



09.08.2022

Kokousaika 09.08.2022 15:30 - 18:04

Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni
Rautava, Risto
Borgarsdottir Sandelin, Silja
Heinäluoma, Eveliina
Kaleva, Atte
Kuusela, Sami
Meri, Otto
Nevanlinna, Tuomas
Pajunen, Jenni
Pasanen, Amanda
Raatikainen, Mika
Sivonen, Sameli

apulaispormestari
varapuheenjohtaja

poistui 17:48, läsnä 400 - 404 §
varajäsen

Muut

Lehmuskoski, Ville
Hyvärinen, Silja
Pudas, Kari
Randell, Mari
Haapanen, Sami
Luomanen, Jussi

Manninen, Rikhard
Piimies, Marja
Putkonen, Reetta
Rajala, Pasi
Ravantti, Mikko
Mäntymäki, Heikki
Gustafsson, Kristina
Lawrence, Sanna
Rangdell, Katriina
Ljungqvist, Jessica
Salminen, Toni

Granholm, Markku

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
hallintojohtaja
tekninen johtaja
asiakkuusjohtaja
tonttipäällikkö
kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö
maankäyttöjohtaja
asemakaavapäällikkö
liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
yleiskaavapäällikkö
hallintopäällikkö
viestintäpäällikkö
hallintosihteeri
vs. hallintoasiantuntija
lakimies
nuoristoneuvoston edustaja
ict-tuki
poistui 16:28, läsnä 400 - 402 §
liikenneinsinööri
asiantuntija



09.08.2022

läsnä 402 §

Esittelijät

Anni Sinnemäki

apulaispormestari

400 §

Ville Lehmoskoski

kaupunkiympäristön toimialajohtaja

401-407 §

Pöytäkirjanpitäjä

Kristina Gustafsson

hallintosihteeri

400-407 §



09.08.2022

§	Asia	
400	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
401	Asia/2	Ilmoitusasiat
402	Asia/3	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023-2025
403	Asia/4	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle kiinteistökaupan esisopimuksen tekemisestä ja toteutussopimuksen hyväksymisestä (Pasila, Postipuisto 17117/1-4)
404	Asia/5	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallituksen elinkeinojaostolle tontin varauksen jatkamiseksi SRV Rakennus Oy:lle (Sörnäinen, Kalasatama, tontti 10593/4)
405	Asia/6	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Elina Kauppilan ym. valtuustoaloitteesta, joka koskee rollaattorin kanssa matkustamisen tekemistä maksuttomaksi
406	Asia/7	Hankintaoikaisuvaatimus toimialajohtajan päätöksestä 8.6.2022 § 15 koskien Tilaydin kiinteistönhallintajärjestelmän hankintaa
407	Asia/8	Kaupunkiympäristölautakunnan viranomaisten 28.7.–3.8.2022 tekemien päätösten seuraaminen



§ 400

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päätti valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Amanda Pasasen ja varatarkastajaksi jäsen Otto Meren.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti puheenjohtajan ehdotuksesta valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Mika Raatikaisen sijasta jäsen Amanda Pasasen.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Mika Raatikaisen ja varatarkastajaksi jäsen Otto Meren.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.08.2022

Asia/2

§ 401 Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Kaupunginvaltuusto (Kvsto)

Kvsto 15.6.2022 § 174

Vuokrausperiaatteiden määrittäminen asuinrakennustontille (Suutarila, Siltamäki tontti 40092/2)

HEL 2022-006139 T 10 01 01 02

Kvsto 15.6.2022 § 175

Toukolan Damaskuksentie 4:n asemakaavan muuttaminen (nro 12733)

HEL 2016-000844 T 10 03 03

[Pöytäkirja 15.6.2022](#)

Kaupunginkanslia

Kumoutunut kaupunginvaltuuston päätös asemakaava-asiassa 22.4.2020, § 124, Eira, Länsisatama, Hernesaaren asemakaava ja asemakaavan muutos, piirustus nro 12510

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 22.4.2020, § 124, 6. kaupunginosan (Eira) vesialuetta, 20. kaupunginosan (Länsisatama, Hernesaari, Jätkäsaari) osia kortteleista 20243, 20854, 20855, 20862, 20864, 20868, kortteleita 20856, 20857, 20863, 20866 ja 20867, katu-, puisto-, satama-, venesatama-, erityis- ja vesialueita koskevan asemakaavan sekä 6. kaupunginosan (Eira) katu-, pysäköinti-, venesatama-, puisto- ja vesialueita, 20. kaupunginosan (Länsisatama, Hernesaari) osaa korttelin 20176 tontista 19, kortteleita 20181, 20235–20237, 20240–20243, katu-, satama-, rautatie-, puisto- ja vesialueita (muodostuvat uudet kortteilit 20850–20871) koskevan asemakaavan muutoksen, piirustus nro 12510, Hernesaaren asemakaava ja asemakaavan muutos.

HEL 2017-013476

Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin. Helsingin hallinto-oikeus kumosi 29.4.2021 kaupunginvaltuuston päätöksen. Korkein hallinto-oikeus myönsi 19.05.2022 Helsingin kaupunginhallitukselle valitusluvan



ja tutki asian. Valitus hylättiin. Hallinto-oikeuden päätöksen lopputulosta ei muutettu, joten hallinto-oikeuden päätös jää voimaan.

Asemakaavan ja asemakaavan muutos kartta, piirustus nro 12510, osa 1/2

Asemakaavan ja asemakaavan muutos kartta, piirustus nro 12510, osa 2/2

Asemakaavan ja asemakaavan muutos nro 12510 selostus

Voimaan tullut asemakaava: Konala, Kolsarintie 7–11

Kaupunginvaltuuston 31.3.2021, § 77, hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Konala, tontit 32016/1–3, piirustus nro 12616, Kolsarintie 7–11.

HEL 2019-006748

Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin. Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi valituksen 5.5.2022 eikä korkeimmasta hallinto-oikeudesta ole haettu valituslupaa.

Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12616

Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12616

Helsingissä 12.7.2022

Voimaan tullut asemakaava: Eira, Ullanlinna, Kaivopuisto, Merisataman saaret

Kaupunginvaltuuston 18.5.2022, § 111, hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Eira, vesialue, Ullanlinna, uimaranta-, lähivirkistys- ja vesialueet sekä venesatama sekä Kaivopuisto, venesatama, piirustus nro 12718, Merisataman saaret.

HEL 2016-002260

Asemakaavan muutoksen kartta, piirustus nro 12718

Asemakaavan muutoksen selostus, piirustus nro 12718

Helsingissä 7.7.2022

Voimaan tullut asemakaava: Vuosaari, Pärnunkatu 6

Kaupunginvaltuuston 18.5.2022, § 113, hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:



Vuosaari, Meri-Rastila, tontti 54244/1 sekä katu- ja lähivirkistysalueet, piirustus nro 12672, Pärnunkatu 6.

HEL 2019-012390

Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12672
Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12672

Helsingissä 7.7.2022

Voimaan tullut asemakaava: Punavuori, Annankatu 7

Kaupunkiympäristölautakunnan 17.5.2022 § 304 hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Punavuori, tontti 88/21, piirustus nro 12746, Annankatu 7.

HEL 2020-007404

Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12746
Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12746

Helsingissä 30.6.2022

Voimaan tullut asemakaava: Pakila, Pakilantie 54, 71, 76, 77 ja 78

Kaupunginvaltuuston 17.2.2021, § 32, hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Pakila, Länsi-Pakila, tontit 34083/23, 34145/21, 34154/30, 34155/11 ja 12 sekä katualueet, piirustus nro 12631, Pakilantie 54, 71, 76, 77 ja 78.

HEL 2018-013370

Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin hallinto-oikeuteen. Kaupunginhallitus päätti 7.6.2021 § 442 määrätä Pakilantie 54, 71, 76, 77 ja 78 asemakaavan muutoksen nro 12631 tulemaan osittain voimaan ennen lainvoimaisuutta, lukuun ottamatta korttelin 34154 tonttia 30 (Pakilantie 77) sekä sen viereistä katualuetta.

Helsingin hallinto-oikeus 13.04.2022 hylkäsi valituksen eikä korkeimmasta hallinto-oikeudesta ole haettu valituslupaa.

Tällä kuulutuksella Helsingin kaupunginvaltuuston 17.2.2021, § 32, hyväksymä asemakaavan muutos nro 12631 tulee kokonaisuudessaan



voimaan.

Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12631
Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12631

Helsingissä 15.6.2022

Voimaan tullut asemakaava: Taka-Töölö, Meilahti, Pasila, Laakso, Laakson yhteis-
sairaala

Kaupunginvaltuuston 19.1.2022, § 13, hyväksymä asemakaavan muu-
tos on tullut voimaan:

Taka-Töölö, puisto- ja katualueet, Meilahti, maanalaiset tilat osalla ton-
teista 520/6, 15526/5 ja 9, 15529/7, 15601/2 sekä puisto- ja katualueil-
la, Pasila, Länsi-Pasila, osa tonttia 17061/2 sekä katualue, maanalaiset
tilat osalla tonttia 17061/2 sekä puisto- ja katualueilla, Laakso, kortteli
18626 sekä puisto-, suojaviher- ja katualueet, maanalaiset tilat tontilla
604/54 sekä osalla tontteja 604/52, 56, 65, 67 ja 69 sekä puisto-, lähi-
virkistys- urheilu- ja katualueilla sekä yleiseen ulkoilukäyttöön varatta-
valla retkeilyalueella, piirustus nro 12681, Laakson yhteissairaala.

HEL 2017-003866

Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin. Hallinto-oikeuden ratkai-
sulla 6.6.2022 asian käsittely raukesi valittajan peruttua valituksensa,
joten kaupunginvaltuuston 19.1.2022, § 13, päätös jää voimaan.

Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12681
Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12681

Helsingissä 16.6.2022

Voimaan tullut asemakaava: Vallila, Kumpula, Vallilanlaakson raitiotie

Kaupunginvaltuuston 10.4.2019, § 120, hyväksymä asemakaava ja
asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Vallila, raitioliikenne-, katu- ja puistoalue sekä Vallila, puistoalue ja
Kumpula, puistoalue, piirustus nro 12531, Vallilanlaakson raitiotie.

HEL 2017-009847

Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin. Helsingin hallinto-oikeus
hylkäsi valitukset 5.6.2020. Päätöksellään 9.5.2022 korkein hallinto-
oikeus osin hylkäsi yhden valituksen ja osin ei myöntänyt sille tai muille



valituksille valituslupaa, joten kaupunginvaltuuston päätös jää voimaan.

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12531
Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12531

Helsingissä 24.5.2022

Voimaan tullut asemakaava: Pasila, Firdonkatu 1

Kaupunkiympäristölautakunnan 7.6.2022 § 350 hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Pasila, kortteli 17106 ja katualue, piirustus nro 12781, Firdonkatu 1.

HEL 2021-012634

Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12781
Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12781

Helsingissä 28.7.2022

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



Käsiteltävä tässä kokouksessa

§ 402

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle HSL:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2023-2025

HEL 2022-007989 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) 18.1.2022 hyväksytyn strategian 2022-2025 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiseksi asettamia tavoitteita.

Toimintasuunnitelma

Tuottavuuden kehittäminen on keskeisesti esillä HSL:n toimintasuunnitelmassa, mikä on perusteltua huomioiden tämän hetkinen tilanne. Taloudesta aiheutuvien reunaehtojen sisällä olisi kyettävä ohjaamaan kasvavaa seutua entistä enemmän kestävästi liikkumiseen, toimimaan liikennejärjestelmään ja ihmisten entistä helpompiin liikkumisvalintoihin. On tärkeää, että toimia joukkoliikenteen tuottavuuden parantamiseksi arvioidaan, suunnitellaan ja toteutetaan tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin sekä muiden joukkoliikennekentän toimijoiden kanssa. Lisäksi on tärkeää, että Helsingin, muiden seudun kuntien ja näiden yhdessä omistaman HSL:n toimet ohjaavat yhteiskunnan kokonaisedun mukaisesti eikä yhteiskunnallisten toimijoiden osapäämäärä aiheuta resurssien hukkaa.

Esitetty tavoite asiakas- ja markkinaymmärryksen kasvattamisesta on kannatettavaa ja vastaa niihin tarpeisiin, joita Helsingin kaupunki on aiempina vuosina nostanut lausunnoissaan esille. HSL:n on nyt tärkeää keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseen eli matkustajia hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun, ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategisiin tavoitteisiinsa. Samalla vastataan myös omistajaohjauksen HSL:lle asettamiin tavoitteisiin. Matkustajaymmärryksen lisääntyminen antaa parhaat mahdollisuudet vastata matkustajien tarpeisiin. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen suunnittelussa, jotta löydetään vaikuttavuudeltaan parhaat joukkoliikenteen kehittämiskohteet.



HSL:n tavoite hyvän palvelutason säilyttämisestä ja sitä kautta matkustajien houkuttelemisesta joukkoliikenteeseen pandemian jälkeisenä aikana on aivan oikea. Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen parantaa joukkoliikenteen taloutta kasvaneina lipputuloina. On hyvä, että HSL tavoittelee ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä, eikä liikenteen supistamista. Helsingin kaupunkistrategian tavoite kaupungin yhä voimakkaammasta kasvusta edellyttää, että yhä suurempi osuus matkoista tehdään jatkossa joukkoliikenteellä ja muilla kestäväillä liikkumismuodoilla.

HSL:n esittämät Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat olleet perusteltuja. Helsinki edellyttää kuitenkin, että jäsenkunnille muodostetaan näistä muutoksista kokonaiskuva ja muutosten vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin selvitetään. Jatkossa tarjonnan heikennyksiä tulee tehdä läpinäkyvillä kriteereillä siten, että vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ovat mahdollisimman vähäiset. Tätä tarkoitusta varten joukkoliikenteen linjakohtainen kannattavuus tulee laskea ja julkaista ja käyttää saatua informaatiota tuottavuustoimien kohdentamisessa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kannalta mahdollisimman optimaalisesti.

Tarjonnan heikennysten valmistelussa on hyvä ottaa huomioon todelliset vaikutukset kustannusrakenteeseen, kun käytetään kustannustehokkaita, mutta samalla pitkiä operointisopimuksia, joissa muutosmahdollisuudet sopimusten aikana ovat rajalliset. On myös hyvä huomata, että erityisesti raideliikenteen liikennetuotannon kokonaiskustannuksista muuttuvat, suorat operointikustannukset muodostavat vain pienen osan. Muu osuus muodostuu kiinteistä pitkän aikavälin investoinneista mm. infraan, kalustoon sekä muuhun liikennejärjestelmän osiin. Joukkoliikenteen raideinvestointien tuomat kaupunkitaloudelliset hyödyt eivät toteudu, mikäli palvelutaso uusilla raideyhteyksillä jää heikoksi. Näin ollen liikennetarjonnan supistamisen vaikutukset kokonaisinvestointien kannattavuuteen on myös olennaista huomioida valmistelussa.

Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun lisääntyneestä etätyöstä ja pysyvistä liikkumisen muutoksista on saatu riittävästi tietoa.

Joukkoliikenteen kysynnän ja tarjonnan kohtaamiseen on hyvä tulevaisuudessa kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Lisääntyneen mat-



kustajaymmärryksen ja parantuneen matkustustiedon perusteella suunnittelua ja palvelutason mitoitusta on järkevää tehdä mahdollisimman resurssiviisaasti.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmän uudistus tilipohjaiseen taustajärjestelmään perustuvaksi on erinomainen kehitysaskel, joka antaa hyvät mahdollisuudet kehittää tulevaisuudessa lipputuotteita. Uusi järjestelmä mahdollistaa myös lähimaksamisen, joka on osoittautunut helppoutensa vuoksi muualla maailmassa lipputuloja kasvattavaksi tekijäksi. Käyttäjä- ja kuluttajatottumukset ovat muuttumassa, mikä on myös hyvä huomioida seudullista joukkoliikennejärjestelmää suunniteltaessa.

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osalta se tarkoittaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistä 69 prosentilla vuoteen 2005 verrattuna. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. HSL:n tavoite päästöttömästä joukkoliikenteestä on asetettu myöhemmäksi, vuoteen 2035. Jotta Helsinki pääsee tavoitteisiinsa, tulee HSL:n toiminnassaan sitoutua Helsingin alueelleen asettamiin tavoitteisiin päästöjen vähenemisestä vuoteen 2030 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävissä toimissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittämällä tulee siitä saada entistä kilpailukykyisempi vaihtoehto henkilöautolle myös pidemmillä matkoilla. Kilpailukykyä parannetaan koko liikennejärjestelmän muutoksilla ja siihen vaikuttaa myös maankäytön tiivistyminen.

Joukkoliikenteen rahoitushaasteiden jatkuessa pandemian jälkeisen toimintaympäristön muutoksen ja energiakriisin myötä tulee HSL:n yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi. Seudun joukkoliikenteen rahoituksen monipuolistaminen lipputuloista ja kuntasuuksista voi tuoda ratkaisuja nykyisiin taloudellisiin haasteisiin. Siten on perusteltua edelleen vaikuttaa myös siihen, että valtio toteuttaa tiemaksut mahdollistavan lainsäädännön, kuten MAL-sopimuksessa on sovittu, ja että seudun tiemaksutuotot ovat hyödynnettävissä alueen liikennejärjestelmän kestävään kehitykseen.

Taloussuunnitelma

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan omistajaohjauksen asettamat tavoitteet mm. tuottavuuden kehittämisessä. Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun.



Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa ei tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tule sulkea mitään vaihtoehtoa pois. Kaikki käytössä olevat keinot on syytä säilyttää keinovalikoimassa; kuntasuuksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttaminen. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

Edellä todetusta huolimatta kaupunkiympäristölautakunta korostaa erityisesti seuraavaa: Tilanteessa jossa joukkoliikenteen matkustajamäärät jäävät edelleen merkittävästi alhaisemmalle tasolle kuin koronapandemiaa edeltävänä aikana joukkoliikennejärjestelmän tulevaisuuden kannalta keskeistä on houkutella matkustajia palaamaan joukkoliikenteen käyttäjiksi ja hinnoittelun tulisi kannustaa tähän. Tästä syystä AB-alueen lippujen hintojen nostaminen ei ole perusteltua ja tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tulisi lippujen hintojen noston sijaan käydä valtion kanssa vahvasti keskustelua siitä, että valtio huolehtii koko maan joukkoliikenteen kannalta merkittävästä liikennöntialueesta ja tukee joukkoliikenteen nostamista siirtymäajalla poikkeustilannetta edeltävälle tasolle tavalla, jolla lippujen hintoja ei tarvitsisi korottaa.

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa tulisi kiinnittää huomioita muiden kustannusten kehittymiseen, joista Helsingin maksuosuus on 63 %, sekä poikkeusoloissa valtiolta saatavan lisärahoituksen maksimointiin. Lisäksi tulee huomioida se, ettei uusien tulonlähteiden etsiminen tapahdu kuntien tulonlähteitä pienentämällä siten, että kuntien todellinen maksuosuus kasvaa. Kokonaisuuden optimoinnin varmistamiseksi on tärkeää, että HSL suunnittelee uudistukset tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitää pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulee kasvaa koko HSL:n alueella.

HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoitteiden mukaisesti kuntasuuksien taso tarkastelukauden 2023–2025 loppuun mennessä tulee olla enintään 50 % kokonaiskustannuksista. HSL:n tulee aktiivisesti etsiä mahdollisuuksia tuottavuuden parantamiseen ja joukkoliikenteen järjestämiseen aikaisempaa kustannustehokkaammin. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi kuitenkin osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.



Yhtenä Helsingin kaupungin strategisena tavoitteena on parantaa investointien ohjattavuutta kokonaisuutena. Alustavassa TTS:ssa todetun mukaisesti myös HSL:n tarkoituksena on kehittää strategisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusarviointimenetelmiä. Näihin tavoitteisiin liittyen yhteistyötä kaupungin 10-vuotisen investointiohjelman taloudellisten vaikutusten arvioinnin osalta tulee tiivistää. Kaupunki tarvitsee HSL:ltä tietoa kaupungin investointiohjelman vaikutuksista nykyisten sopimusten mukaisen HSL:n talouteen kolmevuotista taloussuunnitelmaakautta pidemmällä aikajänteellä.

Helsingin kaupunginhallituksen 27.6.2022 hyväksymän vuoden 2023 talousarvion raamin mukaisesti Helsingin kaupungin HSL:lle maksetun kuntaosuuden kasvu saa olla vuonna 2023 enintään 7,659 milj. euroa. HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuuden kasvun oli arvioitu olevan noin 15 milj. euroa.

Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lippuputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyistä suuri osa syntyy kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan matkustajia. Investointikustannusten kierrättäminen HSL: kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien täysimääräiseksi kattamiseksi ei välttämättä ole kaikissa tilanteissa kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. On perusteltua arvioida, tulisiko investointien subventioastetta seurata erillään käytötalouden subventioasteesta.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Kuntien väliseen kustannusjakoon tarvittavat metron matkustajamäärä- ja lippulajitukimukset tulee päivittää, kun länsimetron jatke Kivenlahden otetaan käyttöön. Metroliikenteen kulujen jakamisessa tulee käyttää päivitettyjä tietoja viimeistään tilinpäätösvaiheessa 2023.

Hinnoittelun kehittäminen

Esitetyt uudet hinnoitteluvaihtoehdot rakentuvat kaikki ajatukselle, jossa nykyisen vyöhykejaon AB-alueiden lyhyempien matkojen lippujen hinnat nousevat ja ABC- sekä ABCD-alueilla tehtävien pidempien matkojen lippujen hinnat laskevat merkittävästi. Tämän seurauksena kaikissa esitetyissä malleissa Helsingin kuntaosuus laskee ja muiden kuntien kuntaosuudet nousevat.



Tavoitteena tulisi olla vahvistaa joukkoliikenteen käyttöä myös AB-alueilla, johon on kohdistunut ja kohdistuu merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja.

Hinnoittelumallin tulisi myös kannustaa nykyistä vahvemmin lyhyiden kertamatkojen tekemiseen joukkoliikenneyhteydellä ja toisaalta jatkuvan, pitkäkestoisen kausilipun hankintaan. Tätä varten tulisi ottaa käyttöön yhden vyöhykkeen kertalippu ja tarvittaessa vahvistaa entisestään 12 kuukauden lipun suhteellista edullisuutta.

Lipputulosten ja kuntaosuuden tasapainottaminen kuntakohtaisesti halutulle tasolle on mahdollista, jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti. Tällöin yksittäisellä kunnalla on mahdollisuus taloudelliseen tilanteeseensa sopivalla tavalla tukea joukkoliikennettä ja esimerkiksi Helsingin tapauksessa kuntaosuus voidaan säätää 50 %:iin.

Mikään ehdotetuista uusista hinnoittelumalleista ei ole kannatettava. Esitetyt vaihtoehtoiset mallit heikentävät tilannetta helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta ja siksi nykyisen mallin säilyttäminen on isossa kuvassa kannatettavin verrattuna uusiin esitettyihin maileihin. Mikäli hinnoittelumallia muutetaan, niin muutokset eivät saa johtaa siihen, että joukkoliikenteen käyttö laskee siellä, missä joukkoliikenteeseen on investoitu ja investoidaan eniten.

Helsingin kaupunginhallituksen viime vuonna antamassa lausunnossa todettiin, että vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosalla helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä Helsingin joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa.

Selvityksen mukaan hinnoittelumallit vaikuttaisivat maankäyttöön nostamalla asumisen kysyntää alueilla, joilla joukkoliikennelippujen hinnat laskevat. Tätä voidaan pitää Helsingin vetovoiman kehittymisen näkökulmasta haasteena, vaikkakin kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvaminen on ympäristön näkökulmasta positiivista. Tämäkään kehityskulku ei ole vaikutukseltaan ainoastaan positiivinen, koska tällöin lisääntyy pitkien moottoroitujen matkojen suorite. Pitkällä aikavälillä liikkumisen hinnan aleneminen voi johtaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen, sillä HSL arvioi tasatariffin vaikuttavan seudulla lievästi hajakeskittävästi. Tasatariffin myötä pidempien matkojen liikkumisen hinnan alentaminen todennäköisesti houkuttelisi muuttamaan kauemmas. Hajautuva yhdyskuntarakenne lisää autonkäyttötarvetta ja auton omistusta. Liikennemallitarkasteluissa pitkän aikavälin maankäyttövaikutukset eivät tule esille. Nämä vaikutukset ilmenisivät, mikäli liikennemallitar-



kastelua täydennettäisiin liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusmallitarkasteluilla. Toisaalta tällaisia tarkasteluja tehtiin ”Spartacus” ja ”Propolis” EU-hankkeissa vuosituhanen alussa, jolloin Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV oli yksi töiden rahoittajista. Tasatariffilla on selvitysten mukaan maankäyttöä hajauttava yhdyskuntarakenteelle kielteinen vaikutus ja se toimisi siis Helsingin strategisten tavoitteiden vastaisesti.

Seudun kannalta ei tule luoda mallia, joka hajauttaa entisestään yhdyskuntarakennetta, eikä HSL:n tule ottaa tasatariffia käyttöön. Lippujen hinnoittelumallilla ei tulisi olla myöskään haitallisia vaikutuksia Helsingin keskustan elinvoimaan. Ennen lippuhinnoittelutavan valintaa tulee selvittää mallin vaikutukset Helsingin keskustan elinvoimaan.

Ennen siirtymistä mihinkään uuteen vyöhykehinnoittelumalliin tarvitaan mallinnusta joka ottaa huomioon uusien hinnoitteluvaihtoehtojen tuottamat pidemmän aikavälin maankäyttövaikutukset.

Tehdyistä hinnoitteluselvityksistä ei käy ilmi, onko hinnoitteluvaihtoehtojen arvioinnissa otettu huomioon lippujen hintojen kohoamisen aiheuttama pitkän aikavälin kysyntäjousto matkustajamääriin. Lipunhintojen noston riskinä on aina joukkoliikenteen kysynnän pieneneminen. Tämä voi johtaa huonoon kierteeseen joukkoliikenteen käytön vähentyessä ja lipputulojen pienentyessä, minkä seurauksena palvelutasoa joudutaan laskemaan. Myöskään tarkastusmaksujen korottaminen ei ole perusteltua.

Liikennemalli yksin ei ole paras menetelmä hinnoittelun kehittämisen arviointiin, sillä menetelmä korostaa hinnoittelun vaikutusta käyttöön. Todellisuudessa ihmisten liikkumisvalintaan vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutaso ja vuoroväli - erityisesti alueilla, joissa se on heikkoa.

Kaupunkiympäristölautakunta pyysi, että kaupunginhallitus yhteistyössä HSL:n kanssa arvioi työsuhdematkalipun myöntämistä kaikille Helsingin kaupungin työntekijöille yhtenä keinona palauttaa joukkoliikenteen matkustajamääriä pandemiaa edeltävälle tasolle ja teettämään asiasta tarvittavia selvityksiä, mikäli työsuhdematkalippu katsotaan taroituksenmukaiseksi keinoksi.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Markku Granholm. Asian tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus 1:

Risto Rautava: Kappaleen, joka alkaa: ”Joukkoliikenteen rahoitushaasteiden jatkuessa ...”



Poistetaan virkkeet: ”Seudun joukkoliikenteen rahoituksen monipuolistaminen lipputuloista ja kuntaosuuksista voi tuoda ratkaisuja nykyisiin taloudellisiin haasteisiin. Siten on perusteltua edelleen vaikuttaa myös siihen, että valtio toteuttaa tiemaksut mahdollistavan lainsäädännön, kuten MAL-sopimuksessa on sovittu, ja että seudun tiemaksutuotot ovat hyödynnettävissä alueen liikennejärjestelmän kestäväan kehitykseen.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus 3:

Risto Rautava: Poistetaan kappale: ”Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla ...Investointien subventioastetta tulisi seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta. Tämä on perusteltua siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen ja siten laajemmin kaupunkitalouteen.”

Korvataan tekstillä: ”Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyistä suuri osa syntyy kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan matkustajia. Investointikustannusten kierrättäminen HSL: kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen infrakustannuksista johtuvien investointien täysimääräiseksi kattamiseksi ei välttämättä ole kaikissa tilanteissa kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. On perusteltua arvioida, tulisiko investointien subventioastetta seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta.

Kannattaja: Tuomas Nevanlinna

Vastaehdotus 4:

Risto Rautava: Poistetaan kappale: ”Esitetyt uudet hinnoitteluvaihtoehdot ...Hinnoitteluvaihtoehdon valintapäätöstä valmisteltaessa on hyvä arvioida myös muutoksen vaikutukset HSL:n laajenemismahdollisuuksiin seudulla, erityisesti näiden kuntatalouden näkökulmasta.”

Korvaava teksti: ”Esitetyt uudet hinnoitteluvaihtoehdot rakentuvat kaikki ajatukselle, jossa nykyisen vyöhykejaon AB-alueiden lyhyempien matkojen lippujen hinnat nousevat ja ABC- sekä ABCD-alueilla tehtävien pidempien matkojen lippujen hinnat laskevat merkittävästi. Tämän seurauksena kaikissa esitetyissä malleissa Helsingin kuntaosuus laskee ja muiden kuntien kuntaosuudet nousevat.



Tavoitteena tulisi olla vahvistaa joukkoliikenteen käyttöä myös AB-alueilla, johon on kohdistunut ja kohdistuu merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja.

Hinnoittelumallin tulisi myös kannustaa nykyistä vahvemmin lyhyiden kertamatkojen tekemiseen joukkoliikenneyhteydellä ja toisaalta jatkuvan, pitkäkestoisen kausilipun hankintaan. Tätä varten tulisi ottaa käyttöön yhden vyöhykkeen kertalippu ja tarvittaessa vahvistaa entisestään 12 kuukauden lipun suhteellista edullisuutta.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen 4 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 5:

Risto Rautava: Poistetaan kappale: ”Lipputulosten ja kuntaosuuden tasapainottaminen kuntakohtaisesti halutulle tasolle on mahdollista, jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti. Tällöin yksittäisellä kunnalla on mahdollisuus taloudelliseen tilanteeseensa sopivalla tavalla tukea joukkoliikennettä ja esimerkiksi Helsingin tapauksessa kuntaosuus voidaan säätää 50 %:iin.”

Kannattaja: Jenni Pajunen

Vastaehdotus 6:

Risto Rautava: Poistetaan kappale: ”Helsingin sisäisiä matkoja tekevän helsinkiläisen... Helsingin joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa.”

Korvataan tekstillä: ”Mikään ehdotetuista uusista hinnoittelumalleista ei ole kannatettava. Esitetyt vaihtoehtoiset mallit heikentävät tilannetta helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttäjien näkökulmasta ja siksi nykyisen mallin säilyttäminen on isossa kuvassa kannatettavin verrattuna uusiin esitettyihin malleihin. Mikäli hinnoittelumallia muutetaan, niin muutokset eivät saa johtaa siihen, että joukkoliikenteen käyttö laskee siellä, missä joukkoliikenteeseen on investoitu ja investoidaan eniten.

Helsingin kaupunginhallituksen viime vuonna antamassa lausunnossa todettiin, että vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosalla helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä Helsingin joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma



Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen 6 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 7:

Risto Rautava: Kappaleen: "Selvityksen mukaan hinnoittelumallit vaikuttaisivat maankäyttöön nostamalla asumisen kysyntää alueilla..." jälkeen lisätään seuraava kappale:

"Seudun kannalta ei tule luoda mallia, joka hajauttaa entisestään yhdyskuntarakennetta, eikä HSL:n tule ottaa tasatariffia käyttöön. Lippujen hinnoittelumallilla ei tulisi olla myöskään haitallisia vaikutuksia Helsingin keskustan elinvoimaan. Ennen lippuhinnoittelutavan valintaa tulee selvittää mallin vaikutukset Helsingin keskustan elinvoimaan."

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen 7 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Tuomas Nevanlinna: Lisätään lause kappaleen 31 loppuun: "Myöskään tarkastusmaksujen korottaminen ei ole perusteltua."

Kannattaja: Sami Kuusela

Vastaehdotus 1:

Anni Sinnemäki: Uusi kappale taloussuunnitelma-lukuun, kappaleen 17 jälkeen:

Edellä todetusta huolimatta kaupunkiympäristölautakunta korostaa erityisesti seuraavaa: Tilanteessa jossa joukkoliikenteen matkustajamäärät jäävät edelleen merkittävästi alhaisemmalle tasolle kuin koronapandemiaa edeltävänä aikana joukkoliikennejärjestelmän tulevaisuuden kannalta keskeistä on houkutella matkustajia palaamaan joukkoliikenteen käyttäjiksi ja hinnoittelun tulisi kannustaa tähän. Tästä syystä AB-alueen lippujen hintojen nostaminen ei ole perusteltua ja tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tulisi lippujen hintojen noston sijaan käydä valtion kanssa vahvasti keskustelua siitä, että valtio huolehtii koko maan joukkoliikenteen kannalta merkittävästä liikennöntialueesta ja tukee joukkoliikenteen nostamista siirtymäajalla poikkeustilannetta edeltävälle tasolle tavalla, jolla lippujen hintoja ei tarvitsisi korottaa.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Anni Sinnemäki: Uusi virke kappaleen 8 loppuun:



Tätä tarkoitusta varten joukkoliikenteen linjakohtainen kannattavuus tulee laskea ja julkaista ja käyttää saatua informaatiota tuottavuustoimien kohdentamisessa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kannalta mahdollisimman optimaalisesti.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Vastaehdotus 3:

Anni Sinnemäki: Uusi kappale kappaleen 30 jälkeen:

Ennen siirtymistä mihinkään uuteen vyöhykehinnottelumalliin tarvitaan mallinnusta joka ottaa huomioon uusien hinnoitteluvaihtoehtojen tuottamat pidemmän aikavälin maankäyttövaikutukset.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 3 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 4:

Anni Sinnemäki: Lausunnon viimeiseksi kappaleeksi ennen esittelijän perusteluja:

Kaupunkiympäristölautakunta pyytää, että kaupunginhallitus yhteistyössä HSL:n kanssa arvioi työsuhdematkalipun myöntämistä kaikille Helsingin kaupungin työntekijöille yhtenä keinona palauttaa joukkoliikenteen matkustajamääriä pandemiaa edeltävälle tasolle ja teettämään asiasta tarvittavia selvityksiä, mikäli työsuhdematkalippu katsotaan taroituksenmukaiseksi keinoksi.

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 4 mukaan muutetun ehdotuksen.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen 1 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 7

Silja Borgarsdottir Sandelin, Eveliina Heinäluoma, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Ei-äännet: 5

Atte Kaleva, Otto Meri, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava



Poissa: 1
Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 7 - 5 (1 poissa)

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen 3 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 5
Eveliina Heinäluoma, Sami Kuusela, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Ei-äännet: 7
Silja Borgarsdottir Sandelin, Atte Kaleva, Otto Meri, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Poissa: 1
Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen 3 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 7 - 5 (1 poissa).

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen 5 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 7
Silja Borgarsdottir Sandelin, Eveliina Heinäluoma, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Ei-äännet: 5
Atte Kaleva, Otto Meri, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Poissa: 1
Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 7 - 5 (1 poissa)

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 2 mukaisesti muutettuna.



Jaa-äännet: 1
Tuomas Nevanlinna

Ei-äännet: 11
Silja Borgarsdottir Sandelin, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Sami Kuusela, Otto Meri, Jenni Pajunen, Amanda Pasanen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Poissa: 1
Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 11-1 (1 poissa).

5 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
EI-ehdotus: Tuomas Nevanlinnan vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 6
Silja Borgarsdottir Sandelin, Atte Kaleva, Otto Meri, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Ei-äännet: 6
Eveliina Heinäluoma, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki, Sameli Sivonen

Poissa: 1
Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Tuomas Nevanlinnan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 6 - 6 (1 poissa). Puheenjohtajan ääni ratkaisi päätökseksi tulleen ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.6.2022
- 2 Lausuntopyyntö 14.6.2022, liite, HSL alustava TTS2023-2025
- 3 Lausuntopyyntö 14.6.2022, liite, hinnoittelumallien vaikutukset

Muutoksenhaku



Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) 18.1.2022 hyväksytyn strategian 2022-2025 visio ja strategiset painopisteet antavat hyvän perustan HSL:n toiminnalle. Strategian tavoitteet ovat kannatettavia ja tukevat omalta osaltaan Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämiseksi asettamia tavoitteita.

Toimintasuunnitelma

Tuottavuuden kehittäminen on keskeisesti esillä HSL:n toimintasuunnitelmassa, mikä on perusteltua huomioiden tämän hetkinen tilanne. Taloudesta aiheutuvien reunaehtojen sisällä olisi kyettävä ohjaamaan kasvavaa seutua entistä enemmän kestävästi liikkumiseen, toimimaan liikennejärjestelmään ja ihmisten entistä helpompiin liikkumisvalintoihin. On tärkeää, että toimia joukkoliikenteen tuottavuuden parantamiseksi arvioidaan, suunnitellaan ja toteutetaan tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin sekä muiden joukkoliikennekentän toimijoiden kanssa. Lisäksi on tärkeää, että Helsingin, muiden seudun kuntien ja näiden yhdessä omistaman HSL:n toimet ohjaavat yhteiskunnan kokonaisedun mukaisesti eikä yhteiskunnallisten toimijoiden osaoptimointi aiheuta resurssien hukkaa.

Esitetty tavoite asiakas- ja markkinaymmärryksen kasvattamisesta on kannatettavaa ja vastaa niihin tarpeisiin, joita Helsingin kaupunki on aiempina vuosina nostanut lausunnoissaan esille. HSL:n on nyt tärkeää keskittyä entistä vahvemmin ydintekemiseen eli matkustajia hyvin palvelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen suunnitteluun, ja löytää siten tehokkaita keinoja vastata strategisiin tavoitteisiinsa. Samalla vastataan myös omistajaohjauksen HSL:lle asettamiin tavoitteisiin. Matkustajaymmärryksen lisääntyminen antaa parhaat mahdollisuudet vastata matkustajien tarpeisiin. Tietoa asiakkaiden muuttuvista tarpeista on tärkeää hyödyntää palvelujen suunnittelussa, jotta löydetään vaikuttavuudeltaan parhaat joukkoliikenteen kehittämiskohteet.

HSL:n tavoite hyvän palvelutason säilyttämisestä ja sitä kautta matkustajien houkuttelemisesta joukkoliikenteeseen pandemian jälkeisenä aikana on aivan oikea. Joukkoliikenteen käytön lisääntyminen parantaa joukkoliikenteen taloutta kasvaneina lipputuloina. On hyvä, että HSL tavoittelee ennen kaikkea matkustuksen lisäämistä, eikä liikenteen su-pistamista. Helsingin kaupunkistrategian tavoite kaupungin yhä voimakkaammasta kasvusta edellyttää, että yhä suurempi osuus matkois-



ta tehdään jatkossa joukkoliikenteellä ja muilla kestävillä liikkumismuodoilla.

HSL:n esittämät Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoon liittyvät muutokset pohjautuvat yhteistyössä valmisteltuihin suunnitelmiin. Raskaan raideliikenteen ja raitiolinjaston kehittäminen ja niiden liikenteeseen tehtävät muutokset ovat Helsingin tavoitteiden mukaisia.

Pandemian aiheuttaman talouden tasapainotustarpeen vuoksi esitetyt palvelutason heikennykset ja tarjonnan vähennykset ovat olleet perusteltuja. Helsinki edellyttää kuitenkin, että jäsenkunnille muodostetaan näistä muutoksista kokonaiskuva ja muutosten vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksiin selvitetään. Jatkossa tarjonnan heikennyksiä tulee tehdä läpinäkyvillä kriteereillä siten, että vaikutukset joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen ovat mahdollisimman vähäiset.

Tarjonnan heikennysten valmistelussa on hyvä ottaa huomioon todelliset vaikutukset kustannusrakenteeseen, kun käytetään kustannustehokkaita, mutta samalla pitkiä operointisopimuksia, joissa muutosmahdollisuudet sopimusten aikana ovat rajalliset. On myös hyvä huomata, että erityisesti raideliikenteen liikennetuotannon kokonaiskustannuksista muuttuvat, suorat operointikustannukset muodostavat vain pienen osan. Muu osuus muodostuu kiinteistä pitkän aikavälin investoinneista mm. infraan, kalustoon sekä muuhun liikennejärjestelmän osiin. Joukkoliikenteen raideinvestointien tuomat kaupunkitaloudelliset hyödyt eivät toteudu, mikäli palvelutaso uusilla raideyhteyksillä jää heikoksi. Näin ollen liikennetarjonnan supistamisen vaikutukset kokonaisinvestointien kannattavuuteen on myös olennaista huomioida valmistelussa.

Kysynnän muutoksia tulee seurata tarkasti. Joukkoliikenteen palvelutason kokonaistilanne tulee arvioida uudestaan, kun lisääntyneestä etätyöstä ja pysyvistä liikkumisen muutoksista on saatu riittävästi tietoa.

Joukkoliikenteen kysynnän ja tarjonnan kohtaamiseen on hyvä tulevaisuudessa kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Lisääntyneen matkustajaymmärryksen ja parantuneen matkustustiedon perusteella suunnittelua ja palvelutason mitoitusta on järkevää tehdä mahdollisimman resurssiviisaasti.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmän uudistus tilipohjaiseen taustajärjestelmään perustuvaksi on erinomainen kehitysaskel, joka antaa hyvät mahdollisuudet kehittää tulevaisuudessa lipputuotteita. Uusi järjestelmä mahdollistaa myös lähimaksamisen, joka on osoittautunut helppoutensa vuoksi muualla maailmassa lipputuloja kasvattavaksi tekijäksi. Käyttäjä- ja kuluttajatottumukset ovat muuttumassa, mikä on myös hyvä huomioida seudullista joukkoliikennejärjestelmää suunniteltaessa.



Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osalta se tarkoittaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistä 69 prosentilla vuoteen 2005 verrattuna. Bussiliikenteen nopea sähköistäminen on Helsingin kaupungin ympäristötavoitteiden mukaista. HSL:n tavoite päästöttömästä joukkoliikenteestä on asetettu myöhemmäksi, vuoteen 2035. Jotta Helsinki pääsee tavoitteisiinsa, tulee HSL:n toiminnassaan sitoutua Helsingin alueelleen asettamiin tavoitteisiin päästöjen vähenemisestä vuoteen 2030 mennessä. Kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen on merkittävässä osassa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävissä toimissa, koska liikenne tuottaa 20 % Helsingin kaikista hiilidioksidipäästöistä. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittämällä tulee siitä saada entistä kilpailukykyisempi vaihtoehto henkilöautolle myös pidemmällä matkoilla. Kilpailukykyä parannetaan koko liikennejärjestelmän muutoksilla ja siihen vaikuttaa myös maankäytön tiivistyminen.

Joukkoliikenteen rahoitushaasteiden jatkuessa pandemian jälkeisen toimintaympäristön muutoksen ja energiakriisin myötä tulee HSL:n yhteistyössä Helsingin seudun kuntien kanssa vaikuttaa valtion pääkaupunkiseudulle antaman joukkoliikenteen tuen kasvattamiseksi. Seudun joukkoliikenteen rahoituksen monipuolistaminen lipputuloista ja kuntasuuksista voi tuoda ratkaisuja nykyisiin taloudellisiin haasteisiin. Siten on perusteltua edelleen vaikuttaa myös siihen, että valtio toteuttaa tiemaksut mahdollistavan lainsäädännön, kuten MAL-sopimuksessa on sovittu, ja että seudun tiemaksutuotot ovat hyödynnettävissä alueen liikennejärjestelmän kestävään kehitykseen.

Taloussuunnitelma

HSL:n tulee toimia kustannustehokkaasti ja pyrkiä toteuttamaan omistajaohjauksen asettamat tavoitteet mm. tuottavuuden kehittämisessä. Tarve talouden tasapainottamiseen tulee vaikuttamaan useita vuosia sekä HSL:n että kaupungin toimintaan ja taloussuunnitteluun.

Lähtökohtaisesti joukkoliikenteen talouden tasapainottamisessa ei tässä poikkeuksellisessa tilanteessa tule sulkea mitään vaihtoehtoa pois. Kaikki käytössä olevat keinot on syytä säilyttää keinovalikoimassa; kuntasuoksien kasvattaminen, lipunhintojen korottaminen sekä palvelutason ja tarjonnan sopeuttaminen. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelussa tulisi kiinnittää huomioita muiden kustannusten kehittämiseen, joista Helsingin maksuosuus on 63 %, sekä poikkeusoloissa valtiolta saatavan lisärahoituksen maksimointiin. Lisäksi tulee huomioida se, ettei uusien tulonlähteiden etsimi-



nen tapahdu kuntien tulonlähteitä pienentämällä siten, että kuntien todellinen maksuosuus kasvaa. Kokonaisuuden optimoinnin varmistamiseksi on tärkeää, että HSL suunnittelee uudistukset tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Todennäköisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot jäävät pidemmäksi ajaksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Joukkoliikenteen käyttäjien luottamus pitää pystyä palauttamaan ja siten välttämään kulkutapaosuuden merkittävä lasku. Pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden tulee kasvaa koko HSL:n alueella.

HSL:lle asetettujen omistajaohjauksellisten tavoitteiden mukaisesti kuntaosuuksien taso tarkastelukauden 2023–2025 loppuun mennessä tulee olla enintään 50 % kokonaiskustannuksista. HSL:n tulee aktiivisesti etsiä mahdollisuuksia tuottavuuden parantamiseen ja joukkoliikenteen järjestämiseen aikaisempaa kustannustehokkaammin. Tarvittavat talouden sopeutustoimet tulisi kuitenkin osata kohdistaa siten, että lipun hinnat, palvelutaso ja kuntakohtaisten maksuosuuksien taso pidetään kohtuullisessa tasapainossa.

Yhtenä Helsingin kaupungin strategisena tavoitteena on parantaa investointien ohjattavuutta kokonaisuutena. Alustavassa TTS:ssa todetun mukaisesti myös HSL:n tarkoituksena on kehittää strategisen liikennejärjestelmäsunnittelun vaikutusarviointimenetelmiä. Näihin tavoitteisiin liittyen yhteistyötä kaupungin 10-vuotisen investointiohjelman taloudellisten vaikutusten arvioinnin osalta tulee tiivistää. Kaupunki tarvitsee HSL:ltä tietoa kaupungin investointiohjelman vaikutuksista nykyisten sopimusten mukaisen HSL:n talouteen kolmevuotista taloussuunnitelmakautta pidemmällä aikajänteellä.

Helsingin kaupunginhallituksen 27.6.2022 hyväksymän vuoden 2023 talousarvion raamin mukaisesti Helsingin kaupungin HSL:lle maksaman kuntaosuuden kasvu saa olla vuonna 2023 enintään 7,659 milj. euroa. HSL:n alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa Helsingin kuntaosuuden kasvun oli arvioitu olevan noin 15 milj. euroa.

Joukkoliikenteen investointien rahoittaminen merkittävässä määrin lipputuloilla on maailmalla hyvin harvinaista – myös kaupallisissa järjestelmissä. Suurten joukkoliikenneinvestointien hyödyistä suuri osa syntyy kaupunkirakenteen kehittämisestä ja hyödyttävät muitakin kuin uuden linjan matkustajia. Investointikustannusten kierrättäminen HSL:n kautta tarjoaa mahdollisuudet tasapainottaa eri kuntien osuutta investointikustannuksista, mutta lippujen hintojen voimakas nostaminen inf-rakustannuksista johtuvien investointien kattamiseksi ei ole kestävä ratkaisu, kun seutu kasvaa vauhdilla. Investointien subventioastetta tu-



lisi seurata erillään käyttötalouden subventioasteesta. Tämä on perusteltua siksi, että infrainvestoinnit vaikuttavat myönteisesti kuntien maankäytön kehittämiseen ja siten laajemmin kaupunkitalouteen.

Kuntakohtaisen ylijäämän käyttö tai alijäämän kattaminen esityksen mukaisesti on tarkoituksenmukaista kuntaosuuden vuosittaisten muutosten tasaamiseksi.

Kuntien väliseen kustannusjakoon tarvittavat metron matkustajamäärä- ja lippulajitukimukset tulee päivittää, kun länsimetron jatke Kivenlahteen otetaan käyttöön. Metroliikenteen kulujen jakamisessa tulee käyttää päivitettyjä tietoja viimeistään tilinpäätösvaiheessa 2023.

Hinnoittelun kehittäminen

Esitetyt uudet hinnoitteluvaihtoehdot rakentuvat kaikki ajatukselle, jossa nykyisen vyöhykejaon AB-alueiden lyhyempien matkojen lippujen hinnat nousevat ja ABC- sekä ABCD-alueilla tehtävien pidempien matkojen lippujen hinnat laskevat merkittävästi. Tämän seurauksena kaikissa esitetyissä malleissa Helsingin kuntaosuus laskee ja muiden kuntien kuntaosuudet nousevat. Hinnoitteluvaihtoehdon valintapäätöstä valmisteltaessa on hyvä arvioida myös muutoksen vaikutukset HSL:n laajenemismahdollisuuksiin seudulla, erityisesti näiden kuntatalouden näkökulmasta.

Lipputulosten ja kuntaosuuden tasapainottaminen kuntakohtaisesti halutulle tasolle on mahdollista, jos kausiliput hinnoitellaan kuntakohtaisesti. Tällöin yksittäisellä kunnalla on mahdollisuus taloudelliseen tilanteeseensa sopivalla tavalla tukea joukkoliikennettä ja esimerkiksi Helsingin tapauksessa kuntaosuus voidaan säätää 50 %:iin.

Helsingin sisäisiä matkoja tekevän helsinkiläisen matkustajan kannalta mikään ehdotetuista uusista hinnoittelumalleista ei vaikuta houkuttelevalta. Esitellyistä malleista on haastavaa ottaa kantaa siihen, mikä malleista olisi paras tai toimivin. Erityisen tärkeää lippu-uudistuksessa olisi nyt se, etteivät helsinkiläisten AB-alueen joukkoliikenteen käyttäjien lippujen hinnat nouse tämän uudistuksen vuoksi. Helsingin kaupungin hallituksen viime vuonna antamassa lausunnossa todettiin, että vyöhykeuudistuksen yhteydessä valtaosalla helsinkiläisistä joukkoliikenteen lippujen hinnat nousivat selvästi. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat laskeneet voimakkaasti ja yksi tärkeimmistä prioriteeteista on matkustajien houkuttelu takaisin joukkoliikenteen pariin. Edellä mainituista syistä Helsingin joukkoliikenteen lippujen hintoja ei tule tässä tilanteessa nostaa.

Selvityksen mukaan hinnoittelumallit vaikuttaisivat maankäyttöön nostamalla asumisen kysyntää alueilla, joilla joukkoliikennelippujen hinnat



laskevat. Tätä voidaan pitää Helsingin vetovoiman kehittymisen näkökulmasta haasteena, vaikkakin kestävien kulkutapojen kulkutapaosuiden kasvaminen on ympäristön näkökulmasta positiivista. Tämäkään kehityskulku ei ole vaikutukseltaan ainoastaan positiivinen, koska tällöin lisääntyy pitkien moottoroitujen matkojen suorite. Pitkällä aikavälillä liikkumisen hinnan aleneminen voi johtaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen, sillä HSL arvioi tasatariffin vaikuttavan seudulla lievästi hajakeskittävästi. Tasatariffin myötä pidempien matkojen liikkumisen hinnan alentaminen todennäköisesti houkuttelisi muuttamaan kauemmas. Hajautuva yhdyskuntarakenteeseen lisää autonkäyttötarvetta ja auton omistusta. Liikennemallitarkasteluissa pitkän aikavälin maankäyttövaikutukset eivät tule esille. Nämä vaikutukset ilmenisivät, mikäli liikennemallitarkastelua täydennettäisiin liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusmallitarkasteluilla. Toisaalta tällaisia tarkasteluja tehtiin ”Spartacus” ja ”Propolis” EU-hankkeissa vuosituhannen alussa, jolloin Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV oli yksi töiden rahoittajista. Tasatariffilla on selvitysten mukaan maankäyttöä hajauttava yhdyskuntarakenteelle kielteinen vaikutus ja se toimisi siis Helsingin strategisten tavoitteiden vastaisesti.

Tehdyistä hinnoitteluselvityksistä ei käy ilmi, onko hinnoitteluvaihtoehtojen arvioinnissa otettu huomioon lippujen hintojen kohoamisen aiheuttama pitkän aikavälin kysyntäjousto matkustajamääriin. Lipunhintojen noston riskinä on aina joukkoliikenteen kysynnän pieneneminen. Tämä voi johtaa huonoon kierteeseen joukkoliikenteen käytön vähentyessä ja lipputulojen pienentyessä, minkä seurauksena palvelutasoa joudutaan laskemaan.

Liikennemalli yksin ei ole paras menetelmä hinnoittelun kehittämisen arviointiin, sillä menetelmä korostaa hinnoittelun vaikutusta käyttöön. Todellisuudessa ihmisten liikkumisvalintaan vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutaso ja vuoroväli - erityisesti alueilla, joissa se on heikkoa.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 10.8.2022 mennessä. Asia tulisi käsitellä tässä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa, jotta pysytään annetussa aikataulussa. Lausuntoa on pyydetty myös HKL-liikelaitoksen johtokunnalta.

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perussopimuksen mukaan kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle



seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. HSL:n hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot. Taloussuunnitelman tulee sisältää mm. strategiasuunnitelma sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat.

HSL on pyytänyt kaupungilta lausuntoa taloussuunnitelmaehdotuksesta 2023 – 2025. HSL pyytää jäsenkuntiaan ottamaan lausunnoissaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1) Toimintasuunnitelma

- HSL:n keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja toimenpiteet TTS-kaudella suhteessa strategiaan

- Liikenteen palvelutason arviointi ja markkinaymmärryksen perusteella suunniteltavat muutokset tarjontaan ja palvelutasoihin

2) Taloussuunnitelma

- Lipputulotavoitteet TTS-kaudella

- Kuntaosuuksien hyväksyttävä taso suhteessa lipputuloihin

- Kuntakohtaisen alijäämän kattaminen/ylijäämän käyttö TTS-kaudella

3) Hinnoittelun kehittäminen

- Näkemys tehdystä selvityksestä ja eri hinnoittelumallivaihtoehdoista

HSL:n strategia

HSL:n yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain laadittavan toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n strategia kausille 2022-2025 hyväksyttiin 18.1.2022.

HSL:n visiona on olla vuonna 2030 kestävä liikumisen johtava toimija, mahdollistaja ja kumppani. Uuden strategian mukaiset arvot ovat: olemme luottamuksen arvoisia, uudistamme rohkeasti ja onnistumme yhdessä. Neljä strategista tavoitetta ovat: kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous. Näissä tavoitteissa korostuvat talouden tervehdyttäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentäminen.

HSL:n listaamat keskeiset strategiset tavoitteet toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella (TTS) 2022-2025 ovat: kohti päästötöntä joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa, kustannustehokas joukkoliikenne ja tasapainoinen talous. Näiden tavoitteiden saavutta-



mista tukevia menestystekijöitä ovat tyytyväisten ja uskollisten asiakkaiden määrän kasvattaminen houkuttelevilla ja asiakastarpeisiin kohdennetuilla palveluilla, saumattoman ja kestäväen liikkumisen varmistaminen sujuvilla matkaketjuilla sekä oikea-aikaisen ja laadukkaan tiedon hyödyntäminen asiakasarvon ja tuottavuuden vahvistamiseksi.

HSL:n yhtymäkokous on kehottanut laatimaan suunnitelman siitä, miten jäsenkuntien omistajaohjaustavoitteiden mukaiset kuntakohtaiset subventiotasot saavutetaan. Suunnitelman tulee kytkeytyä laadittavaan ja toimeenpantavaan tuottavuusohjelmaan ja siinä tulee esittää liiketoiminnallisia keinoja joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja asiakastytyväisyyden kasvattamiseksi muuttuneissa olosuhteissa esimerkiksi lipputuotteita kehittämällä. HSL:n valmistelussa olevassa tuottavuusohjelmassa aiotaan keskittyä tarkastelemaan ja selvittämään toimenpiteitä, joilla pystytään tasapainottamaan taloutta ja saavuttamaan strategiaudella haluttu tasapaino kuntaosuuden tason ja muun tulorahoituksen välillä. Tuottavuusohjelman tavoitteena on tunnistaa keinoja, joilla tuottavuutta parannetaan pidemmällä tähtäimellä, pysyviä, rakenteellisia uudistuksia toteuttamalla.

Taloussuunnitelma

HSL:n toiminnan ja talouden suunnittelu vallitsevassa tilanteessa on haastavaa. Koronapandemian vaikutus matkustamiseen, mahdollinen raju kustannustason nousu erityisesti polttoaineissa ja energiassa sekä valmistuvien joukkoliikenteen infrahankkeiden aiheuttama kustannusten kasvu tuovat epävarmuutta matkustajamäärien ja lipputulojen ennustamiseen sekä tulorahoituksen riittävyteen.

Matkustajamäärien kehityksen osalta alustava toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu ennusteelle, jossa nousijamäärät ovat TTS-kauden lopulla vuonna 2025 edelleen -9 % alle vertailuvuoden 2019 tason.

HSL:n toimintamenojen on vuonna 2023 arvioitu olevan yhteensä 849,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2022 toteutumaennusteeseen verrattuna 97,4 milj. euroa (+ 13,0 %). Vuonna 2024 toimintamenojen arvioidaan olevan 876,9 milj. euroa ja vuonna 2025 877,0 milj. euroa.

Joukkoliikenteen operointikustannukset vuonna 2023 ovat 574,5 milj. euroa, mikä muodostaa 67,6 % HSL:n toimintamenoista. Liikennemuo- doittain kustannukset jakautuvat seuraavasti: bussiliikenne 357,3 milj. euroa (62,2 %), metroliikenne 59,0 milj. euroa (10,3 %), raitio- ja pika- raitioliikenne 69,3 milj. euroa (12,1 %), junaliikenne 84,7 milj. euroa (14,7 %) sekä lauttaliikenne 4,1 milj. euroa (0,7 %).



HSL:n kautta laskutettava kuntien joukkoliikenteen infrasta maksettava käyttökorvaus vuonna 2023 on 198,2 milj. euroa. Tästä metron osuus on 147,7 milj. euroa (74,5 %). Inframenoihin sisällytetään 50 % investointien poistoista ja koroista sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä.

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja inf-rapalvelujen ostoihin käytetään 43,2 milj. euroa vuonna 2023. Näistä palveluostoista yli puolet (26,0 milj. euroa) on HSL:n tietojärjestelmien kustannuksia, joilla ylläpidetään lippu- ja informaatiojärjestelmiä ja niihin liittyviä kapasiteettipalveluita sekä huolehditaan laitteiden huollosta.

HSL:n toimintatulot vuonna 2023 ovat yhteensä 860,6 milj. euroa. Kasvu kuluvan vuoden ennusteeseen verrattuna on 86,7 milj. euroa (+ 11,2 %). Toimintatulojen arvioidaan olevan 888,6 milj. euroa vuonna 2024 ja 889,5 milj. euroa vuonna 2025.

Vuonna 2023 lipputulot arvioidaan kertyvän yhteensä 375,1 milj. euroa. Lipputulotarvio vuonna 2023 on 71,6 milj. euroa kuluvan vuoden ennustetta suurempi. Alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa todetaan, lipputulotarvio edellyttää toteutuakseen sekä hintatason että muiden hinnoittelutekijöiden kriittistä tarkastelua syksyllä 2022, kun HSL:n hallitus tekee päätöksen lippujen hinnoista vuodelle 2023.

Kuntaosuudet vuonna 2023 ovat yhteensä 464,2 milj. euroa. Keskimääräiseksi subventioasteeksi muodostuu 54,7 %. Kuntaosuudet ovat yhteensä 476,3 milj. euroa vuonna 2024 ja 472,2 milj. euroa vuonna 2025.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu vuonna 2023 olevan 239,5 milj. euroa. Tämä on 15,0 milj. euroa (+ 6,7 %) enemmän kuin HSL:n taloussuunnitelmassa vuodelle 2022 määritetty kuntaosuus. Vuonna 2023 Helsingille kohdistuvat operointikustannukset ovat 326,6 milj. euroa (70 %), infrakustannukset 91,3 milj. euroa (19 %) ja muut kustannukset 51,4 milj. euroa (11 %). Helsingin osuudessa infrakustannukset kasvavat edellisestä vuodesta noin 16 milj. eurolla (+ 21,0 %). Myös operointikustannusten on arvioitu kasvavan voimakkaasti, noin 41 milj. eurolla (+ 14,5 %). Lisääntyvän metro- ja ratikkaliikenteen lisäksi operointikustannuksia kasvattaa oletettu kustannustason nousu, joka kohdistuu ennen kaikkea polttoaineisiin ja sitä kautta bussiliikenteeseen. Helsingin kuntaosuuden kasvusta voi ajatella noin 3 milj. euron (19 %) johtuvan infrakustannusten noususta.

Helsingin aiemmilta vuosilta HSL:n kassaan kertynyt ylijäämä oli enimmillään 43,3 milj. euroa. Ylijäämän avulla oli mahdollista tasata suuriakin vuotuisia muutoksia kuntaosuuden kasvaessa talousarviota valmisteltaessa. Ylijäämät on kuitenkin koronavuosien pienentyneiden



lipputulojen vuoksi käytetty. Tällä hetkellä Helsingin osalta ennuste on, että vuoden 2022 lopussa kuntaosuudessa on alijäämää 2,1 milj. euroa.

Helsingin kuntaosuuden on arvioitu olevan 249,0 milj. euroa vuonna 2024 ja 246,7 milj. euroa vuonna 2025. Subventioasteeksi muodostuu vuonna 2023 50,9 %, vuonna 2024 50,9 % ja vuonna 2025 50,3 %.

HSL tulee esittämään vuoden 2023 tarkastusmaksun korotusta. Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 4,0 milj. euroa vuodessa, joista kirjataan luottotappiota noin 1,5 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu taloussuunnitelmassa voimassa olevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Vuoden 2023 toimintakatteen ennen rahoitustuottoja ja -kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan 11,2 milj. euroa ylijäämäinen. Suunnitelman mukaiset poistot ovat 15,1 milj. euroa vuonna 2023. Tilikauden alijäämäksi arvioidaan 4,0 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä.

Keskeisiä muutoksia suunnitelmakaudella

Järvenpää tekee HSL-jäsenyydestä uudelleentarkastelun tähtäimessä vuosi 2024, jolloin Järvenpään sisäisen bussiliikenteen nykyinen sopimus on päättymässä.

Merkittävimmät liikenteen palvelutasomuutokset suunnitelmakaudella ovat:

Vuonna 2023

- Metroliikenne Kivenlahteen aloitetaan Länsimetron 2. vaiheen valmistuttua. Vuoden alusta alkaen nykyisin Matinkylään päättyvien junien reitti jatketaan Kivenlahteen asti.

- Raitioliikenteessä varaudutaan linjan 8 jatkeeseen Jätkäsaarella osuudella Saukonpaasi – Melkinlaituri. Pasilassa otetaan käyttöön uudet rataosuudet Asemapäällikönkadulla ja Pasilankadulla, mikä mahdollistaa reittimuutokset linjoilla 2, 7 ja 9.

- Raide-Jokerin eli pikaraitiolinjan 550 liikenteen käynnistämiseen varaudutaan syyskaudella 2023, jolloin nykyinen runkobussilinja 550 lakautetaan.

- Kivenlahden metroliikenteen käynnistymisen myötä Etelä-Espoon liityntälinjoille tehdään suunnitelmien mukaiset linjastomuutokset.

Vuonna 2024



- Helsingin ja Järvenpään välisessä junaliikenteessä tihennetään vuoroväliä päiväliikenteessä ja lauantaisin klo 9-19 välillä nykyisestä 30 minuutista noin 15 minuuttiin, mikäli Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi.
- Varaudutaan Kalasataman raitiotien liikennöinnin aloitukseen Nihdin ja Länsi-Pasilan välillä.
- Lahdenväylän bussiliikenteessä varaudutaan Kalasataman uuden terminaalialueen mahdollistamiin linjastomuutoksiin.

Vuonna 2025

- ei merkittäviä muutoksia

Lisäksi suunnitelmavuosina bussiliikenteessä varaudutaan lisäämään tarjontaa Malmin entisen lentokentän, Kruunuvuorenrannan ja Kuninkaantammen kasvavia asuinalueita palveleville linjoille. Myös monien katutöiden, metroasemien perusparannusten ja muiden katuliikenteeseen vaikuttavien poikkeusjärjestelyiden aiheuttamiin lisäkustannuksiin varaudutaan.

Kaikkien liikennemuotojen osalta koronakriisin taloudellisten vaikutusten vuoksi vuosina 2020 ja 2021 tehtyjä liikenteen sopeutustoimia jatketaan koko suunnitelmakauden 2023-2025 ajan.

HSL:n lippu- ja maksujärjestelmä uudistetaan perustuen tilipohjaiseen taustajärjestelmään. Uudessa järjestelmässä matkustusoikeus voidaan todentaa matkakortin lisäksi muilla erilaisilla tunnisteilla. Lipputilihankkeeseen sisältyy tilipohjainen tausta, uudet lukijalaitteet ja tulevaisuuden lipputuotteiden sekä palvelumallin konseptointityö. Uudet lukijat mahdollistavat myös lähimaksamisen.

Hinnoittelumallit

Osana lipputilihanketta HSL on tutkinut vaihtoehtoisia tapoja hinnoitella joukkoliikenteen käyttöä. Tavoitteena on ollut selvittää, löytyykö nykyistä vyöhykemallia parempi ratkaisu, joka voitaisiin ottaa käyttöön viimeistään vuoden 2024 alussa. Työssä tarkasteltiin sekä maailmalla käytössä jo olevia että kehitteillä olevia eri tyyppisiä hinnoittelumalleja, joista konseptoitii HSL:n tarpeisiin soveltuvia ratkaisuluonnoksia asiantuntija-, asiakas- ja sidosryhmäarviointeja varten. Näitä olivat erilaiset vyöhykkeisiin perustuvat, mukaan lukien omavyöhyke- ja tasa-hinnoittelumallit, sekä joukkoliikenteen käyttöön, esim. toteutuneisiin kilometreihin, perustuvat mallit.

Samassa yhteydessä tehdyn kansainvälisen vertailuanalyysin perusteella todettiin, että HSL:n nykyinen vyöhykemalli on jo sinällään varsin edistysellinen ja toimiva, myös kansainvälisellä mittapuulla arvioiden.



Uuden hinnoittelumallin tavoitteena on löytää strategian lipputulotavoitetta tukeva, parhaiten kestäviä kulkumuotoja edistävä ja samalla asiakkaille suotuisa hinnoittelumalli.

Lopullisiin vaikutusten arviointiin päätettiin ottaa nykyisiin vyöhykerajoihin perustustuvat kolme erilaista mallivariaatiota sekä tasahinnoittelu. Tutkituissa malleissa selvitettiin eri vyöhykerajojen yhdistämistä, esim. rajan poistamista B:n ja C:n väliltä tai C:n ja D:n väliltä. Lisäksi tutkittiin nykyisten vyöhykkeiden säilyttämistä, mutta pitkien matkojen hintatasojen merkittävää alentamista suhteessa kahden vyöhykkeen matkoihin. Tutkitut erilaiset mallit olivat:

Hinnoitteluvaihtoehto 1 – Nykyiset vyöhykkeet uusilla hinnoilla. D-vyöhykkeellä ostettava CD-lippu.

Hinnoitteluvaihtoehto 2 – Vyöhykkeet C ja D yhdistetty.

Hinnoitteluvaihtoehto 3 – Vyöhykkeet B ja C yhdistetty. A, B ja C vyöhykkeillä on mahdollisuus ostaa lippu vain omalle vyöhykkeelle.

Hinnoitteluvaihtoehto 4 – HSL-alueella vain yksi vyöhyke ja tasahinnoittelu.

Eri hinnoitteluvaihtoehtoissa käytetyt kerta- ja 30-päivän lippujen hinnat on esitetty seuraavassa taulukossa esitettynä nykyisiin vyöhykkeisiin perustuen.

matka vyöhykkeellä	lippulaji	nykyhinta	VE 1	VE 2	VE 3	VE 4
AB	kerta	2,80	3,00	3,20	3,40	3,10
AB	30-vrk	65,30	67,50	70,80	75,90	68,50
ABC	kerta	4,10	3,10	3,50	3,40	3,10
ABC	30-vrk	99,70	74,40	86,60	75,90	68,50
ABCD	kerta	5,70	3,60	3,50	3,40	3,10
ABCD	30-vrk	142,70	89,30	86,60	75,90	68,50
A	kerta	2,80	3,00	3,20	2,80	3,10
A	30-vrk	65,30	67,50	70,80	62,50	68,50
B	kerta	2,80	3,00	2,80	2,80	3,10
B	30-vrk	65,30	67,50	62,40	62,50	68,50
C	kerta	2,80	3,00	1,90	2,80	3,10
C	30-vrk	65,30	67,50	48,00	62,50	68,50

Kaikki HSL:n tutkimat uudet hinnoitteluvaihtoehdot rakentuvat ajatukselle, jossa nykyisen vyöhykejaon AB-alueiden matkojen lippujen hinnat nousevat ja ABC- sekä ABCD-alueilla tehtävien pidempien matkojen lippujen hinnat laskevat merkittävästi.



Vaihtoehtojen vaikutustarkastelut toteutettiin liikkumisen ja lipputulojen osalta Helmet-liikennemallianalyysin ja asiakaskokemuksen osalta sekä laadullisin että määrällisin asiakas- ja sidosryhmäanalyysin.

AB-alueen hinnan korotusten seurauksena kaikissa esitetyissä malleissa Helsingin kuntaosuus laskee ja muiden kuntien kuntaosuudet nousevat. HSL:n tulisi hinnoitteluaan uusiessaan huolehtia myös siitä, että uusilla kunnilla on mahdollisuus liittyä HSL:n joukkoliikennepalvelujen piiriin taloudellisten resurssiensa puitteissa ja liittyminen olisi mahdollista myös vähäisemmällä verovarojen käytöllä.

Myös joukkoliikennematkojen määrä Helsingin alueella laskee kaikissa tutkituissa malleissa. Vastaavasti kaikki tutkitut mallit lisäisivät joukkoliikenteen käyttöä C- ja D-vyöhykkeillä.

HSL:n hallitus päättää hinnoittelusta syksyllä 2022.

Lausuntopyynnön liitteet

Lautakunnan listan liitteenä ovat HSL:n lausuntopyyntökirje, HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2023-2025 sekä hinnoittelumalleista tehdyt vai-kutusarviot.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 14.6.2022
- 2 Lausuntopyyntö 14.6.2022, liite, HSL alustava TTS2023-2025
- 3 Lausuntopyyntö 14.6.2022, liite, hinnoittelumallien vaikutukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 403

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle kiinteistökaupan esisopimuksen tekemisestä ja toteutussopimuksen hyväksymisestä (Pasila, Postipuisto 17117/1-4)

HEL 2022-004846 T 10 01 01 02

Kustinpolku, Leimasinkatu

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle seuraavaa:

- Kaupunki päättää myydä Liitteen 4 mukaiset tontit 17117/2-4 tai niistä muodostettavat tontit Fira Rakennus Oy (Y-tunnus 3259668-9) tai tämän perustamille/määräämille yhtiöille taikka perustettavien yhtiöiden lukuun seuraavasti: Tontti 17117/2 vähintään 4 617 000 euron kauppahinnasta, Tontti 17117/3 vähintään 3 729 375 euron kauppahinnasta ja Tontti 17117/4 vähintään 6 757 875 euron kauppahinnasta (kauppahinta yhteensä vähintään 15 104 250 euroa).

Kaupoissa noudatetaan kauppa- ja lisäkauppahinnan määräytymisen ja muilta osin Liitteenä 2 olevan kiinteistökaupan esisopimuksen ehtoja, kaupungin käyttämiä kiinteistökaupan tavanomaisia ehtoja ja toimivaltaisen viranhaltijan mahdollisesti päättämiä lisäehtoja.

- Kaupunki päättää tehdä Liitteenä 3 olevan toteutussopimuksen
- Kaupunki päättää oikeuttaa Tonttipäällikön päättämään kiinteistökaupan esisopimuksen perusteella tehtävät kaupat. Tonttipäällikkö oikeutetaan myös tarvittaessa irtisanomaan tai muutoin päättämään toteutussopimuksen sekä kiinteistökaupan esisopimuksen.
- Kaupunki päättää oikeuttaa Maaomaisuuden kehittäminen ja tonttipalvelun Sopimukset ja toiminnanohjaus -tiimin päällikön tai tämän valtuuttaman allekirjoittamaan toteutussopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen sekä kauppakirjat ja tekemään niihin tarvittaessa vähäisiä muutoksia.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anu Kumara, kiinteistölakimies, puhelin: 09 310 34013
anu.kumara(a)hel.fi



09.08.2022

Asia/4

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutos nro 12475
- 2 Kiinteistökaupan esisopimus ja lisäehdot
- 3 Toteutus sopimus
- 4 Tonttijakoluonnos 17117

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
KYMP/Maaomaisuus/Kaupunginkaupat	Esitysteksti
Kymp/Make/Maanvuokra järjestelmä	Esitysteksti

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Asian taustaa

Pasilan Postipuistoon on laadittu asemakaavan muutos nro 12475, joka on tullut lainvoimaiseksi 6.7.2018. Asemakaava mahdollistaa rakentamisen noin 5 700 asukkaalle entisen Maaliikennekeskuksen alueelle. Rakentaminen on käynnistynyt alueella vuonna 2019.

Selvyyden vuoksi todetaan, että Rakennus- ja teknologiakonserni Fira on jakautunut rakennejärjestelyjen seurauksena kahdeksi konserniksi 31.3.2022 alkaen ja näin ollen jatkossa aikaisempi Fira Oy (Y-tunnus 2764139-3) on Fira Rakennus Oy (Y-tunnus 3259668-9).

Varauspäätös

Kaupunginhallitus päätti 25.8.2014 (836 §) varata Postipuiston alueen suunnitellusta asuinrakennusoikeudesta (noin 150 000 k-m²) luovutettavaksi kaupungin omistuksessa olevien alueiden osalta kumppanuuskaavoitukseen ja asuntohankkeiden suunnittelua ja toteuttamista varten 31.12.2016 saakka muun muassa seuraavin ehdoin:

- Alueelle kaavoitettavasta asuinrakennusoikeudesta noin 20 % toteutetaan valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona, 40 % väli-muodon asuntotuotantona ja 40 % vapaarahoitteisena sääntelemättömänä omistus- ja/tai vuokra-asuntotuotantona. Sääntelemättömästä asuntotuotannosta enintään noin 30 % voi olla vuokra-



asuntotuotantoa.

- Säätelämättömän asuntotuotannon toteuttajat valitaan idea-/konseptikilpailulla.
- Säätelämätön asuntotuotanto varataan kilpailun voittajien toteutettavaksi. Voittajien toteutettavaksi voidaan kiinteistölautakunnan harjennan mukaan varata myös enintään noin 50 % välimuodon asuntotuotantoon tarkoitettu asuinrakennusoikeudesta.
- Säätelämättömään asuntotuotantoon tarkoitettut tontit luovutetaan myymällä käyvästä arvosta edellyttäen, että kaupunginvaltuusto vahvistaa tonttien myyntiperusteet.

Kiinteistölautakunta päätti 11.2.2016 (58 §) hyväksyä Helsingin kaupungin 17. kaupunginosan (Pasila) kortteleita 17114 - 17118 ja 17120 - 17122 koskevan hakuohjeen: "Pasilan Postipuiston pohjoisosan asuinkortteleiden ym. ilmoittautumis- ja neuvottelumenettely 11.2.2016" ja järjestää po. hakuohjeen mukaisen ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyn (jäljempänä myös hakumenettelyn).

Helsingin kaupunki järjesti 11.2. - 16.5.2016 Pasilan Postipuiston pohjoisosan asuinkortteleita (AK, A, AL) 17114 - 17117, 17120 ja 17122, autopaikkojen korttelialuetta (LPA) 17121 sekä lähipalvelurakennusten korttelialuetta (PL) 17118 koskevan ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyn.

Kortteleiden 17122 ja 17118 toteuttaminen

Kiinteistölautakunta päätti 18.5.2017 (276 §) Pasilan Postipuiston pohjoisosan asuinkortteleita ym. koskevan ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyn perusteella valita suunniteltujen korttelin 17122 ja 17117 sekä AH-tontin 17118 tai niistä muodostettavien tonttien varauksensaajaksi ja toteuttajaksi parhaimman lopullisen projektisuunnitelman hakualueelle 3 tehneen Fira Oy:n ehdolla, että kaupungin toimivaltainen elin hyväksyy mainittujen tonttien osalta päätöksen liitteenä 10 olleen toteutussopimuksen ja liitteenä 11 olleen kiinteistökaupan esisopimuksen, ja että Fira Oy sitoutuu noudattamaan mainittujen tonttien varauksena po. sopimuksissa sovittuja ehtoja.

Kaupunginvaltuusto päätti 30.8.2017 (301 §) oikeuttaa kaupunkiympäristölautakunnan myymään ja vuokraamaan suunnitellut tontit korttelista 17122 ja 17118 tai niistä muodostettavat tontit Fira Oy:lle tai tämän perustamille/määräämille yhtiöille taikka perustettavien yhtiöiden luokun.



Kaupunki ja Fira Oy (myöhemmin Fira) ovat allekirjoittaneet 28.2.2018 korttelin 17122 tontteja sekä AH-tonttia 17118 koskevan toteutussopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen.

Toteutussopimuksen keskeiset ehdot koskevat muun muassa toteuttamisessa noudatettavia keskeisiä ehtoja ja periaatteita, tonttien myymistä ja vuokraamista, ostajan/vuokralaisen toteutusvelvollisuutta ja rakentamisen määräaikoja sekä vakuuksia, sopimussakkoja ja vahingonkorvauksia koskevia ehtoja.

Fira Oy sitoutuu kustannuksellaan toteuttamaan (suunnittelemaan ja rakentamaan) kokonaisvastuuperiaatteella tontin täysin valmiiksi kaupungin ja viranomaisten hyväksymään kuntoon toteutussopimuksen, kiinteistökaupan esisopimuksen, hakuohjeen (tarjouspyynnön), lopullisen projektisuunnitelman, arviointiryhmän jatkosuunnitteluohjeiden ja asemakaavan muutoksen sekä tontin varauspäätöksen ja kiinteistön kauppakirjan/maanvuokrasopimuksen ehtojen mukaisesti hyvää rakentamis- ja rakennuttamistapaa noudattaen.

Tarjouspyynnön mukaan Kaupunki päättää optiokorttelin ehdollisen varauksen voimaan tulemisesta, mikäli Fira on ensimmäisenä toteutettavissa kortteleissa 17122 ja 17118 noudattanut tonttien luovutusasiakirjojen ehtoja ja velvoitteita sekä rakentamiselle asetettuja määräaikoja. Optiokorttelin osalta toteutussopimus ja kiinteistökaupan esisopimus voidaan laatia aikaisintaan siinä vaiheessa, kun kortteleista 17122 ja 17118 on toteutettu noin 50 %.

Korttelin 17117 varaaminen

Tonttipäällikön päätöksellä 13.9.2021 § 48 optiokorttelin 17117 varaus on tarkastettu siten, että korttelin 17117 asuntotonttien 1-4 suunnitteluun ja toteutusedellytysten selvittämiseen annetaan oikeus ehdollisesta varauksesta tehdyn päätöksen perusteella Fira Oy:lle perustettavan yhtiön/perustettavien yhtiöiden lukuun.

Päätöksen perusteluissa on todettu korttelin 17122 osalta, että tontti 2 on myyty ja sille rakennettu rakennus on käyttöönotettu keväällä 2021. Lisäksi tontit 17122/1 ja 4 ovat pitkäaikaisesti vuokrattu ja rakenteilla. Arvioitu valmistumisaika tontin 17122/1 osalta on toukokuu 2022 ja tontin 17122/4 osalta elokuu 2022. Näillä perusteilla päätöksessä on todettu kortteleiden 17122 ja 17118 toteuttajan (Fira) noudattaneen rakentamisen aikatauluja sekä muutoin toimineen toteutussopimuksen ja kiinteistökauppojen esisopimusten edellyttämällä tavalla noudattaen luovutusasiakirjojen ehtoja ja velvoitteita, jolloin ehdollisen varauksen tarkastaminen on ollut päätöstä tehtäessä perustelua, jotta optiokortteleiden suunnittelua voidaan jatkaa ehdollisen varauksen saajien toimesta ja rakennustyöt optiokortteleissa aloittaa niin, että sekä aloitus-



kortteleiden että optiokortteleiden rakentaminen on valmiina koko aluetta koskevan rakentamisen aikataulun mukaisesti.

Selvyyden vuoksi todetaan, että edellä esitetyt aikataulut aloituskorttelin 17122 ja 17118 rakentamisen osalta ovat toteutuneet suunnitelmien mukaisesti. Tontin 17122/1 rakennus on käyttöönotettu huhtikuussa 2022 ja tontin 17122/4 rakennus valmistuu kesäkuussa 2022. Korttelin 17118 tontti 17118/1 on pitkäaikaisesti vuokrattu 23.2.2022 alkaen ja sille rakennettava yhteiskäyttörakennus on rakenteilla. Lisäksi todetaan, että tonttien 5 ja 6 kiinteistökaupat tehdään kesäkuussa 2022.

Näillä perustein päätöksessä on todettu korttelin 17122 ja 17118 toteuttajan (Fira) noudattaneen rakentamisen aikatauluja sekä muutoin toimeen toteutus sopimuksen ja kiinteistökauppojen esisopimusten edellyttämällä tavalla noudattaen luovutusasiakirjojen ehtoja ja velvoitteita, jolloin ehdollisen varauksen tarkastaminen on ollut päätöstä tehtäessä perustelua, jotta optiokortteleiden suunnittelua voidaan jatkaa ehdollisen varauksen saajien toimesta ja rakennustyöt optiokortteleissa aloittaa niin, että sekä aloituskortteleiden että optiokortteleiden rakentaminen on valmiina koko aluetta koskevan rakentamisen aikataulun mukaisesti.

Lisäksi näillä perustein optiokorttelia 17117 koskevan toteutus sopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen hyväksyminen on nyt ajankohtaista. Fira Oy:ltä saadun alustavan aikataulun mukaan optiokorttelin rakentaminen ensimmäisen tontin osalta alkaisi talvella 2022-2023. Korttelin tontti 1 vuokrataan pitkäaikaisesti ja tontit 2-4 myydään.

Tonttien 17117/2-4 myyminen

Uusien tontinluovutuslinjausten mukaisesti tontit pääsääntöisesti luovutetaan vuokraamalla. Tontinluovutusperiaatteiden siirtymäsäännösten mukaisesti ennen uusien linjausten hyväksymistä vireille tulleissa hankkeissa noudatetaan vanhoja tontinluovutusperiaatteita.

Pasilan Postipuiston alueen tontit on varattu kaupunginhallituksen päätöksellä 25.8.2014 (836 §). Varauspäätöksen mukaisin ehdoin on 11.2. - 16.5.2016 käyty Pasilan Postipuiston pohjoisosan asuinkortteleita (AK, A, AL) 17114 - 17117, 17120 ja 17122, autopaikkojen korttelialuetta (LPA) 17121 sekä lähipalvelurakennusten korttelialuetta (PL) 17118 koskeva ilmoittautumis- ja neuvottelumenettely, jonka hakualueen 3 toteuttajaksi Fira Oy on valittu kiinteistölautakunnan päätöksellä 18.5.2017 (276 §). Kaupunginvaltuusto on päättänyt 30.8.2017 (301 §) korttelin 17122/2-4 tonttien myynnin oikeuttamisesta kaupunki ympäristölautakunnalle ja myyntiä koskeva toteutus sopimus ja kiinteistökaupan esisopimuksen on allekirjoitettu 28.2.2018.



Nyt kyseessä olevan ns. optiokorttelin 17117 tonttien luovutuksissa on sovittu käytettävän yhteneviä periaatteita 28.2.2018 allekirjoitetun toteutussopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen kanssa. Koska asia on tullut vireillä ennen uusien linjausten hyväksymistä ja taustalla on ilmoittautumis- ja neuvottelumenettely, on aikaisempien tontinluovutusperiaatteiden noudattaminen ja tonttien luovuttaminen myymällä perusteltua.

Tontit 17117/2-4 tai niistä muodostettavat tontit myydään Fira Rakennus Oy:lle ja/tai sen perustamille/määräämille yhtiöille taikka perustettavien yhtiöiden lukuun kaupunginhallituksen varauspäätöksen 25.8.2014 (836 §) mukaisesti. Kauppahinta on yhteensä arviolta noin 15 104 250 miljoonaa euroa. Ensivaiheessa tehdään myytäviä tontteja tai niistä muodostettavia tontteja koskeva kiinteistökaupan esisopimus Fira Oy:n kanssa. Ostajat suorittavat tonttien kauppahinnan kokonaisuudessaan kaupungille kaupanteon yhteydessä, jolloin tonttien omistus- ja hallintaoikeus siirtyy ostajille.

Myyntihinnat ovat markkinaehtoisia ottaen huomioon ulkopuolisen arvioitsijan laatima arviolausunto tonttien markkina-arvoista, vertailukauppahinnat sekä markkinaolosuhteet. Arviolausunto on oheismateriaalissa.

Vertailutietona todettakoon, että kaupunginhallitus on 22.3.2021 (199 §) päättänyt Postipuiston asuinkorttelin 17116 ja kiinteistökauppojen hyväksymisestä. Vapaarahoitteisten omistusasuntojen käypä yksikköhinta on ollut korttelin 17116 asuinrakennusoikeuden osalta 975 euroa/k-m².

Kaupunginvaltuusto on päättänyt 8.9.2021 Postipuiston asuinkorttelin 17114 ja kiinteistökauppojen hyväksymisestä. Vapaarahoitteisten omistusasuntojen käypä yksikköhinta on ollut korttelin 17114 asuinrakennusoikeuden osalta 925 euroa/k-m² ja monikäyttötilojen 450 euroa/k-m².

Myytäväksi tarkoitetut tontit voidaan hankkeen niin esittäessä ja kaupungin suostumuksella vuokrata pitkäaikaisesti oston sijaan kaupungin uusien tontinluovutusperiaatteiden mukaisesti. Tällöin pitkäaikainen vuokraus tehdään noudattaen toteutussopimuksessa sovittuja periaatteita ja kaupungin tavanomaisesti tontin vuokrauksissa käyttämiä ehtoja sekä kaupunkiympäristölautakunnan tai lautakunnan määräämän vi-
ranhaltijan mahdollisesti päättämiä lisäehtoja.

Kiinteistökaupan esisopimus on liitteenä 2.

Toteutussopimus

Toteutussopimuksessa sovitaan tonttien 2-4 myynnin ja tontin 1 pitkäaikaisen vuokrauksen keskeisten ehtojen lisäksi kaupungin ja Fira Ra-



09.08.2022

kennus Oy:n välisistä oikeuksista ja velvoitteista sekä alueen toteuttamisen ehdoista ja periaatteista. Toteutussopimus allekirjoitetaan kaupungin ja Fira Rakennus Oy:n välillä.

Toteutussopimus on liitteenä 3.

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 6 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää kiinteän omaisuuden luovuttamisesta, milloin luovutettavan omaisuuden kauppahinta ylittää 10 miljoonaa euroa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anu Kumara, kiinteistölakimies, puhelin: 09 310 34013
anu.kumara(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Asemakaavan muutos nro 12475
- 2 Kiinteistökaupan esisopimus ja lisäehdot
- 3 Toteutussopimus
- 4 Tonttijakoluonnos 17117

Oheismateriaali

- 1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 17 k)

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	Otteen liitteet
KYMP/Maaomaisuus/Kaupunginkaupat	Esitysteksti
Kymp/Make/Maanvuokrajärjestelmä	Esitysteksti

Tiedoksi

Kanslia/Villeneuve, Nelskylä, Linden ja Sippola-Alho



§ 404

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallituksen elinkeinojaostolle tontin varauksen jatkamiseksi SRV Rakennus Oy:lle (Sörnäinen, Kalasatama, tontti 10593/4)

HEL 2022-006307 T 10 01 01 00

Leonkatu 2

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallituksen elinkeinojaostolle Kalasataman toimistohankkeen suunnittelua koskevan tonttivarauksen jatkamista SRV Rakennus Oy:lle (1728244-6) seuraavasti:

- varausalue on edelleen kaavatontti 10593/4 (KL-1, pinta-ala 1 876 m², rakennusoikeus 12 000 k-m², osoite Leonkatu 2)
- varaus on voimassa 31.12.2023 saakka
- varausta muutetaan siten, että varauksensaaja saa suunnitella tontille hotellin sijaan vaihtoehtoisesti myös toimistorakennuksen
- varauksessa noudatettavat Kalasataman älykkäitä energijärjestelmiä koskevat tontinluovutusehdot päivitetään liitteen 3 mukaisiksi
- muuten varausta jatketaan entisiin ehdoin.

L1110-27

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jukka Helenius, kiinteistölakimies, puhelin: 09 310 74013
jukka.helenius(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ote asemakaavasta
- 3 Kalasataman Älykkäät Energijärjestelmät Tontinluovutusehdot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Maka / Make
Varauksensaaja

Otteen liitteet

Esitysteksti
Esitysteksti



09.08.2022

Asia/5

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 3

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

SRV Rakennus Oy:lle Kalasatamasta jo ennestään varatun tontin 10593/4 varausaika esitetään jatkettavaksi siten, että tontti varattaisiin pelkän hotellihankkeen sijasta myös toimistohankkeen toteuttamista varten. Aiemmin tontille suunniteltu hotellihanke ei toteutunut koronapandemian seurauksena.

Esittelijän perustelut

Hakemus ja hankkeen suunnittelutilanne

SRV Rakennus Oy pyytää 27.4.2022 päivätyssä hakemuksessaan, että kaupunki jatkaisi tontin 10593/4 osalta yhtiöille myönnettyä varausta, jonka nykyinen voimassaolo on päättynyt 31.12.2020. Hakemuksessa pyydetään muuttamaan varausta siten, että tontti varataan myös toimistorakennuksen suunnittelua varten.

Varauksensaaja suunnitteli varausehtojen mukaisesti tontille alun perin hotellihanketta, mutta pitkällisten neuvottelujen jälkeen hotellioperaattori vetäytyi hankkeesta, kun 2020 keväällä alkanut koronapandemia aiheutti laajaa epävarmuutta hotellihankkeiden sijoittajien keskuudessa.

Varauksensaajien tavoitteena on käynnistää toimistohankkeen rakentaminen mahdollisimman pian, arviolta vuoden 2023 aikana.

Varaus on aiemmin ollut SRV Yhtiöt Oyj:n nimissä, mutta koska toimittolojen hankekehitysyksikkö on nykyisin osa SRV Rakennus Oy:tä, siirretään varaus SRV Rakennus Oy:n nimiin.

Sijaintikartta ja ote asemakaavasta ovat esityksen liitteinä 1 ja 2.

Aiemmat päätökset

Kaupunginhallitus päätti 3.10.2016 (§ 859) varata tontin 10593/3 (nyk. tontti 10593/4) SRV Yhtiöt Oyj:lle hotellin suunnittelua varten 31.12.2018 saakka.

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto päätti 27.5.2019 (§ 15) jatkaa varausta 31.12.2020 saakka. Varausehdot päivitettiin tässä yhteydessä.



Asemakaavatiedot

Varauksen kohteena olevalle tontille on 29.12.2017 tullut voimaan järjestettyyn arkkitehtikilpailuun perustuva asemakaava nro 12438, jossa tontti on osoitettu hotellirakennusten korttelialueeksi (KL-1). Asemakaavapalvelun kannanoton mukaan toimistorakennuksen toteuttaminen tontille olisi kuitenkin mahdollista ilman asemakaavan muuttamista.

Tontin rakennusoikeus on 12 000 k-m² ja pinta-ala 1 876 m².

Hanke tukee Kalasataman kehitystä

Hotellihankkeen operaattorin vetäytyttyä hankkeen edistäminen toimistohankkeena on perusteltua, sillä Kalasatamaan jää vielä kolme hotellitonttia (Sörnäistenniemi, Sompasaari ja Nihti), jotka vastaavat tulevaisuudessa alueen hotellikysyntään ja puoltavat tämän hankkeen toteuttamista toimistona. Toimistorakentamisen nopea käynnistäminen myötävaikuttaisi osaltaan siihen, että hanke voitaisiin toteuttaa alueen muun rakentamisen kanssa järkevässä aikataulussa. Kaupunkikuvallisesta näkökulmasta toimistoratkaisu ei poikkea merkittävästi hotellivaihtoehdosta, sillä hankkeen suunnittelussa on mukana myös hotellin suunnittelusta vastannut arkkitehtitoimisto.

Esittelijä puoltaa varauksen jatkamista ja toimiston suunnittelumahdollisuuden lisäämistä varaukseen.

Toimivalta

Hallintosäännön 8 luvun 2 §:n 7 -kohdan mukaan kaupunginhallituksen elinkeinojaosto päättää kaupungin omistamien yritys- ja teollisuustonttien varaamisesta elinkeinotoiminnan tarpeisiin.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jukka Helenius, kiinteistölakimies, puhelin: 09 310 74013
jukka.helenius(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ote asemakaavasta
- 3 Kalasataman Älykkäät Energijärjestelmät Tontinluovutusehdot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.08.2022

Asia/5

Otteet

Ote

Maka / Make
Varauksensaaja

Otteen liitteet

Esitysteksti
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 3



09.08.2022

Asia/6

§ 405

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Elina Kauppilan ym. valtuustoaloitteesta, joka koskee rollaattorin kanssa matkustamisen tekemistä maksuttomaksi

HEL 2022-004009 T 00 00 03

Lausunto

Pyydämme viikoksi pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Tuomas Nevanlinna: Pyydämme viikoksi pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Elina Kauppilan aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingissä ja kahdeksassa muussa HSL-alueen kunnassa. Tehtäväänsä liittyen HSL hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän. Päätökset lippulajeista, alennusryhmistä ja lippujen hinnoista kuuluvat HSL:n toimivaltaan.

Keväällä 2019 käyttöön otetun uudistetun tariffijärjestelmän valmistelussa HSL pyrki yhtenäiseen ja koko seudulla samoilla periaatteilla toimivaan lippujärjestelmään. Tämä tavoite koski myös erityisryhmiä ja näiden ryhmien alennuksien ja maksuttomuuden perusteita. Mikäli järjestelmään haluttaisiin kuntakohtaisia poikkeuksia, tulisi muutoksista sopia HSL:n ja sen jäsenkuntien yhteisellä päätöksellä.



Tariffijärjestelmän valmistelu tapahtui useassa vaiheessa yhteistyössä kuntien kanssa. Helsingin kaupunginhallitus antoi 11.5.2015 lausunnon erityisryhmien lipuista ja oikeudesta matkustaa ilman lippua uudessa vyöhykemallissa. Kaupunginhallituksella ei tuolloin ollut huomautettavaa rollaattoria käyttävien matkustajien kohteluun tai matkojen maksuttomuuteen.

Rollaattorin kanssa liikkuvan matkustajan osalta käytännöt pysyivät ennallaan lippujärjestelmän uudistuksessa vuonna 2019. Kuten aloitteen tekijät aloitteessaan tuovat esille, bussissa rollaattorin kanssa liikkuvan keskiovesta kulkevan matkustajan ei tarvitse näyttää matkakortin kausilippua kortinlukijalle. Jos rollaattorin kanssa liikkuvan matkustajan ei ole ollut mahdollista hankkia lippua, ei tarkastustilanteessa peritä tarkastusmaksua, vaan tarkastaja auttaa lipun hankinnassa. Koronan myötä kuljettajien suorittama lipunmyynti liikennevälineissä on lopetettu. Tähän liittyvästä kokeilusta jäi pysyvä ratkaisu.

Tällä hetkellä lähes 70 % HSL:n joukkoliikennematkoista tehdään avorahastuksen piirissä olevissa liikennemuodoissa (juna, metro, raitiovaunu, runkolinjojen bussit). Näissä liikennevälineissä kortinlukijat löytyvät myös keskiovilta, jolloin turvallisuuteen liittyvää perustetta maksuttomuuteen ei synny.

HSL liikenteeseen saa lippuja alennettuun hintaan, jos on liikuntarajoitteinen tai eläkeläinen, joka saa kansaneläkettä tai takuueläkettä (-50 %). Kaikki 70 vuotta täyttäneet voivat myös hankkia kausilipun alennettuun hintaan (-45 %). Maksuttoman joukkoliikenteen laajentaminen koskemaan yhtä uutta erityisryhmää johtaisi lipputulojen pienenemiseen. Tästä seuraava alijäämä jouduttaisiin kattamaan lisäämällä jäsenkuntien verovaroin rahoitettavia maksuosuuksia, nostamalla muiden matkustajien lippujen hintoja tai karsimalla liikenteen tarjontaa.

Kaupunkiympäristölautakunnan käsityksen mukaan HSL:n nykyisiä tariffikäytäntöjä ei ole perusteita muuttaa laajentamalla maksuttomuutta rollaattoria käyttäviin asiakkaisiin. Lipunmyyntiä tullaan jatkossakin kehittämään niin, että lippujen hankinta on entistä helpompaa.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Elina Kauppila ja 15 muuta kaupunginvaltuutettua ovat tehneet 16.3.2022 seuraavan valtuustoaloitteen:

”Rollaattorin kanssa matkustaminen maksuttomaksi



Tällä hetkellä HSL:n liikennevälineissä rollaattorin kanssa matkustavalla ei ole oikeutta matkan maksuttomuuteen. Samaan aikaan tarkastajat eivät kuitenkaan vaadi rollaattorin kanssa matkustavilta lippua, koska kuljettajan tai lippulaitteen luona käyminen on hankalaa ja voi aiheuttaa vaaratilanteita.

Helsinki korostaa saavutettavuutta ja tasavertaisuutta. Rollaattorimat- kustajat ovat yhdenvertaisia kaupunkilaisia ja on kaupungin etu, että myös he pääsevät sujuvasti liikkumaan joukkoliikenteessä ja kokevat olonsa turvalliseksi ja tervetulleeksi. Tällä hetkellä heidän asemansa on ambivalentti. Koska matkustajaryhmässä on runsaasti pienituloisia, lisää maksuttomuus myös tällä tavalla yhdenvertaisuutta. Lisäksi liikku- misen helpottaminen kaupunkilaisille, joilla on terveyteen ja ikään liitty- viä haasteita, maksaa itsensä varmasti takaisin.

Me allekirjoittaneet valtuutetut haluamme, että Helsinki selkiyttää rol- laattorin kanssa matkustavien asemaa tekemällä maksuttomuuslin- jauksen heidän suhteensa.”

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa anta- maan lausunnon kaupunginhallitukselle 17.8.2022 mennessä. Asiasta on pyydetty lausunto myös HSL:ltä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Elina Kauppilan aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 406

Hankintaoikaisuvaatimus toimialajohtajan päätöksestä 8.6.2022 § 15 koskien Tilaydin kiinteistönhallintajärjestelmän hankintaa

HEL 2022-007318 T 02 08 02 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hylätä Rapal Oy:n tekemän hankintaoikaisuvaatimuksen koskien toimialajohtajan päätöstä 8.6.2022 § 15 Tilaydin kiinteistönhallintajärjestelmän hankinnasta.

Hankintaoikaisuvaatimuksessa ei ole esitetty sellaisia perusteita, joiden perusteella edellä mainittua päätöstä tulisi muuttaa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lilli Hernetkoski, lakimies, puhelin: 09 310 38214
lilli.hernetkoski(a)hel.fi

Liitteet

1 Oikaisuvaatimus 27.6.2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisu päätös

Otteet

Ote

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekijä

Asianosaiset

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisu päätös

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisu päätös

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Hankintaoikaisuvaatimuksen käsittelyn edellytykset



Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä ”hankintalaki”) 132 §:ssä säädetään hankinta-oikaisun tekemisestä. Sen mukaan hankintayksikkö voi itse poistaa virheellisen päätöksensä tai peruuttaa muun hankintamenettelyssä tehdyn ratkaisun, jolla on oikeudellisia vaikutuksia ehdokkaiden tai tarjoajien asemaan, ja ratkaista asian uudelleen (hankintaoikaisu), jos päätös tai muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu perustuu lain soveltamisessa tapahtuneeseen virheeseen tai jos asiaan on tullut sellaista uutta tietoa, joka voi vaikuttaa päätökseen, ratkaisuun tai hankintasopimuksen tekemisen edellytyksiin.

Hankintalain 133 §:n mukaan hankintayksikkö voi ottaa hankintaoikaisun käsiteltäväkseen omasta aloitteestaan tai asianosaisen vaatimuksesta. Asianosaisen on esitettävä vaatimus 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Toimialajohtajan tekemä hankintapäätös 8.6.2022 § 15 annettiin muutoksenhakuohjeineen tiedoksi asianosaisille eKirjeenä, joka on päivätty 13.6.2022. Päätöksen tiedoksiannon eKirjeenä voidaan siten katsoa tapahtuneen 20.6.2022. Lisäksi hankintapäätös on lähetetty asianosaisille tiedoksi sähköpostitse 16.6.2022. Rapal Oy (jäljempänä myös ”oikaisuvaatimuksen tekijä”) on tehnyt päätöksestä hankintaoikaisuvaatimuksen, joka on saapunut hankintayksikölle 27.6.2022. Hankintaoikaisuvaatimus on siten tehty määräajassa. Hankintaoikaisuvaatimus on tämän asian liitteenä 1.

Hankintamenettely ja hankintapäätös

Hankinnasta on lähetetty 13.12.2021 julkaistavaksi EU-hankintailmoitus TED-tietokannassa sekä kansallisessa HILMA-ilmoituskanavassa. Hankinnasta on julkaistu lisäksi korjausilmoitus 11.1.2022, jolla on korjattu osallistumispyynnön liitettä 2 Vaatimusluettelo sekä liitettä 6 Referenssilomake, sekä pidennetty osallistumishakemusten toimittamiselle varattua määräaika. Hankinta toteutetaan hankintalain 34 §:n mukaisessa neuvottelumenettelyssä. Määräaikaan 26.1.2022 mennessä osallistumishakemuksia saapui viisi (5): CGI Suomi Oy, Miragel Oy, Nexer Asset Management Oy, Ramboll Finland Oy ja Rapal Oy.

Määräaikaan mennessä saapuneista osallistumishakemuksista kaikki osallistumishakemuksen jättäneet ehdokkaat täyttivät osallistumispyynnössä ehdokkaille asetetut soveltuvuusvaatimukset. Neuvotteluvaiheeseen valituille toimitettiin 18.2.2022 kutsu jättää alustava tarjous. Miragel Oy ja CGI Suomi Oy ilmoittivat sittemmin jättäytyvänsä hankintamenettelyn ulkopuolelle.



Määräaikaan mennessä alustavia tarjouksia saapui kolme (3): Nexer Asset Management Oy, Ramboll Finland Oy ja Rapal Oy. Neuvottelut alustavan tarjouksen jättäneiden tarjoajien kanssa järjestettiin 30.3.2022–3.4.2022. Hankinnasta julkaistiin lopullinen tarjouspyyntö 22.4.2022 tarjouspalvelu.fi -toimittajaportalissa neuvotteluun osallistuneille tarjoajille. Määräaikaan 12.5.2022 mennessä lopullisia tarjouksia saapui kaksi (2): Ramboll Finland Oy ja Rapal Oy.

Valintaperusteena oli paras hinta-laatusuhde siten, että hinnan painoarvo on ollut 40 % ja laadun painoarvo 60 %. Hinnasta on saanut maksimissaan 40 pistettä ja laadusta 60 pistettä. Tarjouksen vertailuhintana käytettiin tarjouspyynnön liitteellä "Hintalomake ja maksuaikataulu" muodostuvaa kokonaisvertailuhintaa. Tarjouksen vertailuluku muodostui laskemalla yhteen hintapisteet ja laadun osalta kunkin pisteytettäväksi ilmoitetun kolmen osa-alueen pisteet. Hinta-laatusuhteeltaan paras tarjous on sen tarjoajan tarjous, jonka vertailuluku on korkein.

Tarjouspyyntöön on sisältynyt liite 13 Projektisuunnitelman sisältö ja pisteytys, jossa on kuvattu projektisuunnitelman laatuvertailua sekä liite 14 Käytettävyydestauksen kuvaus, jossa on kuvattu käytettävyydestauksen laatuvertailua. Laadun pisteytyksen sisällä sekä projektisuunnitelmalle että käytettävyydestaukselle on kummallekin annettu 15 %:n painoarvo.

Hankintaoikaisuvaatimus

Hankintaoikaisuvaatimuksessaan Rapal Oy vaatii, että kaupunkiympäristölautakunta kumoaa oikaisuvaatimuksen kohteena olevan hankintapäätöksen virheellisiltä osin sekä oikaisee kyseistä päätöstä tekemällä tarjousvertailun uudelleen tai vaihtoehtoisesti kumoaa päätöksen, keskeyttää hankinnan ja kilpailuttaa hankinnan uudelleen.

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan tarjousvertailussa ei voida hyödyntää sellaisia kriteereitä, joita ei ole ollut tarjouspyynnössä. Myös itsenäisten alakriteereiden asettaminen vasta tarjousten vertailussa on kiellettyä.

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan siltä on vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman osista, vaikka näitä ei ole edellytetty tarjouspyynnössä. Vertailussa on todettu tämän osalta seuraavaa: "Esimerkiksi kriittisiä toiminnallisuuksia ei ole mainittu", "Osittaista käyttöönottoa ei ole kuvattu vaikka aikataulun perusteella tällainen on odotettavissa", "Aikataulua ei ole täsmennetty sanallisesti", "Aikataulusta ei käy ilmi mahdollista puskuria" ja "Työkalujen osalta voisi olla yksityiskohtaisempi kuvaus".



Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan sen projektisuunnitelmassa on kuvattu kaikki tarjouspyynnössä pyydyt osa-alueet kattavasti ja hyvällä tarkkuudella. Lisäksi projektisuunnitelman liitteessä aikataulu ja vaiheistus ovat erittäin tarkoituksenmukaisia ja tähän projektiin hyvin kohdennettuja. Oikaisuvaatimuksen tekijä on katsonut, että sen tarjouksessa esittämät työkalut, menetelmät ja muut kuvaukset ovat erittäin tarkoituksenmukaisia ja tähän projektiin hyvin kohdennettuja ja perusteltuja. Lisäksi toimenpiteet tuovat tilaajalle lisäarvoa. Kyseisiä pisteytykseen vaikuttaneita kriteereitä ei ole yksilöity tarjouspyynnössä. Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan hankintayksikkö ei ole perustellut hankintapäätöksessä tai tarjouspyynnössä, miten alakriteerit vaikuttavat pisteytykseen.

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan se on toimittanut käytettävyydestäukseen videot täysin tarjouspyynnön vaatimuksia vastaten. Hankintayksikkö on kuitenkin vähentänyt oikaisuvaatimuksen tekijän pisteitä muun muassa siksi, että oikaisuvaatimuksen tekijän palvelussa muuta tietoa, esimerkiksi tilanumeroa ja käyttäjää ei näytetä kuvassa vaan ainoastaan klikatessa erillisessä ikkunassa, mitä pidettiin haastavana. Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan näitä ei ole ominaisuuksina edellytetty käyttötestauksen osana, eikä oikaisuvaatimuksen tekijä siten ole voinut demonstroida tällaisten alakriteereiden täyttymistä.

Oikaisuvaatimuksen tekijä katsoo, että se olisi saanut tarjouspyynnön mukaisesti toteutetussa vertailussa vähintäänkin lähes täydet pisteet sekä projektisuunnitelman että käytettävyydestäuksen osalta. Oikaisuvaatimuksen tekijä olisi saanut tarjoushintansa ja muut vertailuperusteet huomioiden eniten pisteitä ja tullut valituksi toimittajaksi.

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan hankintayksikön on asetettava vertailuperusteet siten, että tarjoaja pystyy todentamaan niihin perustuvat tiedot tarjousten vertailua varten. Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan vertailuperusteiden asettamisessa voi olla virhe, koska vertailuperusteet eivät saa antaa hankintayksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta. Vertailuperusteissa valinnanvapautta on oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan jättänyt erityisesti muotoilut välttävä, tyydyttävä, melko hyvä, hyvä ja erinomainen taso. Hankinnassa voidaan arvioida olevan myös päällekkäisyyttä pakottavien ja pisteytettävien ominaisuuksien välillä.

Asianosaisten kuuleminen

Hallintolain 34.1 §:n mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selvityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.



Kuulemispyyntö koskien tehtyä hankintaoikaisuvaatimusta on lähetetty 28.6.2022 asianosaisille hankintaoikaisuvaatimuksen tiedoksinannon yhteydessä. Asetettuun määräaikaan mennessä ei toimitettu lausumia.

Hankintaoikaisuvaatimuksen arviointi

Hankintalain 93 §:n 4 momentin mukaan hankintayksikön on ilmoitettava käyttämänsä vertailuperusteet hankintailmoituksessa, tarjouspyynnössä tai neuvottelukutsussa. Hankintayksikön on yksilöitävä vertailuperusteiden suhteellinen painotus hankintailmoituksessa, neuvottelukutsussa tai tarjouspyynnössä. Hankintalain 93 §:n 5 momentin mukaan vertailuperusteiden on liityttävä hankinnan kohteeseen, ne eivät saa antaa hankintayksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta ja niiden on oltava syrjimättömiä ja varmistettava todellisen kilpailun mahdollisuus. Hankintayksikön on asetettava vertailuperusteet siten, että tarjoaja pystyy todentamaan niihin perustuvat tiedot tarjousten vertailua varten.

Projektisuunnitelma ja kriittiset toiminnallisuudet

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan siltä on vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman osalta siltä osin kuin vertailumui-
tiossa on perusteltu pisteytystä mainitsemalla, että ”Esimerkiksi kriittisiä toiminnallisuuksia ei ole mainittu”.

Tarjouspyynnön liitteen 13 mukaan tarjoajan on tullut tarjouksessaan kuvata käyttöönottoprojektin keskeinen sisältö, keskeiset tavoitteet, painopistealueet ja rajaukset, projektin resurssit (myös tilaajalta vaadittavat), testauskäytännöt ja muu laadunhallinta, riskienhallinta, riskienhallinnan työkalut ja hallintamenetelmät, raportointi ja yhteistyö tilaajan kanssa sekä käyttöönottoprojektin hyväksyminen/päätttäminen. Kohdassa on vaadittu kuvaamaan käyttöönottoprojektin keskeiset tavoitteet. Vertailumui-
tiossa vertailutekstissä on mainittu kriittisten toiminnallisuuksien mainitsematta jättämisestä, millä on vertailutekstissä täsmennetty esimerkinomaisesti sitä, että oikaisuvaatimuksen tekijän projektisuunnitelma oli kuvattu melko ylimalkaisesti. Tekstissä nimenomaisesti todetaan, että kriittisten toiminnallisuuksien kuvauksen puuttuminen on ollut esimerkki kuvauksen ylimalkaisuudessa. Kyseinen maininta kriittisten ominaisuuksien puuttumisesta ei ole ollut itsenäinen vertailuperuste, vaan tarjousvertailussa on tehty vertailua tarjouksen jättäneiden tarjoajien suunnitelmien välillä. Vertailussa on todettu, että voittanut tarjoaja on kuvannut tavoitteet paremmin kuin oikaisuvaatimuksen tekijä ja on sen vuoksi saanut vertailuperusteen osalta oikaisuvaatimuksen tekijää paremmat pisteet. Oikaisuvaatimuksen tekijältä ei ole vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman osista kriittisten toiminnallisuuksien mainitsematta jättämisestä.



Projektisuunnitelma ja käyttöönoton kuvaus

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan siltä on vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman osalta siltä osin kuin vertailumistiossa on perusteltu pisteytystä mainitsemalla, että ”Osittaista käyttöönottoa ei ole kuvattu vaikka aikataulun perusteella tällainen on odotettavissa”.

Tarjouspyynnön liitteen 13 mukaan tarjoajan on tullut esittää projektin toteutusaikataulu., jossa keskeiset työvaiheet on aikataulutettu. Lisäksi liitteessä on todettu, että vaatimusluettelossa kriittisiksi merkityt vaatimukset tulee olla toteutettu 31.12.2022 mennessä ja ratkaisun on tällöin oltava olennaisilta osin otettavissa käyttöön. Ohjeen perusteella on ollut pääteltävissä, että käyttöönotto voidaan joutua suorittamaan osittaisesti siten, että kriittiset toiminnallisuudet on otettava käyttöön eri aikoina kuin muut toiminnallisuudet. Tarjouspyynnöstä on näin ollen käynyt selville, että osittainen käyttöönotto on osa projektia. Kyseessä ei siten ole itsenäinen vertailuperuste vaan täydentävää perustelua sille, miksi oikaisuvaatimuksen tekijälle on annettu pisteitä se määrä, joka vertailumistiossa on kuvattu. Osittaista käyttöönottoa ei ole kuvattu, mitä on pidetty pisteytykseen vaikuttavana puutteena. Näin ollen oikaisuvaatimuksen tekijältä ei ole vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman tältäkin osin.

Aikataulun sanalliset täsmennykset

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan siltä on vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman osalta siltä osin kuin vertailumistiossa on perusteltu pisteytystä mainitsemalla, että ”Aikataulua ei ole täsmennetty sanallisesti”.

Tarjouspyynnön liitteen 13 mukaan tarjoajan on tullut tehdä esitys hankkeen toteutusaikataulusta. Liitteen mukaan selostusta tulee täydentää aikataulukaaaviolla, esim. Gantt-kaaviolla, jossa on esitetty keskeiset työvaiheet aikataulutettuna. Liitteen mukaisesti tarjoajan on tullut toimittaa selostus aikataulusta. Näin ollen sanallisen täsmennyksen puuttuminen on vaikuttanut ja sen on tullutkin vaikuttaa pisteytykseen. Oikaisuvaatimuksen tekijän selostus aikataulusta ei ole ollut riittävä, mikä on otettu huomioon pisteytyksessä. Oikaisuvaatimuksen tekijältä ei ole vähennetty pisteitä perusteettomasti.

Aikataulun kriittisyys

Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan siltä on vähennetty perusteettomasti pisteitä projektisuunnitelman osalta siltä osin kuin vertailumistiossa on perusteltu pisteytystä mainitsemalla, että ”Aikataulusta ei käy ilmi mahdollista puskuria”.



Tarjouspyynnön liitteen 13 mukaan tarjoajan on tullut esittää käyttöönoton päävaiheet, tärkeimpien osatehtävien ja välitavoitteiden tunnistaminen ja menettelytavat niiden toteuttamiseen. Selostettua on tullut täydentää asettamalla keskeiset osatehtävät ja välitavoitteet aikataulukavioon. Kuten hankinta-asiakirjoista ja erityisesti liitteestä 13 käy ilmi, projektin aikataulu on tiukka. Aikataulua on käsitelty myös neuvotteluvaiheessa. Ottaen huomioon tarjouspyynnön maininnat aikataulusta on selvää, että tarjoajien on tullut myös aikataulua suunnitellessaan varata eri työvaiheisiin riittävästi aikaa sen osoittamiseksi, että aikataulussa on huomioitu projektien tyypillisiä aikatauluun liittyviä riskejä ja niihin varautumista. Näin ollen ei ole ollut perusteetonta huomioida kyseistä seikkaa pisteytyksessä. Oikaisuvaatimuksen tekijältä ei ole myöskään tältä osin vähennetty pisteitä perusteettomasti.

Työkalut

Oikaisuvaatimuksen tekijä on katsonut, että sen tarjouksessa esittämät työkalut, menetelmät ja muut kuvaukset ovat erittäin tarkoituksenmukaisia ja tähän projektiin hyvin kohdennettuja ja perusteltuja. Lisäksi toimenpiteet tuovat tilaajalle lisäarvoa. Tältä osin on huomattava, että sekä voittaneelle tarjoajalle että oikaisuvaatimuksen tekijälle on annettu kohdassa sama pistemäärä, eikä tällä siten ole ollut vaikutusta lopputulokseen. Tarjoajan työkaluja on pidetty tarkoituksenmukaisina ja työhön soveltuvina.

Käytettävyydestaus

Oikaisuvaatimuksen tekijä on kiinnittänyt huomiota vertailumuistion kohtaan, jossa todetaan, että ”esimerkiksi tilanumeroa ja käyttäjää ei näytetä kuvassa vaan ainoastaan klikatessa erillisessä ikkunassa, mitä pidettiin haastavana”. Oikaisuvaatimuksen tekijän mukaan näitä ei ole ominaisuuksina edellytetty käyttötetauksen osana, eikä oikaisuvaatimuksen tekijä siten ole voinut demonstroida tällaisten alakriteereiden täyttymistä.

Tarjouspyynnön liitteessä 14 on kuvattu käyttötapaukset, joista tarjoajan on tullut toimittaa videot käytettävyyden vertailua varten. Lisäksi liitteen lopussa on ollut taulukko, jossa on selostettu vertailussa huomioon otettavia tekijöitä, kuten käyttöliittymän selkeys, johdonmukaisuus ja käyttäjän opastus. Käyttötapauksessa 5, jota edellä esitetty vertailumuistion kohta koskee, on ollut vertailun kohteena pohjakuvan tarkastelu. Tarjoajan on tullut näyttää videolla käyttötapaus, jossa käyttäjä kirjautuu järjestelmään ja kiinteistö avataan tarkasteluun. Tarkastelussa valitaan tarkasteltava rakennus ja rakennuksen tarkasteltava kerros sekä tarkastellaan kerroksen pohjakuvaa. Pohjakuvan tarkastelussa korostetaan pohjakuvasta eri asioita, esimerkiksi käytettäviä organisaa-



tioita tai huoneiden käyttötarkoituksia. Pohjakuvan tarkastelussa esitellään pohjakuvan kautta toteutettavat tiedon päivittämisen toiminnot, esimerkiksi se, voidaanko huoneiden käyttäjäorganisaatioita muuttaa pohjakuvasta. Tarkastelussa myös avataan tietty huone tarkempaan tarkasteluun pohjakuvasta.

Vertailun kohteena on kyseessä olevilta osilta ollut käyttöliittymän selkeys, johdonmukaisuus ja käyttäjän opastus. Liitteessä 14 ilmoitettujen pisteytysperusteiden mukaan vertailussa arvostetaan muun muassa sitä, että käyttöliittymä on selkeä ja johdonmukainen tehtävän suorittamisessa ja että siinä opastetaan käyttäjää. Lisäksi pisteytysperusteluissa todetaan arvostettavaksi seikaksi se, että ”toiminnallisuudet on helppo löytää.”

Oikaisuvaatimuksen tekijän kohdalla on todettu, että ”tietoa esim. tilanumeroa, käyttäjää, jne. ei näy kuvassa vaan ainoastaan klikatessa erillisessä ikkunassa, mitä pidettiin haastavana”. Tällä on viitattu siihen, että oikaisuvaatimuksen tekijälle ei ole annettu korkeampia pisteitä, koska kyseessä olevat tiedot on esitetty erillisessä ikkunassa. Tietojen löytäminen ei ole pidetty helppona, vaan haastavana, mikä on todettu vertailumuistiossa. Mainittujen tietojen näyttämistä on sinänsä kuvattu esimerkkeinä (käyttävä organisaatio, käyttötarkoitukset), mutta pisteytys ei ole perustunut siihen, mitä tietoja on näytetty. Sen sijaan pisteytys on perustunut siihen, että tiedot on esitetty erillisessä ikkunassa, eli pohjakuvan tarkastelu ei ole ollut johdonmukaista tai tietoa ei ole ollut helppo löytää. Alalla ammattimaisesti toimivan tarjoajan on tullut ymmärtää liitteen 14 pisteytysperusteiden perusteella, että vertailun kohteena on nimenomaisesti käyttöliittymän selkeys ja tietojen löytyminen helposti. Kyseessä ei ole ollut erillinen vertailuperuste, jonka hankintayksikkö olisi asettanut vasta jälkikäteen.

Yhteenveto oikaisuvaatimuksen perusteista

Vertailuperusteet ja niiden pisteytys on kuvattu tarjouspyynnössä tarkasti ja tyhjentävästi. Vertailuperusteiden asettaminen ei ole antanut hankintayksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta. Oikaisuvaatimuksen tekijän mainitsemat pisteytysperusteet välttävä, tyydyttävä, melko hyvä, hyvä ja erinomainen taso on kaikki erikseen kuvattu ja kutakin taso vastaavan pistemäärän antamisperusteet on selostettu tarkasti. Vertailuperusteet ovat liittyneet hankinnan kohteeseen ja ne on kuvattu tarkasti. Vertailuperusteet ovat olleet hankintalain mukaisia.

Tarjousten vertailu on perustunut ainoastaan tarjouspyynnössä selostettuihin vertailuperusteisiin ja niitä koskeviin pisteytysperusteisiin. Tarjousten vertailussa ei ole käytetty sellaisia vertailuperusteita, joita ei ole mainittu tarjouspyyntöasiakirjoissa. On huomattava, että oikaisuvaati-



muksen tekijän mainitsevat lainaukset ovat olleet olleet luonteeltaan tarkentavia perusteluita annetuille pisteille, eivät uusia tai jälkikäteen tehtyjä uusia vertailuperusteita, joista oikaisuvaatimuksen tekijä ei olisi ollut tietoinen.

Markkinaoikeus on esimerkiksi tarjousten vertailua koskevassa ratkaisussaan H120/2022 todennut, että ”hyvät” logistiikan toteutusratkaisut on ollut tarjouspyynnössä esitetyin täsmennyksin riittävän selkeä, että alalla ammattimaisesti toimivat tarjoajat ovat riittävällä tavalla ymmärtäneet, minkälaisia logistisia ratkaisuja hankintayksikkö on arvostanut. Markkinaoikeuden mukaan pelkästään se, että tarjousten vertailussa on kuvattu tarjouspyyntöasiakirjoissa ilmoitettujen tekijöiden huomioon ottamista tarjouspyyntöasiakirjoihin nähden tarkemmin, ei tarkoita, että tarjousten vertailu ei perustuisi avoimesti etukäteen ilmoitettuihin laadullisiin vertailuperusteisiin, mikäli arvioinnissa huomioon otettujen seikkojen on katsottava olevan johdettavissa tarjouspyyntöasiakirjoissa esitetyistä kuvauksista ja alan ammattimaisen tarjoajan on tullut ymmärtää, että kyseisenlaisia seikkoja voidaan ottaa asian arvioinnissa huomioon.

Myös edellä kuvatun markkinaoikeuden ratkaisun perusteella voidaan katsoa, että vertailuperusteet on ilmoitettu tarjouspyynnössä riittävän täsmällisesti ja tarjoajat ovat tienneet jo tarjouksia laatiessaan, millä seikoilla on ollut merkitystä tarjouskilpailua ratkaistaessa. Tarjouspyyntöön on sisältynyt liitteinä projektisuunnitelman sisältö ja pisteytys sekä käytettävyydestä kuvauksen kuvaus, joissa on kuvattu vertailussa huomioon otettavia seikkoja sekä pisteytysperusteet. Oikaisuvaatimuksen tekijän mainitsevat lainaukset ovat olleet tarkentavia kuvauksia, ja ne ovat olleet johdettavissa tarjouspyyntöasiakirjoissa lausutuista pisteytyksen perusteista.

Johtopäätökset

Hankinnassa on noudatettu hankintalakia ja sen periaatteita tarjoajien tasapuolisesta ja syrjimättömästä kohtelusta. Edellä esitetyillä perusteilla Rapal Oy:n tekemä hankintaoikaisuvaatimus ei anna aihetta muuttaa oikaisuvaatimuksen kohteena olevaa toimialajohtajan tekemää hankintapäätöstä.

Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 19 luvun 4 §:n mukaan lautakunnan, sen jaoston ja sen alaisen viranomaisen päätöksestä tehdyn hankintaoikaisun käsittelee lautakunta. Näin ollen kaupunkiympäristölautakunta on toimivaltainen käsittelemään hankintaoikaisuvaatimuksen.

Esittelijä



09.08.2022

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lilli Hernetkoski, lakimies, puhelin: 09 310 38214
lilli.hernetkoski(a)hel.fi

Liitteet

1 Oikaisuvaatimus 27.6.2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisu päätös

Otteet

Ote

Hankintaoikaisuvaatimuksen
tekijä

Asianosaiset

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisu päätös

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, hankintaoikaisu päätös

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Kaupunkiympäristön toimialajohtaja 08.06.2022 § 15

HEL 2022-007318 T 02 08 02 00

Päätös

Toimialajohtaja hyväksyi Ramboll Finland Oy:n tarjouksen kokonaistaloudellisesti edullisimpana ja päätti, että Ramboll Finland Oy:n kanssa tehdään TilaYdin kiinteistönhallintajärjestelmän hankintaa koskeva hankintasopimus. Hankinnan arvo on 48 kuukauden ennakoitujen yhteenlaskettujen kustannusten perusteella noin 2 524 000 euroa (alv 0%).

Hankintasopimus tulee voimaan, kun sopimus on allekirjoitettu. Hankintasopimus ei synny tämän päätöksen tiedoksiannolla, vaan vasta kun osapuolet ovat allekirjoittaneet hankintaa koskevan erillisen kirjallisen sopimuksen. Hankintasopimus voidaan tehdä aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi.

Päätöksen perustelut

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

Työpajankatu 8
Helsinki 58
<https://www.hel.fi/>

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F106 8000 1200 0626 37

Alv.nro

F102012566



Hankinnan kohde ja hankintamenettely

Hankinnan kohteena on kiinteistötiedon ylläpitoon käytettävä järjestelmä, jossa voidaan laskea kohteille sisäisiä vuokratukustannuksia, ja joka tukee kiinteistökustannusten suunnittelussa ja seurannassa.

Ratkaisu on tarvittaessa laajennettavissa palvelemaan myös kaupungin muiden toimialojen käyttäjien tilanhallintatarpeita.

Hankinnan kohde on kuvattu hankinta-asiakirjoissa.

Hankinta toteutetaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisessa neuvottelumenettelyssä. Kyseessä on EU-kynnysarvon ylittävä palveluhankinta.

Hankinnasta lähetettiin julkaistavaksi EU-hankintailmoitus 13.12.2021 TED-tietokannassa (Tenders Electronic Daily) sekä kansallisessa HILMA-ilmoituskanavassa (www.hankintailmoitukset.fi). Hankinnasta julkaistiin lisäksi korjausilmoitus 11.1.2022, jolla korjattiin osallistumispyynnön liitettä 2 Vaatimusluettelo sekä liitettä 6 Referenssilomake, sekä pidennettiin osallistumishakemusten toimittamiselle varattua määräaika.

Tarjoajien valinta neuvotteluihin, alustavat tarjoukset ja neuvotteluvaihe

Osallistumishakemusten toimittamiselle varatun määräajan päättymiseen mennessä osallistumishakemuksensa toimittivat seuraavat toimitajat:

1. CGI Suomi Oy
2. Miragel Oy
3. Nexer Asset Management Oy
4. Ramboll Finland Oy
5. Rapal Oy

Saapuneet osallistumishakemukset tarkastettiin, ja erillisellä päätöksellä päätettiin valita neuvotteluihin seuraavat viisi osallistumishakemuksen jättänyttä ehdokasta:

1. CGI Suomi Oy
2. Miragel Oy
3. Nexer Asset Management Oy
4. Ramboll Finland Oy
5. Rapal Oy

Neuvotteluvaiheeseen valituille toimitettiin 18.2.2022 kutsu jättää alustava tarjous.



Miragel Oy ilmoitti 1.3.2022 jättäytyvänsä hankintamenettelyn ulkopuolelle. CGI Suomi Oy ilmoitti 14.3.2022 jättäytyvänsä hankintamenettelyn ulkopuolelle.

Alustavan tarjouksensa toimittivat määräaikaan mennessä seuraavat toimittajat:

1. Nexer Asset Management Oy
2. Ramboll Finland Oy
3. Rapal Oy

Neuvottelut alustavan tarjouksensa jättäneiden kanssa järjestettiin 30.3.2022–3.4.2022. Ennen neuvotteluja tarjoajille toimitettiin neuvottelukutsu ja neuvottelujen asialista.

Lopullinen tarjouspyyntö ja saapuneet tarjoukset

Neuvotteluvaiheen jälkeen lopullinen tarjouspyyntö julkaistiin 22.4.2022 tarjouspalvelu.fi -toimittajaportalissa neuvotteluun osallistuneille tarjoajille.

Lopullisten tarjousten toimittamiselle varatun määräajan 12.5.2022 klo 16.15 päättymiseen mennessä tarjouksensa jättivät seuraavat tarjoajat:

1. Ramboll Finland Oy
2. Rapal Oy

Tarjousten avaamisesta laadittiin avauspöytäkirja.

Tarjoajien soveltuvuuden arviointi

Tarjoajien soveltuvuuden arviointi on suoritettu ennen toimittajien valintaan neuvotteluihin. Osallistumispyynnössä edellytettiin, että ehdokas täyttää ESPD-lomakkeessa sekä osallistumispyynnössä asetetut soveltuvuusvaatimukset rahoituksellisen ja taloudellisen tilanteen, teknisen suorituskyvyn ja ammatillisen pätevyyden sekä muiden soveltuvuusvaatimusten osalta.

Kaikki tarjoajat toimittivat vaaditut selvitykset osallistumispyynnön mukaisesti, ja ehdokkaiden todettiin täyttävän asetetut soveltuvuusvaatimukset.

Tarjousten tarjouspyynnön mukaisuuden tarkastaminen

Tarjouspyynnössä esitettiin tarjouksen sisällölle asetetut vähimmäisvaatimukset.



Kaikki tarjoukset täyttävät tarjouksen sisällölle asetetut vähimmäisvaatimukset ja tarjoukset ovat tarjouspyynnön mukaisia.

Tarjousten vertailu ja sopimuskumppanin valinta

Tarjouspyynnössä on määritelty tarjousten valintaperusteet. Kokonais-taloudellista edullisuutta vertaillaan hinnan ja laatutekijöiden perusteella seuraavasti:

Valintaperuste

Valintaperusteena on paras hinta-laatusuhde seuraavasti:

- Hinta, painoarvo 40 %
- Laatu, painoarvo 60 %

HINTA, maksimissaan 40 pistettä

Tarjouksen vertailuhintana käytetään tarjouspyynnön liitteelle "Hintaloma ja maksuaikataulu" muodostuvaa kokonaisvertailuhintaa.

Hintapisteet eri tarjoajien välillä lasketaan siten, että tarjoaja, jonka vertailuhinta on alin, saa 40 pistettä ja muut suhteessa tähän kaavalla:

pienin annettu vertailuhinta

----- * 40 pistettä

tarjottu vertailuhinta

Hintapisteet lasketaan kahden desimaalin tarkkuudella.

LAATU, maksimissaan 60 pistettä

Laatupisteet tässä osiossa muodostuvat seuraavista osa-alueista:

- Vaatimukset 70 %
- Projektisuunnitelma 15 %
- Projektisuunnitelma 15 %

Laadun eri osa-alueiden pisteytys muodostuu seuraavalla kaavalla:

tarjotut osa-alueen pisteet

----- * osa-alueen painoarvo (%) * 60 pistettä



osa-alueen maksimipisteet

Tarjouksen vertailuluvun muodostuminen

Tarjouksen vertailuluku muodostuu laskemalla yhteen hintapisteet ja laadun kunkin kolmen osa-alueen laatupisteet. Hinta-laatusuhteeltaan paras tarjous on sen tarjoajan tarjous, jonka vertailuluku on korkein.

Jos kaksi tai useampi tarjousta saa saman vertailuluvun, valitaan tarjouskilpailun voittaja arvalla tasapisteisiin tulleiden tarjousten kesken.

Tarjousvertailun perusteella valitaan yksi kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehnyt tarjoaja.

Tarjousvertailun perusteella kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen teki Ramboll Finland Oy.

Tarjousvertailu on esitetty yksityiskohtaisesti hankintapäätöksen liitteenä olevassa vertailumuistiossa.

Tarjouksen vertailuhinta oli 2 956 000 euroa, vertailuhinnan kertoimena oli käytetty edellä mainittujen kustannuserien ohella ohjelmistopalvelun kuukausimaksuja järjestelmän laskennallisen ennakoidun elinkaaren eli 96 kuukauden ajalta.

Hankintapäätös

Ramboll Finland Oy valitaan kiinteistönhallintajärjestelmän toimittajaksi.

Hankintasopimuksen tekeminen

Hankintasopimus tulee voimaan, kun sopimus on allekirjoitettu. Hankintasopimus ei synny tämän päätöksen tiedoksiannolla, vaan vasta kun osapuolet ovat allekirjoittaneet hankintaa koskevan erillisen kirjallisen sopimuksen.

Hankintasopimus voidaan tehdä aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi.

Sopimus on voimassa toistaiseksi ja irtisanottavissa tilaajan puolelta 6 kuukauden ja toimittajan puolelta 12 kuukauden irtisanomisaikaa noudattaen. Sopimuksen alkaessa toimittajan irtisanomisoikeutta on rajoitettu 48 kuukauden ajan ohjelmiston käyttöön otosta laskettuna.

Viranhaltijan toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön mukaan toimialalautakunta omalla toimialallaan päättää tai hyväksyy perusteet ja rajat, joiden mukaan



viranomaisen päättää hankinnoista lukuun ottamatta osakkeita (10 luku 1 § 3 momentti 3 kohta). Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen (Kylk 11.5.2021 § 248) mukaan toimialajohtajalla on hankintavaltuudet enintään 3 000 000 euron suuruisiin hankintoihin. Toimialajohtaja on näin ollen toimivaltainen päättämään hankinnasta.

Lisätiedot

Kimmo Iirola, ICT erityisasiantuntija, puhelin: 31034020
kimmo.irola(a)hel.fi



§ 407

Kaupunkiympäristölautakunnan viranomaisten 28.7.–3.8.2022 tekemien päätösten seuraaminen

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 28.7.–3.8.2022 tekemiä päätöksiä.

Kuntalain 92 §:n mukaan toimielimen käsiteltäväksi ei saa ottaa lain tai asetuksen mukaisia lupa-, ilmoitus-, valvonta- tai toimitusmenettelyä koskevia asioita. Otto-oikeutta ei saa siten käyttää mm. maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin poikkeamisasioihin.

Kaupunkiympäristön toimiala

Maankäyttö ja kaupunkirakenne - palvelukokonaisuus

Tonttipäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, yritysvuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asuntopalvelut, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, tapahtumat ja maanvuokraus, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



09.08.2022

Asia/8

Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.08.2022

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 400, 401, 402, 403, 404, 405 ja 407 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 406 §.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 134 § 1 mom, 163 §.



09.08.2022

Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki
puheenjohtaja

Kristina Gustafsson
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Amanda Pasanen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 23.08.2022.