
Hallitus

AIKA Tiistai 06.05.2025 klo 09:00 - 10:39

PAIKKA Sähköinen kokous

ASIAT

§	Otsikko	Sivu
§ 38	Kokouksen järjestäytyminen	5
§ 39	Osavuosikatsaus 1/2025	6
§ 40	Lausunto M400-metrojunahankinnan hankesuunnitelmasta	8
§ 41	Kaupunkipyörien kolmikantasopimus	9
§ 42	Uudenmaan 5. maakuntakaava (VISIO-kaava) OAS	10
§ 43	Pohjois-Espoon linjastotarkastelu	13
§ 44	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	18
§ 45	Tiedoksi merkittävät asiat	19
§ 46	Seuraava kokous	21

Päätöksentekijät	Nimi	Tehtävä	Lisätiedot
	Suomalainen Nina	Puheenjohtaja, Helsinki	
	Ahsanullah Tarik	Jäsen, Helsinki	
	Aura Anssi	Jäsen, Vantaa	Poistui kokouksesta klo 9:58 §:n 43 käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa
	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	
	Passi Kauko	Varajäsen, Kerava	Päätösvaltainen klo 9:58 § 43 alkaen
	Sauri Pekka	Jäsen, Helsinki	
	Ylitalo Jaana	Jäsen, Helsinki	
Muut osallistujat	Nimi	Tehtävä	Lisätiedot
	Salmi Lilli	Varajäsen, Tuusula	
	Anttila Tero	Asiantuntija, Vantaa	
	Grannas Mikael	Asiantuntija, Sipoo	
	Harju Marianna	Asiantuntija, Kauniainen	
	Isotalo Olli	Asiantuntija, Espoo	Saapui kokoukseen klo 9:05 §:n 39 käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa ja poistui klo 9:55 §:n 43 käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa
	Kauppinen Anna- Kaisa	Asiantuntija, Kirkkonummi	
	Lindberg Arto	Asiantuntija, Tuusula	
	Manninen Rikhard	Asiantuntija, Helsinki	
	Rontu Kirsi	Asiantuntija, Kerava	
	Silfver Vesa	Vs. toimitusjohtaja, esittelijä	
	Alakuijala Päivi	Tulosalueen johtaja	Poistui kokouksesta klo 10:11 §:n 43 käsittelyn aikana

Flink Mari Saarinen Jussi M	Tulosalueen johtaja Tulosalueen johtaja, pöytäkirjanpitäjä	ennen päättöksentekoa
Savikangas Tuomas	Tulosalueen johtaja	Poistui kokouksesta klo 9:33-9:45 §:n 43 käsittelyn aikana ennen päättöksentekoa
Taiha Reija Wallin Johanna Lehtinen Anni Peura Miska	Tulosalueen johtaja Tulosalueen johtaja Hallintopäällikkö Aluepäällikkö	Saapui kokoukseen klo 9:13-10:20 §:n 43 käsittelyn ajaksi

ALLEKIRJOITUKSET

Pöytäkirja on sähköisesti allekirjoitettu

Nina Suomalainen
puheenjohtaja

Jussi Saarinen
pöytäkirjanpitäjä

PÖYTÄKIRJAN TARKASTUS

8.5.2025

Björn Månsson
pöytäkirjantarkastaja

PÖYTÄKIRJA YLEISESTI NÄHTÄVILLÄ

Asetettu yleisesti nähtäville yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) kuntalain
140 §:ssä säädetyllä tavalla 7.5.2025.

Kokouksen järjestäytyminen

Hallitus 06.05.2025 § 38

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 Björn Månssonin (varalla Sampsa Rydman).
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Osavuositarkastus 1/2025

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

Hallitus 06.05.2025 § 39

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelijat Johtaja Jussi Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi
Yksikön päällikkö Maarit Hauskamaa, maarit.hauskamaa@hsl.fi

Vuoden 2025 ensimmäinen osavuositarkastus perustuu talouslukujen osalta pääosin kolmen kuukauden toteutumatietoihin. Osavuositarkastus sisältää vuositasen ennusteen, johon sisältyy vielä tässä vaiheessa vuotta epävarmuutta matkustajamäärien kehittymisen ja sen seurauksena lipputulosten ennusteeseen. Joukkoliikenteen kustannustaso on toteutunut arvioitua alhaisemmalla tasolla, mutta kustannustason ennakoimaton vaihtelu aiheuttaa liikennöinnistä maksettavien operointikustannusten kehitykseen ja koko vuoden toteuman ennustamiseen vielä epävarmuutta.

Osavuositarkastuksen tulosenuste perustuu skenaarioon, jonka mukaan nousijamääräennuste jää noin -1 % alle vuoden 2025 tavoitteen. Matkustajamäärätavoite kuluvalle vuodelle on 384 milj. nousijaa, kun ennusteen mukaan jäädään 380 milj. nousijaan. Vaikka ennusteen mukaan jäämme hieman tavoitteesta, kasvavat matkustajamäärät edellisvuodesta reilun 5 % ja kasvu on hieman nopeampaa kuin alueen väestönkasvu ja HSL:n historiallinen kasvu. Tavoitteesta jäämisen taustalla on etätöiden ja työmaiden aiheuttamat haasteet, työmaista merkittävimpana Pitkäsillan remontti.

Toimintatuottojen yhteensä arvioidaan olevan vuositasolla 924,7 milj. euroa, -16,8 milj. euroa (-1,8 %) talousarviossa arvioitua vähemmän. Vuoden 2025 talousarviossa lipputulotavoite asetettu 408,0 milj. euroon. Osavuositarkastuksen ennusteen mukaan lipputulot jäävät 390,4 milj. euroon, mikä jäisi -17,6 milj. euroa (-4,3 %) alle talousarvion. Edellisvuoteen verrattuna lipputuloihin ennustetaan 18,2 milj. euron kasvua (4,9 %). Vuoden 2025 hinnoittelussa huomioitiin 8,0 prosentin tasokorotus tasaisesti koko lippuvalikoimaan. Muita tuottoja arvioidaan kertyvän talousarviossa arvioitua enemmän 0,8 milj. euron edestä pääosin tarkastusmaksutuottojen ylittäessä ennusteen mukaan talousarviossa arvioidut tulot.

Toimintakulujen arvioidaan olevan lähes talousarvion mukaiset 964,0 milj. euroa ja ne alittavat ennusteessa talousarvion -0,5 milj. eurolla (-0,1 %). Liikenteen operointikustannukset kokonaisuutena jäävät ennusteen mukaan talousarvion alle -1,5 milj. euroa (-0,2 %). Taustalla kaupunkiraideliikenteessä talousarviota alhaisemmat linjakilometrien yksikköhinnat ja varikkokustannukset sekä alhaisemmat pääomakorvausten korot. Kustannusenusteessa on huomioitu liikennöitsijöiden (indeksi)sopimusten muutospäivityksen seurauksena 8,5 milj. euron lisäys ja tulevat lisäykset junaliikenteen lippujen yhteiskäyttöisyydessä ja kannusteissa 3,2 milj. euroa.

Joukkoliikenneinfran käyttökorvausten on ennustettu ylittävän talousarvio 2,6 milj. eurolla (1,1 %). Ylitysenuste johtuu PR15 oikaisuerästä ja on vielä selvityksessä. Mikäli infran käyttökorvaukset toteutuvat ennusteen mukaisina valmistellaan siitä infrasopimusten mukaisesti talousarvion ylitysesitys hallitukselle ja yhtymäkokoukselle syksyllä.

Investointimenojen arvioidaan toteutuvan talousarvion mukaisina 27,0 milj. euroa. Investointien poistojen ennustetaan tässä vaiheessa ylittävän talousarvio 1,4 milj. eurolla ajoneuvoista poistettujen reitittimien kertapoiston osalta.

Edellä mainituista syistä johtuen tilikauden tuloksen arvioidaan olevan 56,1 milj. euroa alijäämäinen, kun talousarvio oli laadittu 38,4 milj. euron alijäämäiseksi. Alijäämä voidaan vielä kattaa edellisten vuosien ylijäämäkertymistä, mutta kuntakohtaisesti kaikilla kunnilla ei ole enää vuoden päätyttyä ylijäämiä käytettävissä tulevien vuosien kustannuksien tasoittamiseen.

Sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintakulut ja investointimenot sekä sitova tuloarvio kuntaosuudet yhteensä. Ensimmäisen osavuositarkastuksen perusteella sitoviin eriin ei tule ylityksiä. Infrapöytäkirjoissa erikseen sovittu talousarvion muutosmenettely merkittävien muutosten osalta valmistellaan syksyllä päätöksentekoon mikäli infrakorvaukset syksyn ennusteessa vielä ylittyvät.

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

Käsittely	Espon kaupungin asiantuntijaedustaja Olli Isotalo saapui kokoukseen asian käsittelyn aikana klo 9:05.
Ehdotus	Hallitus päättää merkitä tiedoksi osavuositarkastuksen 1/2025.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Osavuositarkastus 1/2025

Lausunto M400-metrojunahankinnan hankesuunnitelmasta

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

Hallitus 06.05.2025 § 40

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi Joukkoliikennesuunnittelija Eeva Vesaoja, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin kaupunginhallitus on pyytänyt HSL:ltä lausuntoa M400-metrojunien hankesuunnitelmasta ottaen huomioon syksyn 2024 aikana päivitetyn metron pitkän aikavälin kysyntäennusteen. HSL:n hallitus on aiemmin antanut lausuntonsa M400-junien hankesuunnitelmasta 3.9.2024 § 57. Lausunnossaan HSL esitti, että automaatiotason nostoa ei tulisi sulkea pois kalustohankinnan valmistelussa.

Lausunnon antamisen jälkeen on valmistunut metron kysynnän kehittymistä ja automaation jatkokehitystä koskeva selvitys. Selvityksen perusteella tämänhetkisillä tiedoilla siirtyä täysautomaattiselle GoA4-tasolle ei ole perusteltua tulevan M400-kaluston elinkaaren aikana.

HSL päivittää syksyllä 2024 antamaansa lausuntoa selvityksen perusteella seuraavasti: M400-kalustohankinnassa ei tarvitse varautua GoA4-tason liikennöintiin. Automaatiotasotavoitteet tulee yhteensovittaa käynnissä olevan kulunvalvontajärjestelmähankinnan (Metka-hanke) kanssa.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen päivitetyn lausunnon M400-metrojunahankinnan hankesuunnitelmasta.
----------------	--

Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
---------------	---

Liitteet	Päivitetty lausunto M400-junien hankesuunnitelmasta (6.5.2025) Lausuntopyyntö M400-junien hankesuunnitelmasta M400-metrojunien hankesuunnitelma Lausunto M400-junien hankesuunnitelmasta (3.9.2025)
----------	--

Kaupunkipyörien kolmikantasopimus

360/02.08.00/2021 Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinta

Hallitus 06.05.2025 § 41

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Kestävän liikkumisen asiantuntija Samuli Mäkinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankintaan liittyvistä vastuista ja toimintamallista sovittiin yhteistyösopimuksessa, jonka hallitus hyväksyi kokouksessaan 8.10.2024 § 65. Yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti kuntien ja toimittajan välisiin sopimuksiin tulee liitteeksi nyt esiteltävä kolmikantasopimus, jossa HSL tulee osapuolena mukaan sopimuksiin.

Kolmikantasopimuksen tarkoitus on määritellä ja varmistaa yhteistyö kaikkien kaupunkipyöräpalvelun järjestämisessä mukana olevien tahojen kesken. Lopputuloksena on tehokas ja tilaajien määrittämät tarpeet täyttävä, joustava ja muutoksia sopimuskauden aikana tarpeen mukaan mahdollistava sopimus. Tavoite on, että kaupunkipyöräpalvelu on loppuasiakkaan kannalta miellyttävä ja helppokäyttöinen sekä käyttövarma.

Kolmikantasopimuksella sovitaan seuraavista asioista:

- SL saa valtuuden edustaa Kauniaisia, Keravaa, Sipoota ja Siuntiota kaupunkipyöräpalvelun yhteisessä ohjausryhmässä tarvittaessa
- HSL saa toimittajalta vaaditut raportit ja reaaliaikaisen seurannan kaikkien kuntien osalta
- HSL ja kunnat saavat omistus- ja käyttöoikeuden kulkijadataan niin, että sitä voidaan hyödyntää liikenne- ja kaupunkisuunnittelun tarpeisiin
- HSL:n toteutettavaksi tulevat asiat, IT-kehitys sekä viestintä ja markkinointi toteutetaan HSL:n priorisoidun suunnitteluohjelman ja resurssien puitteissa ottaen myös huomioon, mitä ohjausryhmässä on arvioitu tarpeelliseksi. Aiheutuneet kustannukset jaetaan kuntien kesken yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti.

Ehdotus Hallitus päättää valtuuttaa toimitusjohtajan solmimaan kolmikantasopimuksen kaupunkipyöräpalvelun toimittajan ja kaupunkipyöräpalvelua tilaavien kuntien kanssa liitteen mukaisena sekä tekemään sopimukseen tarvittaessa vähäisiä muutoksia.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Kolmikantasopimus

Uudenmaan 5. maakuntakaava (VISIO-kaava) OAS

68/10.02.02/2025 Visio-kaava, Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava.

Hallitus 06.05.2025 § 42

Esittelijä
Valmistelija

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

Uudenmaan liitto on käynnistänyt uuden maakuntakaavan valmistelun. Kaavan nimi on VISIO – Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava. Kaavan tavoitevuosi on 2050 ja alueellisesti kaava kattaa koko Uudenmaan alueen, lukuun ottamatta voimassa olevan Östersundomin maakuntakaavan aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla. Kaavan tultua voimaan, kaikki mitä ei erikseen tämän kaavan hyväksymisen yhteydessä kumota, jää aikaisemmista maakuntakaavoista voimaan.

Nyt laadittava kaava on vaihemaakuntakaava, eli kaava täydentää voimassa olevaa ja lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreään siirtymään liittyvien teemakokonaisuuksien osalta:

- Energia
- Logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne
- Luonto ja hiilensidonta
- Teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto
- Vesihuolto ja vesivarat

Vaihemaakuntakaavan keskeinen lähtökohta on edistää vihreää siirtymää Uudellamaalla alueidenkäytön keinoin. Uudenmaan liiton mukaan tarve lainvoimaista maakuntakaavaa täydentävälle ja päivittävälle vaihemaakuntakaavalle on noussut esiin toimintaympäristön nopeiden muutosten takia ja sidosryhmiltä saadun palautteen kautta.

VISIO-kaavan materiaalit ovat löydettävissä Uudenmaan liiton verkkosivuilta:
<https://uudenmaanliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/maakuntakaavat/visiokaava/>

HSL tunnistaa, että perusteet Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavan laatimiselle ovat olemassa. Sen tavoitteet sujuvoittaa vihreän ja puhtaan siirtymän hankkeiden toteutusta Uudellamaalla ovat kannatettavia.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen keskipitkän tähtäimen suunnittelua ohjaa vuonna 2023 hyväksytty MAL 2023 -suunnitelma. MAL 2023 -suunnitelma sisältää Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vuoteen 2040 asti ja se toimii seudun lähtökohtana maakuntakaavaan ennen seuraavaa hyväksyttyä MAL-suunnitelmaa ja sen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (SUMP-suunnitelma). Helsingin seudun MAL-suunnitteluprosessi on uudistumassa. Seuraava MAL 2027 -nimellä kulkeva suunnitelma tulee olemaan aiempaa strategisempi.

Suunnitelman liitteeksi laaditaan lakisääteinen liikennejärjestelmä-suunnitelma, josta tullaan laatimaan SOVA-lain edellyttämä vaikutusten arviointi. Liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee SUMP-velvoitteiden mukaisesti keskittymään

aiempaa painokkaammin logistiikan ja pitkän matkan henkilöliikenteen kysymyksiin. Helsingin seudun liikennejärjestelmä- sekä MAL2027 -suunnitelmat valmistuvat arvioidun aikataulun mukaisesti samassa tahdissa VISIO-maakuntakaavan kanssa, joten tiivis seudullinen yhteistyö näiden välillä on ehdottoman tärkeää. Maakuntakaavan ja MAL-suunnittelun suhteen olisikin tärkeää sopia työnjaosta Uudenmaan liiton kanssa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkein osuus käsittelee Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmän kehitystä. Joukkoliikenteen suuntaviivat 2060 -työssä tullaan ottamaan vahvemmin kantaa joukkoliikennejärjestelmän kehitykseen MAL-suunnitelmaa pidemmällä aikavälillä. Joukkoliikenteen suuntaviivat 2060 työssä suunnitellaan Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehitystä aina vuoteen 2060 asti. Työssä yhteensovitetaan paikallinen ja pitkän matkan joukkoliikenne.

Työn lopputuloksena syntyy MAL 2027 ja sen liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikenteen tavoiteverkko, joka suunnitellaan liikennejärjestelmä/SUMP-suunnittelun yhteydessä. Suunnitelman valmistelussa tullaan tekemään yhteistyötä Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa (ja joukkoliikennetehtävien siirtyessä Traficom, myös heidän kanssaan).

Lähijunaliikenteen varikot ja raskaan liikenteen taukopaikat ovat molemmat teemoja, jotka ovat jääneet seudullisesti ratkaisematta. Maakuntakaavassa luodaan edellytykset näiden tärkeiden toimintaedellytyksiä turvaavien tukipisteiden toteutumiselle. Pitkän matkan henkilöjunaliikenteen sekä lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää lähijunaliikenteen varikoiden toteuttamista. HSL näkee, että maakuntakaavassa tulee varmistaa varikoiden sijoittaminen joukkoliikenteen toimivuuden kannalta optimaalisille sijainneille.

Vastaavasti logistiikan kannalta olennaisia ovat raskaan liikenteen taukopaikat. EU:n asetus taukopaikoista edellyttää turvallisia ja vähimmäispalvelutason omaavia raskaan liikenteen taukopaikkoja TEN-T-tieverkolla 150 kilometrin välein (ydinverkolla vuoteen 2030 mennessä ja kattavalla verkolla vuoteen 2040 mennessä). Raskaan liikenteen on arvioitu muodostavan liki puolet tieliikenteen CO₂-päästöistä Helsingin seudulla vuonna 2040 (MAL2023). Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten energialähteiden jakeluverkoston potentiaaliset sijainnit tulee esittää maakuntakaavassa.

Pitkän matkan joukkoliikenteen verkosto muodostuu joukkoliikennekäytävistä sekä merkittävimmistä asemista ja pysäkeistä. Helsinki-Vantaan lentoasema ja Helsingin henkilöliikenteen satamat ovat myös kansainvälisen joukkoliikenteen solmukohtia ja kytkeytyvät seudullisella joukkoliikenteellä pitkän matkan joukkoliikenteeseen. Näiden pitkän matkan joukkoliikenteen solmukohtien kytkeytymistä seutuun, maakuntaan ja muuhun Suomeen tulee pyrkiä edistämään maakuntakaavalla.

Näiden lisäksi Uudellamaalla on vireillä suuri kolme suurta ratahanketta pitkän matkan henkilöliikenteeseen: Länsirata, Lentorata ja Itärata. HSL:n hallitus on 8.4.2025 päätöksellään valtuuttanut toimitusjohtajan valmistelevaan ja neuvottelevaan valtion viranomaisten ja kuntien kanssa junaliikenteen toimivallan tulevaisuuden ratkaisusta siten, että HSL voisi järjestää lähijunaliikenteen nykyistä laajemmalla pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella. Tähän voisi sisältyä nykyisen rataverkon lisäksi palvelua myös suurten ratahankkeiden käytävissä, mikäli tämä on taloudellisesti perusteltavissa.

Lähiliikenteen palvelualueen laajentaminen voisi mahdollistaa laadukkaan ja edullisemman pendelöinnin Helsingin seudulla ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisen alueilla, joilla se on toistaiseksi jäänyt matalaksi.

Ehdotus	Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavan (Visio-kaava, Innovatiivinen virheä siirtymä) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Lausunto Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavasta (Visio-kaava)

Pohjois-Espoon linjastotarkastelu

77/08.00.00.04/2025 Pohjois-Espoon linjastotarkastelu

Hallitus 08.04.2025 § 34

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi Aluepäällikkö Miska Peura, etunimi.sukunimi@hsl.fi Joukkoliikennesuunnittelija Timo Huomo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Taustaa ja tavoitteet

Yhtymäkokouksen hyväksymää HSL:n vuosien 2025–2027 Talous- ja toimintasuunnitelmaa (26.11.2024, § 12) valmisteltaessa jouduttiin subventiotasotavoitteeseen pääsemiseksi hakemaan säästöjä joukkoliikennepalveluiden operointikustannuksista vuositason 974 000 euron verran. Kuntien lausuntojen ja kuntakohtaisten subventiotasojen erojen takia operointikustannusten leikkaus kohdennettiin suurelta osin Espoon kuntaosuuteen. HSL:n hallituksen 14.1.2025 (§ 2) hyväksymässä Liikennöintisuunnitelma 2025–2026:ssa todetaan, että Pohjois-Espoon ja Pitkäjärven alueen liikennetarjontaa tarkastellaan erillisenä työnä, joka tuodaan HSL:n hallituksen päätettäväksi keväällä 2025.

HSL:n kauden 2022–2025 strategisissa tavoitteissa korostuu vahvasti tarve parantaa joukkoliikennepalveluiden kustannustehokkuutta sekä tasapainottaa taloutta. TTS2025–2027:n säästötavoite kohdistettiin ensisijaisesti Pohjois-Espoon bussiliikenteeseen, missä kustannustehokkuus on selvästi heikompaa kuin eteläisemmässä Espoossa. Linjastotarkastelussa tavoitteena on ollut löytää Pohjois-Espoon ja Pitkäjärven ympäristön bussiliikenteestä säästökohteita, jotka voidaan toteuttaa ilman merkittävää haittaa alueen asukkaiden liikkumiseen. Samalla on pyritty löytämään kustannustehokkuutta edistäviä ratkaisuja, joilla voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä asukkaiden tärkeimpinä pitämillä yhteysväleillä. Pitkäjärven ympäristön bussiliikenne kytkeytyy linjastollisesti Pohjois-Espoon liikenteeseen, joten suunnittelussa on ollut tarkoituksenmukaista tarkastella pelkkää Pohjois-Espoota hieman laajempaa aluetta. Etelä-Espoon linjoille kohdistettiin tehostamistoimenpiteitä jo aiemmin, ja nämä muutokset on toteutettu vuonna 2024.

Osallisuus

Osana linjastotarkastelutyötä suunnittelualueen asukkaille tehtiin joulukuussa kaksi kohdennettua kyselyä, joihin saatiin yli 2 600 vastausta. Tavoitteena oli esimerkiksi selvittää tarkemmin, miten vapaa-ajan liikkumistarpeet poikkeavat arkisten työ- ja koulumatkojen tarpeista. Vastaajilla oli kyselyssä myös mahdollisuus jättää avointa palautetta suunnittelualueen joukkoliikenteestä. Kyselyiden vastaukset syvensivät suunnittelijoiden ymmärrystä alueen asukkaiden liikkumistarpeista, joita voitiin peilata linjojen nousijamääriin sekä kustannustehokkuuslukuihin.

Kyselyvastauksista erottui muutamia pääteemoja, jotka mahdollisuuksien mukaan huomioitiin suunnittelutyössä, tai jotka auttavat suuntamaan tulevia kehittämistoimia ja viestintää oikeisiin asioihin. Näitä olivat liityntäpysäköinnin haasteet, vapaa-ajan matkojen suuntautuminen erityisesti isoimpiin aluekeskuksiin, Espoon keskukseen suuntautuvan matkustuksen arkipainotteisuus sekä erilaiset toiveet nykyistä

nopeammista ja tiheämmistä joukkoliikenneyhteyksistä sekä vaihdottomista yhteyksistä eri puolille Espoota ja muuta pääkaupunkiseutua.

Suunnitteluperiaatteet ja tarjonnan muutokset

Keskeisenä periaatteena linjastotarkastelussa on ollut tehdä toimenpiteitä, joilla kustannuksia saadaan karsittua ilman merkittäviä haittavaikutuksia. Ensisijaisesti kustannussäästöjä on pyritty löytämään hiljaisimpien ajankohtien liikenteestä. Osalla Pohjois- Espoon ja Pitkäjärven alueen bussilinjoista ajetaan nykytilanteessa lähtöjä, joilla on ollut vain muutamia matkustajia lähtöä kohti. Joillakin lähdöillä kysyntää on ollut vain osalla reitistä, jolloin tarpeellinen tarjonta voidaan toteuttaa liikennöimällä vain sitä reittiosuutta, jolla matkustajia on ollut.

Parannetaan tarjontaa kustannustehokkaasti

Noin puolet Leppävaaran ja Kalajärven välisestä bussiliikenteestä siirretään kulkemaan nopeampaa reittiä Lintuvaaran, Hämevaaran, Pähkinärinteen ja Hämeenkylässä kautta. Muutos nopeuttaa matka-aikaa noin seitsemällä minuutilla. Tarjonta Leppävaarasta Hämevaaraan ja Järvenperään säilyy nykytasolla.

Nykyiset linjat 206, 225, 227 ja 236B yhdistetään kahdeksi uudeksi linjaksi. Linja 227 kulkee päivittäin n. klo 6–23 Leppävaarasta Nuijalan, Keran, Viherlaakson-rannan, Lippajärven ja Myllykylän kautta Jorviin. Linja 237 tarjoaa arkisin asiointi-, työ- ja koulumatkayhteydet Högnäsiin. Nuijalan ja Viherlaaksonrannan asuinalueille tarjotaan jatkossa joukkoliikenneyhteys myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Espoon keskuksesta Nuuksion suuntaan kulkevaa bussiliikennettä linjoilla 243, 244 ja 245 järjestellään hieman uusiksi toteutuneen kysynnän perusteella. Nykyisten linjojen rinnalle perustetaan uusi linja 247, joka palvelee nykyistä paremmin koulumatkayhteyksiä sekä sujuvoittaa liikennöintiä Siikajärven alueelle.

Laaksolahdessa linjojen 215 ja 548 reitteihin tehdään pieniä tarkistuksia, jotta linjojen reitit palvelisivat alueen asukkaita nykyistä kattavammin.

Tarkistetaan tarjontaa kysyntää vastaavaksi

Kalajärven ja Rinnekodin välillä Lahnuksen koulun ja Rödsbogs skolan kautta kulkeva koululaislinja 348 lakkautetaan, ja sen lähdöt korvataan linjan 345 K-reitillä. Linja 348 on ollut kustannustehokkuudeltaan koko Espoon kallein bussilinja. Linjalle 345 muutos voidaan toteuttaa pienin lisäkustannuksin. Muutoksen myötä voidaan samalla tarjota Röylän alueelta vaihdoton yhteys Helsingin keskustaan ja takaisin muutamia kertoja päivässä.

Espoon keskuksesta Nuuksion, Bodominjärven ja Kalajärven suuntaan liikennöivien linjojen 243, 244, 245, 246 ja 582 lähtöjen määrää ja vuorovälejä tarkistetaan tarkemmassa aikataulusuunnittelussa erityisesti myöhäisillan ja viikonloppuaamujen osalta, jolloin nousijamäärät ovat olleet hyvin pieniä.

Linjat 214 ja 215 yhdistetään myöhäisillan liikenteessä sekä viikonloppuaamuina linjaksi 214A, joka palvelee n. 30 minuutin vuorovälillä kohtuullisella kävelyetäisyydellä molempien linjojen liikennöintialueen. Linjojen 214 ja 215 hiljaisen ajan lähdöillä on kulkenut ainoastaan muutamia matkustajia lähtöä kohti.

Vaikutukset liikkumiseen ja kustannuksiin

Pohjois-Espoon linjastotarkastelun mukaiset muutokset vaikuttavat hyvin pieneen määrään joukkoliikennematkoja. Vähennettävillä tai yhdistettävillä lähdöillä on kulkenut enimmillään vain muutamia matkustajia ja monille lähdöille on vaihtoehtoisia yhteyksiä muilla linjoilla. Joukkoliikennepalvelu ei poistu miltään alueelta, mutta yksittäisillä alueilla liikennöintiaika voi joissain tapauksissa hieman lyhentyä, mikäli kysyntää esimerkiksi aikaisille aamulähdöille tai myöhäisille iltalähdöille ei ole ollut. Muutoskokonaisuuteen sisältyy myös asukkaiden toiveiden perusteella tehtäviä muutoksia, joilla parannetaan linjaston kattavuutta tai nopeutetaan matka-aikoja. Kokonaisuutena tarjontaan tehtävillä muutoksilla ei ole odotettavissa merkittäviä vaikutuksia kysyntään tai lipputuloihin.

Muutosten suunnittelussa lähtökohtana on ollut, että koulumatkayhteydet säilyvät sekä matkat terveydenhoidon palveluihin ja työpaikoille onnistuvat jatkossakin joukkoliikenteellä. Leppävaaran ja Kalajärven välisten linjojen muuttuessa varmistetaan työmatkayhteyksien säilyminen Pohjois-Espoon työpaikka-alueille, joiden kautta liikennöidään nykyiseen tapaan muutamia lähtöjä arkinen aamulla ja iltapäivällä.

Linjasto- ja tarjontamuutokset vähentävät liikennöintikustannuksia vuositasolla säästötavoitteen mukaisesti n. 980 000 eurolla. Muutokset toteutetaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025 alkaen, jolloin vuoden 2025 osalta säästöä kertyy n. 400 000 euroa. 974 000 euron säästötarve koskee myös vuotta 2025, mutta muu osa säästötarpeesta pystytään kattamaan pääosin Espoon kaupunkiradan työmaan junaa korvaavan bussiliikenteen varaumista sekä osin muista käyttämättä jäävistä Espoon bussiliikenteen varaumista.

Ehdotus	Hallitus päättää hyväksyä Pohjois-Espoon linjastotarkastelun ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat voimaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025.
Käsittely	Hallituksen jäsen Mia Laiho ehdotti jäsenten Björn Månsson ja Saara Brax kannattamana asian panemista pöydälle perusteluinaan se, että ”pöydällä oloaikana tulee arvioida esitettyjen linjastomuutosten vaikutukset lasten ja nuorten koulumatkoihin ja harrastuksiin ja tuoda selvitys hallitukselle ennen päätöksentekoa.”. Asiasta äänestettiin. Ne, jotka kannattivat asian käsittelyn jatkamista, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat pöydällepanoa, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 6 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Månsson ja Suomalainen), sekä 2 äänesti tyhjää (Liukkonen ja Rydman). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi, että asia pannaan pöydälle.
Päätös	Hallitus päätti panna asian pöydälle.
Liitteet	Pohjois-Espoon linjastotarkastelu luonnos 28.3.2025

Hallitus 06.05.2025 § 43

Ehdotus Hallitus päättää hyväksyä Pohjois-Espoon linjastotarkastelun ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat voimaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025.

Käsittely

HSL:n aluepäällikkö Miska Peura saapui kokoukseen klo 9:13-10:20. Johtaja Tuomas Savikangas oli poissa kokouksesta klo 9:33-9:45. Hallituksen jäsen Anssi Aura poistui kokouksesta klo 9:58 ennen päätöksentekoa, jolloin hänen varajäsenestään Kauko Passista tuli kokouksen päätösvaltainen jäsen. Espoon kaupungin asiantuntijaedustaja Olli Isotalo poistui kokouksesta klo 9:55. Johtaja Päivi Alakuijala poistui kokouksesta klo 10:11.

Esittelijä muutti käsittelyn aikana ehdotustaan seuraavasti: "Linjat 214 ja 215 yhdistetään myöhäisillan liikenteessä sekä viikonloppuaamuina linjaksi 214A. Linjojen 214 ja 215 hiljaisen ajan lähdöillä on kulkenut vain muutamia matkustajia lähtöä kohti. Linjaa 214A liikennöidään iltaisin n. klo 21.45 alkaen siten, että vuoroväli on n. 20–30 minuuttia. Lauantaiaamuisin liikennöidään 30 minuutin vuorovälillä n. klo 9 asti ja sunnuntaiaamuisin 30 minuutin vuorovälillä n. klo 10 asti. Linjojen 214, 214A ja 215 aikataulut sovitetaan junaliikenteeseen Leppävaarassa." (Muutos alaotsikon *Tarkistetaan tarjontaa kysyntää vastaavaksi viimeiseen kappaleeseen*)

Lisäksi esittelijä otti käsittelyn aikana osaksi esitystään kaksi hallituksen jäsen Mia Laihon tekemää lisäesitystä: "HSL seuraa Pohjois-Espoon linjastomuutosten vaikutuksia asukkaiden joukkoliikenteeseen ja huomioi saadut palautteet linjaston jatkokehittämisessä. Pohjois-Espoon linjaverkoston pitkäjänteinen kehittäminen ja tulevien palvelutarpeiden huomioonottaminen on perusteltua erityisesti Pohjois- ja Keski-Espoon uuden osayleiskaavan saatua lainvoiman ja alueen asemakaavoituksen edetessä." sekä "Selvitetään miten Pohjois-Espoon alueen joukkoliikenteen yhteyksiä Meilahden suuntaan voidaan kehittää niin että yhteydet oppilaitoksiin ja työvuoroihin sekä arkisin ja viikonloppuisin onnistuvat sujuvasti."

Hallituksen jäsen Heli Halava teki seuraavat esitykset:

- 1) Linja 321 viikonloppu vuorojen lisääminen tai varmistetaan synkronoitu yhteys, että päästään runkolinjan 300 varteen kohtuullisella vaihtovälillä (alle 5 min) , jotta kulkeminen työvuoroihin mm. Meilahteen onnistuu myös viikonloppuisin. Lyhyt vaihtoväli tärkeä, koska vaihtopaikka vilkkaan tien varressa ja turvaton.
- 2) Varmistetaan, että mikään alue ei jää koulujen loma-aikoina täysin ilman liikennettä. Koskee paikkoja missä on K- eli koululaislinjoja. Koska alueilla tarvetta tarve päästä kesätöihin, palveluiden pariin, harrastuksiin myös loma-aikoina.
- 3) Palautuksen aikana tarkastellaan esitetyt muutosehdotukset. Sekä niistä aiheutuvat muutostarpeet muille linjoille. Tarvittavat muutokset tulee tehdä asukkaita kuunnellen. Olisi tärkeä saada myös nuorten ja ikäihmisten tarpeet tietoon. Heidän tavoittamiseensa pitää löytää sopivat keinot. Yläkoululaisten ja toiseen asteen oppilaiden kulkeminen kouluihin ja harrastuksiin tulee huomioida suunnitelmassa. Suunnittelussa tulee huomioida myös naapurikunnat niiden linjojen osalta mitkä kulkevat näissä ja tehdä laajempaa tarkastelua, kun tähän suunnitelmaan on tehty. Vaihdollisia yhteyksiä tulisi välttää, koska ne pidentävät jo valmiiksi pitkiä matkoja ja vaihtopaikat eivät ole olosuhteiltaan miellyttäviä ja niihin voi olla haastava reitti. Turvallisia, esteettömiä ja olosuhteiltaan miellyttäviä odotuspaikkoja tulisi olla enemmän. Osana palautusta lasketaan kustannusvaikutukset ja esitetään ne tarkemmalla tasoilla kuin nyt.

Hallituksen jäsen Sirpa Kauppinen kannatti ehdotuksia 1 ja 2 ja hallituksen jäsen Maria Rajala kannatti ehdotusta 3. Kaikkien ehdotusten todettiin asiallisesti olevan asian palauttamista valmisteluun tarkoittavia ehdotuksia, joten niistä päätettiin äänestää yhtenä ehdotuksena siten, että äänestyksen kohteena on asian palauttaminen valmisteluun. Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka

kannattivat asian käsittelyn jatkamista, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat asian palauttamista valmisteluun, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 6 EI-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Laiho, Månsson ja Rajala) sekä 1 tyhjä ääni (Ylitalo). Asian käsittelyä jatkettiin.

Hallituksen jäsen Heli Halava teki Sirpa Kauppisen kannattamana muutosesityksen: "237 uusi reitti pidempi kuin entinen 225. Uudella reitillä päällekkäisyyttä 236, 239 kanssa. Esitys on, että reitti 225 pidetään ennallaan tai pidetään muutoin ennallaan, mutta suoritetaan Karakallion osalta (jätetään Karakallio ajamatta)." Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat Halavan kannatettua vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 8 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Laiho, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 2 EI-ääntä (Halava ja Kauppinen) sekä 4 tyhjää ääntä (Kauppila, Månsson, Rajala ja Ylitalo). Esittelijän ehdotus voitti äänestyksen.

Hallituksen jäsen Heli Halava teki Sirpa Kauppisen kannattamana toisen muutosesityksen: "236 linja säilytetään ennallaan, jotta säilyisi vaihdoton yhteys, joka tärkeä mm. koululaisille eikä matka-aika pitene entisestään vaihdon takia." Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat Halavan kannatettua vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 2 EI-ääntä (Halava ja Kauppinen) sekä 5 tyhjää ääntä (Kauppila, Laiho, Månsson, Rajala ja Ylitalo). Esittelijän ehdotus voitti äänestyksen.

Hallituksen jäsen Sirpa Kauppinen teki Heli Halavan kannattamana muutosesityksen: "Kokeillaan sitä, että jokin Vihdintietä Helsinkiin kulkevan bussilinjan vuoro koukkaa Hämeenkylässä kautta. (Muutos koskisi vain ruuhka-ajan muutamaa vuoroa, joten budjettivaikutukset eivät koukkauksesta olisi kovin merkittäviä)." Asiasta pidettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat Kauppisen kannatettua vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Laiho, Sauri ja Suomalainen), 2 EI-ääntä (Halava ja Kauppinen) sekä 6 tyhjää ääntä (Kauppila, Liukkonen, Månsson, Rajala, Rydman ja Ylitalo). Esittelijän ehdotus voitti äänestyksen.

Viimeiseksi äänestettiin Maria Rajalan tekemästä hylkäysesityksestä, jota Halava Heli kannatti. Ne, jotka kannattivat esittelijän muutettua pohjaehdotusta, äänestivät JAA. Ne, jotka kannattivat päätösehdotuksen kaikkinaista hylkäämistä, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Ahsanullah, Passi, Brax, Liukkonen, Rydman, Sauri ja Suomalainen), 4 EI-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen ja Rajala) sekä 3 tyhjää ääntä (Laiho, Månsson ja Ylitalo).

Esittelijän muutettu pohjaehdotus tuli hallituksen päätökseksi. Hallituksen jäsenet Heli Halava, Sirpa Kauppinen ja Maria Rajala jättivät eriävän mielipiteen. Kirjalliset perustelut liitettiin pöytäkirjaan.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä esittelijän muutetun pohjaehdotuksen.

Liitteet

1. Pohjois-Espoon linjastotarkastelu luonnos 28.3.2025
2. Eriävät mielipiteet HSLH 6.5.2025 § 43

Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset

Hallitus 06.05.2025 § 44

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 31.3.–25.4.2025.

Ehdotus Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liite Päätösluettelo

Tiedoksi merkittävät asiat

Hallitus 06.05.2025 § 45

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

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Lausunto Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen muutosehdotuksesta
- Lausunto Sammonmäki IV, asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus, kaava nro 3508e
- Espoon investointiohjelma 2026–2035
- Kontulankujan asemakaavan muutos

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö keskustan ryhmäaloitteesta perhematkalipun käyttöönottamiseksi Helsingin seudun joukkoliikenteessä viikonloppuisin
- Länsirata Oy:n lausuntopyyntö Espoo-Hista ratasuunnitelmasta
- Julkisuuslain 14§:n mukainen tietopyyntö kuntayhtymien rakennuksista energiatehokkuusdirektiivien edellyttämää valtakunnalliseen rakennusluetteloon, asia VN/10079/2025
- Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)
- Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö valtuutettu Björn Månssonin aloitteesta HSL:n palvelupiste Päärautatieaseman lähelle
- Kutsu; Liikenne12 -alueelliset keskustelutilaisuudet, MAL-kaupunkiseudut 15.5.2025
- Kutsu Numera Palvelut Oy:n varsinaiseen yhtiökokoukseen 23.5.2025

Ehdotus Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Lausunto Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen muutosehdotuksesta (98/10.02.03/2025)
Lausunto Sammonmäki IV, asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus, kaava nro 3508e (88/10.02.03/2025)
Espoon investointiohjelma 2026–2035 (76/00.04.02/2025)
Kontulankujan asemakaavan muutos (69/10.02.03/2025)
Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö keskustan ryhmäaloitteesta perhematkalipun käyttöönottamiseksi Helsingin seudun joukkoliikenteessä viikonloppuisin (104/00.02.03/2025)
Länsirata Oy:n lausuntopyyntö Espoo-Hista ratasuunnitelmasta (302/10.02.02/2022)
Julkisuuslain 14§:n mukainen tietopyyntö kuntayhtymien rakennuksista energiatehokkuusdirektiivien edellyttämää valtakunnalliseen rakennusluetteloon, asia VN/10079/2025 (109/07.01.04.02/2025)

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit) (121/00.04.02/2025)
Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö valtuutettu Björn Månssonin aloitteesta HSL:n palvelupiste Päärautatieaseman lähelle (122/00.02.03/2025)
Kutsu; Liikenne12 -alueelliset keskustelutilaisuudet, MAL-kaupunkiseudut 15.5.2025 (437/00.04.02/2020)
Kutsu Numera Palvelut Oy:n varsinaiseen yhtiökokoukseen 23.5.2025 (682/02.05.05.00/2020)

Seuraava kokous

Hallitus 06.05.2025 § 46

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

Ehdotus Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 27.5.2025 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Seuraava iltakoulu on tiistaina 20.5.2025 klo 16.00 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 38, § 39, § 40, § 42, § 44, § 45, § 46**Muutoksenhakukielto**

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

Muutoksenhakuohje koskee pykälä: § 41, § 43

Oikaisuvaatimusohje

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

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*).

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös HSL:n jäsenkunta sekä luonnollinen henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö, joka kuntalain 3 §:n mukaisesti on jäsenenä jossakin HSL:n jäsenkunnista.

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

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon:

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

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

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

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

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

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