
Hallitus**AIKA** Tiistai 03.09.2024 klo 09:00 - 10:18**PAIKKA** Sähköinen kokous**ASIAT**

§	Otsikko	Sivu
§ 50	Kokouksen järjestäytyminen	4
§ 51	Lausunnon antaminen yhtymäkokoukselle tarkastuslautakunnan vuoden 2023 arviointikertomuksen johdosta	5
§ 52	Bussiliikenteen kilpailukierroksen 60/2024 käynnistäminen	6
§ 53	Lausunto Espoon yleiskaavasta	10
§ 54	Lähijunaliikenteen sähköenergian hankinta	14
§ 55	Lausunto Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta	17
§ 56	Lausunto M300-metrojunien raskashuoltojen hankesuunnitelmasta	20
§ 57	Lausunto M400-metrojunahankintaa koskevasta hankesuunnitelmasta	22
§ 58	Lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta	24
§ 59	Osavuosisikatsaus 2/2024	28
§ 60	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	29
§ 61	Tiedoksi merkittävät asiat	30
§ 62	Seuraava kokous	32

Päätöksentekijät	Nimi	Tehtävä	Lisätiedot
	Pajula Matias	Puheenjohtaja, Helsinki	
	Ahsanullah Tarik	Varajäsen, Helsinki	
	Aura Anssi	Jäsen, Vantaa	
	Brax Saara	Jäsen, Kirkkonummi	
	Halava Heli	Jäsen, Espoo	
	Kauppila Elina	Jäsen, Helsinki	
	Kauppinen Sirpa	Jäsen, Vantaa	
	Laiho Mia	Jäsen, Espoo	
	Liukkonen Pasi	Jäsen, Vantaa	
	Månsson Björn	Jäsen, Helsinki	
	Rajala Maria	Jäsen, Espoo	
	Rydman Sampsa	Jäsen, Helsinki	
	Sauri Pekka	Jäsen, Helsinki	
	Ylitalo Jaana	Jäsen, Helsinki	
Muut osallistujat	Nimi	Tehtävä	Lisätiedot
	Passi Kauko	Varajäsen, Kerava	
	Salmi Lilli	Varajäsen, Tuusula	Poistui klo 9:55 §:n 54 käsittelyn aikana
	Anttila Tero	Asiantuntija, Vantaa	Poistui klo 10:08- 10:12 §:n 56-58 käsittelyn ajaksi
	Grannas Mikael	Asiantuntija, Sipoo	
	Isotalo Olli	Asiantuntija, Espoo	
	Isotupa Juha- Pekka	Asiantuntija, Siuntio	
	Lehmuskoski Ville	Asiantuntija, Helsinki	
	Lindberg Arto	Asiantuntija, Tuusula	
	Masar Christoffer	Asiantuntija, Kauniainen	
	Rontu Kirsi	Asiantuntija, Kerava	
	Silfver Vesa	Vs. toimitusjohtaja, esittelijä	
	Alakuijala Päivi	Tulosalueen johtaja	
	Flink Mari	Tulosalueen johtaja	
	Saarinen Jussi M	Tulosalueen johtaja, pöytäkirjanpitäjä	
	Savikangas Tuomas	Tulosalueen johtaja	
	Taiha Reija	Tulosalueen johtaja	
	Wallin Johanna	Tulosalueen johtaja	
	Lehtinen Anni	Hallintopäällikkö	

ALLEKIRJOITUKSET

Pöytäkirja on sähköisesti allekirjoitettu

Matias Pajula
puheenjohtaja

Jussi Saarinen
pöytäkirjanpitäjä

PÖYTÄKIRJAN TARKASTUS

9.9.2024

Jaana Ylitalo
pöytäkirjantarkastaja

PÖYTÄKIRJA YLEISESTI NÄHTÄVILLÄ

Asetettu yleisesti nähtäville yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) kuntalain 140 §:ssä säädetyllä tavalla 3.9.2024.

Kokouksen järjestäytyminen

Hallitus 03.09.2024 § 50

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Lakimies Tiina Hartman, p. 040 670 5644

Ehdotus Hallitus päättää

- a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi; sekä
- b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Jaana Ylitalon (varalla Sirpa Kauppinen).

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Lausunnon antaminen yhtymäkokoukselle tarkastuslautakunnan vuoden 2023 arviointikertomuksen johdosta

332/00.03.01.00/2022 Arviointisuunnitelma/Arviointikertomus 2023

Hallitus 03.09.2024 § 51

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija johtaja Jussi Saarinen, p. 040 820 8194 ja
yksikön päällikkö Maarit Hauskamaa, p. 040 721 7546

Kuntalain 121 §:n mukaan tarkastuslautakunnan tehtävänä on mm. arvioida, ovatko valtuuston asettamat toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet toteutuneet. Kunnanhallitus antaa valtuustolle lausunnon toimenpiteistä, joihin arviointikertomus antaa aihetta. HSL:ssä hallitus antaa lausunnon arviointikertomuksesta yhtymäkokoukselle.

HSL:n hallintosäännön 24 §:n mukaisesti kuntayhtymän ulkoisesta valvonnasta vastaavat tarkastuslautakunta ja tilintarkastaja. Hallintosäännön 31 §:n mukaan tarkastuslautakunta esittää arviointikertomuksessa hallitukselle ja yhtymäkokoukselle ehdotuksen toimenpiteistä, joihin lautakunnan valmistelu ja tilintarkastuskertomus antavat aihetta.

HSL:n yhtymäkokous on 21.5.2024 § 2 merkinnyt tiedoksi vuoden 2023 arviointikertomuksen. Vuotta 2023 koskevassa arviointikertomuksessaan tarkastuslautakunta esitti HSL:n toimintaa koskevia suosituksia, kehittämissuhteita ja havaintoja. Tarkastuslautakunnan arvioinnin kohteena vuonna 2023 olivat matkustuskäyttämisen muutos, infrakorvaukset, HSL:n strategian ja tuloskortin toteutuminen vuonna 2023, henkilöstökertomukset, talousarvion 2023 toteutuminen ja talouden keskeisten tunnuslukujen tulkinta ja seuranta, asiakastytyväisyyskyselyjen johtopäätökset, pikaratikan valmistuminen ja tilinpäätös 2023.

Tarkastuslautakunnan suositukset ja kehittämissuhteet on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon vuoden 2024 toiminnassa ja ne huomioidaan lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman 2025-2027 laadinnassa.

Hallitus esittää syysyhtymäkokoukselle liitteen mukaisen lausunnon vuoden 2024 aikana tehdyistä toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen kehoitusten johdosta on ryhdytty.

Ehdotus Hallitus päättää a) antaa yhtymäkokoukselle liitteen mukaisen lausunnon tarkastuslautakunnan vuotta 2023 koskevan arviointikertomuksen johdosta; sekä b) ehdottaa yhtymäkokoukselle, että se merkitsee liitteenä esitetyn hallituksen lausunnon tiedoksi.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Hallituksen lausunto tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen johdosta 2023
Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2023

Bussiliikenteen kilpailukierroksen 60/2024 käynnistäminen

188/08.01.01.00/2024 Kilpailukierros 60/2024

Hallitus 03.09.2024 § 52

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685 ja
yksikön päällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

HSL käynnistää vuoden 2024 aikana bussiliikenteen tarjouskilpailun, johon sisältyy Helsingissä, Espoossa ja Kauniaisissa liikennöitäviä linjoja. Kilpailutettavassa liikenteessä on kymmenen (10) kilpailukohdetta, kohdenumerot 296 – 305.

Kilpailukierroksen liikenteen laajuus on vuositasolla noin 14,2 miljoonaa linjakilometriä. Kilpailutettavaan liikenteeseen tarvitaan arkipäivänä 159 bussia. Kilpailutettavan liikenteen osuus on noin 14 prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen automäärästä ja 15 prosenttia linjakilometreistä. HSL:n järjestämässä bussiliikenteessä ajetaan tällä hetkellä vuositasolla noin 95 milj. linjakilometriä ja liikenteeseen tarvitaan arkipäivinä enimmillään noin 1120 autoa.

Tarjouskilpailu järjestetään kahdessa osassa; tarjouskilpailu 60a/2024 käynnistetään syyskuussa 2024 ja 60b/2024 lokakuussa 2024.

Tarjouskilpailuun 60a/2024 sisältyvä liikenne

Kohde 296

Linjat	
158	Matinkylä (M) – Nöykkiö – Kivenlahti (M) – Laurinlahti – Espoonlahti (M)
159	Matinkylä (M) – Latokaski

Kohteen 296 liikennöintiin tarvitaan kymmenen (10) tyyppin A2 linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 1,0 miljoonaa kilometriä.

Kohde 297

Linjat	
162	Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M) – Saunalahti – Kauklahti
163	Suvisaaristo – Soukka (M) – Espoonlahti (M) – Saunalahti – Kauklahti
165	Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M) – Saunalahti – Kurttila – Kauklahti – Vanttila

Kohteen 297 liikennöintiin tarvitaan neljä (4) tyyppin A1 ja kymmenen (10) tyyppin A2 linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 1,3 miljoonaa kilometriä.

Kohde 298

Linjat	
112N	Kamppi – Lauttasaari (M) – Westend – Matinkylä (M) – Friisilä
531	Tiistilä – Matinkylä (M) – Olari – Espoon keskus
533	Hyljelahti – Finnoo (M) – Kauniainen – Järvenperä

Kohteen 298 liikennöintiin tarvitaan 12 tyyppin A2 linja-autoa ja viisi (5) tyyppin C linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 1,7 miljoonaa kilometriä.

Kohde 299

Linjat

146N	Kamppi – Suomenoja – Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M) – Saunalahti
147N	Kamppi – Finnoo (M) – Soukka (M) – Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M)
164	Kamppi – Saunalahti – Kurttila
164K	Kamppi – Saunalahti – Tillinmäki
165N	Kamppi – Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M) – Saunalahti – Kauklahti
542	Soukanniemi – Soukka (M) – Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M) – Espoon keskus – Jorvi
544	Leppävaara – Karamalmi – Finnoo (M) – Soukka (M) – Espoonlahti (M) – Kivenlahti (M)

Kohteen 299 liikennöintiin tarvitaan viisi (5) tyyppin A2 linja-autoa ja 22 tyyppin C linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 2,7 miljoonaa kilometriä.

Kohde 300

Linjat

166(K)	Lasilaakso – Kauklahti – Bassenkylä
167	Lasilaakso – Kauklahti – Järvikylä
168	Espoon keskus – Mikkela – Kauklahti
169	Espoon keskus – Suvela
207	Leppävaara – Lintukorpi – Vallikallio – Leppävaara
229	Leppävaara – Karakallio – Viherlaakso
232	Kirkkotie – Gallträsk – Kasavuori – Kirkkotie
241(V)	Espoon keskus – Mikkela – Hirvisuo
242	Espoon keskus – Kauklahti

Kohteen 300 liikennöintiin tarvitaan viisi (5) tyyppin MiniB linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 0,3 miljoonaa kilometriä.

Tarjouskilpailuun 60b/2024 sisältyvä liikenne

Kohde 301

Linjat

108N	Kamppi – Teekkarikylä – Tapiola (M) – Westendinasema
111	Otaniemi – Tapiola (M) – Westend – Matinkylä (M)
113	Tapiola (M) – Laajalahti – Leppävaara
113N	Kamppi – Tapiola (M) – Laajalahti – Perkkää – Leppävaara
114	Matinkylä (M) – Urheilupuisto (M) – Mankkaa – Kilo – Leppävaara
114N	Kamppi – Tapiola (M) – Mankkaa – Kilo – Leppävaara

Kohteen 301 liikennöintiin tarvitaan 19 tyyppin A2 linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 1,8 miljoonaa kilometriä.

Kohde 302

Linjat

118	Tapiola (M) – Urheilupuisto (M) – Suurpelto – Espoon keskus
118N	Kamppi – Tapiola (M) – Suurpelto – Kauniainen – Jorvi
121(A)	Kamppi – Olari – Latokaski
124	Tapiola (M) – Niittykumpu (M) – Olari – Espoonlahti (M)
125	Tapiola (M) – Niittykumpu (M) – Olari – Nöykkiö – Espoonlahti (M)
125N	Kamppi – Tapiola (M) – Niittykumpu (M) – Olari – Latokaski
133	Friisilä – Matinkylä (M) – Henttaa
134N	Kamppi – Niittykumpu (M) – Olari – Espoon keskus – Suvela – Tuomarila

Kohteen 302 liikennöintiin tarvitaan 18 tyyppin A2 linja-autoa ja kymmenen (10) tyyppin C linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 2,6 miljoonaa kilometriä.

Kohde 303

Linjat

21	Kamppi – Vattuniemi – Lauttasaari (M)
21N	Kamppi – Vattuniemi – Katajaharju
22	Punavuori – Ruoholahti (M) – Lauttasaari (M) – Katajaharju
22B	Lauttasaari (M) – Katajaharju
22K	Punavuori – Ruoholahti (M) – Salmisaari – Lauttasaari (M) – Katajaharju
105	Lauttasaari (M) – Haukilahti – Niittykumpu (M) – Mankkaa

Kohteen 303 liikennöintiin tarvitaan viisi (5) tyyppin A1, 13 tyyppin A2 ja kaksi (2) tyyppin C linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 1,4 miljoonaa kilometriä.

Kohde 304

Linjat

548	Tapiola (M) – Mankkaa – Kauniainen – Viherlaakso – Jupperi
549	Tapiola (M) – Mankkaa – Kauniainen – Jorvi

Kohteen 304 liikennöintiin tarvitaan 14 tyyppin A2 linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 1,1 miljoonaa kilometriä.

Kohde 305

Linjat

116	Tapiola – Pohjois-Tapiola
117	Tapiolan uimahalli – Aarnivalkea – Itäranta – Tapiola
119	Tapiola – Niittykumpu
133	Friisilä – Matinkylä (M) – Henttaa
137	Matinkylä (M) – Matinkallio – Piispankylä – Kuitinmäki
138	Matinkylä (M) – Nuottaniemi – Matinkallio
148	Espoonlahden keskus – Soukka – Iivisniemi
149	Espoonlahden keskus – Kivenlahti

Kohteen 305 liikennöintiin tarvitaan viisi (5) tyyppin MiniB linja-autoa. Kohteen vuotuinen suoritemäärä on arviolta 0,3 miljoonaa kilometriä.

Tarjottava linja-autokalusto

Tarjouskilpailuun sisältyviä linjoja liikennöidään kaksiakselisilla A1- ja A2-tyyppin linja-autoilla, C-tyyppin telilinja-autoilla sekä MiniB-tyyppin pienkalustolla. Vähintään 78 % kilpailutettavasta liikenteestä vaaditaan ajettavaksi sähköbusseilla. Käyttövoimavaatimus tukee HSL:n päästötavoitteita.

Sopimukset

Kaikkien kilpailutettavien kohteiden sopimukset ovat seitsemän (7) vuoden mittaisia, jonka lisäksi sopimukseen sisältyy mahdollisuus kolmen (3) vuoden jatko-optioihin. Kaikissa sopimuksissa liikennöinti alkaa syysliikennekauden alkaessa elokuussa 2026.

Tarjouskilpailusta 60/2024 alkaen bussiliikenteen liikennöintisopimusten ehtoja kehitetään siten, että sopimukseen sisältyvillä kannusteilla ja sopimusehdoilla pyritään lisäämään liikenteen luotettavuutta ja sopimukseen sisältyviä joustoja. Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia kokonaisvaikutuksia; toisaalta luotettavuuden parantuminen lisää jonkin verran liikennöintikustannuksia, mutta ehtojen muutokset pienentävät tarjoushintoihin sisällytettävää riskikerrointa.

Lisäksi tarjouskilpailun vertailuehtoa kehitetään siten, että tarjoajia kannustetaan tarjoamaan kohteisiin päästötöntä kalustoa, jossa on panostettu matkustusmukavuuteen, sekä huomioitu liikenneturvallisuuden kannalta uusimmat tekniset ratkaisut.

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista. Edelleen hallintosäännön 9 §:n kohdan 10 mukaan hallitus päättää hankittavasta liikenteestä ja liikennöintisopimuksista siltä osin, kuin se ei ole siirtänyt tämän kohdan mukaista toimivaltaa toimitusjohtajalle.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) järjestää bussiliikenteen tarjouskilpailun 60a/2024 esittelyosassa mainitussa kohteessa 296 - 300 siten, että tarjouskilpailu voidaan ratkaista hallituksessa joulukuussa 2024;

b) järjestää bussiliikenteen tarjouskilpailun 60b/2024 esittelyosassa mainitussa kohteessa 301 - 305 siten, että tarjouskilpailu voidaan ratkaista hallituksessa maaliskuussa 2025;

c) että kohteiden 296-305 sopimuskaudet ovat seitsemän (7) vuotta. Jatko-optiokaudet voivat olla enintään kolmen (3) vuoden mittaisia, sekä

d) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään vähäisiä muutoksia kilpailukierroksen kohteiden määrittelyyn ja sopimusehtoihin.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet

Lausunto Espoon yleiskaavasta

324/10.02.02/2022 Espoon yleiskaava 2060

Hallitus 03.09.2024 § 53

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 531 4834

Espoon kaupunki pyytää lausuntoja Espoon yleiskaava 2060-luonnoksesta 3.9.2024 mennessä. HSL on saanut lisäaikaa lausunnonle hallituskäsittelyä takia.

Espoon yleiskaavoitusta koskeva materiaali löytyy verkkosivulta:
<https://www.espoo.fi/fi/hankkeet/espoo-yleiskaava-2060>

Espoon koko kaupungin yleiskaava katsoo vuoteen 2060. Se osoittaa askelmerkit koko kaupungin kehittämiseksi seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yleiskaava 2060 on luonteeltaan aluevarauskaava. Se osoittaa kehityksen isot linjat ja antaa väljyyttä yksittäisten alueiden kehittämiseen. Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Yleiskaavassa varaudutaan uusiin raideyhteyksiin kaupunkikeskusten välillä. Uudet yhteydet Kauklahti-Kivenlahti, Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi, Matinkylä-Leppävaara, Tapiola-Suurpelto sekä Leppävaara-Viiskorpi vahvistavat kaupunkikeskusten elinvoimaa ja parantavat koko Espoon saavutettavuutta. Pohjoinen Espoo kehittyy uuden ESA-radan ja Kalajärveltä etelään ja itään suuntautuvien runkoyhteyksien varaan. Tiivein rakentaminen ohjataan uusille raidekäytävillä, joiden välissä pientalovaltaiset alueet kehittyvät ominaispiirteensä säilyttäen. Iso osa kasvusta ohjataan jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Suurimmat uudet asumisen varaukset on osoitettu uuden Länsiradan varrelle Myntinmäkeen sekä Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus -joukkoliikennekäytävillä. Uutta lähijunaliikenteen varikkoa tutkitaan Kauklahten keskustan molemmin puolin.

HSL ottaa lausunnossaan kantaa Espoon yleiskaavan mahdollistamaan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuuteen sekä joukkoliikenteen järjestämiseen seudullisesta näkökulmasta, kiinnittäen huomiota erityisesti yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisuun, lähijunaliikenteen varikoihin, liikenneverkon investointitarpeisiin sekä liikenteen päästövähennyksiin.

HSL pitää hyvänä lähtökohtana, että Espoon maankäytön kasvu pyritään sijoittamaan nykyiseen maankäyttöön sekä hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuen. HSL huomauttaa kuitenkin, että Espoon yleiskaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö- ja raideratkaisu poikkeaa maakuntakaavoituksesta ja seudun yhteisestä MAL-suunnitelmasta, ja edellyttää laajempia, vähintään seututasoista maankäyttöä ja liikennettä koskevia selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, joissa otetaan huomioon mm. joukkoliikenneverkon kokonaisuus sekä joukkoliikenteen talous yli kuntarajojen.

Kaavaselostuksen mukaan yleiskaavan ehdotusvaiheessa on tarkoitus muodostaa joukkoliikenteen kehityspolku tavoitevuoteen 2060 sekä lisäksi esitys välivaiheen joukkoliikenneverkosta vuoteen 2040. HSL pitää Espoon joukkoliikenteen kehityspolun muodostamista eri tavoitevuosille tärkeänä osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja edellyttää kehityspolun määrittelyä laajassa MAL-

yhteistyössä koko seudulle. HSL haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on seudullista, eivätkä sen ratkaisut ole vain yhden kunnan päätettävissä.

HSL toteaa lausunnossaan, että uusille lähijunaliikenteen varikoille on tarvetta jo 2030-luvulla eli huomattavasti Espoon yleiskaavan tavoitevuotta aiemmin. HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavassa tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen ensisijaisesti Uusimaa-kaavan mukaisesti liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkin sijaan. HSL esittää, että MAL-sopimuksen mukaisesti Espoo ja Kirkkonummi laativat yhteistyössä varikkoalueelle osayleiskaavan, jossa varikon sijainti määritellään tarkemmin.

Merkittävimpien yleiskaavan raidehankkeiden investointikustannuksiksi on arvioitu yhteensä lähes kaksi miljardia euroa. Luku ei sisällä Länsirataa eikä sen asemia. Vaikka kyseessä onkin pitkän tähtäimen varautuminen, taloudellinen yhtälö tuntuu haasteelliselta. Eri hankkeiden vaikutuksia joukkoliikenteen talouteen (operointi ja ylläpito, sekä mahdolliset infrakorvaukset) ei ole arvioitu lainkaan, eikä hankkeita ole sovitettu seudulliseen joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen tai aikataulutettu yhdessä seudun muiden hankkeiden kanssa.

Espoon yleiskaavoituksen yhteydessä laaditun liikenneselvityksen laskelmat huomioivat ainoastaan joukkoliikenneinfran rakentamisen kustannukset. Muun muassa ylläpito- ja liikennöintikustannuksia ei ole mukana. HSL muistuttaa, että esitetyistä uusista hankkeista tarvitaan kattavampia laskelmia, joissa arvioidaan vaikutuksia myös joukkoliikenteen järjestäjän (HSL) talouteen sekä myös muille HSL-jäsenkunnille infrasopimuksen perusteella.

Ajoneuvoliikenteen toimivuuden ja sujuvuuden varmistaminen ovat mukana Espoon yleiskaavan tavoitteissa sekä kaavamääräyksissä. Espoon yleiskaavan tilavarauksilla ajoneuvoliikenteen verkkoon sekä laajoilla, henkilöautoliikenteeseen tukeutuvilla pientaloalueilla mahdollistetaan autoliikenteen merkittävä kasvu. Autoliikenteen suorite nousee arvioiden mukaan nykyisestä puolitoistakertaiseksi kalliista raideratkaisuista huolimatta.

Ehdotus Hallitus päättää antaa asiasta liitteen mukaisen lausunnon.

Käsittely Käsittelyn aikana tehtiin kannatettu palautusehdotus sekä neljä kannatettua muutosehdotusta. Äänestysjärjestykseksi hyväksyttiin äänestää nimenhuutoäänestyksenä ensin palautusehdotuksesta ja sen jälkeen erikseen kustakin kannatetusta muutosehdotuksesta esittelijän ehdotusta vastaan.

Hallituksen jäsen Saara Brax ehdotti lausunnon palauttamista valmisteluun. Hallituksen jäsen Heli Halava kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat palautusehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 8 JAA-ääntä (Aura, Ahsanullah, Kauppila, Pajula, Rajala, Rydman, Sauri ja Ylitalo) ja 2 EI-ääntä (Brax ja Halava). Tyhjiä ääniä annettiin 4 (Kauppinen, Laiho, Liukkonen ja Månsson). Puheenjohtaja totesi esittelijän esityksen voittaneen äänestyksen ja hallituksen jatkavan asian käsittelyä.

Hallituksen jäsen Mia Laiho teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Länsirata ja uuden rakentamisen alueet*, s. 4. Tästä kappaleesta jätetään

ensimmäinen lause, loppuosa poistetaan. "HSL haluaa muistuttaa, että Länsiradan rakentamisesta ei ole tehty päätöksiä, eikä liikennöintiin liittyviä kysymyksiä ole ratkaistu" POISTO: "Alue jää siis pitkäksi aikaa ilman vahvaa joukkoliikenneyhteyttä. Radan käyttöönoton jälkeenkään kestävä liikumisen mahdollisuudet jäävät keskeisemmillä sijainneilla olevia Espoon nykyisiä aluekeskuksia heikommaksi. HSL ehdottaa tutkittavaksi, että Länsiradan varren maankäyttöä rajoitetaan muualla kuin asemien välittömässä vaikutuspiirissä, ja maankäyttöä tiivistetään sen sijaan jo nyt rakennetuilla alueilla ja nykyisiin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen."

Hallituksen jäsen Saara Brax kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 6 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Pajula ja Rydman). Tyhjiä ääniä annettiin 2 (Liukkonen ja Månsson). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi Lahon ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen jäsen Mia Laiho teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Maankäytön sijoittuminen: AP-alueet*, s. 7. Kappale muuten kuten esityksessä, mutta siitä poistetaan: "HSL pitää kaavan painotuksia pientaloalueisiin huolestuttavina myös joukkoliikennetalouden näkökulmasta. Kustannustehokkaan ja palvelevan joukkoliikenteen järjestäminen pientaloalueille ei ole mahdollista, vaan liikkuminen perustuu henkilöautoon. Nykyisin bussiliikenteen kustannukset nousua kohden ovat pyöreästi kaksinkertaiset Pohjois-Espoon pientaloalueilla Etelä-Espoon tiiviimpiin asuinalueisiin verrattuna. Suuri osa bussien operointiin tarvittavasta kuntien subventiosta syntyy juuri kauempana keskuksista ja raideyhteyksistä sijaitsevilla, harvempaan asutuilla alueilla, joilla joukkoliikennettä ei juuri käytetä. HSL suosittaa Espoota tukeutumaan voimakkaammin olemassa olevan infran ja joukkoliikenneverkoston hyödyntämiseen".

Hallituksen jäsen Saara Brax kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 7 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Liukkonen, Pajula ja Rydman). Tyhjiä ääniä annettiin 1 (Månsson). Puheenjohtaja totesi Lahon ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen jäsen Mia Laiho teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Liikenteen päästöt ja ajoneuvoliikenne*, s. 8. Muuten kappale kuten esityksessä, mutta poistetaan: "Tilavarauksilla ajoneuvoliikenteen verkkoon sekä laajoilla, henkilöautoliikenteeseen tukeutuvilla pientaloalueilla mahdollistetaan autoliikenteen merkittävä kasvu. Mahdollinen ruuhkautuminen kasvattaa kaiken tieliikenteen, myös bussiliikenteen kustannuksia".

Hallituksen jäsen Saara Brax kannatti ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Månsson, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 7 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Liukkonen, Pajula ja Rydman). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi Lahon ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen jäsen Saara Brax teki seuraavan muutosehdotuksen kappaleeseen *Lähijunaliikenteen varikot*, s. 4. POISTO: "HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavassa tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen

ensisijaisesti Uusimaa-kaavan mukaisesti liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinän sijaan." . TILALLE: "HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavan yhteydessä tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja/tai Kirkkonummen alueelle, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinän sijaan." . Päätösteksti: . Kohta: "HSL toteaa lausunnossaan..." Kohta "HSL:n näkemyksen mukaan... Muutetaan yhteneväksi edellisen muutoksen kanssa, eli kappaleen muotoilu: . "HSL toteaa lausunnossaan, että uusille lähijunaliikenteen varikoille on tarvetta jo 2030-luvulla eli huomattavasti Espoon yleiskaavan tavoitevuotta aiemmin. HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavan yhteydessä tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja/tai Kirkkonummen alueelle, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkinän sijaan."

Hallituksen jäsenet Björn Månsson ja Heli Halava kannattivat ehdotusta. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Aura, Kauppila, Pajula, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 8 EI-ääntä (Brax, Halava, Ahsanullah, Kauppinen, Laiho, Liukkonen, Månsson ja Rydman). Puheenjohtaja totesi Braxin ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Päätös	Hallitus päätti hyväksyä esityksen käsittely-kohdassa selostetuin muutoksin.
Liitteet	HSL:n lausunto Espoon yleiskaava 2060 -luonnoksesta

Lähijunaliikenteen sähköenergian hankinta

189/02.08.00/2024 Lähijunaliikenteen sähköenergian hankinta

Hallitus 03.09.2024 § 54

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Yksikön päällikkö Tuomo Lankinen, p. 040 662 1099

Hankinnan tausta

HSL:n lähijunaliikenteen operointi- ja kunnossapitosopimuksessa HSL vastaa Sm5-junayksiköiden käyttämästä energiasta, energian hankinnasta sekä energiasta aiheutuvista kustannuksista. Tästä johtuen HSL on kilpailuttanut lähijunaliikennettä varten sähkönhankintasopimuksen, jonka tuloksena sovitaan lähijunien käyttämän energian toimituksen ehdoista ja sähkönmyyjän marginaaleista.

Kilpailutuksen toteutti sähkön energian kilpailutukseen erikoistunut yritys Veni Energia Oy HSL:n toimeksiannosta.

Sopimuskausi on määräaikainen ajalle 1.1.2026 - 30.06.2028. Sopimus sisältää myös option ajalle 1.7.2028 - 31.12.2028 niin, että sopimus voidaan päättää HSL:n toimesta HSL:n haluamaan ajankohtaan.

HSL:n sähköllä kulkeva liikenne on päästötöntä. HSL kuitenkin pyysi kilpailutuksessa sähkön toimittajilta tarjoutua sisältäen vaatimuksen, että mahdollisten alkuperätakuiden hankinnan välityspalkkio sisältyy marginaaleihin. Tämän avulla HSL pystyi tarjousten vertailuvaiheessa varmistamaan, että sähkönmyyjät toimittavat alkuperätakuita markkinahintaan valitulla hetkellä. Johtuen alkuperätakuiden voimakkaasta hintaheilunnasta sähkönmyyjät eivät halua sitoutua tiettyyn hintatasoon tarjoushetkellä.

Uusiutuvan alkuperän hankinnasta koitua kustannusarvio vuositasolla (Veni Energian arvio 18.6.2024 hintatasoilla) on noin 133 500 euroa ja hiilidioksidineutraalin ydinvoiman kustannus on noin 22 250 euroa. Näin ollen hiilidioksidineutraali ydinvoima on noin 111 250 euroa edullisempi vuositasolla. Lopullinen hinta vahvistuu ostohetkellä. Myös HSL:n sähköbussi-, raitiovaunu- ja metrolinnojen käyttöä päästötöntä energiaa.

Sopimuksen arvioitu kokonaisarvo sopimuskauden ajalta on noin 10,1 miljoonaa euroa. Arvio on laskettu käyttämällä HSL:n arviota lähijunaliikenteen energiankulutuksesta (63,572 GWh/vuosi) sekä Veni Energian arvioita energian keskimääräisestä hinnasta sisältäen hiilidioksidineutraalin energian alkuperätakuut (63,48 €/MWh).

Sopimuksen lopullinen kokonaisarvo riippuu kulutetun energian määrästä ja salkunhallinnasta sekä toteutuneesta markkinahinnasta. Kulutetun energian määrään vaikuttaa muun muassa junaliikenteen kilometrisuoritteet. Salkunhallinnan osalta HSL määrittelee hankintastrategian, jonka perusteella salkunhoitaja toteuttaa hinnankiinnityksiä.

Hankintamenettely

HSL soveltaa toiminnassaan erityisalojen hankintalakia (1398/2016). HSL kilpailutti hankinnan EU-kynnysarvon ylittävänä avoimella menettelyllä. Hankintailmoitus ja tarjouspyyntö lähetettiin julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelu Hilmassa ja Euroopan unionin virallisen lehden verkkoversiossa (TED) 6.5.2024. Tarjouspyyntö oli saatavilla sähköisesti osoitteessa <https://tarjouspalvelu.fi/venienergia>. Tarjouksen jätti määräaikaan 7.6.2024 klo 12:00 mennessä seuraava tarjoaja:

Energia Myynti Suomi Oy

Tarjoaja ja tarjous täyttivät tarjouspyynnön vähimmäisvaatimukset. Tarjoajan tarjouksessaan antamien tietojen perusteella tarjoajaa ei koske hankintalainsäädännössä tarkoitettu pakollinen poissulkemisperuste. Sopimusten tekemiselle on edellytyksenä, ettei pakollisia poissulkemisperusteita ole.

Tarjousten arviointi ja vertailu

Tarjousten vertailuperusteena käytettiin kokonaistaloudellista edullisuutta, jonka perusteena oli hankinnan luonteen takia halvin hinta.

Veni Energia Oy:n suositus on tehdä sopimus ainoan tarjouksen tehneen Energia Myynti Suomi Oy:n kanssa sen tarjouksen ollessa markkinatilanteeseen nähden hyvällä tasolla ja tarjoajan ja tarjouksen täytettyä asetetut vaatimukset.

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

Hankintaa koskeva sopimus ei synny tällä päätöksellä. Hankinnasta laaditaan kirjallinen sopimus, joka voidaan erityisalojen hankintalain (1398/2016) 120 §:n mukaisesti tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun ehdokas tai tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen hankintapäätöksen tiedoksi.

Ehdotus

Hallitus päättää:

- a) valita Energia Myynti Suomi Oy:n tarjouksen lähijunaliikenteen sähköenergian kilpailutuksen voittajaksi;
- b) valtuuttaa toimitusjohtajan tekemään sopimukseen mahdollisia hankintalainsäädännön mahdollistamia sopimusmuutoksia hankintavaltuuksiensa puitteissa sekä päättämään option mahdollisesta käyttämisestä; sekä
- c) valtuuttaa Veni Energia Oy:n hankkimaan hiilidioksidineutraalin ydinvoiman alkuperätakuita kulutusta vastaavan määrän vuositasolla parhaaksi katsomallaan hetkellä

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Käsittely	Hallituksen varajäsen Lilli Salmi poistui kokouksesta kello 09:55 asian käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Lausunto Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

187/08.00.00.03/2024 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Hallitus 03.09.2024 § 55

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 5314834
Liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi, p. 040 7682799

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 26.8.2024 mennessä. HSL on saanut lisäaikaa lausunnolle hallituskäsittelyn takia.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen liikenneverkolla. Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle ja laadittu periaatteita katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiseksi keskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta, kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtötietona yksityiskohtaisemman suunnittelun hankkeille, joissa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat, vaikutusarviointeja tarkennetaan ja kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan tarkempiin ratkaisuihin. Järjestelmäsuunnitelmaa seuraava tarkempi suunnittelutaso on yleissuunnittelu, jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Järjestelmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset ja alustava aikataulu yleissuunnitteluhankkeille. Lopulta yleissuunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunnitelmia, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkitilaan.

Suunnitelma perustuu kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiselle ja vastaa onnistuneesti itselleen asetettuihin tavoitteisiin. Suunnitelman periaatteet tukevat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteita erityisesti kestävästä liikennejärjestelmästä ja liikenteen päästövähennysten osalta sekä vielä tehokkaamman joukkoliikennejärjestelmän mahdollistamisessa. HSL on osallistunut ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja toivoo hyvän yhteistyön jatkuvan.

Ajoneuvoliikenteen verkon määrittelyä ohjaava keskeinen periaate on vähentää ydinkeskustan läpi ajavaa autoliikennettä. Merkittävin liikennejärjestelmätason muutos ydinkeskustan pääverkkoon on Kaivokadun ympäristöineen muuttaminen alueellisesta kokoojakadusta paikalliskaduksi ja Keskuskadun ja Asema-aukion välillä joukkoliikennekaduksi. HSL kannattaa Kaivokadun osittaista muuttamista joukkoliikennekaduksi, kun huomioidaan myös muun liikennejärjestelmän toimivuus. Muutoksen myötä joukkoliikenne tehostuu ja saavutettavuus paranee ydinkeskustassa.

Paikalliskatujen tunnistaminen ensisijaisesti henkilöautojen liikkumisen kannalta määränpääksi mahdollistaa kävelykeskustaa laajemmän alueen merkittävän rauhoittamisen sekä katu ympäristön muokkaamisen viihtyisämmäksi ja

turvallisemmaksi. Paikalliskatujen rauhoittaminen on kannatettavaa mutta keinoista tulee sopia tapauskohtaisesti HSL:n kanssa.

Joukkoliikenteelle suunnitelmassa osoitetuilla osuuksilla on tärkeää pyrkiä hyödyntämään joukkoliikenteen laadukkuuteen ja kustannustehokkuuteen tähtääviä keinoja, kuten omat kaistat ja liikennevaloetuedet. Joukkoliikennepalvelun osalta on pyrittävä turvaamaan sujuvuus myös kaikkein vilkkaimmilla kävelyalueilla, kuten esimerkiksi päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla. Sujuvuuden turvaaminen tukee joukkoliikennepalvelun laatua, houkuttelevuutta ja taloudellisuutta.

Bussiliikenteen rooli keskustan sisällä jakelevana kulkumuotona vähenee tulevaisuudessa uusien raitioteiden myötä. Bussiliikenteelle on kuitenkin järjestettävä riittävät toimintaedellytykset alueilla sekä yhteystarpeissa, jotka siirtyvät raideliikenteellä palveltaviksi. Tämä johtuu säännöllisistä rata- sekä katuremonteista, jotka estävät raideliikennepalvelun välillä pitkiksikin ajoiksi. Helsingin kaupungin ja HSL:n tulisi yhteistyössä määritellä tarpeet ja toteutus ydinkeskustan sekä sen lähialueiden poikkeusliikenteen järjestelyiksi, jotta joukkoliikennepalvelu pystytään ajoittaisista poikkeustilanteista huolimatta järjestämään laadullisesti riittävällä tasolla.

Elielinaukion terminaalin käyttö lakkaa maankäytön kehitysnäkymien mukaisesti ja sieltä käsin liikennöitävien linjojen pääte siirtyy pääosin Kampin terminaaliin. Kampin terminaalin jatkosuunnittelussa on muistettava, että Kampin katuverkkoonkin tarvitaan busseille tilaa, koska Kampin terminaaliin ei voida liikennöidä nivelkalustolla tai järjestää sinne sähköbussien latausta. Suunnitteluratkaisuin on pyrittävä tehokkuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä Kampin terminaalissa että katuverkolla, jotta matkustajapalvelu säilyy laadukkaana ja ettei joukkoliikenteen operointikustannukset nouse muuttuvien terminaalijärjestelyjen takia.

Raitioliikenteen merkitys matkustajavirtoja Helsingin keskustaan tuovana joukkoliikenteen muotona lisääntyy 2030-luvulla. Vihdintien ja Länsisataman pikaraitiotiet 2030-luvun alkupuolella ja myöhemmin Viikin-Malmin sekä Mäkelänkadun pikaraitiotiet lisäävät raitioliikenteen vuoromäärää merkittävästi Pitkälläsillalla ja Kaivokadulla. Raitioliikenteen linjaston tavoitetilaa ohjaavan yleissuunnitelman (kaupunki- ja pikaraitioliikenteen linjastosuunnitelma (RAILI 2)) mukaan raitioliikenteen määrä yli kaksinkertaistuu nykyisestä Kaisaniemenkadulla, jos kaikki suunnitellut pikaraitiotiehankeet toteutuvat. Lisääntyvä tarjonta mahdollistaa keskustan suuremman saavutettavuuden mutta haastaa raitioliikenteen sujuvuuden, matkustajapalvelun sekä taloudellisuuden. Kaisaniemenkadun raitiovaunupysäkki sijaitsee saavutettavuuden kannalta erinomaisella paikalla mutta nykyisessä katutilassa sen kehittäminen vastaamaan raitioliikenteen lisääntyvän vuorotarjonnan haasteisiin on vaikeaa. HSL esittää, että jatkosuunnittelussa pyrittäisiin etsimään keinoja, joilla erinomaisen saavutettavuuden omaava pysäkki voitaisiin säilyttää em. laatutekijöiden kärsimättä.

Rautatien terminaalien bussiterminaalin suunnittelun yhteydessä tulee suunnitella myös Helsingin kaupungin ydinkeskustaan päättyvien raitioteiden päätepysäkit. Helsingin kaupunki ja HSL ovat yhteistyössä jo aloittaneet pikaraitioteiden päätepysäkkitarpeiden määrittämisen ja suunnittelutyö jatkuu myöhemmin syksyllä. Raitioteiden päätepysäkit on syytä mitoittaa kahdelle linjalle.

Metro palvelee Helsingin ydinkeskustaa sekä sinne syöttävänä että sen sisällä jakelevana joukkoliikennedyhteytenä. Metron kapasiteettia on mahdollista nostaa nykyisestä Metka-hankkeen myötä toteutuvan kulunvalvonnan uudistamisen

seurauksena. Metrossa on siis potentiaalia kasvattaa ydinkeskustaan saapuvien matkustajien määrää.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa metroasemien saavutettavuutta esitetään kehitettävän muun muassa toteuttamalla Helsingin yliopiston metroasemalle uusi sisäänkäynti Unioninkadun, Kaisaniemenkadun ja Liisankadun risteysalueelle. Uusi sisäänkäynti parantaisi metron saavutettavuutta erityisesti Kruununhaan suunnasta. Uuden sisäänkäynnin suunnittelu ja toteutusvaihtoehtojen kustannusarviot ovat vielä arviovaiheessa ja vaativat tarkempaa suunnittelua. Alustavien kustannusarvioiden mukaan sisäänkäynnin synnyttämä uusi matkustus ei riitä kattamaan HSL:lle sisäänkäynnistä aiheutuvia kuluja (infrakorvaukset). Sisäänkäynnin toteutus nostanee siis Helsingin subventioastetta.

Ydinkeskustassa ja sen liepeille on ajoitettu paljon suuria hankkeita, joiden toteutus on aikataulutettu seuraavan 10 vuoden ajalle. Toteutushankkeiden kesken tapahtuvaa koordinoitua tulee jatkaa, jotta ydinkeskustan liikennejärjestelmä säilyy toimintakykyisenä työmaiden puristuksessa. Toteutusohjelmoinnissa erityistä huomiota kannattaa kiinnittää Kaivokadun ratkaisuihin liittyvien hankkeiden keskinäisriippuvuuteen. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa Helsingin kaupungille liitteen mukaisen lausunnon.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Lausunto M300-metrojunien raskashuoltojen hankesuunnitelmasta

146/08.01.01.01/2024 M300-metrojunien raskashuoltojen hankesuunnitelma

Hallitus 03.09.2024 § 56

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Liikenne-tulosyksikön johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, p. 050 412 1926

Johdanto

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) on hyväksynyt hankesuunnitelman M300-metrojunien raskashuollosta. Raskashuolto on välttämätön investointi M300-kaluston kunnon ylläpitämiseksi ja metroliiikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi.

M300-kaluston raskashuollon hankesuunnitelman päätöksenteko on tarkoitus tehdä syksyn 2024 aikana niin, että HKL voi aloittaa kaluston raskashuollot vuoden 2025 alusta.

Tiivistelmä

HSL pitää M300-kaluston raskashuoltoa tarpeellisena investointina. Kaluston elinkaarihallinnan kannalta on tärkeää, että suunnitellut raskashuollot tehdään ajallaan.

Metrojunainvestointi kasvattaa jonkin verran metroliiikenteen operointikustannuksia, koska kaluston kustannukset maksetaan osana operointikustannuksia. Hankesuunnitelman mukainen investointikustannus on yhteensä enintään 8,0 miljoonaa euroa. Pääomakulujen kasvun johdosta raskashuollon bruttovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin on arviolta 1,0 miljoonaa euroa.

Kalustohankinnan esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin on noin +0,2 % tai kuntaosuuteen noin +0,1 %. HSL:n näkemys on, että kalustoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoituksen täytyy tulla kunnilta tai valtiolta.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin 2030-luvun alkuun mennessä. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönnotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. (Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.)

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen ehdollisen puoltavan lausunnon M300-metrojunakaluston raskashuollon hankesuunnitelmasta. Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että HKL valmistelee ja toteuttaa asiakaskokemusta parantavan kaluston kehittämishankkeen sekä toimittaa M300-kaluston raskashuollon valmistuttua taloudellisen loppuselvityksen.
Käsittely	Vantaan asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui asian käsittelyn ajaksi.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	M300 – R-huolto hankesuunnitelma HKL johtokunta päätös 6.5.2024 §42 M300-metrojunien raskashuollon hankesuunnitelman lausuntopyyntö Lausunto M300-metrojunien raskashuollon hankesuunnitelmasta

Lausunto M400-metrojunahankintaa koskevasta hankesuunnitelmasta

450/08.01.01.01/2020 Helsingin metro- ja raitioliikenne, HSL ja HKL

Hallitus 03.09.2024 § 57

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Liikenne-yksikön johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, p. 050 412 1926

Johdanto

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) on laatinut hankesuunnitelman käyttöiän päässä olevan metrolinjan korvaavan M400-metrojunakaluston hankinnasta. Junahankinta on välttämätön investointi metrolinjan jatkuvuuden varmistamiseksi ja jo päätetty METKA-hankkeen mahdollistamiseksi

HSL on osallistunut hankesuunnitteluun sekä projektiryhmä- että ohjausryhmätasolla ja valmistelussa on huomioitu hyvin HSL:n tarpeet. Junahankintojen hankesuunnitelmien päätöksenteko on tarkoitus tehdä syksyn 2024 aikana niin, että HKL:n järjestämän tarjouskilpailun ratkaisu saataisiin 2026 mennessä ja uusia junia matkustajaliikenteeseen vuodesta 2030 alkaen.

Tiivistelmä

HSL pitää metrojunahankintaa tarpeellisena investointina. Metroliikenne tarvitsee uutta kalustoa poistuvaa kalustoa korvaamaan ja mahdollistamaan tulevaisuuden liikenteen tihennykset matkustajamäärien kasvaessa. Tekeillä olevan METKA-hankkeen mukanaan tuoma uudistettu kulunvalvontajärjestelmä tarvitsee myös uutta tekniikkaa olevat metrojunat.

Metrojunainvestointi kasvattaa merkittävästi metrolinjan operointikustannuksia, koska kaluston kustannukset maksetaan osana operointikustannuksia. Hankesuunnitelman mukainen investointikustannus on yhteensä 250 miljoonaa euroa. Uusien metrojunien bruttovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin (pääomakulujen ja käyttökustannusten nousu) on arviolta 6,4 miljoonaa euroa.

Kalustohankinnan esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin on noin +1,3 % tai kuntaosuuteen noin +0,4 %. HSL:n näkemys on, että kalustoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoituksen täytyy tulla kunnilta tai valtiolta.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin 2030-luvun alkuun mennessä. Nykykäytön mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönnotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. (Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.)

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen ehdollisen lausunnon M400-metrojunahankinnan hankesuunnitelmasta. Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että HSL, Kaupunkiliikenneyhtiö ja Helsingin kaupunki pääsevät sopuun kaluston käyttöä ja käytön aikaisten kustannusten maksamista määrittävästä sopimuksesta.
Käsittely	Vantaan asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui asian käsittelyn ajaksi.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	M400 hankesuunnitelma HKL johtokunnan päätös 14.6.2024 §58 Lausuntopyyntö M400-metrojunien hankesuunnitelmasta Lausunto M400-metrojunien hankesuunnitelmasta

Lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta

24/10.02.03/2023 Koskelan varikon hankesuunnitelmasta

Hallitus 03.09.2024 § 58

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685

Johdanto

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) pyytää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelmasta.

Lausuntoa pyydetään Koskelan raitiovaunuvarikon toteutussuunnitelman selostuksesta. Toteutussuunnitelman selostus on varikkoallianssin kehitysvaiheessa laatima kuvaus toteutettavaksi esitettävästä raitiovaunuvarikosta ja sen kustannuksista.

Taustatiedot

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) – nykyinen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KL) on syksyllä 2021 päivittänyt raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman vuosille 2022–2035. Osana kehittämissuunnitelmaa KL on laatinut Koskelan raitiovaunuvarikon kehittämisen hankesuunnitelman, josta HSL on antanut puoltavan lausunnon 14.2.2023.

Koskelan varikosta on tehty 20.6.2023 esisopimus, joka on kolmikantasopimus HSL:n, KL:n ja Helsingin kaupungin välillä. HSL ja KL ovat tämän jälkeen solmineet varsinaisen Sopimuksen Koskelan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta (varikkosopimus) 9.1.2024. Varikkosopimus korvaa osittain Kaupunkiraitiotieliikenteen liikennöintisopimuksessa 21.12.2022 sovittuja asioita Koskelan varikosta.

Varikkosopimus ei koske varikon ratainfraa eikä raitinfran kunnossapitoon liittyviä varikon tiloja, jotka Helsingin kaupunki on osoittanut HSL:n käyttöön jo osapuolten välisellä infrasopimuksella (sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta 16.12.2011). Siten osa varikon kustannuksista korvataan infrasopimuksen kautta.

Koskelan varikon toteutussuunnitelman merkittävimmät muutokset hankesuunnitelmaan

Koskelan raitiovaunu- ja ratakuunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat tällä hetkellä yhteensä 336 milj. euroa. Kustannuksista noin 218,4 milj. euroa korvataan varikkosopimuksen kautta (noin 65 % kokonaiskustannuksista) sekä 117,6 milj. euroa infrasopimuksen kautta (noin 35 % kokonaiskustannuksista).

Hankesuunnitelmavaiheessa kustannusarvio on ollut 274 milj. euroa, joten kustannukset ovat kasvaneet hankesuunnitelman arviosta noin yhteensä noin 62 milj. eurolla. Varikkosopimuksen mukaiset kustannukset ovat kasvaneet 216,8 milj. eurosta 218,4 milj. euroon, jolloin kustannusmuutos on 1 %. Infrakorvattavat kustannukset ovat

kasvaneet 57,6 milj. eurosta 117,6 milj. euroon, eli infrakustannusten muutos on 104 %.

Merkittäviä kustannuksia lisääviä tekijöitä ovat mm. ratakunnossapidon laajennus, mahdollisen rakennusjätteen maan kasvanut osuus, hulevesiviemärin siirto sekä vähäpäästöiset energiajärjestelmät.

HSL:n näkemys muuttuneista suunnitelmista ja kustannuksista

HSL pitää hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan laajenevaan raitiotieverkostoon ja sen vuoksi myös suurempaan ratakunnossapitokapasiteetin tarpeeseen. On kuitenkin otettava huomioon, että esim. Viikki-Malmin pikaraitiotiestä ei ole vielä tehty toteutuspäätöstä. Jos kaikki suunnitteilla olevat hankkeet eivät toteudu, silloin ylimääräiset ratakunnossapito- ja säilytystilat eivät ole tarpeen toteutuvien raitioteiden tarvitsemaan kapasiteettiin nähden.

HSL:n näkemyksen mukaan varikon tontilla vallitsevat pohjaolosuhteet ja niistä aiheutuvat kustannukset eivät saisi suoraan valua HSL:n maksettaviksi infrakorvausten kautta. Infrasopimuksessa ei ole otettu kantaa tällaisiin kustannuksiin, jotka johtuvat poikkeuksellisista maaperän olosuhteista ja nämä tulisi tarkastella tarkemmin. Ylimääräisten kustannusten osalta on noudatettava aiheuttajaperiaatetta, eli kustannukset korvaa se taho, joka on aiheuttanut kustannukset. Tämän perusteella HSL katsoo, että rakennusjätteestä mahdollisesti aiheutuvat kustannukset voisivat kuulua Helsingin kaupungin vastuulle.

Nykyisellä varikon tontilla sijaitseva hulevesilinja siirretään olemassa olevan ja tulevan varikkorakennuksen alta. Tästä aiheutuvat noin 5 milj. euron lisäkustannukset hankesuunnitelmaan verrattuna. HSL katsoo, että hulevesiviemärin siirto on välttämätön osa hanketta. Hankesuunnitelmaan oli alun perin myös sisällytetty tavanomaiset energiaratkaisut, kuten kaukolämpö. Toteutussuunnitelmassa on kuitenkin tavoiteltu vähäpäästöisiä ja omavaraisia energiaratkaisuja. HSL pitää hyvänä, että varikkohankkeessa varaudutaan vähäpäästöisyyteen, joka myös tukee HSL:n strategisia tavoitteita.

Infrasopimuksen mukaiset pääoma- sekä hallinto- ja ylläpitokustannukset varikkohankkeessa

Varikolla sijaitsevan ratainfran pääomakustannukset katetaan infrasopimuksen mukaan siten, että Helsingin kaupunki korvaa niistä puolet ja HSL puolet. Infrasopimuksen mukaan HSL maksaa pääomakustannuksista myös 5 %:n vuotuista korkoa.

Helsingin kaupunki laskuttaa infrasopimuksen perusteella ratainfran kunnossapidon osuuden täysimääräisesti HSL:ltä. KL:n alustavien laskelmien mukaan myös ratakunnossapidon osuudelle on määritetty 5 %:n vuotuinen korko. Infrasopimuksen perusteella hallinto- ja ylläpitokustannuksista ei kuitenkaan makseta korkoa, vaan pelkästään pääomakustannuksista. Siten kyseessä olevat hallinto- ja ylläpitokustannuksille merkityt 5 %:n korkokustannukset pitäisi poistaa HSL:lle tulevista kustannuksista.

Muuta kustannuksiin liittyvää

Toteutussuunnitelmassa on kustannusten osalta otettu huomioon myös hankkeeseen liittyvät riskivaraukset. HSL pitää hyvänä, että näin vaativassa hankkeessa on

varauduttu riskeihin. Riskivaraukset voivat myös myöhemmin pienentää hankkeen kustannuksia, jos riskit eivät toteudu hankkeen aikana.

HSL ehdottaa, että varikkosopimukseen kuuluvien kustannusten osalta noudatettaisiin annuiteettimallia. Varikkosopimuksessa on tällä hetkellä jaksotettu kustannuksia siten, että aluksi varikon käyttöönoton ensimmäisinä vuosina kustannukset ovat suuremmat, mutta käyttöönoton jälkeen kustannukset pienenevät vähitellen vuosittain. Kalusto- ja varikkoinvestoinnit aiheuttavat kustannusten äkillistä nousua hankkeiden valmistuttua ensimmäisinä käyttöönottovuosina. Tämä ei tue HSL:n jäsenkuntien toivetta tasaisesta ja ennakoitavasta taloudesta. Annuiteettimallissa taas määritettäisiin tasahinta koko sopimuksen mukaiselle poistoajalle, mikä mahdollistaisi tasaisemmat ja ennakoitavammat kustannukset HSL:lle. Mahdolliset annuiteettimallin soveltamisesta tulee kuitenkin sopia erikseen Helsingin kaupungin rahoitusjohdon kanssa.

HSL on lisäksi aikaisemmassa lausunnossaan 14.2.2023 todennut, että varikkoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoitus täytyy tulla kunnilta, käytännössä Helsingiltä tai valtiolta. Kohonneiden kustannusten myötä on kuitenkin väistämätöntä, että kasvaneet kustannukset vaikuttavat liikennöinti- ja infrakorvausten kautta yhä enemmän myös kuntaosuuksiin ja lippujen hintoihin. Alkuperäisen hankesuunnitelman lausunnon yhteydessä HSL arvioi, että varikon laskennallinen korotuspaine lippujen hintoihin on noin 1,8 %. Kustannustason kasvaessa myös korotuspaine kasvaa.

HSL pitää myös tärkeänä, että kaupunkikehityksen kustannukset rajataan HSL:lle kohdistettavien kustannusten ulkopuolelle. Esimerkiksi varikon kaupunkikuvalliseen ilmeeseen liittyvät kustannukset eivät saa kasvattaa lippujen hintoja.

Kytkeä HSL:n strategiaan

Varikon tarkempi suunnittelu on kustannustason kasvusta huolimatta edennyt HSL:n strategisista tavoitteista tukevalla tavalla. Esimerkiksi varikon vaiheittain toteuttaminen mahdollistaa kustannustason hallinnan ja tarvittavan kapasiteetin yhteensovittamisen. Varikkoa on mahdollista myöhemmin laajentaa, jos liikennetarve sitä edellyttää. Varikon suunnittelussa on myös huomioitu monitoimijaympäristön edellytykset muuntojoustavilla ratkaisuilla.

HSL puoltaa Koskelan raitiovaunuvarikon rakentamista kasvaneesta kustannustasosta huolimatta.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta.
Käsittely	Vantaan asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui asian käsittelyn ajaksi.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	<ol style="list-style-type: none">1. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n lausuntopyyntö Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta2. Koskelan varikkohankkeen toteutussuunnitelman selostus3. HSL:n lausunto Koskelan raitiovaunuvarikkohankkeen toteutussuunnitelmasta

Osavuositarkastus 2/2024

108/02.02.00.00/2023 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2024-2026

Hallitus 03.09.2024 § 59

Esittelijä
Valmistelija

Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Johtaja Jussi Saarinen, p. 040 820 8194 ja
yksikön päällikkö Maarit Hauskamaa, p. 040 721 546

Vuoden 2024 toinen osavuositarkastus perustuu talouslukujen osalta pääosin kuuden kuukauden toteutumatietoihin. Osavuositarkastus sisältää vuositasen ennusteen, johon sisältyy tässä vaiheessa vuotta epävarmuutta matkustajamäärien ja lipputulojen kehittymisen osalta. Ennustamisen haastavuutta on lisännyt alkuvuoden lakot, liikenteen sujuvuutta häiritsevät työmaat ja Rautatien metrokatko.

Osavuositarkastuksen tulosten mukaan skenaarioon, jonka mukaan nousijamäärä jää -2,5 % alle vuoden 2024 tavoitetason. Matkustajamäärätavoite kuluvalle vuodelle on 375 milj. nousijaa, kun ennusteen mukaan jäädään 366 milj. nousijaan. Edelliseen osavuositarkastuksen ennusteeseen verrattuna, nousuennuste on kehittynyt hieman positiivisempaan suuntaan ja se on kasvanut 2 milj. nousulla.

Vuoden 2024 talousarviossa lipputulotavoite asetettu 385,0 milj. euroon. Osavuositarkastuksen ennusteen mukaan lipputulotavoitteeseen ei aivan päästä. Lipputulot jäävät ennusteen mukaan 376,3 milj. euroon, mikä jäisi -2,3 % alle talousarvion. Vuoden 2024 hinnoittelussa vyöhykkeiden AB (-5,0 %) BC (-5,3 %) ja CD (-5,2 %) lippujen hintoja alennettiin. Hintatason keskimääräinen muutos kokonaisuudessaan oli -4,0 %.

Osavuositarkastuksen ennusteissa toimintatuottojen yhteensä arvioidaan olevan vuositasolla 873,7 milj. euroa, 5,2 milj. euroa (-0,6 %) talousarviossa arvioitua vähemmän. Toimintatuottoihin sisältyviä lipputuloja arvioidaan kertyvän 376,3 milj. euroa eli 8,7 milj. euroa (-2,3 %) talousarviossa ennakoitua vähemmän. Muita tuottoja arvioidaan kertyvän 4,8 milj. euroa talousarviossa arvioitua enemmän. Tarkastusmaksutulot arvioitiin talousarviossa 80 euron mukaisina. Tarkastusmaksutuloja arvioidaan saatavan 1,8 milj. euroa talousarviossa arvioitua enemmän (myös kuluksi kirjattavia luottotappiovarauksia arvioidaan tehtävän 1,0 milj. euroa enemmän), muita myyntituloja ja palvelumaksuja arvioidaan saatavan 0,2 milj. euroa talousarviossa arvioitua enemmän. Tuloihin kirjataan myös matkakorttien käyttämätöntä arvoa, kun jäljellä olevat aktiivinen arvo siirtyy digiarvoksi, mutta aikataulu tämän osalta varmistuu myöhemmin eikä nykyisten käytössä olevien korttien arvon tuloutusta ole huomioitu ennusteissa. Edellisen korttisukupolven ns. vihreiden korttien lopputuloutus 2,8 milj. euroa on huomioitu ennusteissa. Tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 5,5 milj. euroa, 1,3 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän. Valtion tukien ennakoitaan laskevan edellisvuosien ja myös talousarviossa arvioidusta tasosta. Päätöstä vuodelle 2024 myönnettävistä tuista ei vielä ole saatu.

Toimintakulujen arvioidaan olevan 900,3 milj. euroa ja alittavan talousarvion 8,5 milj. eurolla (-0,9 %). Joukkoliikenteen operointikustannukset alittavat ennusteen mukaan talousarvion arviolta 10,9 milj. eurolla (-1,8 %). Suurin yksittäinen tekijä on bussiliikenteen operointi, joka alkuvuoden ajamattoman liikenteen ja sanktioiden vuoksi alittaa ennusteissa talousarvion 5,7 milj. eurolla (-1,6 %). Myös raitioliikenteen

kustannuksista arvioidaan syntyvän alitusta 4,3 milj. euroa (-6,1 %) johtuen energian hinnan talousarviossa arvioitua alhaisemmasta tasosta ja Ruskeasuon varikon kustannusten osittaisesta siirtymisestä seuraavalle vuodelle. Muissa liikennemuodoissa vähäisiä eroja.

Joukkoliikenneinfran käyttökorkaukset toteutuvat ennusteen mukaan talousarvion mukaisena ollen yhteensä 220,6 milj. euroa. Infran käyttökorkaukset ovat kasvaneet 23,1 milj. euroa vuodesta 2023. Kasvu johtuu PR15 liikennöinnin aloituksesta ja siitä jäsenkunnille maksettavista käyttökorkauksista.

Investointimenojen arvioidaan nousevan 25,6 milj. euroon ja ylittävän talousarvio 2,1 milj. eurolla. Ylitysennuste liittyy pääosin lipputilihankkeen reititinhankintoihin.

Investointien poistojen ennustetaan jäävän talousarviosta ja olevan 14,1 milj. euroa. Alitus johtuu lipputilihankkeen projektien aikataulusiirtymästä verrattuna talousarviossa arvioituun, jolloin hankkeen poistot alkavat talousarviossa arvioitua myöhemmin.

Edellä mainituista syistä johtuen tilikauden tuloksen arvioidaan olevan 38,1 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarvio oli laadittu 31,1 milj. euron alijäämäiseksi. Alijäämä katetaan edellisten vuosien ylijäämäkertymistä.

Sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot sekä sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä. Toisen osavuositarkastuksen perusteella sitovat investointimenot ylittyvät. Talousarvion muutosesitys tuodaan hallitukseen ja yhtymäkokoukseen syksyllä, mikäli syyskuun jälkeen tehtävän kolmannen osavuositarkastuksen jälkeen edelleen näyttää todennäköiseltä, että sitoviin eriin tulee ylitys.

Osavuositarkastuksia laaditaan kvartaaleittain. Seuraava osavuositarkastus laaditaan syyskuun päätyttyä ja viimeisenä tilinpäätösennuste vuoden vaihteen jälkeen.

Ehdotus	Hallitus päättää merkitä tiedoksi osavuositarkastuksen 2/2024.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Osavuositarkastus 2/2024

Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset

Hallitus 03.09.2024 § 60

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Lakimies Tiina Hartman, p. 040 670 5644

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja tulosalueen johtajien viranhaltijapäätökset ajalta 3.6.–23.8.2024.

Ehdotus Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liite Päätösluettelo

Tiedoksi merkittävät asiat

Hallitus 03.09.2024 § 61

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Lakimies Tiina Hartman, p. 040 670 5644

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Vastaus apulaisoikeuskanslerin selvityspyyntöön OKV/312/70/2024
- HSL:n lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta
- Vastaus lausuntopyyntöön luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta
- Arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevien poikkeuksien arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain muuttaminen
- Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen, HSL lausunto kriteerien vaikutuksista
- Oulunkyläntien ympäristö
- Siuntion kevyen liikenteen yleissuunnitelma
- Lausunto Postlarin asemakaavan ja asemakaavamuutoksen (2272) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- Lausunto Keravanjoen työpaikka-alue AK 2392
- Lausunto asemakaava nro 320100, raskaan liikenteen palvelualue vt 3
- Lausunto Rykmentinpuiston keskiosan yleissuunnitelman (nro 2010) OAS:sta
- Malmin koulukampus
- Lausunto Sipoon N51 Kunnantalonmäen asemakaavamuutosluonnoksesta

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Valtiovarainministeriön lausuntopyyntö ”Arviomuistio kansallisen julkisten hankintojen tietovarannon perustamisesta ja ostolaskutietojen julkaisemisesta”
- Valtiovarainministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevista poikkeuksista arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain 18 b ja 22 a §:n muuttamisesta
- Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta

Lisäksi annetaan tiedoksi hallituksen jäsenten mahdollisuus osallistua Paikallisliikennepäiville. Hallituksen jäseniltä pyydettiin ilmoittautumisia Helsingissä 19.9.2024–20.9.2024 järjestettäville Paikallisliikennepäiville. Perjantaihin 23.8.2024 mennessä ilmoittautumisia vastaanotettiin kolme kappaletta.

Ehdotus Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Vastaus apulaisoikeuskanslerin selvityspyyntöön OKV/312/70/2024 (108/00.04.02/2024)
HSL:n lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta (142/00.04.02/2024)
Vastaus lausuntopyyntöön luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta (190/00.04.02/2024)

Arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevien poikkeuksien arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain muuttaminen (179/00.04.02/2024)

Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen, HSL lausunto kriteerien vaikutuksista (150/00.04.02/2024)

Oulunkyläntien ympäristö (361/10.02.03/2021)

Siuntion kevyen liikenteen yleissuunnitelma (135/10.02.03/2024)

Lausunto Keravanjoen työpaikka-alue AK 2392 (157/10.02.03/2024)

Lausunto Postlarin asemakaavan ja asemakaavamuutoksen (2272) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (158/10.02.03/2024)

Lausunto asemakaava nro 320100, raskaan liikenteen palvelualue vt 3 (148/10.02.03/2024)

Lausunto Rykmentinpuiston keskiosan yleissuunnitelman (nro 2010) OAS:sta (147/10.02.02/2024)

Malmin koulukampus (128/10.02.03/2023)

Lausunto Sipoon N51 Kunnantalonmäen asemakaavamuutosluonnoksesta (153/10.02.03/2024)

Valtiovarainministeriön lausuntopyyntö ”Arviomuistio kansallisen julkisten hankintojen tietovarannon perustamisesta ja ostolaskutietojen julkaisemisesta” (171/00.04.02/2024)

Valtiovarainministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi arvonlisäverolain ja Ahvenanmaan maakuntaa koskevista poikkeuksista arvonlisävero- ja valmisteverolainsäädäntöön annetun lain 18 b ja 22 a §:n muuttamisesta (179/00.04.02/2024)

Valtiovarainministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta (190/00.04.02/2024)

Seuraava kokous

Hallitus 03.09.2024 § 62

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, p. 040 594 2747

Ehdotus

Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 8.10.2024 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Hallitusseminaari järjestetään perjantaina 27.9.2024 klo 8.00 alkaen. Seuraava iltakoulu on tiistaina 22.10.2024 klo 16.00 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 50, § 51, § 52, § 53, § 55, § 56, § 57, § 58, § 59, § 60, § 61, § 62

Muutoksenhakukielto

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

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 54

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. (erityisalojen hankintalaki 118.1 §)

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. (erityisalojen hankintalaki 118.2 §)

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 niiden toimitustavasta riippumatta 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 hankintalain 147 §:ssä säädettyssä ajassa. Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

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 lähettäjistä 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 valtakirja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 32 §:n mukaisesti.

Valitus on toimitettava valitusajan kuluessa markkinaoikeudelle:

Markkinaoikeus

Sähköposti: 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 niiden toimitustavasta riippumatta oltava perillä viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen asiakaspalvelun aukioloajan päättymistä.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla markkinaoikeus perii muutoksenhakijalta oikeudenkäyntimaksua 2120 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään miljoona euroa, käsittelymaksu on 4240 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6350 euroa. Jos asia poistetaan käsittelystä antamatta pääasiassa ratkaisua, se jää tutkimatta tai se jää sillensä, on oikeudenkäyntimaksu kuitenkin 500 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.