

SALON KAUPUNGIN LAUSUNTO TURUN HALLINTO-OIKEUELLE

Viite: Valitukset Salon kaupungin kaupunginvaltuuston päätöksestä 11.5.2020 § 29

Asian tausta

Turun hallinto-oikeudelle on saapunut kaksi kunnallisvalitusta koskien kaupunginvaltuuston 11.5.2020 tekemää päätöstä § 29 'Salon kaupungin osallistuminen Turun Tunnin juna Oy:n omistamiseen ja rahoittamiseen'. Ensimmäisessä kunnallisvalituksessa vaaditaan päätöksen kumoamista ja täytäntöönpanon kieltämistä. Perusteina valituksen mukaan ovat päätöksen syntyminen virheellisessä järjestyksessä, osin lainvastaisuus ja valtuuston toimivallan ylitys. Lisäksi valituksen mukaan päätöksentekoon on osallistunut esteellisiä valtuutettuja. Toisessa kunnallisvalituksessa valittaja esittää valittavansa ja vastustavansa päätöstä.

Kunnan toimiala

Turun ja Helsingin välisen junayhteyden nopeuttamista Espoon ja Salon välisen rataosan oikaisulla on suunniteltu jo 1970-luvulta saakka. Hanketta ei kuitenkaan tuolloin toteutettu, vaan resurssit suunnattiin rantaradan perusparantamiseen. Liikenneyhteyksien parantaminen erityisesti joukkoliikenteeseen keskittymällä ja eri liikennejärjestelmiä kehittämällä vastaavat osaltaan kaupungistumisen ja kestäväen kehityksen vaatimuksiin. Ilmastonmuutoksen torjuminen on keskeisempiä syitä myös raideliikenteen parantamiselle. Junayhteyden nopeuttamisella vastataan paineeseen kehittää alueiden ja seutujen saavutettavuutta ja se on siten elinkeinoelämän, kilpailukyvyyn, asuntotuotannon ja asukkaiden hyvinvoinnin kannalta tärkeää. Uudet liikenneväylät vaikuttavat myönteisellä tavalla kunnan asukkaiden mahdollisuuksiin laajentaa työssäkäyntialuettaan.

Suomen perustuslaissa (731/1999) on turvattu kunnallinen itsehallinto. Kunnan yleinen toimiala on yksi keskeinen osa kunnallista itsehallintoa. Kunnan itsenäinen ja oma tehtäväpiiri tunnustetaan myös Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjassa. Itsehallinnon nojalla kunta voi päättää, mitä yleisen toimialan piiriin kuuluvia tehtäviä se hoitaa. Kunnan on toiminnassaan noudatettava muun muassa hallintolain (434/2003) 6§:n hallinnon oikeusperiaatteita ja tehtävien sisältöä ohjaavaa yksityiskohtaisempaa lainsäädäntöä. Kunta ei saa myöskään hoitaa tehtäviä, jotka on säädetty yksinomaan valtion viranomaisille kuuluviksi.

Kuntalain (410/2015) 7§:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät ja järjestää sille laissa erikseen säädetyt tehtävät. Laissa säädetään myös siitä, kun tehtäviä on järjestettävä yhteistoiminnassa muiden kuntien kanssa (lakisääteinen yhteistoiminta). Yleinen toimialasäännös katsotaan olevan luonteeltaan yleislauseke, jolloin toimialaa ei ole rajoitettu yksityiskohtaisella rajauksella tai kuvauksella kunnalle kuuluvista tehtävistä tai toimialasta. Kunnan toimialan ja päätösvallan sisällön katsotaan määräytyvän yksityiskohtaisemmin oikeuskäytännössä, jolloin säännöksen tulkinta muuttuu ajassa.

Kuntaliitto antoi lausunnon kunnan mahdollisuudesta osallistua ratahanketta suunnittelevan ja mahdollisesti myöhemässä vaiheessa hankkeen toteuttavan osakeyhtiön osakkeiden merkitsemiseen ja rahoittamiseen. Kuntalain 1§:n 2 momentin mukaan kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväällä tavalla. Tästä on johdettavissa ajatus kunnan itsehallinnollisesta asemasta toimia asukkaiden parhaaksi luomalla paitsi riittävät osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet myös tavoite luoda hyvinvointia toimintaa suunnittelemalla ja rakentamalla taloudellisesti kestäviä ratkaisuja. Oikeuskäytännössä on katsottu, että kunta

määrittelee tehtäväpiirinsä laajuuden. Kunnan paikallisuudella ilmennetään periaatetta, jossa kunnan toiminta heijastuu ensisijaisesti oman kunnan asukkaisiin. Yhteistoiminnalla mahdollistetaan toiminnan hyödyt myös muiden kuntien asukkaisiin. Ratahanke edistää elinkeinoelämän, liikkuvuuden ja hyvinvoinnin yleisiä edellytyksiä ja voidaan siten nähdä kunnan toimialaan kuntalain mukaisesti kuuluvana tehtävänä.

Helsinki-Turku -rataosuus on osa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rajat ylittävää Skandinavia – Välimeri -ydinverkkokäytävää, jossa Helsinki ja Turku ovat molemmat TEN-T-kaupunkisolmukohtia. Tämä kansainvälinen ulottuvuus mahdollistaa ratahankkeen suunnitteluun ja toteutukseen merkittävän EU-komission tukirahoituksen, jonka Euroopan komission CEF-komitea onkin myöntänyt 16.7.2020.

Espoo – Salo -oikorata lyhentäisi merkittävästi Helsinki – Turku rataa. Se mahdollistaisi sekä nopean kaukoliikenteen Helsingin ja Turun välillä että lähiliikenteen kehittämisen Kirkkonummen, Vihdin ja Lohjan suuntaan. Valmistumassa oleva yleissuunnitelmassa esitetään Lohjan ja Salon välille myös lähiliikenteen mahdollistavia asemapaikkavarauksia Lahnajärven, Suomusjärven Kitulan ja Muurlan kohdille. Salo – Turku kaksoisraide vastaavasti mahdollistaisi junien kohtaamisen välillä Salo – Turku sekä lähiliikenteen käynnistämisen yhteysvälille. Nykyisen Rantaradan kehittämällä ei voida saavuttaa vastaavia matka-aikahyötyjä muun muassa ratalinjan vuoksi, mutta yhteysväli jää kuitenkin edelleen tärkeäksi paikallisliikenteen yhteydeksi ja lisäkapasiteetin tarjoajaksi. Nopea junayhteys lyhentää kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-aluetta tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen.

Päätöksenteko koskien hankeyhtiötä

Hankeyhtiömallin tarkoituksena on suunnitella, toteuttaa ja rahoittaa suuria ratainvestointeja yhdessä muiden kuntien ja valtion kanssa. Ratahankkeen vaikutukset eivät rajoitu vain siihen osallistuneiden kuntien alueelle, vaan vaikutukset voidaan katsoa tapahtuvan koko yhteiskunnan mittakaavassa. Ratahankkeella luodaan edellytykset paremmalle asunto-, palvelu- ja työpaikkarakentamiselle, joka edistää suunnitelmia kehittää parempaa yhdyskuntasuunnittelua ja maankäyttöä, erityisesti hankeyhtiön osakaskunnille.

Valtio on selvittänyt hallituskauden 2015 – 2019 aikana eri vaihtoehtoja suurten infrahankkeiden toteuttamiseen ja rahoittamiseen sekä siihen, kuinka hankkeiden pitkiä suunnittelu- ja toteutusaikoja pystyttäisiin lyhentämään. Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioineen työryhmän loppuraportissa 28.2.2018 todettiin, että aiempaa useampien infrahankkeiden toteutumisen nopeuttamiseksi ja tehostamisen mahdollistamiseksi voidaan käyttää hankekohtaisia yhtiöitä.

Loppuvuoden 2018 aikana valtiovarainministeriön asettama työryhmä selvitti infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla. Valtiovarainministerille 20.12.2018 luovuttamassaan loppuraportissa työryhmä hahmotteli mallin suurten infrahankkeiden toteuttamiselle osakeyhtiön kautta. Turun tunnin junaa koskeneen hankeyhtiön perustamisesta käytiin liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien välillä neuvotteluja alkuvuodesta 2019, mutta neuvottelut eivät johtaneet päätöksentekovaiheeseen pääministeri Juha Sipilän hallituksen erottua maaliskuussa 2019. Valtio kuitenkin perusti ennen hallituksen eroa hankeyhtiön emoyhtiöksi tarkoitetun Pohjolan Rautatiet Oy:n. Salon kaupungin päätöksenteossa kaupunginvaltuusto päätti 11.5.2020 § 29 läheta osakkaaksi perustettavaan Turun Tunnun Juna Oy -hankeyhtiöön ja sitoutua osakemerkintään ja pääomittamiseen enintään 3,74 miljoonan euron rahoitussitoumuksella.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan hallitus pääomittaa Pohjolan Rautatiet Oy:tä tarpeen mukaan ja käynnistäkseen hallitusohjelmassa luetellut rataverkon kehittämishankkeet, joita ovat päärata ja sen laajennukset, Helsingistä länteen suuntautuva rata sekä Helsingistä itään suuntautuva rata. Raideliikenne katsotaan kestäväksi kulkumuodoksi, jonka käyttöedellytyksiä tulisi lisätä. Liikenne- ja viestintäministeriön talouspoliittinen ministerivaliokunta on muistiossaan

10.9.2019 tarkastellut edellytyksiä ja esittänyt linjauksia suurten raideliikennehankkeiden edistämiseksi.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 10.9.2019 suurten raideliikenneinvestointien edistämiseksi muun muassa seuraavia linjauksia:

- käynnistetään neuvottelut Turun tunnin juna -hankeyhtiön perustamiseksi toteuttamaan infrastruktuurihankkeen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti

-yhtiön perustaminen edellyttää, että omistajaksi tulee valtion lisäksi muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä

-valtio omistaa hankeyhtiöstä vähintään 51%, muut osakkeenomistajat sitoutuvat yhtiön pääomittamiseen vähintään noin 49% osuudella arvioiduista rakentamisvalmiuden edellyttämän suunnittelun kustannuksista sekä muista hankeyhtiön toiminnan edellyttämistä kustannuksista

-suunnitteluvaiheeseen ja suunnittelun rahoitukseen osallistuminen ei sido osapuolia hankkeiden rakentamisvaiheeseen tai rakentamisen rahoittamiseen

-valtion osuus suunnittelukustannuksista 38,25 miljoona euroa

-neuvottelutulos osakassopimuksineen tuodaan myöhemmin erikseen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi

Neuvottelut hankeyhtiön perustamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti hankeyhtiön perustamista koskevat neuvottelut kuntien kanssa marraskuussa 2019. Osapuolten kesken saavutettiin 13.2.2020 neuvottelutulos osakassopimuksen sisällöstä. Osakassopimuksen tarkoituksena on sopia tarkemmin esimerkiksi hankeyhtiön perustamisesta, hallinnosta, rahoituksesta ja päätöksenteosta sekä osakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista toisiinsa nähden. Osakassopimusten lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiön perustaminen edellyttävät kuitenkin vielä kaikkien neuvotteluosapuolien päätöksentekoa omissa päätöksentekoelimissään. Valtion osalta asia on käsitelty 3.3.2020 talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa.

Hankeyhtiön tehtävänä on ratahankkeen suunnittelu ja rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Ratahankkeen suunnittelu tehdään ratalain (110/2007) mukaisen ratasuunnitelman valmistumiseen saakka. Hankkeen varsinainen rakentamissuunnitelma on osa rakentamisvaihetta eikä siten kuulu osaksi suunnitteluvaiheen hankeyhtiön toimintaa. Rakentamisesta, rakennuttajasta, rahoituksesta ja operoinnista käydään tarkemmin neuvotteluja ja päätetään erikseen myöhemmin suunnitteluvalmiuden edetessä. Ratahanke on tarkoitus pitää vielä tässä vaiheessa osana väyläverkoston kehittämistä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelua, jotta kustannustehokkaimmat ja toimivimmat ratkaisut saataisiin käytäntöön.

Espoon kaupunkiradan ja Turun ratapihan nopean ratayhteyden kehittämiseen liittyvien osien toteutus ovat edellytyksiä Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden toteutumiselle. Edellä mainitut hankkeet ovat kuitenkin hankevaiheistuksen osalta selvästi edellä hankeyhtiön toimialaan ja tehtäviin kuuluviksi mainittuja tehtäviä, joten niihin liittyvät investointiratkaisut tehtiin erikseen. Kyseisten osuuksien toteutusten periaatteista ja aikatauluista sovittiin osana valtion ja kuntien välisiä MAL-sopimuksia ja siten edistettiin hankkeita muuta yhteysväliä nopeammassa aikataulussa.

Kuntaosakkaat saavuttivat neuvotteluprosentin edellä mainitun 49 prosentin osuuden pääomituksen jakautumisesta.

Neuvottelutuloksen mukaan osapuolet sitoutuisivat vastaamaan hankeyhtiön kustannuksista pyöristettynä enintään alla olevan mukaisesti:

Osakas	Osuus (milj. €)	Osuus (% , noin)
Suomen valtio	39,45 milj. €	51 %
Turun kaupunki	10,25 milj. €	13,3 %
Espoon kaupunki	10,25 milj. €	13,3 %
Helsingin kaupunki	5,8 milj. €	7,5 %
Salon kaupunki	3,74 milj. €	4,8 %
Lohjan kaupunki	3,74 milj. €	4,8 %
Vihdin kunta	3,74 milj. €	4,8 %
Kirkkonummen kunta	0,38 milj. €	0,5 %

Nyt sovitussa ensimmäisessä vaiheessa yhtiön toimialana ja tehtävänä on hankkeeseen liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen saakka. Tässä suunnitteluvaiheessa hankeyhtiö rahoittaa toimintaansa pääasiassa omistajien yhtiölle antamin pääomituksin. Sopimuksessa ei sidota osapuolia rahoittamaan rakentamisvaihetta.

Arvioidessa osakkuuden ja rahoituksen riskipitoisuutta keskeisimpinä seikkoina on pidettävä valtion osallistumisen astetta investointeihin. On katsottu, ettei rahoitusosuuden määrää yksittäisen kunnan kohdalla voida pitää suurena, mikäli osakkuussopimuksessa on otettu huomioon edellytykset ja puitteet sekä määriteltävä ne kohtuullisiksi. Kunnat voivat osaltaan arvioida ja päättää maltillisen riskin toiminnalleen. Oikeuskäytännössä tällainen päätöksentekoon sisältyvä toiminnan ennakointi ja riskienhallinta taloudellisten voimavarojen käytössä sisältyy kunnan yleiseen toimialaan. Rakennusvaiheen rakennuskustannusten kattamistapojen ja investointitapojen selvittäminen muodostaa pienen osan hankeyhtiön toiminnasta. Osakassopimuksen kohdan 2.3.2. mukaan sopimuksen liitteessä 1.2. mainittu rahoitussitoumuksen määrä on kunkin osakkaan osalta sitoumuksen enimmäismäärä eikä osakkailla ole velvollisuutta rahoittaa yhtiötä rahoitussitoumuksen ylittäviltä osin. Vaikka selvitystyön kustannuksia ei ole eritelty, ne eivät vaikuta kaupungin taloudelliseen enimmäisriskiin.

Osakkeiden todellisen arvon voi määrittää vasta, kun yhtiön teettämät suunnitelmat ovat valmiit ja radan rakentamisen toteutustavasta on päätetty. On mahdollista, että kolmas osapuoli ostaa suunnitelmat tai yhtiön, mutta on mahdollista myös, että yhtiö jatkaa rakentamisvaiheeseen, jolloin suunnitelmilla on merkittävä arvo yhtiölle.

On katsottava, että Salon kaupunki hyötyy hankkeesta, eikä raidehankkeen yhteyteen tarvitse muita isoja investointeja, kuten asuntoalueiden rakentamishankkeet. Kaupunki toimii joukkoliikenneviranomaisena ja voi hankkia paikallisliikennettä tarpeiden mukaisesti. Kaikki linjat kulkevat linja-autoaseman kautta, josta on vain 100 metriä rautatieasemalle. Arviolta noin 80 % salolaisista asuu enintään 500 metrin etäisyydellä linja-autoreitistä. Edelleen on katsottava, että liikenneyhteyksien parantaminen on kestävä kehityksen kannalta perusteltua.

Ratalain 8§:n 2 momentin mukaan suunnitelmia tehtäessä rataverkon haltija toimii yhteistyössä maakuntien liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueelliseen

liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Suunnittelu ei siis yksinomaan kuulu valtion toimivallan piiriin, vaan yhtiömuotoa kuntien ja muiden mahdollisten julkisyhteisöjen välillä voidaan pitää tehokkaana keinona järjestää hankkeiden suunnittelu. Kuntalain 6§:n 2 momentin mukaan kunnan toiminta käsittää kunnan ja kuntakonsernin toiminnan lisäksi osallistumisen kuntien yhteistoimintaan sekä muun omistukseen, sopimukseen ja rahoittamiseen perustuvan toiminnan.

Edellä mainituin perusteluin raideinvestoinnin suunnittelua varten perustetun hankeyhtiön osakkaaksi liittyminen ja hankeyhtiön rahoittaminen osakassopimuksen mukaisesti kuuluu kunnan yleiseen toimialaan kuntalain 7 §:n mukaisesti. Hankeyhtiön toiminnasta kaupungin asukkaille koituvan hyödyn, kilpailukyvyn, hankkeen alueellisen merkittävyyden, osakkuuden ja rahoituksen osuuden ja riskitekijöiden kohtuullisuuden sekä hankkeesta todennäköisesti aiheutuvien myönteisten työllisyysvaikutusten näkökulmasta osallistuminen raidehankkeeseen on perusteltua. Mahdollisen täytäntöönpanon kiellon suhteen on katsottava, että osakassopimuksen mukaisesti kunnalla on mahdollisuus irtautua sopimuksesta tilanteessa, jossa hankeyhtiöön liittymistä tai sen rahoittamista koskeva päätös kumotaan, eikä muutoksenhaku siten käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi.

Osakassopimusluonnoksen kohdan 12.1 osakkailla on myötävaikuttamisvelvollisuus. Valituksessa on katsottu, että kyseinen kohta rajoittaa kunnallisten päättäjien vapaata oikeutta käyttää demokraattista päätäntävaltaansa, ja edelleen katsottu, että kuntalaki ja hallintolaki "ajavat käytännössä tällaisen klausuulin yli." Kyseisessä sopimuskohdassa edellytetään ainoastaan, että sopimusosapuolet sitoutuvat toimimaan tavalla, jota sopimuksen noudattaminen edellyttää, ja varmistumaan siitä, että niiden määräysvallassa olevat sitoutuvat noudattamaan sopimuksen ehtoja, joihin ne ovat mahdollisesti sitoutuneet. Kuntalaki (410/2015) tai hallintolaki (434/2003) eivät estä kuntaa noudattamasta sopimusvelvoitteitaan. Kunta sitoutuu sopimusten noudattamiseen jo täysivaltaisen edustajan allekirjoittaessa sopimuksen. Sopimusten sitovuus on sopimusoikeudellinen pääsääntö, jolle tämä sopimuksen ehto ei aiheuta poikkeusta. Kunnan sitouduttua johonkin sopimukseen, ei kunnallisilla päättäjillä ole pääsääntöisesti vapaata oikeutta poiketa tahtomallaan tavalla sopimuksen ehdoista vastoin toisen osapuolen suostumusta aiheuttamatta mahdollisia sopimusoikeudellisia seuraamuksia.

Osakassopimusluonnoksen kohdan 12.11. käsittelee tilannetta, jossa yhdelle tai useammalle osakkaalle aiheutuu sitoutumista koskeva oikeudellinen este esimerkiksi tuomioistuimen päätöksen johdosta. Tällaisen tilanteen syntyessä kohdan 12.11.1 mukaan ensisijaisesti ryhdyttäisiin toimiin oikeudellisen esteen, kuten esimerkiksi päätöstä mahdollisesti koskevan muotovirheen poistamiseksi tai sopimalla järjestelyssä, jossa sopimuksen voimassaoloa jatketaan niiden osapuolten kesken, jota oikeudellinen este ei koske. Mikäli näitä toimia koskevissa neuvotteluissa ei päädyttäisi yksimielisyyteen, sopimus ehtojensa mukaisesti purkautuisi.

Koska edellä kuvatun nojalla Salon kaupunki voisi vielä yhtiön perustamisen jälkeen jättäytyä sopimuksesta oikeudellisen esteen ilmetessä, ei valittajan oikeusintressi vaarannu päätöksen toimeenpanosta huolimatta.

Tästä johtuen ja huomioiden päätöksen täytäntöönpanoon liittyvät merkittävät yleiset edut sekä täytäntöönpanokiellon aiheuttama merkittävä haitta yleiselle intressille, ei täytäntöönpanokiellon toteuttamista asettaa.

Esteellisyys päätöksenteossa

Hallinto-oikeuteen jätetyssä valituksessa esitetään, että päätöksentekoon koskien Tunnin junan hankeyhtiötä on osallistunut esteellisiä henkilöitä, yhteensä neljä eri henkilöä.

Valtuutettu, kaupunginhallituksen puheenjohtaja Saija Karnisto-Toivonen antoi lausunnon väitetystä esteellisyydestään. Esteellisyyden perusteeksi valittajat esittävät valtuutettu Karnisto-Toivosen osalta Milton Networksiin perustuen yrityksen konsultointirooliin kuntien edunvalvonnan tukena. Valituksessa ei ole eritelty, millaisen jääviyden valittajat katsovat asiassa syntyneen.

Valtuutettu on kuntalain 97.1 §:n mukaan esteellinen käsittelemään valtuustossa asiaa, joka koskee henkilökohtaisesti häntä tai hänen hallintolain 28 §:n 2–3 momentissa tarkoitettua läheistään. Kuntaliiton mukaan ”Henkilökohtaisesti”-kriteeriä on tulkittu oikeuskäytännössä suhteellisen suppeasti siten, että yleensä esteellisyyden syntyminen asiassa edellyttää sitä, että asialla on tai voi olla välittömiä ja henkilökohtaisesti juuri valtuutettuun tai hänen läheiseensä tai ainakin rajattuun henkilöryhmään, johon he kuuluvat, kohdistuvia vaikutuksia. Aina esteellisyyttä ei ole tällöinkään katsottu syntyvän.”

Hankeyhtiöön liittyvä päätöksenteko ei ole sidoksissa Karnisto-Toivosen työnantajaan, vaan kyse on kuntien ja valtion omistamasta suunnittelu-yhtiöstä, eikä hänelle tai työnantajalleen ole odotettavissa erityistä hyötyä hankeyhtiön toteutumisesta. Lisäksi lausunnossa on todettu, että hän ei työskentele, eikä ole työskennellyt tunnin juna -projektissa missään vaiheessa työsuhdettaan.

Edelleen Karnisto-Toivonen toteaa, että ei ole yrityksessä sellaisessa niin määräävässä asemassa, että päättäisi, mihin projekteihin yhtiö osallistuu tai ketkä henkilöt työskentelevät missäkin projektissa. Palvelussuhde- ja toimeksiantosuhteen jäävyys ei siten hänen kohdallaan täyty.

Intressijääviyden näkökulmasta hankeyhtiön perustamisesta tulisi koitua valtuutetulle tai läheiselle merkittävää hyötyä tai haittaa. Tällaista ei ole ko. päätöksellä syntymässä, joten esteellisyyden tunnusmerkit eivät tätäkään tarkasteltaessa täyty. Riippumatta siitä mihin kantaan valtuusto olisi asiassa päätenyt, sillä ei olisi ollut vaikutuksia hänen työsuhteeseensa, asemaansa yhtiössä, palkkaukseensa tai muihin työsuhde-etuihinsa.

Kunnallisvalituksen mukaan valtuutettu Katja Taimela on ollut esteellinen päätöksenteossa. Taimela antoi asiassa lausunnon. Esteellisyyden perusteeksi valittajat esittävät Taimelan jäsenyyden VR:n hallintoneuvostossa. Valituksessa ei ole eritelty, millaisen jääviyden valittajat katsovat asiassa syntyneen.

VR-Yhtymän hallintoneuvoston tehtävä on valvoa, että yhtiön asioita hoidetaan terveiden liikeperiaatteiden mukaan ja kannattavuutta silmällä pitäen sekä yhtiöjärjestyksen ja yhtiökokouksen päätöksiä noudattaen.

VR:n hallintoneuvosto ei ole käsitellyt, eikä Taimelan tietojen mukaan ole käsittelemässä Tunnin juna -hankkeeseen liittyviä kysymyksiä. VR on nykyistä ratayhteyttä liikennöivä operaattori. Hallintoneuvoston jäsenenä Taimela ei hänen mukaansa ole sellaisessa asemassa, jossa voisi määrittää VR:n toimintaa koskien sen osallistumista ko. hankkeeseen.

Omaan asemaansa VR:n hallintoneuvoston jäsenenä Salon kaupunginvaltuuston myönteisellä, eikä kielteisellä päätöksellä olisi ollut sellaista vaikutusta, että intressijääviyden voitaisiin katsoa syntyneen. Päätös ei ole vaikuttanut Taimelan jäsenyyteen, palkkioon tai muuhun syntyvään etuuteen.

Koska oikaisuvaatimuksessa ei yksilöidä esteellisyyden perustetta tarkemmin, ei Taimela voi ottaa tarkemmin kantaa esteellisyysväitteeseen. Mikäli väitteet yksilöityvät, Taimela voi antaa tarvittaessa lisätietoa.

Kunnallisvalituksen mukaan valtuutettu Jerina Walliuksen esteellisyyden perusteena on Walliuksen maatila junaratalinjauksen vaikutusalueella. Wallius antoi lausunnon asiassa. Walliuksen mukaan valtuutetun esteellisyyden perusteet valtuuston kokouksessa ovat rajoitetummat, kuin muihin

sovellettavat perusteet. Valtuutettu on esteellinen asiassa, joka koskee henkilökohtaisesti häntä tai hänen hallintolain 28 §:n 2-3 kohdassa tarkoitettua läheistään.

Walliuksen kannan mukaan asiassa, jolla on päätetty kaupungin osallistumisesta hankeyhtiöön, ei sinänsä ole voinut olla henkilökohtaisia vaikutuksia valtuutettuihin, koska nämä eivät ole yhtiön osakkaita, johtohenkilöitä, johtohenkilöitä tai työntekijöitä. Walliuksen käsityksen mukaan päätöksellä ei myöskään ole ollut vaikutusta olemassa oleviin ratalinjaussuunnitelmiin tai kaavoitukseen, vaan sillä on yksinomaan päätetty kaupungin osallistumisesta ao. yhtiöön.

Täten Wallius katsoo, ettei ole ollut esteellinen ottamaan osaa asian päätöksentekoon.

Kunnallisvalituksen mukaan valtuutettu Asko Määttäsen esteellisyyden perusteena on osallistuminen valtuuston kokouksen päätöksentekoon asianosaisena. Määttänen antoi asiassa lausunnon. Määttäsen mukaan valtuusto päätti osallistumisesta hankeyhtiöön, joka ei tule omistamaan kiinteää omaisuutta. Hankeyhtiö vasta suunnittelee nopeaa ratayhteyttä ja sen sijoittumista maastoon. Näin ollen, koska kaupungilla ei ole voimassa olevaa oikorataosayleiskaavaa, ei ratalinjausta voi Määttäsen mukaan varmuudella edes vielä tietää.

Edelleen Määttänen toteaa lausunnossaan, että kokouksessa tuotiin myös ehdotus suunnitellun ratalinjauksen muuttamisesta, joka kuitenkin hylättiin äänestyksen jälkeen. Jos oikoradan linjaus olisi jo lopullinen, ei valtuusto olisi voinut edes tuosta asiasta äänestää. Edellä mainituin perustein, Määttänen katsoo, että valitus on aiheeton.