

KAUPUNKILIIKENNEYHTIÖN, HKL:N JA LÄNSIMETRO OY:N YHTEISTYÖSOPIMUS METRON KAPASITEETIN JA LUOTETTAVUUDEN LISÄÄMISTÄ KOSKEVASTA HANKKEESTA

1. SOPIJAPUOLET

Tämän sopimuksen (jäljempänä ”Yhteistyösopimus”) sopijapuolina ovat

(1) Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (jäljempänä myös ”KLOY”)
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki
Y-tunnus: 3251002-1

ja

(2) Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (jäljempänä myös ”HKL”)
PL 55250
00099 Helsingin kaupunki
Y-tunnus: 0201256-6

ja

(3) Länsimetro Oy (jäljempänä myös ”LMOY”)
PL 20491
02070 Espoon kaupunki
Y-tunnus 2124310-8

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:stä, HKL:stä ja Länsimetro Oy:stä käytetään jäljempänä erikseen nimitystä ”Sopijapuoli” ja yhdessä ”Sopijapuolet”.

2. SOPIMUKSEN TAUSTA

Länsimetron rakentaminen on toteutettu Länsimetro Oy:n kautta. Helsingin kaupungin ja Espoon kaupungin välillä on laadittu 6.6.2007 päivätty Helsingin ja Espoon osakassopimus Länsimetro Oy:stä (jäljempänä myös ”Osakassopimus”). Osakassopimusta on 1.12.2014 allekirjoitetulla lisäyksellä päivitetty vastaamaan LM2 laajuutta. Päivityksen jälkeen osakekanta ja äänimäärät jakautuvat siten, että Espoo omistaa 84,4 % ja Helsinki 15,6 %.

Länsimetro Oy on luovuttanut koko länsimetron HKL:lle hallintaan, vastuulle ja hoitoon Länsimetron metrojärjestelmän, -radan ja –asemien hallinnoinnista ja ylläpidosta laaditun sopimuksen (3.2.2017) mukaisesti. Yhteistyösopimusta on päivitetty 27.11.2019. Länsimetro Oy, HKL ja KLOY ovat 11.5.2022 allekirjoittaneet uuden sopimuksen länsimetron metrojärjestelmän, -radan ja –asemien hallinnoinnista ja ylläpidosta, joka on kokonaisuudessaan korvannut aiemmin allekirjoitetun yhteistyösopimuksen. Uudella yhteistyösopimuksella KLOY:n tehtävät on laajennettu koskemaan myös LM2 vaihetta (jäljempänä ”Länsimetron Yhteistyösopimus”).

Metron ensimmäinen automaatioprojekti käynnistettiin heti Osakassopimuksen allekirjoittamisen jälkeen siten, että HKL ja Siemens allekirjoittivat sopimuksen metron täysautomatisoinnista vuonna 2008. Tarkoituksena oli vaihtaa nykyinen metron kulunvalvontajärjestelmä CBTC-järjestelmään (automaatitotasolla GoA4), mikä olisi tarkoittanut kuljettajatonta ja muiltakin osin henkilökunnatonta junaa. Automaatioprojekti ei kuitenkaan onnistunut, joten se keskeytettiin tammikuussa 2015. Selvyyden vuoksi todetaan, että nyt käynnistettävä metron kapasiteetin lisäämiseen tähtäävä hanke ei liity edellä mainittuun aiempaan ja vuonna 2015 keskeytettyyn projektiin, vaan on siitä täysin itsenäinen ja erillinen hanke.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (jäljempänä ”HSL”) keväällä 2018 päivittämien liikenne-ennusteiden mukaan Länsimetron Kivenlahden jatkeen tullessa käyttöön ja alueen maankäytön kehittyessä ylittävät Kivenlahdesta tulevan linjan matkustajamäärät metron maksimikapasiteetin Kivenlahden haaralla vuoteen 2030 mennessä. HSL:n hallitus päätti lokakuussa 2018 esittää HKL:lle, että HKL käynnistää vuoden 2019 alkupuolella uuden metron automatisointiin tähtäävän hankkeen. Metron automatisointi mahdollistaisi tarvittavan lisäkapasiteetin lyhentämällä metrojunien vuoroväliä.

Espoon kaupunginhallitus hyväksyi osaltaan 5.3.2018 Länsimetron jatkeen tarkennetun hankesuunnitelman. Päätöksessä kaupunginhallitus edellytti, että Länsimetron jatke tulee toteuttaa niin, että Kivenlahden pääteasema mahdollistaa teknisesti jokaisen junavuoron ajamisen Kivenlahteen/Kivenlahdesta. Metron kapasiteetin lisäämistä ja automaatiotason nostamista on kuitenkin sittemmin selvitetty tarkemmin, eikä esimerkiksi nykyisen kulunvalvontajärjestelmän uusiminen ollut vielä hankesuunnitelmaa hyväksyttäessä tiedossa. Matinkylän pääteasemalla on tehty koeajoja, joissa kaikki junavuorot tai 3/4 junavuoroista on ajettu pääteasemalle. Koeajoissa selvisi yhden pääteaseman käytössä merkittäviä haasteita ja häiriöherkkyyttä.

Kaikkien junien ajaminen Kivenlahteen, vuorovälin lyhentäminen ja tiheän liikenteen häiriötilanteisiin varautuminen edellyttävät mahdollisesti kääntöjärjestelyjen ja Sammalvuoren varikon ajoyhteyksien parantamista nyt rakenteilla olevasta.

HSL:n kehotuksen mukaisesti HKL käynnisti vuoden 2019 alkupuolella esiselvityksen, jossa kartoitettiin erilaisia ratkaisuja ja luotiin tiekartta metron kehittämistoimille ainakin 2030-luvun alkuun saakka. Esiselvitys metron kapasiteetin ja luotettavuuden lisäämisestä toteutettiin yhteistyössä HKL:n, Länsimetro Oy:n, Espoon kaupungin ja HSL:n kesken ja se valmistui lokakuussa 2019. Esiselvityksen pohjalta käynnistettiin alkuvuodesta 2020 metron kapasiteettihanke, joka laati vuoden 2020 aikana yleissuunnitelman metron kapasiteetin nostosta. Vuoden 2021 aikana metron liikenteenohjausjärjestelmän kehittämisestä toteuttamalla uusi kulunvalvontajärjestelmä laadittiin hankesuunnitelma (jäljempänä ”Hankesuunnitelma”, liite 1).

Lisäksi on toteutettu hankkeen läpiviennin valmisteluvaiheita, kuten riittävän osaavan tilaajaorganisaation muodostaminen (rekrytoinnit ja koulutus), mikä jatkuu edelleen 1.2.2022 toimintansa aloittaneessa Kaupunkiliikenne Oy:ssä.

Mahdollinen metron kapasiteetin lisääminen ja automatisointitason nostaminen on pitkä prosessi. Vuonna 2006 käynnistetyn edellisen automatisointihankkeen ja nykyisen markkinatuntemuksen pohjalta HKL ja KLOY arvioivat, että varsinaiselle metron kapasiteetin lisäämistä ja automatisointitason nostamista koskevalle hankinnalle tulee varata aikaa ainakin seitsemän vuotta. Myös Hankesuunnitelman aikataulu tukee tätä näkemystä.

Hankesuunnitelmassa todetun mukaisesti kapasiteetin nostamiseksi ja liikennöinnin luotettavuuden parantamiseksi on tunnistettu parhaaksi toimenpiteeksi siirtyminen jatkuvaan kulunvalvontaan (CBTC-järjestelmä), jonka avulla mahdollistetaan nykyistä tiheävisempi metroliikenne. Samalla on varmistettava, että myös infraratkaisut mahdollistavat vuorovälin riittävän tihentämisen.

Sopijapuolten tarkoituksena on uudistaa nykyinen junakulunvalvontajärjestelmä siten, että siirrytään jatkuvaan kulunvalvontaan, jolloin metrojuna saa reaaliaikaisen tiedon edellisen metrojunan etenemisestä. Näin ollen metrojunien välillä on vain tarvittava pysähtymismatka ja turvallisuuden kannalta vaadittu ylimääräinen turvamarginaali. Hankkeen tavoitteena on siten siirtyä GoA1-tasolta GoA2-tasolle eli puoliautomaattiohjaukseen. Mahdollisesta

täysautomatisoinnista (GoA3 ja GoA4) on tarkoitus sopia myöhemmin erikseen.

3. SOPIMUKSEN TARKOITUS JA SOVITTAVAT ASIAT

Metron kapasiteetin lisäämisen ja automatisointitason nostamisen (jäljempänä ”Hanke”) suunnittelu, hankinta ja toteuttaminen on tarkoituksenmukaista toteuttaa yhtenä kokonaisuutena Helsingin ja Espoon metroverkostolle, mikä on myös tämän Hankkeen valmistelua, suunnittelua ja toteutusta koskevan sopimuksen tekemisen lähtökohta. Hankkeen valmistelu, suunnittelu ja toteutus tehdään Sopijapuolten tiiviissä yhteistyössä. Projektivastuu eli vastuu Hankkeen valmistelusta, suunnittelusta ja toteutuksen läpiviennistä on KLOY:llä.

Tällä Yhteistyösopimuksella sovitaan:

- Metron kapasiteetin ja luotettavuuden kehittämisen junakulunvalvonnan toteutuksen Hankesuunnitelman (Liite 1) mukaisten toimenpiteiden toteutuksesta.
- Hankkeen valmistelun, suunnittelun, toteutuksen ja niihin liittyvän päätöksenteon periaatteista
- Projektioorganisaatiosta ja Yhteistyöryhmästä
- Hankkeen hankinnasta ja toteutuksesta aiheutuvien kustannusten jaosta.

(jäljempänä Yhteistyösopimuksen Laajuus)

Edellä mainituista periaatteista on osittain sovittu jo Länsimetro Oy:n Osakassopimuksella, joka on tämänkin Yhteistyösopimuksen lähtökohta. Näin ollen lähtökohtana myös edellä mainituista tehtävistä aiheutuvien kustannusten jakamisessa on Osakassopimuksessa mainittu aiheuttamisperiaate (ks. tarkemmin jäljempänä kohta 5).

Yhteistyösopimuksen perusteella toteutetaan:

- Uusi jatkuvatoiminen junakulunvalvontajärjestelmä koko metroinfran alueelle ja M300 juniin
- Junakulunvalvonnan toiminnan mahdollistava radiopohjainen tiedonsiirtoverkko
- Tarvittavat muutokset nykyiseen liikenteenohjausjärjestelmään

Esimerkiksi uusien metrojunien hankkimisen valmistelua tai suunnittelua koskevat selvitykset eivät kuulu tähän Yhteistyösopimukseen ja niiden laadinnasta on sovittava erikseen, ellei Hankkeen valmistelu ja

suunnittelu nimenomaisesti edellyttä edellä mainittujen selvitysten laatimista (ks. tarkemmin jäljempänä kohta 4.4).

4. HANKKEEN PÄÄTÖKSENTEKO

4.1 Henkilöstöresurssit ja projektiorganisaatio

Sopijapuolilla on ennestään metro-osaamista, jota pyritään ensisijaisesti hyödyntämään Hankkeen johtamisessa. Sopijapuolet ovat perustaneet ja nimenneet Yhteistyöryhmän (toiminnasta ja tehtävistä tarkemmin kohdassa 4.4) joka on perustanut ja nimennyt projektiorganisaation, jonka tehtävänä on Hankkeen valmistelu, suunnittelu ja toteutus ("Projektiorganisaatio"). Lisäksi Projektiorganisaatio vastaa esimerkiksi Hankkeen viestinnästä. Projektiorganisaatiolla tulee olla riittävät ja täysipäiväisesti Hankkeelle osoitetut avainhenkilöt. Edellä mainittu Projektiorganisaatio on osa KLOY:tä, mutta siihen voi liittyä henkilöstöä myös muiden sopijapuolten organisaatioista tai organisaatioiden alihankkijoita.

Hankejohtaja ja projektijohtaja tulevat KLOY:stä.

Projektiorganisaation kustannukset ovat Hankkeen valmisteluun, hankintaan ja toteutukseen liittyviä kustannuksia, jotka jaetaan jäljempänä kohdassa 5 sovitun mukaan.

4.2 Hankkeen hankinnan ja toteutuksen alustava aikataulu

Sopijapuolet ovat sopineet, että Hanke etenee seuraavan Hankesuunnitelman liitteessä 5 määritellyn aikataulun mukaisesti:

- 1) Järjestelmän tarjouspyynnön valmistelu 2022 Q4 mennessä
- 2) Hankintaprosessi toteutetaan vuosina 2022–2024
- 3) Hanke toteutetaan vuosina 2024–2029.

4.3 Hankkeen päätöksenteko

Sopijapuolet valtuuttavat KLOY:n edustamaan sopijapuolia kaikissa Hankkeen kilpailutuksissa ja käyttämään osapuolten puhevaltaa toimittajiin nähden.

Valtuutus kattaa koko julkisen hankintaprosessin hankintailmoituksen julkaisusta toimittajanvalintaan. Valtuutetulla on oikeus allekirjoittaa

hankintaprosessissa tarvittavat asiakirjat ja päätökset sopijapuolten puolesta, pois lukien sopijapuolen sisäiset hankintapäätökset.

Sopijapuolet osallistuvat kuitenkin keskinäiseen päätöksentekoon ja hankintaprosessin aikana tehtävä päätösten valmistelu (esim. toimittajan valinta, poissulkeminen ym.) tehdään yhdessä. Sopijapuolet osallistuvat hankintasopimusten laadintaan ja tulevat olemaan niissä hankintasopimuksissa, jotka koskevat sopijapuolen omistaman infran tai kaluston osuutta, allekirjoittavana osapuolena. Sopijapuolet tekevät tarvittavat omat sisäiset hankintapäätökset omien päätösmenettelyjen mukaan.

Hankkeen valmisteluun, suunnitteluun ja hankintoihin liittyvät päätökset, jotka edellyttävät kaupunkien toimivaltaisten toimielinten tai viranhaltijoiden hyväksyntää, tehdään Projektioorganisaation sekä Yhteistyöryhmän toimesta tehdyn tarpeellisen ja riittävän valmistelun jälkeen kaupunkien omissa organisaatioissa niissä noudatettavien tavanomaisten päätöksentekomenettelyjen mukaan.

Sopijapuolet sitoutuvat edistämään parhaansa mukaan, että kaupunkien hallinto-organisaatioissa tehtävä päätöksenteko edistää Hankkeen päätöksentekoa sekä tapahtuu samansisältöisenä ja tarvittavassa aikataulussa.

4.4 Hankkeen muut osapuolet ja Yhteistyöryhmä

Hankkeen valmistelu, suunnittelu ja toteutus edellyttävät usean organisaation yhteistyötä (KLOY, HKL, Länsimetro Oy, Espoon Kaupunki ja HSL). Hankkeen valmistelun ja suunnittelun etenemiseksi ja päätöksenteon sujuvoittamiseksi on perustettu yhteistyöryhmä, johon on nimetty edustajia KLOY:stä, HKL:stä, Espoon kaupungilta, HSL:stä ja Länsimetro Oy:stä. ("Yhteistyöryhmä")

Yhteistyöryhmän keskeinen tehtävä on varmistaa Hankesuunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteutuminen. Hankejohtaja raportoi Hankkeen valmistelun ja suunnittelun etenemisestä säännöllisesti Yhteistyöryhmälle ja esittelee tarpeellisen ja riittävän valmistelun jälkeen päätöksentekoa edellyttävät asiat hyvissä ajoin Yhteistyöryhmälle.

Projektioorganisaatio valmistelee ja esittelee samansisältöiset hankintapäätökset LMOY:n, KLOY:n ja/tai HKL:n sääntöjen mukaisesti päätöksentekoprosesseihin.

Muiden sidosryhmien (mm. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Pelastuslaitos) osallistumisesta Hankkeen valmisteluun ja suunnitteluun sovitaan tarvittaessa erikseen myöhemmin.

Päätökset Yhteistyöryhmässä on tehtävä yksimielisesti. Mikäli päätöksenteossa ei päästä yksimielisyyteen, voidaan Yhteistyöryhmässä päättää tarkoituksenmukaisista toimenpiteistä, mukaan lukien sovittelijan tai konsultin palkkaamisesta.

5. HANKKEEN VALMISTELUUN, SUUNNITTELUUN JA TOTEUTUKSEEN LIITTYVIEN KUSTANNUSTEN JAKO

5.1 Taustaa / Aiheuttamisperiaate Osakassopimuksessa

Helsingin metron omistajuus jakautuu HKL:n ja Länsimetro Oy:n kesken siten, että Ruoholahden asema ja metro siitä itään (jäljempänä myös "kantametro") on HKL:n omaisuutta ja Ruoholahdesta länteen metrolinja ja asemat ovat Länsimetro Oy:n omaisuutta. KLOY:n vastuulla on koko metron operointi perustuen keskinäisiin sopimuksiin.

Länsimetro Oy:n Osakassopimuksen kohdassa 2 on sovittu, että kustannusvastuu Espoon ja Helsingin kaupunkien välillä Helsingin metron jatkamisen aiheuttamien kulujen ja kustannusten kattamiseksi ja rahoittamiseksi perustuu keskeisesti alueelliseen aiheuttamisperiaatteeseen eli kuntarajojen mukaan määräytyvään kustannusten jakautumiseen. Tämä tarkoittaa sitä, että Espoo vastaa Länsimetro Oy:lle Espoon kaupungin alueelle kohdistuvista Helsingin metron jatkamisen aiheuttamista kustannuksista ja Helsinki vastaavasti Helsingin kaupungin alueelle kohdistuvista kustannuksista (jäljempänä "Aiheuttamisperiaate") siten kuin tässä sopimuksessa jäljempänä tarkemmin määrätään.

Osakassopimuksessa on sovittu Helsingin metron länsimetroa palvelevien osien kehittämisestä johtuvien kustannusten jakamisesta. Osakassopimuksen kohdassa 8.3 on määritelty länsimetroa palvelevien, tukevien ja siihen liittyvien kustannusten jakamisesta siten, että Osakassopimuksen osapuolet sitoutuvat siihen, että Länsimetro Oy vastaa osapuolten erikseen tekemien sopimusten mukaisesti sellaisista Helsingin metron kehittämisestä ym. toimenpiteistä aiheutuneista ja aiheutuvista kustannuksista, jotka palvelevat, tukevat tai liittyvät länsimetroon. Nämä kustannukset jaetaan osapuolten kesken Aiheuttamisperiaatteen mukaisesti.

5.2 Hankkeesta aiheutuvat kustannukset

Hankkeesta aiheutuvat kustannukset jaetaan Sopijapuolten kesken Aiheuttamisperiaatteen mukaan joko rajalta poikki periaatteella tai ratakilometrien mukaisessa suhteessa (kantametron osuus 45,2 kilometriä ja länsimetron osuus 44,8 kilometriä. Kantametron kustannuksista vastaa KLOY 50,2 % osuudella ja länsimetron kustannuksista LMOY 49,8 % osuudella). Helsinki puolestaan omistaa 15,6 % LMOY:stä, ja Espoo 84,4 % ja omistajakaupungit vastaavat LMOY:lle yhtiön suorittamista kustannuksista omistusosuuksien suhteessa. Näin ollen esimerkiksi Sopijapuolten Projektioorganisaation aiheuttamat kustannukset (ml. ulkopuoliset asiantuntijat ja muut suorat hankkeesta aiheutuvat kustannukset, jäljempänä ”hankekustannukset”) 1.6.2022 alkaen jaetaan Aiheuttamisperiaatteen mukaisesti ratakilometrien ja omistusosuuksien mukaisessa suhteessa, ellei näitä ole korvattu HKL:n ja Espoon kaupungin välisen sopimuksen (HKL:n ja Espoon kaupungin yhteistyösopimus metron kapasiteetin ja luotettavuuden lisäämistä koskevasta valmistelusta ja suunnittelusta, 23.10.2020) pohjalta.

Hankkeen hankintojen kustannukset jaetaan pääsääntöisesti ratakilometrien mukaisessa suhteessa, eli kantametron alueelle asennettavien laitteiden kustannukset kohdistuvat HKL:lle KLOY:n laskuttamina, ja länsimetron alueelle asennettavien laitteiden kustannukset kohdistuvat LMOY:lle.

Kustannusten jakoperusteet ovat alla olevassa taulukossa.

Kohde	Kustannusjaon periaate	KLOY	LMOY
Hankekustannukset	Rata-km	50.2 %	49.8 %
Ratalaitteiden kustannukset	Rajalta poikki		
Radioverkko	Rajalta poikki		
Valvomokustannukset	Valvomon omistaja	100.0 %	0.0 %
Kalustokustannukset	Kaluston omistaja		

Hankkeen valmistelusta, suunnittelusta ja toteutuksesta aiheutuvat kustannukset ovat Yhteistyösopimuksen allekirjoitushetken arvion mukaan yhteensä noin 110 miljoonaa euroa.

Hankkeelle haetaan valtion MAL-rahoitusta. Valtiontuki hyvitetään Sopijapuolten kesken kustannusjakoperusteiden mukaisesti.

5.3 Kustannusten seuranta

Hankkeesta aiheutuvien kustannusten seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää siten, että kaikilla Sopijapuolilla on pääsy kaikkeen kustannusten kertymistä ja toteutumista koskevaan aineistoon.

5.4 Kustannusten laskuttaminen ja maksaminen

Hankkeen aiheuttamista kustannuksista tulevien laskujen maksusta vastaa se Sopijapuoli, joka on merkitty laskun saajaksi. Laskuista on ilmeittävä, mihin osa-alueeseen lasku liittyy, jotta sen asianmukainen kustannusjako voidaan määrittää. KLOY:n projektiorganisaatio tarkastaa laskut ennen niiden hyväksymistä.

Sopijapuolten henkilöstökulut ja hankinnat laskutetaan Länsimetron Yhteistyösopimuksen investointikustannusten laskutusperiaatteiden mukaisesti toteutuneiden tuntien ja laskujen mukaan. Tämän Yhteistyösopimuksen liitteenä 2 on listaus Sopijapuolten henkilöstön tuntiveloitukseen allekirjoitushetkellä sovellettavista tunti hinnoista. Tuntihintoja tarkastellaan tarpeen mukaan kerran vuodessa Yhteistyöryhmässä ja Yhteistyöryhmä päättää tarvittaessa veloitus hintojen muutoksista.

KLOY:n johdon ja hallinnon asiantuntijoiden kustannukset vyörytetään hankkeelle KLOY:n sisäisessä kustannusjaossa. Kohdistus ei siten tältä osin perustu täsmälliseen tuntiseurantaan.

Sopijapuolet vastaavat siitä, että Projektiorganisaatiolle ilmoitetaan kaikki hankkeen kustannukset. Projektiorganisaatio seuraa koko hankkeen kustannuksia ja varmistaa, että kustannusjako toteutetaan tämän Yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vuosineljänneksittäin Projektiorganisaatio laatii laskelman hankkeen toteutuneista kustannuksista ja niiden kustannusvastuista. Sopijapuolet laskuttavat laskelman mukaisesti netotetun saamisensa.

Ensimmäinen laskutus kertyneistä kustannuksista tapahtuu 31.1.2023. Tästä eteenpäin laskutus tapahtuu vuosineljänneksittäin kutakin vuosineljänneistä seuraavan kuukauden loppuun mennessä.

Maksuehto on kolmekymmentä (30) päivää netto laskun saapumisesta. Maksun viivästyessä viivästyneelle osalle tulee maksaa kulloinkin voimassa olevan korkolain mukaista viivästyskorkoa.

Laskusta toimitetaan luonnos sähköpostitse hyväksyttäväksi etukäteen. Luonnoslaskun liitteenä tulee olla selvitys siitä, mistä eri laskuista koontilasku koostuu ja miten kohdan 5.2 taulukon mukaisia kustannusjaon periaatteita on sovellettu.

6. OMISTAJUUS

Laitteiden omistajuus jakautuu samalla periaatteella kuin kustannusjako kohdassa 5.2.

Järjestelmän ohjelmistojen ja dokumentaation omistajuus jakautuu näihin liittyvien laitteiden mukaan. KLOY:llä on kuitenkin täysi oikeus näiden hallintaan ja hyödyntämiseen metron operointiin, kunnossapitoon, omaisuudenhallintaan sekä mahdollisiin muutoksiin ja laajennuksiin. Oikeus hankkeessa syntyvään tietopääomaan on kuitenkin molemmilla osapuolilla.

7. VASTUUKYSYMYKSET JA VAHINGONKORVAUKSET

Mikäli Sopijapuoli rikkoo Yhteistyösopimusta, on sopimusrikkomukseen syyllistyneen Sopijapuolen korvattava sopimusrikkomuksensa toiselle Sopijapuolelle niin, että aiheutunut toteen näytetty välitön vahinko korvataan täysimääräisesti.

Sopijapuolet eivät ole vastuussa toisilleen välillisistä vahingoista, ellei kysymys ole tahallisesti tai törkeällä tuottamuksella aiheutetuista vahingoista, missä tapauksessa Yhteistyösopimusta rikkoneen Sopijapuolen on korvattava toiselle Sopijapuolelle myös sopimusrikkomuksesta aiheutuneet toteen näytetyt välilliset vahingot. Välillisillä vahingoilla tarkoitetaan kauppalain (355/1987) 67 §:ssä määritellyjä välillisiä vahinkoja tai muita vaikeasti ennakoitavia vahinkoja.

Sopijapuolet eivät vastaa toisilleen päätös- tai muutoksenhakuprosessien aiheuttamista viivästyksistä ja näistä mahdollisesti syntyvistä kustannuksista.

8. SALASSAPITO

Postiosoite
PL 100
01022 Kaupunkiliikenne

Käyntiosoite
Hämeentie 86
00550 Helsinki
Internet
www.kaupunkiliikenne.fi
www.stadstrafik.fi

Puhelin
09 310 1071
Sähköposti
info@kaupunkiliikenne.fi

Y-tunnus
3251002-1
Tilinumero
FI32 8000 1301 3515 09

HKL noudattaa julkisyhteisönä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999, jäljempänä ”julkisuuslaki”) sekä muussa lainsäädännössä olevia salassapitoa ja julkisuutta koskevia säännöksiä.

Sopijapuolet eivät saa ilmaista kolmannelle osapuolelle toisen Sopijapuolen liikesalaisuuksia, jotka ovat tämän Yhteistyösopimuksen nojalla tulleet Sopijapuolen tietoon.

Sopijapuolet sitoutuvat pitämään toistensa liikesalaisuudet salassa, kuitenkin ottaen huomioon, mitä Suomen laissa säädetään Sopijapuolten toiminnan julkisuudesta.

Sopijapuolet toteavat selvyuden vuoksi, että KLOY:n ja Länsimetro Oy:n ei sovelleta julkisuuslakia. Sopijapuolet huomioivat toiminnassaan ja päätöksenteossaan sen, etteivät KLOY:n ja Länsimetron julkisuuslain mukaan salassa pidettävät tiedot tai aineisto tule julkisiksi.

9. SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN JA SIIRTÄMINEN

Kaikki muutokset Yhteistyösopimukseen on tehtävä kirjallisesti. Mikäli Yhteistyösopimuksen lähtökohdissa tai muissa Yhteistyösopimuksen toteuttamiseen ja soveltamiseen vaikuttavissa olosuhteissa tapahtuu merkittäviä muutoksia, Sopijapuolet neuvottelevat muutosten vaikutuksista Yhteistyösopimuksen sisältöön.

Sopijapuolella ei ole oikeutta siirtää Yhteistyösopimusta kolmannelle osapuolelle ilman toisten Sopijapuolten suostumusta.

10. YHTEISTYÖN PERIAATTEET JA ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Sopijapuolet noudattavat Yhteistyösopimuksen soveltamisessa ja kaikessa yhteistyössä hyvän kumppanuuden periaatteita sekä ottavat toiminnassaan ja päätöksenteossaan huomioon myös toisen Sopijapuolen edut ja tavoitteet.

Yhteistyösopimusta koskevat erimielisyydet ratkaistaan ensisijaisesti keskinäisin neuvotteluin.

Yhteistyösopimuksesta johtuvat riitaisuudet, joita ei saada Sopijapuolten kesken sovituksi, jätetään ensimmäisenä oikeusasteena Helsingin käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

Sopimukseen sovelletaan Suomen lakia, ei kuitenkaan kansainvälistä lainvalintaa koskevia säännöksiä.

11. SOPIMUKSEN VOIMASSAOLO

Yhteistyösopimus tulee voimaan, kun Sopijapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Yhteistyösopimus on voimassa siihen asti, kunnes Sopijapuolet ovat tehneet Hankkeen Laajuuden toteuttamiseen tarvittavat toimet, elleivät Sopijapuolet yhteisesti sovi Yhteistyösopimuksen päättämisestä.

Yhteistyösopimuksen kohdat 8 (Salassapito) ja 10 (Yhteistyösopimuksen periaatteet ja erimielisyyksien ratkaiseminen) sekä tämä kohta sitovat Sopijapuolia Yhteistyösopimuksen voimassaolon päättymisestä huolimatta.

12. LIITTEET

1. Hankesuunnitelma liitteineen
2. Osapuolten tuntiveloitushinnat allekirjoitushetkellä

13. SOPIMUSKAPPALEET

Yhteistyösopimusta on tehty kolme (3) saman sisältöistä kappaletta, yksi (1) kullekin Sopijapuolelle. Sopijapuolet ovat sopineet, että Yhteistyösopimus allekirjoitetaan sähköisesti. Allekirjoituspäivä ilmenee sähköisen allekirjoituksen aikaleimasta.

PÄÄKAUPUNKISEUDUN KAUPUNKILIIKENNE OY

Juha Hakavuori
Toimitusjohtaja

HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELIIKELAITOS

Saara Kanto
Toimitusjohtaja

LÄNSIMETRO OY

Ville Saksi
Toimitusjohtaja