

Metrolikenteen liikennöintisopimuksen jatkosopimuksen solmiminen

450/08.01.01.01/2020 [Helsingin metro- ja raitioliikenne, HSL ja HKL]

Hallitus 21.05.2024 § 37

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosyksikön johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685;
Yksikön päällikkö Mika Häyrynen, p 09 4766 4295; sekä
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, p. 050 412 1926

Hankinnan tausta

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on omalla alueellaan (jäsenkuntien muodostama alue) laissa määritelty ja EU:n palvelusopimusasetuksessa (EY 1370/2007) tarkoitettu henkilöliikenteen toimivaltainen viranomainen. HSL:n tehtäviin kuuluu järjestää metrolikenteen palvelut osana Helsingin seudun yhtenäistä joukkoliikennejärjestelmää.

HSL:n metrolikenteen hankinnan valmistelu aloitettiin 2022, kun HSL:n hallitus päätti 13.12.2022 § 128 metrolikenteen hankintavaksi Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen kanssa neuvoteltavan nykysopimuksen jatkosopimuksen.

Päätettävänä oleva sopimuskokonaisuus

Päätettävänä oleva sopimuskokonaisuus koskee HSL:n tilaamaa metrolikennettä. Lisäksi sopimuksessa on varauduttu uusien metrojunien hankintaan sopimuskauden aikana. Liikenteen laajuus on sopimuksen alkaessa noin 6,3 miljoonaa linjakilometriä vuodessa. Liikennettä hoidetaan sopimuksen alkaessa 50 metrojunaa käsittävällä kalustolla.

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) vastaa metrolikenteen operoinnista sekä metrojunien kunnossapidosta ja siivouksesta sekä ajoenergian hankinnasta. Alihankkijana toimii Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenne). Kaluston omistaa HKL, varikot omistaa Roihupellon metrovarikon osalta HKL ja Sammalvuoren varikon osalta Länsimetro Oy. Asemien hallinta ja ylläpito kuuluu Kaupunkiliikenteen vastuulle infran kunnossapitäjänä. HSL vastaa integroitua joukkoliikennejärjestelmään liittyvistä tehtävistä kuten liikennetarjonnan suunnittelusta, lippujärjestelmästä, lipunmyynnistä ja lipuntarkastuksesta, asiakasviestinnästä ja liikenteen informaatiopalveluista samalla tavalla kuin muissakin liikennemuodoissa.

HSL asetti metrolikenteen jatkosopimuksen neuvotteluille seuraavat tavoitteet:

- kustannuksiltaan läpinäkyvä metrolikenteen operointi- ja kunnossapitopalvelu
- luotettava metrolikenne kaikissa olosuhteissa, myös häiriö- ja poikkeustilanteiden aikana
- matkustajamäärien sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen
- valmistautuminen metrolikenteen operoinnin kilpailuttamiseen
- nykyistä parempi sopimusten ohjausvaikutus ja raportointi

Hankintamenettely

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 162 § mukaan raitioliikenteen julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) mukaisia hankintamenettelyjä (erityisalojen hankintalaki). Raskaan raideliikenteen henkilöliikenteen palvelujen hankintamenettelyistä on säädetty erikseen myös EU:n palvelusopimusasetuksessa PSA:ssa (1370/2007). Metroliikenteen ostopalvelusopimukset tehdään PSA:n jaottelun mukaan PSA:ssa erikseen säädetyillä menettelyillä, ei erityisalojen hankintalain mukaisilla hankintamenettelyillä kuten raitioliikenteessä. Sopimuksia ei nykyisessä toimintaympäristössä voida tehdä erityisalojen hankintalain mukaisena sidosyksikköhankintana, koska tilaajan määräysvaltaehto Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:öön nähden ei täyty.

EU:n PSA-asetus mahdollistaa nykysopimuksen voimassaolon pidentämisen enintään 50 %:lla alkuperäisestä sopimuskaudesta, eli 15 vuodeksi tehtyä sopimusta voidaan pidentää 7,5 vuodella, kun 4. artiklan 4 kohdan mukaiset perustelut täyttyvät. Perusteluna nykysopimuksen pidentämiselle ovat jatkokauden aikana toteutettava Metka-hanke sekä sopimuskaudella toteutetut ja vielä toteutettavat merkittävät kalusto- ja varikkoinvestoinnit, joiden poistoajat ovat selvästi nykyistä sopimuskautta pidemmät.

Metka-hanke vaikuttaa merkittävästi metroliikenteen operointipalvelun määrittelyyn, ja hankkeen tulee olla riittävän pitkällä ennen kuin seuraavan sopimuskauden hankinnan kohdetta tai volyyymiä voidaan tarkemmin määrittää mahdollista kilpailutusta varten. Metroliikenteen onnistuneelle kilpailuttamiselle ei näin ollen ole edellytyksiä nykysopimuksen päättyessä 2024, mutta sopimuskauden jatkon aikana HSL:n tulee varmistaa tasapuolisen kilpailutuksen edellytykset ja velvoittaa sopimuksessa sekä HKL että liikenteen tuotannosta käytännössä vastaava Kaupunkiliikenne Oy tämän tavoitteen mukaisiin toimenpiteisiin.

Neuvottelujen kulku ja neuvottelutulos

Metroliikennesopimuksen jatkamista koskevat neuvottelut aloitettiin alkukevällä 2023 HKL:n kanssa. Kevään 2024 aikana on saavutettu neuvottelutulos jatkosopimuksen sisällön osalta ja sitä on esitelty HSL:n hallitukselle ja HKL:n johtokunnalle.

Neuvoteltu jatkosopimuskokonaisuus eli metroliikennesopimuksen lisäsopimus nro 7 (Lisäsopimus) toteuttaa sille asetettuja tavoitteita seuraavasti:

- Lisäsopimus mahdollistaa kilpailun avaamista
- Lisäsopimuksessa huomioidaan HSL:n metroliikenteen palvelukuvaukset ja häiriönhallinnan tarpeet nykyistä paremmin
- Lisäsopimuksessa määritellään HSL:n ICT-tavoitetila sopimustasolle
- Lisäsopimus määrittelee sopijapuolten välille ajantasaiset tietosuoja- ja tietoturvamääräykset sopimustasolle
- Lisäsopimus tuo läpinäkyvyyden metroliikenteen kustannusrakenteeseen, mikä mahdollistaa HSL:lle paremman sopimuksen ohjausmahdollisuuden ja kilpailutuksen valmistelun
- Lisäsopimus mahdollistaa HSL:lle hyötymisen HKL:n tuottavuuden läpikäynnistä sopimuskauden aikana
- Lisäsopimuksen ohjausvaikutus paranee nykyistä monipuolisemman kannustejärjestelmän avulla
- Mahdolliset Lisäsopimuksesta syntyvät voitot jaetaan sopimuskumppaneiden kesken
- Mainosoikeuden siirtyvät HSL:lle

- Lisäsopimus määrittelee kaluston kehittämissuunnitelman päivityksenä HKL:n metrojunien vaihto-osainvestointien enimmäismäärän vuosille 2025-2028 (6,7 M€)

Uuden lisäsopimuksen taloudelliset vaikutukset

Metrolikenteen liikennöintisopimuksen korvausmalli perustuu Kaupunkiraitioliikennesopimuksen ja bussisopimusten tapaan yksikköhintoihin sekä kiinteisiin eriin. Metrolikennesopimuksen kustannuksiin sisältyvät seuraavat kustannuserät: operoinnin kustannukset, liikenteen ohjaus, kaluston kunnossapitokustannukset, varikoiden kustannukset (mukaan lukien pääomakustannukset uushankinnoista ja peruskorjauksista sekä varikoiden ylläpito), kaluston pääomakustannukset (mukaan lukien uushankinnat, peruskorjaukset ja isot vaihto-osahankinnat sekä kaluston hallinnan kustannukset) sekä liikennöintisopimukseen liittyvät johdon ja hallinnon kiinteät kustannukset.

Lisäsopimuksen neuvotteluissa ei lähtökohtaisesti ole puututtu voimassa olevan metrolikennesopimuksen mukaiseen korvausmalliin, yksikköhintoihin tai muihin korvauksiin. Koska kyseessä on metrolikenteen jatkosopimus, ei sopimuksen voida tehdä laajoja muutoksia, niin että sopimusosapuolten asema olennaisesti muuttuisi.

Lisäsopimuksen neuvotteluissa on kuitenkin tunnistettu tarpeita, mitkä saattavat aiheuttaa lisäkustannuksia, esimerkiksi

- Mahdolliset kaluston ICT-päivitykset
- Raportointijärjestelmien uusiminen
- Tietoturvasopimusten päivittäminen uuden EU-sääntelyn tasolle

Näistä neuvotellaan Lisäsopimuksen voimassaoloajan aikana tarvittaessa erikseen.

Tämänhetkisen arvion mukaan metrolikenteen jatkosopimuksena toimivan Lisäsopimuksen nro 7 arvo ensimmäisenä sopimusvuonna 2025 on noin 65,9 miljoonaa euroa (HSL:n alustava TTS 2025), mukaan lukien:

- operointi (kuljettajat, kaluston kunnossapito): 27,8 M€
- kiinteät erät (johto ja hallinto, kalustotiimi, liikenteenohjaus): 8,1 M€
- kalusto ja varikot: 30,0 M€

Jatkosopimuksen arvioitu yhteenlaskettu kokonaisarvo vuoden 2025 hintatasossa on Lisäsopimuksen 7 voimassaoloaikana enintään noin 495 000 000 euroa (+ alv 10 %) 7,5 vuoden sopimuskaudelta

Sopimuskokonaisuuden esittely

Sopimuskokonaisuuden esittely on päätöksen liitteenä 1.

Päätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) jatkaa HSL:n metrolikenteen operointisopimusta Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen kanssa 7,5 vuodella 1.1.2025 alkaen;

b) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään lopullisen metrolikennesopimuksen jatkosopimuksena toimivan Lisäsopimuksen nro 7 liitteineen ja allekirjoittamaan lisäsopimuksen; sekä

c) valtuuttaa toimitusjohtajan tekemään päätökset sopimuskaudella mahdollisesti tarvittavista lainsäädännön mahdollistamista vähäisistä sopimusmuutoksista.

Arvoltaan vähäiseksi katsotaan muutos, joka on arvoltaan alle kymmenen prosenttia metroliikennesopimuksen jatkosopimuksen arvosta.

Liikennöintiä koskeva lisäsopimus ei synny tällä päätöksellä vaan siitä laaditaan erillinen kirjallinen sopimus.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Käsittely	Vantaan asiantuntijaedustaja Tero Anttila ilmoitti olevansa esteellinen ja poistui ennen asian käsittelyä klo 9.06.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Liite1 Sopimuskokonaisuuden esittely