

**Hallitus****AIKA  
PAIKKA**Tiistai 10.06.2026 klo 09:30 -  
Sähköinen kokous**ASIAT**

<b>§</b>	<b>Otsikko</b>	<b>Sivu</b>
77	Kokouksen järjestäytyminen	2
78	Lausunto uutta raitiovaunuhankintaa koskevien hankesuunnitelmien tarkistamisesta	3
79	Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma	6
80	Selvitys HSL:n liikennekaluston tilaajavärytyksestä ja raitiovaunujen värytyksestä	9
81	Työsuhde-etukumppaneiden sopimusmalli	12
82	Kannustinjärjestelmän palkkion maksaminen vuosilta 2022–2025	14
83	Vastuullisuustyön painopisteet	16
84	Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2025	17
85	Oikaisuvaatimus vs. toimitusjohtajan päätöksestä 03.09.2025 § 65	18
86	Yhtymäkokouksen 26.5.2026 päätösten toimeenpano	19
87	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	20
88	Tiedoksi merkittävät asiat	21
89	Seuraava kokous	22

**77****Kokouksen järjestäytyminen**

Hallitus 10.06.2026

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 Anssi Auran (varalla Sari Helin).

**Päätös**

78

**Lausunto uutta raitiovaunuhankintaa koskevien hankesuunnitelmien tarkistamisesta**

11/08.00.00.03/2022 HKL:n raitiovaunukaluston hankesuunnitelma

Hallitus 26.05.2026 § 66

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

**Johdanto**

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenneyhtiö) on laatinut hankesuunnitelmat käyttöön päässä olevan raitiovaunukaluston korvaamista sekä pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistavasta raitiovaunuhankinnasta. Vaunuhankinnat ovat välttämättömiä investointeja kaupunkiraitioliikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi ja jo päätettyjen linjastolaajennusten mahdollistamiseksi. HSL on antanut näistä hankesuunnitelmista puoltavat lausunnot lokakuussa 2023.

Hankesuunnitelmia joudutaan tarkistamaan erityisesti Ukrainan sodan, Lähi-idän jatkuvan kriisin sekä haastavan kalustohankinnan aiheuttaman vähäisen tarjoajamäärän aiheuttamasta kustannustason nousun johdosta.

**Tiivistelmä**

HSL pitää raitiovaunuhankintoja tarpeellisena investointina. Kaupunkiraitioliikenne tarvitsee uutta kalustoa korvaamaan poistuvan nivelraitiovaunukaluston ja uudet Länsi-Helsingin ja Vantaan pikaraitiolinjat tarvitsevat uutta kalustoa mahdollistamaan liikenteen aloittamisen jo 2030-luvun vaihteessa. Helsingin ja Vantaan kaupungit haluavat kehittää raitioliikennettä edelleen, jolloin myös kalustoinvestoinnit ovat välttämättömiä.

HSL on osallistunut hankesuunnitteluun sekä projektiryhmä- että ohjausryhmätasolla ja valmistelussa on huomioitu hyvin HSL:n tarpeet. Vaunuhankintojen hankesuunnitelmien tarkistaminen on tarkoitus tehdä kevään ja alkusyksyn 2026 aikana niin, että Kaupunkiliikenneyhtiön järjestämän tarjouskilpailun voittaneen toimittajan kanssa saataisiin allekirjoitettua sopimus syksyyn 2026 mennessä ja uusia vaunuja matkustajaliikenteeseen 2030-luvun taitteessa.

Raitiovaunukalustoinvestoinnit nostavat merkittävästi raitioliikenteen operointikustannuksia, koska kaluston kustannukset maksetaan osana operointikustannuksia. Hankesuunnitelmien mukainen investointikustannus on yhteensä 331,6 miljoonaa euroa. Vaunujen bruttovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin (pääomakulujen ja käyttökustannusten nousu) on arviolta 25,2 miljoonaa euroa.

Kalustohankinnan esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin on noin +4,2 % tai kuntaosuuteen noin +1,0 %. HSL:n näkemys on, että kalustoinvestointi ei saisi nostaa lippujen hintoja.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin

sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajan vuonna 2029. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.

Markkinaoikeus antoi 27.3.2026 ratkaisun, joka koski Kaupunkiliikenneyhtiön kilpailuttamaa raitiovaunuhankintaa. Päätöksestä on haettu valituslupaa ja täytäntöönpanokieltoa korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Hankesuunnitelman tarkistaminen ei itsessään merkitse hankinnan täytäntöönpanoa. Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että mahdollisesta hankinnan täytäntöönpanokiellon rikkomuksesta ei saa tulla ylimääräisiä kuluja HSL:lle.

### Ehdotus

Hallitus päättää antaa liitteen 1 mukaisen puoltavan lausunnon käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaamisen hankesuunnitelman sekä pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistavan raitiovaunuhankinnan hankesuunnitelman tarkistamisesta.

### Käsittely

Hallituksen asiantuntijajäsen Tero Anttila oli poistuneena kokouksesta klo 10:33–10:36.  
Hallituksen jäsen Amanda Alvesalo oli poistuneena kokouksesta klo 10:51–10:54.  
Hallituksen asiantuntijajäsen Inka Tikkanen poistui kokouksesta klo 10:58.

Hallituksen puheenjohtaja Mirita Saxberg ehdotti asian pöydällepanoa Maria Rajalan kannattamana ja hallitus päätti käydyn keskustelun pohjalta panna asian pöydälle yksimielisesti ilman äänestystä.

### Päätös

Hallitus päätti panna asian pöydälle.

### Liitteet

1. HSL:n lausunto uusien raitiovaunujen hankesuunnitelmien tarkistuksista
2. Kaupunkiliikenneyhtiön lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitukselle *Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen* hankesuunnitelman päivityksestä sekä *Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta* hankesuunnitelman päivityksestä
3. Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: *Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen*
4. Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: *Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta*
5. Hankesuunnitelmien korotus – yhteenveto
6. Indeksikorjattu hintavertailu

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä  
Valmistelijä

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

Pöydällepanon aikana 2.6.2026 on annettu korkeimman hallinto-oikeuden päätös 1518/2026, jolla on hylätty hankintaa koskeva valituslupahakemus. Näin ollen seuraava esittelytekstin kohta ei ole enää relevantti: ”Markkinaoikeus antoi 27.3.2026 ratkaisun, joka koski Kaupunkiliikenneyhtiön kilpailuttamaa raitiovaunuhankintaa. Päätöksestä on haettu valituslupaa ja täytäntöönpanokielloa korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Hankesuunnitelman tarkistaminen ei itsessään merkitse hankinnan täytäntöönpanoa. Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että mahdollisesta hankinnan täytäntöönpanokiellon rikkomuksesta ei saa tulla ylimääräisiä kuluja HSL:lle.”

Vastaavasti esittelijä on poistanut lausuntoluonnoksesta tarpeettomana lauseen ”Mahdollisesta hankinnan toimeenpanokiellon rikkomuksesta ei saa tulla ylimääräisiä kuluja HSL:lle.”

### Ehdotus

Hallitus päättää antaa liitteen 1 mukaisen puoltavan lausunnon käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaamisen hankesuunnitelman sekä pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistavan raitiovaunuhankinnan hankesuunnitelman tarkistamisesta.

### Päätös

### Liitteet

1. HSL:n lausunto uusien raitiovaunujen hankesuunnitelmien tarkistuksista
2. Kaupunkiliikenneyhtiön lausuntopyyntö Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitukselle *Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen* hankesuunnitelman päivityksestä sekä *Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta* hankesuunnitelman päivityksestä
3. Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Käyttöiän päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen
4. Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta
5. Hankesuunnitelmien korotus – yhteenveto
6. Indeksikorjattu hintavertailu

79

## Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma

140/08.00.00.04/2026 Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma

Hallitus 26.05.2026 § 64

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Tero Mertanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Joukkoliikennesuunnittelija Mari Linna, etunimi.sukunimi@hsl.fi

### Lähtökohdat ja tavoitteet

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tarkastelee joukkoliikenteen järjestämistä Länsi-Helsingin alueella 2030-luvun alkupuolen tilanteessa, jolloin Länsiratikat-hanke ja erityisesti uuden raitiolinjan 14 liikenne ovat käynnistyneet. Suunnittelualue kattaa Punavuoren, Eiran, Kampin, Etu- ja Taka-Töölön, Meilahden, Laakson, Ruskeasuon, Munkkiniemen, Haagan, Pitäjänmäen, Konalan ja Kaarelan kaupunginosat, joiden joukkoliikenteen perusrakenne muuttuu merkittävästi raideliikenteen vahvistumisen myötä.

Suunnitelman keskeisenä lähtökohtana on sovittaa bussilinjasto ja raitioliikenne yhdeksi selkeäksi kokonaisuudeksi, jossa eri liikennemuodot täydentävät toisiaan. Tavoitteena on parantaa asiakkaiden liikkumismahdollisuuksia tarjoamalla sujuvia, luotettavia ja helposti hahmotettavia matkaketjuja niin keskustaan suuntautuvilla kuin alueellisilla matkoilla.

Tavoitteena on hyödyntää suunnittelualueen nykyisten ja uusien joukkoliikennemuotojen vahvuuksia ja kapasiteettia tehokkaasti siten, että päällekkäisiä runkoyhteyksiä vältetään ja joukkoliikenne palvelee mahdollisimman laajaa aluetta laadukkaasti ja selkeästi.

### Kytkeä HSL:n strategiaan

HSL:n strategiassa vuosille 2026–2029 tavoitellaan helppoa liikkumista, yhteiskunnallista vaikuttavuutta, tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja ja tuottavuudella tilaa uudistumiselle. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tukee näitä tavoitteita vahvistamalla raideliikenteen roolia joukkoliikenteen runkona, parantamalla matkaketjujen toimivuutta ja kohdentamalla resursseja vaikuttavimpiin yhteyksiin.

Suunnitelma edistää kestävien kulkutapojen käyttöä ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta suhteessa henkilöautoiluun. Samalla liikennöintiä kehitetään kustannustehokkaasti, päällekkäisyyksiä karsimalla ja laajaan asiakasymmärrykseen perustuen. Asukkaiden ja matkustajien näkemyksiä on hyödynnetty suunnitelman valmistelussa ja viimeistelyssä osana strategian mukaista asiakaslähtöistä toimintatapaa.

Strategian osana olevalla tuottavuushankkeella tavoitellaan yhteensä 12 miljoonan euron säästöjä vuosittaisista operointikustannuksista vuoteen 2029 mennessä suhteessa kevään 2025 kustannusennusteeseen. TTS-kauden 2027–2029 aikana säästöjä haetaan erityisesti linjastojen uudelleenkohdentamisella, päällekkäisyyksien purkamisella sekä palvelun tarkemmalla mitoittamisella kysynnän mukaan. Erikseen

tehtävien säästötoimenpiteiden lisäksi tuottavuuden parantamista tavoitellaan alueellisten linjastosuunnitelmien kautta, joiden yhteisenä lähtökohtana toimii keväällä päivitetty (HSLH 3/2026) suunnitteluohje. Noin 5,6 miljoonaa euroa tuottavuushankkeen kokonaisuudesta on jo päätetty tai osittain toteutettu jo ennen vuonna 2027 alkavaa TTS-kautta. Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma tuo tuottavuushankkeeseen jatkuvina säästöinä n. 4,6M€ vaikutuksen (ehdotetun linjastoratkaisun ero hankearvioon), mutta vaiheistuksen myötä strategiakauden viimeiselle vuodelle 2029 säästöjä tulee yhteensä n. 5,7M€.

### **Suunnitteluperiaatteet ja merkittävimmät liikennöintimuutokset**

Suunnittelun keskeinen periaate on, että raitiolinja 14 muodostaa jatkossa pääasiallisen runkoyhteyden Helsingin keskustan ja Länsi-Helsingin välillä. Tämän myötä bussilinjastoa muokataan siten, että se tukee ja täydentää raitioliikennettä. Suoria keskustaan ajavia bussilinjoja vähennetään päällekkäisen palvelun välttämiseksi, ja bussiyhteyksiä suunnitellaan palvelemaan liityntäliikennettä juna- ja raitioliikenteen varrelle sekä poikittaisia yhteyksiä alueiden välillä.

Alueellisesti merkittäviä muutoksia kohdistuu erityisesti Kannelmäen, Haagan ja Munkkivuoren alueille, joissa liikkumisen painopiste siirtyy aiempaa vahvemmin raitiotiehen tukeutuviin matkaketjuihin. Munkkiniemen ja Meilahden alueilla raitioliikenne parantaa suoria yhteyksiä keskustaan ja vahvistaa samalla poikittaisia yhteyksiä keskeisiin työpaikka- ja palvelualueisiin. Bussilinjaston muutoksilla pyritään varmistamaan, että myös raitiotien vaikutusalueen ulkopuolelle jäävillä alueilla säilyy toimivat joukkoliikenneyhteydet.

### **Osallisuus**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman valmistelussa on panostettu laajaan ja monikanavaiseen osallisuuteen. Linjaston suunnittelun apuna on käytetty vuonna 2024 koko HSL-alueella toteutettua laajaa liikkumiskyselyä. Koko suunnittelualueen kattava linjastoluonnoksen arviointikysely oli avoinna 5.–18.1.2026, ja siihen saatiin yhteensä 3 984 vastausta. Avoimia palautteita annettiin 2 729 kappaletta, mikä tarjoaa laajan ja monipuolisen kuvan asukkaiden näkemyksistä ja huolenaiheista.

Lisäksi suunnittelun tueksi toteutettiin tarkentava pulssikysely linjan 37 reittivaihtoehdoista Malminkartanon ja Honkasuon alueella 3.–8.3.2026. Tähän kyselyyn osallistui 811 vastaajaa. Kyselyiden tuloksia on hyödynnetty linjastosuunnitelman viimeistelyssä.

### **Vaikutukset liikkumiseen ja kustannuksiin**

Linjastosuunnitelma parantaa liikkumisen laatua erityisesti runkoyhteyksien varrella ja ruuhka-aikoina, kun raideliikenteen osuus kasvaa ja aikataulujen luotettavuus paranee. Osa matkoista saattaa muuttua vaihdollisiksi, mutta vastapainona kokonaisjärjestelmän ennustettavuus paranee. Alueellinen saavutettavuus säilyy hyvänä bussilinjaston tarkoin kohdennettujen muutosten ansiosta.

Kustannusvaikutusten osalta suunnitelman lähtökohtana oli kustannusneutraalius. Raitioliikenteen kasvavat liikennöintikustannukset katetaan vähentämällä päällekkäistä bussiliikennettä ja optimoimalla linjastokokonaisuutta. Näin joukkoliikenteen palvelutaso voidaan säilyttää ilman merkittävää lisäystä kokonaisrahoitustarpeeseen. Samalla luodaan edellytyksiä järjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle.

Nykyisen linjaston vuositason kustannukset olivat vuonna 2025 noin 47,1 miljoonaa euroa. Suunnitellut linjasto- ja tarjontamuutokset vähentävät bussiliikenteen operointikustannuksia vuositasolla noin 9,1 miljoonaa euroa. Raitioliikenteen järjestämisen kustannukset kasvavat vuositasolla n. 8,65 miljoonaa euroa, joten ehdotettu linjastoratkaisu vähentää kokonaiskustannuksia ja on siten tavoitteiden mukainen.

**Ehdotus**

Hallitus päättää hyväksyä Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat vaiheittain voimaan vuosien 2029–2031 aikana.

**Käsittely**

Hallituksen asiantuntijajäsen Mikael Grannas oli poistuneena kokouksesta klo 10:00–10:03.  
Hallituksen asiantuntijajäsen Ville Lehmuskoski oli poistuneena kokouksesta klo 10:11–10:14.  
Hallituksen varajäsen Piia Aallonharja oli poistuneena kokouksesta klo 10:00–10:21.  
Hallituksen jäsen Ida Tamminen oli poistuneena kokouksesta klo 10:21–10:23.

Hallituksen jäsen Björn Månsson ehdotti asian pöydällepanoa ja hallitus päätti käydyn keskustelun pohjalta panna asian pöydälle yksimielisesti ilman äänestystä.

**Päätös**

Hallitus päätti panna asian pöydälle.

**Liitteet**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma luonnos 18.5.2026

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä  
Valmistelija

Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Tero Mertanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Joukkoliikennesuunnittelija Mari Linna, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Ehdotus**

Hallitus päättää hyväksyä Länsi-Helsingin linjastosuunnitelman ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat vaiheittain voimaan vuosien 2029–2031 aikana.

**Päätös****Liitteet**

Länsi-Helsingin linjastosuunnitelma luonnos 18.5.2026

80

**Selvitys HSL:n liikennekaluston tilaajavärytyksestä ja raitiovaunujen värytyksestä**

156/00.04.02/2026 Selvitys HSL:n liikennekaluston tilaajavärytyksestä ja raitiovaunujen värytyksestä

Hallitus 26.05.2026 § 73

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Markkinointipäällikkö Anu Koskinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Tausta**

HSL:n hallitus on pyytänyt yhteenvetoa Helsingin raitiovaunujen värytyksestä. Tässä lausunnossa kootaan yhteen raitioliikenteen värytykseen liittyvä historia, HSL:n tilaajavärytyksen periaatteet sekä nykyiset ja tulevat linjaukset. Katsauksen periaatteena on, että liikennevälineiden ulkoasu on osa koko HSL-alueen joukkoliikennejärjestelmän palvelukokemusta. Värytystä ei tarkastella vain yksittäisen kulkuvälineen tai yhden kaupungin näkökulmasta, vaan osana seudullista, asiakkaalle yhtenäisenä näyttäytyvää kokonaisuutta.

**Yhtenäisen joukkoliikenneilmeen merkitys**

Suurissa kaupungeissa joukkoliikennettä operoivat yleensä useat eri yhtiöt, jolloin joukkoliikennettä yhdistää tilaajaviranomaisen yhtenäinen brändi. Jos yhtenäistä joukkoliikenteen ilmettä ei ole, matkustaja voi kokea käyttävänsä useita irrallisia palveluita. Yhtenäinen ilme tekee järjestelmästä psykologisesti yhtenäisen ja intuitiivisen kokonaisuuden, madaltaa käyttökynnystä, selkeyttää viestintää sekä vahvistaa joukkoliikenteen imagoa ja yhtenäistä kaupunkikuvaa. HSL:n yhtenäinen ilme viestii, että kyseessä on yksi selkeä seudullinen palvelu, ei kokoelma yksittäisten kuntien tai liikennöitsijöiden omia kulkuvälineitä. Yhtenäinen ilme ja brändi ei kuitenkaan tarkoita muuttumattomuutta. Vahvat brändit säilyvät merkityksellisinä uudistamalla hallitusti.

HSL:n joukkoliikenteen yhtenäinen ilme on alusta asti perustunut monivärisyyteen ja kaarevaan valkoiseen elementtiin. HSL:ää perustettaessa ratikan vihreä väri, metron oranssi ja bussien sinisyys otettiin joukkoliikennebrändin suunnittelussa ilmeen lähtökohdiksi. Tämän valinnan johdosta jokaiselle joukkoliikennemuodolle on valikoitunut oma erillinen tunnusväri, joita yhdistää kuitenkin tietyt HSL-ilmeen elementit. Tavoitteena on ollut tunnistettava ja vahva kalusto, joka muodostaa asiakkaalle mahdollisimman yhtenäisen HSL:n brändin mukaisen kokonaisuuden.

HSL:n perustamisen yhteydessä hallitus päätti yhtenäisen tilaajavärytyksen käyttöönotosta koko seudun linja-autoliikenteessä vuonna 2010. HSL:n yhtenäinen muotokieli, kaareva valkoinen elementti, otettiin käyttöön ensimmäisen kerran vuonna 2011 ja sama elementti sitoo nykyään eri kulkumuodot visuaalisesti yhdeksi kokonaisuudeksi. Vuonna 2012 tilaajavärytys laajeni bussiliikenteen runkolinjoille oranssilla ilmeellä. Vuonna 2015 yhtenäinen brändi tuli junakalustoon violetina ilmeenä, pyöräilyyn keltaisena ja vuonna 2023 turkoosinvihreänä seudulliseen raitioliikenteeseen. Vuonna 2025 ilme laajeni kaarevana valkoisena elementtinä Helsingin raitioliikenteeseen perinteisen verkon laajennuksille hankittujen uusien

pikaraitiovaunujen myötä, joissa yhdistyy sekä kantakaupungin raitiovaunun että pikaraitiovaunun ominaisuuksia.

### **Historiallinen tausta**

Helsingin ensimmäiset raitiovaunut 1800-luvulla olivat vihreävalkoisia ja puun värisiä. Puun väri muuttui myöhemmin keltaiseksi, valkoinen väri jäi pois ja tästä periytyy ratikoiden keltavihreä väritys. 1970- ja 1980-luvuilla kokeiltiin siirtymistä yhtenäiseen oranssiin ja punaiseen ilmeeseen: metro ja raitiovaunut olivat oransseja ja junat punaisia. Raitiovaunujen vihreä väritys palautettiin vuosien 1986–1995 aikana.

Raidejokerille eli pikaratikka 15:lle suunniteltiin vihreään värimaailmaan perustuva ilme, joka kuitenkin erottuu keskustaratikan ilmeestä sekä fyysisesti että matkustajainformaatiossa, koska sen palvelukonsepti (nopeus, pysäkkiväli, pysähtymiskäytännöt) poikkeavat keskustaratikoista. Kantakaupungin ulkopuolella kulkevat seudulliset raitiolinjat kuten pikaratikka 15 ja tuleva Vantaan ratikka käyttävät jatkossakin seudullista turkoosia väritystä.

Kesäkuussa 2025 julkistettiin kantakaupungin ulkopuolisia verkon laajennuksia varten hankittujen pikaraitiovaunujen ilme, joka sovittaa yhteen keltavihreän väriperinteen ja HSL:n seudullisen tilaajailmeen valkoisine elementteineen. Näitä vaunuja on suunniteltu ajettavaksi Laajasalon ja Kalasataman linjoilla 11, 12 ja 13 sekä Länsiratikat-hankkeen uusilla linjoilla. Siirtymävaiheessa osa kantakaupungin raitioliikenteen vuoroista ajetaan linjalta 15 tutun turkoosin värimaailman omaavilla vaunuilla mutta lähivuosina nämäkin yhtenäistetään kantakaupungin ilmeeseen.

Muut kantakaupungin yksisuuntaiset raitiovaunut säilyvät toistaiseksi nykyisessä keltavihreässä värityksessään ilman valkoisia päätyjä pitkälle 2030-luvun puolelle. Vanhempien nivelraitiovaunujen väritystä ei ole tarkoitus muuttaa.

### **Päätöksentekoperiaatteet**

HSL:n hallitus ja omistajat eivät ole päättäneet yksittäisiä ulkoasukysymyksiä tilaajavärityksen laajentuessa uusiin liikennemuotoihin. Ratkaisuja on käsitelty useimmiten iltakouluissa yleensä kalustohankintojen yhteydessä. HSL:n perussopimuksessa joukkoliikenteen brändi ja ilme on määritelty HSL:n tehtäväksi. Suunnittelussa ovat korostuneet seuraavat periaatteet:

- Tarkastellaan koko joukkoliikennejärjestelmää, ei yksittäistä kulkuvälinettä.
- Yhteensovitetaan kulkumuodot, opastus ja palvelukokemus.
- Päätökset tehdään seudullisesta kokonaisuudesta, ei yhden kaupungin tai yksittäisen kulkumuodon näkökulmasta.
- Linjaukset perustuvat helppoon ja intuitiiviseen käytettävyyteen eivätkä pelkästään esteettisiin preferensseihin.

### **Tulevia uudistuksia**

Pelkästään kantakaupungin sisällä kulkevien uusien hankittavien raitiovaunujen tarkkaa tulevaa ilmettä ei ole vielä määritelty. Nykyiset Helsingin keltavihreät raitiovaunut säilyvät liikenteessä joka tapauksessa pitkälle 2030-luvun puolelle. Metron uusien M400-junien vaunuhankintakilpailutus on käynnissä. Päätös metron värityksestä tehdään vuoden 2028 aikana. Metron alkuperäisen ilmeen ja designin kokonaisuus on Antti Nurmesniemen ja Börje Rajalinin suunnittelema. HSL aikoo kunnioittaa metron design-kokonaisuutta myös tulevaisuudessa.

**Yhteenveto**

HSL:n kalustoilme yhdistää Helsingin historiallista joukkoliikenneilmettä seudulliseen yhtenäiseen tilaajailmeeseen. Muutoksia tehdään maltillisesti kaluston uusiutuessa ja verkoston laajentuessa. Näin vältetään tarpeettomat kustannukset ja varmistetaan, että nykyinen kalusto säilyy käyttökelpoisena samalla kun uudet vaunut kytkeytyvät yhtenäiseen brändiin, muodostavat yhtenäisen ja ymmärrettävän palvelukokonaisuuden ja uudistavat tarvittaessa maltillisesti HSL:n ilmettä joukkoliikennekalustossa.

**Ehdotus**

Hallitus päättää merkitä selvityksen HSL:n liikennevälineiden värityksestä tiedoksi.

**Käsittely**

Hallituksen jäsen Olli-Pekka Koljonen ehdotti asian pöydällepanoa Mirita Saxbergin kannattamana ja hallitus päätti käydyn keskustelun pohjalta panna asian pöydälle yksimielisesti ilman äänestystä.

**Päätös**

Hallitus päätti panna asian pöydälle.

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin kaupunginhallitukselta on pöydällepanon aikana tullut HSL:lle lausuntopyyntö, jossa pyydetään lausuntoa Anni Sinnemäen aloitteesta paluu keltavirheisiin raitiovaunuihin ja metron oranssin säilyttämisestä (liitteenä). Lausuntoa pyydetään 9.9.2026 mennessä.

**Ehdotus**

Hallitus päättää merkitä Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyynnön tiedoksi ja valmistella asiasta lausunnon määräaikaan mennessä.

**Päätös**

Liite Valtuutettu Anni Sinnemäen aloite

81

**Työsuhde-etukumppaneiden sopimusmalli**

783/08.01.00.15/2020 Työsuhdematkalippuyhteistyö

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä  
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Karoliina Ravantti, etunimi.sukunimi@hsl.fi**Lähtökohta ja tavoitteet**

Työsuhde-etukumppanit (mm. Epassi, Edenred ja Zevoy) muodostavat HSL:n yritysmyyntin suurimman yksittäisen myyntikanavan. Vuonna 2025 kanavan kautta kertyi noin 24,5 miljoonaa euroa myyntiä, mikä vastasi noin 39 prosenttia yritysmyyntistä. Vuoden 2026 myyntitavoite kumppanimyyntille on 40 miljoonaa.

Työmatkaetumarkkina on kasvuvaiheessa, ja HSL:n tavoitteena on kasvattaa työmatkaedun käyttöä merkittävästi. Nykyinen sopimusmalli ei kuitenkaan tue tätä tavoitetta riittävän tehokkaasti. Hallitukselle esitetään, että HSL siirtyy työsuhde-etukumppaneiden kanssa uuteen sopimusmalliin, jossa kumppaneille maksettava korvaus perustuu nykyistä vahvemmin toteutuneeseen myyntin kasvuun sekä sovittuihin myyntin ja markkinoinnin toimenpiteisiin.

Kumppanuus toimii edelleen nykyisellä open access -mallilla, eli kenellä tahansa markkinatoimijalla on mahdollisuus tulla HSL:n työsuhde-etukumppaniksi hyväksymällä yleiset ehdot.

Uudistuksen tavoitteena on vahvistaa kumppaneiden kannustimia kasvattaa työmatkaedun käyttöä sekä luoda selkeä sopimus pohja yhteiselle myynti- ja markkinointityölle.

**Muutoksen syyt**

Nykyisessä mallissa kumppaneille maksettava komissio on sidottu asiakastietojen luovuttamiseen. Osa kumppaneista ei ole ollut halukas asiakastietojen luovuttamiseen eikä HSL:llä ole suoraa tarvetta näiden tietojen hyödyntämiseen.

Nykyinen komissiotaso (0–3 %) ei kannusta kumppaneita aktiivisiin myyntin kasvattamiseen ja asiakasaktivoinnin toimenpiteisiin. Kumppaneilla on kannustin ohjata käyttäjiä sellaisiin etuihin ja käyttöpaikkoihin, joissa niiden saama komissio on korkeampi kuin työmatkaedussa. Nykyiset sopimukset eivät sisällä myöskään riittäviä veloitteita yhteiseen myynti- ja markkinointiyhteistyöhön.

**Uusi sopimusmalli**

Uudessa mallissa komissio sidotaan myyntin kasvuun, eli kumppanin saama korvaus määräytyy myyntin kasvun perusteella porrastetusti. Lisäksi euromääräisestä kasvusta maksetaan erillinen kasvukomissio. Lisäksi kumppaneilta vaadittavat myynti-, markkinointi- ja aktivointitoimenpiteet määritellään sopimuksella. Mikäli sovittuja toimenpiteitä ei toteuteta, sillä on suora vaikutus maksettavan komission

määrään. Sopimuksessa ei myöskään enää vaadita asiakastietojen luovuttamista, mikä mahdollistaa laajemman yhteistyön kumppaneiden kanssa.

HSL:lle varataan mahdollisuus irtisanoa sopimus kolmen kuukauden irtisanomisajalla. HSL:lle varataan myös mahdollisuus muuttaa yleisiä sopimusehtoja markkinatilanteen muuttuessa.

### **Taloudelliset vaikutukset**

Uuden mallin arvioidaan kasvattavan vuoden 2026 kustannuksia noin 60 000 eurolla, mikäli se otetaan käyttöön vuoden 2026 kolmannen tertiaalin alusta. Vuoden 2026 komissiokustannusten määrä on nykymallilla noin 680 000 euroa. Työmatkaetukumppanien kautta tapahtuvan myynnin arvioidaan kasvavan noin 24,5 miljoonasta eurosta (2025) lähes 47,7 miljoonaan euroon vuoteen 2030 mennessä. Vuosina 2027–2030 maksettavien komissioiden suuruus on arviolta 5 000 000 euroa.

### **Ehdotus**

Hallitus päättää

a) hyväksyä uuden työsuhdematkaetukumppaneiden komissionmallin liitteen mukaisena; sekä

b) valtuuttaa toimitusjohtajan laatimaan yleiset sopimusehdot esittelytekstin mukaisten periaatteiden mukaisena ja solmimaan sopimukset kumppaneiden kanssa.

### **Päätös**

### **Liitteet**

Komissiotaulukko

82

**Kannustinjärjestelmän palkkion maksaminen vuosilta 2022–2025**

365/02.02.00.00/2021 Kannustinjärjestelmä ja HSL-tuloskortti 2022

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä Hallituksen puheenjohtaja Mirita Saxberg  
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

**Tausta**

Yhtymäkokous on päätöksellään 18.1.2022 § 2 hyväksynyt HSL:n strategian vuosille 2022–2025. HSL:n hallitus on päätöksellään 24.5.2022 § 57 päättänyt HSL:n tulospalkitsemisen kehittämisestä ja palkitsemisjärjestelmästä. Hallitus on päätöksellään 4.10.2022 § 96 vahvistanut kannustinjärjestelmän piiriin kuuluvat henkilöt. Hallitus on lisäksi myöhemmin lisännyt johtajien valintaa koskevilla päätöksillään kannustinjärjestelmän piiriin johtoryhmän jäseniä.

Pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä on ollut käytössä HSL:ssä strategiakauden 2022–2025 ajan. Pitkän aikavälin kannustinjärjestelmällä tuetaan HSL:n strategisten tavoitteiden saavuttamista sekä tuloksellista toimintaa koko strategiakauden ajan ja sen yli. HSL:n kannustinohjelma perustuu normaalia paremman suoritusason kautta maksettaviin palkkioihin. Mahdollisten palkkioiden määräytyminen kytketään sekä kuntayhtymän strategisten tavoitteiden saavuttamiseen että pitkäjänteiseen kuntayhtymään sitoutumiseen.

**Strategiakauden 2022–2025 toteuma**

Strategiassa asetettujen mittareiden toteutumista on arvioitu strategiakauden päätyttyä. Strategian mittarit toteutuivat 27,5 prosenttisesti.

Matkustajakilometrikustannusta koskeva mittari toteutui kynnysrajan mukaisesti toteuman ollessa 0,284 euroa/km, kun kynnysraja indeksitarkastettuna oli 0,285 euroa/km. Tulot ilman kuntaosuuksia -mittari toteutui strategian maksimitavoitetason mukaisesti.

**Kannustinpalkkion määrä**

Palkitsemiskaudelta maksettava kannustinpalkkio määräytyy kannustinjärjestelmässä asetettujen HSL:n strategisia tavoitteita vastaavien mittareiden toteutumisen ja niille asetettujen painoarvojen perusteella. Jokaisen päätavoitteen painoarvo on 25 % ja silloin, kun päätavoitteen toteutumista arvioidaan kahdella mittarilla, mittareiden painoarvo on vastaavasti 12,5 %.

Kunkin mittarin tavoitetaso on strategisen tavoitteen mukainen lukuarvo. Kaikille mittareille on asetettu tavoitetason lisäksi sekä kynnysraja että maksimiarvo. Mittaritasojen vaikutus palkkioiden kertymiseen arvioidaan portaittain seuraavasti:

- Kynnysrajan saavuttaminen tai ylittäminen – kerroin 0,5
- Tavoitetason saavuttaminen tai ylittäminen – kerroin 1,0
- Maksimiarvon saavuttaminen tai ylittäminen – kerroin 1,2

Strategian mittareista matkustajakilometrikustannusta koskeva mittari toteutui kynnysrajan mukaisena, joten sen painoarvo kerrotaan 0,5:llä. Tulot ilman kuntaosuuksia -mittari toteutui maksimitavoitetason mukaisena, jolloin sen painoarvo kerrotaan 1,2:lla.

Kannustinpalkkion laskennan perusteena on palkitsemiskauden aikaisina vuosina maksetut säännölliset vuosipalkat. Palkkion maksimimäärä on roolin mukaan joko 15 % tai 30 % säännöllisestä maksetusta vuosipalkasta vuosina 2023–2025 (kauden kokonaisansio kannustinjärjestelmän piiriin kuulumisen ajalta jaettuna palkkiokauden vuosien määrällä). Mikäli henkilö on strategiakauden aikana siirtynyt pois kannustinjärjestelmän piiriin kuuluvasta tehtävästä, mutta palvelussuhde HSL:ään on edelleen voimassa palkkion maksuhetkellä, mahdollinen palkkio määräytyy siltä ajalta ja se palkkatason perusteella, jolloin henkilö on toiminut kannustinjärjestelmän piiriin kuuluvassa tehtävässä.

Tarkemmat kannustinpalkkion maksamisen edellytykset on kuvattu hallituksen päätöksellä 24.5.2022 § 57 hyväksytyssä palkitsemisjärjestelmäkuvauksessa (liitteenä).

### **Kannustinpalkkion maksaminen**

Vuoden 2025 tilinpäätökseen on kirjattu kannustinpalkkiovarauksena 159 000 euroa (ilman sivukuluja). Tarkistettu kannustinpalkkion määrä on yhteensä 111 000 euroa (ilman sivukuluja), joka maksetaan yhdessä osassa, koska kokonaispalkkiototeutuma on pienempi kuin 33 % asetetusta palkkiomaksimista.

### **Ehdotus**

Hallitus päättää

- a) maksaa kannustinpalkkion HSL:n pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän 2022–2025 kriteerien mukaisesti siten, että palkkio maksetaan kesäkuussa 2026; sekä
- b) että mikäli henkilö on strategiakauden aikana siirtynyt pois kannustinjärjestelmän piiriin kuuluvasta tehtävästä, mutta palvelussuhde HSL:ään on edelleen voimassa palkkion maksuhetkellä, mahdollinen palkkio määräytyy siltä ajalta ja sen palkkatason perusteella, jolloin henkilö on toiminut kannustinjärjestelmän piiriin kuuluvassa tehtävässä.

### **Päätös**

### **Liitteet**

Palkitsemisjärjestelmäkuvaus

83

**Vastuullisuustyön painopisteet**

162/00.04.02/2026 Vastuullisuustyön painopisteet

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä  
ValmistelijaVs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Vastuullisuusasiantuntija Veronica Ahonen, veronica.ahonen@hsl.fi

HSL:ssä on ollut vuodesta 2023 erillinen vastuullisuusohjelma, jonka painopisteinä ovat olleet joukkoliikenne kuuluu kaikille, kestävä liikuminen ratkaisuja sekä kohti hiilineutraalia joukkoliikennettä. Lisäksi vastuullisuusohjelman perustana ovat olleet kestävä talous ja ihmiset, jotka tekevät muutokset. Vastuullisuusohjelma päivitetään strategiakaussittain.

Vuosien 2026–2029 strategian valmistelun yhteydessä vastuullisuus integroitiin olennaisena osana osaksi strategian painopisteitä. Tästä johtuen kuluvalle strategiakaudella puhutaan erillisen vastuullisuusohjelman sijaan vastuullisuustyöstä ja sen painopisteistä. Vastuullisuustyön painopisteiden valmistelu kuluvalle strategiakaudelle on tehty yhteistyössä henkilöstön, vastuullisuusverkoston ja johtoryhmän kanssa. Jatkossa vastuullisuutta seurataan osana strategian seurantaa.

Jokaiselle strategiselle päämäärälle on määritelty kaksi vastuullisuustyön painopistettä, joille on omat, erilliset mittarinsa. Painopisteet ovat seuraavat:

Helppoa liikkumista ihmisille: Asiakaskeskeisyys ja turvallisuus  
Tulevaisuuden kestäviä matkaketjuja: Kestävä liikkuminen ja vastuulliset kumppanuudet  
Tuottavuudella tilaa uudistumiselle: Kestävä taloudenpito ja vastuullinen työnantaja  
Yhteiskunnallista vaikuttavuutta: Liikennejärjestelmäyhteistyö ja pitkäkestoinen vaikuttaminen.

**Ehdotus**

Hallitus päättää hyväksyä vastuullisuustyön painopisteet esittelytekstin mukaisesti.

**Päätös**

**84****Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2025**

281/00.03.01.00/2024 Arviointisuunnitelma/ Arviointikertomus vuodelle 2025

Hallitus 10.06.2026

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Jussi M. Saarinen, jussi.m.saarinen@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Maarit Hauskamaa, etunimi.sukunimi@hsl.fi

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

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

HSL:n tarkastuslautakunta on päätöksellään 20.04.2026 § 31 antanut yhtymäkokoukselle 26.05.2026 arviointikertomuksen vuodelta 2025. Arviointikertomuksessaan tarkastuslautakunta esittää HSL:n toimintaa koskevia suosituksia, kehittämissuhteita ja havaintoja. Tarkastuslautakunnan suositukset ja kehittämissuhteet otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon vuoden 2026 toiminnassa ja toiminta- ja taloussuunnitelman 2027–2029 laadinnassa.

Hallitus merkitsee tässä kokouksessa tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen tiedoksi ja valmisteleo syysyhtymäkokoukselle lausunnon vuoden 2026 aikana tehtävistä toimenpiteistä, joihin tarkastuslautakunnan arviointikertomuksessa esitettyjen kehotusten johdosta ryhdytään.

**Ehdotus**

Hallitus päättää merkitä tiedoksi tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen ja valmistella syysyhtymäkokoukselle lausunnon toimenpiteistä, joihin arviointikertomuksen johdosta ryhdytään.

**Päätös**

Liitteet Arviointikertomus 2025

85

**Oikaisuvaatimus vs. toimitusjohtajan päätöksestä 03.09.2025 § 65**

29/00.01.01/2024 Käyttöehtomuutokset vuodesta 2024 alkaen

Hallitus 10.06.2026

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

**Tutkittavaksi ottaminen**

HSL:n jäsenkunnan jäsen [REDACTED] on toimittanut HSL:n kirjaamoon 20.5.2026 oikaisuvaatimuksen koskien vs. toimitusjohtajan viranhaltijapäätöstä 3.9.2025 § 65/2025 Uuteen taustajärjestelmään siirtymisestä aiheutuvien hyvitysten hakuajan määrittely.

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.

Kuntalain 140 §:n mukaan kunnan jäsenen on katsottava saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Muutoksenhaun kohteena oleva päätös § 65/2025 on asetettu nähtäville yleiseen tietoverkkoon 4.9.2025. Näin ollen hakijan katsotaan saaneen tiedon päätöksestä 11.9.2025. Oikaisuvaatimus on siten tullut tehdä viimeistään 25.9.2025.

Hakijan oikaisuvaatimus on saapunut HSL:n kirjaamoon 20.5.2026. Oikaisuvaatimusta ei siten ole tehty määräajassa, eikä sitä voida hallintolain 49 c §:n 2 momentin perusteella tutkia.

Oikaisuvaatimuksen tutkimatta jättäminen merkitsee, ettei esitettyjä vaatimuksia tutkita sisällöllisesti.

**Ehdotus**

Hallitus päättää jättää oikaisuvaatimuksen tutkimatta liian myöhään tehtynä.

**Päätös****Liitteet**

1. Vs. toimitusjohtajan viranhaltijapäätös § 65/2025
2. Oikaisuvaatimus viranhaltijapäätöksestä § 65/2025 (saatavilla kirjaamosta)

86

**Yhtymäkokouksen 26.5.2026 päätösten toimeenpano**

291/00.00.01/2025 Yhtymäkokoukset vuonna 2026

Hallitus 10.06.2026

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

HSL:n perussopimuksen 10 §:n mukaan kuntayhtymän ylintä päätäntävaltaa käyttää yhtymäkokous. HSL:n kevään yhtymäkokouksessa 26.5.2026 käsiteltiin seuraavat asiat:

- Kokouksen järjestäytyminen ja ääniluettelon vahvistaminen
- Tarkastuslautakunnan arviointikertomus vuodelta 2025
- Vuoden 2026 talousarvion muuttaminen
- Vuoden 2025 tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuuvapauden myöntäminen
- Sidonnaisuusilmoitukset ja muut asiat

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 26.5.2026 pidetyn yhtymäkokouksen päätökset ovat syntyneet lainmukaisessa järjestyksessä, eivät mene yhtymäkokouksen toimivaltaa ulommaksi eivätkä muutoinkaan ole lainvastaisia; sekä
- b) panna yhtymäkokouksen päätökset täytäntöön.

**Päätös**

Liitteet

Yhtymäkokouksen 26.5.2026 pöytäkirja

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

Hallitus 10.06.2026

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 18.5.–3.6.2026.

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

**Päätös**

Liite Päätösluettelo

88

**Tiedoksi merkittävät asiat**

Hallitus 10.06.2026

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

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Vastaus Espoon nuorisovaltuustolle
- Lausunto Lentoradan osan 2 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, 002653 ja 880900ma
- HSL:n lausunto tilastotuotannon muutoksista
- Lausunto asemakaavan muutoksesta 002658, 61 Tikkurila / Asematien korttelit
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto valtuutettu Mari Holopaisen valtuustoaloitteesta riittävistä joukkoliikenneyhteyksistä ja Itäväylän siltaremonttien ja metrokatkon aikaisista järjestelyistä

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Lausuntopyyntö tilastotuotannon muutoksista

**Ehdotus** Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

**Päätös**

**Liitteet** Vastaus Espoon nuorisovaltuustolle (150/00.02.03/2026)  
Lausunto Lentoradan osan 2 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, 002653 ja 880900ma (127/10.02.03/2026)  
HSL:n lausunto tilastotuotannon muutoksista (216/00.04.02/2024)  
Lausunto asemakaavan muutoksesta 002658, 61 Tikkurila / Asematien korttelit (123/10.02.03/2026)  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto valtuutettu Mari Holopaisen valtuustoaloitteesta riittävistä joukkoliikenneyhteyksistä ja Itäväylän siltaremonttien ja metrokatkon aikaisista järjestelyistä (89/00.02.03/2026)  
Lausuntopyyntö tilastotuotannon muutoksista (216/00.04.02/2024)

**89****Seuraava kokous**

Hallitus 10.06.2026

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

**Ehdotus**

Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 18.8.2026 klo 9.30. Kokous pidetään sähköisesti. Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 12.8.2026 klo 16 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

**Päätös**