä vuoroväli max. 20 min)

- 61 Rautatientori – Patola – Pukinmäki – Tapaninkylä
- 64 Rautatientori – Oulunkylä – Itä-Pakila
- 554 Itäkeskus – Malmi – Suutarila – Aviapolis – Lentoasema
- 561 Itäkeskus – Malmi – Tammisto – Aviapolis – Kivistö
- 571 Myyrmäki – Ylästö – Tikkurila
- 574 Myyrmäki – Ylästö – Peijas
- Linjapari yhdessä: 583(K) ja 584 Perusmäki/Kalajärvi – Niipperi/Juvanmalmi – Louhela – Pakkala – Aviapolis
- 611 Rautatientori – Siltämäki – Suutarila – Tikkurila

Peruslinjat (päivällä vuoroväli 30-60 min)

- 576 Kivistö – Seutula – Aviapolis – Tikkurila
- 623 Hakaniemi – Koivuhaka – Osmankäämintie – Leinelä – Peijas
- 633 Hakaniemi – Ruskeasanta – Ilola – Jussla – Korso
- 643 Hakaniemi – Hyrylä

Ruuhkalinjat (liikennöi vain ruuhka-aikoina 20 minuutin välein):

- 614 Hakaniemi – Tammiston kauppatie – Ylästö (vain ruuhkasuuntaan)
- 617 Hakaniemi – Tammiston kauppatie – Aviapolis (vain ruuhkaa vastaan)

Keskeiset muutokset linjastossa

- Runkolinja 600 korvaa nykyiset linjat 615 ja 614
- Uudet ruuhkalinjat 614 ja 617 tarjoavat nopeita yhteyksiä Ylästön ja Aviapoliksen tarpeisiin
- Linjan 611 reitti oikaistaan Suutarilan ja Tikkurilan välillä
- Linja 623 siirtyy ajamaan Osmankäämintien kautta ja korvaa linjan 611 aiempaa palvelualueetta Viertolassa ja Koivuhaassa
- Linjat 574 ja 576 siirtyvät palvelemaan paremmin Ruskeasannan aluetta
- Linja 554 jatketaan Suutarilasta Lentoasemalle
- Linja 561 yhdistetään linjan 616 kanssa, pohjoisen päätepysäkinä Kivistö

Karttakuvat muutoksista on esitetty liitteenä olevassa raportissa.

Osallisuus

Työssä on laitettu erityistä painoa osallisuuteen (ns. asukasvuorovaikutus). Tuusulanväylän linjastosuunnitelman osallisuutta kehitettiin yhteistyössä Osallistamisen ja vaikuttamisen projektin kanssa. Työssä kehitettiin mm. osallistamismenetelmiä, linjaston esitystapaa sekä osallisuuden kokemusta.

Suunnittelun alussa tietoa alueella liikkuvien tarpeista kerättiin liikkumiskyselyllä. Liikkumiskyselyssä paljastui, että Ruskeasannassa asuvilla oli selvästi heikoin tyytyväisyys alueen joukkoliikenteeseen. Alue on noussut tässä mielessä esille jo aiemmin mm. asiakaspalautteissa. Varsinainen linjastosuunnittelu aloitettiin Ruskeasannasta, jonne esitettiin blogissa useita reittivaihtoehtoja palvelemaan liikkumiskyselyssä esille nousseita kipukohtia.

Linjastoa suunniteltiin yhdessä asukkaiden kanssa etupäässä suunnitelman blogissa, jossa käytiin erittäin vilkasta keskustelua (noin 44 000 sivulatausta, noin 1 000 kommenttia). Lähtötietoja kerättiin liikkumiskyselyllä, johon saatiin noin 3 700 täyttyä

vastausta. Linjastoluonnoksesta kerättiin kommentit erillisellä kyselyllä, johon saatiin 860 vastausta.

Koronaviruspandemian johdosta sähköinen osallisuus oli tavallista suuremmassa roolissa. Kuitenkin myös internetiä käyttämättömillä oli mahdollisuus osallistua, sillä kerroimme suunnitelman vaiheista pysäkki- ja bussien sisänäytöillä. Mediassa suunnitelma oli lukuisia kertoja esillä. Suunnitelmasta julkaistiin uutisia ainakin Vantaan Sanomissa, Helsingin Uutisissa ja Koillis-Helsingin lähitiedossa.

Asiakasymmärrystä kerättiin myös kahdella asukastyöpajalla ja lukuisilla syvä- ja pikahaastatteluilla työn eri vaiheissa.

Suunnitelman aikana esille nousi kaksi selvästi muita isompaa kipupistettä:

1. Runkolinja 610 (Rautatienatori – Käskynhaltijantie – Pukinmäki – Suutarila - Tikkurila) sai hyvin kielteisen vastaanoton asukastyöpajassa, blogissa sekä kaupunginosaryhmissä. Runkolinjan 610 vaikutukset olivat myös osittain ristiriidassa liikkumiskyselystä saatujen toiveiden ja liikkumiskyselyn vastaajien kertomien arvostamiensa linjaston laatutekijöiden kanssa. Runkolinjan 610 erilaisia vaihtoehtoja käytiin läpi blogissa useaan otteeseen, mutta lopulta oli selvää, että runkolinjan 610 luomat hyödyt olivat liian pieniä tunnistettuihin haittoihin nähden, **eikä runkolinjaa 610 päädytty perustamaan.**
2. Myös toinen runkolinja 600 aiheutti negatiivista palautetta, syynä sen vaikutukset linjalle 614 Rautatienatori – Kartanonkoski – Jumbo – Ylästö, jolta tuli tehdä säästöjä, jotta runkolinjalle 600 saatiin runkolinjamainen palvelutaso. Ylästön yhteydet kuitenkin osaltaan paranevat, kun linja 574 siirtyy kulkemaan alueen kautta. Tämä päätettiin jo Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelmassa. Lisäksi kasvavan Aviapolis-alueen tiiveimmän alueen läpi kulkeva runkolinja on myös hyödyiltään tunnistettu erittäin vahvaksi, joten **suunnitelmassa päädyttiin runkolinjan 600 perustamisen kannalle.**

Liikennöintikustannukset

Linjastosuunnitelmassa on huomioitu HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa Aviapolis-alueen kasvua varten esitetty 600 000 euron vuotuinen lisäys operointikustannuksiin. Linjastosuunnitelman mukaisen linjaston kokonaiskustannukset nousevat noin 590 000 eurolla vuositasona nykytilaan verrattuna.

Vaikutukset

Runkolinja 600 muodostaa tiheän, suoran yhteyden Helsingin keskustan ja kasvavan Aviapolis-alueen ydinalueiden läpi.

Linjojen 554 ja 561 muutokset mahdollistavat uusia vaihdottomia yhteyksiä, joista keskeisimpänä mm. Suutarilan ja Jumbon sekä Tikkurilantien työpaikka-alueen ja Itä-Helsingin väliset yhteydet. Muutoksilla parannetaan selvästi Kivistön seudullista saavutettavuutta sekä tarjotaan Lentoasemalle aiempaa kattavammin yhteyksiä. Tällä muutoksella saavutettiin myös liikennemallilla tarkasteltuna suurimmat positiiviset vaikutukset.

Ruskeasannan alueelta tarjotaan aiempaa nopeampi liityntäyhteys Leinelän asemalle sekä vaihdoton yhteys Jumboon.

Linjan 611 reittiä nopeutetaan Siltämäen ja Tikkurilan välillä. Tällä muutoksella Tikkurilan ja Tuusulanväylän/Mäkelänkadun käytävän väliset yhteydet nopeutuvat.

Kuntien osallistuminen

Suunnitelmaa on valmisteltu hyvässä yhteistyössä Vantaan ja Helsingin kaupunkien kanssa.

Linjaston käyttöönotto

Uusi linjasto pyritään ottamaan käyttöön syysliikenteen alkaessa vuonna 2022. Viikonloppuliikenteen muutokset linjoilla 64 ja 611(K) pyritään alustavan suunnitelman mukaan ottamaan käyttöön syysliikenteen alkaessa 2023 olemassa olevien liikennöintisopimusten luomien rajoitteiden takia.

Hallintosäännön 7 §:n 9 kohdan mukaan hallitus päättää toimialueensa joukkoliikenteen palvelutarjonnan määrästä ja laadusta bussi-, juna-, lautta-, raitio- ja metrolinjoilla.

Ehdotus	Hallitus päättää hyväksyä liitteenä olevan Tuusulanväylän linjastosuunnitelman ohjeellisena noudatettavaksi.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liite	Tuusulanväylän linjastosuunnitelmaluonnos

Lausunnon antaminen valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12)

437/00.04.02/2020 [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12)]

Hallitus § 16

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362;
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja
liikennesuunnittelija Reetta Koskela, p. 040 358 1061

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista. Lausuntoaika päättyy 23.2.2021

Lausunto pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Linkki aineistoon [Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

Kaikki aineistot ovat luettavissa hankeikkunassa: [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Tiivistelmä

HSL pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä, ja suunnitelmaan on luotu hyvä tarkastelukokonaisuus ja prosessi. HSL tunnistaa kuitenkin edelleen merkittäviä kehittämistarpeita ja edellyttää niiden huomioimista.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin eikä kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Luonnos sisältää perusteltuja rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat pieniä ja alkavat liian myöhään.

Valtion esittämä yhteisrahoitusmalli ei ole Helsingin seudun kannalta hyväksyttävissä. HSL edellyttää, että mallia työstetään vielä MAL-kaupunkiseutujen kanssa ja kuntien muuttuva rahoitusympäristö tunnistetaan periaatteiden pohjalta.

Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi eväitä pitkäjänteiseen kaupunkiseutujen suunnitteluun, ja sen suhdetta MAL-sopimukseen onkin kokonaisuutena vielä selkeytettävä. Nyt kaikki Helsingin seudun MAL-sopimuksen tärkeät teemat eivät tule luonnoksessa riittävästi esiin, ja ne tulee sisällyttää suunnittelu- ja investointiohjelmaan. Lisäksi kytkennät ajankohtaisiin valtakunnallisiin töihin tulee kuvata paremmin.

Aittoa valtion ja kuntien yhteistyötä tarvitaan lisää sekä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun että suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa, ja sen laatimisen tuleekin olla osallistavaa ja tietopohjaista.

Suunnitelmassa todetaan, että koronatilanteesta johtuvia joukkoliikenteen elvytystoimia varaudutaan toteuttamaan, ja tämä on HSL:n näkökulmasta oikea ja välttämätön toimenpide. Rataverkon osalta HSL nostaa esiin, että ratainvestointien lisäksi tulee kiinnittää huomattavasti nyt esitettyä enemmän huomiota taustajärjestelmiin kuten kalustoon, varikoihin ja liikenteen järjestämiseen. Digiradan osalta on tärkeää sitoutua koko hankkeen kustannuksiin.

Asemanseutujen kehittämisessä on keskeistä löytää valtion yksi ääni sekä ylläpitää kaikkia juna-asemia hyvässä kunnossa yhtenäisillä periaatteilla tasalaatuisen joukkoliikennepalvelun aikaansaamiseksi. Lisäksi liityntäjoukkoliikenne tulee nähdä tärkeänä kehittämisen osa-alueena.

HSL kiittää jalankulun ja pyöräilyn rahoitustason nostoa, mutta toteaa samalla, että sen osuus valtion liikennebudjetista on edelleen pieni ja riittämätön sekä ilmastonmuutoksen hillitsemisen että kansanterveyden näkökulmasta.

Liityntäpysäköinnin osalta tulee huomioida, että kaupunkiseuduilla kohteet sijaitsevat usein tiiviillä asemanseuduilla, jolloin ne toteutetaan rakenteellisina ratkaisuin. Tämä huomioiden esitetty rahoitustaso on hyvin pieni.

Vaikutusten arviointi on monipuolinen ja kattava, mutta suunnitelman yleispiirteisyyden takia arviointikin jää osin pinnalliseksi. Laadulliseen arviointiin painottuvasta arviointikokonaisuudesta on vaikea saada käsitystä, miten hyvin suunnitelmalle asetetut tavoitteet todellisuudessa toteutuvat. Arvioinnissa tuodaan esiin, että suunnitelman vaikutus liikenteen kasvihuonekaasuihin on vähäinen. Tämän tulee vaikuttaa lopullisen suunnitelman valmisteluun ja konkretisointiin. Riskinä suunnitelman toteutumiselle HSL tuo esiin kokonaiskuvan hajanaisuuden ja kuntien toimien riittämättömän huomioimisen.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmä kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021 talousarvion täydentämisestä. Niiden edellyttämät korjaukset tehdään lausuntokierroksen jälkeen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (Liikenne 12-suunnitelma).
Käsittely	Osastonjohtaja Sini Puntanen selosti asiaa kokouksessa.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liite	Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12-suunnitelmasta)

Lausunnon antaminen Fossiilittoman liikenteen tiekartasta

15/00.04.02/2021 [Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä]

Hallitus § 17

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362;
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja
liikennesuunnittelija Reetta Koskela, p. 040 358 1061

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää 19.2.2021 mennessä lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Lausunto pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Lausuntopyyntö ja lausuttava aineisto löytyy linkistä [Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

Kaikki työryhmän aineistot ovat luettavissa hankeikkunassa: [Fossiilittoman liikenteen tiekartta \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Tiivistelmä

HSL pitää Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön kokonaisuutta erittäin tärkeänä työnä, jossa on tuotettu monipuolisia vaikutusarviointeja ja saatu aikaan monipuolinen kokonaisuus erilaisia päästövähennyskeinoja. Työssä on hyödynnetty erittäin laajasti asiantuntemusta eri aloilta sekä järjestetty tilaisuuksia, joissa yhteinen tietopohja on kasvanut.

Nyt lausunnoilla olevan tiekartan suurin puute on, että siinä ei aidosti esitetä tehtävänannon mukaista tiekarttaa, jolla liikenteen päästöt puolitetaan vuoteen 2030 ja muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Toistaiseksi esitetään toteutettavaksi vain tukia ja kannusteita, joiden päästövähennys on alle 40 % tavoitellusta vähennyksestä, ja jätetään vaikeammat päätökset edelleen auki. HSL:n mielestä tiekartan kunnianhimoa ja määrätietoisuutta tulee parantaa. Tiekartan tulisi osoittaa selvät askeleet päästöjen puolittamiseksi ja antaa selkänöjää alueelliselle ilmastotyölle.

Kokonaisuuden hahmottamisen ja riittävän tehokkaan päästöjen vähentämisen kannalta on ongelmallista, että tiekartassa vain todetaan muissa yhteyksissä tehtävät tarvittavat päätökset, ilman että ne varsinaisesti sisältyisivät tiekarttaan tai niille esitettäisiin reunaehdot. Luonnoksessa tulisi myös avata tarkemmin, miten ensimmäisen vaiheen tuet ja kannusteet rahoitetaan tai sisältyvätkö ne nykyisellään budjettikehykseen tai mahdollisesti tuleviin lisätalousarvioihin.

Joukkoliikenteen päästövähennyksissä sähköistäminen ja kilpailukyvyyn turvaaminen ovat keskeisiä. HSL pitää hyvänä, että tiekartassa osoitetaan tukea bussien latausinfra rakentamiselle. Tämän tuen alueellisessa kohdistamisessa tulee

huomioida puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallisessa lainsäädännössä asetettavat vaatimukset.

HSL katsoo, että suurten ja keskisuurten joukkoliikenteen valtionavustuksen tason korottaminen on oikea ja välttämätön toimenpide. Lähivuosina siinä tulee vahvasti huomioida koronapandemian aiheuttama kaupunkijoukkoliikenteen ahdinko. Lisäksi HSL ehdottaa, että syksyllä 2021 tehtäviä lisätarkasteluja täydennetään arviolla joukkoliikenteen tilanteesta koronapandemian jälkeen ja keinoista tukea joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Luonnoksessa esitetty liikkumisen ohjauksen valtionavustus on erittäin kustannustehokas työkalu kestävä liikunnan edistämiseen, ja sen laajentaminen yksityisille työnantajille Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaisesti on kannatettavaa.

Verotus ja tukitoimenpiteet ovat keskiössä tavoitteiden täysimääräisessä saavuttamisessa. Ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ja valtion aktiivisuus siinä on olennaista, kun arvioidaan, millaiset mahdollisuudet Helsingin seudulla on saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet. On tärkeää tunnistaa alueelliset erot päästövähennyspotentiaaleissa ja kohdistaa tehokkaita toimia sinne, missä henkilöauton käytölle on vaihtoehtoja. Myös työmatkakulujen verovähennyksiä tulee kehittää tukemaan kestäviä kulkumuotoja.

Logistiikkaan liittyvät toimenpiteet tulisi koota yhteen ja arvioida niiden vaikutuksia kokonaisuutena ja konkretisoida valtio-osapuolen roolia niiden toteuttamisessa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan suhde valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee selkeyttää etenkin liikennejärjestelmän systeemisen muutoksen aikaansaamisessa. Lisäksi sisällöissä ja kirjausmuodoissa on yhdenmukaistettavaa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, josta aiheutuu valtaosa liikenteen päästöistä. Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Ensimmäisessä vaiheessa on yhteensä 19 toimenpidettä liittyen jakeluvaihtoehtoihin ja sähköautojen lataukseen, autokannan uudistamiseen mm. hankintatukien avulla sekä liikennejärjestelmän tehostamiseen. HSL:n toimintaan liittyvät etenkin kohta 13) Julkisen sektorin puhtaat ajoneuvohankinnat sekä kohta 16) Joukkoliikennetuet. Ensimmäisen vaiheen laskennalliseksi päästövähennykseksi on arvioitu vähintään 0,62 Mt CO₂e, vähennystarpeen ollessa vuoteen 2030 1,65 Mt CO₂e.

Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Näitä ovat jakeluvelvoitteen kasvattaminen edelleen 34 prosentista sekä etätyön, väylien kunnossapidon ja liikenteen digitaalisten ratkaisujen vaikutusarviot. Vaikutusarviointit valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Viimeinen vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista. Tätä varten hallitus jatkaa eri toimenpidevaihtoehtojen valmistelua, mukaan lukien fossiilisten polttoaineiden kansallinen päästökauppa ja ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuva liikenneveromalli, siltä varalta, että muut kansalliset toimet ja EU-tason ratkaisut yhdessä ovat riittämättömiä. Päätöstä tehtäessä huomioitaisiin päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Ehdotus Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Fossiilittoman liikenteen tiekartasta.

Käsittely Osastonjohtaja Sini Puntanen selosti asiaa kokouksessa.

Käsittelyn aikana jäsen Antti Aarnio teki lausunnon sivulle 6 muutosehdotuksen, joka kuului seuraavasti: ”Ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ja valtion aktiivisuus siinä on olennaista, kun arvioidaan, millaiset mahdollisuudet Helsingin seudulla on saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet” korvataan virkkeellä ”Ohjauskeinoja on monenlaisia. Niihin kuuluvat esimerkiksi ruuhkamaksut, joiden käyttöönotto edellyttää uutta lainsäädäntöä”. Muutosehdotus raukesi kannattamattomana.

Käsittelyn aikana jäsen Pekka M. Sinisalo ilmoitti jättävänsä asiasta pöytäkirjalauseman. Pöytäkirjalausema on esitetty liitteenä.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen.

Hallituksen jäsen Pekka M. Sinisalo jätti päätökseen pöytäkirjalauseman.

Liitteet Lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta
Pöytäkirjalausema, Pekka M. Sinisalo

Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset

Hallitus § 18

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Vs. osastonjohtaja Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja osastonjohtajien viranhaltijapäätökset ajalta 15.1.–2.2.2021.

Päätösluettelo on liitteenä.

Ehdotus Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liite Päätösluettelo 15.1.-2.2.2021

Tiedoksi merkittävät asiat

Hallitus § 19

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Vs. osastonjohtaja Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- lausunto Leppävaaran keskuksen asemakaavanmuutoksesta, alue 110617;
- lausunto Stoan ja Puhoksen alueen suunnitteluperiaatteiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta;
- lausunto Nikkilän kartanon keskuksen (NG8) asemakaavasta ja asemakaavanmuutoksesta sekä Nikkilän kaavarungosta (KR3);
- lausunto asemakaavamuutoksen 002467 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan;
- lausunto asemakaavan 251400 Vehkalan Kinkerit osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan;
- kannotto Jokilaakson asemakaavan nro 2316 katusuunnitelman ja puistosuunnitelman luonnoksesta.

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö: valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatio;
- markkinaoikeuden päätös hallituksen hankintapäätökseen 14.4.2020 § 50.

Ehdotus Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Markkinaoikeuden päätös hallituksen hankintapäätökseen 14.4.2020 § 50.

HSL:n lausunto Leppävaaran keskuksen asemakaavanmuutoksesta, alue 110617 (Dnro 807/10.02.03/2020)

HSL:n lausunto Stoan ja Puhoksen alueen suunnitteluperiaatteiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro 861/10.02.03/2020)

HSL:n lausunto Nikkilän kartanon keskuksen (NG8) asemakaavasta ja asemakaavanmuutoksesta sekä Nikkilän kaavarungosta (KR3) (Dnro 854/10.02.03/2020)

HSL:n lausunto asemakaavamuutoksen 002467 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (Dnro 850/10.02.03/2020)

HSL:n lausunto asemakaavan 251400 Vehkalan Kinkerit osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (Dnro 847/10.02.03/2020)

HSL:n kannotto Jokilaakson asemakaavan nro 2316 katusuunnitelman ja puistosuunnitelman luonnoksesta (Dnro 4/2021)

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö: valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatio (Dnro 424/2020)

Muut asiat ja seuraava kokous

Hallitus § 20

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Vs. osastonjohtaja Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

Ehdotus Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 2.3.2021 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 10.2.2021 klo 16.30 alkaen. Kokous pidetään sähköisesti

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 13

Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, jäljempänä erityisalojen hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Erityisalojen hankintalain 123 §:n mukaan hankintayksikön päätöksen poistamiseen ja muun hankintamenettelyssä tehdyn ratkaisun peruuttamiseen sekä asian uudelleen ratkaisemiseen sovelletaan, mitä hankintaoikaisusta julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) 132–135 §:ssä säädetään. Erityisalojen hankintalain 128 §:n mukaan muutoksenhakuun erityisalojen hankintalaissa tarkoitetuista ratkaisuksista sekä lainvastaisen menettelyn johdosta määrättäviin seuraamuksiin sovelletaan, mitä hankintalain 16 luvussa (145–169 §) säädetään.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Päätöksiin voi hakea muutosta joko tekemällä hankintaoikaisuvaatimuksen tai valituksen markkinaoikeudelle tai molemmat.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla (hankintalaki 163 §).

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin.

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin.

Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaanitodistukseen merkittynä aikana.

Ohje hankintaoikaisuvaatimuksen tekemisestä

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu asianosainen.

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintaoikaisuvaatimus toimitetaan hankintayksikölle:

Sähköpostiosoite: hsl(at)hsl.fi
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Hankintaoikaisuvaatimuksen vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu asianosainen voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee (hankintalaki 146 § 2 mom.):

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan tai dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta

muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan. Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden aukioloajan päättymistä.

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen erityisalojen hankintalain 121 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valitus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Valituskirjelmässä, joka on osoitettava markkinaoikeudelle, on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta
2. miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi sekä perusteet, joilla muutosta vaaditaan
3. valittajan nimi ja yhteystiedot
4. jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja yhteystiedot
5. postiosoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite).

Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää (hankintalaki 146 § 3 mom.).

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on omakätisesti allekirjoitettava valituskirjelämä. Sähköistä asiakirjaa ei kuitenkaan tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valituskirjelmään on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
2. selvitys valituksen kohteena olevan päätöksen tiedoksisaantitavasta ja -päivästä
3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle

4. asiamiehen on liitettävä valtakirja lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 32 §:n mukaisesti.

Valitus on toimitettava valitusajan kuluessa markkinaoikeudelle:

Markkinaoikeus

Sähköposti: [markkinaoikeus\(at\)oikeus.fi](mailto:markkinaoikeus(at)oikeus.fi)

Käyntiosoite Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki.

Puhelin: 029 56 43300,

Faksinumero: 029 56 43314,

Asiakaspalvelun aukioloaika: ma–pe 8.00–16.15

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valitusasiakirjojen on oltava perillä viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen asiakaspalvelun aukioloajan päättymistä.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla markkinaoikeus perii muutoksenhakijalta oikeudenkäyntimaksua 2 050 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään miljoona euroa, käsittelymaksu on 4 100 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 140 euroa. Jos asia poistetaan käsittelystä antamatta pääasiassa ratkaisua, se jää tutkimatta tai se jää sillensä, on oikeudenkäyntimaksu kuitenkin 510 euroa.

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön edellä mainittuun osoitteeseen.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 14

Oikaisuvaatimusohje liikennepalvelulain nojalla tehtyyn päätökseen

Tähän päätökseen saa vaatia oikaisua liikennepalvelulain (laki liikenteen palveluista 320/2017) VI osan 1 luvun 5 §:n 1 momentin mukaisesti siten kuin hallintolaissa säädetään.

Päätökseen tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen HSL:n hallitukselle. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen (hallintolaki 49 b § 1 mom.). Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen). Viranomaisen saa lisäksi vaatia oikaisua, jos laissa niin säädetään tai jos muutoksenhakuoikeus on viranomaisen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi tarpeen.

Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon

- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaisille tiedoksi sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla,
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta,
- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin,
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti,
- seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu, millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään oikaisuvaatimuksen, oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteineen sekä oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja yhteystiedot

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

Sähköpostiosoite: hsl(at)hsl.fi
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 15

Oikaisuvaatimusohje

Päätöksiin tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen HSL:n hallitukselle. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen (kuntalaki 134 §).

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*). Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös HSL:n jäsenkunta sekä luonnollinen henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö, joka kuntalain 3 §:n mukaisesti on jäsenenä jossakin HSL:n jäsenkunnista.

Oikaisuvaatimus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon

- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettamisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla,
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettamisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta,
- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin,
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti.

Niiden, jotka eivät ole asianosaisia, katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu, millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään oikaisuvaatimuksen, oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteineen sekä oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja yhteystiedot

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

Sähköpostiosoite: [hsl\(at\)hsl.fi](mailto:hsl(at)hsl.fi)
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 16, § 17, § 18, § 19, § 20

Muutoksenhakukielto

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.