

**Hallitus****AIKA  
PAIKKA**Tiistai 21.04.2026 klo 09:30 -  
Sähköinen kokous**ASIAT**

<b>§</b>	<b>Otsikko</b>	<b>Sivu</b>
39	Kokouksen järjestäytyminen	2
40	Vuoden 2026 talousarvion muuttaminen	3
41	Junakaluston vuokraamisen periaatteet HSL:n ja valtion välisessä yhteistyössä ja niiden soveltaminen Hangon lisäliikenteessä	5
42	Junajäsenyyden periaatteet	9
43	Vantaan ratikan pikaraitioliikenteen liikennöinnin hankintatapa	13
44	Lausunto Keravan yleiskaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta	15
45	Lausunto Keravan raidehankkeiden vaiheyleiskaavan (VYK8) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta	17
46	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	19
47	Tiedoksi merkittävät asiat	20
48	Seuraava kokous	21

### **39 Kokouksen järjestäytyminen**

Hallitus 21.04.2026

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 Ida Tammisen (varalla Tarik Ahsanullah).

#### **Päätös**

**40**
**Vuoden 2026 talousarvion muuttaminen**

153/02.02.00.00/2025 Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2026-2028

Hallitus 21.04.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
 Valmistelija johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi

Hyväksyessään 25.11.2025 HSL:n vuoden 2026 talousarvion yhtymäkokous päätti, että sitovia määrärahoja talousarviossa ovat toimintamenot ja investointimenot ja sitova tuloarvio on kuntaosuudet. Talousarvion hyväksymisestä ja muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Talousarvion 2026 hyväksymisen jälkeen havaittiin junaliikenteen operointikustannusten jakoperusteena käytetyissä suoritteissa virhe, jonka seurauksena junaliikenteen operointikustannukset ovat kohdentuneet kuntien kuntaosuuksiin epäjohton mukaisesti. Tästä on tehty erillinen hallinnollinen selvitys.

Talousarvion 2026 mukaiset laskutettavat kuntaosuudet esitetään korjattavaksi tarkistetun laskennan perusteella siten, että korjaukset huomioidaan kuntaosuuksien laskutuksessa kesäkuusta 2026 alkaen.

Laskutusmuutoksen toteutustapa sovitaan erikseen kunkin kunnan kanssa. Muutos voidaan toteuttaa joko suoraan laskutuksessa tai huomioimalla se kunnan kertyneessä ylijäämässä tai alijäämässä. Muutoksen toteuttamisessa noudatetaan yhtenäisiä periaatteita siten, että korjaukset tehdään ensisijaisesti laskutuksessa. Poikkeavasta menettelystä voidaan sopia kunnan kanssa perustellusta syystä, ja menettely dokumentoidaan.

Muutoksen vaikutukset kunnittain:

	Laskutettava kuntaosuus TA2026, €	Muutos, €	Laskutettava kuntaosuus, muutettu TA2026, €
Espoo	151 114 000,00	-3 340 000,00	147 774 000,00
Helsinki	318 230 000,00	2 148 000,00	320 378 000,00
Kauniainen	2 241 000,00	-317 000,00	1 924 000,00
Kerava	2 991 000,00	260 000,00	3 251 000,00
Kirkkonummi	8 015 000,00	-992 000,00	7 023 000,00
Sipoo	3 794 000,00	9 000,00	3 803 000,00
Siuntio	1 303 000,00	-75 000,00	1 228 000,00
Tuusula	3 602 000,00	76 000,00	3 678 000,00
Vantaa	64 895 000,00	2 231 000,00	67 126 000,00
<b>Yhteensä</b>	<b>556 185 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>556 185 000,00</b>

**Ehdotus**

Hallitus päättää esittää yhtymäkokoukselle, että

a) kuntakohtaiset laskutettavat kuntaosuudet vuodelta 2026 muutetaan selostusosassa esitetyn mukaisesti,

b) hallinto-tulosalueen johtaja valtuutetaan sopimaan kunkin kunnan kanssa muutoksen toteuttamistavasta kuntaosuuden laskutuksessa 2026 sekä, että

c) sitovaan tuloarvioon, kuntaosuudet yhteensä, ei tehdä muutoksia.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

## **Päätös**

41

**Junakaluston vuokraamisen periaatteet HSL:n ja valtion välisessä yhteistyössä ja niiden soveltaminen Hangon lisäliikenteessä**

10/02.08.00/2026 Junakaluston vuokrauksen oikeudelliset perusteet

Hallitus 21.04.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelijat Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**HSL:n ja valtion yhteistyö tulevaisuuden henkilöjunaliikenteen järjestämisessä**

HSL on osallistunut yhteistyössä valtion viranomaisten kanssa valmistelutyöhön, joka tähtää Suomen rautateiden henkilöliikennemarkkinan avaamiseen ja tulevaan valtion PSA-ostoliikenteen ensimmäiseen kilpailutukseen (Raidereformi). Liikenne- ja viestintäministeriö sekä nykyään henkilöjunaliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimiva liikenne- ja viestintävirasto Traficom ovat pyytäneet kunnilta sekä kaupunkiseutujen joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta periaatepäätöksiä halukkuudesta osallistua tulevaisuuden junaliikenteen järjestämiseen sekä lisäliikenteen ja siihen tarvittavien uusien junien rahoitukseen 17.4. mennessä.

Valmistelutyössä on tunnistettu, että julkisen palvelun junaliikenteeseen käytettävissä oleva ja hankittava junakalusto on liikennetarjonnan kehittämiseksi kriittinen rajoittava resurssi. Siksi liikennettä järjestävien viranomaisten kannattaa tehdä keskenään yhteistyötä, jotta junakalustoa voidaan käyttää mahdollisimman joustavasti ja tehokkaasti. HSL:n käytettävissä on Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ltä vuokratut 81 Sm5-junaa, kun taas Traficom ostoliikenteeseen on käytettävissä uuteen valtion kalustoyhtiöön (Suomen Ostoliikennekalusto Oy, eli Railstock) VR:ltä siirretty nykyiseen ostoliikenteeseen käytetty junakalusto sekä uuden kaluston hankintasopimukset.

Ensimmäinen esimerkkitapaus joustavan kalustoyhteistyön hyödyllisyydestä tuli käsiteltäväksi, kun valtion tämän vuoden budjettiin hyväksyttiin uusi määräraha suoran työssäkäyntiyhteyden järjestämiseen Hanko–Helsinki-junalla. Koska päätös syntyi ilman asiantuntijavalmistelua, sen toteuttamiseen ei ollut valmista mallia. Traficom, VR ja HSL ovat siksi valmistelleet yhteistyössä ratkaisua, jolla uusi yhteys pystyttäisiin parhaiten toteuttamaan Rantaradan niukan ratakapasiteetin ja käytettävissä olevan junakaluston rajoitteista huolimatta. HSL:n on aiheellista olla mukana yhteistyössä, koska kokonaan uuden valtion ostaman junavuoron lisääminen ruuhkaiselle Rantaradalle olisi johtanut HSL:n kannalta haitallisiin vaikutuksiin sekä liikenteen häiriöherkkyydelle että HSL:n ja VR:n välisestä lippuyhteistyöstä maksettaville korvauksille.

Parhaaksi liikennöintiratkaisuksi löydettiin malli, jossa HSL:n Siuntio–Helsinki välillä ajavista Y-junista yhden aamu- ja yhden iltaruuhkavuoron reittiä pidennetään Hangon ja Siuntion välisellä osuudella. Tämä pystytään toteuttamaan ensi syksystä kesään 2027 asti kestäväällä jaksolla niin, ettei HSL:n liikenteeseen tarvittava kalustomäärä kasva. Traficom korvaa kaikki Siuntio–Hanko välin liikennöinnistä ja HSL:n Sm5-junayksikön käytöstä aiheutuvat lisäkustannukset. Junayksiköt pysyvät koko ajan HSL:n nykyisen operointi- ja kunnossapitosopimuksen sekä junien käyttösopimuksen piirissä, eli VR:n vastuut ja veloitteet junien käytön ja kunnossapidon suhteen

pysyvät ennallaan. Sm5-junien yhteiskäyttöjärjestely vaatii kuitenkin vielä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n hallituksen hyväksynnän.

Yhteistyöratkaisua valmisteltaessa on noudatettu periaatetta, että HSL-alueen ulkopuolisesta liikennöinnistä ei saa aiheutua lisäkustannuksia tai riskejä HSL:lle tai sen jäsenkunnille, eikä HSL-alueella tarpeellinen palvelutaso saa heikentyä. Sovitun ratkaisun kokonaisvaikutus HSL:lle vajaan vuoden mittaisen liikennöinnin aikana on arviolta noin 100 000 euroa positiivinen. Tämä hyöty syntyy nykyisin ruuhkan vastasuuntaan ajettujen vuorojen suoritteiden säästöstä sekä Siuntion länsipuolelta tulevista uusista matkustajista, joista VR maksaa HSL:lle korvauksen lippujen yhteiskäyttöisyys sopimuksen mukaisesti.

Tämä järjestely ei voi jatkua sellaisenaan sen jälkeen, kun kaupunkirata Espooseen valmistuu ja HSL:n junien linjasto- ja aikataulurakenne Siuntioon ja Kirkkonummelle muuttuu ratkaisevasti. Vuoden kestävän kokeilun kokemusten perusteella pyritään yhteistyössä löytämään uusi ratkaisumalli, jolla ruuhka-ajan yhteys Hangon ja Helsingin välillä pystytään tarjoamaan mahdollisimman sujuvana. Samalla testataan myös HSL:n ja Traficomien välisen yhteistyö- ja sopimusmallin toimivuutta. Tavoitteena on tehdä henkilöjunaliikenteen toimivaltaisten viranomaisten horisontaalisesta yhteistyöstä pitkäaikainen puitesopimus, joka mahdollistaa yhteisiä tavoitteita edistävät ratkaisut sekä tulevassa kilpailutuksessa että Etelä-Suomen lähijunaliikenteen suunnittelussa, operoinnissa ja junakaluston käytössä 2030-luvulla.

### **HSL:n junaliikenteen tulevaisuuden kalustotarpeeseen varautuminen**

HSL:n kannalta merkittävä hyöty yhteistyöstä olisi mahdollisuus vuokrata omaan liikenteeseen uusia valtion kalustoyhtiön hankkimia Sm7-junia. HSL-junaliikenteen skenaarioissa on tunnistettu, että Espoon kaupunkiradan liikenteen alettua ollaan tilanteessa, jossa junakaluston tarve voi ylittää nykyisten Sm5-junien käytössä olevan määrän ehkä jo vuonna 2029, todennäköisesti 2030-luvun puoliväliin mennessä.

Digirataan valmistautuminen tarkoittaa jatkuvaa kahden Sm5-junayksikön varausta ETCS-laiteasennuksiin vuosina 2029–2034. Liikenteessä olevien junien määrää vähentäviä syitä ovat myös muut peruskorjaus- ja muutostyöt, mainosteippaukset ja törmäysvauriokorjaukset. Voidaan olettaa, että vuodesta 2029 alkaen liikenteeseen on käytettävissä enintään 75 junayksikköä, joka vastaa suunniteltua tarvetta Espoon kaupunkiradan vuoden 2027 tilanteessa. Tämän jälkeen Sm7-junien vuokraus on ainoa realistinen mahdollisuus saada uusia tarpeita vastaavia lisäjunia HSL:n käyttöön. Sm7-junat ovat selvästi pidempiä ja hitaammin kiihtyviä kuin Sm5-junat; ne eivät sovellu tiheiden pysähdysten ja vuorovälien kaupunkiradoille, mutta ne ovat varsin sopivia kaukoliikenneraiteilla ajettavaan Kirkkonummen liikenteeseen, sekä erityisesti pääradan R-junien liikenteeseen, johon niitä tulee jo tänä syksynä.

Mikäli junakaluston laskennallinen tarve ylittää käytössä olevien junien määrän, liikenteen luotettavuus, laatu ja asiakaskokemus kärsivät. Suunnittelussa joudutaan käyttämään suurempaa mitoituskapasiteettia, eli junissa on säännönmukaisesti tavoitetta ahtaampaa matkustaa ruuhka-aikoina. Satunnaiset kalustovajaukset johtavat pahasti ylikuormittuneisiin juniin, viivästyksiin asemilla ja heikompaan täsmällisyyteen. Koska HSL:n strategisena tavoitteena on matkustuksen ja lipputulosten kasvattaminen, ja avaimena siihen on laadukas asiakaskokemus, on tarpeen varautua riittävään kalustomäärään, joka mahdollistaisi tavoitteiden toteutumisen.

Matkustus on ollut Covid-kuopan jälkeen jatkuvalla kasvu-uralla, ja sen ennustetaan jatkuvan 2030-luvulla. Liikenteen lisästarve riippuu matkustajamäärien kehityksen lisäksi uusien junayhteyksien tarpeesta: Länsiradan 1. vaiheen lähiliikenne Histaan ja Lohjalle, Kerava–Nikkilä-radan liikennöinti sekä Hangon liikenne ja Rantaradan muu tarjonta ovat mahdollisia lisäyksiä, joihin HSL:n on syytä varautua. Pääradan lisäliikenteen tulevaisuus riippuu valtion ja kaupunkien rahoitushalukkuudesta, kuten junajäsenyysmallin kuvauksessa kerrottiin, mutta tällä hetkellä R-junat kulkevat jo usein täysinä, ja HSL-alueen asemilta on joskus vaikea mahtua kyytiin.

Valtion kalustoyhtiön perustaminen ja toiminnan käynnistäminen viivästyi niin, että uusi yhtiö sai VR:ltä siirtyvän kaluston ja hankintasopimukset haltuunsa vasta tämän vuoden maaliskuussa. Siksi Railstock ei ole vielä pystynyt antamaan edes alustavia tietoja Sm7-junayksiköiden vuokrauksen hintatasosta ja muista ehdoista, eivätkä HSL tai muut kunnalliset toimijat voi sitoutua uusien junien tilaamiseen ja rahoitukseen valtion pyytämällä päätöksellä ilman kustannustietoja. HSL voi kuitenkin ilmoittaa, että se on tunnistanut tarpeen ja realistisen mahdollisuuden Sm7-junien vuokraamiselle omaan käyttöönsä, ja siksi olemme valmiita neuvottelemaan Traficom ja Railstockin kanssa lisäjunien tilauksen ja vuokrauksen ehdoista, joihin sisältyy myös malli kunnossapidon järjestämiseksi kilpailutuksen jälkeen.

HSL:n saamien tietojen mukaan Sm7-junien hankintasopimuksessa on lisäjunien tilaamiseen kaksi optiomahdollisuutta. Ensimmäinen optio koskee heti jo tilatun 20 junan sarjatuotannon jatkoksi hankittavia junia, joiden toimitus tapahtuisi n. vuonna 2028. Päätös tämän option käytöstä on tehtävä aivan lähiaikoina. Mikäli HSL haluaisi 2–4 uutta Sm7-junaa varmistaakseen kaluston riittävyyden lähitulevaisuudessa, päätös tästä hankinnasta tulisi HSL:n hallituksen käsiteltäväksi vielä ennen kesää. Ensimmäisen option käyttäminen lisäjunien tilaukseen edellyttää myös valtion päätöstä ja Traficom ja Railstockin kanssa tehtävän yhteistyösopimuksen syntymistä.

Toinen tilausoptio on voimassa useita vuosia, mutta junia on tilattava vähintään 5 kappaletta, yksikköhinta on korkeampi ja toimitusaika voi olla huomattavan pitkä. Tämä mahdollistaa varautumisen sellaisiin tulevaisuuden lisätarpeisiin, joiden perusteena olevasta liikenteestä tai ratainfrastruktuurista ei ole vielä toteutuspäätöksiä.

HSL voi hyväksyä ainoastaan sellaisen vuokrausjärjestelyn, joka on hintatasoltaan kohtuullinen, riittävän ennakoitava eikä edellytä pidempää sitoutumista kuin mikä on HSL:n tarpeiden kannalta perusteltua. Toisaalta mahdollisuus HSL:n oman uuden kalustosarjan hankintaprojektin lykkäämiseen tuottaa merkittävästi säästöä, joka voi jo pelkästään riittää kattamaan muutaman Sm7-junan vuokrauksen kustannukset.

### **Junakaluston vuokraamisen ja yhteiskäytön sitovat periaatteet**

HSL voi vuokrata valtion omistaman Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n junia käytettäväksi HSL:n järjestämässä lähijunaliikenteessä, mikäli se on tarpeellista kaluston riittävyyden, liikennetarjonnan ja palvelun laadun varmistamiseksi, ja vuokraus on kokonaistaloudellisesti edullisin tapa sen toteuttamiseen.

HSL voi antaa vuokralle tai yhteiskäyttöön toisen toimivaltaisen viranomaisen järjestämään PSA-henkilöjunaliikenteeseen HSL:n vuokraamia Sm5-junia, edellyttäen että järjestely palvelee Helsingin seudun ja sen laajemman työssäkäyntialueen henkilöjunaliikenteen kehittämistä, kilpailukykyä ja kustannustehokkuutta, HSL:n omaan liikenteeseen tarvittava kalustomäärä säilyy käytössä riittävänä ja että Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy hyväksyy vuokrausjärjestelyn sopimusehdot.

Liikennöinnin ja kaluston käytön yhteistyöjärjestelyjen seurauksena tarpeellinen palvelutaso HSL-alueen sisällä ei saa heikentyä olennaisesti liikenteen tarjonnan, laadun tai matkustuskapasiteetin osalta.

Yhteistyössä järjestetyn liikenteen operointiin ja kalustoon liittyvien kustannusten korvaamisesta sekä riskien kohdistumisesta sovitaan siten, että HSL:lle tai sen jäsenkunnille ei voi aiheutua HSL-alueen ulkopuolisesta liikenteestä ja kaluston käytöstä lisäkustannuksia tai uusia vastuuta.

HSL:n ja Traficomien välistä yhteistyötä koskeva pitkäaikainen puitesopimus sekä jokainen junakaluston vuokrausta tai yhteiskäyttöä edellyttävä uusi järjestely tuodaan erikseen HSL:n hallituksen päätettäväksi.

## Ehdotus

Hallitus päättää

- a) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään ja allekirjoittamaan liikenne- ja viestintävirasto Traficomien kanssa tehtävän sopimuksen vuoden mittaisesta yhteistyöjärjestelystä, jossa HSL:n Sm5-junayksikköä käytetään valtion ostoliikenteessä Siuntion ja Hangon välillä, sekä hyväksymään ja allekirjoittamaan tämän järjestelyn edellyttämän muutoksen HSL:n ja Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n väliseen sopimukseen Sm5-junakaluston vuokrauksesta;
- b) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelemaan sopimusjärjestelyjä, joilla mahdollistetaan pitkäaikainen yhteistyö HSL:n ja Traficomien välillä PSA-junaliikenteen järjestämisessä sekä siihen liittyvä julkisten kalustoyhtiöiden junakaluston vuokraaminen ja/tai yhteiskäyttö toimivaltaisten viranomaisten välillä;
- c) vahvistaa selostustekstin mukaiset sitovat periaatteet noudatettavaksi HSL:n ja muiden toimivaltaisten viranomaisten yhteistyöjärjestelyissä; sekä
- d) selvittää HSL:n järjestämän liikenteen käyttöön tulevaisuudessa tarvittavien Sm7-junien määrän ja valmistautua sopimaan Traficomien ja Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n kanssa näiden junien tilaamisesta hankintasopimukseen sisältyvillä lisätilausoptioilla sekä junien vuokrauksesta ja rahoituksesta, mikäli järjestelyn kustannukset ja ehdot noudattavat edellä vahvistettuja periaatteita.

## Päätös

**42****Junajäsenyyden periaatteet**

Hallitus 21.04.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelijat Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Junajäsenyysmallin tausta ja merkitys**

HSL on osallistunut valtion viranomaisten kanssa tulevaisuuden julkisen palvelun junaliikenteen järjestämisen ja tulevan kilpailutuksen valmisteluun (Raidereformi). Tässä yhteistyössä on tunnistettu, että HSL:n voisi olla tarkoituksenmukaista vastata tulevaisuudessa henkilöjunaliikenteen tilaajatehtävistä nykyistä toimivalta-alueitaan laajemmin. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue, jossa pendelöinnin osuus on merkittävä, ulottuu erityisesti ratojen suunnassa paljon nykyistä HSL-alueetta ja Helsingin seutuakin pidemmälle.

Samalla on tunnistettu, että kaikki laajemman työssäkäyntialueen radanvarsikunnat eivät voi liittyä HSL:n jäseniksi nykyisen perussopimuksen mukaisesti. Järvenpää, Hyvinkää, Mäntsälä ja Vihti ovat ne lähijunaliikenteelle merkittävät Helsingin seudun kunnat, jotka voivat itse päättää jäseneksi liittymisestä. Tällä hetkellä Järvenpää selvittää jälleen mahdollista liittymistä, mutta muiden kohdalla asia ei ole edennyt lainkaan. Nykymallilla näiden tai muiden kuntien halukkuutta osallistua joukkoliikenteen kehittämiseen merkittävällä rahoitusosuudella, mikä on HSL-jäsenyyden ehto, vähentää oleellisesti valtion ilmaiseksi tarjoama junaliikenne.

Toisaalta Siuntion esimerkki osoittaa, että uudet reuna-alueen jäsenkunnat eivät nykyisellä junaliikenteen kustannusjyvityksen ja kuntaosuuksien laskentamallilla ole ongelmattomia tulijoita nykyisten jäsenkuntien kannalta. Siksi HSL on lähtenyt valmistelemaan uudenlaista, kaikille osapuolille kannattavaa kuntayhteistyön mallia seudullisen lähijunaliikenteen kehittämisen ja tulevan kilpailuttamisen perustaksi. Tästä junajäsenyysmallista on viestitty Raidereformin tiedotuksen yhteydessä alueen kunnille ja järjestetty keskusteluja kuntien edustajien kanssa eri ratasuunnilla.

Valtion PSA-liikenteen tulevan hankinnan valmistelua ohjaava linjaus, jonka vahvisti talouspoliittinen ministerivaliokunta kesäkuussa 2025, on turvata nykyisen ostoliikenteen säilyminen 2030-luvulla valtion rahoituksella. Sen sijaan liikenteen lisäykset ja uudet yhteydet ovat mahdollisia vain kuntien rahoituksella, eikä uutta ostoliikennettä tulla järjestämään sellaisille yhteysväleille, joissa on jo VR:n markkinaehtoista junaliikennettä.

Nykyisin valtio vastaa HSL-alueen rajan ylittävien taajamajunien (R-, Z-, D-, T- ja H-junat) liikenteen tilaamisesta. Toimivaltaisena viranomaisena toimii nykyään liikenne- ja viestintävirasto Traficom, joka valmistelee parhaillaan kaiken valtion PSA-ostoliikenteen kilpailuttamista nykyisen VR:n kanssa suorahankintana tehdyn käyttöoikeussopimuksen päättyessä vuoden 2030 lopussa. HSL on mukana tässä liikenteessä merkittävänä rahoittajana; HSL-liput kelpaavat näissä junissa matkustukseen HSL-alueella, mistä HSL maksaa korvauksena VR:lle yli 15 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on enemmän kuin valtion maksama nettokorvaus näiden junien liikenteestä. Myös HSL-matkustajien osuus näissä junissa on merkittävä, ja HSL-alueeseen kuuluvan Jokelan (Tuusulan pohjoinen taajama) liikennepalvelu on

täysin riippuvainen R-junista. Näin ollen HSL:llä olisi perusteita ottaa vahvempi rooli pääradan lähijunaliikenteen järjestämisessä jo nykyisen alueen palvelutason ja kohtuullisen kustannustason turvaamiseksi.

HSL:n näkemyksen mukaan lähijunaliikenne pääradalla olisi mahdollista järjestää kustannustehokkaammin ja palvelutason kehittäminen olisi mahdollista kohtuullisella lisärahoituksella, jos taajamaliikenne Riihimäen (ja Z-junalla Lahden) tasolle asti suunniteltaisiin ja hankittaisiin yhtenäisenä kokonaisuutena HSL-lähijunaliikenteen kanssa. Toisaalta valtion linjauksen on tulkittu tarkoittavan ilman vaihtoa Tampere – Helsinki välillä ajavien R-junien ja ruuhka-ajan Hämeenlinna – Helsinki välin D-junien jatkuvan nykyisellään. Junaliikenteen toimivalta-alueiden, linjastorakenteen ja kilpailukohteiden rajaamisen vaihtoehtoja arvioidaan vielä Traficom ja HSL:n yhteistyönä.

Länsiradan ensimmäisen vaiheen toteutuksesta odotetaan lopullista päätöstä lähiaikoina. Kun rata päättyisi Lohjalle, sille ei synny markkinaehtoista liikennettä, ja valtio ei nykyisen linjauksen perusteella tule järjestämään radalle ostoliikennettä. Siksi HSL on käynyt Lohjan ja Vihdin edustajien kanssa keskusteluja lähijunaliikenteen järjestämisestä, ja näillä kunnilla on vahva kiinnostus osallistua rahoitukseen, jotta niiden osittain maksama uusi rata ei jäisi ilman liikennettä. Junaliikenteen varmistaminen on tärkeää myös Espoole, koska Histan uuden kaupunginosan rakentaminen on riippuvainen Länsiradan junaliikennepalvelusta. Jos Veikkolan aseman toteutuksesta ja rahoituksesta päätetään myöhemmin, Länsiradan lähijuna palvelisi myös Kirkkonummea. Länsiradan ja Rantaradan junaliikenteen yhteensovittaminen Espoon ja Helsingin välisellä rataosuudella voi myös olla tulevaisuudessa haastavaa. Näistä syistä HSL:n kannattaa olla aktiivinen Länsiradan liikenteen järjestämisessä ja edistää ratasuunnan kuntien välistä yhteistyötä.

Rantaradan suunnalla Hangon H-junaliikenne, sekä pendelivuorot Hanko – Karjaa että suorat Hanko – Helsinki yhteydet, ovat valtion ostoliikennettä. Ensi syksynä käynnistyy määräaikaisena kokeiluna HSL:n ja Traficom ja yhteistyönä järjestetty vaihdoton työssäkäyntiyhteys Hanko – Helsinki HSL:n Sm5-junalla ajettuna. Jos Rantaradalla on tulevaisuudessa tarvetta lisätä ostoliikennettä, esimerkiksi koko Länsiradan valmistumisen ja pikajunaliikenteen tarjonnan siirtymisen jälkeen, se on helpompi järjestää yhdessä Länsiradan ostoliikenteen kanssa osana HSL:n junaliikennekokonaisuutta.

### **Junajäsenyysmallin periaatteet**

Uudenlainen yhteistyö- ja rahoitusjärjestely uusien kuntien kanssa edellyttäisi joka tapauksessa HSL:n perussopimuksen muuttamista. Siksi sen valmisteluun ja käyttöönottoon on varattava riittävästi aikaa. Mikäli kiinnostuneita ovat tässä vaiheessa vain Vihti ja Lohja, valmistelulla ei ole vielä kiirettä. Neuvottelujen edistämiseksi on kuitenkin tarpeen vahvistaa HSL:n nykyisten jäsenkuntien edun mukaiset periaatteet, joiden pohjalta junajäsenyysmallia tarkennetaan.

Lähtökohta junajäsenyydelle on, että se toteutuisi osana HSL:n ja valtion välistä yhteistyötä tulevaisuuden lähijunaliikenteen järjestämisessä. Mallin taloudellisen kestävyuden kannalta on oleellista, ettei valtio ainakaan vähennä rahoitustaan, vaikka kunnat sitoutuisivat omaan rahoitukseen liikennetarjonnan kehittämiseksi.

Keskeinen periaate on, että nykyisen HSL-alueen ulkopuolelle ajettavasta junaliikenteestä ei aiheutuisi lisäkustannuksia tai uusia vastuita HSL-jäsenkunnille, eli ristisubvention sijasta liikennealueen laajennuksella tavoiteltaisiin tuottavuushyötyjä junaliikenteen suunnittelusta, tehokkaammasta operoinnista ja paremmista kilpailun

edellytyksistä. Järjestettävän liikenteen tulisi luonnollisesti parantaa saavutettavuutta, joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kestävästä liikkumisesta Helsingin seudulla ja laajemmalla työssäkäyntialueella.

Junaliikenteen järjestäminen edellyttää pitkäaikaisia rahoitussitoumuksia, koska liikennöintisopimukset ovat tyypillisesti 7–10 vuoden pituisia, ja junakaluston, varikoiden ja asemainfran investoinnit tehdään vuosikymmenien kuoletusajalla. Laajemman alueen liikenteen järjestämisen edellytys on, että HSL vuokraa valtion kalustoyhtiön Sm7-junia ja sitoutuu niiden rahoitukseen pitkäaikaisella hankintayhteistyöjärjestelyllä, jota on kuvattu seuraavassa päätössiisassa. Lisäksi tasapuolisuus edellyttää, että kaikki kunnat, joita ratasuunnan junaliikenne palvelee, ovat mukana samoilla pelisäännöillä. Siksi junajäsenyydestä ei voisi irtautua omalla päätöksellä kuten nykyisin HSL:n jäsenyydestä, vaan sitoutumisen tulisi vastata HSL:n pitkäaikaisia kustannusvastuita.

Toisaalta junajäsenyyden perusajatus on, että kunta maksaa vain junaliikenteen järjestämiseen ja matkustukseen liittyviä kustannuksia. HSL ei järjestäisi kunnan alueelle linja-autoliikennettä tai muuta julkista liikennettä. Kunta ei maksaisi osuutta muista kuin junaliikennettä palvelevista HSL:n yleiskustannuksista, eikä myöskään osuutta muun HSL-liikenteen infrakorvauksista.

Junajäsenkuntalaisille myydyillä subventoiduilla lipuilla ei myöskään olisi vaihtooikeutta muuhun HSL-liikenteeseen, vaan ne kelpaisivat pelkästään junaan runkomatkalle, ja jatkoyhteyksiin olisi ostettava lisäksi HSL-lipputuote; kuitenkin samasta HSL:n lipunmyyntisovelluksesta eri yhdistelmien ostaminen olisi helppoa. Kunnalla olisi vaikutusmahdollisuus junalipun hintaan päättämänsä subventiotason perusteella, mutta HSL vastaisi koko lippujärjestelmän hinnoittelurakenteen, lipputuotteiden ja asiakasryhmien pysymisestä johdonmukaisina ja yhtenäisinä. Junalippujen tulot kohdistuisivat kunnalle matkan pääteaseman perusteella.

Junaliikenteen kustannusten kohdistaminen tehtäisiin junalinjoittain HSL-alueen ulkopuolisen linjaosuuden suoritekustannusten ja junakaluston kiinteiden kustannusten perusteella siten, että kunnan maksuosuus perustuu ensisijaisesti sitä palvelevan yhteysvälin pituuteen. Vain tällä periaatteella saadaan pitkien linjojen vähiten käytettyjen häntien tuottama alijäämä kohdistettua läpinäkyvästi. Mikään yksinkertainen ja kaavamainen malli ei kuitenkaan johda kaikilla ratasuunnilla kaikkien kuntien kannalta hyväksyttävään ja oikeudenmukaiseen kustannusjakoon, joten maksuosuuksia olisi perusteltua tasoittaa kunnan tai asemanseudun asukasmäärän ja/tai asemakohtaisen matkustuksen perusteella. Lopullinen kustannusjakomalli käsiteltäisiin aikanaan HSL:n perussopimuksen muutoksessa, ja se tulisi myös vahvistettavaksi sekä HSL:n hallituksen että sopimukseen liittyvien junajäsenkuntien päätöksillä.

Vertailukohtaksi kuntayhteistyön merkitykselle junaliikenteen kehittämisessä voidaan todeta, että kaikki Turun ja Tampereen välisen ratayhteyden vaikutusalueen kunnat ovat hyväksyneet periaatteen lisäliikenteen rahoittamiseksi, mikäli valtio suostuu ostojunaliikenteen lisäämiseen tulevassa kilpailutuksessa.

## Ehdotus

Hallitus päättää

a) vahvistaa junajäsenyysmallin valmistelua ohjaavat sitovat periaatteet selostustekstin mukaisesti; sekä

b) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelemaan Traficomin, mahdollisten junajäsenkuntien ja nykyisten jäsenkuntien kanssa junajäsenyyden edellyttämiä sopimusjärjestelyjä edellä vahvistettuja periaatteita noudattaen.

## **Päätös**

43

**Vantaan ratikan pikaraitoliikenteen liikennöinnin hankintatapa**

109/02.08.00/2026 Vantaan ratikan pikaraitoliikenteen liikennöinti

Hallitus 21.04.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Ville Uusi-Rauva, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Johdanto**

Vantaan ratikka on Helsingin Mellunmäen ja Vantaan Aviapoliksen välille rakennettava pikaraitiolinja. Vantaan ratikan rakentaminen alkoi joulukuussa 2025. Liikennöinti on tarkoitus aloittaa vuonna 2029. Radan ja varikon rakentamisen, kalustohankinnan ja liikenteen järjestämisen ajallinen yhteensovittaminen pitää sisällään runsaasti epävarmuustekijöitä. Tästä syystä päätös liikenteen järjestämisen hankintatavasta on tehtävä hyvissä ajoin, jotta liikenteen hankinnalla ei ole vaikutusta Vantaan ratikan infralla liikennöivän pikaraitiolinjan 20 liikenteen käynnistymisen aikatauluun.

Vantaan ratikka on pääkaupunkiseudun toinen pikaraitiotie, joka korvaa runkolinjan 570. Se mahdollistaa maankäytön kehittymisen ja yhdistää raskaan raideliikenteen, metron ja junat. Sillä on keskeinen rooli osana raideliikenteen verkostokaupunkia. Vantaan ratikan infralla liikennöivän pikaraitiolinjan 20 pituus on noin 19 kilometriä ja pysäkkipareja on 27. Suunniteltu matka-aika päätepysäkiltä toiselle on noin 50–55 minuuttia. Ratainfran rakentamisesta vastaa Vantaan ratikan itäinen ja läntinen allianssi. Pikaraitiolinjaa 20 operoidaan Vaaralan varikolta. Varikon rakennuttaa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenne).

Kalustona pikaraitiolinjalla 20 käytetään Kaupunkiliikenteen hankkimia uusia pikaraitiovaunuja (18 kpl 36 metrin kaksisuuntavaunu, 180–200 matkustajapaikkaa/vaunu). Kaupunkiliikenne toimii kalustoyhtiönä.

**Liikenteen järjestämistapa**

Pikaraitiolinjan 15 hankintatapapäätöksessä (5.5.2020) hallituksella oli vaihtoehtoina liikenteen kilpailuttaminen, sidosyksikköhankinta HKL:ltä (nykyisin Kaupunkiliikenne) tai näiden yhdistelmä. Tuolloin tehdyssä päätöksessä päädyttiin vaihtoehtoon, jossa liikenne aloitetaan Kaupunkiliikenteen kanssa ja kilpailutetaan sen jälkeen. Aikataulullisista ja riskinhallinnallisista syistä johtuen tämä on paras vaihtoehto myös Pikaraitiolinjan 20 liikenteen hankinnalle. Liikenne voidaan hankkia PR15-liikennöintisopimuksen laajenuksena.

Pikaraitiolinjan 20 hankinta Kaupunkiliikenteeltä on muiden kaupunkiraideliikennesopimusten mukainen bruttomallin sopimus, jossa tilaaja kantaa lipputuloriskin. Sopimus kattaa liikenteen operoinnin kustannukset, kaluston kunnossapidon ja hallinnon sekä kiinteät kustannukset. Varikon kustannukset ja kaluston pääomakustannukset katetaan omilla, aiemmin päätetyillä ja solmituilla sopimuksilla. Uuden liikenteen käynnistäminen ja toiminnan ylösajo on osa sopimusta. Sopimuksessa on riittävä ohjausvaikutus. Sopimus sisältää aidon läpinäkyvyyden

pikaraitiotien kustannuksiin, jotta kilpailuttamisen valmistelussa on käytettävissä riittävä tieto kustannustasosta.

Päätös pikaraitioliikenteen sidosyksikköhankinnasta tehdään huhtikuussa 2026. Neuvottelu ja sopimuksen laatiminen tapahtuvat loppuvuoden 2026 ja vuoden 2027 aikana. Sopimus vahvistetaan syksyllä 2027. Alustavien arvioiden mukaan sopimuksen valmistelu- ja neuvotteluvaiheessa tarvitaan 1–2 henkilöä vaiheesta riippuen. Hankinnan valmistelu on mahdollista tehdä nykyisillä resursseilla.

Esitetyllä tavalla riskit Vantaan ratikan liikenteen käynnistämiseksi vähenevät ja samaan aikaan mahdollisuus seudullisen markkinan järjestämiseen säilytetään.

Esitetyn hankintatavan hyötyjä ovat

- Riittävästi aikaa taustajärjestelmien seudulliselle organisoinnille
- Pienempi riski pikaraitiolinjan 20 käyttöönotossa
- Pienempi aikatauluriski valmistelussa
- Kaupunkiliikenteen synergiahyödyt.

Esitetyn hankintatavan haittoja ovat

- Lykkää edelleen seudullisen toimintaympäristön syntymistä.

## Ehdotus

Hallitus päättää

a) hyväksyä pikaraitiolinjan 20 hankintatavaksi sidosyksikköhankinnan Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa PR15-linjan liikennöintisopimuksen laajenuksena; sekä

b) valtuuttaa toimitusjohtajan neuvottelemaan Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa Pikaraitiolinja 20 liikennöintisopimuksesta seuraavin esittelytekstissä tarkemmin kuvatuin periaattein:

i) sopimusneuvottelujen pohjana on PR15-liikennöintisopimus;

ii) sopimukseen sisältyy liikennöinti, liikenteenohjaus, kaluston kunnossapito sekä näihin liittyvät kiinteät kustannukset;

iii) laajennettavan sopimuksen kesto on matkustajaliikenteen aloituksesta (arvio 2029) vuoden 2032 loppuun ja optiovuosia on enintään kolme;

iv) sopimus sisältää riittävän ohjausvaikutuksen sekä aidon läpinäkyvyyden pikaraitiotien kustannuksiin; sekä

v) sopimuslaajennus tuodaan erikseen hallituksen päätettäväksi.

## Päätös

## 44

**Lausunto Keravan yleiskaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta**

91/10.02.02/2026 Keravan yleiskaava 2050

Hallitus 21.04.2026

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

Keravan kaupunki pyytää lausuntoa Keravan yleiskaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 24.4.2026 mennessä.

Vaiheyleiskaavan materiaalit löytyvät ao. verkkosivun kautta:  
<https://www.kerava.fi/hankkeet/keravan-yleiskaava-2050/> .

Yleiskaava 2050 on Keravan pitkän aikavälin yleispiirteinen suunnitelma, joka ohjaa kaupunkisuunnittelua vuoteen 2050. Se määrittää maankäytön periaatteet sekä ohjaa asumisen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistysalueiden sijoittumista ja yhteensovittamista sekä asemakaavoitusta. Uusi yleiskaava korvaa edellisen, vuonna 2019 lainvoiman saaneen yleiskaavan. Kaavan on tavoite valmistua vuonna 2028.

Suunnittelualue kattaa koko Keravan kaupungin alueen eli noin 31 km<sup>2</sup>. Vuonna 2025 alueella asui noin 38 000 henkilöä.

Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on sijoittaa uudet asuinalueet nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen, joka on HSL:n näkökulmasta kannatettava tavoite tukien MAL-tavoitteita. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaisista kehittämisvyöhykettä, jolle seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta. Keravan kaupungin alueesta huomattava osa sijoittuu ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle.

Uuden asuinrakentamisen sijoittuminen ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle mahdollistaa tehokkaan ja houkuttelevan joukkoliikenteen järjestämisen kustannustehokkaasti. Asuinrakentamisen lisäksi olisi toivottavaa, että myös uudet työpaikka-alueet sijoittautuisivat jo olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.

Junaliikenteen lisääminen Helsingin seudulla edellyttää uutta kalustoa, ja ne puolestaan edellyttävät uusia lähijunaliikenteen varikoita. MAL-sopimukseen vuonna 2024 kirjatut kolme varikkoa ovat edellytys myös uusien ratahankkeiden mahdollistamalle junamäärän kasvattamiselle vapauttamalla kapasiteettia kuormitetulta Helsinki–Pasila-väliltä.

Jäspilän varikon paikka on Keravalla jo huomioitu kaavoituksessa. HSL painottaa, että yleiskaavoituksessa sekä Lentoradan suunnittelussa tulee vielä varmistaa varikon toimintaedellytykset.

Kerava–Nikkilä-radon liikennöintisuunnitelman päivitystä tehdään parhaillaan HSL:n vetämänä yhdessä Keravan, Sipoon ja Väyläviraston kanssa tarkoituksena laatia tarvittavat selvitykset ratasuunnitelman laatimiseksi välille Kerava–Nikkilä. Toteutuessaan ratayhteys voisi mahdollistaa myös Keravalla Ahjon seisakkeen, mikäli seisakkeen vaikutuspiirissä on riittävästi asukkaita ja seisake soveltuu

toteutettavaan liikennöintimalliin. Siksi yleiskaavassa kannattaa varautua tiivistämään Ahjon alueen asutusta.

Keravan asema on seudullisesti merkittävä (seudullisuusluokka A) ja erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueella oleva liityntäpysäköintialue, jossa liityntäpysäköinnistä saatava hyöty jakaantuu monelle eri taholle.

Keravan aseman liityntäpysäköintihanke oli jo vuoden 2020 MAL-sopimuksen toimenpidelistalla. Helsingin seudun vuosien 2024–2035 MAL-sopimuksessa on kirjattu Keravan aseman liityntäpysäköinnistä, että valtio varautuu Keravan aseman liityntäpysäköinnin valtionosuuden rahoittamiseen 4,6 miljoonalla eurolla osana Helsinki–Riihimäki 2. vaiheen valtuutta. Hanke toteutetaan Helsingin seudun liityntäpysäköinnin kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti. Hankkeen toteutuksesta vastaa Keravan kaupunki.

Asema-alueen asemakaavoittamisen ollessa loppuvaiheessa HSL toivoo, että liityntäpysäköintihankkeessa päästään sopimukseen, joka johtaa edelleen hankkeen toteutukseen.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri Janne Markkula (etunimi.sukunimi@hsl.fi) ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa (etunimi.sukunimi@hsl.fi).

**Ehdotus**

Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon.

**Päätös****Liitteet**

Lausunto Keravan yleiskaavan 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

45

**Lausunto Keravan raidehankkeiden vaiheyleiskaavan (VYK8) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta**

92/10.02.02/2026 Keravan raidehankkeiden vaiheyleiskaava

Hallitus 21.04.2026

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

Keravan kaupunki pyytää lausuntoa raidehankkeiden vaiheyleiskaavan (VYK8) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 24.4.2026 mennessä.

Vaiheyleiskaavan materiaalit löytyvät ao. verkkosivun kautta:  
<https://www.kerava.fi/hankkeet/raidehankkeiden-vaiheyleiskaava-vyk8/> .

Keravan raidehankkeiden vaiheyleiskaavan tavoitteena on osoittaa sekä Lentoradan että Itäradan linjaukset Keravan kaupungin alueella. Vaiheyleiskaavassa käsitellään valittuja teemoja tai osakokonaisuuksia yleiskaavatasolla, eikä yleiskaavaa kokonaisuutena. HSL on osallistunut Lentoradan ja Itäradan suunnitteluhankkeisiin.

Lentorata kulkisi Vantaan suunnasta Keravalle tunnelissa Savion ja Alikeravan alueille ja yhtyisi maanpäällä päärataan Jäspilässä. Itärata-hankkeessa on viisi eri linjausvaihtoehtoa Lentoradan ja Porvoossa sijaitsevan Backaksen välillä. Linjausvaihtoehdot kulkevat Keravan kaupungin alueella maanalla. Itärata Oy on valinnut jatkosuunnitteluun, yleissuunnitelman laadintaan eteneväksi ratalinjaukseksi eteläistä linjaa kulkevan vaihtoehdon.

HSL ei ole tunnistanut mahdollisia kielteisiä vaikutuksia lähijunaliikenteen järjestämiseen tai toimintavarmuuteen päärataan liittyvien Lentoradan raiteiden ja Keravan kautta kulkevien Itäradan maanalaisten linjausvaihtoehtojen johdosta. Kuitenkin HSL pitää tärkeänä, että kaavoituksen aikana huomioidaan seuraavat raideliikenteen suunnitteluhankkeet: Keravan Jäspilään sijoittuvan lähiliikenteen junavarikon raideyhteydet, välin Helsinki–Riihimäki-kapasiteetin lisääminen 2. vaiheeseen liittyvä Kytömaan tavaraliikenne-raide sekä Kerava–Nikkilä-radan liikennöintisuunnitelman päivitys.

Näistä Jäspilän varikolla on osin jopa valtakunnallista merkitystä junaliikenteen toimintaedellytysten turvaamisessa. Suunnitteilla oleva Kytömaan tavaraliikenne-raide puolestaan mahdollistaa suoran yhteyden Vuosaaren ja Sköldvikinradoilta Lahden suuntaan. Kerava–Nikkilä-radan liikennöintisuunnitelman päivitystä tehdään HSL:n vetämänä yhdessä Keravan, Sipoon ja Väyläviraston kanssa tarkoituksena laatia tarvittavat selvitykset ratasuunnitelman laatimiseksi välille Kerava–Nikkilä.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri Janne Markkula (etunimi.sukunimi@hsl.fi) ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Mikko Mukula (etunimi.sukunimi@hsl.fi).

**Ehdotus**

Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon.

**Päätös**

Liitteet                      Lausunto raidehankkeiden vaiheyleiskaavan (VYK8) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

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

Hallitus 21.04.2026

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 16.3.–10.4.2026.

**Ehdotus** Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

**Päätös**

Liite Päätösluettelo

**47****Tiedoksi merkittävät asiat**

Hallitus 21.04.2026

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

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Lausunto Junonkadun asemakaavan muutoksesta
- Lausunto Hämeentullin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- Lausunto Myyrmäen keskustasuunnitelmasta 015200
- Lausunto Myyrmäen innovaatiokaavan (MYBA) OAS:sta, Vantaa
- Lausunto Etelä-Nybackan asemakaavaluonnoksesta
- Lausunto asemakaavamuutos 002598 Aviakuja Vantaa

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (taksikilvet)
- Helsingin Eläkeläisjärjestöt Ry:n kannanotto HSL:n lipputoimiston sijainnista
- Traficomien päätös 31.3.2026, Valtionavustus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen digitalisaation edistämiseksi, maksatuspäätös
- Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö valtuutettu Hilikka Ahteen aloitteesta joukkoliikenteen kuljettajien tauko- ja saniteettitilojen turvaamisesta Helsingissä
- Selvitys- ja lausuntopyyntö oikeusasiamiehen asiassa; EOAK/2263/2026

**Ehdotus** Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

**Päätös**

**Liitteet** Lausunto Junonkadun asemakaavan muutoksesta (86/10.02.03/2026)  
Lausunto Hämeentullin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (87/10.02.03/2026)  
Lausunto Myyrmäen keskustasuunnitelmasta 015200 (84/10.02.03/2026)  
Lausunto Myyrmäen innovaatiokaavan (MYBA) OAS:sta, Vantaa (83/10.02.03/2026)  
Lausunto Etelä-Nybackan asemakaavaluonnoksesta (155/10.02.03/2025)  
Lausunto asemakaavamuutos 002598 Aviakuja Vantaa (139/10.02.03/2024)  
Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvoista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (taksikilvet) (116/03.00.00.00/2026)  
Helsingin Eläkeläisjärjestöt Ry:n kannanotto HSL:n lipputoimiston sijainnista (114/00.02.03/2026)  
Traficomien päätös 31.3.2026, Valtionavustus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen digitalisaation edistämiseksi, maksatuspäätös (22/02.05.01.00/2022, saatavilla kirjaamosta)  
Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö valtuutettu Hilikka Ahteen aloitteesta joukkoliikenteen kuljettajien tauko- ja saniteettitilojen turvaamisesta Helsingissä (105/00.02.03/2026)  
Selvitys- ja lausuntopyyntö oikeusasiamiehen asiassa; EOAK/2263/2026 (100/00.04.02/2026, saatavilla kirjaamosta)

**48****Seuraava kokous**

Hallitus 21.04.2026

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

**Ehdotus**

Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran hallituksen seminaarin yhteydessä torstaina 7.5.2026 klo 12:30 (kellonaika aikaistuu aiemmin päätetystä). Seuraava iltakoulu on tiistaina 19.5.2026 klo 16.00 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

**Päätös**