



17.08.2017

Kokousaika Torstai 17.08.2017 kello 8:15 - 10:29

Kokouspaikka Toinen linja 7, 4. krs. nh. Kuljettaja

Läsnä

Jäsenet

Rissanen, Laura puheenjohtaja  
Suoranta, Anu varapuheenjohtaja  
Harjanne, Atte  
Hillman, Perttu  
Karhu, Jessica  
Loman, Stefan  
Luoma, Tuomo  
Stranius, Leo  
Sutton, Kirsi Maria

Muut

Sinnemäki Anni, apulaispormestari  
saapui 8:26, poissa: 33§  
Judström, Yrjö hallintojohtaja  
Kuukankorpi, Arttu yksikön johtaja  
Lehmuskoski, Ville toimitusjohtaja  
Lähdetie, Artturi yksikön johtaja  
Rajakallio, Karoliina yksikön johtaja  
Sikkilä, Kaisa tiedottaja  
Hietala, Heli lakimies  
Toivonen, Jani kunnossapitoinsinööri  
asiantuntija  
41§  
Päivärinta, Ari taloussuunnittelupäällikkö  
asiantuntija  
poistui 9:29, paikalla: 34§, 35§  
Lehtinen, Petri tekninen isännöitsijä  
asiantuntija  
saapui 10:13, poistui 10:19, paikalla:  
41§

Puheenjohtaja

Laura Rissanen 33-43 §

Esittelijät



17.08.2017

---

Ville Lehmoskoski	toimitusjohtaja 33-36 § ja 41§
Karoliina Rajakallio	yksikön johtaja 37-38 §
Artturi Lähdetie	yksikön johtaja 39-40 §
Yrjö Judström	hallintojohtaja 42-43 §

Pöytäkirjanpitäjä

Heli Hietala	lakimies 33-43 §
--------------	---------------------



17.08.2017

---

§	Asia	
33	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
34	Asia/2	HKL:n talouden osavuosikatsaus 1.1.-30.6.2017
35	Asia/3	HKL:n talousarvioehdotus 2018 ja taloussuunnitelmaehdotus 2018-2020
36	Asia/4	Uudenmaan Tehopesu Oy:n hankintaohjelmavaatimus HKL:n kiinteistöihin, omistamiin pysäkkikalusteisiin ja raitiovaunuihin tehtyjen töhryjen poistopalvelujen hankinnasta
37	Asia/5	Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto kaupunginhallitukselle: HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2018-2020
38	Asia/6	Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto Henrik Nyholmin valtuustoaloitteeseen metron pidennetystä liikennöinnistä viikonloppuisin
39	Asia/7	VIRVE-radiopuhelinverkon liittymien hankinta vuosille 2017 - 2020
40	Asia/8	Kulosaaren metrosillan vahvistusurakan (osa 1) lisätyöt
41	Asia/9	Länsimetron liukuportaiden, hissien ja liukuovien kunnossapidon tilaaminen
42	Asia/10	Ilmoitusasiat ja johtokunnan esille ottamat asiat
43	Asia/11	Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen



### § 33

#### Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

##### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi. Samalla liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti valita pöytäkirjantarkastajiksi varapuheenjohtaja Suorannan ja jäsen Luoman sekä varatarkastajiksi jäsenet Suttonin ja Hillmanin.

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

##### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

##### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

##### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



17.08.2017

Asia/2

## § 34

### HKL:n talouden osavuosisikatsaus 1.1.-30.6.2017

HEL 2017-005123 T 02 02 01

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi HKL:n osavuosisikatsauksen 1.1. – 30.6.2017.

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi  
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

#### Liitteet

1 HKL\_osavuosisikatsaus\_1-6.pdf

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijä

Raportointikauden merkittävimmät tapahtumat

HKL:n tavoiteohjelman kehittämisohjelmat

HKL:n tavoiteohjelma vuosille 2016 - 2024 luo perustan HKL:n toiminnan kehittämiselle. Tavoiteohjelmassa määritellään HKL:n strategiset tavoitteet ja näitä toteuttavat toimenpidekokonaisuudet eli kehitysohjelmat. Ensimmäisenä HKL käynnisti operatiivisen tehokkuuden, omaisuuden hallinnan ja turvallisuuden kehitysohjelmat.

Operatiivisen tehokkuuden kehitysohjelmalla tavoitellaan HKL:n liikenteen hoidon ja sitä tukevien toimintojen tehostamista. Niin tehtyjen kansainvälisten benchmarking-tutkimusten kuin omaan toimintaan pureutuvien selvitysten perusteella tehostamistarve on noin 10 %, jotta HKL on kustannustehokkuudeltaan Euroopan markkinoiden kärkeä. Tehostamistarve vaihtelee merkittävästi toiminnoittain. Vuoden 2017 alkupuol-



17.08.2017

lella HKL on kartoittanut ja tunnistanut muutosmahdollisuuksia. Muutosohjelman määrittely on aloitettu ja se valmistuu alkusyksystä kattaen valinnat ensimmäisenä täytäntöön pantavista tehostavista toimenpiteistä.

Omaisuuksien hallinnan kehitysohjelma liittyy HKL:n rooliin Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuurin sekä metro- ja raitioliikenteen kaluston omistajana, kehittäjänä ja ylläpitäjänä. Olemassa oleva omaisuus on mittava ja HKL:n tekemät korvaus-, ylläpito- ja uudisinvestoinnit pääsääntöisesti 100-200 milj. euroa vuodessa. HKL:n vastuu veronmaksajien rahojen tarkoituksenmukaisesta ja tehokkaasta käytöstä on mittava. Omaisuuksien hallinnan kehitysohjelmalla etsitään keinoja mm. nykyisen omaisuuden ylläpidon laadun ja kustannustehokkuuden tarkoituksenmukaiseen hallintaan, joukkoliikenneinfrastruktuurin mahdollistaman tulovirran kasvattamiseen luomalla mahdollisuuksia eri palveluiden kehittämiseen yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa sekä uusinvestointien aiempaa korkeatasoisempaan kustannusohjaukseen ja laadunhallintaan. Kesällä 2017 HKL siirtyi tiedonkeruusta ja tavoitteiden asetannasta toimintamallien määrittelyyn ja toteutus suunnitteluun.

Turvallisuuden kehitysohjelmassa kehitetään toimintamalleja turvallisuuden parantamiseksi niin HKL:n hoitamassa liikenteessä, varikoilla, työmailla, kalustossa ja infrastruktuurissa. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla vahvistettiin lisäksi HKL:n turvallisuusperiaatteet ja laadittiin luonnos HKL:n organisaatioturvallisuusohjeesta. Turvallisuustyön perusteita määrittää vuonna 2016 voimaan tullut kaupunkiraideliikennelaki. Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) suoritti vuoden 2016 lopulla ensimmäisen HKL:n turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisen auditoinnin. Vuoden 2017 ensimmäisellä puoliskolla HKL vastasi auditoinnissa havaittuihin poikkeamiin ja valmisteli niihin liittyviä kehittämistoimenpiteitä.

#### Länsimetro

Länsimetron käyttöönoton valmistelu eteni. HKL ja Länsimetro Oy allekirjoittivat tammikuussa 2017 yhteistyösopimuksen länsimetron metrojärjestelmän, -radan ja -asemien hallinnoinnista ja ylläpidosta. Sopimuksen mukaan Länsimetro Oy luovuttaa saadessaan rakennustyöt valmiiksi koko länsimetron HKL:lle operatiiviseen hallintaan, vastuulle ja hoitoon. Tällöin HKL hoitaa koko Helsingin seudun metroa länsimetro mukaan lukien yhtenä kokonaisuutena. Valmistelu on edennyt niin, että heinäkuun 2017 arvion mukaan radan ja asemien hallinnan siirto Länsimetro Oy:ltä HKL:lle tapahtuisi syyskuun alussa ja matkustajaliikenteen käynnistys vielä syyskuun aikana.

Länsimetro Oy vastaa länsimetron infrastruktuurin rakentamisesta. HKL on sopeuttanut omia valmistelujaan ja pyrkinyt antamaan Länsimetro



17.08.2017

Oy:lle mahdollisimman hyvää tukea, jotta metro saadaan laadukkaana ja turvallisena valmiiksi ja liikenne voidaan aloittaa mahdollisimman pian. HKL:n kannalta länsimetron liikenteen onnistunut käynnistäminen on erittäin tärkeää ja HKL onkin valmistautunut usein eri tavoin niin liikennöintiin kuin infrastruktuurin hallintaan liittyviin tehtäviinsä. Länsimetron asetinlaitteen toteuttaminen on edennyt hyvin samoin kuin VIR-VE-järjestelmän parantaminen sekä MetroLAN-laajennushanke.

#### Raide-Jokeri sekä Kruunusillat-hanke

Raide-Jokerin allianssiin valittiin kesäkuussa suunnittelija kolmen tarjouskilpailuun ilmoittautuneen tarjoajan joukosta. Urakoitsijakilpailuun ilmoittautui neljä tarjoajaa joista valinta tehdään syksyllä.

Kruunusillat-hankkeessa edettiin ja hankkeen toteutusmuodoksi esitetään myös allianssia, jonka lopullinen muoto valitaan syksyllä. Kruunusillat-hankkeelle rekrytoitiin kevään aikana omia asiantuntijoita. Kruunusilltoja varten tarvittavan Laajasalon varikon suunnittelua varten käynnistetään syksyllä arkkitehtikilpailu.

Helsingin raitiovaunujärjestelmän esteettömyydestä valmistui tutkimus, jonka tuloksia hyödynnetään sekä Raide-Jokerin, Kruunusilltojen että nykyisen raitiotieverkon kehittämisessä.

#### Pysäkkikatokset

Johtokunta oikeutti kesäkuussa HKL:n tekemään uuden yhteistyösopimuksen Helsingin pysäkkikatoksista niiden nykyisen toimittajan JCDecauxin kanssa. Yhteistyösopimus perustui tarjouskilpailuun, jossa JCDecauxin tarjous oli kokonaistaloudellisesti edullisin. JCDecaux peruskorjaa kaikki nykyiset pysäkkikatokset (n. 1500 kpl) kustannuksellaan ja vastaa sopimuskauden ajan katosten huollosta ja kunnossapidosta sekä energiakustannuksista. Lisäksi yhtiö maksaa HKL:lle vuokraa kaikkien mainospaikkojen mediamyynnin perusteella. Uusi yhteistyösopimus tehdään 20 vuodeksi. Sopimuskauden jälkeen katokset siirtyvät HKL:n omistukseen. Tehty sopimus on HKL:lle ja kaupunkilaisille taloudellisesti ja laadullisesti erittäin edullinen ja antaa hyvät edellytykset parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.

#### Variotram-raitiovaunut

HKL jatkoi Bombardierin kanssa neuvotteluja Variotram-raitiovaunuihin liittyvästä kokonaisratkaisusta, jolla mm. on tarkoitus kompensoida HKL:lle, että raitiovaunujen elinkaari ei ole toteutumassa hankintasopimusten mukaisesti. Neuvottelut etenivät katsauskaudella osapuolten kesken 17.3.2017 tekemän yhteisymmärrysmuistion pohjalta. Tarkoitus on, että sovintosopimus voidaan tehdä kesällä 2017.



## Metrojunat

M100-metrojunien peruskorjaamisen hankesuunnitelma hyväksyttiin johtokunnassa kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle esiteltäväksi. M300-metrojunien moottoreissa havaittu laakerivaurio-ongelma saatiin hallintaan ja laakerit vaihdetaan kaikkiin juniin syksyn aikana.

## Artic-raitiovaunujen toimitukset

Artic-raitiovaunujen toimitukset jatkuivat keväällä ja vaunuja vastaanotetaan Helsinkiin noin kolmen viikon välein vielä noin kahden vuoden ajan.

## Oikeudenkäynnit

Välimiesoikeus antoi toukokuussa 2017 lopullisen ratkaisunsa Siemensin välimiesoikeuteen viemässä riita-asiassa koskien Helsingin automaattimetrotöimituksen ensimmäisen toimituserän nro 1 viivästystä. Välimiesoikeus katsoi toimituserän nro 1 viivästyneen 493 päivää sovittusta toimitusajasta ja Siemensin olevan vastuussa tästä viivästyksestä 401 päivän osalta. Välimiesoikeuden päätös sai heti lainvoiman. Metron automatisointia koskevien sopimusten purkuasia on etenemässä seuraavaksi käsittelyyn Helsingin käräjäoikeudessa ja ensimmäinen osapuolten tapaaminen oli kesäkuussa 2017, jolloin käytiin mm. läpi kattavasti oikeudenkäynnin hallintaan ja läpivientiin liittyviä aikatauluja. HKL:n ja Siemensin välisen metron automatisointia koskeneen sopimusten mukaan toimituserän nro 1 viivästyminen yli yhdellä (1) vuodella on peruste sopimusten purkamiselle. Välimiesoikeuden nyt lainvoimaisesti ratkaisema asia on yksi purkuperuste purkuoikeudenkäynnin perustana olevassa HKL:n purkukanteessa.

## Vuoden 2016 metrokolarin onnettomuustutkinta

Onnettomuustutkimuskeskuksen raportti metron koulutusajojen yhteydessä 27.7.2016 liikennöintiajan ulkopuolella sattuneesta kahden metrojunan törmäyksestä valmistui 7.5.2017. Onnettomuustutkintakeskus OTKES antoi tutkintaselostuksessaan suosituksia, joihin HKL on antanut vastauksensa elokuun alkupuoliskolla. OTKESin suositukset on otettu huomioon HKL:n turvallisuuden kehittämistyössä ja turvallisuuden liittyvässä ohjeistuksessa.

## Kaupunkipyöräpalvelu

Helsingin kaupunkipyöräpalvelun laajennus edellisestä 500 pyörästä ja 50 pyöräasemasta 1400 pyörään ja 140 pyöräasemaan onnistui hyvin. Rekisteröityneiden käyttäjien määrä oli jo kesäkuun loppuun men-





17.08.2017

nessä kasvanut edellisessä verrattuna noin kolminkertaiseksi (29 000). Kaupunkilaiset pitävät pyöristä ja niiden käyttöaste on kohonnut yhdeksi maailman korkeimmista. Lisäksi HKL:n mahdollistamana alkoi Espoossa kaupunkipyöräpalvelun pilotti 100 pyörällä Olarin-Matinkylän alueella. HKL on tukenut myös Turun kaupunkia kaupunkipyöräpalvelunsa valmistelussa.

#### Talousarvion sitovat tavoitteet

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä talousarviossa vuodelle 2017 HKL:lle on asetettu seuraavat sitovat tavoitteet:

- Tilikauden tulos vähintään nolla.
- Liikennöintikustannukset per paikka-km laskevat (2016: 0,065 €/paikka-km).
- Raitio- ja metroliiikenteen asiakastytyväisyys vähintään vuoden 2016 tasolla (RL: 4,04; ML: 4,19).
- Raitio- ja metroliiikenteen luotettavuus vähintään vuoden 2016 tasolla (RL: 99,84 %; ML: 99,84 %).
- Matkustajien kokema järjestys ja turvallisuus paranevat (2016: RL: 4,22; ML: 4,18).

Liikennelaitoksen sitovista tavoitteista taloudellisen tuloksen, raitioliiikenteen asiakastytyvyyden ja liikennöinnin luotettavuuden sekä raitioliiikenteen matkustajien kokeman järjestyksen ja turvallisuuden ennakoidaan toteutuvan vähintään tavoitteen mukaisesti.

Toiminnan kokonaiskustannukset per paikkakilometri on 0,067 €/paikka-km, joka on jäämässä tavoitteesta 0,065 €/paikka-km. Paikkakilometriennuste on laskenut länsimetron aloituksen siirtymisen vuoksi, mutta kustannusten ei ennusteta laskevan samassa suhteessa.

Metroliiikenteessä on ollut alkuvuoden aikana yksittäisiä teknisiä vikoja, jotka ovat aiheuttaneet katkoja ja ajamattomia lähtöjä metroliiikenteessä. Myös länsimetron käynnistyminen syksyllä asettaa haasteita metroliiikenteelle loppuvuoden aikana. Metroliiikenteen luotettavuuden ja asiakastytyvyyden sekä metroliiikenteessä koetun järjestyksen ja turvallisuuden tavoitteiden ennakoidaan hieman jäävän talousarviossa asetuista tavoitteista.

#### Henkilöstö

HKL:n henkilöstömäärä oli 1 283 henkilöä 30.6.2017 (30.6.2016: 1 216). Vuoden 2016 lopussa henkilöstömäärä oli 1 198. Keskimäärin tammi-kesäkuussa henkilöitä oli 1 218, kun vastaavalla kaudella vuonna 2016 henkilöitä oli keskimäärin 1 119. Metro- ja raitiovaununkuljettajia oli 56 enemmän kesäkuussa 2017 kuin vuotta aikaisemmin.



17.08.2017

## Käyttötalous

Koko vuoden liikevaihdon arvioidaan olevan 196,7 milj. euroa eli 8,1 milj. euro tulosbudjettia vähemmän. Liikevaihto koostuu HSL:ltä laskutettavista raitio-, metro- ja lauttaliikenteen liikennöintituloista sekä joukkoliikenneinfran ylläpitotuloista ja kaupungin tuesta. Myös laskutus Länsimetro Oy:ltä länsimetron infran ylläpidosta ja länsimetron koeajoista ovat mukana liikevaihdon tuloissa. Länsimetron käynnistymisen siirtyminen syyskuulle budjetissa arvioidusta toukokuusta pienentää korvauksia.

Länsimetron siirtyminen pienentää myös menoja. Esimerkiksi liikenteen sähkömenot ja Länsimetro Oy:n vastikelaskutus HKL:ltä toteutuvat talousarviota pienempinä.

Koko vuoden tulosenuste ennen tilinpäätössiirtoja on -0,6 milj. euroa eli 0,4 milj. euroa budjetoitua parempi.

HKL:n koko vuoden tulosenuste tilinpäätössiirtojen jälkeen on 0,4 milj. euroa.

## Investoinnit ja rahoitus

Investointien toteutumisennuste on 149,7 milj. euroa, kun tulosbudjetin investoinnit ovat 151,8 milj. euroa.

Tilikauden suurimmat investoinnit ovat uudet raitiovaunut 49,8 milj. euroa. Muita suuria investointeja ovat Hakaniemen metroaseman peruskorjaus ja kehittäminen 11,3 milj. euroa, Kulosaaren metrosillan peruskorjaus 6,1 milj. euroa, uudet metrovaunut 5,9 milj. euroa ja Helsingin metron asetinlaitteen uusiminen 5,7 milj. euroa.

HKL arvioi, että loppuvuoden aikana nostettava lainamäärä on 50,0 milj. euroa. Lainamäärä tarkentuu loppuvuoden aikana. HKL:n nostamaan lainamäärään vaikuttaa koko kaupungin rahoitustilanne, HKL:n todellinen lainamäärätarve on noin 220,0 milj. euroa vuonna 2017. Vuoden 2017 investointihankinnat rahoitetaan siis osittain kaupungin sisäiseltä rahatililtä, ja varsinainen HKL:n ulkoinen lainannosto siirtyy pääosin vuodelle 2018.

### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi  
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi



17.08.2017

Asia/2

---

## Liitteet

1 HKL\_osavuositarkastus\_1-6.pdf

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätöshistoria

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 11.05.2017 § 78

HEL 2017-005123 T 02 02 01

### Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi HKL:n osavuositarkastuksen 1.1. – 31.3.2017.

### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi  
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi



17.08.2017

Asia/3

## § 35

### HKL:n talousarvioehdotus 2018 ja taloussuunnitelmaehdotus 2018-2020

HEL 2017-003534 T 02 02 00

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti hyväksyä liikenneliikelaitoksen vuoden 2018 talousarvioesityksen ja vuosien 2018-2020 taloussuunnitelmaesityksen sekä lähettää ne edelleen kaupunginhallitukselle.

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi  
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

#### Liitteet

1 HKL\_Talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys\_2018-2020

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijä

##### Yleistä

Johtokunnan jäsenille jaetaan esityslistan liitteenä HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys vuosiksi 2018 - 2020. Suunnitelma sisältää tavoitteet, toimintasuunnitelman, tulos- ja rahoituslaskelmat sekä investointi- ja henkilöstösuunnitelman. Investointisuunnitelma on tehty vuosille 2018 - 2027.

HKL uusi tavoiteohjelma 2016 - 2024 hyväksyttiin HKL:n johtokunnassa keväällä 2016. Talousarviossa asetetut tavoitteet pohjautuvat uuden tavoiteohjelman tavoitteisiin.

Talousarvioesitys on toimitettu ennakoon HKL:n henkilöstö- ja työsuojelutoimikunnan henkilöstöryhmien edustajille.



---

## Suoritemuutokset 2018-2020

Länsimetron liikenne käynnistyy syksyllä 2017. HKL tulee vastaamaan toisaalta länsimetron liikennöinnistä ja toisaalta länsimetron liittyvän joukkoliikenneinfrastruktuurin, radan, asemien ja järjestelmien ylläpidosta.

Raitioliikenteen kehittämissuunnitelman toteuttaminen lisää raitioliikenteen ajokilometrejä yhteensä noin 8 %:lla vuodesta 2017 vuoteen 2020.

## Talousarvion sitovat tavoitteet 2018

Talousarviossa on esitetty HKL:n sitovat toiminnalliset tavoitteet:

- Tilikauden tulos vähintään nolla.
- Liikennöintikustannukset per paikka-km laskevat (positiivinen tuottavuuskehitys).
- Liikennöinnin luotettavuus raitio- ja metroliikenteessä säilyy vähintään vuoden 2016 tasolla (Raitio 2016: 99,84 %; Metro 2016: 99,84 %).
- Raitio- ja metroliikenteen asiakastyytyväisyys säilyy vähintään vuoden 2016 tasolla (Raitio 2016: 4,04; Metro 2016: 4,19).
- Matkustajien kokema järjestys ja turvallisuus säilyy vähintään vuoden 2016 tasolla (Raitio 2016: 4,22; Metro 2016: 4,18).

## Talousarvion muut toiminnalliset tavoitteet

Talousarviossa on esitetty HKL:n henkilöstötavoitteet:

- Henkilöstötyytyväisyyskyselyssä mitattu johtamisen ja esimiestyön arvosana paranee.
- Vakavista työtapaturmista johtuvien sairauspoissaolopäivien määrä laskee 25 %.

Talousarviossa on esitetty HKL:n kehittämistavoitteet:

- Seuraavien strategisten kehitysohjelmien toteutuminen suunnitelman mukaisesti:
  - Operatiivisen tehokkuuden kehitysohjelma
  - Omaisuuden hallinnan kehitysohjelma
  - Turvallisuuden kehitysohjelma
  - Henkilöstöohjelma
  
- Raide-Jokerin toteutus etenee suunnitelman mukaisesti.



- Kruunusiltojen valmistelu etenee suunnitelman mukaisesti.
- Varikkostrategian valmistelu ja toteutuksen suunnittelu etenee suunnitelman mukaisesti.

### Käyttötalous 2018

HKL:n liikevaihto nousee 12,4 % vuoden 2017 tasosta, mikä johtuu pitkälti länsimetron liikenteen alkamisesta syksyllä 2017. Länsimetron operointi nostaa liikennöintikorvaustuloja sekä länsimetron infra nostaa infrakorvausta HSL:ltä sekä suoraa tukea kaupungilta. Vastaavasti länsimetro näkyy tuloslaskelman eri menoerissä.

HKL:n liikevaihto on 221,1 (2017: 196,7) milj. euroa vuonna 2018. Liikevaihto muodostuu seuraavista eristä:

- HSL:ltä laskutettavista liikennöintikorvauksista raitioliikenteestä 56,3 (2017: 53,0) milj. euroa, metroliikenteestä 42,4 (2017: 37,3) milj. euroa ja Suomen-linnan lauttaliikenteessä 3,6 (2017: 3,6) milj. euroa eli yhteensä 102,3 (2017: 94,0) milj. euroa.
- HSL:ltä laskutettavasta infrakorvauksesta 85,4 (2017: 74,9) milj. euroa. Infrakorvaus sisältää metro-, raitio-, juna-, bussi- ja lauttaliikenteen liikenteen infraomaisuuden pääomakuluja sekä ylläpito- ja hallintokuluja. Länsimetron infrakorvaus 17,3 (2017: 6,6) milj. euroa nostaa metron infrakorvauksia.
- Helsingin kaupungilta saatavasta tuesta 21,1 (2017: 19,7) milj. euroa. Tuella korvataan sellaiset infran kaltaiset menoerät, joita HKL ei voi laskuttaa HSL:ltä HSL:n perussopimuksen mukaan. Länsimetron pääomakulut nostavat kaupungin tukea vuonna 2018.
- Muista myyntituotoista 12,2 (2017: 8,2) milj. euroa, joka sisältää raitioliikenteen tilausajotuottoja. HKL:n laskutus länsimetron ylläpidosta LM Oy:ltä nostaa tuloja vuonna 2018.

Valmistusta omaan käyttöön on 6,5 (2017: 6,0) milj. euroa, joka sisältää ratojen rakentamiseen ja kunnossapitoon liittyviä töitä sekä vanhojen raitiovaunujen peruskorjauksia.

Liiketoiminnan muut tuotot, 16,8 (2017: 15,3) milj. euroa, koostuvat pääosin vuokra- ja mainostuloista. Vuonna 2018 tuloissa on mukana 1,5 milj. euroa pysäkkimainostuloja.

Aineita ja tarvikkeita on budjetoitu 21,3 (2017: 17,7) milj. euroa. Suurin erä on sähkömaksut 11,8 (2017: 9,9) milj. euroa. Sähkömenoissa on mukana länsimetron liikennöinnin ja asemien sähkömenot koko vuoden osalta 2018.

Ulkopuolisten palvelujen ostoihin on budjetoitu 44,4 (2017: 41,5) milj. euroa. Suurimmat yksittäiset menoerät ovat vartiointi 7,4 (2017: 5,8)



17.08.2017

milj. euroa, asiantuntijapalvelut 5,2 (2017: 5,8) milj. euroa, Suomenlinnan lauttaliikenteen korvaus 4,1 (2017: 4,1) milj. euroa, liikennevälineiden korjaukset ja huollot 3,3 (2017: 4,2) milj. euroa, ratojen korjaukset ja huollot 3,1 (2017: 3,0) milj. euroa ja rakennusten siivoukset 2,6 (2017: 2,2) milj. euroa.

Palkkojen ja palkkioiden arvioidaan olevan 52,1 (2017: 49,3) milj. euroa. Henkilösivukulut ovat yhteensä 14,7 (2017: 15,0) milj. euroa. HKL:n keskimääräinen henkilömäärä on 1 287 henkilöä vuonna 2018. Henkilömäärä nousee 46 henkilöllä vuodesta 2017. Uusia raitio- ja metrovaunun kuljettajia on keskimäärin 35 henkilöä enemmän vuonna 2018.

Talousarviovuonna poistot ovat 50,0 (2017: 48,6) milj. euroa. Poistotaso nostaa uusien metro- ja raitiovaunujen poistot sekä metroasemien ja raitioratojen peruskorjaukset.

Liiketoiminnan muut kulut ovat 25,8 (2017: 19,1) milj. euroa. Liiketoiminnan muissa kuluissa suurin erä on vuokrat ja vastikkeet. HKL:n Länsimetro Oy:lle maksamat hoito- ja rahoitusvastikkeet nostavat vastikemenoja 7,0 milj. eurolla vuodesta 2017.

Liikelyijäämä on 36,0 (2017: 26,7) milj. euroa. Liikelyijäämä parantaa se, että korkokulut nousevat 8,9 milj. eurolla vuodesta 2017. Korkokulut korvataan liikevaihtoon kuuluvilla liikennöinti- ja infrakorvauksilla sekä kaupungin tuella, mutta korkokulut tulevat tuloslaskelmakaavassa liikelyijäämän jälkeen.

Lainojen korkokulut ovat 7,8 (2017: 4,5) milj. euroa vuonna 2017. HKL maksama tuottotavoite pääomalle A on 9 % eli 8,4 milj. euroa vuodessa. Lisäksi HKL palauttaa Helsingin kaupungille HSL:ltä laskutetut infraomaisuuden korkotuotot 20,0 (2017: 14,4) milj. euroa. Vastaavat korkotuotot ovat tulona HSL:ltä HKL:n liikevaihdossa.

Investointivarausten lisäyksiä on budjetoitu 2,6 milj. euroa ja poistoeurojen vähennyksiä 2,8 milj. euroa.

## Käyttötalous 2019-2020

Taloussuunnitelmavuodet 2019-2020 on suunniteltu vuoden 2018 rahnarvoon.

Vuosina 2019-2020 aine-, palvelu- ja henkilöstömenot pienenevät vuosittain HKL:n tuottavuustavoitteiden mukaisesti. Tuottavuustavoitteet tarkentuvat vuosien 2017-2018 aikana, kun HKL:n operatiivisen tehokkuuden kehittämisohjelman tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet tarkentuvat.



17.08.2017

Vuosina 2019-2020 HKL:n poisto- ja korkomenot kasvavat HKL:n suurien investointien seurauksena. Myös Länsimetro Oy:lle maksettavat rahoitusvastikkeet nousevat vuosittain.

Vuosien 2019 ja 2020 menojen noususta liikennöintimenojen osuus tullaan kattamaan HSL:n liikennöintikorvaustuloilla. Infrakulujen noususta ylläpitokulujen osuus kokonaisuudessaan sekä pääomakuluista puolet tullaan kattamaan HSL:n infrakorvauksella. Toinen puoli infran pääomakuluista katetaan kaupungin suoralla tuella.

#### Investointisuunnitelma 2018-2027

Liikennelaitoksen investointisuunnitelma kattaa vuodet 2018-2027. Investointien yhteissumma on 1 300,0 milj. euroa.

Vuosien 2018-2027 suurin yksittäinen investointihanke on Raide-Jokeri, johon on varattu suunnitelmakaudelle 263,3 milj. euroa. Raide-Jokeria varten hankittavaan uuteen raitiovaunukalustoon on varattu 90,8 milj. euroa sekä Raide-Jokerin rataa ja varikkoon yhteensä 172,5 milj. euroa; ratavaraus sisältää vain Helsingin kaupungin osuuden.

Kruunusillat -hankkeeseen on varattu suunnitelmakaudelle 235,5 milj. euroa, johon sisältyvät uudet raitiovaunut 56,4 milj. euroa ja uusi varikko 22,0 milj. euroa sekä raitiorata- ja siltainvestoinnit 157,1 milj. euroa.

HKL on valmistellut varikkostrategiaa, joka on menossa päätöksentekoon vuoden 2017 aikana. Investointisuunnitelmassa on varauduttu uuden raitiovaunuarikon rakentamiseen Ruskeasuolle sekä Koskelan raitiovarikon uudistamiseen yhteensä 144,5 milj. euroa vuosille 2018-2023.

Vuoden 2018 suurin yksittäinen investointihanke on 2000-luvun alussa hankittujen variotram-raitiovaunujen korvaavat raitiovaunut 26,3 milj. euroa. Muita suuria investointikohteita vuonna 2018 ovat tällä hetkellä käynnissä olevan raitiovaunuhankinnan maksut 16,1 milj. euroa, vanhojen metrovaunujen peruskorjaukset 10,9 milj. euroa ja metron kulunvalvonnan uusiminen 7,2 milj. euroa.

#### Rahoitus 2018-2020

HKL nostaa uutta lainaa 593,0 milj. euroa vuosina 2018-2020. Omavaraisuusaste on 41,9 % vuonna 2018, 38,4 % vuonna 2019 ja 34,9 % vuonna 2020.

#### Vaikutus kaupungin talouteen 2017-2020

HKL:n vaikutus kaupungin talousarvioon tulee kolmen erän kautta: peruspääoman tuotto, HSL:n infrakoron palautus ja kaupungin suora tuki





17.08.2017

HKL:lle. HKL:n nettovaikutus kaupungin talouteen on 7,4 milj. euroa vuonna 2018, 4,0 milj. euroa vuonna 2019 ja -3,4 milj. euroa vuonna 2020.

Kaupunki maksaa HKL:lle suoraa tukea 21,1 milj. euroa vuonna 2018, 25,1 milj. euroa vuonna 2019 ja 32,7 milj. euroa vuonna 2020.

HKL tarvitsee kaupungin suoraa tukea, koska HKL:llä on inframenoja, joita HKL ei voi laskuttaa HSL:ltä tai muilta tahoilta. HSL:n ja kaupunkien välisessä infrasopimuksessa on määritelty, että infran pääomakuluista kaupungit voivat laskuttaa puolet HSL:ltä. Toinen puolisko infran pääomakuluista jää suoraan kaupunkien maksettavaksi; Helsingin osalta HKL laskuttaa infraomaisuuden poistoista 50 % kaupungilta ja infraomaisuuden hankintaan kohdistetut todelliset korkokulut 100 %:sti, koska HKL palauttaa HSL:ltä laskutettavan laskennallisen infrakoron täysimääräisesti kaupungille. Lisäksi HSL:n infrasopimuksessa on rajattu pois tiettyjä infratoimintoja kuten liityntäpysäköinti ja polkupyöräinfra. Kaupungin tukeen sisältyy myös Suomenlinnan tavaraliikennekorvaus, johon HKL ei saa erillistä korvausta muualta.

Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433  
ari.paivarinta(a)hel.fi  
Ville Lehmuskoski, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091  
ville.lehmuskoski(a)hel.fi

Liitteet

1 HKL\_Talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys\_2018-2020

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



17.08.2017

Asia/4

## § 36

### Uudenmaan Tehopesu Oy:n hankintaoikaisuvaatimus HKL:n kiinteistöihin, omistamiin pysäkkikalusteisiin ja raitiovaunuihin tehtyjen töhryjen poistopalvelujen hankinnasta

HEL 2017-006762 T 02 08 02 00

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti esityksessä mainituilla perusteilla hylätä Uudenmaan Tehopesu Oy:n ("Tehopesu") hankintaoikaisuvaatimuksen koskien johtokunnan päätöstä 13.6.2017 (16 §) HKL:n raitiovaunuihin tehtyjen töhryjen ja tarrojen poistopalvelujen sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyn hankinnasta (hankinnan OSA 2).

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Jussi Ratsula, lakimies, puhelin: 310 35045  
jussi.ratsula(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisupäätös

#### Otteet

##### Ote

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekijä  
Hankinta  
Lakimies  
Siivoustyönvalvoja  
Yksikön johtaja

##### Otteen liitteet

Esitysteksti

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Oikaistavaksi vaadittu päätös

Johtokunta on 13.6.2017 (16 §) päättänyt oikeuttaa HKL:n (myös "hankintayksikkö") tekemään puitesopimukset raitiovaunujen töhryjen ja tarrojen poistopalvelusta sekä (hankinnan OSA 2) raitiovaunujen suoja-ai-



17.08.2017

nekäsittelystä hankinta-asiakirjoista lähemmin ilmenevin ehdoin kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneiltä:

- PSG-Turva Oy
- Länsi-Valu Oy
- Uudenmaan Pinnanpuhaltajat Oy

niin, että

- sopimuskausi on 1.1.2018 – 31.12.2020
- tehtävissä sopimuksissa hinnat ovat kiinteät koko sopimuskauden ajan
- töhryjen ja tarrojen poistotyön raitiovaunuista ja suoja-ainekäsittelyn kokonaiskustannukset tehtävien puitesopimusten perusteella ovat yhteensä enintään 460.000 euroa (alv 0 %)

Töhryn- ja tarrojenpoistotyötä tilataan sopimuskauden aikana myöhemmin yksilöityihin toimeksiantoihin kokonaistaloudellinen edullisuus huomioon ottaen toimittajalta, jolla on tilaajan kannalta parhaat edellytykset toimeksiannon suorittamiseen tilaajan toiminnan edellyttämän tarpeen ja aikataulun sekä toimittajan kapasiteetin mukaan. Tilaaja voi järjestää erillisten toimeksiantojen osalta minikilpailutuksen puitejärjestelyyn valittujen toimittajien kesken.

Edellä kuvatusta toimeksiantojen ohjautumisesta voidaan poiketa tapauskohtaisesti perustellusta syystä, esimerkiksi resurssisyys, asiakastuntemus tai toimittajan erityinen asiantuntemus.

Tilaajalla on edellä määritellystä poiketen aina myös mahdollisuus järjestää tarkennetuista ja yksilöidyistä töhryjen poistamista koskevista kokonaisuuksista erillinen avoin tarjouskilpailu.

Hankinta perustui HKL:n tarjouskilpailuun 27H/17, jossa edellä mainittujen tarjoajien kanssa tehdään puitesopimukset kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella. Asianosaisia koskeva päätös on annettu tiedoksi sähköpostitse 21.6.2017.

#### Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemisen edellytykset

Lain vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (1398/2016) ("erityisalojen hankintalaki") 123 §:n mukaan lain soveltamisalaan kuuluviin hankintoihin sovelletaan vastaavasti, mitä hankintaoikaisuista laissa julkisista hankinnoista (1397/2016) ("hankintalaki") 132–135 §:ssä säädetään.

Hankintalain 133 §:n mukaan hankintayksikkö voi ottaa hankintaoikaisuun käsiteltäväkseen omasta aloitteestaan tai asianosaisen vaatimuk-



sesta. Asianosaisen on esitettävä vaatimus 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Hankintayksikkö voi itse ottaa hankintapäätöksen tai ratkaisun korjattavakseen 90 päivän kuluessa siitä, kun hankintaoikaisun kohteena oleva päätös tai ratkaisu on tehty.

Erityisalojen hankintalain 114 §:n mukaan hankintayksikön on tehtävä ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisuksista sekä tarjousmenettelyn ratkaisusta kirjallinen päätös, joka on perusteltava.

Erityisalojen hankintalain 118 §:n mukaan hankintayksikön tekemä päätös perusteluineen sekä valitusosoitus ja oikaisuohje on annettava tiedoksi kirjallisesti niille, joita asia koskee. Päätös edellä mainittuine asiakirjoineen annetaan tiedoksi käyttäen ehdokkaan ja tarjoajan hankintayksikölle ilmoittamaa sähköistä yhteystietoa. Käytettäessä sähköistä yhteystietoa ehdokkaan ja tarjoajan katsotaan saaneen päätöksestä tiedon päivänä, jona asiaa koskeva sähköinen asiakirja on viestin vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että sähköistä viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin. Käytettäessä sähköistä tiedoksiantoa hankintayksikön on merkittävä viestiinsä erikseen tieto viestin lähettämispäivästä.

Päätös perusteluineen sekä valitusosoitus ja oikaisuohje voidaan antaa tiedoksi myös postitse kirjeenä siten kuin hallintolaissa säädetään. Ehdokkaan ja tarjoajan katsotaan saaneen päätöksestä oheisasiakirjoineen tiedon seitsemäntenä päivänä niiden lähettämisestä, jollei ehdokas tai tarjoaja näytä tiedoksiannon tapahtuneen myöhemmin.

Tehopesu on tehnyt hankintaoikaisuvaatimuksen koskien Liikenneliikelaitoksen johtokunnan 13.6.2017 tekemää päätöstä 16 § HKL:n raitiovaunuihin tehtyjen töhryjen ja tarrojen poistopalvelujen sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyn hankinnasta (hankinnan OSA 2).

Hankintayksikkö toteaa selvyiden vuoksi, että Tehopesun hankintaoikaisuvaatimus koskee vain hankinnan OSA 2:ta.

Hankintapäätös on antanut hankintapäätöksen Tehopesulle tiedoksi sähköisesti 21.6.2017. Tehopesun hankintaoikaisuvaatimus on saapunut HKL:lle 5.7.2017, joten hankintaoikaisuvaatimus on tehty määräajassa. Hankintaoikaisuvaatimus ja valituksenalainen päätös ovat esityslistan liitteenä.

#### Hankintaoikaisuvaatimuksen arviointi



Hankintaoikaisuvaatimuksessaan Tehopesu vaatii, että hankintayksikkö poistaa hankinnan OSA 2:ta koskevan päätöksensä. Lisäksi vaaditaan, että hankintayksikkö joko ratkaisee asian uudelleen siten, että referenssivaatimusta ei sovelleta tarjouspyynnössä esitetystä muodostaan tai vaihtoehtoisesti kilpailuttaa hankinnan kohteen OSA 2:n uudelleen.

Tehopesu perustelee vaatimuksiaan mm. sillä, että erityisalojen hankintalain 86 §:n 7 momentin mukaan ehdokkaan tai tarjoajan teknisestä pätevyydestä voidaan antaa näyttö yhdellä tai useammalla erityisalojen hankintalain liitteessä E luetelluista tavoista hankinnan kohteen luonteen, määrän tai laajuuden ja käyttötarkoituksen mukaan. Lisäksi erityisalojen hankintalain liitteessä E ei edellytetä referenssien osalta tiettyä määrällistä tai ajallista kynnystä. Siinä ei myöskään edellytetä, että referenssikohteiden tulisi olla julkisia, vaan myös yksityiset referenssikohdet kelpaavat liitteen E mukaan referensseiksi. Tehopesun mukaan tältä osin tarjouspyynnössä asetettu vaatimus vähintään kolmesta referenssikohteesta, joiden tulee olla julkisia ja joiden kestoajan tulee olla vähintään yksi vuosi, ei vastaa liitteen E sisältöä.

Edelleen Tehopesu huomautti toimineensa raitiovaunujen töhryjen poistamista sekä suoja-ainekäsittelyä koskevan palvelun tuottajana hankintayksikölle sopimuksen perusteella 7.1.2015 alkaen. Tehopesun mukaan heillä olisi myös lukuisia muita yksityisiä referenssikohteita, mutta tarjouspyynnön sisällön ja referenssivaatimusta koskevan sanamuodon mukaisesti niitä ei hyväksyttäisi referenssikohteiksi.

Vielä Tehopesu väittää, että hankintapäätökseen sisältyisi muotovirhe, sillä päätöksessä ei ole perusteltu erityisalojen hankintalain 114 §:n mukaisesti, miksi asianosaisen tarjous on suljettu pois tarjousvertailusta. Lain 114 §:n mukaan hankintayksikön on tehtävä ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisuista sekä tarjousmenettelyn ratkaisusta kirjallinen päätös, joka on perusteltava. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on käytävä ilmi ratkaisuun olennaisesti vaikuttaneet seikat, joita ovat muun ohella tarjoajan tai tarjouksen hylkäämisen perusteet.

Hankintayksikkö toteaa, että Tehopesun väitteiden johdosta selvityksenään seuraavaa:

Tehopesu ei ole tarjouksessaan ilmoittanut tarjouspyynnössä pakollisena vaatimuksena olleita kolmea (3) vastaavaa referenssiä asiakassuhteista kolmen (3) edellisen vuoden aikana. Tehopesu on toimittanut hankintayksikölle vain yhden (1) referenssin. Tämän vuoksi Tehopesu ei ole täyttänyt tarjoajan teknistä ja ammatillista pätevyyttä koskevaa vaatimusta eikä Tehopesua ole sen vuoksi hyväksytty mukaan tarjous-



17.08.2017

ten vertailuun. Hankintapäätöksen perusteluissa on myös todettu, että ”Uudenmaan Tehopesu Oy:n tarjous ei täyttänyt tarjouspyynnön mukaisia vähimmäisvaatimuksia ja suljettiin pois tarjouskilpailusta ennen lopullista tarjouksen vertailua”. Vaikka perusteluissa ei ole nimenomaisesti mainittu, että tarjouskilpailussa poissulkemisessa kysymys on ollut juuri Tehopesun puuttuvista referensseistä, niin tämä peruste on kuitenkin ollut helposti pääteltävissä, mitä osoittaa sekin, että myös Tehopesu on viitannut kyseiseen perusteeseen hankintaoikaisuvaatimuksessaan. Hankintayksikkö toteaa, että hankintapäätös on myös tältä osin ollut riittävästi ja asianmukaisesti perusteltu, eikä hankintapäätöksen sisälly Tehopesun väittämää muotovirhettä.

Hankintalain 81 §:n 1 momentin 10 kohdan mukaan hankintayksikkö voi päätöksellään sulkea tarjouskilpailun ulkopuolelle ehdokkaan tai tarjoajan, joka on laiminlyönyt vaadittavien tietojen antamisen.

Oikeuskäytännössä on todettu (MAO 409/12), että tarjoajien tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun periaate edellyttää, että tarjouksia arvioidaan lähtökohtaisesti sellaisina kuin ne on toimitettu hankintayksikölle tarjousten jättämiselle asetettuun määräaikaan mennessä. Tarjoaja kantaa vastuun tarjouksensa sisällöstä ja ilmoittamistaan tiedoista kuin myös puuttuvista tiedoista. Tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu edellyttää, ettei kenellekään tarjoajalle anneta mahdollisuutta parantaa tarjoustaan. Hankintalain mukaan hankintayksikkö voi pyytää ehdokkaita tai tarjoajia täydentämään tai täsmentämään soveltuvuutta koskevia selvityksiä ja muita asiakirjoja. Hankintayksiköllä ei kuitenkaan ole velvollisuutta täydennysten tai täsmennysten pyytämiseen. Täsmennyksiä ja täydennyksiä pyytäessään hankintayksikön on aina huomioitava tarjoajien tasapuolisen kohtelun ja suhteellisuuden vaatimukset.

Hankintayksikkö toteaa, että edellä olevan perusteella tarjoajalla on yksinomainen vastuu tarjouksensa sisällöstä. Hankintayksikön tarjouspyyntö on ollut yksiselitteinen ja kaikki muut tarjoajat ovat sen oikein samalla tavalla ymmärtäneet. Tehopesun tarjouksen puutteellisuus ei ole johtunut tarjouspyynnön epäselvyydestä, joten hankintayksikkö ei voi jälkikäteen ottaa huomioon Tehopesulla mahdollisesti olevia muita referenssikohteita.

Kuten Tehopesukin hankintaoikaisuvaatimuksessaan toteaa, on hankintayksiköllä lain nojalla harkintavaltaa päättää tarjoajien teknistä ja ammatillista pätevyyttä koskevista vaatimuksista. Myös referenssejä on lähtökohtaisesti sallittua vaatia. HKL katsoo, että hankintayksikön asettamaa kolmen (3) referenssin vaatimusta ei voida pitää millään tavoin erityisalojen hankintalain 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla suhteettomana. HKL:n referenssivaatimus on ollut tavanomaisten käytäntöjen ja julki-



17.08.2017

sissa hankinnoissa noudatettavien periaatteiden mukainen. HKL:n käsitystä suhteellisuuden vaatimusten täyttymisestä tukee sekin, että kaikki muut tarjouskilpailuun osallistuneet tarjoajat ovat referenssivaatimukset täyttäneet. Hankintayksikkö on siten voinut harkintavaltansa puitteissa asettaa ehdokkaiden soveltuvuutta koskevien referenssien esittämistä koskevan vaatimuksen tarjouskilpailussa toteuttamallaan tavalla.

#### Johtopäätökset

Hankintayksikkö toteaa, että nyt kyseessä olevassa hankinnassa on menetelty julkisia hankintoja koskevien oikeusohjeiden sekä tarjouspyyntöasiakirjojen mukaisesti. Tehopesun hankintaoikaisuvaatimus tulee edellä mainituilla perusteilla hylätä perusteettomana.

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Jussi Ratsula, lakimies, puhelin: 310 35045  
jussi.ratsula(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisupäätös

#### Otteet

##### Ote

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekijä  
Hankinta  
Lakimies  
Siivoustyönvalvoja  
Yksikön johtaja

##### Otteen liitteet

Esitysteksti

#### Päätöshistoria

Liikenneliikelaitoksen johtokunta 13.06.2017 § 16

HEL 2017-006762 T 02 08 02 00

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen tekemään puitesopimukset töhryjen poistopalvelusta kiinteistöissä ja muissa kohteissa (hankinnan OSA 1) hankinta-asiakirjoista lähemmin



17.08.2017

ilmenevin ehdoin kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneiltä:

- PSG-Turva Oy
- Uudenmaan Pinnanpuhaltajat Oy
- HP-Pesu Oy

niin, että

- sopimuskausi on 1.10.2017 – 31.12.2020
- tehtävissä sopimuksissa hinnat ovat kiinteät koko sopimuskauden ajan
- töhryjen poistotyön kiinteistöistä ja muista kohteista kokonaiskustannukset tehtävien puitesopimusten perusteella ovat yhteensä enintään 936.000 euroa (alv 0 %)

Lisäksi johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen käyttämään tarvittaessa option töhryjen poistosta raitiovaunupysäkeiltä, raitiovaunuliikenteen sähkönsyöttöasemilta, sähkökeskuksista ja pylväistä, terminaali-alueilta sekä pintojen suoja-ainekäsittelystä.

Lisäksi johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen tekemään puitesopimukset raitiovaunujen töhryjen ja tarrojen poistopalvelusta sekä (hankinnan OSA 2) raitiovaunujen suoja-ainekäsittelystä hankinta-asiakirjoista lähemmin ilmenevin ehdoin kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneiltä:

- PSG-Turva Oy
- Länsi-Valu Oy
- Uudenmaan Pinnanpuhaltajat Oy

niin, että

- sopimuskausi on 1.1.2018 – 31.12.2020
- tehtävissä sopimuksissa hinnat ovat kiinteät koko sopimuskauden ajan
- töhryjen ja tarrojen poistotyön raitiovaunuista ja suoja-ainekäsittelyn kokonaiskustannukset tehtävien puitesopimusten perusteella ovat yhteensä enintään 460.000 euroa (alv 0 %)

Lisäksi johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen tarvittaessa käyttämään option uuden kaluston suoja-ainekäsittelystä.

Töhryn- ja tarrojenpoistotyötä tilataan sopimuskauden aikana myöhemmin yksilöityihin toimeksiantoihin kokonaistaloudellinen edullisuus huomioon ottaen toimittajalta, jolla on tilaajan kannalta parhaat edellytykset toimeksiannon suorittamiseen tilaajan toiminnan edellyttämän tarpeen





17.08.2017

ja aikataulun sekä toimittajan kapasiteetin mukaan. Tilaaja voi järjestää erillisten toimeksiantojen osalta minikilpailutuksen puitejärjestelyyn valittujen toimittajien kesken.

Edellä kuvatusta toimeksiantojen ohjautumisesta voidaan poiketa tapauskohtaisesti perustellusta syystä, esimerkiksi resurssisyyst, asiakas-tuntemus tai toimittajan erityinen asiantuntemus.

Tilaajalla on edellä määritellystä poiketen aina myös mahdollisuus järjestää tarkennetuista ja yksilöidyistä töhryjen poistamista koskevista kokonaisuuksista erillinen avoin tarjouskilpailu.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Toni Jurva

Lisätiedot

Mari Hyvärinen, siivoustyönvalvoja, puhelin: 310 35797



**§ 37**

**Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto kaupunginhallitukselle:  
HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2018-2020**

HEL 2017-007214 T 00 01 06

**Lausunto**

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2018 – 2020 seuraavan lausunnon:

**Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma**

HKL:n mielestä HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja ovat tukeet omalta osaltaan Helsingin strategiaohjelman toteutumista. Myös HKL:n tavoiteohjelman valmistelussa yksi keskeisimmistä lähtökohdista on ollut kehittää toimintaa niin, että HKL entistä paremmin ja vaikuttavammin tukisi HSL:n strategisten tavoitteiden toteutumista.

HKL pitää tärkeänä, että HSL:n strategian päivitystyön yhteydessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan. Tavoitteisiin voisi nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Helsingin kaupungin taloudenhoidossa on edellisen valtuustokauden ajan ollut tavoitteena, että käyttömenojen reaalikasvu on korkeintaan asukasmäärän kasvun mukainen vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuskehitystavoitteella. Vastaavan suuntainen tavoite HSL:lle kiinnittäisi hyvin huomiota toiminnan taloudelliseen tehokkuuteen pitkällä aikajänteellä.

HSL:n tulisi tavoitteita konkretisoidessaan edelleen kehittää tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeen-analyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen.

Suunnitelmakauden panostukset asiakaspalvelun kehittämiseen ovat erittäin kannatettavia. HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin, mm. mobiililiput ja nettilataus sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. Luopuminen raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta vuoden



2018 alussa on yksi keskeinen tätä tukeva toimenpide. Vuoden 2017 aikana HKL:n kulkuneuvoissa yhdessä HSL:n kanssa pilotoitu pikapalauttejärjestelmä tulee sujuvoittamaan asiakaspalvelua ja helpottamaan merkittävästi palautteiden perusteella tehtävien kehitystoimien kohdentamista.

Asiakaskokemuksen kehittäminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa luo yhteisiä mittareita hyvän asiakaspalvelun määrittelemiseksi koko matkaketjussa. HKL on jo vuosia panostanut henkilöstönsä asiakaspalveluosaamisen kehittämiseen. Tässä apuna ovat olleet mm. vuosittaiset Mystery shopping –tutkimukset. Näitä tutkimuksia voitaisiin nykyistä laajemmin hyödyntää yhteistyössä HSL:n kanssa yhtenäisen asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn kannalta on hyvä asia, että lippujen hintoihin ei tulevana vuonna esitetä korotuksia. On positiivista, että nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. Koko HSL:n toiminta-ajan matkalippujen hinnat ovat nousseet selvästi kuluttajahinta-indeksiä voimakkaammin. HSL:n kassaan on kertynyt vuoden 2017 jälkeen arviolta 63 milj. euroa ylijäämää, josta Helsingin osuus on 28 milj. euroa. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoitustenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Kuljettajien lipunmyynnistä luopuminen raitiovaunuissa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi. Kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa myös edellytyksiä nykyistä vahvempien raitioliikenteen liikennevaloetuksien toteuttamiseen. Kokonaisuutena kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa raitioliikenteen houkuttelevuutta.

HKL:n mielestä tarkastusmaksun taso on riittävä, joten HKL:n mielestä ei ole tarvetta korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

MaaS-palvelut tarjoavat joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluita voidaan hyödyntää myös joukkoliikennettä osana tarjoamaansa palvelukokonaisuutta. Uudet liikkumispalvelut vähentävät autoriippuvuutta ja edistävät kaupunginhallituksen hyväksymän liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteiden toteutumista.



HKL pitää erittäin tärkeänä liikkuminen palveluna –konseptin (MaaS) edellytysten kehittämistä. Avoimen datan lisäksi joukkoliikenteen lippujen myynti MaaS-konseptiin soveltuvissa muodoissa on avainasemassa edellytysten luojana. MaaS-konseptin edistämiseksi on tärkeää, että HSL aktiivisesti hakee ratkaisuja lipputarjonnan kehittämiseksi niin, että se mahdollisimman hyvin palvelee myös MaaS-toimijoita. Nykyisten kertalipputuotteiden tarjoamisen lisäksi yhteiskunnan edun mukaisista olisi tarjota kaikki HSL:n lipputuotteet ainakin HSL:n jäsenkuntien asukkaiden ja mahdollisesti laajemminkin liikkujien käyttöön MaaS-palveluiden kautta. Harkinnan arvioista olisi myös joukkoliikennelippujen jonkinlainen tukkumyynti MaaS-palveluiden tarjoajille, jolloin palveluntarjoajat eivät olisi sidottuja vain nykyisen kaltaisiin lipputuotteisiin. Luomalla edellytyksiä MaaS-palveluntarjoajien monipuoliselle ja joustavalle tuotevalikoimalle HSL kasvattaisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti niissä asukasryhmissä, jotka nykyisin vain satunnaisesti tai ollenkaan käyttävät joukkoliikennettä.

#### Kuntaosuusmallin kehittäminen

HSL pyytää lausuntoa kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä (ns. seudullinen rahoitusmalli). HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille HSL:n perussopimuksessa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. HSL:n mukaan uuteen vyöhykehinnittelujärjestelmään siirryttäessä tulee nykyiseen kuntaosuuslaskelmamalliin tarve tehdä isoja päivityksiä laskentasääntöjen osalta. Nykyisen laskentamallin kohdistusperiaatteet perustuvat vahvasti malliin, jossa lipputulot ja kustannuksia jaetaan joko kuntien sisäisten tai seudullisten liikenteen erissä. Kohdistussääntöjä on tarvetta kehittää niin, että ne tukevat vyöhykejärjestelmää, jossa ei ole kuntarajoja.

HSL pyytää lausuntoa seuraavista kohdistusperiaatteista:

Erä	Nykyinen kohdistusmalli	Uusi kohdistusmalli
Operointikulut	Liikennemuodittain/linjoittain matkustajakilometrien perusteella	Alueellisen tarjonnan mukaan
Yleiskulut	Nousujen perusteella	Kuntien asukasmäärän mukaan
Lipputulot	Tuetut lipputulot kunnille, omakustanteiset seutulipputulot nousujen mukaan.	Tuettu / omakustanteinen – jaottelusta luopuminen ja kohdistussääntöjen karsiminen
Infrakulut	Nousujen suhteessa	Nousujen suhteessa

HKL toteaa, että operointikulujen kohdistusmallin muuttaminen tarjontapohjaiseksi on ongelmallinen. HKL:n mielestä nykyinen kohdistusmalli, jossa operointikulut jaetaan käytön mukaan kunnille, on oikeudenmukaisempi, läpinäkyvämpi ja vastaa sitä periaatetta, jonka pohjalta HSL:n perussopimus on alun perin tehty kustannusjaon osalta. Käyttö-



perusteinen kustannusjakomalli ohjaa myös paremmin kustannustehokkaaseen joukkoliikenteen suunnitteluun, mikä on HSL:n keskeinen ydintehtävä. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

Operointikulujen kustannusjaon toteuttaminen nykymallilla onnistuu myös vyöhykemallissa tekemällä nykyiseen tapaan tutkimuksia joukkoliikenteen käytöstä. Tutkimuksia on joka tapauksessa tarvetta tehdä, jotta HSL saa tarkempaa tutkimustietoa joukkoliikenteen kysynnästä ja käyttäjien matkaketjuista.

HSL:n laskelmien mukaan uuteen laskentamalliin siirtyminen ei muuta merkittävästi kuntien välisiä kuntaosuuksia. Laskelmat ovat kuitenkin alustavia ja niihin liittyy riskejä. HKL toteaa, että mahdollisesta uudesta mallista on syytä tehdä tarkempia laskelmia. Laskelmia on myös syytä simuloida tulevaisuuteen ja arvioida tarkemmin mallin vaikutuksia esimerkiksi isojen uusien joukkoliikenneyhteyksien, kuten länsimetron jatkoon, Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen, käyttöönoton jälkeen. Mahdollisissa jatkolaskelmia on selvitettävä tarkemmin myös nykyisenkaltaisen mallin toimivuutta.

Yleiskulujen ja lipputulojen osalta esitetyt muutokset ovat perusteltuja.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

HSL pyytää lausuntoa infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksissa. Joukkoliikenteen infraa ovat esimerkiksi asemat, radat sekä erilaiset infrajärjestelmät.

Kunnat voivat laskuttaa infrainvestointien pääomakuluista (poistot ja korko) 50 % HSL:ltä ja loppuosa jää suoraan kunnan kustannukseksi. Infran käyttökulut kunnat voivat laskuttaa täysimääräisesti HSL:ltä. HSL:n kautta kiertävästä infran pääomakustannuksesta noin 50 % päätyy kunnan maksettavaksi kuntaosuuksien kautta. Näin joukkoliikenneinfran pääomakuluista laskennallisesti noin 75 % jää kuntien kustannuksiksi ja 25 % pääomakuluista katetaan HSL:n lipputuloilla.

On perusteltua, että 50 % infrainvestointien pääomakuluista jää suoraan kuntien maksettavaksi. Infrainvestoinnit ovat usein luonteeltaan sellaisia kaupunkikehitysinvestointeja, että ne mahdollistavat kunnille tulovirtoja mm. tiivistyvän maankäytön kautta. Toisaalta on tärkeää, että osa infrainvestointien pääomakuluista kohdistuu joukkoliikenteen käytön mukaisesti lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin.

HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi on asetettu, että kuntaosuuksilla katetaan HSL:n kokonaiskustannuksista korkeintaan 50 %. Tavoite voi aiheuttaa paineita suuriin lipunhinnan korotuksiin isojen infrahankkei-



17.08.2017

den valmistuessa. HKL toteaa, että subventioasteen käyttöön voitaisiin saada joustoa laskelmalla keskiarvo pidemmän aikavälin subventioasteista. Isoissa infrahankkeissa suurin paine kohdistuu ensimmäisiin vuosiin, jolloin infrahankkeen korkovaikutus on suurimmillaan. Keskiarvomallilla voitaisiin tasata yksittäisten vuosien vaihtelua ja yksittäisen vuoden subventioaste voisi olla yli 50 %. Joissain tapauksissa voitaisiin myös harkita infrakustannuksen irrottamista subventioasteen laskennassa, mikäli infrahanke lähtökohtaisesti toteutetaan nimenomaan kaupunkikehityksen lähtökohdista ja infrahankkeen kustannus HSL:n subventio-osuuslaskennassa rasittaisi kohtuuttomasti joukkoliikennejärjestelmän kilpailukykyisen palvelutason toteuttamisen edellytyksiä.

#### Helsingin (HKL:n) liikennöinti- ja infrakorvauslaskutus HSL:ltä 2018 - 2020

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2017. HKL on täsmentänyt lukuja kesän aikana.

Alla on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2018 - 2020 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2018 - 2020 lukuja. HKL esittää, että siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, niin HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

#### Raitioliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Raitioliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	56,3	54,6	57,9
Raitioliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	56,3	54,3	57,8
<b>Erotus</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,1</b>

#### Metroliiikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Metroliiikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	43,4	43,2	44,8
Metroliiikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	42,4	43,0	44,5
<b>Erotus</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,3</b>



17.08.2017

Asia/5

### Lauttaliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Lauttaliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,7	3,7	3,7
Lauttaliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	3,7	3,7	3,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

### Infrakorvaukset

Milj. euroa	2018	2019	2020
Metroinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	42,4	43,6	43,9
Metroinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	42,2	43,1	43,2
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>
Länsimetron infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	16,1	15,9	15,7
Länsimetron infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	17,3	17,4	17,4
<b>Erotus</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,6</b>
Raitioinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	22,3	22,9	24,1
Raitioinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	21,2	22,3	22,7
<b>Erotus</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,4</b>
Junainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,7	0,8	0,8
Junainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,8	0,8	0,8
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Lauttainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,5	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,5	0,5	0,5
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
Bussi-infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,5	3,6	3,6
Bussi-infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	3,5	3,6	3,6
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>



Infra yhteensä, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	85,6	87,3	88,5
Infra yhteensä, HKL TA 2018-2020	85,4	87,7	88,1
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,4</b>

#### Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

Milj. euroa	2018	2019	2020
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	189,0	188,8	194,9
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	187,9	188,6	194,2
<b>Erotus</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,7</b>

#### Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on osaltaan varautunut sähköbussien latausinfra toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. HKL pitää hyvänä tavoitetta lähipäästöttömän sähköbussiliikenteen edistämiseksi mm. ilmanlaadun ja pitkällä aikajänteellä myös talouden näkökulmasta. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra kesken.

HKL:llä on valmius ja tahtotila toteuttaa sähköbussien latausinfrastruktuurin toteutus Helsingin kaupungin alueella HSL:n kanssa sovittavalla tavalla. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, mistä tulisi laatia kokonaisvaltainen suunnitelma HSL:n ja HKL:n yhteistyönä.

#### Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli on kuvattu lausuntopyynnössä hyvin lyhyesti, joten sen toteutukseen liittyviin yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. Malli, jossa HSL luovuttaa varikkokapasiteettia operaattoreiden käyttöön voi olla joissain tapauksissa taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää. On hyvä, että HSL pyrkii varmistamaan tasapuolisen kilpailutilanteen eri bussioperaattoreille, joilla on erilaiset kyvyt hankkia käyttöönsä riittävä määrä varikkotilaa.





Tulee kuitenkin huomioida, että joukkoliikenteen varikkojen kehitys kytkeytyy kiinteästi kaupungin muuhun kehitykseen, joten on tärkeää varmistaa, että varikkojen suunnittelu ja hallintavastuu säilyy myös jatkossa jäsenkunnilla. Kunnilla on myös hallussaan jo merkittävä määrä kiinteistöomaisuuden kehittämis- ja hallintaosaamista. Näin ollen ei ole perusteltua, että sopimuksesta laaditaan sellainen, jossa HSL ottaisi itselleen kiinteistötaloudellista riskiä tai -hallintavastuuta, joka ei kuulu myöskään perussopimuksen perusteella sen ydintoimintaan.

#### Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen tukisi koululaisten kasvamista joukkoliikennepalvelujen tottuneiksi käyttäjiksi ja siten lisäisi keskeisten liikkumispalveluiden käyttämistä kaupungissa myös tulevaisuudessa.

Koululaisryhmien matkat lisäisivät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta.

#### Käsittely

Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus 1:

Laura Rissanen: Muutetaan s. 29 jakson "Koululaisryhmien maksuton matkustaminen" toisen kappale kuulumaan seuraavasti: "Koululaisryhmien maksuton matkustaminen" ensimmäinen kappale kuulumaan seuraavasti: "Koululaisryhmien matkat lisäisivät merkittävästi koulujen mahdollisuuksia hyödyntää nykyistä laajemmin kulttuuripalveluja osana opetusta. Samalla ne kasvattavat uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Koululaisryhmien ohjaaminen ruuhkien ulkopuolella ja aikaa vievän lippujen maksamisen häviäminen lisäävät myös joukkoliikenteen yleistä sujuvuutta."

Kannattaja: Jessica Karhu

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti yksimielisesti hyväksyä Laura Rissanen tekemän vastaehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Stefan Loman: Muutetaan s. 23 jakson "Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma" viimeinen kappale kuulumaan seuraavasti: "HKL:n mielestä tarkastusmaksun taso on riittävä, joten HKL:n mielestä ei ole tarvetta korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta."



17.08.2017

Kannattaja: Leo Stranius

Äänestys vastaehdotuksesta 2:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muutetaan s. 23 jakson "Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma" viimeinen kappale kuulumaan seuraavasti: "HKL:n mielestä tarkastusmaksun taso on riittävä, joten HKL:n mielestä ei ole tarvetta korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta."

Jaa-äännet: 2

Perttu Hillman, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Atte Harjanne, Jessica Karhu, Stefan Loman, Tuomo Luoma, Leo Stranius, Anu Suoranta, Kirsi Maria Sutton

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Liikenneliikelaitoksen johtokunta hyväksyi jäsen Stefan Lomanin vastaehdotuksen äänin 7 - 2.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310  
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Lausuntoehdotus

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää antaa kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta taloussuunnitelmasta 2018 – 2020 seuraavan lausunnon:

Strategiasuunnitelma sekä toiminta- ja taloussuunnitelma

HKL:n mielestä HSL:n toimintastrategia ja strategiset tavoitteet antavat hyvän perustan toiminnalle. Tavoitteet ovat kannatettavia ja ovat tukevat omalta osaltaan Helsingin strategiaohjelman toteutumista. Myös HKL:n tavoiteohjelman valmistelussa yksi keskeisimmistä lähtökohdista



on ollut kehittää toimintaa niin, että HKL entistä paremmin ja vaikuttavammin tukisi HSL:n strategisten tavoitteiden toteutumista.

HKL pitää tärkeänä, että HSL:n strategian päivitystyön yhteydessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota tavoitteiden toteutumisen seurantaan. Tavoitteisiin voisi nykyistä paremmin sisältyä sellaisia asioita, jotka ohjaavat parantamaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kustannustehokkuutta. Helsingin kaupungin taloudenhoidossa on edellisen valtuustokauden ajan ollut tavoitteena, että käyttömenojen reaalikasvu on korkeintaan asukasmäärän kasvun mukainen vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuskehitystavoitteella. Vastaavan suuntainen tavoite HSL:lle kiinnittäisi hyvin huomiota toiminnan taloudelliseen tehokkuuteen pitkällä aikajänteellä.

HSL:n tulisi tavoitteita konkretisoidessaan edelleen kehittää tarkempia konkreettisia mittareita, jotka kertoisivat muun muassa suunnittelun laadusta ja taloudellisuudesta. Mittariston tulee olla riittävän laaja, jotta sen avulla pystytään arvioimaan toiminnan onnistuneisuutta ja tehtyjä muutoksia. Tehtyjen linjastomuutosten ennen-jälkeen-analyysit tukevat tätä työtä ja luovat edellytyksiä tehdä johtopäätöksiä suunnittelun onnistuneisuudesta taloudellisuuden ja palvelukyvyn suhteen.

Suunnitelmakauden panostukset asiakaspalvelun kehittämiseen ovat erittäin kannatettavia. HKL näkee asiakaslähtöisyyden, asiakaspalvelun ja uusien palvelujen kehittämisen keskeisenä joukkoliikenteen suosiota kasvattavana tekijänä. Panostukset digitaalisiin palveluihin, mm. mobiililiput ja nettilataus sujuvoittavat liikennettä ja vastaavat asiakkaiden kysyntään. Luopuminen raitiovaunujen kuljettajarahastuksesta vuoden 2018 alussa on yksi keskeinen tätä tukeva toimenpide. Vuoden 2017 aikana HKL:n kulkuneuvoissa yhdessä HSL:n kanssa pilotoitu pikapalauttejärjestelmä tulee sujuvoittamaan asiakaspalvelua ja helpottamaan merkittävästi palautteiden perusteella tehtävien kehitystoimien kohdentamista.

Asiakaskokemuksen kehittäminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa luo yhteisiä mittareita hyvän asiakaspalvelun määrittelemiseksi koko matkaketjussa. HKL on jo vuosia panostanut henkilöstönsä asiakaspalveluosaamisen kehittämiseen. Tässä apuna ovat olleet mm. vuosittaiset Mystery shopping –tutkimukset. Näitä tutkimuksia voitaisiin nykyistä laajemmin hyödyntää yhteistyössä HSL:n kanssa yhtenäisen asiakaskokemuksen kehittämiseksi.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.



Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta on hyvä asia, että lippujen hintoihin ei tulevana vuonna esitetä korotuksia. On positiivista, että nykytariffin mukaisia hintoja ei koroteta, mutta mobiililippujen hinnat lasketaan arvolippujen tasolle. Koko HSL:n toiminta-ajan matkalippujen hinnat ovat nousseet selvästi kuluttajahinta-indeksiä voimakkaammin. HSL:n kassaan on kertynyt vuoden 2017 jälkeen arviolta 63 milj. euroa ylijäämää, josta Helsingin osuus on 28 milj. euroa. Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö esityksen mukaisesti jaksotettuna kolmelle vuodelle on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Kuljettajien lipunmyynnistä luopuminen raitiovaunuissa on oikea toimenpide raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi. Kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa myös edellytyksiä nykyistä vahvempien raitioliikenteen liikennevaloetuuksien toteuttamiseen. Kokonaisuutena kuljettajalipunmyynnistä luopuminen parantaa raitioliikenteen houkuttelevuutta.

Tarkastusmaksun taso on jo lähes vuosikymmenen säilynyt ennallaan, joten HKL:n mielestä on perusteltua korottaa tarkastusmaksua 80 eurosta 100 euroon. Samalla on tehostettava matkalippujen tarkastusta. Tarkastustoiminnan painottaminen asiakkaiden opastamiseen uusien taksa- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotossa on hyvä asia.

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

MaaS-palvelut tarjoavat joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluita voidaan hyödyntää myös joukkoliikennettä osana tarjoamaansa palvelukokonaisuutta. Uudet liikkumispalvelut vähentävät autoriippuvuutta ja edistävät kaupunginhallituksen hyväksymän liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteiden toteutumista.

HKL pitää erittäin tärkeänä liikkuminen palveluna –konseptin (MaaS) edellytysten kehittämistä. Avoimen datan lisäksi joukkoliikenteen lippujen myynti MaaS-konseptiin soveltuvissa muodoissa on avainasemassa edellytysten luojana. MaaS-konseptin edistämisessä on tärkeää, että HSL aktiivisesti hakee ratkaisuja lipputarjonnan kehittämiseksi niin, että se mahdollisimman hyvin palvelee myös MaaS-toimijoita. Nykyisten kertalipputuotteiden tarjoamisen lisäksi yhteiskunnan edun mukaisista olisi tarjota kaikki HSL:n lipputuotteet ainakin HSL:n jäsenkuntien asukkaiden ja mahdollisesti laajemminkin liikkujien käyttöön MaaS-palveluiden kautta. Harkinnan arvioista olisi myös joukkoliikennelippujen jonkinlainen tukkumyynti MaaS-palveluiden tarjoajille, jolloin palveluntarjoajat eivät olisi sidottuja vain nykyisen kaltaisiin lipputuotteisiin. Luomalla edellytyksiä MaaS-palveluntarjoajien monipuoliselle ja joustavalle tuotevalikoimalle HSL kasvattaisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti



niissä asukasryhmissä, jotka nykyisin vain satunnaisesti tai ollenkaan käyttävät joukkoliikennettä.

#### Kuntaosuusmallin kehittäminen

HSL pyytää lausuntoa kuntaosuuslaskentamallin kehittämisestä (ns. seudullinen rahoitusmalli). HSL-liikenteen kulut ja tuotot kohdennetaan jäsenkunnille HSL:n perussopimuksessa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. HSL:n mukaan uuteen vyöhykehinnoittelujärjestelmään siirryttäessä tulee nykyiseen kuntaosuuslaskelmamalliin tarve tehdä isoja päivityksiä laskentasääntöjen osalta. Nykyisen laskentamallin kohdistusperiaatteet perustuvat vahvasti malliin, jossa lipputuloja ja kustannuksia jaetaan joko kuntien sisäisten tai seudullisten liikenteen erissä. Kohdistussääntöjä on tarvetta kehittää niin, että ne tukevat vyöhykejärjestelmää, jossa ei ole kuntarajoja.

HSL pyytää lausuntoa seuraavista kohdistusperiaatteista:

Erä	Nykyinen kohdistusmalli	Uusi kohdistusmalli
Operointikulut	Liikennemuodotain/linjoittain matkustajakilometrien perusteella	Alueellisen tarjonnan mukaan
Yleiskulut	Nousujen perusteella	Kuntien asukasmäärän mukaan
Lipputulot	Tuetut lipputulot kunnille, omakustanteiset seutulipputulot nousujen mukaan.	Tuettu / omakustanteinen – jaottelusta luopuminen ja kohdistussääntöjen karsiminen
Infrakulut	Nousujen suhteessa	Nousujen suhteessa

HKL toteaa, että operointikulujen kohdistusmallin muuttaminen tarjontapohjaiseksi on ongelmallinen. HKL:n mielestä nykyinen kohdistusmalli, jossa operointikulut jaetaan käytön mukaan kunnille, on oikeudenmukaisempi, läpinäkyvämpi ja vastaa sitä periaatetta, jonka pohjalta HSL:n perussopimus on alun perin tehty kustannusjaon osalta. Käyttöperusteinen kustannusjakomalli ohjaa myös paremmin kustannustehokkaaseen joukkoliikenteen suunnitteluun, mikä on HSL:n keskeinen ydintehtävä. Joukkoliikennekysynnän ja asiakastarpeiden ymmärtäminen on myös jatkossa tärkeä suunnittelun lähtökohta.

Operointikulujen kustannusjaon toteuttaminen nykymallilla onnistuu myös vyöhykemallissa tekemällä nykyiseen tapaan tutkimuksia joukkoliikenteen käytöstä. Tutkimuksia on joka tapauksessa tarvetta tehdä, jotta HSL saa tarkempaa tutkimustietoa joukkoliikenteen kysynnästä ja käyttäjien matkaketuista.

HSL:n laskelmien mukaan uuteen laskentamalliin siirtyminen ei muuta merkittävästi kuntien välisiä kuntaosuuksia. Laskelmat ovat kuitenkin alustavia ja niihin liittyy riskejä. HKL toteaa, että mahdollisesta uudesta mallista on syytä tehdä tarkempia laskelmia. Laskelmia on myös syytä



simuloida tulevaisuuteen ja arvioida tarkemmin mallin vaikutuksia esimerkiksi isojen uusien joukkoliikenneyhteyksien, kuten länsimetron jatkoon, Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen, käyttöönoton jälkeen. Mahdollisissa jatkolaskelmissa on selvitettävä tarkemmin myös nykyisenkaltaisen mallin toimivuutta.

Yleiskulujen ja lipputulojen osalta esitetyt muutokset ovat perusteltuja.

Infrakorvausten käsittely kuntaosuuksien laskennassa

HSL pyytää lausuntoa infrakorvausten käsittelystä kuntaosuuksissa. Joukkoliikenteen infraa ovat esimerkiksi asemat, radat sekä erilaiset infrajärjestelmät.

Kunnat voivat laskuttaa infrainvestointien pääomakuluista (poistot ja korko) 50 % HSL:ltä ja loppuosa jää suoraan kunnan kustannukseksi. Infran käyttökulut kunnat voivat laskuttaa täysimääräisesti HSL:ltä. HSL:n kautta kiertävästä infran pääomakustannuksesta noin 50 % päätyy kunnan maksettavaksi kuntaosuuksien kautta. Näin joukkoliikenneinfran pääomakuluista laskennallisesti noin 75 % jää kuntien kustannuksiksi ja 25 % pääomakuluista katetaan HSL:n lipputuloilla.

On perusteltua, että 50 % infrainvestointien pääomakuluista jää suoraan kuntien maksettavaksi. Infrainvestoinnit ovat usein luonteeltaan sellaisia kaupunkikehitysinvestointeja, että ne mahdollistavat kunnille tulovirtoja mm. tiivistyvän maankäytön kautta. Toisaalta on tärkeää, että osa infrainvestointien pääomakuluista kohdistuu joukkoliikenteen käytön mukaisesti lipunhintoihin ja kuntaosuuksiin.

HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi on asetettu, että kuntaosuuksilla katetaan HSL:n kokonaiskustannuksista korkeintaan 50 %. Tavoite voi aiheuttaa paineita suuriin lipunhinnan korotuksiin isojen infrahankkeiden valmistuessa. HKL toteaa, että subventioasteen käyttöön voitaisiin saada joustoa laskelmalla keskiarvo pidemmän aikavälin subventioasteista. Isoissa infrahankkeissa suurin paine kohdistuu ensimmäisiin vuosiin, jolloin infrahankkeen korkovaikutus on suurimmillaan. Keskiarvomallilla voitaisiin tasata yksittäisten vuosien vaihtelua ja yksittäisen vuoden subventioaste voisi olla yli 50 %. Joissain tapauksissa voitaisiin myös harkita infrakustannuksen irrottamista subventioasteen laskennassa, mikäli infrahanke lähtökohtaisesti toteutetaan nimenomaan kaupunkikehityksen lähtökohdista ja infrahankkeen kustannus HSL:n subventio-osuuslaskennassa rasittaisi kohtuuttomasti joukkoliikennejärjestelmän kilpailukykyisen palvelutason toteuttamisen edellytyksiä.

Helsingin (HKL:n) liikennöinti- ja infrakorvauslaskutus HSL:ltä 2018 - 2020



17.08.2017

HSL:n taloussuunnitelmassa HKL:ää koskevat luvut perustuvat HKL:n ilmoittamiin alustaviin lukuihin huhtikuussa 2017. HKL on täsmentänyt lukuja kesän aikana.

Alla on vertailtu HSL:n alustavan taloussuunnitelman 2018 - 2020 ja HKL:n talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen 2018 - 2020 lukuja. HKL esittää, että siltä osin kuin luvuissa on poikkeamia, niin HSL päivittää luvut vastaamaan HKL:n esittämiä lukuja lopullisessa taloussuunnitelmassaan yhteistyössä HKL:n kanssa.

#### Raitioliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Raitioliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	56,3	54,6	57,9
Raitioliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	56,3	54,3	57,8
<b>Erotus</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,1</b>

#### Metroliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Metroliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	43,4	43,2	44,8
Metroliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	42,4	43,0	44,5
<b>Erotus</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,3</b>

#### Lauttaliikenteen liikennöintikorvaus

Milj. euroa	2018	2019	2020
Lauttaliikennekorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,7	3,7	3,7
Lauttaliikennekorvaus, HKL TA 2018-2020	3,7	3,7	3,7
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

#### Infrakorvaukset

Milj. euroa	2018	2019	2020
-------------	------	------	------



17.08.2017

Metroinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	42,4	43,6	43,9
Metroinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	42,2	43,1	43,2
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>
Länsimetron infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	16,1	15,9	15,7
Länsimetron infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	17,3	17,4	17,4
<b>Erotus</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,6</b>
Raitioinfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	22,3	22,9	24,1
Raitioinfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	21,2	22,3	22,7
<b>Erotus</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,4</b>
Junainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,7	0,8	0,8
Junainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,8	0,8	0,8
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Lauttainfrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	0,5	0,4	0,4
Lauttainfrakorvaus, HKL TA 2018-2020	0,5	0,5	0,5
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
Bussi-infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	3,5	3,6	3,6
Bussi-infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	3,5	3,6	3,6
<b>Erotus</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Infra yhteensä, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	85,6	87,3	88,5
Infra yhteensä, HKL TA 2018-2020	85,4	87,7	88,1
<b>Erotus</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,4</b>

#### Liikennöinti- ja infrakorvaukset yhteensä

Milj. euroa	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Liikennöinti- ja infrakorvaus, HSL taloussuunnitelma 2018-2020	189,0	188,8	194,9





---

Liikennöinti- ja infrakorvaus, HKL TA 2018-2020	187,9	188,6	194,2
<b>Erotus</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,7</b>

### Sähköbussien lisähankintojen rahoittaminen

Sähköbussiliikenne edellyttää kunnilta latausinfrastruktuuria raitioliikenteen tavoin. HKL on osaltaan varautunut sähköbussien latausinfra toteuttamiseen yhteistyössä HSL:n kanssa suunnitellulla tavalla. HKL pitää hyvänä tavoitetta lähipäästöttömän sähköbussiliikenteen edistämiseksi mm. ilmanlaadun ja pitkällä aikajänteellä myös talouden näkökulmasta. HKL:n yhtenä tavoitteena on tulevaisuudessa saavuttaa synergiahyötyjä raitioliikenteen ja sähköbussiliikenteen latausinfra kesken.

HKL:llä on valmius ja tahtotila toteuttaa sähköbussien latausinfrastruktuurin toteutus Helsingin kaupungin alueella HSL:n kanssa sovittavalla tavalla. Siirtyminen uuteen tekniikkaan ja järjestelmään tulee kuitenkin tehdä vaiheittain ja taloudellisesti järkevällä tavalla, mistä tulisi laatia kokonaisvaltainen suunnitelma HSL:n ja HKL:n yhteistyönä.

### Seudullisten bussivarikoiden järjestäminen

Vantaan Ojangan bussivarikolle esitetty toteutusmalli on kuvattu lausuntopyynnössä hyvin lyhyesti, joten sen toteutukseen liittyviin yksityiskohtiin ei ole mahdollista ottaa kantaa. Malli, jossa HSL luovuttaa varikkokapasiteettia operaattoreiden käyttöön voi olla joissain tapauksissa taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää. On hyvä, että HSL pyrkii varmistamaan tasapuolisen kilpailutilanteen eri bussioperaattoreille, joilla on erilaiset kyvyt hankkia käyttöönsä riittävä määrä varikkotilaa.

Tulee kuitenkin huomioida, että joukkoliikenteen varikkojen kehitys kytkeytyy kiinteästi kaupungin muuhun kehitykseen, joten on tärkeää varmistaa, että varikkojen suunnittelu ja hallintavastuu säilyy myös jatkossa jäsenkunnilla. Kunnilla on myös hallussaan jo merkittävä määrä kiinteistöomaisuuden kehittämis- ja hallintaosaamista. Näin ollen ei ole perusteltua, että sopimuksesta laaditaan sellainen, jossa HSL ottaisi itselleen kiinteistötaloudellista riskiä tai -hallintavastuuta, joka ei kuulu myöskään perussopimuksen perusteella sen ydintoimintaan.

### Koululaisryhmien maksuton matkustaminen

Koululaisryhmien maksuton matkustaminen tukisi koululaisten kasvamista joukkoliikennepalvelujen tottuneiksi käyttäjiksi ja siten lisäisi keskeisten liikkumispalveluiden käyttämistä kaupungissa myös tulevaisuudessa.



17.08.2017

Maksuttoman matkustamisoikeuden myöntäminen erityisryhmille saattaa kuitenkin hankaloittaa matkustusoikeuden todentamista. Koululaisien tapauksessa matkalippujen tarkastuksen yhteydessä olisi hankala selvittää, kenellä olisi oikeus kulkea ilman lippua. Aikarajoitteet liputta matkustamiselle voivat aiheuttaa ongelmia, jos ryhmä myöhästyy viimeisestä kyseisen ajankohdan vuorosta tai tämä vuoro jää ajamatta.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310  
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätöshistoria

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala 16.8.2017

HEL 2017-007214 T 00 01 06

HSL on pyytänyt jäsenkuntiansa kantaa Helsingin kaupungin pyytämästä selvityksestä koululaisryhmien maksuttomasta joukkoliikenteestä.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala antaa lausunnon:

Helsingin kaupungin peruskoulujen opetussuunnitelmissa oppiminen ja oppimisympäristö laajenevat perinteisen luokkahuoneen ja koulurakennuksen ulkopuolelle. Oppimista tapahtuu kaikkialla ja koko kaupunki on oppimisympäristönä. Kaikille oppilaille tulee tarjota mahdollisuus oppimiseen eri puolilla kaupunkia.

Koulujen mahdollisuudet hyödyntää Helsingin kaupunkiympäristön monipuolista tarjontaa ovat riippuvaisia koulun sijainnista, koska suurin osa tarjonnasta sijaistee Helsingin keskustassa ja sinne liikkumiseen tarvitaan joukkoliikennettä. Suurimpana rajoitteena opintokäynteihin ovat matkakulut, jotka julkisella liikenteellä ovat 1,50 euroa/ suunta/ oppilas. Suomen- ja ruotsinkielisessä perusopetuksessa opiskelee yhteensä n. 40 000 oppilasta, joista reilulla 7000 on myönnetty koulumatkaetuutena HSL koululaiskortti. Koululaiskortilla pystyy matkustamaan



koulupäivän aikana, mutta muille oppilaille matkat joudutaan maksamaan koulun käyttömenoista.

Keskustan koulut pystyvät liikkumaan jalan suurimpaan osaan keskustan tarjoamista ympäristöistä. Mitä kauempana keskustaa koulu sijaitsee, sitä useimmin koulun pitää käyttää maksullisia koululaislippuja. HSL:n esittämä uusi vyöhykemalli lisää nykyisten kustannusten lisäksi joidenkin koulujen opintomatkakustannuksia Helsingin keskustaan, kun vyöhyke vaihtuu kaupungin sisällä.

Yksi opintokäynti kuukaudessa koulujen työaikana aiheuttaisi vuositasolla yhteensä noin 1 milj. euron kulut kouluille. Koululaisryhmien keran kuussa tekemä opintomatka ei lisää yksittäisen vuoron asiakaskuntaa siten, että bussin muut käyttäjät eivät mahtuisi bussiin. Koulu voidaan myös velvoittaa ilmoittamaan ennakkoon matkustavista oppilasryhmistä koulupäivän aikana, jolloin HSL:ssä tiedetään ennakkoon matkustajamäärät.

Maksuton joukkoliikenne koululaisille kello 10.00-15.00 välillä tukee uuden opetussuunnitelman mukaista toimintaa ja turvaa oppilaille tasavertaiset, koulun sijainnista riippumattomat mahdollisuudet hyödyntää Helsingin monipuolista kaupunkiympäristöä ja kulttuuritarjontaa. Lisäksi myönteinen kokemus joukkoliikenteen käytöstä koulupäivän aikana vahvistaa ekologisesti kestävästä liikkumistottumusta ja edistää oppilaiden kasvamista joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Maksuton matkustaminen voidaan järjestää myös siten, että kouluille luodaan oma lippu ns. koulun oppilasryhmälippu, joka oikeuttaa ennalta määritellyn määrän matkoja Helsingin sisällä ja ryhmän mukana on aina 1-2 koulun aikuista edustajaa, jotka vastaavat ryhmän toiminnasta. Näin lipuntarkastus tms. on helppo suorittaa. Mikäli päivittäisten ryhmien määrä kouluittain rajattaisiin lipulla, niin silloin voidaan estää myös joidenkin vuorojen kuormittuminen. Lisävuorojakaan ei tällöin tarvita.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala esittää maksutonta joukkoliikennettä tasavertaisten oppimismahdollisuuksien tarjoamiseksi kaikille helsinkiläisille koululaisille riippumatta koulun sijainnista. Jotta saataisiin käyttäjäkokemusta toiminnasta, niin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala ehdottaa, että oppilasryhmämatkalippua kokeiltaisiin vuonna 2018 Helsingissä idän alueella yhden lukukauden eli puoli vuotta. Idän alueella metro pystyy kuljettamaan suurempiakin ryhmiä ilman pelkoa liiallisesta kuormittumisesta. Kokeilun aikana saadaan kokemusta koululaisryhmien matkustusmäärästä, koulujen matkustamisen määrästä (esim. kuinka paljon kasvaa) ja oppilaiden kokemuksista.

Lisätiedot



17.08.2017

Asia/5

---

Outi Salo, perusopetusjohtaja, puhelin: 310 86774  
outi.salo(a)hel.fi



## § 38

### Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto Henrik Nyholmin valtuustoaloitteeseen metron pidennetystä liikennöinnistä viikonloppuisin

HEL 2017-003237 T 00 00 03

#### Lausunto

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle Henrik Nyholmin valtuustoaloitteeseen metron pidennetystä liikennöinnistä viikonloppuisin.

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) tehtävä on huolehtia metro-, raitio-, kaupunkipyörä- ja lauttaliikenteen tuottamisesta pääkaupunkiseudulla. HKL tuottaa omistajilleen ja tilaajilleen hyötyä kokonaisvaltaisena joukkoliikennepalvelujen tuottajana. Laitoksen perustehtävä on tuottaa ja kehittää kestävän liikkumisen palveluita laadukkaasti, turvallisesti ja kustannustehokkaasti.

Metron yöliikenteen laajentamisesta on tehty erillinen selvitys vuonna 2009 ”Metron yöliikenteen laajentamisselvitys”, jossa laajentamiselle ei löydetty perusteita muun muassa palvelutaso- ja turvallisuusnäkökulmien osalta eikä joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuuden kannalta. Selvityksessä todetaan myös N-linjojen vaikutusalueen kattavuuden olevan metrolinjojen kaltainen ja tarjoten myöhäisillan hiljaisen kysynnän aikana myös paremman ja kustannustehokkaan palvelutason matkustajamäärien hoitamiseen. Yöliikenteen kustannuksista merkittävän osan muodostavat vartiointin tarve ja mahdollinen liityntäliikenne.

Metron yöliikennettä on kuitenkin jatkettu erilaisten suurtapahtumien yhteydessä aina harkinnan mukaan. Yöliikenteen jatkamisesta on tehty aika ajoin valtuustoaloitteita ja asiasta on keskusteltu julkisesti eri tahoilla. Metron liikennöintiajan pidentämistä noin 2 tunnilla on kokeiltu ajalla marraskuu 2013 – joulukuu 2014. Tällöin Itä-Helsingin yöbusseilta vähennettiin vuoroja. Matkustajapalautteet kokeilusta olivat pääsääntöisesti positiivisia, mutta jonkin verran negatiivista asukaspalautetta esiintyi metroradan varrelta koskien pitkittynyttä meluhaittaa. Kokeilussa havaittiin matkustajamäärän vähenevän klo 22-02 ja nousevan taas klo 03-4.30.

Metron yöliikenteen jatkaminen valtuustoaloitteen mukaisesti perjantai- ja lauantai-iltoina vaatisi lisäresursseja erityisesti vartiointiin asemille ja metrojuniin sekä lisääntyneeseen kuljettajatarpeeseen. Alustavien selvitysten perusteella aloitteen kaltainen ja aiemman kokeilujakson kalta-



17.08.2017

nen lisäliikenne ei aiheuttaisi kuitenkaan kovin merkittäviä muutoksia metroradan ja junakaluston kunnossapitojärjestelyissä, eikä myöskään aiheuttaisi merkittäviä muutoksia kunnossapidon työkuukustannuksissa. Mikäli vuotuinen kilometrimäärän lisäys olisi oleellinen, lisääisi se kustannuksia tihentyneenä huoltovälinä kaluston kunnossapidossa. Kunnossapidon näkökulmasta oleellisin muutos koskisi töiden entistä tarkempaa suunnittelua junakalustolle luontaisen seisonta-ajan sekä radalla tapahtuvan vapaan työskentelyajan lyhentyessä. Lyhyemmät työskentelyajat sekä lyhentynyt luontainen seisonta-aika saattaisivat alentaa liikenteen luotettavuutta.

Metrolliikenteen jatkaminen klo 02 saakka osuisi juuri siihen ajankohtaan, jolloin matkustajia olisi vähiten. Metron matkustajakapasiteetti on kuitenkin suuri ja asemien ylläpitotunnit kalliita. HSL on lausunnossaan 4.5.2017 todennut, että länsimetron liikennöinnin alkamisen jälkeen Espoon N-bussit liikennöivät edelleen Kampin terminaalista. Aikaisemman metron yöliikennekokeilun ja muiden selvitysten perusteella tämän on todettu olevan edullisin ja palvelutasoltaan kattavin liikennetarkaisu keskiyön liikenteeseen, eikä länsimetron avautumisen ole katsottu muuttavan tilannetta.

Päätös yöliikenteen aloittamisesta sekä tarkempi kustannusten esittäminen kuuluvat HSL:n toimivaltaan. Kun tiedossa on tarkempi suunnitelma liikennöintiajoista ja määristä, voidaan asiaa arvioida syvällisemmin joukkoliikenteen palvelutason ja taloudellisuuden näkökulmista.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Sari Valasjärvi, kehittämissuunnittelija, puhelin  
sari.valasjarvi(a)hkl.hel.fi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Lausuntoehdotus**

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt HKL:n lausuntoa kaupunginhallitukselle 31.8.2017 mennessä.



17.08.2017

Asia/6

---

Valtuustoaloite

Valtuustoaloite: Metron pidennetystä liikennöinnistä viikonloppuisin.  
(Kvsto 15.3.2017 asia 13, Henrik Nyholm).

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Sari Valasjärvi, kehittämissuunnittelija, puhelin  
sari.valasjarvi(a)hkl.hel.fi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



## § 39

### VIRVE-radiopuhelinverkon liittymien hankinta vuosille 2017 - 2020

HEL 2017-008235 T 02 08 02 01

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen tilaamaan suorahankintana VIRVE-radiopuhelinverkon käyttöliittymiä Suomen Virveverkko Oy:ltä ajalle 01.08.2017 –31.07.2020 yhteensä enintään 500.000,00 euron arvonlisäverottomaan kokonaishintaan.

#### Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

#### Lisätiedot

Magnus Blank, suunnittelija, puhelin: 310 35528  
magnus.blank(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhaku hankintapäätökseen, liikenneliikelaitoksen johtokunta

#### Otteet

**Ote**  
Hankinta  
Kirjanpito  
Sopimussihteeri  
Yksikön johtaja  
Suunnittelija

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Liikenneliikelaitos käyttää VIRVE-radiopuhelinverkkoa valvomoiden ja metrojunien, raitiovaunujen, huoltohenkilökunnan sekä vartijoiden välisessä radiopuhelinliikenteessä. Radiopuhelimien käyttö edellyttää VIRVE-liittymää jokaista radiopuhelinta kohden sekä valvomoissa jokaista VIRVE-käyttöpaikkaa kohden. Laitoksella on käytössä noin 250 radiopuhelinta ja valvomoissa noin 15 VIRVE-käyttöpaikkaa.

VIRVE-radiopuhelinverkkoa ylläpitää Suomen Virveverkko Oy ainoana toimijana.





17.08.2017

Erityisalojen hankintalaki 1398/2016 43 §, mom 2: "teknisistä, taiteellisista tai yksinoikeuden suojaamiseen liittyvistä syistä vain tietty toimitaja voi toteuttaa hankinnan."

Aikaisemmat päätökset ja tilaukset:

Toimitusjohtajan päätös 60 §, 11.5.2016: 320.000,00 euroa (alv 0 %)

4100021411: 90.000,00 euroa (alv 0 %)

Tämän päätöksen jälkeen hankinnan kokonaiskustannukset ovat yhteensä enintään 910.000,00 euroa (alv 0 %).

Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Magnus Blank, suunnittelija, puhelin: 310 35528  
magnus.blank(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhaku hankintapäätökseen, liikenneliikelaitoksen johtokunta

## Otteet

### Ote

Hankinta  
Kirjanpito  
Sopimussihteeri  
Yksikön johtaja  
Suunnittelija



17.08.2017

Asia/8

## § 40

### Kulosaaren metrosillan vahvistusurakan (osa 1) lisätyöt

HEL 2017-008675 T 02 08 03 01

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen (HKL) tilaamaan Kaupunkiympäristö Rakennuttamiselta Kulosaaren metrosillan vahvistusurakkaan liittyvät lisätyöt yhteensä enintään 294.222,99 euron arvonlisäverottomaan kokonaishintaan niin, että urakan kokonaissumma on näiden lisätöiden jälkeen enintään 1.619.961,99 euroa (alv 0 %).

#### Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

#### Lisätiedot

Jan Koskenmäki, projektipäällikkö, puhelin: 310 35399  
jan.koskenmaki(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta

#### Otteet

##### Ote

Hankinta  
Kirjanpito  
Sopimussihteeri  
Toimitusjohtaja  
Yksikön johtaja  
Hankepäällikkö  
Projektipäällikkö

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi 27.4.2016 HKL:n laatiman hankesuunnitelman Kulosaaren metrosillan vahvistamisesta. Hankesuunnitelman mukaan Kulosaaren metrosilta tulee vahvistaa, sillä siinä on käytetty jännemenetelmää, joka altistaa sillan vaurioitumiselle.



17.08.2017

HKL on hankkeeseen liittyen tilannut HKR–Rakennuttajalta (nykyinen Kaupunkiympäristö Rakennuttaminen) Kulosaaren metrosillan vahvistamisen lisätyöurakan 1.325.739,00 euron arvonlisäverottomaan hintaan rakennuttamistarjouksen RAT2 -16 - 72 5.7.2016 mukaisesti.

Nyt kysymyksessä olevassa lisätyössä Kaupunkiympäristö rakennuttamiselta tilataan sillan Kalasataman keskuksen puoleisen pään vahvistamiseen liittyvät lisätyöt rakennuttamistarjouksen infra 1 - 17 - 81 3.7.2017 mukaisesti. Lisätilausten kokonaissumma on 294.222,99 euroa (alv 0%) ja urakan kokonaissumma on 1.619.961,99 euroa (alv 0%).

Lisätyöt johtuvat suunnitelmamuutoksista sekä lisätöistä aiheutuvista hinnankorotuksista.

Lisätöihin sisältyvät seuraavat työt:

1. Palkkien nivelaluslevyt
2. Kaapeleiden siirtojen rakennustekniset työt tuella T3/Vt2
3. Palkkien K2 ja K3 kiepsahdustuet sekä lisäjäykistelevyt
4. Kaapeleiden siirrot (Helen sähköverkko Oy)
5. Kaapeleiden siirrot (Elisa Oy)
6. Laakereiden korkomuutos
7. Hydraulimastojen 4 viikon vuokratustannus
8. Rännien purku K2 – K3 osuudella
9. K1 – palkkien valuaukkojen putket
10. Paalutuksesta aiheutuva haitta

Aikaisemmat päätökset:

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen johtokunnan päätös 117 §, 9.6.2017: 1.325.739,00 euroa (alv 0 %)

Tämän päätöksen jälkeen hankinnan kokonaiskustannukset ovat yhteensä enintään 1.619.961,99 euroa (alv 0 %).

Esittelijä

yksikön johtaja  
Artturi Lähdetie

Lisätiedot

Jan Koskenmäki, projektipäällikkö, puhelin: 310 35399  
jan.koskenmaki(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, liikenneliikelaitoksen johtokunta



17.08.2017

Asia/8

---

**Otteet**

**Ote**

Hankinta  
Kirjanpito  
Sopimussihteeri  
Toimitusjohtaja  
Yksikön johtaja  
Hankepäälikkö  
Projektipäälikkö



17.08.2017

## § 41

### Länsimetron liukuportaiden, hissien ja liukuovien kunnossapidon tilaaminen

HEL 2017-008663 T 02 08 02 01

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti oikeuttaa liikenneliikelaitoksen tilaamaan suorahankintana KONE Hissit Oy:ltä länsimetron liukuportaiden, hissien ja liukuovien kunnossapitosopimuksen viideksi (5) vuodeksi (sopimuskausi alkaa, kun HKL on vastaanottanut länsimetron) yhteensä enintään 1.624.048,50 euron arvonlisäverottomaan kokonais hintaan.

Kustannukset jakautuvat seuraavasti:

- Liukuportaiden kunnossapito 229.760,00 euroa/vuosi (alv 0 %).
- Hissit 91.299,70 euroa/vuosi (alv 0 %)
- Liukuovet 3.750,00 euroa/vuosi (alv 0 %)

Vuosikustannukset ovat kiinteitä viiden (5) vuoden sopimuskauden ajan.

Lisäksi Liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää oikeuttaa HKL:n tilaamaan kunnossapitosopimuksen ulkopuolisia töitä (takuun ulkopuoliset työt, ilkvallan takia tehtävät korjaukset yms.) yhteensä enintään 326.851,50eurolla (alv 0 %) viiden vuoden sopimuskauden aikana.

#### Esittelijä

yksikön johtaja  
Toni Jurva

#### Lisätiedot

Petri Lehtinen, tekninen isännöitsijä, puhelin: 310 21951  
petri.lehtinen(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhaku hankintapäätökseen, liikenneliikelaitoksen johtokunta

#### Otteet

##### Ote

Hankinta  
Kirjanpito  
Sopimussihteeri  
Yksikön johtaja  
Tekninen isännöitsijä



## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

Länsimetro Oy ja HKL ovat allekirjoittaneet 3.2.2017 sopimuksen länsimetron metrojärjestelmän, radan ja asemien hallinnoinnista ja ylläpidosta. Sopimuksella on sovittu, että Länsimetro Oy:n tulee luovuttaa koko länsimetron HKL:lle sen huolto- ja hoitoa varten tarpeelliseen toiminnalliseen (operatiiviseen) hallintaan. Länsimetron hallinnan siirryttyä HKL:lle sekä liikenteen alkaessa, HKL:llä tulee olla voimassa oleva liukuportaiden, hissien ja liukuovien huolto- ja kunnossapitosopimus.

Nyt tehtävä Länsimetron liukuportaiden, hissien ja liukuovien kunnossapitosopimus sisältää kaikki länsimetron liukuportaat, hissit ja liukuovet:

- Liukuportaat 70 kpl
- Hissit 45 kpl
- Liukuovet 25 kpl

Kunnossapitosopimus sisältää:

- Ennakoivan kunnossapidon
- Käytettävyyystakuun
- Vikojen korjaustyötunnit valittuna palveluaikana ja varaosat (pois lukien ulkopuolisista tekijöistä ja ilkeillä aiheutuvat viat ja korjaukset).
- Määräaikaistarkastukset

Länsimetro Oy on kilpailuttanut länsimetron liukuportaiden, hissien ja liukuovien urakat. Tarjouspyynnöissä pyydettiin optiona tarjoukset em. laitteiden huolto- ja kunnossapitosopimuksista.. HKL tilaa tarjouskilpailuiden voittajalta KONE Hissit Oy:ltä länsimetron liukuportaiden, hissien ja liukuovien huollon- ja kunnossapidon tarjouksien mukaisilla hinnoilla.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Toni Jurva

Lisätiedot

Petri Lehtinen, tekninen isännöitsijä, puhelin: 310 21951  
petri.lehtinen(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhaku hankintapäätökseen, liikenneliikelaitoksen johtokunta



17.08.2017

Asia/9

---

**Otteet**

**Ote**

Hankinta  
Kirjanpito  
Sopimussihteeri  
Yksikön johtaja  
Tekninen isännöitsijä



§ 42

Ilmoitusasiat ja johtokunnan esille ottamat asiat

Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti merkitä asiat tiedoksi.

Kaupunginvaltuusto (Kvsto)

Kvsto 21.6.2017 § 291 / asia 5

Toimialaorganisaatioon siirtymisen aiheuttamat muutokset Helsingin kaupungin vuoden 2017 talousarvioon ajalle 1.6. – 31.12.2017  
HEL 2016-010740 T 02 02 00

[Linkki pöytäkirjaan](#)

Kaupunginhallitus (Khs)

Khs 19.6.2017 § 675 / asia 2

V 30.8.2017, Pitäjänmäen Patterimäen alueen asemakaavan muuttaminen (nro 12434)  
HEL 2015-003281 T 10 03 03

Määrärahan myöntäminen kaupunkiympäristön toimialalle projektialueiden katujen ja täydennysrakentamisen edellyttämien katujen toteuttamiseen  
HEL 2015-002494 T 02 02 02

Khs 19.6.2017 § 698 / asia 25

Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

Päätös

Kaupunginhallitus päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien viranomaisten viikolla 24 tekemiä päätöksiä:

===

johtokunnat

- Liikenneliikelaitos 13.6.2017

===

[Linkki pöytäkirjaan](#)

Khs 26.6.2017 § 702 / asia 4

Vanhusneuvoston asettaminen ja jäsenten nimeäminen  
HEL 2017-006884 T 00 00 02





Khs 26.6.2017 § 703 / asia 5

Vammaisneuvoston asettaminen ja jäsenten nimeäminen  
HEL 2017-006901 T 00 00 02

Khs 26.6.2017 § 720 / asia 22

Lauttasaaren sillan nostoläpän pysyvä sulkeminen  
HEL 2016-004287 T 10 05 02

[Linkki pöytäkirjaan](#)

Pormestarin päätöspöytäkirja 6.8.2017 § 16

Kaupungin hallintoelinten päätösten seuraaminen

Päätös

Pormestari päätti, ettei hän ota käsiteltäväkseen seuraavien viran-  
omaisten viikolla 26 tekemiä päätöksiä:

===

johtokunnat

===

- Liikenneliikelaitos 29.6.2017

===

Esittelijä

hallintojohtaja  
Yrjö Judström

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

hallintojohtaja  
Yrjö Judström

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



## § 43

### Kaupungin viranomaisten päätösten seuraaminen

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi, että johtokunnan puheenjohtajan ilmoitukset 21.6. – 8.8.2017, ettei ota/esittele otettavaksi johtokunnan käsiteltäväksi seuraavia toimitusjohtajan ja yksiköiden johtajien tekemiä päätöksiä:

Toimitusjohtaja	§ 8 – 25
Yhteiset palvelut, hallintojohtaja	§ 3
Toiminnanohjaus, yksikön johtaja	
Infra ja kalusto, yksikön johtaja	§ 1 – 22
Kunnossapito, yksikön johtaja	§ 42 – 44 ja 8 - 16
Liikennöinti, yksikön johtaja	§ 1

Esittelijä

hallintojohtaja  
Yrjö Judström

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

hallintojohtaja  
Yrjö Judström

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



17.08.2017

---

## MUUTOKSENHAKUOHJEET

### 1

#### MUUTOKSENHAKUKIELTO

**Pöytäkirjan 33, 34, 35, 37, 38, 42 ja 43 §:t.**

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

### 2

#### MUUTOKSENHAKUKIELTO

**Pöytäkirjan 36 §.**

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 146 §

### 3

#### MUUTOKSENHAKU HANKINTAPÄÄTÖKSEEN

**Pöytäkirjan 39 ja 41 §:t.**

Tähän päätökseen tyytymätön asianosainen voi hakea päätökseen muutosta vaatimalla hankintaoikaisua tai tekemällä valituksen markkinaoikeudelle taikka molemmat.

#### OHJEET HANKINTAOIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

##### Oikaisuvaatimusaika

Asianosaisen on esitettävä vaatimus 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta ratkaisusta.

Muutoksenhaku markkinaoikeuteen ei estä vaatimasta hankintaoikaisua.

Mikäli päätös on lähetetty tiedoksi käyttäen ehdokkaan tai tarjoajan hankintayksikölle ilmoittamaa sähköistä yhteystietoa, katsotaan vastaanottajan saaneen päätöksestä tiedon sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Mikäli päätös on lähetetty tiedoksi tavallisena kirjeenä, ehdokkaan tai tarjoajan katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä



17.08.2017

nä kirjeen lähettämisestä, jollei ehdokas tai tarjoaja näytä tiedoksianto tapahtuneen myöhemmin.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolta hankintoaikaisua vaaditaan, on Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen johtokunta.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

### Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Hankintoaikaisuvaatimus pannaan vireille kirjallisesti ilmoittamalla

- hankintayksikön päätös tai muu ratkaisu, johon hankintoaikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä tai muuta ratkaisua halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella päätöstä tai muuta ratkaisua halutaan oikaistavaksi.

Sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on mainittava oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi. Jos oikaisua vaativan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on joku muu henkilö, oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava myös tämän nimi sekä tarvittavat yhteystiedot.



17.08.2017

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin oikaisua vaativa haluaa vedota vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

### Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

## VALITUSOSOITUS MARKKINAOIKEUDELLE

### Valitusaika

Valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Mikäli päätös on lähetetty tiedoksi käyttäen ehdokkaan tai tarjoajan hankintayksikölle ilmoittamaa sähköistä yhteystietoa, katsotaan vastaanottajan saaneen päätöksestä tiedon sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Mikäli päätös on lähetetty tiedoksi tavallisena kirjeenä, ehdokkaan tai tarjoajan katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämistä, jollei ehdokas tai tarjoaja näytä tiedoksianto tapahtuneen myöhemmin.

Hankintaoikaisun vireilletulo ei vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosaisella on oikeus hakea muutosta valittamalla markkinaoikeudelle.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen valitusviranomaisen aukioloajan päättymistä.

Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Valitusviranomainen

Valitus tehdään markkinaoikeudelle.

Markkinaoikeuden asiointiosoite on seuraava:

Postiosoite: Radanrakentajantie 5  
00520 HELSINKI  
Sähköpostiosoite: markkinaoikeus@oikeus.fi  
Faksinumero: 029 56 43314



17.08.2017

Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5  
Puhelinnumero: 029 56 43300

### Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valitus. Sähköistä asiakirjaa ei kuitenkaan tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valitukseen on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta valittamalla, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle

### Ilmoitus valituksen tekemisestä hankintayksikölle

Valittajan tai hänen edustajansa on ilmoitettava kirjallisesti hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeudelle.

Ilmoitus on tehtävä osoitteeseen:

Sähköpostiosoite: [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)



17.08.2017

Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Faksinumero: (09) 655 783  
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13  
Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

### **Odotusaika**

EU-kynnysarvot ylittävien hankintojen osalta hankintasopimus voidaan tehdä aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun ehdokas tai tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi.

### **Oikeudenkäyntimaksu**

Markkinaoikeus perii asian käsittelystä maksua 2000 euroa, jos hankinnan arvo on alle 1 miljoona euroa; 4000 euroa, jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa ja alle 10 miljoonaa euroa; ja 6000 euroa, jos hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa.

### **Pöytäkirja**

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

4

## **OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI**

### **Pöytäkirjan 40 §.**

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

### **Oikaisuvaatimusoikeus**

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen.

### **Oikaisuvaatimusaika**

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi-saannista.



17.08.2017

Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

Mikäli päätös on annettu tiedoksi postitse, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi.

Mikäli päätös on annettu tiedoksi sähköisenä viestinä, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmen päivän kuluttua viestin lähettämisestä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen johtokunta.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

### Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella päätöstä halutaan oikaistavaksi
- oikaisuvaatimuksen tekijä





17.08.2017

---

- millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään vaatimuksen
- oikaisuvaatimuksen tekijän yhteystiedot

### Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.



17.08.2017

---

## Liikenneliikelaitoksen johtokunta

Laura Rissanen  
puheenjohtaja

Heli Hietala  
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Anu Suoranta

Tuomo Luoma

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa  
[www.hel.fi](http://www.hel.fi) 25.08.2017.