

**Hallitus****AIKA  
PAIKKA**Tiistai 14.12.2021 klo 09:00 -  
Sähköinen kokous**ASIAT**

<b>§</b>	<b>Otsikko</b>	<b>Sivu</b>
123	Kokouksen järjestäytyminen	2
124	Strategian hyväksyminen vuosille 2022-2025	3
125	HSL-tuloskortin hyväksyminen vuodelle 2022	7
126	Hallintosäännön päivittäminen 1.2.2022 alkaen	10
127	Uuden organisaatorakenteen mukaisten avoimien johtajatehtävien haku	12
128	Bussiliikenteen tarjouskilpailun 54/2021 ratkaisu	13
129	Yksinoikeuden myöntäminen tarjouskilpailun 54/2021 voittaneille liikennöitsijöille	17
130	Lähijunaliikenteen HSL-VR yhteiskäyttöisyys sopimuksen linjausten hyväksyminen	19
131	Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2 (RAILI2)	23
132	Lausunnon antaminen Masalan osayleiskaavaehdotuksesta	28
133	Tutkimuskatsaus vuodelta 2021	30
134	Syysyhtymäkokouksen 30.11.2021 päätösten täytäntöönpano	33
135	Ylimääräisen yhtymäkokouksen koollekutsuminen 18.1.2022	34
136	Hallituksen jäsenten osallistuminen Uudenmaan maakuntaparlamenttiin	35
137	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	36
138	Tiedoksi merkittävät asiat	37
139	Seuraava kokous	38

**123****Kokouksen järjestäytyminen**

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

**Ehdotus**

Hallitus päättää

- a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi; sekä
- b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Elina Kauppilan (varalla Mia Laiho).

**Päätös**

124

**Strategian hyväksyminen vuosille 2022-2025**

363/00.01.01/2021 [Strategia vuosille 2022-2025]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772 ja  
hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen, p. 040 827 1158

HSL:n perussopimuksen 10 §:n mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian.

Kuntavaalien 2021 johdosta HSL:n uutta strategiaa on valmisteltu nykyiselle hallituskaudelle. Erityisesti koronapandemian aiheuttama merkittävä muutos HSL:n toimintaympäristössä ja ihmisten liikkumisessa asettaa suuria vaatimuksia uudelle strategialle. Strategia määrittelee HSL:n toiminnan keskeiset tavoitteet ja painotukset tuleville vuosille ja se toimii johtamisen perustana.

**Kaksivaiheinen valmisteluprosessi**

Strategiaa on valmisteltu kevästä 2021 alkaen. Valmisteluprosessi on jakautunut kahteen eri vaiheeseen: A. toimintaympäristöanalyysiin (kevät 2021) ja B. uuden strategian laatimiseen (syksy 2021).

Valmistelua on johtanut HSL:n johtoryhmä, apunaan sisäinen strategiaryhmä. Valmistelussa on kiinnitetty erityisen suurta huomiota HSL:n henkilöstön näkemysten ja asiantuntemuksen hyödyntämiseen. Koko henkilöstö on osallistunut valmisteluun mm. sähköisellä alustalla toteutettujen keskustelujen ja erilaisten työpajojen kautta. Toiseen vaiheeseen koottiin henkilöstöstä erilliset valmisteluryhmät arvojen ja mittareiden määrittelyyn. Prosessin onnistumisen ja valmistelun tukemisessa on hyödynnetty myös konsulttiapua.

Toimintaympäristöanalyysi perustuu laajaan tutkimusten hyödyntämiseen. Kevään aikana sidosryhmien odotuksia HSL:ää kohtaan kartoitettiin sidosryhmähaastatteluilla ja -kyselyillä. Koko prosessin ajan on tutkimusten, kyselyiden ja asiakastyöpajojen avulla haettu näkemystä asiakkaiden toiveista ja tarpeista.

Syyskuussa 2021 aloittanut hallitus on valmistellut uutta strategiaa useaan otteeseen seminaareissa ja iltakouluissa syksyn aikana. Myös edellinen hallitus on evästännyt strategiatyötä ennen hallituskauden vaihtumista.

**Strategiakokonaisuus**

Perussopimuksen 10 §:n mukaan strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet. Tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain.

Strategiakokonaisuus muodostuu perussopimuksessa määritetyistä elementeistä, jotka täydentävät toisiaan. Prosessin aikana on tehty valintoja siitä, mitä asioita

halutaan painottaa ja missä kohtaa ja valinnat on tuotu strategian eri tasoille näkyviksi.

Uuden strategian keskiönä ovat selkeästi määritellyt ja ymmärrettävät *strategiset tavoitteet* vuodelle 2025. Tavoitteissa onnistuminen edellyttää panostamista erityisesti *strategisiin menestystekijöihin*. *Visio* on määritetty vuodelle 2030. Kaiken pohjana ovat *perustehtävä* ja *arvot*. Strategiaa läpileikkaavia asioita ovat matkustusmäärien saaminen uuteen kasvuun, muuttuvaan liikkumiseen vastaaminen, talouden vahvistaminen sekä tiedon hyödyntäminen kustannustehokkuuden lisäämiseksi. Myös päästöjen vähentäminen ja ilmastotavoitteet ovat keskeisiä nostoja strategiassa.

Strategiakokonaisuus on esitetty liitteessä 1.

### **Visio 2030: Kestävän liikkumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani**

Visio on sanoitettu tahtotila siitä, mitä HSL haluaa olla vuonna 2030. Visiossa korostuu johtava rooli kestävässä liikkumisessa ja liikenteen ekosysteemissä. Visiolla tavoitellaan myös asiakkaiden sujuvampaa liikkumista ja eri toimijoiden yhteistyöstä syntyviä matkaketjuja, seudun elinvoiman lisääntymistä ja uusia liiketoimintamahdollisuuksia alueen toimijoille, kykyä parempaan tuottavuuteen sekä tuloksia ilmastotavoitteisiin.

### **Selkeät ja tarkkaan valitut keskeiset strategiset tavoitteet**

Keskeiset strategiset tavoitteet vuodelle 2025 ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä;
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne; sekä
- Tasapainoinen talous.

Strategisilla tavoitteilla on tarkoitus palauttaa seudun joukkoliikenne taloudellisesti kestävälle pohjalle. Päästötavoitteella tuetaan jäsenkuntien ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kullekin tavoitteelle on määritetty selkeä ja ymmärrettävä numeraalinen tavoitetaso vuodelle 2025. Tavoitetasot ovat erittäin kunnianhimoisia, mutta saavutettavia. Tavoitteiden etenemistä seurataan säännöllisesti.

### **Strategiset menestystekijät mahdollistavat tavoitteissa onnistumisen**

Strategisissa menestystekijöissä on keskeistä onnistua, jotta keskeiset strategiset tavoitteet voidaan saavuttaa ja että HSL etenee kohti visiota 2030. Strategisia menestystekijöitä on määritetty kolme ja ne ovat:

- Kasvu asiakasymmärryksellä
- Sujuvat matkaketjut
- Tieto ja osaaminen

Strategiset menestystekijät edistävät keskeisten strategisten tavoitteiden saavuttamista. Strategisten tavoitteiden toteutumista seurataan myös menestystekijöiden oman mittariston avulla.

Strategisena menestystekijänä kasvu asiakasymmärryksellä tarkoittaa, että kasvatamme tyytyväisten ja uskollisten asiakkaidemme määrää houkuttelevilla palveluilla. Sujuvilla matkaketjuilla varmistamme yhdessä yhteistyökumppaneidemme

kanssa asiakkaillemme saumattoman ja kestävästi liikuttamisen. Strategisella menestystekijällä tieto ja osaaminen hyödynnämme oikea-aikaista, laadukasta tietoa ja korkeaa asiantuntemustamme asiakasarvomme ja tuottavuutemme vahvistamiseksi.

### **Perustehtävä kuvaa olemassaolon perustan**

HSL:n perustehtävä kertoo, miksi HSL on olemassa. Perustehtävä on strategian osista pysyvin, mutta aiempaan verrattuna perustehtävässä on korostettu myös HSL:n roolia seudun kasvun mahdollistajana: Tarjoamme houkuttelevan ja tehokkaan joukkoliikenteen sekä vahvistamme seudun elinvoimaisuutta ja kasvua.

### **Arvot ohjaavat kaikkea toimintaamme**

Keskeisiksi arvoiksi määritettiin strategiaprosessin aikana seuraavat:

- Olemme luottamuksen arvoisia
- Uudistamme rohkeasti
- Onnistumme yhdessä

*Luottamuksen* arvoisuus näkyy siten, että luotamme toisiimme ja meihin voi luottaa. Pidämme antamamme lupaukset ja toimimme vastuullisesti niin taloudellisesti, ekologisesti kuin sosiaalisesti. Toimintamme on johdonmukaista ja avointa.

*Uudistaminen* kuvaa toimintamme uudistamista ja uudistumista asiakastarpeita kuunnellen. Kehitämme osaamistamme ja asiakasymmärrystämme. Kokeilemme rohkeasti vaihtoehtoisia toimintatapoja ja meillä on lupa oppia myös virheistämme.

*Yhdessä onnistuminen* näkyy halunamme onnistua yhdessä. Olemme sitoutuneita yhteisiin tavoitteisiimme ja vastaamme niiden saavuttamisesta yhdessä ja yksilöinä. Kuuntelemme, kommunikoimme ja jaamme tietoa aktiivisesti.

Arvot näkyvät päivittäisessä toiminnassa ja johtamistyötä kuntayhtymässä tehdään näiden arvojen pohjalta.

### **Strategian jatkuva arviointi**

Strategiaa arvioidaan jatkuvasti osana toiminnan onnistumisen arviointia. Jotta strategia ohjaa toimintaa mahdollisimman hyvin, voi hallitus tarvittaessa tehdä strategiaan pieniä täsmennyksiä. Mikäli toimintaympäristössä tapahtuu muutoksia, jotka edellyttävät strategian osa-alueiden laajempaa uudelleenmäärittelyä, tuodaan strategia hallituksen valmistelun kautta yhtymäkokouksen käsitteilyyn. Strategia näkyy jatkossa mm. tuloskortissa, organisaatorakenteessa sekä toiminta- ja taloussuunnitelman tavoiteasetannassa.

Perussopimuksen 10 §:n mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian.

### **Ehdotus**

Hallitus päättää

a) omalta osaltaan hyväksyä liitteenä 1 esitetyn HSL:n strategian vuosille 2022-2025;

b) ehdottaa edelleen yhtymäkokoukselle, että yhtymäkokous hyväksyy liitteenä 1 esitetyn HSL:n strategian vuosille 2022-2025.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

**Päätös**

Liitteet

Liite 1 HSL:n strategia vuosille 2022-2025

125

**HSL-tuloskortin hyväksyminen vuodelle 2022**

365/02.02.00.00/2021 [HSL-tuloskortti 2022]

Hallitus

Esittelijä Hallituksen puheenjohtaja Matias Pajula  
Valmistelija Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772

HSL:n toiminnan suunnittelu ja seuranta perustuu strategiseen ohjaukseen. HSL:n strategia muodostaa perustan toiminnan suunnittelulle ja kehittämiselle. Strategia laaditaan hallituksen toimikauden ajaksi (neljä vuotta). HSL:n hallitus käsittelee kokouksessaan 14.12.2021 HSL:n uutta strategiaa, jonka keskeiset teemat ja tavoitteet ovat ohjanneet tuloskorttitavoitteiden valmistelua.

Yhtymäkokous on 30.11.2021 § 15 hyväksynyt HSL:n talousarvion vuodelle 2022 sekä toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) vuosille 2023-2024. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa (TTS) määritellään strategiasta johdetut keskeiset toimenpiteet ja tavoitteet kolmivuotisella suunnittelukaudella. TTS päivitetään vuosittain. Talousarvio sisältää yksityiskohtaisemman suunnitelman toiminnasta sekä mitattavat toiminnan tavoitteet. Talousarviossa määritellään myös tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat resurssit talousarviovuonna. Talousarvion toteutumista seurataan johdon toimesta kuukausittain (ns. talouden kuukausiraportit). Hallitukselle raportoidaan lisäksi laajemmin neljän kuukauden välein laadittavissa osavuosikatsauksissa. Osavuosikatsaukset sisältävät talousarvion ja muiden keskeisten mittareiden kehittymisen sekä ennusteen koko vuoden toteumasta.

HSL-tuloskortti täydentää edellä mainittuja ohjausvälineitä ja siinä määritellään keskeisimmät operatiivisen toiminnan painopisteet ja tavoitteet talousarviovuonna. Asetetut tavoitteet ovat lyhyellä tähtämellä yhden talousarviovuoden aikaikkunassa arvioitavia tavoitteita.

Tuloskorttitavoitteiden tarkoituksena on tukea HSL:n keskeisten strategisten tavoitteiden saavuttamista ja varmistaa yhteisiin tavoitteisiin perustuva ja samaan suuntaan etenevä toiminta. Tuloskortin toteuman ennusteesta raportoidaan osana osavuosikatsauksia. Hallitus arvioi ja päättää HSL-tuloskortin lopullisesta toteumasta ja tulospalkkion maksamisen edellytyksistä keväällä 2023.

**Tuloskorttikokonaisuus**

Vuoden 2022 tuloskorttien laadinnassa on huomioitu edellä kuvattu toiminnan ohjauksen kokonaisuus. HSL-tuloskortti keskittyy niihin tavoitteisiin, joilla varmistetaan strategian mukainen onnistuminen kriittisissä asioissa talousarviovuoden aikana. Tuloskortin näkökulma vuonna 2022 on erityisesti HSL:n talouden tasapainottaminen tilanteessa, jossa joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot ovat koronapandemian vuoksi laskeneet huomattavasti. Tuloskortin tavoitteet ovat osin perustoimintaa tukevia, osin toimintaa kehittäviä ja tulevaisuudessa onnistumista varmistavia.

Tuloskortti on ennen kaikkea operatiivisen johdon ja ohjauksen väline, joka ohjaa organisaation konkreettista tekemistä. Tavoitteiden määrittelyssä on haettu riittävän

laajasti läpi HSL:n meneviä kehityskohteita, joissa onnistuminen edellyttää useamman osaston yhteistyötä.

Vuoden 2022 HSL-tuloskorttiin on määritelty kolme kehitysteemaa, joiden painoarvot on määritelty seuraavasti:

<b>Kehitysteema</b>	<b>Painoarvo</b>
Tasapainoinen talous	45 %
Houkuttelevat palvelut	30 %
Osaava ja innostunut henkilöstö	25 %
Yhteensä	100 %

### **Tulospalkkiojärjestelmä**

Tulospalkkiojärjestelmällä pyritään varmistamaan tuloskorttien tavoitteiden saavuttaminen. HSL:n hallitus on päätöksellään 19.4.2011 § 61 hyväksynyt HSL:lle toistaiseksi sovellettavan tulospalkkiojärjestelmän. Hallitus tarkensi päätöksellään 17.4.2012 § 73 tulospalkkiojärjestelmän perusteita ja ehtoja vuoden 2011 kokemuksiin perustuen ja hyväksyi HSL:lle toistaiseksi sovellettavan tulospalkkiojärjestelmän, joka on ollut voimassa siitä lähtien.

Tulospalkkiojärjestelmä koskee koko HSL:n henkilöstöä. Vuodelle 2022 vahvistetaan tässä yhteydessä vain yksi, koko henkilöstön kattava tuloskortti. Tulospalkkiojärjestelmän perusteet tarkastellaan ja päivitetään tarvittavilta osin kevätkauden 2022 aikana. Päivitetyt tulospalkkiojärjestelmän perusteet tuodaan hallituksen päätettäväksi.

Tulospalkkion suuruus määräytyy tuloskortin toteutuman perusteella. Tulospalkkiota maksetaan minimitalvoitteiden ylittämisestä. Tulostekijöille on asetettu riittävän haasteelliset, mutta kuitenkin saavutettavissa olevat tavoitetasot. Tuloskorttien tavoitteiden onnistumista arvioivien mittareiden tavoitetason saavuttaminen (tai ylittäminen) tarkoittaa täysimääräistä tulospalkkiota. Koska vuoteen 2022 kohdistuu edelleen poikkeuksellisen paljon HSL:n toiminnasta riippumattomia epävarmuustekijöitä, voidaan tavoitteita ja mittariston minimi- ja tavoitetasoja tarvittaessa arvioida uudelleen vuoden mittaan muuttuvan tilanteen mukaisesti.

Tulospalkkioihin voidaan käyttää enintään 5 % vuotuisesta palkkasummasta. Yksittäiselle henkilölle tulospalkkion enimmäismäärä voi olla enintään yhden kuukauden säännöllisen työajan palkkaa vastaava summa.

Tulospalkkion maksamisen kynnysehtona on, että HSL:n tulos on vähintään talousarvion mukainen ja kustannuksissa saavutetaan vähintään tulospalkkion määrää vastaava säästö. Kustannukset tarkoittavat HSL:n omasta toiminnasta syntyviä kustannuksia ja joukkoliikenteen operointikustannuksia (ei sisällä infrakustannuksia). Tulospalkkiota varten ei ole varattu talousarvioon erillistä määrärahaa.

HSL-tuloskortti ja tulospalkkiojärjestelmän kuvaus ovat esityslistan liitteenä.

Hallintosäännön 3 §:n mukaan hallitus johtaa kuntayhtymän toimintaa, hallintoa ja taloutta sekä huolehtii kuntayhtymän toiminnan kehittämisestä ja tulokellisuudesta yhtymäkokouksen päätösten mukaisesti.



**Ehdotus** Hallitus päättää hyväksyä HSL-tuloskortin sekä siihen liittyvän tulospalkkion vuodelle 2022 liitteen 1 mukaisena. Tulospalkkiojärjestelmä täsmennetään toukokuun 2022 loppuun mennessä.

**Päätös**

Liite  
Liite 1 Tulokortti vuodelle 2022  
Liite 2 Tulospalkkion määräytyminen (HSL:n hallitus 2012)

126

**Hallintosäännön päivittäminen 1.2.2022 alkaen**

364/00.01.01/2021 [Hallintosääntö]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772 ja  
hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen, p. 040 827 1158

HSL:n voimassaoleva hallintosääntö on tullut voimaan 1.2.2018. Hallintosäännön päivitystä on valmisteltu syksyllä 2021 siten, että muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.2.2022 alkaen. Hallintosääntömuutosten tavoitteena on selkeyttää hallituksen ja toimitusjohtajan toimivaltaa kuntayhtymän operatiivisessa toiminnassa, mahdollistaa toimintaorganisaation muutokset hallituksen päätöksillä, tuoda luottamushenkilöiden palkkiosääntö osaksi hallintosääntöä sekä päivittää muutoin lain edellyttämät asiat hallintosääntöön sekä tehdä teknisluontoisia korjauksia sääntöön.

Luvuittain keskeiset muutokset ovat seuraavat:

**Luku 1: Yleistä**

- Siirretty toimitusjohtajalle päätösvalta asioissa, joita ei ole määritetty muulle viranomaiselle
- Siirretty osaksi tätä lukua "Esittely hallituksessa" ja "Hallituksen puheenjohtajan tehtävät"

**Luku 2: Toimielinorganisaatio**

- Hallituksen tehtäviä muokattu, siirretty toimitusjohtajalle ja poistettu

**Luku 3: Toimintaorganisaatio**

- Organisaatorakenteesta päättämisen toimivaltaa muutettu
- Toimitusjohtajan tehtäviä siirretty hallitukselta, muokattu ja poistettu
- Osastonjohtaja terminä muutettu johtavaksi viranhaltijaksi, samoin matkalippujen tarkastusyksikön päällikkö -nimike muutettu

**Luku 4: Taloudenhoito**

- Terminologia päivitetty luvun 3 nimikkeiden perusteella
- Poistettu Hankinnat-luku toistona, sillä asiat sisältyvät jo hallintosäännön toisiin lukuihin

**Luku 5: Valvonta**

- Pykälien "Tarkastuslautakunnan tehtävät ja raportointi" ja "Tarkastuslautakunnan kokoukset" järjestyksen vaihtaminen

**Luku 6: Kokous- ja päätöksentekomenettely**

- Selkeytetty vastuu laitteiden ja järjestelmien teknisestä toimivuudesta hallituksen pöytäkirjanpitäjälle
- Hallituksen ja yhtymäkokouksen kokouksissa on läsnäolo- ja puheoikeus johtavilla viranhaltijoilla, aiemmin ollut ristiriita liittyen läsnäoloon tarkastuslautakunnan kokouksissa

Luku 7: Toimivalta henkilöstöasioissa

- Lakimuutos huomioitu: lain nimenä nyt laki kunnan ja hyvinvointialueen viranhaltijasta

Luku 8: Luottamushenkilöiden palkkioita koskevat määräykset

- Tuotu luottamushenkilöiden palkkiosääntö osaksi hallintosääntöä ja luvuksi 8, ei sisällöllisiä muutoksia

Luku 9: Muut määräykset

- Huomioitu muutos osastonjohtajista johtaviksi viranhaltijoiksi todisteellisen tiedoksiannon pykälässä

Perussopimuksen 14 §:n kohdan 10 mukaan yhtymäkokouksen tehtävänä on hallintosäännön hyväksyminen.

#### **Ehdotus**

Hallitus päättää ehdottaa yhtymäkokoukselle, että yhtymäkokous hyväksyy HSL:n hallintosäännön liitteen 1 mukaisena. Uusi hallintosääntö tulee voimaan 1.2.2022 alkaen.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

#### **Päätös**

#### **Liitteet**

Liite 1 Hallintosääntöehdotus, voimaantulo 1.2.2022  
Liite 2 Hallintosääntöön ehdotettujen muutosten koonti  
Liite 3 Nykyinen hallintosääntö, voimassa 1.12.2018 alkaen

127

**Uuden organisaatorakenteen mukaisten avoimien johtajatehtävien haku**

416/01.01.01.00/2021 [Johtavien viranhaltijoiden rekrytoinnit]

Hallitus 14.12.2021

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772

HSL:n voimassaolevan hallintosäännön 7 §:n mukaan hallitus järjestää kuntayhtymän hallinnon ja päättää toiminnan periaatteista ja virkojen perustamisesta sekä ottaa osastonjohtajat vakituiseen virkasuhteeseen.

Osana uuden strategian täytäntöönpanoa tarkastellaan myös HSL:n toimintamalleja ja organisaatiota. Tarkoituksena on varmistaa haastavien strategisten tavoitteiden saavuttaminen. Asiaa on valmisteltu syksyn 2021 aikana yhteistyössä hallituksen kanssa. Uudesta organisaatiosta on tarkoitus päättää hallituksessa alkuvuodesta 2022, edellyttäen että yhtymäkokous hyväksyy esitetyn hallintosäännön muutoksen.

Uuden organisaation mukaiset johtamisvirat käsitellään hallituksessa yksityiskohtaisemmin samalla kun organisaatorakenteesta ja johtajavirkojen täyttämisestä päätetään. Toiminnan jatkuvuuden ja riittävän johtamisvalmiuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen jo tässä vaiheessa käynnistää keskeisten johtavien virkojen täyttöön tähtäävä menettely. Asia on ajankohtainen johtuen myös siitä, että Joukkoliikenneosaston osastonjohtaja on irtisanoutunut virastaan 10.1.2022 alkaen.

Uuden organisaatorakenteen valmistelua ja tulevien toimintakokonaisuuksien johtamista varten tarvitaan virkaan valitut johtajat. Haut on suunniteltu käynnistettäväksi mahdollisimman pian. Hallitus päättää virantäytöstä ja johtajien valinnasta toimitusjohtajan valmistelun pohjalta.

Virkojen kelpoisuusvaatimuksina on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto ja riittävä johtamiskokemus. Muut mahdolliset kelpoisuusvaatimukset täsmennetään hakuprofilissa.

**Ehdotus** Hallitus päättää valtuuttaa toimitusjohtajan käynnistämään tarvittavat johtamisvirkojen täyttämistä koskevat menettelyt.

**Päätös**

128

**Bussiliikenteen tarjouskilpailun 54/2021 ratkaisu**

247/08.01.01.00/2021 [Bussiliikenteen tarjouskilpailu K54/2021]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja  
ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) järjesti avoimen bussiliikenteen tarjouskilpailun Helsingissä, Espoossa, Vantaalla, Kirkkonummella ja Siuntiossa liikennöiville linjoille.

**Johdanto**

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 24.8.2021 § 79 järjestää bussiliikenteen tarjouskilpailun 54/2021 kuudesta (6) kilpailukohteesta (274 - 279). Tarjousaikana tarjouspyyntöön tehdyn täsmennyksen vuoksi tarjousten jättöaikaa on jatkettu kahdella viikolla, minkä vuoksi tarjouskilpailun ratkaisu on vastaavasti siirtynyt seuraavaan hallituksen kokoukseen.

Kohteiden 274 ja 275 sopimuskausi on yksi (1) vuosi ja sopimusta voidaan jatkaa enintään yhden (1) vuoden jatko-optiolla. Kohteen 276 sopimuskausi on viisi (5) vuotta ja sopimusta voidaan jatkaa enintään kahden (2) vuoden jatko-optiolla. Kohteiden 277, 278 ja 279 sopimuskausi on seitsemän (7) vuotta ja sopimusta voidaan jatkaa enintään kolmen (3) vuoden jatko-optiolla. Option käyttäminen sopimuskaudella edellyttää molempien osapuolten hyväksyntää. Optiolla voidaan sovittaa sopimuksen jatkaminen linjaston ja kilpailukohteiden tuleviin muutoksiin.

Tarjouskilpailussa oli mukana 82 bussin liikenne, johon sisältyy noin 6,1 milj. kilometrin liikennöinti vuositasolla.

Kilpailutetun liikenteen osuus on noin 6,8 prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen automäärästä ja 6,7 prosenttia linjakilometreistä. HSL:n järjestämässä liikenteessä ajetaan noin 91 milj. linjakilometriä vuositasolla ja liikenteeseen tarvitaan 1 171 autoa arkena (perjantaina).

**Bussiliikenteen tarjouskilpailuun 54/2021 sisältyneet linjat**

Kohde 274	linjat	522 555	Leppävaara – Pähkinärinne – Vantaankoski Keilaniemi (M) – Aalto-Yliopisto (M) – Leppävaara – Martinlaakso
Kohde 275	linjat	565 565B	Myyrmäki – Jupperi – Jorvi – Espoon keskus Myyrmäki – Jupperi – Kolkekannas
Kohde 276	linjat	839(K) 719	Rapuojantie – Östersundom – Puroniitty Nybygget – Hakunila

		713	Kuninkaanmäki – Hakunila – Vaarala
Kohde 277	linja	59	Sompasaari – Pasila – Malminkartano
Kohde 278	linja	500	Itäkeskus – Pasila - Munkkivuori
Kohde 279	linjat	171	Matinkylä – Masala – Kirkkonummi
		171Z	Matinkylä – Kirkkonummi
		172	Matinkylä – Masala – Kirkkonummi – Kantvik
		173Z	Matinkylä – Kirkkonummi – Kantvik – Upinniemi
		173K	Matinkylä – Sarvvik – Masala – Kirkkonummi – Kantvik – Upinniemi
		173N	Kamppi – Masala – Kirkkonummi – Kantvik – Upinniemi
		175	Matinkylä – Masala – Jorvas
		175V	Matinkylä – Jorvas
		181(K)	Kirkkonummi – Siuntio
		182(A)	Kirkkonummi – Siuntio
		901(K)	Luoma – Masala – Jorvaksentie – Hirsala
		902(K)	Pikkalan tehdas - Kirkkonummi - Porkkala
		903(K)	Kirkkonummi – Hila
		904	Kirkkonummi – Kantvik
		906	Luoma – Masala – Kauhala
		907	Kirkkonummi – Veklahti – Lapinkylä – Veikkola
		908(K)	Kirkkonummi – Evitskog – Kylmälä – Veikkola – Kaislampi
		909(K)	Veikkola – Lapinkylä – Kauhala
		911	Kauklahti – Masala – Kirkkonummi

### Tarjousten arviointi ja vertailu

Tarjousten jättöaika päättyi 4.11.2021 klo 14.00 ja tarjoukset avattiin samana päivänä. Tarjouskilpailuun osallistui [REDACTED].

[REDACTED] Pakollisiin poissulkemisperusteisiin liittyvät todistukset ja muut selvitykset sekä rikosrekisteriotteet tarkastetaan valituksi tulevien tarjousten osalta. Luettelo tarjoajista ja jätetyistä tarjouksista on liitteenä.

Tarjousvertailu suoritettiin HSL:n hallituksen hyväksymien kilpailuttamisperiaatteiden mukaisesti hyväksytyille tarjouksille. Tarjouksia on vertailtu niiden kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella. Vertailut on tehty tarjouspyynnössä esitetyn pisteytysmenetelmän mukaisesti. Ennen hintojen laskemista suoritettiin ja vahvistettiin pisteytys kaluston osalta.

Liitteissä on esitetty saatujen tarjousten määrä, tarjousten vuosikustannusvertailu, tarjousten pistevertailu sekä vaikutukset kilpailutettujen kohteiden hankintahintoihin.

Tarjouskilpailuun sisältyvien kohteiden liikennöintikustannukset ovat vuositasolla noin [REDACTED].

### **Linja-autokalusto tarjouskilpailuun sisältyneessä liikenteessä**

Tarjouskilpailussa edellytettiin, että noin 50 prosenttia kilpailutettavasta liikenteestä liikennöidään sähköbusseilla. [REDACTED]

Tarjousten vertailu on esitetty liitteenä (julkinen päätöksenteon jälkeen).

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 7 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

### **Ehdotus**



### **Päätös**

### **Liitteet**

- A Luettelo tarjoajista ja jätetyistä tarjouksista (julkinen päätöksenteon jälkeen)
- B Tarjousten vuosikustannusvertailu (julkinen päätöksenteon jälkeen)
- C Tarjousten pisteet (julkinen päätöksenteon jälkeen)
- D Kustannusmuutokset (julkinen päätöksenteon jälkeen)

129

**Yksinoikeuden myöntäminen tarjouskilpailun 54/2021 voittaneille liikennöitsijöille**

247/08.01.01.00/2021 [Bussiliikenteen tarjouskilpailu K54/2021]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja  
ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on 21.8.2018 päättänyt, että jäsenkuntien muodostamalla alueella joukkoliikennepalvelut järjestetään EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisesti. Näin voidaan varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Palvelusopimusasetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määritessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta.

Liikennepalvelulain (320/2017) 171 §:n mukaan toimivaltainen viranomainen voi tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Päätös yksinoikeuden antamisesta julkaistaan toimivaltaisen viranomaisen internet-sivulla. Liikennöintikohteen hankintapäätöksessä ja liikennöintisopimuksessa määritellään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Yksinoikeuspäätöksen tarkoituksena on suojata julkisen palvelun velvoitteiden hoitaminen liikennöintisopimuksen ja siinä määritellyn korvaustason mukaisesti sekä varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

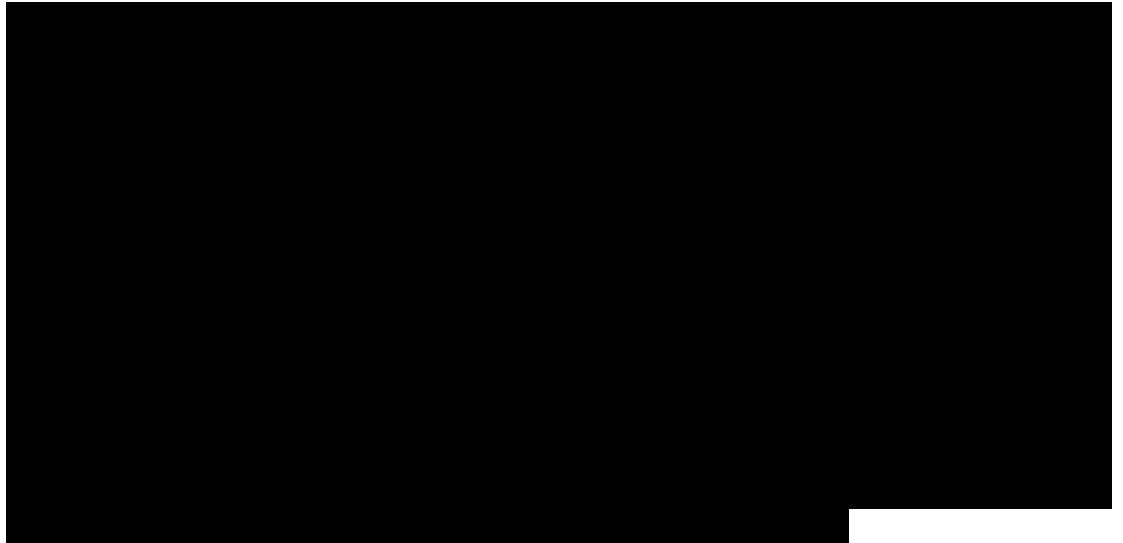
Tällä päätöksellä on tarkoitus antaa yksinoikeus tarjouskilpailun 54/2021 kohteiden 274, 275, 276, 277, 278 ja 279 voittaneille liikenteenharjoittajille kyseisten kohteiden liikennöintiin. Yksinoikeus kattaa kohteiden liikennöinnin liikennöintisopimusten mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen päättämille reiteille ja aikatauluille variaatioineen, mukaan lukien hankintasäädösten määrittelemät ehdot sekä



sopimuksen mukaiset muutosvarat, joiden puitteissa liikenteen tarjontaa, reittejä ja aikatauluja voidaan muuttaa. Toimivaltaisen viranomaisen järjestämän liikenteen aikataulut ja reitit variaatioineen löytyvät aikataulukausittain viranomaisen internetsivuilta [www.hsl.fi](http://www.hsl.fi).

Hallintosäännön 7 §:n 12 kohdan mukaan sen lisäksi mitä perussopimuksessa ja laissa on säädetty, hallitus päättää liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

#### Ehdotus



#### Päätös

130

**Lähijunaliikenteen HSL-VR yhteiskäyttöisyys sopimuksen linjausten hyväksyminen**

367/08.01.01.01/2021 [LVM-VR-HSL-lähijunaliikennesopimuksen hyväksyminen]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 09 4766 4330 ja  
kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, p. 09 4766 4248

**Sopimuksen tausta ja tavoitteet**

Helsingin seudun lähijunaliikenteessä on ollut seutulipun käyttöönotosta 1986 saakka voimassa käytäntö, joka mahdollistaa lähijunamatkojen tekemisen joustavasti yhdellä lipulla riippumatta siitä, onko asiakas ostanut joukkoliikennelipun vai VR:n lipun. Viimeisin sopimus HSL:n ja VR:n lippujen yhteiskäyttöisyydestä lähijunaliikenteessä on tehty vuonna 2016. Tämä sopimus tarjoaa HSL-asiakkaille myös tuusulalaisten mahdollisuuden käyttää VR:n taajamajunia runkolinjayhteytenä Jokelan ja Järvenpään asemilta sekä suositun nopean yhteyden Keravalta ja Tikkurilasta.

HSL-alueen rajat ylittävässä Etelä-Suomen taajamajunaliikenteessä toimivaltainen viranomaisen on liikenne- ja viestintäministeriö. LVM ja VR ovat valmistelleet koko Suomen matkustajajunaliikenteen ostopalveluista uutta pitkäaikaista sopimusta, joka tulee voimaan 1.1.2022. Koska HSL:n mahdollisuus turvata taajamajunaliikenteen palvelutaso HSL-alueella ja maksaa siitä liikenteenharjoittajalle korvausta on sidottu toimivaltaisen viranomaisen (LVM) sopimuksessa määrittelemiin palveluvelvoitteisiin, HSL on osallistunut kolmikantaisiin sopimusneuvotteluihin LVM:n ja VR:n kanssa. Tavoitteena on liikennepalvelulain 182 §:n mukainen yhteistyö henkilöliikenteen yhteensovittamiseksi seudullisena kokonaisuutena. Neuvottelujen lopputuloksena myös HSL:n ja VR:n välinen sopimusjärjestely lippujen yhteiskäyttöisyydestä ja sen korvaamisesta on uudistettava, ja HSL:n tulee sitoutua yhteistyössä määritellyn liikennepalvelun rahoittamiseen osaltaan LVM:n sopimusta vastaavaksi ajaksi.

Lisäksi lippujen yhteiskäyttöisyyden jatkuminen vastaa kaikkien tavoitteita helposti käytettävästä ja uusillekin matkustajille houkuttelevasta junaliikenteestä. Se vastaa myös EU:n rautatiematkustajan oikeuksien asetuksen mukaista tavoitetta, että junaliikenteessä asiakkaalla on mahdollisuus ostaa yksi lippu koko matkaketjulle.

Esitetyllä sopimuksella siis turvataan taajamajunaliikenteen nykyisen palvelutason säilyminen HSL-alueella, mikä on välttämätöntä Tuusulan ja Keravan yhteyksien järjestämiselle. Kustannustaso säilyy kohtuullisena ja pitkällä sopimuskaudella ennakoitavana. Indeksiehdon lisäksi HSL:n maksama korvaus voi nousta vain, jos liikenteen tarjontaa tai kapasiteettia lisätään HSL:n tarpeita vastaavalla tavalla, ja HSL pääsee osallistumaan muutosten suunnitteluun. Sopimus mahdollistaa myös Järvenpään liittymisen HSL:n jäseneksi etukäteen sovitulla periaatteilla ja korvausperusteilla. Sopimuskauden puolivälistä alkaen pääradan taajamaliikenteeseen ja siten HSL-asiakkaiden käyttöön on tulossa VR:n hankkimaa uutta lähijunakalustoa, joka on jo huomioitu korvaustason määrittelyssä.

**Lippujen yhteiskäyttöisyys**

Sopimuksen alkaessa kaikkia HSL-lippuja voidaan käyttää HSL-alueen sisällä kaikissa taajamajunaliikenteen ostosopimukseen kuuluvissa VR-junissa, ja VR-lippuja voidaan käyttää jatkomatkoihin HSL-alueella kaikissa HSL:n tilaamissa lähijunissa, mutta ei muissa HSL:n joukkoliikennemuodoissa. HSL-lippuja voidaan käyttää myös osalla matkaa, joka jatkuu HSL-alueen rajan yli VR-lipulla. Tältä osin tilanne säilyy nykyisen käytännön mukaisena.

VR on tehnyt HSL:n kanssa erillisen sopimuksen lipunmyyntirajapinnan käyttöönotosta ja tarjoaa siis HSL-lippuja lisätuotteena myyntisovelluksessaan. VR:n kaukoliikenteen matkustajien on tarkoitus siirtyä kokonaisuudessaan käyttämään rajapinnan kautta myytyjä HSL-lipputuotteita sopimuskauden alkuvaiheessa, kunhan HSL:n tilipohjainen lippujärjestelmä valmistuttuaan tarjoaa siihen soveltuvan teknisen ratkaisun. Siirtymävaiheessa myös kaukoliikenteen VR-lipuilla jatkuu nykyinen yhteiskäyttöisyys HSL:n junissa. Sen sijaan VR-lähiliikenteen lipuilla yhteiskäyttöisyys säilyy koko sopimuskauden. Tällä varmistetaan junaliikenteen lippujen houkutteleva helppokäyttöisyys ja hinnoittelu Helsingin seudun laajemmalla työssäkäyntialueella.

### Sopimuksen keskeiset ehdot

Sopimuskausi kattaa vuodet 2022-2030, joka on myös LVM:n ja VR:n välisen ostoliikennesopimuksen sopimuskausi. HSL:n ja VR:n välisen yhteiskäyttöisyys-sopimuksen edellytys on, että LVM:n eli toimivaltaisen viranomaisen PSA-sopimus on voimassa samanaikaisesti, koska siinä on määritetty VR:lle liikenteen tarjontaa, palvelua ja yhteistyötä koskevat velvoitteet.

HSL maksaa VR:lle taajamajunaliikenteen nykyisen tasoisesta tarjonnasta ja palvelutasosta sekä junakaluston osittaisesta uusimisesta sopimuskaudella kiinteän vuotuisen kokonaiskorvauksen, joka on suuruudeltaan 12,473 miljoonaa euroa (+alv). Korvauksen taso perustuu ennen koronaa toteutuneeseen HSL-matkustajien osuuteen VR:n junissa sekä junaliikenteen tuotannon toteutuneiden ja ennakoitujen kustannusten kohdistamiseen. Korvaukseen sisältyvät kaikki liikennetuotannon kustannukset, junakaluston pääomakustannukset 4,6% korkotasolla sekä VR:n konsernitoiminnoista jyvitetty soveltuvat kustannuserät. VR:n ja LVM:n ostoliikennesopimus edellyttää VR:ltä palvelusopimusasetuksen mukaisesti tarkkaa kustannusten ja kannattavuuden raportointia julkisen tuen ehtona, mikä palvelee myös HSL:n tavoitteita junaliikenteen talouden läpinäkyvyyden osalta. Korvausta tarkistetaan vuosittain indeksiehdolla, jossa käytetään palkansaajien ansiotasoindeksiä (kuljetus ja varastointi), ja maksusta vähennetään peruttujen junien osuus.

HSL:n maksama kokonaiskorvaus muodostuu VR:lle välitettävästä toteutuneesta lipputulosta, joka määritellään laskennallisesti HSL:n lipputulosten kohdistuksesta toteutuneen matkustuksen perusteella, sekä palvelutasovelvoitetta vastaavasta alijäämäkorvauksesta. Tämä parantaa sopimusjärjestelyn läpinäkyvyyttä, kun julkisen subvention osuus on selvästi eritelty. Lipputulosten osuus korvauksesta olisi uudella mallilla ollut 65 % vuonna 2019 ja 41 % vuonna 2020, eli taajamajunaliikenne on hieman paremmin kannattavaa kuin HSL:n järjestämä joukkoliikenne keskimäärin.

Korvaustaso voi muuttua vain sopimuksen muutoksenhallintamenettelyssä, jossa huomioidaan vain ennakkoon määritellyt muutosperusteet. Tärkein näistä on HSL-alueen muuttumista koskeva ehto, jota sovellettaisiin esimerkiksi Järvenpään päättäessä liittymisestä HSL:n jäseneksi. Tällöin HSL:n tulisi korvata VR:lle liittymistä edeltävän vuoden tasolla toteutuneet näytetyt menetetyt lipputulot, jotta LVM:n ja VR:n välisen, kiinteään nettokorvaukseen perustuvan ostoliikennesopimuksen taloudellinen

tasapaino säilyisi. VR:n ilmoittama vertailutaso vuodelta 2019 on 6,8 miljoonan euron lipputulot Järvenpään matkoista. Vastaavalla perusteella voidaan huomioida muutkin mahdolliset muutokset HSL:n jäsenkunnissa ja toimivalta-alueessa.

Liikennetarjontaan ja kaluston käyttöön tehtävät lisäykset voivat johtaa korvauksen kasvuun, jos niitä tehdään HSL:n aloitteesta tai hyväksymänä ja niistä on hyötyä HSL-alueen palvelutasolle. VR:llä on LVM-sopimuksessa velvoite huolehtia siitä, että taajamajunien matkustajakapasiteetti riittää myös HSL-matkustajien tarpeisiin. Lisäyksiä voivat olla esim. kalustokokoonpanojen pidennykset tai uudet junavuorot. Sen sijaan VR:n uusien junien käyttöönotto ei aiheuta korvauksen kasvua, vaan niiden vaikutus on huomioitu etukäteen koko sopimuskaudella. Jos uusien junien tulo HSL-alueella palvelemaan liikenteeseen viivästyy vahvistetusta suunnitelmasta, VR hyvittää HSL:lle liikenteestä puuttuvien junien osuuden kustannuksista.

HSL on oikeutettu irtisanomaan sopimuksen ennen aikaisesti, jos sopimuksessa määritelty palvelutaso HSL-alueella ei enää toteudu, tai jos HSL-alueen muutostilanteessa osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen muutoksen vaikutuksista korvaustasoon. Tämä on epätodennäköistä, koska sopimuksen perustana olevan rahoitusmallin ja yhteiskäyttöisyyden jatkuvuus on kolmikannan kaikkien osapuolten etujen mukaista.

VR:n maksama korvaus HSL:lle lippujen käytöstä perustuu toteutuneeseen LIPTU-tutkimuksen mukaiseen VR-lippujen käyttöosuuteen HSL-junissa sekä lähtötilanteen vuoden 2022 mukaisiin kokonaiskustannuksiin, joihin sisältyvät kaikki HSL-junaliikenteen operointikustannukset sekä soveltuvat erät infrakustannuksista ja HSL:n sisäisistä toimintakustannuksista. Vuoden 2020 mukaisilla matkustustiedoilla VR:n maksama korvaus olisi noin 3,2 miljoonaa euroa kaikkien VR-lippujen käytöstä, josta noin 2,5 miljoonaa euroa VR-lähiliikenteen lippujen osalta. Vanhalla sopimusmallilla VR korvasi HSL:lle yhteiskäyttöisyydestä noin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa. VR:ltä saatava korvaus tehtyä nousua kohti olisi lähtötilanteessa noin 1,61 euroa, mikä on selvästi enemmän kuin HSL:n omasta lipunmyynnistään saama keskimääräinen tuotto nousua kohti.

HSL:llä on oikeus saada ja käyttää VR-liikenteen HSL-alueella vaikuttavan osan tietoja VR:n liikennetuotannosta, kustannuksista ja matkustuksesta. Sopimuksen mukaisten LIPTU-tutkimusten ja matkustajalaskennan välittömät kustannukset jaetaan tasan.

VR:n käyttämässä junakalustossa, joka palvelee HSL-alueella, tulee olla HSL:n lippujärjestelmän lukijalaitteet. HSL vaihtaa juniin uudet lukijalaitteet omalla kustannuksellaan sopimuksen alkuvaiheessa.

VR huolehtii matkustusoikeuden tarkastamisesta omissa junissaan myös HSL-alueella konduktöörin suorittamalla valvonnalla, jolle määritellään tavoitetaso riittävälle kattavuudelle HSL:n lipputulosten turvaamiseksi.

Kumpikin osapuoli vastaa normaaleista asiakaspalvelutehtävistä (neuvonta, palautteen käsittely, löytötavarat jne.) oman liikenteensä osalta myös toisen osapuolen lippuja käyttävälle matkustajille.

### **Junaliikenteen kehitysnäkymät sopimuskaudella**

LVM ei ostoliikennesopimuksen lähtötilanteessa sitoudu liikennetarjonnan lisäykseen, mutta seudullisen lähiliikenteen kehittäminen eri alueilla myöhemmin sopimuskauden aikana on mahdollista, jos siihen löytyy uutta rahoitusta valtiolta ja seutukunnilta. Lisätarjontaa voisi tulevaisuudessa olla myös Rantaradalla Karjaalle tai Hankoon ajettavissa taajamajunissa, jolloin HSL osallistuisi lisäliikenteen suunnitteluun. HSL ei sopimuksen perusteella osallistu mitenkään HSL-alueen ulkopuolella tarjottavan lisäliikenteen rahoitukseen.

Pääradan suunnassa lisäraide Riihimäelle ja VR:n hankkima uusi kalusto avaavat mahdollisuuksia tarjonnan kasvattamiseen, mikäli matkustus palaa kasvavalle kehitysuralle. Sopimus takaa HSL:lle puhevaltaa liikenteen suunnitteluun, koska ilman HSL:n hyväksyntää lisäjunat eivät tule mukaan sopimuksella korvattavan palvelutason piiriin. Sopimus ei vaikuta kaupunkiratojen liikenteeseen, joka on kokonaan HSL:n itse suunnittelemaa ja tilaamaa.

#### Ehdotus

Hallitus päättää

- a) hyväksyä uuden lähijunaliikenteen yhteiskäyttöisyyttä koskevan sopimuksen tekemisen VR-Yhtymän kanssa edellä kuvattujen keskeisiä sopimusehtoja koskevien linjausten mukaisesti; sekä
- b) valtuuttaa toimitusjohtajan viimeistelemään ja hyväksymään lopullisen sopimuksen liitteineen.

#### Päätös

131

**Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2 (RAILI2)**

366/08.00.00.04/2021 [Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2 (RAILI2)]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932;  
ryhmäpäällikkö Johanna Wallin, p. 050 337 5685 ja  
joukkoliikennesuunnittelija Sakari Metsälampi

**Tausta ja tavoitteet**

Raitioliikenteen linjastosuunnitelma (RAILI, HSL 2015) otettiin käyttöön syysliikenteen 2017 käynnistyessä. Linjastosuunnitelma toi vuosikymmenien jälkeen ensimmäisen kokonaisuudistuksen raitiolinjastoon. Linjastosuunnitelman lähtökohtana oli linjaston muodostuminen valtaosin silloisen rataverkon puitteissa. Raitioliikenne oli valittu joukkoliikennesuunnittelun ratkaisuksi Helsingin kantakaupunkia laajentaville aluerakentamiskohteille, jotka huomioitiin linjaston muodostuksessa. Kaikkia suunniteltuja laajennuksia ei ole vielä ehditty ottaa käyttöön, vaan rataverkko täydentyy lähivuosina vielä Meilahdessa, Pasilassa, Hernesaassa, Ilmalassa ja Jätkäsaassa.

Raitioliikenteen rataverkko on laajenemassa lähivuosina uusien pikaraitioratojen ja hankkeiden siirtyessä suunnitelmista toteutukseen. Vaikka edellinen RAILI-suunnitelma on vasta otettu käyttöön – eikä vielä edes täysimääräisesti, on rataverkon voimakkaan laajentamisen myötä tarpeen tarkastella, minkälaisella linjastokokonaisuudella uudet rataosuudet käsittävää rataverkkoa on tarkoituksenmukaista liikennöidä.

Tässä linjastosuunnitelmassa on laadittu tavoitteellinen raitiolinjastokokonaisuus Helsingin seudulle. Työn tavoitteena on HSL-alueen asukkaita sekä seudullisesti että paikallisesti laadukkaasti palveleva raitioliikenteen linjasto, joka yhteensovittaa kaupunkiraitioliikenteen rataverkon uusiin kaupunki- ja pikaraitiotiehankkeiden ratalisäyksiin. Tavoitelinjasto on lisäksi tehokas sekä kustannuksellisesti että liikennöinnillisesti. Työssä pyritään vastaamaan myös linjaston käyttöönoton vaiheistukseen hankeaikataulujen mukaisesti.

Kaupunkiraitioliikenteen osalta linjaston muodostuksen lähtökohdaksi on otettu edellisessä raitioliikenteen linjastosuunnitelman (RAILI) mukainen linjasto, johon on yhteensovitettu suunnitellut ratahankkeet sekä niiden synnyttämät tarjonnanlisäykset. Samalla on tehty muutoksia sekä tarkennuksia RAILI-suunnitelman kaupunkiraitiolinjastoon. Linjastokokonaisuuden kehittymistä on tarkasteltu hankekohtaisesti ja laadittu ajankohtaisen hankeaikataulun mukainen polku muutosten läpiviennille.

Suunnitelman tavoitevuosi on noin 2035-2040, eli tilanne, jossa suunnitellut raitiohankkeet olisivat valmistuneet.

### **Kaupunkiraitioliikenteen linjasto**

Linjaston tavoitetilanteessa kaupunkiraitioliikenteen linjasto muodostuu seuraavasti:

- 1 Katajanokan terminaali – Ylioppilastalo – Töölö – Käpylä
- 1T Katajanokan terminaali – Rautatieasema
- 2 Katajanokka – Mannerheimintie – Messukeskus
- 3 Olympiaterminaali – Kallio – Meilahti
- 4 Olympiaterminaali – Töölö – Munkkiniemi
- 5 Eira – Kamppi – Meilahden sairaala
- 6 Hernesaari – Rautatieasema – Sörnäinen – Arabia
- 7 Jätkäsaari – Kruununhaka – Sörnäinen – Länsi-Pasila – Meilahti
- 8 Jätkäsaari – Sörnäinen – Arabia
- 9 Hernesaari – Kallio – Ilmala
- 10 Kirurgi – Mannerheimintie – Pikku-Huopalahti
- 11 Kruunuvuorenranta – Kalasatama – Pasila – Länsi-Pasila
- 13 Kolmikulma – Kruununhaka – Kalasatama – Pasila – Länsi-Pasila

### **Pikaraitiolinjasto**

Linjaston tavoitetilanteessa pikaraitioliikenteen linjasto muodostuu seuraavasti:

- 12 Jätkäsaari – Keskusta – Yliskylä
- 14 Keskusta – Kannelmäki
- 16 Keskusta – Malmin lentokenttä
- 17 Keskusta – Pakila
- 550 Itäkeskus – Keilaniemi
- 570 Mellunmäki – Tikkurila - Lentoasema

### **Kuntien osallistuminen**

Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat osallistuneet linjastosuunnitelman ohjaukseen ja työ on tehty erityisen tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin liikennesuunnittelijoiden kanssa. Suurin osa linjaston muutoksista painottuu Helsingin kantakaupungin alueelle ja siksi tiivis yhteistyö on ollut tärkeää.

### **Osallisuus**

Asukasvuorovaikutusta tehtiin koko työn ajan. Vuorovaikutuksen pääkanavana toimi linjastosuunnitelmaa varten perustettu blogi, jota päivitettiin säännöllisesti työn kuluessa ja johon asukkaat pystyivät kommentoimaan suunnitelman etenemistä. Asukkaille suunnattiin lisäksi erillinen HSL-alueen laajuinen karttapohjainen liikkumiskysely, jossa asukkaat pystyivät kertomaan omista liikkumistarpeistaan.

Jatkuvan vuorovaikutuksen lisäksi työn aikana järjestettiin kaksi vuorovaikutuskierrosta, joilla kysyttiin palautetta linjaston luonnosversioista. Ensimmäinen vuorovaikutuskierros järjestettiin 25.8–5.9.2021 ja siihen saatiin n. 250 palautetta. Toinen vuorovaikutuskierros järjestettiin 30.9.-24.10.2021 ja siihen saatiin n. 3 600 palautetta. Toiselle vuorovaikutuskierrokselle vietiin ensimmäisen kierroksen perusteella tarkennettu suunnitelmaluonnos. Palautteiden lisäksi suunnitelmaluonnoksista saatiin asukas- ja kaupunginosayhdistysten lausuntoja, jotka on otettu huomioon suunnitteluratkaisuissa mahdollisuuksien mukaan.

### **Osallisuuden vaikutukset suunnitteluratkaisuihin**

Kokonaisuudessaan linjastoluonnos sai vuorovaikutuksessa positiivisen vastaanoton, sillä huomioita puuttuvista yhteyksistä tuli vain vähän. Suuri osa negatiivisesta palautteesta ei liittynyt itse linjaston suunnitteluun, vaan palaute kohdistui uusiin ratayhteyksiin tai muutokseen ylipäätään. Vuorovaikutuksen perusteella tunnistettiin kuitenkin linjaston ongelmakohtia, esimerkiksi tiettyjen yhteysvälien toteutumattomuus ja rataverkon pullonkaulat, joihin löydettiin ratkaisut linjastosuunnittelun keinoin.

Vastustusta herättivät myös erityisesti linjojen 4 ja 10 muutokset, sillä vuorovaikutuksessa toivottiin linjojen säilyttämistä ennallaan. Linjastollisesti monipuolisempi ja kattavampi sekä vähemmän infratarpeita aiheuttava linjastoratkaisu olisi linjan 4 vieminen Eiraan ja siihen liittyvät linjojen 2, 3, 7 ja 13 muutokset, mutta tämä ei ole vuorovaikutuksen perusteella toivottu ratkaisu. Tästä syystä nyt esitettävä linjastoehdotus on paras mahdollinen kompromissi näiden väliltä.

### **Linjaston vaiheistus**

Uusi raitiolinjasto otetaan käyttöön vaiheittain pikaraitiotiehankkeiden valmistuessa. Hankkeiden toteutusajankohta-arviot perustuvat Helsingin kaupungin syksyn 2021 talousarvioesitykseen. Muutokset kaupunkiraitiolinjastoon kytkeytyvät pikaraitiotiehankkeista Länsi-Helsingin raitioteiden ja Kruunusillat-yhteyden keskusta–Jätkäsaari-osuuden käyttöönoton ympärille. Molemmat hankkeet tuovat muutoksia vaikutusalueensa kaupunkiraitiolinjastoihin. Länsi-Helsingin raitioteiden toteutus on ajoitettu vuosille 2025–2031. Kruunusillat-yhteyden keskustaosuuden toteutus ajoittuu yhteyden ensimmäisen Hakaniemeen päättyvän vaiheen jälkeisille vuosille arviolta 2027–2030, jolloin myös Kaivokatu ja Kaisaniemenkatu peruskorjataan. Kaupunkiraitiolinjasto on rakennettu siten, että raitiolinjaston palvelevuus säilyy hankkeiden toteutusjärjestyksestä riippumatta. Hankkeiden vaikutukset kohdistuvat eri kaupunkiraitiolinjoihin.

Kaikki pikaraitiotiehankkeet eivät synnytä muutoksia muuhun raitiolinjastoon. Tällaisia ovat poikittaiset linjat 550 ja 570 sekä Viikin-Malmin pikaraitiotiekokonaisuus ja Tuusulanbulevardin pikaraitiolinja 17. Linjat 550 ja 570 eivät jaa rataosuuksia muiden linjojen kanssa ja Viikin-Malmin pikaraitiotie ja Tiederatikka taas omaavat vaikutusalueellaan operoivista linjoista poikkeavan kysynnän ja siihen vastaavan tarjonnan. Tuusulanbulevardin pikaraitiotien tehtävä on vahvistaa Hämeentien–Mäkelänkadun raideliikennetarjontaa ja korvata suunnan bussiyhteyksiä; sillä ei ole myöskään vaikutusta kaupunkiraitiolinjastoon.

Linjastosuunnitelman vaiheistusta ja vaikutuksia esimerkiksi kalustohankintoihin tulee tarkastella uudelleen hankkeiden toteutusaikataulujen tarkentuessa.

### **Liikennöintikustannukset**

Laajeneva raitiotieverkosto kasvattaa myös merkittävästi raitioliikenteen liikennöintikustannuksia tulevina vuosina suoritteiden kasvaessa. Liikennöintikustannukset kasvavat myös laajenevan linjaston vaatimien uusien kalustohankintojen ja varikkoinvestointien myötä. Liikennöintikustannuksissa on huomioitu HKL:n raitiotievarikoiden kokonaiskehittämiselvityksen mukaiset varikkokustannukset osana vaunupäiväkustannusta.



Liikennöintikustannuksia kasvattaa nimenomaan laajeneva raitioverkosto ja uudet kalusto- ja varikkoinvestoinnit, ei linjastosuunnitelma itsessään. Kustannukset kasvavat vaiheittain, kun uusia rataosuuksia ja varikoita otetaan käyttöön. Uudet rataosuudet vaikuttavat myös joukkoliikenteen infarkorvauksiin ja kasvattavat painetta joukkoliikenteen lippujen hintojen korotuksille. Infrakorvausten vaikutukset tullaan tarkentamaan myöhemmin ja niitä ei ole huomioitu liikennöintikustannusten laskennassa.

Lähtötilanteessa 2021 raitiolinjaston liikennöintikustannukset ovat yli 50 M€ vuositasolla. Vuoden 2024 tarkastelutilanteessa Pikaraitiotie 550 nostaa liikennöintikustannukset lähes 80 M euroon. Vuoden 2028 tarkastelutilanteessa liikennöintikustannukset kasvavat edelleen esimerkiksi Kruunusiltojen ja uusien varikoiden myötä n. 120 M euroon ja vuoden 2030 tarkastelutilanteessa linjaston edelleen laajentuessa lähes 140 M euroon. Linjaston tavoitetilanteessa, kun kaikki suunnitellut ratayhteydet ja varikkokokonaisuus ovat käytössä arviolta 2036, raitioliikenteen liikennöintikustannukset ovat yli 150 M euroa.

### Linjaston vaikutukset

Linjaston vaikutuksia tutkittiin vertailemalla linjastoehdotuksen tunnuslukuja vertailuvaihtoehtoon, joka muodostettiin edellisen raitioliikenteen linjastosuunnitelman ja hankkeiden viimeisimpien suunnitelmien perusteella. Vertailuasetelma on teoreettinen, koska rataverkon kapasiteetti ja liikenteen sujuvuus eivät todellisuudessa mahdollista vertailuvaihtoehtoon mukaista linjastoa. Tässä linjastosuunnitelmassa pyrittiin siis yhteensovittamaan kantakaupungin raitioliikenne laajenevaan pikaraitioliikenteeseen säilyttäen kuitenkin raitioliikenteen hyvä palvelutaso sekä linjaston tehokkuus.

Vaikutustarkastelussa kaupunkiraitiotiet ja pikaraitiotiet keräävät hyvin matkustajakuormaa ja kuormitukset ovat pääosin tasaisia, mikä tukee tehokasta operointia. Huomattavaa ruuhkapainotteisuutta on Kruunusilloilla ja Viikin-Malmin pikaraitiotiellä, mikä johtuu maankäytön sijoittumisesta.

Muutokset kulkutapaosuuksissa ja henkilöauto- ja joukkoliikenteen suoritteissa ovat marginaalisia linjastoehdotuksessa vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Joukkoliikenteen matkustajasuorite kasvaa hieman, ja vastaavasti henkilöautosuorite pienenee hieman. Koko seudun tasolla joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa linjastoehdotuksessa vertailuvaihtoehtoon nähden 0,01 %. Muutokset kohdentuvat Helsingin kantakaupunkiin.

Matkustajamäärien erot linjastoehdotuksen ja vertailuvaihtoehtoon välillä ovat pieniä ja selittyvät pitkälti reitinvalinnan muutoksilla pikaraitioteiden muutosten myötä. Linjastoehdotuksella ei siis ole merkittävää vaikutusta kuormitusten muutoksiin, mikä on tässä vertailuasetelmassa tavoiteltavaa. Suunnitelmaa arvioitiin myös tarkastelemalla koetun matka-ajan muutoksia. Tavoitteena on, että koettu matka-aika ei merkittävästi heikkene. Tarkastelun perusteella muutokset koetussa matka-ajassa ovat hyvin pieniä ja vaihtelevat hieman alueellisesti ja ajallisesti.

Linjaston vaikutuksia ratakapasiteettiin ja liikenteen sujuvuuteen tutkittiin sujuvuusanalyysin avulla. Linjastoehdotuksessa ei tunnistettu merkittäviä rataverkon kapasiteetista johtuvia puutteita.

Hallintosäännön 7 §:n kohdan 10 mukaan hallitus päättää liikenteen strategisista suunnitelmista, joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmasta sekä joukkoliikenteen liikennöintisuunnitelmasta.

**Ehdotus** Hallitus päättää hyväksyä linjastoehdotuksen tarkemman jatkosuunnittelun lähtökohdaksi. Linjastoehdotus toimii kalustohankintojen ja infraratkaisujen suunnittelun lähtökohtana. Linjastoehdotusta tarkistetaan tarpeen mukaan, jos suunnitellut infraratkaisut osoittautuvat riittämättömiksi tai toteuttamiskelvottomiksi tai jos suunniteltujen hankkeiden ajoituksessa tai laajuudessa tapahtuu merkittäviä muutoksia.

**Päätös**

Liite Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2

132

**Lausunnon antaminen Masalan osayleiskaavaehdotuksesta**

305/10.02.02/2021 [Masalan osayleiskaava]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 336,  
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja  
liikennesuunnittelija Janne Markkula, p. 09 4766 4265

**Tausta**

Kirkkonummen kunta pyytää lausuntoa osayleiskaavaehdotuksesta 17.12.2021 mennessä.

Lausuntomateriaali löytyy osoitteesta:  
<https://www.kirkkonummi.fi/33000-masalan-oyk> .

**Tiivistelmä**

*Osayleiskaavaehdotus on HSL:n mielestä hyvin laadittu ja sen päätavoitteet ovat kannatettavia: Eheyttää Masalan taajaman yhdyskuntarakennetta, vastata lisääntyvän ja muuttuvan liikenteen tarpeisiin kehittämällä liikennejärjestelmää sekä vastata muuttuvien työpaikka-alueiden tarpeisiin. Lisäksi rakentaminen sijoittuu MAL 2019 -suunnitelman maankäytön ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle.*

*Kehä III:n asemaa osana seudullista liikenneverkkoa kehitetään osoittamalla aluevaraukset kahdelle uudelle eritasoliittymälle vireillä olevan Kehä III:n tiesuunnitelman mukaisesti sekä taajamarakenteen sisälle uusi ajoneuvoliikenteen kehämäinen yhteys. Uuden kehämäisen yhteyden varrelle on kaavaehdotuksessa lisätty tehokasta asuinrakentamista. Tämä on HSL:n mielestä hyvä ratkaisu, koska se luo paremmat mahdollisuudet joukkoliikenteelle kuin aiempi valmisteluaineistossa esillä ollut ratkaisu.*

*HSL esittää toteutettavaksi Masalan aseman junalaitureiden viereen bussiterminaali katuterminaalina, jonne päättyvä tai läpiajava bussiliikenne on mahdollista ajaa Kirkkonummen keskustan sekä Espoon suunnasta. Liityntäpysäköintialuetta HSL ehdottaa siirrettäväksi hiukan kauemmaksi aivan aseman vierestä, jolloin katuterminaali saataisiin toteutettua aseman viereen. Samalla tulee kuitenkin varautua tilavarauksina aseman terminaalin läheisyydessä liityntäpysäköintipaikkojen määrän nostamiseen mahdollisen kaupunkiradan tulon yhteydessä.*

*Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen varikkoalueiksi tarkastellut, Kirkkonummen ja Espoon rajalla olevat alueet eivät sijoitu tälle osayleiskaava-alueelle, vaan sijaitsevat aivan sen läheisyydessä. HSL korostaa, että junavarikat ovat välttämättömiä seudun raideliikenteen järjestämiseksi ja niiden sijoittamiseen tulee varautua maankäytössä.*

*HSL:n näkemyksen mukaan on erittäin tärkeää varautua kahteen lisäraiteeseen. Lisäraiteet ovat edellytys kaupunkiradan jatkamiselle Kirkkonummelle. Lisäksi*

*Masalan asemalla tulee säilyttää pitkät asemalaiturit, jolloin tavoiteltava laitureiden käyttöpituus on 270 metriä.*

### **Masalan osayleiskaavaehdotus**

Osayleiskaava mahdollistaa enimmillään 15 000 asukkaan sijoittumisen alueelle. Nykyinen asukasmäärä suunnittelualueella lähentelee 7 000 asukasta. Kunnan tavoitteiden ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti pääosa uudesta asuinrakentamisesta sijoitetaan keskustavyöhykkeelle, Masalan aseman läheisyyteen ja hyvän joukkoliikenteen palvelutason äärelle. Asumisen keskittäminen keskusta-alueelle edistää palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista alueelle. Työpaikkoja on alueella nykyisin noin 1 100.

HSL lausui osayleiskaavan valmisteluaineistosta tammikuussa 2018. Lausunnossaan HSL korosti rakentamisen tehokkuutta joukkoliikenteen varrella, erityisesti uuden kehämäisen yhteyden varrella (sijoittuu rakentamistehokkuudeltaan alueille 2 ja 3). HSL uudistaa edelleen jo esitetyt näkökohdat tässä lausunnossa sekä tuo esiin uusia näkemyksiä.

<b>Ehdotus</b>	Hallitus päättää antaa liitteenä esitetyn lausunnon Masalan osayleiskaavaehdotuksesta.
<b>Päätös</b>	
<b>Liite</b>	Lausunto Masalan osayleiskaavasta

133

**Tutkimuskatsaus vuodelta 2021**

369/00.04.02/2021 [Tutkimuskatsaus]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 5013 362,  
ryhmäpäällikkö Marko Vihervuori, p. 040 7672 208,  
liikennetutkija Erika Rintamäenpää, p. 040 681 3025

*HSL:n tutkimusryhmä tekee säännöllisesti toistuvia sekä erityistarpeeseen laadittuja tutkimuksia. Tutkimustoiminnan tavoitteena on tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi esimerkiksi linjasto- ja aikataulusuunnittelun, asiakaskokemuksen kehittämisen ja seudullisen liikennejärjestelmätyn tarpeisiin. Tutkimuskatsaus esittelee kootusti puolivuositain HSL:n tutkimusten tuloksia sekä niistä tehtyjä päätelmiä. Seuraava katsaus esitellään keväällä 2022.*

**Tutkimusten ryhmittely**

HSL:ssä toteutettavat tutkimukset ja tietoaaineistot on ryhmitelty neljään eri ryhmään. Nämä ovat 1) asiakastutkimukset, 2) koko seutua koskevat tutkimukset, 3) tilastot ja paikannusdatat ja 4) taloudelliset tarkastelut. Lisäksi HSL tekee muita kertaluontoisia määrällisiä tutkimuksia, laadullisia haastatteluita sekä koronaan liittyviä tarkasteluja. Tässä katsauksessa on keskitytty niihin tutkimuksiin tai tilastoihin, joista on viimeaikaisia tuloksia.

**Viimeaikaisia tutkimustuloksia**

HSL on julkaissut viimeisen noin puolen vuoden aikana tutkimustuloksia sekä asiakkaiden että asukkaiden mielipiteistä joukkoliikenteestä. Tutkimustulosten valossa HSL:n asiakkaat edelleen arvostavat tarjoamiamme palveluita vallitsevasta tilanteesta huolimatta.

Korona-ajan seuranta

Pandemia-aikana on tilastoitu viikoittain metron nousijamääriä sekä autoliikenteen kehitystä Helsingin seudulla. Viikolla 46/2021 metron nousijamäärät olivat keskimäärin 31 % pienemmät kuin vuonna 2019.

Asiakastytyväisyystutkimuksessa (ASTY) ja suositteluhaluutta mittaavassa NPS-kyselyssä on kysytty pandemia-aikana vastaajien kokemuksia joukkoliikenteessä matkustamisen turvallisuudesta korona-aikana. Joukkoliikenteessä matkustavat ASTY-vastaajat ovat kokeneet joukkoliikenteessä matkustamisen jokseenkin turvallisempaan korona-aikana kuin laajempi asiakaskannasta poimittu asiakasjoukko. NPS:n tulos on vuoden 2021 mittaan parantunut, mutta viiveellä ASTY-tutkimukseen nähden. NPS:n tulos nousi selvästi Q1-Q2-kyselyiden välillä, jolloin HSL otti käyttöön maskipakon. Vuoden viimeinen NPS-kysely tehdään joulukuun alkupuolella.

### Tutkimustulosten vertailua

Säännöllistä aikasarjaa tuottavista tutkimuksista vertailtiin kulkuvälineissä tehtävän asiakastyytyväisyystutkimuksen (ASTY), asiakaskantaan tehtävän suosittelututkimuksen (NPS) sekä asukkaiden tyytyväisyystutkimuksen (BEST) tuloksia niiltä osin kuin tutkimuksissa on yhteneviä kysymyksiä.

Kaikissa kolmessa tutkimuksessa (ASTY, NPS, BEST) vastaajia pyydetään arvioimaan vaihtojen sujuvuutta. Tyytyväisimpiä vaihtojen sujuvuuteen ovat ASTY-vastaajat. Keväällä 2021 88 % asiakastyytyväisyys-tutkimuksen vastaajista oli tyytyväisiä vaihtoihin. NPS- ja BEST-kyselyiden vastaajat pitivät vaihtojen sujuvuutta hieman heikompina, mutta kuitenkin noin 70 % molempien kyselyiden vastaajista on tyytyväisiä. Tutkimustulokset ovat loogisia: joukkoliikenteen tottuneet aktiivikäyttäjät kokevat joukkoliikenteen vaihdot sujuvampina kuin passiiviset käyttäjät.

NPS- ja BEST-kyselyssä vastaajia pyydetään arvioimaan väittämää ”Joukkoliikenne antaa vastinetta rahalle”. Tulokset ovat hyvin saman suuntaisia. Vuoden 2021 NPS-kyselyissä keskimäärin 69 % vastaajista on tyytyväisiä rahalle saamaansa vastineeseen. BEST-tutkimuksessa tämän vuoden tammi-elokuun vastaajista 64 % on tyytyväisiä. Asiakaskannasta poimittu joukko arvioi väittämän hieman positiivisemmin kuin HSL-alueen väestö.

Sekä NPS- että BEST-kyselyssä vastaajia pyydetään arvioimaan HSL:n suositteluhaluutta. Suositteluhaluudesta muodostetaan NPS-luku (Net Promoter Score). NPS- ja BEST-tutkimusten viimeaikaisia NPS-lukuja verrattiin HSL-tariffivyöhykkeillä. NPS-kyselyn luvut ovat lähes poikkeuksetta paremmat kuin BEST-kyselyn luvut. BEST-kyselyn NPS-luku on keskimäärin sitä lähempänä NPS-kyselyn lukua mitä lähempänä ollaan HSL-alueen ydintä (A- ja B-vyöhyke), missä joukkoliikenteen palvelutaso on paras. Erot NPS-luvuissa ovat suuria etenkin C- ja D-vyöhykkeillä, missä palvelutaso on heikompi.

### **Toimenpiteet tutkimusten perusteella**

#### Joukkoliikennesuunnittelu

Liikkumis- ja linjastokyselyitä käytetään pohjatietona linjastomuutosten yhteydessä sekä jälkiarvioinnissa muutosten toteutumisen jälkeen. Tutkimuksista ASTY ja Joukkoliikenteen kaluston laatututkimus (JOLA) vaikuttavat toimintaan liikennöitsijöiden kannusteiden kautta. Sinisten bussien linjakohtaiset nousijamäärätiedot ovat tällä hetkellä suuntaa-antavia, minkä vuoksi niitä ei voida käyttää suunnittelussa. Puutteellisten nousijamäärätietojen vuoksi suunnittelussa on hyödynnetty paljon kohdennettuja käsin laskentoja. Tilanne paranee lähivuosina lähimaksulaitteiden ja matkustajalaskentalaitteiden yleistyessä liikennevälineissä.

#### Toimenpiteet asiakaskantatutkimusten perusteella

Asiakaskantaan tehdään säännöllisesti neljä kertaa vuodessa HSL:n suositteluhaluutta mittaava NPS-kysely (standardi Net Promoter Score). Kyselyyn sisällytetään säännöllisesti toistuvia mittarikysymyksiä, joilla seurataan HSL-mielikuvien kehitystä. Lisäksi kyselyssä on aina muutamia vaihtuvia kysymyksiä

jostain ajankohtaisesta teemasta. Vuonna 2021 kyselystä on saatu tietoa esimerkiksi Lipputilihankkeen ja Muuttuneet liikkumisen tarpeet (Muulitar)-projektin tarpeisiin. Lisäksi tänä vuonna on seurattu erityisesti etätyön yleisyyden kehittymistä ja asiakkaiden toiveita tulevaisuuden etätyöstä.

Asiakaskantaan tehdään kyselytutkimuksia myös tarpeen mukaan jostain tietystä aiheesta. Esimerkiksi syksyn 2021 alennuslippu-kampanjasta tehtiin kampanjaa hyödyntäneille kysely, jolla mitattiin kampanjan onnistumista. HSL-sovelluksella on oma NPS-kysely, joka on luotu nimenomaan sovelluskehityksen tarpeisiin.

#### Liikennöitsijöiden kannusteet tutkimusten perusteella

Asiakastytyväisyystutkimuksen (ASTY) ja kaluston laatututkimuksen (JOLA) perusteella maksetaan liikennöitsijöille kannusteita eli bonuksia. Bonuksia maksettiin keväällä 2021 tutkimusten perusteella yhteensä eri kulkumuodoissa 4,03 miljoonaa euroa. Osassa kulkumuodoista on myös käytössä tutkimusten perusteella perittävät sanktiot.

ASTY:n perusteella maksetaan bonuksia bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunaliikenteessä. Sanktioita peritään asiakastytyväisyystutkimuksen perusteella ainoastaan lähijunaliikenteessä. JOLA:n perusteella maksetaan bonuksia bussi-, raitiovaunu-, ja metroluokkien liikenteessä. Kaluston laatututkimuksen JOLA perusteella sanktioita peritään bussiliikenteessä ja ne olivat käytössä myös lähijunaliikenteessä edellisen sopimuksen loppuun asti.

#### **Päätelmät tutkimusten hyödyntämisestä**

Tutkimuskatsaus laadittiin ensimmäistä kertaa syksyllä 2021. Katsausta laadittaessa havaittiin, että tutkimustulosten hyödyntäminen tulee integroida nykyistä vahvemmin osaksi linjasto- ja aikataulusuunnittelun prosesseja. Erityisesti liikennevälineissä tehtävän Asiakastytyväisyystutkimuksen (ASTY) tuloksia tulee hyödyntää suunnittelussa, sillä tuloksia on saatavilla linjoittain eri kulkumuodoissa. Lisäksi suunnittelussa on tunnistettu suuri tarve tarkkojen matkustajamäärätietojen saamisesta linjoittain. Tähän on tulossa helpotusta lähivuosina uuden teknologian käyttöönoton yhteydessä.

Toinen tunnistettu kehittämiskohde on se, että palvelukehityksen toteutuksen onnistumista tulisi seurata enemmän ja tarkemmin. Esimerkiksi linjastouudistusten onnistumista tutkittiin ensimmäisen kerran varta vasten sitä tarkoitusta varten toteutetuilla kyselytutkimuksilla ensimmäisen kerran syksyn 2021 linjastouudistusten yhteydessä. Myös lippukampanjan onnistumista ja vaikuttavuutta tutkittiin syksyllä 2021. Aiemmin esimerkiksi vyöhykeuudistuksen onnistumisesta tehtiin laajoja selvityksiä vuonna 2019.

Tutkimustulosten raportit ja koosteet julkaistaan HSL:n nettisivuilla osoitteessa <https://www.hsl.fi/hsl/tutkimukset>. Uusimpia julkaisuja ovat esimerkiksi Seutubarometrin 2021 ja asiakastytyväisyystutkimuksen kevään 2021 tulokset.

#### **Ehdotus**

Hallitus päättää merkitä tutkimuskatsauksen vuodelta 2021 tiedoksi.

#### **Päätös**

Liite

Tutkimuskatsaus vuodelta 2021



134

**Syysyhtymäkokouksen 30.11.2021 päätösten täytäntöönpano**

166/00.00.01/2021 [Yhtymäkokoukset vuonna 2021]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen, p. 040 827 1158

HSL:n perussopimuksen 3 §:n mukaan kuntayhtymän ylittä päätäntävaltaa käyttää yhtymäkokous. HSL:n syysyhtymäkokouksessa 30.11.2021 käsiteltiin seuraavat asiat:

- Osavuosikatsaus 2/2021
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2022-2024

Kuntalain 96 §:ssä säädetään valtuuston päätösten täytäntöönpanosta, jota sovelletaan myös yhtymäkokoukseen kuntayhtymässä. 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 30.11.2021 pidetyn yhtymäkokouksen päätökset ovat syntyneet lainmukaisessa järjestyksessä, eivät mene yhtymäkokouksen toimivaltaa ulommaksi eivätkä muutoinkaan ole lainvastaisia; sekä

b) panna 30.11.2021 pidetyn yhtymäkokouksen päätökset täytäntöön

**Päätös**

135

**Ylimääräisen yhtymäkokouksen koollekutsuminen 18.1.2022**

413/00.00.01/2021 [Yhtymäkokoukset vuonna 2022]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen, p. 040 827 1158

Hallintosäännön 56 §:n mukaan yhtymäkokouksen kutsuu koolle hallitus. Kuntayhtymän ylimääräisessä yhtymäkokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- HSL:n strategia vuosille 2022-2025;
- Hallintosäännön päivittäminen 1.2.2022 alkaen;
- Sidonnaisuusilmoitukset.

Perussopimuksen 10 §:n mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. Perussopimuksen 14 §:n mukaan muita yhtymäkokouksessa käsiteltäviä asioita on hallintosäännön hyväksyminen.

Yhtymäkokouksen kokouskutsu ja esityslista julkaistaan kuntayhtymän verkkosivuilla.

Perussopimuksen 13 §:n mukaan yhtymäkokouksen kokouskutsu on lähetettävä, ellei erityisestä syystä ole tarpeen noudattaa lyhyempää kutsuaikaa, vähintään kuukautta ennen kokousta jäsenkunnille sekä tiedoksi kuntayhtymän hallituksen jäsenille.

Hallintosäännön 56 §:n 4 momentin mukaan kokouskutsussa on mainittava, jos kyseessä on sähköinen kokous ja ilmoitettava verkko-osoite sekä tila, jossa yleisö voi seurata kokousta.

**Ehdotus** Hallitus päättää

a) kutsua HSL:n ylimääräisen yhtymäkokouksen koolle tiistaina 18.1.2022 klo 11.00 sähköisenä kokouksena ja/tai HSL:n päätoimitiloissa osoitteessa Opastinsilta 6, Helsinki;

b) valtuuttaa toimitusjohtajan laatimaan ja toimittamaan edellä esitetyn mukaisesti kokouskutsun ja esityslistan; sekä

c) pyytää jäsenkuntia nimeämään yhtymäkokousedustajansa yhtymäkokoukseen ja ilmoittamaan siitä HSL:n kirjaamoon perjantaihin 14.1.2022 mennessä, mikäli edustus yhtymäkokouksessa ei perustu asemavaltuutukseen tai aiempaan päätökseen.

**Päätös**

136

**Hallituksen jäsenten osallistuminen Uudenmaan maakuntaparlamenttiin**

312/00.04.02/2021 [Uudenmaan maakuntaparlamentti 2022]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen, p. 040 827 1158

Uudenmaan maakuntaparlamentti järjestetään tämän hetken tiedon mukaan 10.–12.2.2022. Ilmoittautumiseen on saatu HSL:n osalta lisäaikaa 16.12.2021 saakka ja sen vuoksi ilmoittautumisaika on lyhyt hallituksen kokouksen jälkeen. Uudenmaan maakuntaparlamentti on siirretty marraskuulta helmikuulle, jotta uuden kuntavaalikauden luottamushenkilöt saatiin mukaan.

Maakuntaparlamentin puheenaiheita ovat tällä kertaa tutkimuksen ja osaamisen teemat, maakunnan ilmastotyö sekä Uudenmaan edunvalvonnan tehostaminen. [Lisätietoja ohjelmasta](#) (linkki).

Torstain 10.2. ohjelmaosuus kello 11–16 pidetään Eteläsatamassa Silja Symphonylla. Ohjelma jatkuu laivamatkan ajan Tukholmaan. Maakuntaparlamenttiin voi osallistua pelkästään satamassa ennen laivan lähtöä järjestettävään osuuteen tai koko parlamentin ohjelmaan. Satamassa pidettävän osuuden osallistumismaksu on 60 euroa ja koko parlamentin ohjelma hyttimajoituksella on 320 euroa. Osallistumismaksu sisältää ohjelmassa mainitut ateriat. Uudenmaan maakuntaparlamenttiin osallistuville luottamushenkilöille korvataan mahdolliset ansionmenetykset palkkiosäännön mukaan sekä tilaisuuden osallistumismaksu.

Osallistujalla on kuluton peruutusoikeus, kun tapahtumaan on aikaa enemmän kuin 28 vuorokautta.

**Ehdotus** Hallitus päättää, että hallituksen jäsenet sekä kokouksissa läsnäolo-oikeuden omaavat varajäsenet voivat halutessaan osallistua 10.–12.2.2022 järjestettävään Uudenmaan maakuntaparlamenttiin. Ilmoittautumiset tilaisuuteen tehdään sähköpostitse HSL:n luottamushenkilöpalveluihin ([luottamushenkilopalvelut@hsl.fi](mailto:luottamushenkilopalvelut@hsl.fi)) keskiviikkoon 15.12.2021 klo 18.00 mennessä. Ilmoittautumisen yhteydessä on ilmoitettava, osallistuuko pelkästään satamaosuuteen vai koko ohjelmaan.

**Päätös**

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

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja osastonjohtajien viranhaltijapäätökset ajalta 22.11.–8.12.2021.

Päätösluettelo on liitteenä.

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

**Päätös**

Liite Päätösluettelo 22.11.-8.12.2021

138

**Tiedoksi merkittävät asiat**

Hallitus

Esittelijä  
ValmistelijaToimitusjohtaja Mika Nykänen  
Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Lausunto Koskelan varikon asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta;
- Lisäselvitys hallinto-oikeudelle opiskelija-alennusasiassa.

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Ote Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksestä 24.11.2021 § 358: Sörnäistentunnelin hankesuunnitelman hyväksyminen
- Uudenmaan Ely-keskuksen joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelma vuodelle 2021;
- Markkinaoikeuden päätös koskien hallituksen päätöksestä 25.5.2021 § 55 tehtyä valitusta.

**Ehdotus**

Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

**Päätös**

Liitteet

Lausunto Koskelan varikon asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro 345/2021)

Lisäselvitys hallinto-oikeudelle opiskelija-alennusasiassa (Dnro 263/2020)

Ote Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksestä 24.11.2021 § 358:  
Sörnäistentunnelin hankesuunnitelman hyväksyminen (Dnro 675/2020)

Uudenmaan Ely-keskuksen joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelma vuodelle 2021 (Dnro 199/2021)

Markkinaoikeuden päätös koskien hallituksen päätöksestä 25.5.2021 § 55 tehtyä valitusta (Dnro 49/2021)

**139****Seuraava kokous**

Hallitus

Esittelijä

Valmistelija

Toimitusjohtaja Mika Nykänen

Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

**Ehdotus**

Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 18.1.2022 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 26.1.2022 klo 16.30 alkaen. Tarkempi paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

**Päätös**