

Hallitus**AIKA
PAIKKA**Tiistai 26.11.2024 klo 09:00 -
Sähköinen kokous**ASIAT**

§	Otsikko	Sivu
85	Kokouksen järjestäytyminen	2
86	Bussiliikenteen ympäristöbonus Y15 tarjouskilpailun järjestäminen	3
87	Kruunusiltojen vaunujen ja Artic-vaunujen matkustajalaskennan hankesuunnitelman hyväksyntä	6
88	Metroa korvaavan liikenteen hankinnan käynnistäminen	8
89	HSL-tuloskortin hyväksyminen vuodelle 2025	10
90	Lausunto Östersundomin osayleiskaavasta	11
91	Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (Tuusulan kunta)	14
92	Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (kuntalainen 1)	17
93	Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (kuntalainen 2)	19
94	Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (kuntalainen 3)	21
95	Yhtymäkokouksen päätösten täytäntöönpano	23
96	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	24
97	Tiedoksi merkittävät asiat	25
98	Seuraava kokous	26

85 Kokouksen järjestäytyminen

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Ehdotus Hallitus päättää

- a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi; sekä
- b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Maria Rajalan (varalla Elina Kauppila).

Päätös

86

Bussiliikenteen ympäristöbonus Y15 tarjouskilpailun järjestäminen

257/02.08.00/2024 Ympäristöbonus Y15

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL:n hallitus päätti elokuussa 2011, että bussiliikenteen hiilidioksidi- ja lähipäästöjen vähentämiseksi valmistellaan erillinen ympäristöbonusmalli, jolla voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti hyvittää HSL:n sopimusliikennöitsijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä.

Johdanto

HSL on varannut toiminta- ja taloussuunnitelmassaan 2 700 000 euron (+alv) suuruisen määrärahan ympäristöbonukselle helmikuun alusta 2025 – 31.01.2026 saakka, josta 115 309 euroa on aikaisemman ympäristöbonuksen Y14 kustannuksia tammikuulta 2025. Vuodesta 2012 lähtien vuoden 2024 tammikuuhun mennessä ympäristöbonuksia (Y1 – Y14) on maksettu liikennöitsijöille yhteensä 14,7 miljoonaa euroa. Ympäristöbonusten johdosta tehdyt toimenpiteet ovat merkittävästi vähentäneet HSL:n järjestämän linja-autoliikenteen päästöjä, jolloin ilmanlaatu on parantunut.

Ympäristöbonus Y15-tarjouskilpailu

Y15 tarjouskilpailun hyväksyttävien toimenpiteiden kustannukset vuoden 2025 helmikuun alusta tammikuun 2026 loppuun saakka ovat yhteensä noin 2 584 690€ (+alv), joka maksetaan liikennöitsijälle bonuksena liikennöintikorvausten lisäksi.

Euroopan parlamentti hyväksyi 14.10.2024 uuden ilmanlaatudirektiivin, joka astuu voimaan vielä vuoden 2024 aikana. Jäsenmailla on direktiivin voimaantulosta kaksi vuotta aikaa saattaa se osaksi kansallista lainsäädäntöään. Sen mukaan EU:n sitovat raja-arvot ilmansaasteiden pitoisuuksille kiristyvät merkittävästi aiemmista vuonna 2030. Typpidioksidin nykyinen vuosiraja-arvo on 40 µg/m³ ja uudessa direktiivissä se on vain 20 µg/m³ vuonna 2030. Typpidioksidin uusi raja-arvo ylittyisi nykytilassa Helsingin vilkasliikenteisimmässä katukuiluissa ja pääväylien varrella.

Uudet raja-arvot pohjautuvat WHO:n vuonna 2021 voimaan tulleisiin terveysperusteisiin ohjearvoihin, jotka ovat tulevia raja-arvoja tiukempia. WHO:n ohjearvot ylittyvät laajasti Helsingissä ja muualla pääkaupunkiseudulla, erityisesti typpidioksidin, hengitettävien hiukkasten sekä pienhiukkasten osalta. WHO:n vuosiohjarvo typpidioksidille on erittäin tiukka (10 µg/m³).

EU:n nykyisessä ilmanlaatudirektiivissä on säädetty vuosiraja-arvo typpidioksidin pitoisuuksille 40 µg/m³. Raja-arvon ylittymisen johdosta Helsingin kaupungin oli laadittava ilmansuojelusuunnitelma, jonka toimenpiteillä päästään raja-arvon alle mahdollisimman pian. Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelman 2017 - 2024 yksi tärkeimpiä toimenpiteitä on HSL:n bussiliikenteen päästöjen vähentäminen. Suunnitelman toteutumista ja typpidioksidipitoisuuksien kehitystä seurataan ja niistä raportoidaan vuosittain ympäristöministeriölle ja ELY-keskukselle. Liikenteen päästöt

ovat vähentyneet viime vuosina toimenpiteiden ja ajoneuvoteknologian kehityksen ansiosta. Raja-arvo ei enää ylity, mutta pitoisuudet Helsingin keskustan vilkasliikenteisissä katukuiluissa ovat edelleen kaksi-kolmekertaiset verrattuna Maailman terveysjärjestön WHO:n antamaan ohjearvoon (10 µg/m³). Helsingin uudessa ilmansuojelu- ja meluntorjuntasuunnitelmassa (ILME) vuosille 2024–2029 kaupungin visiona on, että vuonna 2040 Helsingin ilmanlaatu ja ääniympäristö ovat erinomaisia. Tavoitteena on, että liikenteen pakokaasut, katupöly ja pienpolton päästöt eivät heikennä Helsingin hengitysilmää ja kaupunkilaiset eivät altistu jatkuvalla voimakkaalle liikennemelulle. Yksi ILME-suunnitelman tavoitteista on, että joukkoliikenteen päästöt vähenevät. Konkreettisenä toimenpiteenä on HSL:n bussikaluston sähköistymisen nopeuttaminen. Kilpailutuksella ja ympäristöbonuksella ohjataan kaluston uusiutumista niin, että sähköbussilla ajetaan noin 50 % vuoden 2025 suoritteista. Vuonna 2035 HSL:n liikenne on täysin päästötöntä.

HSL:n strategisena tavoitteena on leikata joukkoliikenteen ilmanlaatuun vaikuttavia lähipäästöjä (NO_x, PM), sekä hiilidioksidipäästöjä (CO₂) yli 90 % vuodesta 2010 vuoteen 2025. Se ei onnistu ilman uusinta ajoneuvoteknologiaa, parhaimpia polttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä. Ympäristöbonuksen toimenpiteitä suunnataan myös niin, että pääkaupunkiseudulla esiintyviä ilmanlaatuongelmia voidaan lieventää.

Ympäristöbonus-mallissa huomioidaan sekä hiilidioksidin että haitallisten lähipäästöjen vähentäminen direktiivissä 2009/33/EY määriteltyjen haitta-arvojen mukaisesti. NO_x:in haitta-arvo huomioidaan kolminkertaisena perustasoon verrattuna, eli NO_x haitta-arvo on 13 200 €/t, PM haitta-arvo on myös huomioitu kaksinkertaisena perustasoon verrattuna, eli PM haitta-arvo on 174 000 €/t. CO₂-päästön haitta-arvo on direktiivin sallima maksimiarvo 80 €/t.

Kierroksella Y15 bonusperusteena ovat -biopolttoaineella saavutettava päästövähennys. Perusteena on tarjouksen mukainen HSL:n liikenteessä tarjousjakson aikana käytettävä polttoainemäärä ja sillä saavutettava riippumattomassa tutkimuslaitoksessa vahvistettujen mittaustulosten mukainen päästövähennys sekä polttoaineen laskennallinen hiilidioksidipäästön alenema. Biopolttoaineiden päästövaikutuksen laskentaperusteena on tällä hetkellä käytävissä direktiivin 2009/28/EY (RES-direktiivi) mukaiset kestävyyskriteerit, mutta ympäristöbonuksen tarjouskilpailussa tullaan soveltamaan vuosittain uusimpia julkaistuja säädöksiä ja standardeja.

Korkealaatuisten biopolttoaineiden avulla voidaan vähentää niin kasvihuonekaasupäästöjä kuin terveydelle haitallisia lähipäästöjä. Perustellusti voidaan sanoa, että korkeaseosteiset biopolttoaineet ovat eräänlainen ohituskaista vähähiilisyteen. Nämä biopolttoaineet eivät edellytä muutoksia jakeluinfrastruktuuriin tai ajoneuvoihin, joten biopolttoaineella voidaan tehokkaasti vaikuttaa vanhempien liikennöintisopimuksien dieselbussien tuottamiin päästöihin. Se, missä määrin esimerkiksi uusiutuva parafiininen dieselpolttolaine vähentää lähiäästöjä, lähinnä hiukkasia ja typen oksideja, riippuu moottorin päästöluokasta ja kehittyneisyydestä. Biopolttolaine vähentää hiukkaspäästöjä noin 30 %, NO_x-päästöjä noin 10 %. Niinpä on perusteltua kohdistaa hyvälaatuisten uusiutuvien käyttö nimenomaan kaupunkiliikenteeseen.

Tarjousvertailussa huomioidaan biopolttoaineiden 16,5 % jakelovelvoite vuodelle 2025, tämä vähennetään tarjouksen mukaisen nestemäisten biopolttoaineiden käytön laskennallisesta päästöhyödydestä.

HSL:n ympäristöbonuksen perusteeksi hyväksytään ainoastaan ns. kaksinkertaisesti laskettavat jäteperäiset polttoaineet (RES-direktiivin artikla 21, kohta 2). Polttoaineissa on käytettävä ainoastaan voimassa olevien kansallisten määräysten mukaisia kestävästi tuotettuja biokomponentteja (viittaus veroluokat T). T-veroluokkaan kuuluvat polttoaineet, jotka on tuotettu jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta.

Vuosittain ratkaistava bonus mahdollistaa joustavasti parhaiden kulloinkin käytettävissä olevien toimenpiteiden edistämisen ja se mukautuu teknologian kehitykseen sekä päästövaikutusten laskentamenetelmien ja mittaustulosten muutoksiin. Jaettavan ympäristöbonussumman kasvua voidaan nopeuttaa tai hidastaa tarpeen mukaan, jolloin voidaan ottaa huomioon saavutetut tulokset, käytettävissä olevien toimenpiteiden rajahyöty, liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen muilla keinoilla sekä HSL:n omistajakuntien maksuhalukkuus. Hyväksyttävien tarjousten keskimääräinen ympäristöhyöty tulee olla vähintään sama kuin tarjousten hinta, jolloin hyväksyttävien tarjousten kokonaismäärää rajoittaa joko käytettävissä oleva määräraha tai keskimääräinen ympäristöhyöty. Tarjoukset hyväksytään paremmuusjärjestyksessä.

Ehdotus

Hallitus päättää

- a) hyväksyä edellä esitettyjen periaatteiden mukaisen mallin, jolla HSL hyvittää jäteperäisten (kaksoislaskettavien) biopolttoaineiden käytöllä ja muilla erillistoimenpiteillä saavutetun CO₂-, PM- ja NO_x-päästöjen vähenemän linja-autojen sopimusliikenteessä vuosittain päätettävällä ja erikseen kilpailutettavalla ympäristöbonuksella;
- b) järjestää ympäristöbonusta koskevan erillisen tarjouskilpailun joulukuussa 2024, jotta bonus voidaan ottaa käyttöön helmikuussa 2025;
- c) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään ympäristöbonusta koskevan tarjouskilpailun lopulliset tarjouspyyntöasiakirjat; sekä
- d) osoittaa ympäristöbonuksen Y15 soveltamiskaudelle 2025 yhteensä 2 700 000 euron (+alv) suuruisen määrärahan, josta noin josta noin 115 309 euroa on aikaisemman ympäristöbonuksen Y14 kustannuksia tammikuulta 2025. Uusien tarjouksien määrärahasi jää tällöin 2 584 690 euroa.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Päätös

87

Kruunusiltojen vaunujen ja Artic-vaunujen matkustajalaskennan hankesuunnitelman hyväksyntä

247/08.01.01.01/2024 Kruunusiltojen vaunujen ja Artic-vaunujen matkustajalaskennan hankesuunnitelma

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Esittely**

Uusissa kaupunkiraideliikenteen sopimuksissa on edellytys, että Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenne) varustaa kalustoa matkustajalaskentalaitteilla. Hankesuunnitelma Pikaraitiolinjan 15 Artic XL -kaluston varustamisesta matkustajalaskentalaitteilla on hyväksytty toimitusjohtajan päätöksellä 8.2.2024 (§9/2024).

Kaupunkiliikenne on esittänyt HSL:n kanssa yhteistyössä valmistellun hankesuunnitelman Kruunusiltojen vaunujen ja Artic-vaunujen varustamisesta matkustajalaskentalaitteilla. Hankinta kohdistuu vaunukalustoon seuraavasti:

- Kruunusilloille 2025-2026 toimitettavat ArticX54-vaunut 23 kpl, yhteensä noin 0,60 M€
- Kaupunkiraitioliikenteessä käytettävät Artic-vaunut 70 kpl, yhteensä noin 0,98 M€

Modernin matkustajalaskennan hankinta raitiovaunuihin tuottaa useita hyötyjä:

- liikenteen suunnitteluun saadaan huomattavasti nykyistä kattavampaa ja tarkempaa reaaliaikaista tietoa
- liikenteen tarjontaa pystytään kohdentamaan paremmin liikenteen kysynnän mukaan
- tulevaisuudessa voidaan matkustajille tarjota nykyistä tarkempaa tietoa liikenteen ruuhkaisuudesta

Matkustajalaskennan hankinta on tarkoitus kilpailuttaa yhdessä niin, että Kruunusiltojen vaunut varustellaan ensin ja Artic-vaunujen matkustajalaskentalaitteet asennuksineen hankitaan yhteishankinnan optiona. Matkustajalaskentajärjestelmien kilpailutus tehdään 2025 alussa. Hankesuunnitelmassa esitetyn aikataulun mukaan sekä Kruunusiltojen vaunujen että Artic-vaunujen asennusten tulisi olla valmiina viimeistään 2026 loppuun mennessä.

Hankesuunnitelman mukaan laitteiden ja asennusten kokonaisinvestointikustannukset ovat enintään 1 580 000 euroa (alv 0). Hankinnan vuosittaiset kustannukset ovat pääoma- ja ylläpitokustannuksineen yhteensä 218 000 euroa vuodessa. Kustannukset korvataan osana uutta 1.1.2025 voimaantulevan ja Kruunusiltojen liikennettä koskemaan laajennettavan Kaupunkiraitioliikenteen liikennöintisopimuksen mukaista liikennöintikorvausta sillä edellytyksellä, että matkustajalaskentajärjestelmä toimii liikennöintisopimuksen mukaisesti.

Ehdotus

Hallitus päättää hyväksyä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n esittämän hankesuunnitelman Kruunusiltojen vaunujen ja Artic-vaunujen varustamisesta matkustajalaskentalaitteilla. Artic-vaunujen osalta HSL vahvistaa varustettavan vaunumäärän ennen option lunastamista. Hankkeen kustannukset korvataan sillä

edellytyksellä, että matkustajalaskentajärjestelmä toimii liikennöintisopimuksen mukaisesti.

Päätös

Liitteet

1. Kruunusiltojen vaunujen ja Artic-vaunujen matkustajalaskennan hankesuunnitelma

88

Metroa korvaavan liikenteen hankinnan käynnistäminen

258/08.01.01.01/2024 Metroa korvaavan liikenteen hankinta

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL käynnistää loppuvuoden 2024 aikana tarjouskilpailun (222/2024), joka pitää sisällään metroluikennettä väliaikaisesti korvaavaa bussiliikennettä. Metroluikennettä korvaavaa bussiliikennettä tarvitaan Vartiolahden metrosillan peruskorjauksen aiheuttaman ratakatkon ajaksi aikavälille 5.5.2025–28.9.2025. Liikennöintikatkon aikana toteutetaan Vuosaaren metrohaaralla myös muita töitä, kuten Vuosaaren aseman laituritason ja liukuportaiden peruskorjaus, Rastilan valaistuksen uusiminen sekä erilaisia metroradan kunnossapitotöitä.

Tarjouskilpailuun sisältyvä liikenne

Hankittava metroa korvaava bussiliikenne sisältää seuraavan linjan:
99V Vuosaari - Itäkeskus

Hankittava metroa korvaava bussilinja 99V on jaettu kahteen (2) erilliseen kohteeseen:

Kohde A sisältää linjan 99V liikennettä. Kohteen A liikennöintiin tarvitaan viisi (5) bussia.

Kohde B sisältää linjan 99V liikennettä. Kohteen B liikennöintiin tarvitaan kahdeksan (8) bussia.

Sopimukset

Kohteiden A ja B sopimuskaudet alkavat 5.5.2025 ja päättyvät 28.9.2025. Mikäli metroluikenteen aloitus viivästyy, voidaan jatkosta neuvotella liikennöitsijän kanssa erikseen.

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

Ehdotus Hallitus päättää

a) järjestää metroluikennettä väliaikaisesti korvaavan bussiliikenteen tarjouskilpailun 222/2024 esittelyosan mukaisesti; sekä

b) valtuuttaa toimitusjohtajan päättämään tästä metroa korvaavan liikenteen hankinnasta ja tähän hankintaan liittyvistä sopimuksista.

Päätös

89

HSL-tuloskortin hyväksyminen vuodelle 2025

259/02.02.00.00/2024 HSL-tuloskortti 2025

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Jussi M Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi
johtaja Reija Taiha, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Hallitus on kokouksessaan 24.5.2022 § 57 päättänyt uuden tulospalkkiojärjestelmän hyväksymisestä. Tulospalkkiojärjestelmän mukaan hallitus vahvistaa HSL:n tuloskortin.

Tulospalkkiojärjestelmällä tuetaan HSL:n strategisten ja toiminnallisten tavoitteiden saavuttamista sekä tuloksellista toimintaa. HSL:n tulospalkkiojärjestelmä perustuu normaalia paremman suoritusosan kautta maksettaviin palkkioihin. Mahdollisten palkkioiden määräytyminen kytketään kuntayhtymän asettamien tavoitteiden saavuttamiseen. Tulospalkkiojärjestelmän mukaan kollektiivisia mittareita asetetaan kolme kappaletta niin, että kollektiivisten tavoitteiden kokonaispaino on välillä 75-100 % ja niin, ettei yhdenkään yksittäisen tavoitteen paino ole alle 25 %. Tällä pyritään siihen, että tavoitteilla on riittävä painoarvo, jotta ne ohjaavat ja fokuoivat toimintaa.

Tuloskortin ehdotetaan vuodelle 2025 rakentuvan vuoden 2024 tuloskortin tapaan kollektiivisista mittareista, jotka on johdettu HSL:n strategian tavoitteista tasapainoinen talous, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa sekä kustannustehokas joukkoliikenne. Strategiset tavoitteet on määritetty strategian laatimisen yhteydessä ja ne nähdään selkeänä tavoitemittaristona myös tuloskortin osalta. Näin ollen tuloskortti johtaa HSL:ää kohti strategian toteutusta. Henkilöstö kiinnittyy tavoitteisiin tuloskortin lisäksi tulosalueiden ja yksiköiden toimintasuunnitelmien sekä kehityskeskusteluiden kautta. Näin varmistetaan, että jokainen työntekijä kokee edistävänsä tuloskortin ja strategian tavoitteistoa.

Vuodelle 2025 esitetty tuloskortti on portaittainen siten, että tulostavoitteisiin on määritetty kynnysraja, tavoitetaso sekä maksimitavoitetaso. Portaittaisuus toimii siten, että kynnysrajan ylittäminen aktivoi tulospalkkion maksamisen, mikäli tulospalkkiojärjestelmän mukaiset ehdot muutoin täyttyvät (mm. HSL:n tulos vähintään talousarvion mukainen). Vastaavasti tavoitetason saavuttaminen tuo 100 prosentin toteuman tuloskortitavoitteesta sille määritetyllä painoarvolla. Mikäli maksimitavoitetaso ylitetään, on sen kerroin 1,2 siten, että yhdessä tavoitteessa maksimitavoitetason saavuttaminen kompensoi mahdollisesti muiden tavoitteiden heikompaa suoriutumista. Tulospalkkio voi kuitenkin olla tulospalkkiojärjestelmän mukaisesti maksimissaan yhden kuukauden palkkaa vastaava summa maksetusta säännöllisestä vuosipalkasta laskettuna.

Tuloskortin eri portaiden (kynnysraja, tavoitetaso, maksimitavoitetaso) määrittämisessä on pyritty luomaan tuloskortista kannustava ja HSL:n strategiaa tavoitteita edistävä. Näiden syiden vuoksi on valittu portaittainen mittari. Mittareiden tavoitteiden osalta kynnysrajaksi on määritetty normaalitasoa ylittävä tavoite. Tavoitetaso vastaa talousarvion 2025 tavoitteita. Maksimitavoitetasoksi on asetettu kurottava tavoite, jonka saavuttaminen vaatii laajaa onnistumista ja varmistaa osaltaan lähestymistä kohti HSL:n strategiaa tavoitteita vuonna 2025.

Ehdotus Hallitus päättää hyväksyä HSL-tuloskortin sekä siihen liittyvän tulospalkkion vuodelle 2025 liitteen 1 mukaisena.

Päätös

Liitteet

1. HSL-tuloskortti vuodelle 2025
2. Tulospalkkion määräytyminen (HSLH 24.5.2022 § 57)

90

Lausunto Östersundomin osayleiskaavasta

37/10.02.02/2022 Östersundomin osayleiskaava

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta 31.10.2024 mennessä. HSL on saanut lisäaikaa lausunnonle hallituskäsittelyä takia.

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen materiaalit löytyvät Helsingin karttapalvelusta: https://kartta.hel.fi/applications/sukka/dist/#/print-plan/https:%252F%252Fkartta.hel.fi%252F/sukka_yleiskaava_user/1601

Östersundomin osayleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ratkaista alueen yleispiirteinen maankäyttö, osoittaa uuteen raideliikenneyhteyteen perustuva yhdyskuntarakenne sekä viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen. Östersundomin osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet. Alueesta tavoitellaan luonnonläheistä raideliikenteen pikkukaupunkia. Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa alueella tulevaisuudessa monipuolinen asuminen sekä lisätä mm. pientaloasumisen mahdollisuuksia Helsingissä. Samalla huomioidaan olemassa olevia pientaloalueita ja niiden kehittämisen mahdollisuuksia. Osayleiskaava mahdollistaa noin 35 000–45 000 asukkaan ja 4000–6000 työpaikan kaupunginosan. Joukkoliikenne perustuu pikaraitiotiehen Itäkeskuksesta Sipoon rajalle asti. Välvaiheessa, ennen sitovaa raideliikennepäätöstä, alueella on mahdollista täydentää nykyisiä pientaloalueita, kehittää virkistysalueita sekä toteuttaa työpaikka-alueita, jotka eivät kytkeydy raideliikenteeseen.

HSL:n lausunto Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta mukailee kannanottoa alueen suunnitteluperiaatteista, sillä keskeiset suunnitteluperiaatteiden kannanottoa vaatineet ratkaisut ovat mukana myös yleiskaavaluonnoksessa.

MAL 2023 -suunnitelmassa on osoitettu ensisijaisen rakentamisen vyöhykkeet, jotka laajuudessaan mahdollistavat maankäytön kehityssuunnitelmat pitkälle tulevaisuuteen. Östersundomin alue ei sijaitse maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä vaan on osa seudun pitkän aikavälin joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttäviä kasvusuuntia. Osayleiskaavaselostuksen mukaan Östersundomin rakentaminen tapahtuu pitkällä aikavälillä, ja ainakin valtaosin MAL-tavoitevuoden 2040 jälkeen.

HSL toteaa lausunnossaan, että Östersundomin osayleiskaava-alueen sijainti ja toteutusta määrittävät reunaehdot, kuten kestävyys sekä vaatimus raideyhteydestä ovat vaikeasti yhteensovitettavissa. Osayleiskaava vastaa kuitenkin verrattain onnistuneesti sille asetettuihin tavoitteisiin. Tämä ei kuitenkaan täysin poista huolta alueen todennäköisestä seudun kokonaiskestävyyttä heikentävästä vaikutuksesta.

Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelmassa on tutkittu alueen täydennysrakentamismahdollisuuksia. Täydennysrakentaminen mahdollistaisi

2000–6000 uutta asukasta jo ennen sitovaa päätöstä raideliikenteestä. Täydennysrakentaminen olemassa olevaan rakenteeseenkaan ei ole ongelmattonta. Kestävän liikkumisen edistäminen on haasteellista hajanaisessa ja löyhässä kaupunkirakenteessa, jota pientaloalueet ovat vielä täydennysrakentamisenkin jälkeen. Joukkoliikennepalvelun järjestäminen alueella on velvoittavaa mutta kannattamatonta, eikä hajanainen rakenne luo edellytyksiä vetovoimaisen ja kustannustehokkaan joukkoliikennepalvelun tuottamiselle. On huomioitava, että välvaiheeksi suunniteltu pientaloalueiden täydennysrakentaminen ei itsessään täytä osayleiskaavan tavoitteita kuin pieneltä osalta. Välvaiheen pitkittyessä syntyy kaupunkiseudulle ainoastaan lisää henkilöautoiluun perustuvaa kaupunkirakennetta.

Raitiotie soveltuu raideyhteydeksi osayleiskaavaluonnoksen maankäyttöön. Se on operointikustannuksiltaan metroa kalliimpi mutta investointina pienempi sekä ylläpitokustannuksiltaan halvempi. Raitiotie kytkeytyy metroa huomommin ympäröivään joukkoliikennejärjestelmään mutta toisaalta tarjoaa paikallisella saavutettavuudellaan huomattavasti paremmat edellytykset Östersundomin alueen sisäisille matkoille. Matka-ajat raitioliikenteellä esimerkiksi Sakarinmäestä Östersundomin kautta Itäkeskukseen ovat nopeallakin raitiolinjalla arvioituna 20–25 minuuttia, josta jatkaminen joukkoliikenteellä esimerkiksi Helsingin keskustan suuntaan vaihtoineen kaksinkertaistaa matka-ajan.

Östersundomin pikaraitiotietä ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista yrittää sovittaa olemassa oleville tai suunnitelluille raitioliikenteen varikoille, joten alueella tulee varautua raitioliikenteen varikkoon, jonka olisi hyvä sijaita Östersundomissa, Varikon sijainti vaikuttaa liikennöintikustannuksiin liikenteen käynnistymiseen ja lopettamiseen liittyvien siirtymien takia. Mitä enemmän liikennöiviä yksiköitä sitä suurempi kustannusvaikutus. HSL esittää, että vaikka Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa ei esitetäisi paikkaa raitioliikenteen varikolle, on varikon sijainti ratkaistava joko Östersundomin raitiojärjestelmän suunnittelun yhteydessä tai viimeistään alueen asemakaavoitusvaiheessa.

Kestävä yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä Östersundomissa vaatii suuria investointeja joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen vetovoimaisuutta on tuettava mahdollisimman laajasti eri keinoin, jotta sen palvelutaso saadaan pidettyä riittävän kilpailukykyisenä ja liikenteen järjestäminen mahdollisimman kustannustehokkaana. Sijaintinsa vuoksi alueella on riski tukeutua voimakkaasti autoliikenteeseen ja suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, että kestävä liikkuminen olisi suhteessa houkuttelevampaa.

Landbon eritasoliittymän parantaminen mahdollistaa Porvoonväylää käyttävän bussiliikenteen pysähtymisen liittymässä molempiin suuntiin. Tämä on hyvä muutos ja parantaa erityisesti Helsingin keskustan saavutettavuutta alueelta jo ennen raitiotien toteutusta.

Keskeinen Östersundomin raitiotievaihtoehdon menestyksen edellytys olisi, että Itä-Helsingistä muodostuisi vahvemmin omavaraisempi ja itsenäinen kokonaisuus. Joukkoliikennejärjestelmän puolesta edellytyksiä tälle on olemassa: Östersundomin pikaraitiotie olisi osa mahdollisesti hyvinkin laajaksi muotoutuvaa itäisten raitioteiden kokonaisuutta, johon kuuluisi myös liikenteensä jo aloittanut pikaraitiolinja 15 sekä Vantaan ratikka, jonka liikenteen on aiottu alkavan ennen vuotta 2029–2030. Pidemmällä aikavälillä myös Jokeri-2 on mahdollinen. Östersundomin raitiotien kytkeytyminen muuhun raitioliikenteen suunniteltuun verkkoon sisältää mahdollisuuksia madaltaa joukkoliikenteen matkakynnystä joko tehokkaasti järjestettyjen vaihtojen avulla tai monipuolistamalla vaihdottomia yhteyksiä.

Ehdotus Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Östersundomin osayleiskaavasta.

Päätös

Liitteet 1. Lausuntoluonnos Östersundomin osayleiskaavasta

91

Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (Tuusulan kunta)

137/02.02.00.00/2024 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2025-2027

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Tulosalueen johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Rauno Särkkäaho
Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Tutkittavaksi ottaminen ja esitetyt vaatimukset**

Tuusulan kunta on toimittanut HSL:n kirjaamoon 12.11.2024 oikaisuvaatimuksen koskien HSL:n hallituksen päätöstä 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen.

Kuntalain 137 §:n mukaan oikaisuvaatimuksen saa tehdä asianosainen sekä kunnan jäsen. Kuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä myös kuntayhtymän jäsenkunta ja sen jäsen sekä kuntien yhteisen toimielimen päätöksestä sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen. Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Tuusula on HSL:n jäsenkunta. Oikaisuvaatimus on tehty määräajassa ja se otetaan näin ollen tutkittavaksi. Oikaisuvaatimuksessaan Tuusulan kunta vaatii, että:

- 1) Vuoden 2025 HSL -matkalippujen hintoja ja E-matkalippuvyöhykettä koskeva päätös palautetaan uudelleen valmisteluun;
- 2) Asia tulee valmistella ja päättää uudelleen siten, että Tuusulan kunnanhallituksen 26.8.2024 §277 lausunnon mukaisesti E-vyöhykettä ei perusteta; sekä että
- 3) HSL-kuntien asukkaita koskevat matkalippujen hintamuutokset tulee mitoittaa siten, että ne kohtelevat alueen asukkaita suhteessa tasapuolisesti.

Asian arviointi

Päätöksen tarkoituksenmukaisuuden osalta Tuusulan kunta väittää päätöksen vähentävän tuusulalaisten tekemää ja Tuusulaan suuntautuvaa seudullista joukkoliikennematkustusta. Lisäksi oikaisuvaatimuksen mukaan hinnoittelupäätöksen oletettua vaikutusta Pohjois-Tuusulassa ei voi pitää HSL:n vuoden 2025 strategisten tavoitteiden mukaisena. Tuusulan kunnan mukaan vaikutusta ei voi myöskään Pohjois-Tuusulan osalta pitää MAL2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteenä olevan joukkoliikenteen kilpailukyvyyn varmistamistoimenpiteen mukaisena.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä, jonka lakisäätäinen tehtävä on muun muassa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä sekä taksoista päättäminen. Lainsäädäntö ei sisällä tarkempia säännöksiä lippujen hinnoittelusta, ja näin ollen HSL:llä joukkoliikenteen järjestäjänä on laaja harkintavalta

matkalippujen hinnoittelussa. Lähtökohtaisesti on katsottava, että HSL:llä on oikeus hinnoitella palvelut parhaaksi katsomallaan tavalla edistääkseen lakisääteisten ja perussopimukseen perustuvien tehtäviensä toteutumista.

Joukkoliikennelipun hinnalla on vaikutusta alueen joukkoliikennematkustukseen, mutta kysyntään vaikuttavat merkittävästi enemmän palvelun tarjontatekijät. E-vyöhyke lisää ennusteen mukaan HSL:n lipputulaja lähes miljoonalla eurolla, josta suurin hyötyjä on Tuusula. Tuusula on katsonut TTS-lausunnossaan, että joukkoliikennekysynnän kasvua on rajoittanut hintatason sijasta tarjonnan määrä ja kattavuus ja että palvelutason parantaminen on edelleen keskeisin keino joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi. Kasvavat lipputulot tarjoavat mahdollisuuden palvelutarjonnan parantamiseen tulevaisuudessa. Mikäli E-vyöhykkeen muutosta ei toteutettaisi ja jäsenkuntien subventio kohdistuisi alueen ulkopuolelle, se vaatisi pidemmällä aikavälillä Tuusulan subventiotason korottamista tai palvelutason leikkauksia.

Strategiset tavoitteet sisältävät joukkoliikenteen käytön lisäksi myös päästöt, kustannustehokkuuden ja taloudellisen tasapainon. Strategista tavoitetta tarkastellessa katsotaan kaikkien tavoitteiden kokonaisuutta. Joukkoliikenteen käytön osalta strategisessa tavoitteessa on kyse seudullisesta kokonaisuudesta ja siitä, että jäsenkuntien subventio kohdistuu jäsenkuntien palvelutasoon edistäen jäsenkuntien joukkoliikenteen käyttöä. Subvention lisääminen hyötyjen kohdentumatta jäsenkuntiin ei ole strategisten tavoitteiden kokonaisuuden mukaista.

Lisäksi oikaisuvaatimuksessa on esitetty oikaisua laillisuusperusteella siksi, että päätös olisi vastoin hallintolain säätämiä viranomaisen selvittämismääräyksiä, suhteellisuusperiaatetta sekä perusteluvollisuutta.

Ensinnä Tuusulan kunta on esittänyt oikaisuvaatimuksessaan, että päätöksenteko on perustunut puutteelliseen selvitykseen. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. (Selvittämismääräyksiä)

Selvittämisen keinoja ei ole säännelty laissa tyhjentävästi. Ottaen huomioon päätöksen laatu, selvittämiskeinoja ovat tyypillisesti viranomaisen omat selvitykset sekä lausunnot toisilta hallintoelimiltä. HSL on pyytänyt jäsenkunniltaan lausunnot TTS-suunnitelmasta. Tuusulan kunta on antamassaan lausunnossa vastustanut E-vyöhykkeen perustamista. Lausunto on otettu huomioon asian valmistelussa, vaikka päätös ei olekaan ollut tältä osin lausunnon mukainen. HSL on valmistellut päätöksen huolellisesti usean asiantuntijan yhteistyönä. Asia on esitelty ennen päätöksentekoa hallituksen iltakoulussa, jossa Tuusulan kunnan asiantuntijaedustajalla sekä Tuusulan varajäsenellä on läsnäolo- ja puheoikeus ja tätä kautta mahdollisuus tuoda haluamaansa selvitystä hallituksen tietoon.

Toiseksi Tuusulan kunta on esittänyt oikaisuvaatimuksessaan, että hinnankorotus on hallinnon suhteellisuusperiaatteen vastainen, kohtuuton ja epätasapuolinen kertamuutos. Hallintolain 6 §:n mukaan viranomaisen toimien on oltava oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. (Suhteellisuusperiaate)

Päätös E-vyöhykkeen perustamisesta on tehty kuntayhtymän kokonaisedun edistämiseksi. Perusteet E-vyöhykkeen perustamiselle liittyvät HSL:n jäsenkuntien subvention valumiseen Järvenpään liikenteeseen, eli muutos on tehty siksi, että HSL:n jäsenkuntien tuki kohdistuisi jatkossa nimenomaan HSL:n jäsenkuntien asukkaille. Päätöstä tehdessä on ollut tiedossa, että se on harmillinen pohjoisen

Tuusulan asukkaille, joten asian valmistelu on vaatinut ristikkäisten intressien punnintaa. Valmistelun aikana kukaan, Tuusulan kunta mukaan lukien, ei ole kuitenkaan kyennyt esittämään sellaista vaihtoehtoa subventio-ongelman ratkaisemiseksi, jonka vaikutukset rajoittuisivat ainoastaan Järvenpään. Näin ollen punninnassa on päädytty nyt tehtyyn ratkaisuun. E-vyöhykkeen alueelta matka Helsingin keskustaan on sen verran pitkä, että myös uusi hinta on HSL:n näkemyksen mukaan kohtuullinen eikä näin ollen suhteellisuusperiaatteen vastainen.

Kolmanneksi Tuusulan kunta on esittänyt oikaisuvaatimuksessaan, että päätös on perusteltu riittämättömästi. Päätös on sen vuoksi kumottava lainvastaisena. Hallintolain 45 §:n mukaan päätös on perusteltava. Perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittava sovelletut säännökset. (Perusteluvollisuus)

Päätöksessä on kerrottu riittävällä tasolla päätöksen yleiset perustelut. Lisäksi päätöksessä on heti alussa viitattu toiminta- ja taloussuunnitelmaan ja todettu sen sisältävän mm. tariffien muutoksia koskevat suunnitelmat. Toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää yksityiskohtaiset tiedot hinnoittelun muutoksista.

Ehdotus

Hallitus päättää hylätä oikaisuvaatimuksen yllä selostetuin perustein.

Päätös**Liitteet**

1. Oikaisuvaatimus
2. HSL:n hallituksen päätös 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen

92

Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (kuntalainen 1)

137/02.02.00.00/2024 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2025-2027

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Tulosalueen johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Tutkittavaksi ottaminen ja esitetyt vaatimukset**

██████████ on toimittanut HSL:n kirjaamoon 2.11.2024 oikaisuvaatimuksen koskien HSL:n hallituksen päätöstä 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen.

Kuntalain 137 §:n mukaan oikaisuvaatimuksen saa tehdä asianosainen sekä kunnan jäsen. Kuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä myös kuntayhtymän jäsenkunta ja sen jäsen sekä kuntien yhteisen toimielimen päätöksestä sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen. Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

██████████ on HSL:n jäsenkunnan jäsen. Oikaisuvaatimus on tehty määräajassa ja se otetaan näin ollen tutkittavaksi.

Asian arviointi

Oikaisuvaatimuksessa väitetään, että HSL:n tekemä päätös on vastoin hallintolain 2 luvun 6 §:ää, jonka mukaan viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti sekä käytettävä toimivaltaansa yksinomaan lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Viranomaisen toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Niiden on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.

Lisäksi oikaisuvaatimuksessa väitetään, että päätös on myös vastoin yhdenvertaisuuslain 2 luvun 5 §:ää, jonka mukaan viranomaisen on arvioitava yhdenvertaisuuden toteutumista toiminnassaan ja ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin yhdenvertaisuuden toteutumisen edistämiseksi. Edistämistoimenpiteiden on oltava viranomaisen toimintaympäristö, voimavarat ja muut olosuhteet huomioon ottaen tehokkaita, tarkoituksenmukaisia ja oikeasuhtaisia.

Oikaisuvaatimuksen mukaan päätös on edellä olevien lainkohtien vastainen, koska pohjois-tuusulalaisten lippujen hinta on päätöksen johdosta korkeampi kuin etelä-tuusulalaisten ja muiden HSL-seudun matkustajien, mikä on oikaisuvaatimuksen mukaan kohtuutonta.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä, jonka lakisäätäinen tehtävä on muun muassa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä sekä taksoista päättäminen. Lainsäädäntö ei sisällä tarkempia säännöksiä lippujen hinnoittelusta, ja näin ollen HSL:llä joukkoliikenteen järjestäjänä on laaja harkintavalta

matkalippujen hinnoittelussa. Lähtökohtaisesti on katsottava, että HSL:llä on oikeus hinnoitella palvelut parhaaksi katsomallaan tavalla edistääkseen lakisääteisten ja perussopimukseen perustuvien tehtäviensä toteutumista.

Päätös E-vyöhykkeen perustamisesta on tehty kuntayhtymän kokonaisedun edistämiseksi. Ilman E-vyöhykkeen perustamista ylimääräistä Järvenpäälle valuvaa subventiota päätyy Keravan, Vantaan ja Helsingin maksettavaksi, joka on vastoin kuntayhtymän perussopimuksessa määrättyjä tehtäviä. HSL voi tukea vain oman toimialueensa joukkoliikennettä.

Päätöstä tehdessä on ollut tiedossa, että se on harmillinen pohjoisen Tuusulan asukkaille, joten asian valmistelu on vaatinut ristikkäisten intressien punnintaa. Valmistelun aikana ei ole tullut esiin sellaista keinoa subventio-ongelman ratkaisemiseksi, jonka vaikutukset rajoittuisivat ainoastaan Järvenpäähän. Näin ollen punninnassa on päädytty nyt tehtyyn ratkaisuun.

Päätös on perustunut lainsäädännön ja HSL:n perustehtävän kannalta hyväksyttävään perusteeseen. E-vyöhykkeen alueelta matka Helsingin keskustaan on sen verran pitkä, että myös uusi hinta on HSL:n näkemyksen mukaan kohtuullinen eikä näin ollen suhteellisuusperiaatteen vastainen. Myöskään yhdenvertaisuutta tai tasapuolista kohtelua ei voida katsoa loukkaavan sen, että pidemmän matkan kulkeville lipun hinta on korkeampi kuin lyhyemmän matkan kulkeville. Lippujen hinnat eivät perusta luottamuksensuojaa, koska niiden pysyvyyteen ei voi kohdistua oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia siten kuin hallintolain 6 §:ssä tarkoitetaan.

Ehdotus

Hallitus päättää hylätä oikaisuvaatimuksen yllä selostetuin perustein.

Päätös**Liitteet**

1. Oikaisuvaatimus (saatavilla HSL:n kirjaamosta)
2. HSL:n hallituksen päätös 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen

93

Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (kuntalainen 2)

137/02.02.00.00/2024 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2025-2027

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Tulosalueen johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Tutkittavaksi ottaminen ja esitetyt vaatimukset**

██████████ on toimittanut HSL:n kirjaamoon 4.11.2024 oikaisuvaatimuksen koskien HSL:n hallituksen päätöstä 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen.

Kuntalain 137 §:n mukaan oikaisuvaatimuksen saa tehdä asianosainen sekä kunnan jäsen. Kuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä myös kuntayhtymän jäsenkunta ja sen jäsen sekä kuntien yhteisen toimielimen päätöksestä sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen. Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

██████████ on HSL:n jäsenkunnan jäsen. Oikaisuvaatimus on tehty määräajassa ja se otetaan näin ollen tutkittavaksi. Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan, että HSL:n on peruttava pohjois-Tuusulalaisiin kohdistuva hinnankorotus.

Asian arviointi

Oikaisuvaatimuksen peruste päätöksen kumoamista koskevalle vaatimukselle on se, että päätös johtaa kuntalaisten (pohjois-tuusulalaisten) eriarvoiseen kohteluun.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä, jonka lakisääteinen tehtävä on muun muassa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä sekä taksoista päättäminen. Lainsäädäntö ei sisällä tarkempia säännöksiä lippujen hinnoittelusta, ja näin ollen HSL:llä joukkoliikenteen järjestäjänä on laaja harkintavalta matkalippujen hinnoittelussa. Lähtökohtaisesti on katsottava, että HSL:llä on oikeus hinnoitella palvelut parhaaksi katsomallaan tavalla edistääkseen lakisääteisten ja perussopimukseen perustuvien tehtäviensä toteutumista.

Päätös E-vyöhykkeen perustamisesta on tehty kuntayhtymän kokonaisedun edistämiseksi. Ilman E-vyöhykkeen perustamista ylimääräistä Järvenpäälle valuvaa subventiota päätyy Keravan, Vantaan ja Helsingin maksettavaksi, joka on vastoin kuntayhtymän perussopimuksessa määrättyjä tehtäviä. HSL voi tukea vain oman toimialueensa joukkoliikennettä.

Päätöstä tehdessä on ollut tiedossa, että se on harmillinen pohjoisen Tuusulan asukkaille, joten asian valmistelu on vaatinut ristikkäisten intressien punnintaa. Valmistelun aikana ei ole tullut esiin sellaista keinoa subventio-ongelman ratkaisemiseksi, jonka vaikutukset rajoittuisivat ainoastaan Järvenpäähän. Näin ollen punninnassa on päädytty nyt tehtyyn ratkaisuun. Päätös on perustunut

lainsäädännön ja HSL:n perustehtävän kannalta hyväksyttävään perusteeseen. E-vyöhykkeen alueelta matka Helsingin keskustaan on sen verran pitkä, että myös uusi hinta on HSL:n näkemyksen mukaan kohtuullinen eikä näin ollen suhteellisuusperiaatteen vastainen. Myöskään yhdenvertaisuutta tai tasapuolista kohtelua ei voida katsoa loukkaavan sen, että pidemmän matkan kulkeville lipun hinta on korkeampi kuin lyhyemmän matkan kulkeville.

Ehdotus Hallitus päättää hylätä oikaisuvaatimuksen yllä selostetuin perustein.

Päätös

Liitteet

1. Oikaisuvaatimus (saatavilla HSL:n kirjaamosta)
2. HSL:n hallituksen päätös 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen

94

Oikaisuvaatimus hallituksen päätöksestä 29.10.2024 § 75 (kuntalainen 3)

137/02.02.00.00/2024 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2025-2027

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Tulosalueen johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Tutkittavaksi ottaminen ja esitetyt vaatimukset**

██████████ on toimittanut HSL:n kirjaamoon 12.11.2024 oikaisuvaatimuksen koskien HSL:n hallituksen päätöstä 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen.

Kuntalain 137 §:n mukaan oikaisuvaatimuksen saa tehdä asianosainen sekä kunnan jäsen. Kuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä myös kuntayhtymän jäsenkunta ja sen jäsen sekä kuntien yhteisen toimielimen päätöksestä sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen. Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

██████████ on HSL:n jäsenkunnan jäsen. Oikaisuvaatimus on tehty määräajassa ja se otetaan näin ollen tutkittavaksi. Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan, että HSL:n on peruttava pohjois-Tuusulalaisiin kohdistuva hinnankorotus.

Asian arviointi

Oikaisuvaatimuksen mukaan E-vyöhykkeen perustamisen myötä syntyvä hinnankorotus on kohtuuton, kuntalaisia ja HSL-alueen asiakkaita eriarvoistava sekä päätös on perusteltu riittämättömästi.

HSL on pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 3 §:ssä tarkoitettu kuntayhtymä, jonka lakisääteinen tehtävä on muun muassa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä sekä taksoista päättäminen. Lainsäädäntö ei sisällä tarkempia säännöksiä lippujen hinnoittelusta, ja näin ollen HSL:llä joukkoliikenteen järjestäjänä on laaja harkintavalta matkalippujen hinnoittelussa. Lähtökohtaisesti on katsottava, että HSL:llä on oikeus hinnoitella palvelut parhaaksi katsomallaan tavalla edistääkseen lakisääteisten ja perussopimukseen perustuvien tehtäviensä toteutumista.

Päätös E-vyöhykkeen perustamisesta on tehty kuntayhtymän kokonaisedun edistämiseksi. Ilman E-vyöhykkeen perustamista ylimääräistä Järvenpäälle valuvaa subventiota päättyy Keravan, Vantaan ja Helsingin maksettavaksi, joka on vastoin kuntayhtymän perussopimuksessa määrättyjä tehtäviä. HSL voi tukea vain oman toimialueensa joukkoliikennettä.

Päätöstä tehdessä on ollut tiedossa, että se on harmillinen pohjoisen Tuusulan asukkaille, joten asian valmistelu on vaatinut ristikkäisten intressien punnintaa. Valmistelun aikana ei ole tullut esiin sellaista keinoa subventio-ongelman ratkaisemiseksi, jonka vaikutukset rajoittuisivat ainoastaan Järvenpäähän. Näin ollen

punninnassa on päädytty nyt tehtyyn ratkaisuun. Päätös on perustunut lainsäädännön ja HSL:n perustehtävän kannalta hyväksyttävään perusteeseen. E-vyöhykkeen alueelta matka Helsingin keskustaan on sen verran pitkä, että myös uusi hinta on HSL:n näkemyksen mukaan kohtuullinen eikä näin ollen suhteellisuusperiaatteen vastainen. Myöskään yhdenvertaisuutta tai tasapuolista kohtelua ei voida katsoa loukkaavan sen, että pidemmän matkan kulkeville lipun hinta on korkeampi kuin lyhyemmän matkan kulkeville.

Päätöksessä on kerrottu riittävällä tasolla päätöksen yleiset perustelut. Lisäksi päätöksessä on heti alussa viitattu toiminta- ja taloussuunnitelmaan ja todettu sen sisältävän mm. tariffien muutoksia koskevat suunnitelmat. Toiminta- ja taloussuunnitelma sisältää yksityiskohtaiset tiedot hinnoittelun muutoksista.

Ehdotus

Hallitus päättää hylätä oikaisuvaatimuksen yllä selostetuin perustein.

Päätös**Liitteet**

1. Oikaisuvaatimus (saatavilla HSL:n kirjaamosta)
2. HSL:n hallituksen päätös 29.10.2024 § 75 Matkalippujen hintojen vahvistaminen ja muu hinnoittelu 1.1.2025 alkaen

95**Yhtymäkokouksen päätösten täytäntöönpano**

51/00.00.01/2024 Yhtymäkokoukset vuonna 2024

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL:n perussopimuksen 3 §:n mukaan kuntayhtymän ylintä päätäntävaltaa käyttää yhtymäkokous. HSL:n ylimääräisessä yhtymäkokouksessa 29.10.2024 käsiteltiin seuraavat asiat:

- Kokouksen järjestäytyminen ja ääniluettelon vahvistaminen
- Eron myöntäminen hallituksen puheenjohtajalle ja uuden puheenjohtajan valinta
- Eron myöntäminen hallituksen jäsenelle ja varajäsenelle ja uusien jäsenten valinta

Kuntalain 96 §:ssä säädetään valtuuston päätösten täytäntöönpanosta. Säännöstä sovelletaan kuntayhtymässä yhtymäkokouksen päätösten täytäntöönpanoon.

Kuntalain 96 §:n mukaan, jos kunnanhallitus katsoo, että valtuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä taikka että valtuusto on ylittänyt toimivaltansa tai että päätös on muuten lainvastainen, kunnanhallituksen on jätettävä päätös täytäntöön panematta. Asia on viipymättä saatettava valtuuston uudelleen käsiteltäväksi.

Kuntalain 143 §:n mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Täytäntöönpanoon ei kuitenkaan saa ryhtyä, jos oikaisuvaatimus tai valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi taikka jos oikaisuvaatimuksen käsittelevä toimielin tai valitusviranomainen kieltää täytäntöönpanon.

Hallintosäännön 3 §:n mukaan hallitus vastaa yhtymäkokouksen päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta.

Ehdotus Hallitus päättää

a) todeta, että 29.10.2024 pidetyn yhtymäkokouksen päätökset ovat syntyneet lainmukaisessa järjestyksessä, eivät mene yhtymäkokouksen toimivaltaa ulommaksi eivätkä muutoinkaan ole lainvastaisia; sekä

b) panna yhtymäkokouksen päätökset täytäntöön.

Päätös

96**Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset**

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja tulosalueen johtajien viranhaltijapäätökset ajalta 21.10.–15.11.2024.

Ehdotus Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

Päätös

Liite Päätösluettelo

97

Tiedoksi merkittävät asiat

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Väyläviraston lausuntopyyntöön: rautateiden verkkoselostus 2025 ja verkkoselostuksen 2026 muutokset
- Lausunto Sammonmäki IV asemakaavan muutosluonnoksesta
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelma vuodelle 2024
- Kannanotto Vuosaaren metrosillan korjauksen aikaisesta joukkoliikenteestä

Ehdotus Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

Päätös

Liitteet Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Väyläviraston lausuntopyyntöön: rautateiden verkkoselostus 2025 ja verkkoselostuksen 2026 muutokset (240/08.00.00.03/2024)
Lausunto Sammonmäki IV asemakaavan muutosluonnoksesta (41/10.02.03/2024)
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi (73/00.04.02/2023)
Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelma vuodelle 2024 (199/02.05.01.00/2021)
Kannanotto Vuosaaren metrosillan korjauksen aikaisesta joukkoliikenteestä (269/00.02.03/2024)

98**Seuraava kokous**

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Ehdotus

Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti keskiviikkona 11.12.2024 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 8.1.2025 klo 16.00 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokousskutsussa.

Päätös