
Hallitus**AIKA** Tiistai 08.04.2025 klo 09:00 - 11:01**PAIKKA** Sähköinen kokous**ASIAT**

§	Otsikko	Sivu
§ 27	Kokouksen järjestäytyminen	5
§ 28	Mainoskilpailutuksen ratkaisu	6
§ 29	Raideliikenteen kilpailustrategia ja junakilpailun käynnistäminen	8
§ 30	Bussiliikenteen toimialan indeksimuutos	17
§ 31	Lähijunaliikenteen lippujen yhteiskäyttöisyyden sopimuskiistan ratkaiseminen	21
§ 32	Lausunto Artic-raitiovaunukaluston peruskunnostuksen hankesuunnitelmasta	24
§ 33	Suomenlinnan lautan sopimuksen jatkaminen	26
§ 34	Pohjois-Espoon linjastotarkastelu	30
§ 35	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	33
§ 36	Tiedoksi merkittävät asiat	34
§ 37	Seuraava kokous	36

Päätöksentekijät	Nimi	Tehtävä	Lisätiedot
	Suomalainen Nina	Puheenjohtaja, Helsinki	
	Ahsanullah Tarik	Jäsen, Helsinki	
	Aura Anssi	Jäsen, Vantaa	Poistui esteellisenä klo 09:05-09:11 §:n 28 käsittelyn ajaksi
	Brax Saara	Jäsen, Kirkkonummi	
	Halava Heli	Jäsen, Espoo	
	Kauppila Elina	Jäsen, Helsinki	
	Kauppinen Sirpa	Jäsen, Vantaa	
	Laiho Mia	Jäsen, Espoo	
	Liukkonen Pasi	Jäsen, Vantaa	
	Månsson Björn	Jäsen, Helsinki	
	Rajala Maria	Jäsen, Espoo	
	Rydman Sampsa	Jäsen, Helsinki	
	Sauri Pekka	Jäsen, Helsinki	Saapui kokoukseen klo 09:07 §:n 28 käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa
	Ylitäö Jaana	Jäsen, Helsinki	
Muut osallistujat	Nimi	Tehtävä	Lisätiedot
	Passi Kauko	Varajäsen, Kerava	
	Salmi Lilli	Varajäsen, Tuusula	Poistui klo 10:02 §:n 30 käsittelyn aikana ennen päätöksentekoa
	Anttila Tero	Asiantuntija, Vantaa	
	Grannas Mikael	Asiantuntija, Sipoo	
	Isotalo Olli	Asiantuntija, Espoo	
	Isotupa Juha- Pekka	Asiantuntija, Siuntio	
	Kauppinen Anna- Kaisa	Asiantuntija, Kirkkonummi	
	Lindberg Arto	Asiantuntija, Tuusula	
	Masar Christoffer	Asiantuntija, Kauniainen	
	Rontu Kirsi	Asiantuntija, Kerava	
	Sinnemäki Anni	Asiantuntija, Helsinki	
	Silfver Vesa	Vs. toimitusjohtaja, esittelijä	
	Alakuijala Päivi	Tulosalueen johtaja	
	Flink Mari	Tulosalueen johtaja	
	Saarinen Jussi M	Tulosalueen johtaja, pöytäkirjanpitäjä	
	Savikangas Tuomas	Tulosalueen johtaja	

Taiha Reija
Wallin Johanna
Lehtinen Anni

Tulosalueen johtaja
Tulosalueen johtaja
Hallintopäällikkö

ALLEKIRJOITUKSET

Pöytäkirja on sähköisesti allekirjoitettu

Nina Suomalainen
puheenjohtaja

Jussi Saarinen
pöytäkirjanpitäjä

PÖYTÄKIRJAN TARKASTUS

9.4.2025

Tarik Ahsanullah
pöytäkirjantarkastaja

PÖYTÄKIRJA YLEISESTI NÄHTÄVILLÄ

Asetettu yleisesti nähtäville yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) kuntalain
140 §:ssä säädetyllä tavalla 8.4.2025.

Kokouksen järjestäytyminen

Hallitus 08.04.2025 § 27

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Ehdotus Hallitus päättää

a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi; sekä

b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Tarik Ahsanullahin (varalla Sampsa Rydman)

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Mainoskilpailutuksen ratkaisu

320/02.08.00/2022 Mainospintojen käyttöoikeussopimuksen kilpailutus 2023

Hallitus 08.04.2025 § 28

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Tulosalueen johtaja Mari Flink, etunimi.sukunimi@hsl.fi Liiketoiminnan kehityspäällikkö Risto Laine, risto.k.laine@hsl.fi

Hankinnan tausta

Hankinnan kohteena on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän mainospaikkojen käyttöoikeussopimus. Kilpailutuksen kautta valitaan käyttöoikeuden vastaanottajayritys, joka myy yksinoikeudella mainospintojensa media-aikaa edelleen sen omille asiakkaille hankintayksikön liikennevälineiden mainospinnoissa.

Hankintamenettelyyn sovelletaan erityisalojen hankintalakia (1398/2016). Hankinnan kohteena on lain 13 §:n mukaisen kynnysarvon ylittävä käyttöoikeussopimus. Erityisalojen hankintalain 4 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaan palveluja koskevalla käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan taloudellista vastiketta vastaan tehtyä kirjallista sopimusta, jolla hankintayksikkö siirtää palvelujen tarjoamisen ja hallinnoimisen sekä siihen liittyvän toiminnallisen riskin yhdelle tai usealle toimittajalle ja jossa siirtämisen vastikkeena on joko yksinomaan palvelujen käyttöoikeus tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä. Hankintamenettelyyn sovelletaan erityisalojen hankintalain 11 luvun säännöksiä.

Sopimuskausi on kahdeksan (8) vuotta. Hankintaan sisältyy lisäksi kaksi (2) yhden (1) vuoden optiokautta.

Hankintamenettely

Hankinta toteutettiin erityisalojen hankintalain 38 §:n neuvottelumenettelyä muistuttavalla menettelyllä. Kilpailutusta koskeva hankintailmoitus, jossa pyydettiin osallistumishakemuksia neuvottelumenettelyyn hyväksymistä varten, lähetettiin julkaistavaksi 6.9.2024 julkisten hankintojen HILMA -internet-sivustolla ja Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Neuvottelumenettelyyn hyväksytyistä ehdokkaista annettiin 27.9.2024 vs. toimitusjohtajan päätös § 20. Neuvottelumenettelyyn hyväksyttiin viisi ehdokasta.

Neuvottelumenettelyyn hyväksytyille ehdokkaille lähetettiin tarjouspyyntö 11.2.2025. Määräaika tarjousten jättämiselle oli 24.3.2025 klo 12:00. Tarjousten toimittamiselle varattuun määräaikaan mennessä saatiin tarjoukset kahdelta tarjoajalta: Punamusta Oy ja MEKS & Mediateko -ryhmittymä (Keskisuomalainen Oyj ja MT Mediateko Oy).

Molemmat tarjoajat täyttävät tarjoajille asetetut soveltuvuusvaatimukset. Tarjoajien tarjouksissaan antamien tietojen perusteella kumpaakaan tarjoajaa ei koske hankintalainsäädännössä tarkoitettu pakollinen poissulkemisperuste. Sopimuksen tekemiselle on edellytyksenä, ettei pakollisia poissulkemisperusteita ole.

Tarjousten arviointi ja vertailu

Tarjouskilpailun valintaperusteena on kokonaistaloudellinen edullisuus siten, että tarjousten vertailuperusteena on suurin HSL:lle tuloutettava vertailuhinta. Kiinteästä mainospaikkojen takuuvuokrasta ja mainospinnoissa tapahtuvan media-ajanmyynnin prosenttiosuudesta ("provisiovuokrasta") tarjottu hinta kerrotaan liikennevälinekohtaisilla painotuksilla. Liikennevälinekohtaisesti painotetut hinnat lasketaan yhteen, jolloin muodostuu tarjoajan lopullinen vertailuhinta. Korkeimman vertailuhinnan saanut tarjoaja on tarjouskilpailun voittaja. Mikäli kaksi tai useampi tarjoaja saa tarjousten vertailusta saman korkeimman vertailuhinnan, valitaan voittanut tarjous arpomalla näiden tarjoajien kesken.

Laatua ei käytetä kokonaistaloudellisuuden vertailuperusteena, sillä hankinnassa on kyse käyttöoikeussopimuksesta ja laatutekijät on huomioitu tarjouskilpailun vähimmäisvaatimuksissa. Tarjousten vertailu- ja valintaperusteet on avattu tarkemmin tarjouspyynnössä.

Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen antoi Punamusta Oy. Tarjousten vertailu on esitetty liitteenä (julkinen päätöksenteon jälkeen).

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

Hankintaa koskeva sopimus ei synny tällä päätöksellä. Hankinnasta laaditaan kirjallinen sopimus, joka voidaan erityisalojen hankintalain (1398/2016) 120 §:n mukaisesti tehdä ja panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun ehdokas tai tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen hankintapäätöksen tiedoksi.

Ehdotus	Hallitus päättää valita liitteenä olevan tarjousten kokonaistaloudellista edullisuutta koskevan vertailun perusteella toimittajaksi Punamusta Oy:n. Päätös tarkastetaan kokouksessa.
Käsittely	Hallituksen jäsen Anssi Aura totesi olevansa esteellinen osallistumaan asian käsittelyyn ja poistui käsittelyn ajaksi klo 9.05-9.11.
Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	1. Tarjousvertailu 2. Vs. toimitusjohtajan päätös 27.9.2024 § 20

Raideliikenteen kilpailustrategia ja junakilpailun käynnistäminen

79/02.08.00/2025 Raideliikenteen kilpailustrategia ja junakilpailun käynnistäminen

Hallitus 08.04.2025 § 29

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL:n järjestämän raideliikenteen hankintasopimukset

HSL järjestää toimivalta-alueellaan joukkoliikennepalveluja eri raideliikennemuodoissa useilla eri sopimuksilla. Lähijunaliikenteen operointi- ja kunnossapitosopimus on kilpailutettu, ja siinä palvelun toimittaja on VR-Yhtymä Oy. Raitiovaunu- ja pikaratikkaliikenteestä on voimassa neuvotellut sopimukset Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa. Metron liikennöinnistä on edelleen voimassa HKL:n kanssa tehty sopimus, jossa liikennepalvelun tuottaa alihankintana Kaupunkiliikenne. Kaikki nykyiset sopimukset päättyvät 2030-luvulla, ja tulevaisuudessa raideliikenteen operointi on järjestettävä noudattaen EU:n palvelusopimusasetusta, jonka määräykset eri raideliikennemuodoille eroavat toisistaan. HSL:n on jo nyt tehtävä strategisia linjauksia, jotka antavat mahdollisimman hyvät edellytykset tuleville raideliikenteen hankinnoille ja onnistuneelle kilpailuttamiselle siinä laajuudessa, mikä katsotaan aiheelliseksi. Ensimmäisenä päätettäväksi tulevat asiat liittyvät nykyisen lähijunaliikenteen sopimuksen jatkuvuuteen ja seuraavaan kilpailutukseen valmistautumiseen.

Henkilöraideliikenteen markkinanäkymä Suomessa

Suomessa kilpailutettavan raideliikenteen markkina muodostuu HSL:n järjestämästä lähijuna- ja kaupunkiraideliikenteestä, valtion ostoliikennesopimuksella VR:ltä tilaamasta henkilöjunaliikenteestä sekä Tampereen raitioliikenteestä. Tulevaisuudessa 2030-luvulla uutta ostoliikennettä voi syntyä alueelliseen junaliikenteeseen, jossa valtio on antamassa lakiesitystä tilaajatoimivallan laajentamisen mahdollisuuksista, sekä esim. Turun raitioliikenteessä. Jos Länsirataa rakennetaan osuus Espoosta Lohjalle, sen liikennetarjonta on väistämättä järjestettävä ostoliikenteenä.

VR liikennöi merkittävästi markkinaehtoista kaukojunaliikennettä, eikä kilpailulle markkinaehtoisessa rautatieliikenteessä ole esteitä laissa tai hallinnossa, mutta käytännössä ei ole realistista näkymää, että Suomeen syntyisi kilpailevien operaattorien kaupallisesti kannattavaa matkustajaliikenteen tarjontaa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston viime vuonna julkaisema selvitys Suomen junaliikenteen kilpailun avautumisesta vahvistaa HSL:n ja muiden liikenteen asiantuntijatahojen näkemyksen, että uusia toimijoita Suomen henkilöraideliikenteen markkinoille voi tulla vain viranomaisen tilaamaan subventoituun ostoliikenteeseen.

HSL on tehnyt viime kesästä alkaen aktiivista kansainvälistä kartoitusta potentiaalisten raideliikenteen operaattorien markkinasta. Kiinnostuneita yrityksiä löytyi ilahduttavan runsaasti, ja tarkempi kahdenkeskinen markkinavuoropuhelu on käyty tähän mennessä 11 operaattorin kanssa. Näiden keskustelujen perusteella HSL on voinut varmistua seuraavista lähtökohdista tulevien raideliikenteen kilpailutusten valmisteluun:

- HSL:n tilaaman lähijunaliikenteen nykymallinen sopimus on laajuudeltaan ja lähtökohdiltaan realistinen ensimmäinen kohde Suomen markkinalle tulevalle uudelle operaattorille, ja sinällään kiinnostaa sekä nykyisin pohjoismaisella raidemarkkinalla toimivia operaattoreita että joitain kaukaisempia toimijoita;
- Kuitenkin operaattorit ovat hyvin varovaisia ja valikoivia päättäessään tarjouskilpailuihin osallistumisesta, ja on ratkaisevan tärkeää minimoida sopimukseen ja kilpailutusmalliin liittyvät ulkoiset, tarjoajalle hallitsemattomat riskit sekä operaattorilta vaadittavat investoinnit, vakuudet ja kynnyskustannukset;
- Tarjoajien kustannusten korvaaminen ja viimeisen vaiheen tarjoajien määrän rajaaminen ovat tilaajalle hyviä keinoja vahvistaa kiinnostusta, kun operaattorit tekevät valintoja useiden samanaikaisten kilpailutusten välillä, ja ne lisäävät tarjoajien sitoutumista hankintamenettelyyn ja tarjouksen jättämisen todennäköisyyttä;
- Uuden markkinan ja yksittäisen tarjouskilpailun houkuttelevuuden kannalta on tärkeää, että tarjoajalle on selkeä näkymä koko markkinan tulevaisuudesta ja liikevaihdon kasvattamisen mahdollisuuksista; siksi Suomessa tarvitaan uskottava kansallinen suunnitelma kaikista tulevista raideliikenteen kilpailutuksista ja tasapuolisten toimintaolosuhteiden luomisesta (raideliikenteessä tämä tarkoittaa erityisesti junakaluston, asemien, varikoiden ja muiden toimitilojen ja palvelujen käytön edellytyksiä);
- Monet operaattorit toimivat sekä lähijunaliikenteessä että kaupunkiraideliikenteessä, joilla on synergiaa ainakin hallinnon ja tukitoimintojen osalta, ja niitä tulee siksi tarkastella yhdessä Suomen henkilöraide liikenteen kokonaismarkkinan riittävän koon saavuttamiseksi, jotta täällä voisi toimia useampia kilpailevia yrityksiä;

Viime aikojen kehitys kilpailutetun raideliikenteen markkinoilla Euroopassa on ollut huolestuttavaa. Koronapandemia romahdutti kaikkien nettomallisten sopimusten kannattavuuden, ja operaattoreilta puuttuu sen jäljiltä kykyä ja halua kantaa riskejä uusissa sopimuksissa. Saksassa ja Ruotsissa, missä alueellinen junaliikenne on kilpailutettu jo yli 20 vuoden ajan ja markkinat ovat periaatteessa hyvin vakiintuneet, on nähty tarjousten määrän vähenemistä ja ennen aikaisesti päätettyjä sopimuksia. Iso-Britanniassa ja Norjassa, joita EU-sääntely ei sido täysin vastaavasti, on käynnissä junaliikenteen järjestämismallin uudelleenarviointi. Äärimmäinen esimerkki on Tukholman pendeltåg-liikenne eli Pohjoismaiden suurin junaliikenteen kilpailukohde, jossa edellinen sopimus MTR:n kanssa päätettiin ennen aikaisesti, ja äskettäin tilaaja päätti keskeyttää uuden hankintamenettelyn, kun kilpailutukseen saatiin vain yksi tarjous (VR:ltä). HSL:n on siksi tehtävä kaikki mahdollinen, ettemme päätyisi seuraavassa kilpailutuksessa samaan tilanteeseen.

Lähijunaliikenteen seuraavaan kilpailutukseen ja HSL:n toimialueen laajentamiseen valmistautuminen

Nykyisen HSL:n lähijunaliikenteen sopimuksen pituus on 10 + 3 vuotta, eli sopimuskausi jatkuisi kesään 2031, ja tilaajalla on optio pidentää kautta enintään 3 vuodella. Sopimukseen sisältyy pykälä, jonka perusteella VR voi ilmoittaa tämän vuoden loppuun mennessä irtisanovansa sopimuksen päättymään kesällä 2028, mikäli se osoittaa uskottavasti sopimuksen olevan sille pysyvästi tappiollinen. Tällöin HSL järjestäisi uuden tarjouskilpailun, mihin on siis varattu n. 30 kuukauden aika, ja varautuminen on jo aloitettu mm. tekemällä laissa vaadittu ennakoilmoitus EU:n julkisten hankintojen järjestelmään.

Tällä aikataululla tarjouskilpailun läpivienti kuitenkin muodostuisi kiireiseksi sekä tilaajalle että tarjoajille. Ennen kaikkea siitä seuraisi riski, että kansallisen raideliikenteen markkinan avautumisen, tulevien valtion kilpailutusten ja rakenteellisten järjestelyjen kuten uuden junakalustoyhtiön ja varikoiden markkinaneutraalin hallinnan valmistelu ja toteutus ei olisi edennyt riittävästi. Edellisessä HSL:n kilpailutuksessa seitsemästä mukaan hyväksytystä tarjoajasta viisi jäi pois prosessista ennen tarjouksen jättämistä, ja palautteen mukaan tärkein syy oli kansallisen kilpailutussuunnitelman peruminen 2019 vaalien jälkeen. Tästä on jäänyt tarjoajille mieleen, että Suomessa todelliseen rautatiekilpailun avautumiseen liittyy merkittävä poliittinen riski.

Valtion ja VR:n välinen neuvoteltu ostoliikennesopimus päättyy vuoden 2030 lopussa, eikä siihen sisälly jatko-optioita. Näin ollen valtion tulee kilpailuttaa järjestämänsä henkilöjunaliikenne alkamaan 2031 alusta yhdellä tai todennäköisesti useammalla sopimuksella. Tähän liittyvä "Raidereformin" selvitysraportti on julkaistu alkuvuodesta, mutta mitään päätöksiä kilpailutettavasta liikenteestä ei ole vielä tehty, eikä ostoliikenteessä käytettävän junakaluston, varikoiden ja toimitilojen irrottamista VR:ltä uusille markkinaneutraaleille toimijoille ole vielä toteutettu. Näistä on kuitenkin hallitusohjelmassa kirjaukset, ja valmistelu on epäilemättä käynnissä. Lakimuutosehdotus junaliikenteen tilaajatoimivallan jakamisesta valtiolta halukkaille alueellisille toimijoille julkaistiin lausunnoille kuukausi sitten. Tällä hetkellä HSL on ainoa alueellinen henkilöjunaliikenteen toimivaltainen viranomainen, eivätkä muut kaupunkiseutujen tilaajaviranomaiset ole vaikuttaneet innokkailta kantamaan junaliikenteen kilpailutettuun hankintaan liittyviä merkittäviä tehtävä- ja rahoitusvastuita. Valtio on siirtämässä junaliikenteen tilaajatoimintoa Liikenne- ja viestintäministeriöstä Traficomille, jolle keskitettäisiin kaikki valtion tukeman liikenteen tilaajatehtävät eri liikennemuodoissa. Tämä muutos voi parantaa onnistuneiden liikenteen hankintojen edellytyksiä, mutta uuden organisaation ja toimintojen haltuunotto ja resursointi vie joka tapauksessa aikansa.

Koska toimiva ja uskottava valtakunnallinen kilpailutusmalli on keskeinen edellytys myös HSL:n junaliikenteen kilpailutuksen onnistumiselle, olemme tehneet tiivistä yhteistyötä muutoksen valmistelussa valtion viranomaisten kanssa ja esittäneet pitkään tilaajakokemukseen perustuvia näkemyksiä valtion linjausten tueksi. Tässä valmisteluprosessissa on syntynyt yhteinen näkemys, että Helsingin seudun laajempaa työssäkäyntialuetta palveleva lähijunaliikenne ainakin Riihimäelle ja Lahteen asti olisi tarkoituksenmukaista järjestää tiiviimmin yhteydessä HSL:n nykyisin tilaaman lähijunaliikenteen kanssa ja kilpailutus tulisi järjestää yhteen sovitettuna, mihin tarvittaisiin uudenlainen sopimus- ja rahoitusmalli. Näissä R-, D-, T- ja Z-junissa kulkee paljon HSL-alueen sisäisiä matkustajia lippuyhteistyösopimuksen perusteella, mikä myös tarkoittaa, että HSL rahoittaa tätä liikennettä jo nyt suuremmalla osuudella kuin valtio. Lisäksi mahdollinen lähijunaliikenne Lohjalle uudella Länsiradalla olisi luonteva osa HSL:n järjestämää liikennettä, koska sitä käyttäisivät runsaasti myös espoolaiset matkustajat. Bruttomallin liikenteessä valtion pitäisi kehittää uusia ratkaisuja mm. lippujärjestelmän, informaation ja asiakaspalvelun tuottamiseen, joihin sillä ei ole nyt valmiuksia, mutta HSL kykenisi nämä järjestämään suhteellisen helposti nykyisten palvelujen laajennuksina.

Tätä liikennettä käyttäviä matkustajia on eniten Järvenpäässä ja Hyvinkäällä; nämä nopeasti kasvavat kaupungit ovat selvästi osa pääkaupunkiseudulle suuntautuvan pendelöinnin aluetta, mutta nykyisellä junaliikenteen rahoitusmallilla niiden ei välttämättä kannata liittyä HSL:n jäseniksi, vaikka niillä onkin siihen perussopimuksen mukaan mahdollisuus. Lähijunaliikenteen kehityksen turvaamiseksi voisi olla tarkoituksenmukaista kehittää ns. kevytjäsenyys-malli kunnille, jotka osallistuisivat ja

sitoutuisivat pitkäjänteisesti pelkästään junaliikenteen järjestämiskustannuksiin, ja vastaavasti saisivat perusoletuksena subventoidut liput vain junamatkoille, toki sujuvasti yhdistettyinä HSL-alueen jatkoyhteydet mahdollistaviin lipputuotteisiin. Toisaalta myös valtion tulisi sitoutua osaltaan tällaisen mallin rahoitukseen, erityisesti liikenteessä käytettävän uuden Sm7-junakaluston rahoituksen takaamisella.

Sitova reunaehto uudentalaiselle järjestämismallille on myös, että nykyisille HSL:n jäsenkunnille ei aiheutuisi lisäkustannuksia, taloudellisia vastuita tai riskejä, mutta ne hyötyisivät liikennetarjonnan tehokkaamman suunnittelun, joukkoliikennejärjestelmän paremman kilpailukyvyn ja toimivan operaattorikilpailun edellytysten muodossa. Merkittävä hyöty voisi syntyä mahdollisuudesta käyttää valtion junakalustoyhtiön omistukseen tulevia Sm7-junia, jotka ovat HSL-liikenteessä hyviksi havaittujen Stadlerin FLIRT-junien seuraavan sukupolven mallia, joustavasti myös HSL-alueen yhteyksien junatarjonnan ja kapasiteetin kehittämiseen. Tähän ei muutoin olisi edellytyksiä ennen kokonaan uuden junakalustosarjan hankintaa, joka voisi olla realistinen vasta pitkällä 2030-luvun puolella.

Kaikkien osapuolten kannalta kestävän mallin huolellinen valmistelu tulee vaatimaan aikaa ja laajoja neuvotteluja, joihin HSL:n hallitus voi nyt antaa valtuutuksen. Lähijunaliikenteen hankintojen yhteensovittaminen koko Helsingin seudun työssäkäyntialueella edellyttää taloudellisten ja hallinnollisten ratkaisujen lisäksi sopimusten aikataulujen yhteensopivuutta, mikä onnistuu vain, jos HSL:n nykyistä sopimusta VR:n kanssa ei päätetä ennenaikaisesti. Yhtenäinen hankintamenettely mahdollistaa kilpailutuksessa joko suuremman ja siten markkinoille tuloa harkitseville operaattoreille kiinnostavamman sopimuksen, tai sitten HSL:n järjestämä junaliikenne voitaisiin jakaa kahteen sopimukseen, sillä rajoituksella, että sama tarjoaja ei voittaa molempia; tämä olisi varmin tapa saada Suomen markkinoille uusi henkilöraide liikenteen operaattori ja edistää kilpailua pitkällä aikavälillä.

Muutosopimuksen lähtökohdat ja perusteet

Varmistaakseen nykyisen lähijunaliikenteen sopimuksen jatkuvuuden ja siten parhaat edellytykset seuraavan kilpailutuksen onnistumiselle HSL on neuvotellut VR:n kanssa mahdollisista muutoksista sopimukseen sen jälkeen, kun VR ilmaisi valmistautuvansa liikenteen tappiollisuuden vuoksi käyttämään irtisanomisoikeuttaan ja nosti käsiteltäväksi nykyisen sopimuksen mielestään ongelmallisia kohtia ja kehittämisen mahdollisuuksia. HSL:n tavoitteena oleva irtisanomispöykälän poistaminen on operaattorin kannalta merkittävä muutos, joka heikentää sen taloudellista asemaa ja kasvattaa sopimuskauden aikaista tappioriskiä. Siksi on HSL:n käytettävissä olevien tietojen perusteella kohtuullista ja hankintaoikeudellisesti perusteltua, että VR:lle maksetaan olennaisesta sopimusmuutoksesta hyvityksenä sovittu 3,5 miljoonan euron korotus vuotuisen kokonaiskorvaukseen. Lisäkorvaus maksetaan ensimmäisen kerran vuonna 2026, ja sitä tarkistetaan sen jälkeen vuosittain sopimuksen indeksiehdon mukaisesti. Sopimusmuutoksen taloudellisen vaikutuksen suuruus on n. 9 % sopimuksen vuotuisesta arvosta tai n. 5 % sopimuskauden kokonaisarvosta. Sopimukseen sisältyy operaattorin asettama irtisanomisvakuus, joka vapautuisi portaittain, mikäli irtisanomisoikeutta ei käytetä. Koska tällä sopimusmuutoksella irtisanomispöykälä poistetaan, siihen liittyvä vakuus voidaan kokonaisuudessaan palauttaa VR:lle muutosopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

HSL:n kannalta lisäkorvauksen maksamisen perustelu on sopimuksen jatkuvuuden vaikutus seuraavan kilpailutettavan sopimuksen hintatasoon ja junaliikenteen kustannuksiin pitkällä aikavälillä. Ensimmäisessä kilpailutuksessa VR:n voittaneen tarjouksen hinta oli selvästi HSL:n omaa tavoitetta ja ennustetta edullisempi, ja

vuositasolla se oli n. 20 miljoonaa euroa halvempi kuin ainoa kilpaileva tarjous. VR:n tarjouksen ja toteutuneen sopimusliikenteen analyysin, markkinavuoropuhelussa saadun palautteen ja vertailukelpoisten junaliikenteen kilpailutusten perusteella HSL arvioi, että seuraava lähijunaliikenteen sopimus tulee olemaan joka tapauksessa selvästi kalliimpi kuin nykyinen. Nyt tehtävillä päätöksillä ja seuraavan kilpailun huolellisella valmistelulla voidaan vaikuttaa eri skenaarioiden todennäköisyyteen: tuleeko seuraavan junaliikenteen sopimuksen hintatasosta kohtuullinen, kallis vai sietämättömän kallis. Nykyisen sopimuksen jatkuvuus koko alkuperäisen sopimuskauden ajan lievästi korotetulla hinnalla sekä mahdollisuus valmistautua seuraavaan kilpailutukseen huolellisesti ja valtion ostoliikenteen kilpailutuksiin yhteensovittuna tekee esitetystä sopimusmuutoksesta HSL:lle kannattavan. Kokonaiskustannus jää alemmaksi jopa verrattuna parhaaseen realistiseen onnistumiseen seuraavassa kilpailutuksessa, ja ennen kaikkea estetään riski kohtuuttomasta hintatason noususta jo 2028.

Samassa yhteydessä on neuvoteltu muista sopimusmuutoksista, joilla sopimukseen kuuluvia palveluja ja kannusteita kehitettäisiin sopimuskauden havaintojen perusteella, ja toisaalta säädettäisiin sopimusmallia seuraavaa kilpailutusta varten operaattoreille mielekkäämmäksi. Keskeisin sisällöllinen muutostarve perustuu havaintoon lähijunaliikenteen koetun matkustajaturvallisuuden heikentymisestä ja häiriötilanteiden lisääntymisestä, johon pyritään vaikuttamaan kehittämällä junissa liikkuvan henkilökunnan toimintamallia. Sallimalla sopimuksessa määritellyn konduktöörin palvelumallin muuttamisen HSL avaa VR:lle mahdollisuuden kehittää ja ottaa käyttöön sellaisen toimintamallin, joka tukee nykyistä paremmin edellytyksiä puuttua häiriökäyttäytymiseen ja turvallisuusuhkiin junissa sekä miehityksen käyttämistä joustavammin siellä missä häiriöitä havaitaan. HSL:n toimitusjohtajalle myönnetään valtuus vahvistaa myöhemmin VR:n valmisteleva ja yhteistyössä hyväksyttäväksi todettu toimintamalli, jonka tulee lähtökohtaisesti olla HSL:lle kustannusneutraali.

Sopimukseen sisältyy merkittäviä mitattavaan laatuun perustuvia suorituskannusteita. Lähijunaliikenteen tärkeimpiä laatutekijöitä ovat täsmällisyys (mahdollisimman pienet poikkeamat aikatauluista) ja luotettavuus (mahdollisimman vähän peruttuja junia), joille on sopimuksessa määritetty mittarit ja tavoitetasot. Junaliikenteessä suuri osa viivästyksistä ja peruutuksista aiheutuu raitinfran teknisistä ongelmista ja muista sellaisista syistä, mihin liikenteen operaattori ei voi vaikuttaa (esim. ihmiset tai eläimet rata-alueella). Liikenteen poikkeamat operaattorista johtuvista syistä ovat vähentyneet selvästi VR-sopimuksen alkuvaiheen jälkeen, mutta kannusteiden toteutuma on ollut vahvasti riippuvainen ulkoisista häiriöistä. Myös markkinavuoropuhelussa muut yritykset ovat korostaneet, että laatukannusteiden määrittelyssä pitäisi rajoittua niihin syihin, jotka ovat operaattorin omassa hallinnassa. Siksi nyt sopimusmuutoksen yhteydessä on perusteltua tarkentaa täsmällisyys- ja luotettavuuskannusteiden laskentaa tavalla, joka parantaa kannustemittarin ohjausvaikutusta ja palkitsevuutta operaattorin omasta toiminnasta samalla vähentäen riskiä ulkoisten häiriösyiden vaikutuksesta sopimuksen taloudelliseen tasapainoon.

Edellä kuvatun junahenkilökunnan toimintamallin muutoksen takia on myös tarpeen päivittää konduktöörin asiakaspalvelua koskevaa kannustemittaria ja hyödyntää turvallisuutta koskevia kysymyksiä kannusteperusteena sen jälkeen, kun uusi toimintamalli on määritetty ja otettu käyttöön. Asiakastytyväisyystutkimukseen perustuvia kannustemekanismeja on myös päivitettävä siksi, että HSL:n tutkimusmenetelmää on muutettu jaksottaisesta lomakkeilla kerättävästä kenttätutkimuksesta digitaaliseen jatkuvasti kerättävään asiakasdataan. Lisäksi kaksi

sopimuksessa jo olevaa kannusteperustetta, ajoenergian säästämisen kannuste ja erikseen sovittava toiminnan kehittämiskannuste, on nyt sovittu otettavaksi aktiiviseen käyttöön. Erikseen sovittavaa kannustetta tullaan maksamaan häiriönhallinnan onnistumisesta ja poikkeustilanteisiin varautumisesta yhteistyössä rataverkon haltijan (Väylävirasto) ja liikenteenohjauksen tuottajan (Fintraffic) kanssa. Tämä on tarpeellinen kehityskohde, jotta operaattorilla on kannuste ja taloudellinen edellytys panostaa myös ulkoisista syistä aiheutuvien liikenteen häiriöiden vaikutusten vähentämiseen.

Sopimuksen mukainen toimenpide on myös kuljettajien rajoitetun ristiinkäytön hyväksyminen HSL:n ja valtion ostoliikenteen junien välillä. Tämä käytäntö edistää liikennöinnin tuottavuutta ja tukee tavoitetta näiden liikenteiden yhteensovittamisesta tulevassa kilpailutuksessa. Lisäksi sopimuksen toimeenpanoa tarkentavilla kirjauksilla tullaan edistämään junakaluston kunnossapitoa koskevien raportointivelvoitteiden toteutumista.

Varautuminen nopeaan kilpailutusaikatauluun

Siltä varalta, että osapuolet eivät pääsisikään lopulliseen yhteisymmärrykseen kaikista muutosten yksityiskohdista ja muutossopimuksen allekirjoittaminen uhkaisi viivästyä, HSL:n on varauduttava myös käynnistämään kilpailutus nopealla aikataululla. Siksi allekirjoitukselle on asetettava takaraja, joka turvaa HSL:lle riittävästi aikaa kilpailutuksen valmisteluun. Määräajaksi on sovittu 13.6.2025, joka on ennen kuin VR:n oikeus ilmoittaa irtisanomisesta tulee sopimuksen mukaisesti mahdolliseksi. Mikäli sopimusta ei synny määräaikaan mennessä, HSL:n täytyy aloittaa valmistautuminen kilpailuttamiseen välittömästi. Hallitus antaa toimitusjohtajalle valtuudet käynnistää varsinainen julkinen hankintamenettely mahdollisimman pian VR:n irtisanomisilmoituksen jälkeen ja päättää sopimuksen ja kilpailutuksen yksityiskohdista ja asiakirjoista, jotta tarjouskilpailun läpiviemiseen ei tulisi viivettä.

Nopean aikataulun kilpailutuksessa HSL:n lähijunaliikenteen seuraava sopimus olisi laajuudeltaan, sisällöltään ja rakenteeltaan pitkälti nykyisen kaltainen. Luonnollisesti sopimuksen yksityiskohtia päivitetään ja tarkistetaan kokemusten ja markkinapalautteen perusteella sekä tulevien liikenteen muutosten mahdollistamiseksi. Erityisesti kannustemallia muokattaisiin ohjausvaikutuksen parantamiseksi ja operaattorista riippumattomien ulkoisten riskien rajoittamiseksi samoin tavoittein, joita on kuvattu muutossopimuksen yhteydessä.

Tarjouskilpailumenettelyä muokattaisiin enemmän ensimmäisen kilpailutuksen kokemusten ja markkinapalautteen perusteella. Edelleen käytettäisiin kaksivaiheista menettelyä, mutta nyt toiseen vaiheeseen hyväksyttäisiin mukaan vain 3 – 5 taloudellisten ja toiminnallisten kyvykkyyksien sekä soveltuvien referenssien perusteella parasta tarjoajaa. HSL sitoutuisi maksamaan näille vaatimukset täyttävän tarjouksen jättämisestä palkkion, joka kattaisi huomattavan osan tarjousvalmistelun kustannuksista. Palkkion suuruudeksi on määritelty enintään 1,2 miljoonaa euroa kullekin tarjoajalle; voittaneen tarjoajan osalta palkkion katsottaisiin sisältyvän uuden sopimuksen käynnistyskorvaukseen, joten tarjouspalkkioiden yhteiskustannus olisi enintään 4,8 miljoonaa euroa. Tämä on suuruudeltaan enintään n. 1 % kilpailutettavan sopimuksen kokonaisarvosta, joten pienikin toimivaa kilpailua tehostava vaikutus ja siitä seuraava edullisempi sopimushinta riittää tekemään tarjouskustannusten korvaamisesta kannattavaa.

Tarjousvertailussa painotettiin ensimmäisessä junaliikenteen kilpailutuksessa 70 % hintaa ja 30 % laatua. Tarjousten laadun arviointiin ja pisteytykseen kattavien toteutussuunnitelmien perusteella käytettiin paljon sekä tilaajan että tarjoajien resursseja, mutta menettely ei johtanut selviin eroihin tarjousten laatuasteissa, eikä toisaalta kovin näkyviin vaikutuksiin sopimuskauden aikaisessa laadun kehittämisessä. Ruotsin viime aikojen kilpailutuksissa laadun paino on vaihdellut 10 ja 20 prosentin välillä. On perusteltua rajoittaa laatuasteiden paino 20 prosenttiin ja samalla keskittyä selkeämmin mitattaviin ja erotteleviin, tilaajan ja asiakkaiden kannalta kaikkein merkityksellisimpiin laatuasteisiin. Toisaalta 80 prosentin painolla vaikuttavassa tarjoushinnan pisteytysmallissa ja tarjousten taloudellisen kestävyuden arviointiperusteissa tulee huomioida kilpailua vääristävän strategisen alihinnittelun ehkäiseminen.

Lisäksi HSL pyrkii vähentämään tarjouksissa vaadittavien asiakirjojen määrää ja laajuutta sekä tuottamaan mahdollisimman paljon tarjousten laatimiseen tarvittavaa lähtötietomateriaalia valmiiksi kaikkien käyttöön yhdenmukaisena ja englanninkielisenä, jotta sekä tarjoamisen kustannuksia että tulkintaerojen ja käännösvirheiden riskiä saadaan pienennettyä. Lisäksi HSL pyrkii vähentämään tarjouksissa vaadittavien asiakirjojen määrää ja laajuutta sekä tuottamaan mahdollisimman paljon tarjousten laatimiseen tarvittavaa lähtötietomateriaalia valmiiksi kaikkien käyttöön yhdenmukaisena ja englanninkielisenä, jotta sekä tarjoamisen kustannuksia että tulkintaerojen ja käännösvirheiden riskiä saadaan pienennettyä.

Kaupunkiraideliikenteen tulevien hankintojen valmistelu

HSL:n järjestämän kaupunkiraideliikenteen tulevat hankintamenettelyt ovat olennainen osa Suomen raideliikenteen markkinanäkymää, mutta vielä ei ole edellytyksiä tehdä sitovia päätöksiä kaikkien liikennemuotojen tulevasta hankintamallista. Tärkeää HSL:n hankintastrategian kannalta on edistää tasapuolisen kilpailun edellytyksiä ja pääkaupunkiseudun raideliikenteen toimintaympäristön kehittymistä niin, että tulevaisuudessa olisi mahdollista kilpailuttaa myös raitio- ja metroluokan liikennettä. Operaattorimarkkinan kehittymisen kannalta vaihtoehtoina ovat suuret sopimuskokonaisuudet, jotka olisivat houkuttelevia kansainvälisille yrityksille, tai sitten kooltaan ja vastuultaan suhteellisen pienet ja riskeiltään hallittavat ratikkasopimuskohteet, joiden liikennöinti olisi realistista myös nykyisille bussiliikenteen operaattoreille. Tärkeää on, että VR ei saavuta pysyvää määräävää markkina-asemaa myös kaupunkiraideliikenteessä.

Erillisellä ratainfraalla ja varikoilla toimivat uudet pikaratikkalinjat, PR15 (Raide-Jokeri) ja Vantaan ratikka, ovat lähtökohtaisesti helpompia kilpailutuskohteita kuin kantakaupungin vanhalla rataverkolla liikennöivät linjat tai metro, jossa kulunvalvonnan uudistaminen ei todennäköisesti valmistu ajoissa seuraavan sopimuksen kilpailuttamisen kannalta. Uusilla raitioliikenteen verkkoa laajentavilla pitkillä linjoilla, ensimmäisenä Kruunusiltojen linjat, on kilpailun mahdollistamisen kannalta tärkeää ratkaista keskeisten yhteisten osuuksien toimivuus ja pelisäännöt tulevaisuuden monitoimijaympäristössä, sekä varikoiden, liikenteenohjauksen ja muiden yhteisten palvelujen käytön periaatteet.

Metroluokan hankintaa koskee EU:n palvelusopimusasetuksessa samat kilpailutusvelvoitteet määritelmät kuin junaliikennettä, eikä nykyinen sopimusrakenne ole jatkossa enää mahdollinen. Kilpailuttamisen haasteena on pelkän metrojunien operoinnin pieni arvo ja vaikuttavuus suhteessa metroluokan, kunnossapidon, rata- ja asemainfran sekä kulunvalvonnan merkitykseen. HSL on selvittänyt in house -

hankinnan edellytyksiä ja niiden vaikutuksia Kaupunkiliikenne Oy:n omistus- ja hallintorakenteisiin, jotta PSA:n mukainen tilaajan määräysvaltaehto täytyisi. Tämän suuntainen ratkaisu johtaisi myös muutoksiin HSL:n perussopimuksessa ja vaatii vielä huolellista valmistelua yhteistyössä sekä neuvotteluja Kaupunkiliikenne Oy:n omistajien, Helsingin ja Vantaan, että muiden HSL:n jäsenkuntien kanssa, ennen kuin tulevaisuuden hankintamallista voidaan päättää.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) hyväksyä seuraavat muutokset HSL:n ja VR-Yhtymä Oy:n väliseen lähijunaliikenteen operointi- ja kunnossapitosopimukseen:

1. HSL:n maksaman vuotuisen kokonaiskorvauksen korottaminen 3 500 000 eurolla, alkaen vuodesta 2026, hyvityksenä VR:n luopumiselle sopimuksen kohdan 21.1 mukaisesta oikeudestaan sopimuksen ennenaikaiseen irtisanomiseen liikennöinnin tappiollisuuden perusteella

2. edellä mainittuun sopimusehtoon liittyvän irtisanomisvakuuden palauttaminen VR:lle

3. lähijunaliikenteen matkustajaturvallisuutta parantavan toimintamallin kehittämisen ja käyttöönoton edellyttämät muutokset sopimuksen palvelumäärittelyyn, korvauksiin ja kannusteisiin

4. sopimusliikenteen täsmällisyyden ja luotettavuuden suorituskannusteiden laskentaperusteiden muuttaminen liikenteen ulkoisten häiriöiden liikennöitsijälle aiheuttamien riskien pienentämiseksi ja liikennöinnin laadun ohjausvaikutuksen parantamiseksi;

b) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelevaan, hyväksymään ja allekirjoittamaan muutossopimuksen 13.6.2025 mennessä;

c) valmistautua lähijunaliikenteen uuden sopimuksen kilpailuttamiseen nopealla aikataululla, mikäli osapuolet eivät ole hyväksyneet ja allekirjoittaneet edellä kuvattuja sopimusmuutoksia määräaikaan 13.6.2025 mennessä;

d) valtuuttaa toimitusjohtajan käynnistämään julkisen hankintamenettelyn listatekstissä kuvatuin periaattein mahdollisimman pian sen jälkeen, jos VR ilmoittaa sopimuksen ennenaikaisesta irtisanomisesta; valmistelevaan ja hyväksymään uuden lähijunaliikenteen sopimuksen ja tarjouskilpailun hankinta-asiakirjat; ja päättämään kaksivaiheisessa hankintamenettelyssä neuvottelu- ja tarjousvaiheeseen valittavat 3–5 parasta tarjoajaa, joille HSL sitoutuu maksamaan vaatimusten mukaisen tarjouksen valmistelusta ja antamisesta kullekin enintään 1,2 miljoonan euron suuruisen korvauksen;

e) valtuuttaa toimitusjohtajan edistämään kilpailun ja markkinan kehittymistä Suomen henkilöraide liikenteessä, mukaan lukien kaupunkiraideliikenteen operointi;

f) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelevaan HSL:n lähijunaliikenteen toimivalta-alueen laajentamista tai muuta liikenteen järjestämisen yhteistyömallia neuvotteluihin valtion viranomaisten ja työssäkäyntialueen kuntien kanssa siten, että Helsingin seutua palvelevan junaliikenteen suunnittelun ja tuotannon yhteensovitus edistää tuottavuutta ja kilpailun edellytyksiä, eikä nykyisille HSL:n jäsenkunnille aiheudu lisäkustannuksia, taloudellisia vastuita tai riskejä.

Käsittely

Hallituksen jäsen Jaana Ylitalo teki seuraavan esittelijän ehdotuksesta poikkeavan ehdotuksen:

"Kohdassa tehdyt esitykset ovat laajoja ja niiden yhdistäminen yhdeksi päätösesitykseksi on haasteellinen. Valmistelua on tehty pitkään ja kokonaisuutta vastaan ei ole järkevää tehdä vastaesitystä. Esitän, että päätöskohdan a) Hallitus päättää hyväksyä seuraavat muutokset HSL:n ja VR-Yhtymä Oy:n väliseen lähijunaliikenteen operointi- ja kunnossapitosopimukseen kohtaan 3. lähijunaliikenteen matkustajaturvallisuutta parantavan toimintamallin kehittämisen ja käyttöönoton edellyttämät muutokset sopimuksen palvelumäärittelyyn, korvauksiin ja kannusteisiin tarkennetaan, ettei yhtymä vaikuta tehtävällä sopimuksella toisen yhtiön sisäiseen toimintaan. Esitän myös, että kun päätöskohdassa b) valtuutettaisiin toimitusjohtaja valmistelemaan, hyväksymään ja allekirjoittamaan muutossopimus 13.6.2025 mennessä, sopimuksessa varmistetaan edelliseen kohtaan viittaava sopimuskirjausten oikeellisuus ja laillisuus ja että ne vastaavat HSL:n vastuullisuusohjelman periaatteita (tavoite 8)." Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Hallituksen jäsen Elina Kauppila esitti, että "esitys hylätään, koska kilpailutusta ei pidä edistää vaan etsiä yhteisiä toimintatapoja nykyisten yhteistyökumppanien kanssa. Esityksessä ehdotettu toimintamalli luo painetta muutosneuvotteluille ja on siten epäedullinen työntekijöille." Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen.

Bussiliikenteen toimialan indeksimuutos

78/08.01.01.00/2025 Bussiliikenteen toimialan indeksimuutos

Hallitus 08.04.2025 § 30

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Ville Uusi-Rauva, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Sopimuspäällikkö Anu Eloranta, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Johdanto

Liikenteen päästöjen vähentäminen on vuodesta 2010 lähtien ollut yksi HSL:n strategian keskeisistä tavoitteista. Sen takia HSL on vaatinut vuodesta 2019 (kilpailukierros 47) alkaen suuren osan bussiliikenteestä toteutettavaksi käyttöenergian osalta päästöttömänä eli käytännössä sähköbusseilla. Liikenteen sähköistyminen on tapahtunut nopeasti sekä osittain myös liikennöitsijöiden aloitteesta, ja käytännössä jo vuodesta 2020 alkaen uudet liikennöintisopimukset on liikennöity pääosin sähköbusseilla.

Tilastokeskus on vuoden 2023 helmikuussa julkaissut sähköbussi-indeksin, jonka myötä bussiliikenteessä on ollut mahdollisuus sitoa liikennöintikorvaus sähköbussi-indeksin kehitykseen. HSL:n liikennöintisopimuksissa on ollut kilpailukierroksesta 57 alkaen mahdollista sitoa liikennöintikorvaus sähköbussi-indeksiin, mikäli vähintään 50 % kohteen liikennöinnistä operoidaan sähköbusseilla. Vanhempien sopimusten liikenne on käyttövoimasta riippumatta sidottu dieselbussiliikenteen tavoin linja-autoliikenteen kokonaiskustannusindeksiin. Kokonaiskustannusindeksi perustuu valtaosin dieselbussiliikenteen mukaiseen energian hintaan ja kustannusrakenteeseen. Sähköbussiliikenteelle on ominaista korkeammat pääomakustannukset ja edullisemmat operointikustannukset dieselbussiliikenteeseen verrattuna.

Liikennöitsijöille aiheutuneet tappiot

Ukrainan sodan, talouden kehityksen ja energiapolitiikan linjausten myötä on syntynyt tilanne, jossa sähköbussiliikenteen kustannustaso on viime vuosina noussut nopeammin kuin dieselbussiliikenteen kustannustaso. Tästä syystä liikennöitsijät ovat tehneet linja-autoliikenteen kokonaiskustannusindeksiä seuraavissa, sähköbusseilla operoitavissa liikennöintisopimuksissa merkittävät tappiot. Vastaavasti HSL on hyötynyt rahallisesti saman verran alhaisempina operointikustannuksina. HSL on vuonna 2023 tarjonnut liikennöitsijöille mahdollisuutta siirtyä kaikissa sähköbussisopimuksissa sähköbussi-indeksiin ilman kompensatiota, mutta muutosta ei toteutettu, koska jo syntyneet miljoonaluokan tappiot olisivat jääneet kokonaan liikennöitsijän vastuulle.

Sähköbussisopimuksista on aiheutunut vuoden 2022 alusta lähtien liikennöitsijöille noin 11,6 M€ tappiot tammikuuhun 2025 mennessä.

Indeksin korjaaminen ja aiheutuneiden tappioiden kompensointi

Jatkuessaan tappiollinen liikennöinti voi ajan myötä heikentää olennaisesti liikennöitsijöiden toimintaedellytyksiä, millä voi olla kauaskantoiset seuraukset

markkinoiden toimivuuteen ja tulevien vuosien liikennöintisopimusten kustannustasoon. HSL:n strategian mukaisesti pyrimme olemaan luottamuksen arvoisia. Luottamukseen sisältyy oikeudenmukaisen korvauksen maksaminen HSL:n tilaamasta liikenteestä. Joukkoliikenneviranomaisena tuotamme joukkoliikennepalveluja alueen asukkaille yhteistyössä sopimusliikennöitsijöidemme kanssa. "Onnistumme yhdessä" on myös HSL:n strategian mukainen arvo. Sen mukaisesti HSL:n tulisi mahdollistaa liikennöitsijöille tuotetusta palvelusta sellainen korvaus, jota liikennöitsijä on tarjouksessaan tarkoittanut. Kustannusrakennetta seuraamaton indeksi on vienyt merkittävästi liikennöitsijöiltä mahdollisuuksia harjoittaa kannattavaa liiketoimintaa HSL-liikenteessä. Osoittamalla olevamme luottamuksen arvoisia, parannamme mahdollisuuksia saada kilpailukykyisiä tarjouksia myös jatkossa.

HSL on tehnyt oikeudellisen arvion mahdollisuudesta vaihtaa liikennöintisopimusten mukainen linja-autoliikenteen kokonaiskustannusindeksi paremmin liikennöinnin todellista kustannustasoa seuraavaan sähköbussi-indeksiin. Liikennöintisopimukset ovat erityisalojen hankintalain (1398/2016) alaisia hankintasopimuksia.

Kysymyksessä on sopimuksen muuttaminen sopimuskauden aikana, josta on säädetty erityisalojen hankintalain 124 §:ssä. Lain 124.2 § kohdan 3 mukaan hankintasopimukseen voidaan tehdä muutos ilman uutta hankintamenettelyä, jos muutoksen tarve johtuu olosuhteista, joita huolellinen hankintayksikkö ei ole voinut ennakoida, eikä muutos vaikuta hankintasopimuksen yleiseen luonteeseen.

HSL ei ole liikennettä kilpailuttaessaan voinut ennakoida sitä, että sähköbussiliikenteen kustannustaso kehittyy merkittävällä tavalla poikkeavasti verrattuna yleisesti käytettyyn linja-autoliikenteen kustannusindeksiin. Indeksimuutos ei vaikuta hankintasopimuksen yleiseen luonteeseen. Tällöin kysymyksessä on erityisalojen hankintalain mukainen sallittu sopimusmuutos.

Koska tosiasiallisesti kustannusindeksin tulisi olla sekä tilaajan että palveluntuottajan kannalta neutraali ja vähentää molempien osapuolien kustannusriskiä, tulee harkita, onko sopimusten nykyisen indeksiehdon soveltaminen muodostunut liikennöitsijöiden kannalta kohtuuttomaksi. Tällaisessa tapauksessa HSL voisi olla myös velvollinen vaihtamaan kustannusindeksiä vanhemmissa sähköbussisopimuksissa.

Koska liikennöitsijöille on aiheutunut merkittäviä tappioita väärän indeksin takia vuodesta 2022 alkaen, tulee indeksimuutoksen vaikutukset suurelta osin ottaa huomioon takautuvasti. Käytännössä tämä voidaan tehdä

- a) huomioimalla indeksien välinen erotus muutoshetkellä ja tekemällä sen perusteella veloitushintoihin tasokorotus, joka mahdollistaa oikean kustannustason muutosajankohdasta eteenpäin loppusopimuskaudeksi (sisältäen optiokauden); sekä
- b) maksamalla lisäkorotus, joka kompensoi sitä osuutta viime vuosien liikennöintikorvauksesta, joka on jäänyt liikennöitsijöiltä saamatta, koska kustannustaso ei ole kehittynyt kustannusindeksin mukaisesti.

Korvaustason korjaamisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat tällöin noin 8,7 M€ vuodelle 2025 (arvio 1/2025 tilanteen mukaisesti) ja vastaavasti tuleville vuosille 2026: 8,0 €; 2027: 7,64 M€; 2028: 6,6 M€, 2029: 4,3 M€; 2030: 0,9 M€. Edellä mainituissa kustannusvaikutuksissa ei ole huomioitu kahden indeksin välisten erojen reaalisia vaikutuksia, joiden oletetaan olevan laskennallisia vaikutuksia pienemmät indeksien kehitysten vuoksi. Korotustaso vaihtelee sopimuksittain, koska sopimuksen

alkamisajankohta ja sähköbussien osuus liikennesuoritteesta vaihtelevat kohdekohtaisesti. Lisäkorotuksen maksaminen päättyy kunkin liikennöintisopimuksen osalta varsinaisen sopimuskauden päättyessä. Tasokorotuksen osuus loppuu liikennöintisopimuksen päättyessä. Siten korotuksista aiheutuvat kustannukset vähenevät vuosittain sopimusten päättyessä, ja loppuvat kokonaan viimeistään 2033, jolloin viimeiset korotusten piiriin kuuluvat sopimukset päättyvät.

Indeksistä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen liikennöitsijöille ei romuta sähköbussiliikenteen kannattavuutta. Edullisempien operointikustannusten takia HSL säästää pelkästään vuonna 2025 sähköbussien ansiosta noin 20 M€ verrattuna siihen, jos sama liikenne tuotettaisiin dieselbusseilla. Sähköbussien määrän kasvaessa myös sähköbusseista saatava kustannushyöty kasvaa vuosittain. Lisäksi HSL on hyötynyt sähköbusseista mm. paremman matkustuskokemuksen ja vähäisempien liikenteen päästöjen muodossa.

Yhteinen kehittäminen ja kehittämisohjelma

Liikennöinnin ei katsota olevan, eikä sen pidä olla, täysin riskitöntä liiketoimintaa liikennöitsijöille. Sen takia sopimuskohtaisesta korvaustason korotuksesta vähennetään yksi (1,0) prosenttiyksikkö. Vähennystä ei ole sisällytetty yllä oleviin laskelmiin. Liikennöitsijöillä on mahdollisuus saavuttaa puuttumaan jäävä osuus korvauksesta sitoutumalla yhdessä liikennöitsijöiden kanssa laadittavaan kehittämisohjelmaan, ja suoriutumalla riittävän hyvin kehittämisohjelmassa määritellyistä toimenpiteistä asetettavien mittareiden mukaisesti. Käytännössä tämä toteutetaan ottamalla käyttöön liikennöintisopimusten ehdoissa mahdollistettu yhden (1,0) prosenttiyksikön suuruinen lisäkannuste, jota maksetaan liikennöitsijän suoriutumisen perusteella.

Kehittämisohjelma on osa laajempaa HSL:n ja liikennöitsijöiden yhteistä tavoitetta kehittää yhteistyötä molempia osapuolia hyödyttävällä tavalla. Saadakseen taso- ja lisäkorotukset sekä mahdollisen ylimääräisen kannusteen, liikennöitsijän tulee sitoutua kehittämisohjelman toteuttamiseen kaikessa operoimassaan HSL-liikenteessä. Lisäkannustetta maksetaan kuitenkin vain sähköbussisopimuksista. Tällöin kehittämisohjelmista saatavat laadulliset hyödyt koskevat lähes kaikkea HSL:n bussiliikennettä.

Koska sähköbussi-indeksin käyttöönotto on ollut alkuperäisten sopimusehtojen mukaan mahdollista kilpailukierroksesta 57 alkaen, ei edellä esitettyjä korvauksia esitetä maksettavaksi näiden uusimpien liikennöintisopimusten osalta. Kyseiset kilpailukierrokset on järjestetty aikana, jolloin tarjoajan olisi jo tullut olla tietoinen, että kustannustason kehitys ei tule olemaan vakaata maailmantilanteen takia. Saadakseen edellä mainitut korotukset, liikennöitsijät kuitenkin veloitetaan ottamaan käyttöön sähköbussi-indeksi myös kaikissa uudemmissa liikennöintikohteissa, joissa sähköbusseilla liikennöitävä osuus on vähintään 50 prosenttia. Tällä toimella pyritään estämään vastaavien tilanteiden syntyminen jatkossa.

Saadakseen esitetyt korvaukset, tulee liikennöitsijän sitoutua kaikkiin esittelytekstissä mainittuihin ehtoihin ja niiden mukaisesti laadittaviin liikennöintisopimusten muutossopimuksiin.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) hyväksyä esittelytekstissä selostetun korvausmenettelyn ja kustannusvaikutukset,

arviolta 8,7 M€ vuodelle 2025 tammikuun hintatasossa, jolla kompensoidaan liikennöitsijöille linja-autoliikenteen kokonaiskustannusindeksistä aiheutuneet tappiot sähköbusseilla operoitavissa sopimuksissa;

b) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään vähäisiä muutoksia korvausmenettelyyn sekä kehittämisohjelmien toimeenpanoon; sekä

c) valtuuttaa toimitusjohtajan tekemään liikennöintisopimusten muutossopimukset, joihin sisällytetään esittelytekstissä mainitut velvoitteet.

Sopimus ei synny tällä päätöksellä, vaan erillisen muutossopimuksen allekirjoittamisella.

Käsittely

Esittelijä muutti pohjaesityksensä selostusosaa käsittelyn aikana siten, että alaotsikon ”Indeksin korjaaminen ja aiheutuneiden tappioiden kompensointi” neljänneksi viimeinen kappale ”a) huomioimalla indeksien välinen erotus muutoshetkellä ja tekemällä sen perusteella veloitushintoihin tasokorotus, joka mahdollistaa oikean kustannustason muutosajankohdasta eteenpäin loppusopimuskaudeksi (sisältäen optiokauden)” muutettiin muotoon: ”huomioimalla indeksien välinen erotus **1/2025 mukaisesti** ja tekemällä sen perusteella veloitushintoihin tasokorotus, joka mahdollistaa oikean kustannustason muutosajankohdasta eteenpäin loppusopimuskaudeksi (sisältäen optiokauden)”. (Muutos tummennettuna)

Hallituksen jäsen Tarik Ahsanullah teki Saara Braxin, Nina Suomalaisen ja Anssi Auran kannattamana seuraavan esittelijän ehdotuksesta poikkeavan muutosehdotuksen päätöksen a-kohtaan: ”Hallitus päättää a) hyväksyä esittelytekstissä selostetun korvausmenettelyn muutettuna siten, että liikennöitsijöille kompensoidaan vuoden 2022 alusta lähtien jo aiheutuneista tappioista 50 prosenttia. Korvausten saamisen edellytyksenä on sitoutuminen kehittämisohjelmaan esittelytekstissä todetulla tavalla. Kohdat b ja c pohjaesityksen mukaisesti.” Ahsanullah totesi selvyyden vuoksi, että hänen muutosesityksensä ei ole ristiriidassa esittelijän käsittelyn aikana tekemän muutoksen kanssa, eli hän ei esitä muutosta siihen.

Koska oli tehty kannatettu muutosehdotus, asiasta äänestettiin. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat vastaehdotusta, äänestivät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 4 JAA-ääntä (Kauppila, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 7 EI-ääntä (Ahsanullah, Aura, Brax, Laiho, Liukkonen, Rydman ja Suomalainen), sekä 3 äänesti tyhjää (Halava, Kauppinen ja Månsson). Puheenjohtaja totesi Ahsanullahin ehdotuksen tulleen hallituksen päätökseksi.

Hallituksen varajäsen Lilli Salmi poistui asian käsittelyn aikana klo 10:02.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen muutettuna Ahsanullahin esityksen mukaisesti.

Lähijunaliikenteen lippujen yhteiskäyttöisyyden sopimuskiistan ratkaiseminen

101/08.01.01.01/2025 Lähijunaliikenteen lippujen yhteiskäyttöisyyden sopimuskiistan ratkaiseminen

Hallitus 08.04.2025 § 31

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi Kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

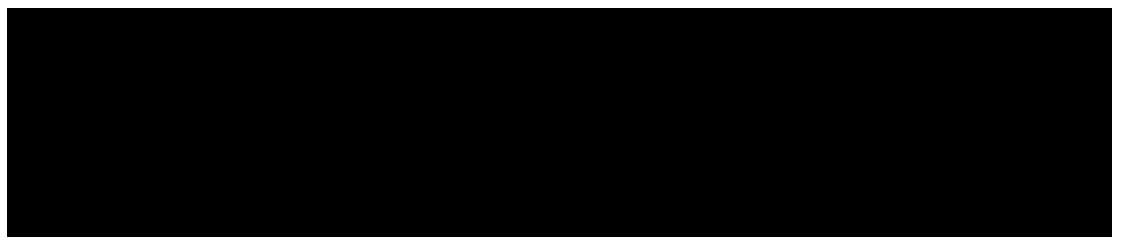
HSL:n ja VR:n välinen lippujen yhteiskäyttöisyysjärjestely lähijunaliikenteessä

Helsingin seudun lähijunaliikenteessä on pitkään ollut käytössä vastavuoroinen lippujen yhteiskäyttöisyys, joka mahdollistaa HSL-lipuilla kulkemisen valtion ostoliikennesopimukseen kuuluvissa R-, D-, T- ja Z-junissa HSL-alueen sisällä, ja vastaavasti VR:n lipuilla kulkemisen HSL:n lähijunissa. Nämä nopeat lähijunat ovat HSL-matkustajille tärkeä yhteys Keravalta ja Tikkurilasta Helsinkiin. Vuodesta 2018 alkaen, kun Tuusula liittyi HSL:n jäseniksi, yhteiskäyttöisyysalue on kattanut varsinaisen HSL-alueen lisäksi Järvenpään, jonka kautta kulkee suuri määrä tuusulalaisten vaihtomatkoja. Useimmille Jokelasta tai Järvenpään kautta matkustaville nämä junat ovat ainoa joukkoliikenteen runkoyhteys.

Nykyinen sopimus HSL:n ja VR-Yhtymä Oyj:n välillä tuli voimaan vuoden 2022 alusta, ja siinä on sovittu HSL:n maksama kiinteä vuosikorvaus yhteiskäyttöisyydestä. Sopimuksessa on määriteltä muutoksenmenettely korvaussumman korottamiseksi, jos Järvenpää liittyy HSL:n jäseneksi, mutta nykyiseen HSL-alueeseen ja lippujen kelpoisuuteen soveltuvaa tarkistusmenettelyä matkustuksen muutosten takia ei ole määriteltä sopimuksessa, vaan vuosikorvaus on määriteltä kiinteäksi (indeksillä tarkistettuna) koko sopimuskaudelle. Korvauksen perusteena olevat matkustustiedot ovat peräisin vuoden 2018 lippulajitutkimuksesta, joka oli sopimusta valmisteltaessa paras ja edustavin tietoaaineisto. Syksyllä 2021 tehtiin myös tutkimus, mutta silloin oltiin keskellä koronapandemiaa ja matkustus oli n. 40 % tavallista vähäisempää. Siksi tuon tutkimuksen tuloksia ei katsottu voitavan käyttää pitkäaikaisen, vuoden 2030 loppuun voimassa olevan sopimuksen korvausten määrittelyyn.

Syksyn 2021 tuloksia käytettiin kuitenkin aikaisemman sopimuksen viimeisen vuoden 2021 korvausten tarkistukseen ns. loppuclearing-menettelyssä. Syksyllä 2023 tehtiin seuraava lippulajitutkimus junissa, kun matkustus oli palautunut lähelle pandemiaa edeltänyttä tasoa. Sen tulosten mukaan HSL-lippujen käyttö Järvenpäässä oli kasvanut sopimuksen lähtötietona käytetystä LIPTU2018-aineistosta, vaikka järvenpäälaisille ei myyty subventoitua kehyskuntakausi-lippua runkomatkalle Järvenpään ja pääkaupunkiseudun välille.

Erimielisyys Järvenpään lipunmyynnin muutosten vaikutuksesta sopimukseen ja korvauksen tarkistamisesta



**Ehdotus**

Hallitus päättää

- a) hyväksyä HSL:n ja VR-Yhtymä Oy:n välistä lähijunaliikenteen lippujen yhteiskäyttöisyyden sopimuskiistaa koskevan sovintoesityksen;
- b) hyväksyä aikaisemman sopimuksen viimeiseltä vuodelta 2021 HSL:n maksettavaksi loppuclearingin summana 1 215 000 euroa;
- c) hyväksyä nykyisen sopimuksen mukaisen HSL:n maksaman vuotuisen yhteiskäyttöisyyskorvauksen korottamisen 500 000 eurolla, joka maksetaan takautuvasti vuosilta 2022–2025 kertaeränä 2 miljoonan euron suorituksella, ja jatkossa vuodesta 2026 alkaen sopimuksen mukaisella indeksiehdolla tarkistettuna; sekä
- d) valtuuttaa toimitusjohtajan valmistelevaan, hyväksymään ja allekirjoittamaan välitysmenettelyä koskevan sovintosopimuksen ja muutokset lähijunaliikenteen lippujen yhteiskäyttöisyys sopimukseen siten, että lisäkorvauksen maksaminen päättyy, jos sen perusteena oleva järvenpäälaisten HSL-lippujen käyttö laskee sopimuksen alkuperäiselle vuoden 2018 lippulajitutkimuksen mukaiselle tasolle.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Pöytäkirjasta on mustattu kohdat, jotka ovat salassa pidettäviä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24.1 § kohtien 17, 19 ja 20 nojalla.

Lausunto Artic-raitiovaunukaluston peruskunnostuksen hankesuunnitelmasta

63/00.04.02/2025 Artic peruskunnostus (10v huolto) hankesuunnitelma

Hallitus 08.04.2025 § 32

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Liikenne-tulosityksikön johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Johdanto

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy pyytää HSL:ltä lausuntoa Artic-vaunujen peruskunnostuksesta (raskashuolto). Raskashuolto on välttämätön investointi Artic-kaluston kunnon ylläpitämiseksi ja raitioliikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi.

Artic-kaluston raskashuollon hankesuunnitelman päätöksenteko on tarkoitus tehdä talven 2025 aikana niin, että Kaupunkiliikenne Oy voi aloittaa kaluston raskashuollot vuoden 2025 keväästä lähtien.

Tiivistelmä

HSL pitää Artic-kaluston raskashuoltoa tarpeellisena investointina. Kaluston elinkaarihallinnan kannalta on tärkeää, että suunnitellut raskashuollot tehdään ajallaan.

Investointi kasvattaa jonkin verran raitioliikenteen operointikustannuksia, koska kaluston kustannukset maksetaan osana operointikustannuksia. Hankesuunnitelman mukainen investointikustannus on yhteensä enintään 19 miljoonaa euroa. Pääomakulujen kasvun johdosta raskashuollon bruttovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin on arviolta 1,9 miljoonaa euroa.

Kalustohankinnan esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin on noin +0,4 %. HSL:n näkemys on, että kalustoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoituksen täytyy tulla kunnilta tai valtiolta. Mikäli kalustoinvestoinnin kustannukset rahoitetaan täysin kuntaosuudella, on vaikutus kuntaosuuteen noin 0,4%.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin 2030-luvun alkuun mennessä. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttönotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. (Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.)

Ehdotus Hallitus päättää antaa liitteen 1 mukaisen lausunnon Artic-raitiovaunukaluston raskashuollon hankesuunnitelmasta.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet

1. Lausunto Artic peruskunnostus (10v huolto) hankesuunnitelmasta
2. Artic peruskunnostus (10v huolto) hankesuunnitelma
3. Artic-vaunujen peruskunnostuksen (10v huolto) hankesuunnitelman lausuntopyyntö

Suomenlinnan lautan sopimuksen jatkaminen

345/08.01.02.00/2020 Suomenlinnan henkilö- ja huoltoliikenteen järjestäminen

Hallitus 08.04.2025 § 33

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Ville Uusi-Rauva, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Sopimuksen tausta

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tilaama Suomenlinnan henkilöliikenne hoidetaan tällä hetkellä HSL:n ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n (Kaupunkiliikenne) välisellä sopimuksella. Nykyinen sopimus on voimassa 17.4.2017–16.4.2027. Sopimus Suomenlinnan henkilöliikenteen hoitamisesta koskee Suomenlinnan ja Helsingin kantakaupungin välistä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän piiriin kuuluvaa lauttaliikennettä. Sopimuksen mukaisesti HSL:n tulee päättää sopimuksen jatkosta kaksi vuotta ennen sopimuksen päättymistä.

HSL:n hankintoihin sovelletaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia (1398/2016, "erityisalojen hankintalaki"), jonka 26 §:n mukaan lakia ei sovelleta viranomais Hankintayksiköiden väliseen hankintaan, jolla ne toteuttavat yhteistyössä ja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi niiden vastuulla olevat yleisen edun mukaiset julkiset palvelut. Lisäksi edellytyksenä on, että enintään 20 prosenttia yhteistyön piiriin kuuluvista palveluista tuotetaan muita kuin sopimuksen osapuolia varten.

HSL tulee käymään edellä mainitun lähtökohdan pohjalta neuvottelut Kaupunkiliikenteen kanssa Suomenlinnan henkilöliikenteen liikennöintisopimuksen jatkamisesta. Sopimus tullaan laatimaan seuraavien periaatteiden mukaisesti.

Liikenteen järjestämistapa

Suomenlinnan henkilöliikenteen järjestää Kaupunkiliikenne Oy tällä HSL:n kanssa tehtävällä jatkosopimuksella.

Kaupunkiliikenne järjestää ja hoitaa Suomenlinnan ja Helsingin kantakaupungin (Kauppatori–Suomenlinna) välisen henkilöliikenteen tilaamalla sen suora hankintana Suomenlinnan liikenne Oy:ltä, SLL:ltä.

SLL hoitaa henkilöliikenteen omilla aluksillaan tai kilpailutettuna alihankintana niin, että alihankkija hoitaa liikennettä vain aluksilla, jotka Kaupunkiliikenne on SLL:n esityksestä hyväksynyt tähän liikenteeseen. Tällä hetkellä alukset ovat M/S Suomenlinna II, M/S Suokki ja M/S Tor.

SLL hoitaa henkilöliikennettä sekä henkilöliikenteeseen tarkoitetuilla lautoilla että erillistä huoltoliikenteen reittiä (Katajanokka–Suomenlinnan huoltolaituri) liikennöivällä huoltolautalla. Tällä hetkellä alus on M/S Ehrensverd. SLL hoitaa henkilöliikenteen lautoilla myös osan huoltoliikenteestä eli rahdin ja ajoneuvojen kuljettamisesta.

Liikenteen suunnittelu

Liikenne järjestetään HSL:n laatiman ja hyväksymän liikennöintisuunnitelman mukaisesti. HSL vastaa liikennöintisuunnitelman vuosittaisesta täsmentämisestä yhteistyössä Kaupunkiliikenteen (SLL:n) kanssa.

Liikennöintisuunnitelma koskee Kauppatorin ja Suomenlinnan välillä liikennöiviä henkilöliikenteeseen tarkoitettuja lauttoja. Liikennöintisuunnitelmassa määritetään:

- lähtötiheys eri vuorokauden- ja vuodenaikoina
- liikennöinniltä edellytetty matkustajakapasiteetti/tunti eri vuorokauden- ja vuodenaikoina
- ensimmäisten ja viimeisten lähtöjen ajat

Liikennöintisuunnitelma sisältää myös em. reunaehtojen perusteella laaditun Suomenlinnan henkilöliikenteen aikataulun. Huoltoliikenteen aikatauluissa otetaan huomioon HSL:n laatimat henkilöliikenteen aikataulut. Reiteissä ja aikatauluissa ei ole muutostarvetta nykyiseen liikenteeseen.

Taksa- ja lippujärjestelmä sekä lippuasioiden hoito

Sopimuksen henkilöliikenteessä noudatetaan pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmää.

Sähkölautojen mahdollinen käyttöönotto

Sähkölautojen käyttöönotto edellyttää lauttojen lisäksi muutoksia laitureiden infraan ja lauttojen latausinfraan. Sähkölautoilla tulee olemaan vaikutus kaupunkikuvaan ja muutokset tulee huomioida myös kaavoituksessa.

Sähkölautojen käyttöönottoon Kauppatorin linjalla varaudutaan sopimuskauden aikana, ja sähkölautojen käyttöönotosta päätetään ja sovitaan erikseen. Katajanokan huoltolautan sähköistäminen ei näytä tällä hetkellä todennäköiseltä.

Sopimukseen kirjataan, että sopimuskauden aikana sähkölautojen käyttöönottoa selvitetään yhdessä Helsingin kaupungin ja Kaupunkiliikenteen kanssa ja tarkennetaan niiden vaikutukset liikennöinti-, infra- ja muihin kustannuksiin. Kustannukset nykyisiin verrattuna tulevat hyvin todennäköisesti olemaan korkeat.

Myös Sopimukseen laitettavat optiovuodet mahdollistavat tarvittaessa sähkölautojen käyttöönoton ja kustannusvaikutuksista sovitaan erikseen.

Mainostaminen lautoilla

HSL:n mainossopimus on tällä hetkellä voimassa aluksella M/S Suomenlinna II, ja jatkuu automaattisesti kyseisen lautan osalta. Uuteen sopimukseen kirjataan vastaavan tyyppiset määritelmät myös muiden lauttojen osalta.

Sopimuskorvaus

Henkilöliikenteen sopimuskorvaus muodostuu liikennöintikorvauksesta sekä yleiskustannuksista. Kaupunkiliikenteelle liikenteen järjestämisestä aiheutuvat yleiskustannukset muodostuvat sellaisista Suomenlinnan lauttaliikenteen hallintokustannuksista, jotka ovat riippumattomia liikenteen volyyminä.

Yleiskustannukset muodostuvat seuraavia toimintoja koskevista kustannuseristä:

- osto- ja myyntilaskutus,
- alihankkijoiden kilpailuttamisprosessin hallinnointi,
- liikennöintisopimusten hallinnointi,
- sopimuksen mukainen raportointi,
- muut sopimuksen hallintoon liittyvät tehtävät,
- liikennöintisuunnitelman laatiminen ja täsmentäminen vuosittain, sekä
- osallistuminen työvuoroaikataulujen laadintaan.

Liikennöintikorvaukset muodostuvat SLL:n liikennöintikustannuksista (SLL-korvaus) ja SLL:n alihankintaliikennöinnin kustannuksista (Alihankintakorvaus).

Korvausten kokonaismäärä on Kauppatorin linjalla noin 5 000 000,00 euroa vuodessa ja Katajanokan linjalla noin 340 000,00 euroa vuodessa nykyisellä hintatasolla ja liikennemäärällä.

Yleiskustannuksia ja liikennöintikorvausta tarkistetaan vuosittain kustannustason nousua vastaavasti. Indeksitarkistuksissa käytetään Tilastokeskuksen Suomenlinnan liikenteen indeksiä. Mikäli liikennöintikorvausten kustannustekijöissä tapahtuu poikkeuksellisia muutoksia, joiden vuoksi indeksitarkistus ei kuvaa Kaupunkiliikenteen todellista kustannuskehitystä, otetaan tällaiset muutokset erikseen huomioon liikennöintikorvauksen tarkistustekijöinä, mikäli osapuolet keskinäisissä neuvotteluissa näin sopivat.

Vuosina 2027–2036 M/S Ehrensvärdille ja M/S Suomenlinna II:lle tehdään ajoittain huoltotöitä, joiden aikana käytetään tarvittaessa vara-aluksia. Huoltotyöt aiheuttavat joinain vuosina lisäkuluja 1M€–2M€. Nämä kustannukset tulevat täysimääräisesti HSL:n maksettavaksi.

Kaupunkiliikenne (SLL) tehostaa sopimuskaudella toimintaansa. Toiminnan tehostumista seurataan SLL-korvauksen kehittymisenä suhteessa Tilastokeskuksen Suomenlinnan liikenteen indeksiin. Kaupunkiliikenteen (SLL:n) toiminnan tehostumisen tavoitteena on 0,2 %:n tehostuminen kalenterivuodessa. Mikäli tavoitetta ei saavuteta, neuvottelevat sopijapuolet tarpeellisista toimenpiteistä toiminnan tehostamiseksi.

Muutokset liikennöintimäärissä ja erityisolosuhteet

Liikennöintisopimuksen mukaista vuotuista ajotuntimäärää voidaan muuttaa enintään ± 5 % kalenterivuoden aikana ja ± 15 % koko sopimuskauden aikana.

Yksittäisinä erityispäivinä voidaan tarvittaessa ajaa ylimääräistä liikennettä.

Sopimuksen voimassaolo

Sopimus on voimassa 17.4.2027 alkaen ja päättyy 16.4.2032.

Osapuolet neuvottelevat mahdollisesta jatkosopimuksesta tai option käytöstä niin, että viimeistään kahta (2) vuotta ennen sopimuksen päättymistä on tiedossa, jatketaanko sopimusta, käytetäänkö optiota vai järjestetäänkö liikenne muutoin.

a) valtuuttaa toimitusjohtajan tai hänen määräämänsä valmistelevaan ja hyväksymään jatkosopimuksen Suomenlinnan lauttaliikenteen henkilöliikenteen hoitamisesta Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa esityksen mukaisesti ajalle 17.4.2027–16.4.2032; sekä

b) valtuuttaa toimitusjohtajan tai hänen määräämänsä henkilön tekemään sopimukseen sen voimassaolon aikana vähäisiä ja teknisluonteisia muutoksia.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet

Sopimus Suomenlinnan henkilöliikenteen hoitamisesta

Pohjois-Espoon linjastotarkastelu

77/08.00.00.04/2025 Pohjois-Espoon linjastotarkastelu

Hallitus 08.04.2025 § 34

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi Aluepäälikkö Miska Peura, etunimi.sukunimi@hsl.fi Joukkoliikennesuunnittelija Timo Huomo, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Taustaa ja tavoitteet

Yhtymäkokouksen hyväksymää HSL:n vuosien 2025–2027 Talous- ja toimintasuunnitelmaa (26.11.2024, § 12) valmisteltaessa jouduttiin subventiotasotavoitteeseen pääsemiseksi hakemaan säästöjä joukkoliikennepalveluiden operointikustannuksista vuositason 974 000 euron verran. Kuntien lausuntojen ja kuntakohtaisten subventiotasojen erojen takia operointikustannusten leikkaus kohdennettiin suurelta osin Espoon kuntaosuuteen. HSL:n hallituksen 14.1.2025 (§ 2) hyväksymässä Liikennöintisuunnitelma 2025–2026:ssa todetaan, että Pohjois-Espoon ja Pitkäjärven alueen liikennetarjontaa tarkastellaan erillisenä työnä, joka tuodaan HSL:n hallituksen päätettäväksi keväällä 2025.

HSL:n kauden 2022–2025 strategisissa tavoitteissa korostuu vahvasti tarve parantaa joukkoliikennepalveluiden kustannustehokkuutta sekä tasapainottaa taloutta. TTS2025–2027:n säästötavoite kohdistettiin ensisijaisesti Pohjois-Espoon bussiliikenteeseen, missä kustannustehokkuus on selvästi heikompaa kuin eteläisemmässä Espoossa. Linjastotarkastelussa tavoitteena on ollut löytää Pohjois-Espoon ja Pitkäjärven ympäristön bussiliikenteestä säästökohteita, jotka voidaan toteuttaa ilman merkittävää haittaa alueen asukkaiden liikkumiseen. Samalla on pyritty löytämään kustannustehokkuutta edistäviä ratkaisuja, joilla voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä asukkaiden tärkeimpinä pitämällä yhteysväleillä. Pitkäjärven ympäristön bussiliikenne kytkeytyy linjastollisesti Pohjois-Espoon liikenteeseen, joten suunnittelussa on ollut tarkoituksenmukaista tarkastella pelkkää Pohjois-Espoota hieman laajempaa aluetta. Etelä-Espoon linjoille kohdistettiin tehostamistoimenpiteitä jo aiemmin, ja nämä muutokset on toteutettu vuonna 2024.

Osallisuus

Osana linjastotarkastelutyötä suunnittelualueen asukkaille tehtiin joulukuussa kaksi kohdennettua kyselyä, joihin saatiin yli 2 600 vastausta. Tavoitteena oli esimerkiksi selvittää tarkemmin, miten vapaa-ajan liikkumistarpeet poikkeavat arkisten työ- ja koulumatkojen tarpeista. Vastaajilla oli kyselyssä myös mahdollisuus jättää avointa palautetta suunnittelualueen joukkoliikenteestä. Kyselyiden vastaukset syvensivät suunnittelijoiden ymmärrystä alueen asukkaiden liikkumistarpeista, joita voitiin peilata linjojen nousijamääriin sekä kustannustehokkuuslukuihin.

Kyselyvastauksista erottui muutamia pääteemoja, jotka mahdollisuuksien mukaan huomioitiin suunnittelutyössä, tai jotka auttavat suuntamaan tulevia kehittämistoimia ja viestintää oikeisiin asioihin. Näitä olivat liityntäpysäköinnin haasteet, vapaa-ajan matkojen suuntautuminen erityisesti isoimpiin aluekeskuksiin, Espoon keskukseen suuntautuvan matkustuksen arkipainotteisuus sekä erilaiset toiveet nykyistä

nopeammista ja tiheämmistä joukkoliikenneyhteyksistä sekä vaihdottomista yhteyksistä eri puolille Espoota ja muuta pääkaupunkiseutua.

Suunnitteluperiaatteet ja tarjonnan muutokset

Keskeisenä periaatteena linjastotarkastelussa on ollut tehdä toimenpiteitä, joilla kustannuksia saadaan karsittua ilman merkittäviä haittavaikutuksia. Ensisijaisesti kustannussäästöjä on pyritty löytämään hiljaisimpien ajankohtien liikenteestä. Osalla Pohjois- Espoon ja Pitkäjärven alueen bussilinjoista ajetaan nykytilanteessa lähtöjä, joilla on ollut vain muutamia matkustajia lähtöä kohti. Joillakin lähdöillä kysyntää on ollut vain osalla reitistä, jolloin tarpeellinen tarjonta voidaan toteuttaa liikennöimällä vain sitä reittiosuutta, jolla matkustajia on ollut.

Parannetaan tarjontaa kustannustehokkaasti

Noin puolet Leppävaaran ja Kalajärven välisestä bussiliikenteestä siirretään kulkemaan nopeampaa reittiä Lintuvaaran, Hämevaaran, Pähkinärinteen ja Hämeenkylyn kautta. Muutos nopeuttaa matka-aikaa noin seitsemällä minuutilla. Tarjonta Leppävaarasta Hämevaaraan ja Järvenperään säilyy nykytasolla.

Nykyiset linjat 206, 225, 227 ja 236B yhdistetään kahdeksi uudeksi linjaksi. Linja 227 kulkee päivittäin n. klo 6–23 Leppävaarasta Nuijalan, Keran, Viherlaakson-rannan, Lippajärven ja Myllykylän kautta Jorviin. Linja 237 tarjoaa arkisin asiointi-, työ- ja koulumatkayhteydet Högnäsiin. Nuijalan ja Viherlaaksonrannan asuinalueille tarjotaan jatkossa joukkoliikenneyhteys myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Espoon keskuksesta Nuuksion suuntaan kulkevaa bussiliikennettä linjoilla 243, 244 ja 245 järjestellään hieman uusiksi toteutuneen kysynnän perusteella. Nykyisten linjojen rinnalle perustetaan uusi linja 247, joka palvelee nykyistä paremmin koulumatkayhteyksiä sekä sujuvoittaa liikennöintiä Siikajärven alueelle.

Laaksolahdessa linjojen 215 ja 548 reitteihin tehdään pieniä tarkistuksia, jotta linjojen reitit palvelisivat alueen asukkaita nykyistä kattavammin.

Tarkistetaan tarjontaa kysyntää vastaavaksi

Kalajärven ja Rinnekodin välillä Lahnuksen koulun ja Rödsbogs skolan kautta kulkeva koululaislinja 348 lakkautetaan, ja sen lähdöt korvataan linjan 345 K-reitillä. Linja 348 on ollut kustannustehokkuudeltaan koko Espoon kallein bussilinja. Linjalle 345 muutos voidaan toteuttaa pienin lisäkustannuksin. Muutoksen myötä voidaan samalla tarjota Röylän alueelta vaihdoton yhteys Helsingin keskustaan ja takaisin muutamia kertoa päivässä.

Espoon keskuksesta Nuuksion, Bodominjärven ja Kalajärven suuntaan liikennöivien linjojen 243, 244, 245, 246 ja 582 lähtöjen määrää ja vuorovälejä tarkistetaan tarkemmassa aikataulusuunnittelussa erityisesti myöhäisillan ja viikonloppuaamujen osalta, jolloin nousijamäärät ovat olleet hyvin pieniä.

Linjat 214 ja 215 yhdistetään myöhäisillan liikenteessä sekä viikonloppuaamuina linjaksi 214A, joka palvelee n. 30 minuutin vuorovälillä kohtuullisella kävelytäisyydellä molempien linjojen liikennöintialueen. Linjojen 214 ja 215 hiljaisen ajan lähdöillä on kulkenut ainoastaan muutamia matkustajia lähtöä kohti.

Vaikutukset liikkumiseen ja kustannuksiin

Pohjois-Espoon linjastotarkastelun mukaiset muutokset vaikuttavat hyvin pieneen määrään joukkoliikennematkoja. Vähennettävillä tai yhdistettävillä lähdöillä on kulkenut enimmillään vain muutamia matkustajia ja monille lähdöille on vaihtoehtoisia yhteyksiä muilla linjoilla. Joukkoliikennepalvelu ei poistu miltään alueelta, mutta yksittäisillä alueilla liikennöintiaika voi joissain tapauksissa hieman lyhentyä, mikäli kysyntää esimerkiksi aikaisille aamulähdöille tai myöhäisille iltalähdöille ei ole ollut. Muutoskokonaisuuteen sisältyy myös asukkaiden toiveiden perusteella tehtäviä muutoksia, joilla parannetaan linjaston kattavuutta tai nopeutetaan matka-aikoja. Kokonaisuutena tarjontaan tehtävillä muutoksilla ei ole odotettavissa merkittäviä vaikutuksia kysyntään tai lipputuloihin.

Muutosten suunnittelussa lähtökohtana on ollut, että koulumatkayhteydet säilyvät sekä matkat terveydenhoidon palveluihin ja työpaikoille onnistuvat jatkossakin joukkoliikenteellä. Leppävaaran ja Kalajärven välisten linjojen muuttuessa varmistetaan työmatkayhteyksien säilyminen Pohjois-Espoon työpaikka-alueille, joiden kautta liikennöidään nykyiseen tapaan muutamia lähtöjä arkinen aamulla ja iltapäivällä.

Linjasto- ja tarjontamuutokset vähentävät liikennöintikustannuksia vuositasolla säästötavoitteen mukaisesti n. 980 000 eurolla. Muutokset toteutetaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025 alkaen, jolloin vuoden 2025 osalta säästöä kertyy n. 400 000 euroa. 974 000 euron säästötarve koskee myös vuotta 2025, mutta muu osa säästötarpeesta pystytään kattamaan pääosin Espoon kaupunkiradan työmaan junaa korvaavan bussiliikenteen varaumista sekä osin muista käyttämättä jäävistä Espoon bussiliikenteen varaumista.

Ehdotus Hallitus päättää hyväksyä Pohjois-Espoon linjastotarkastelun ohjeellisena noudatettavaksi. Muutokset astuvat voimaan syysliikenteen alkaessa 11.8.2025.

Käsittely Hallituksen jäsen Mia Laiho ehdotti jäsenten Björn Månsson ja Saara Brax kannattamana asian panemista pöydälle perusteluinaan se, että ”pöydällä oloaikana tulee arvioida esitettyjen linjastomuutosten vaikutukset lasten ja nuorten koulumatkoihin ja harrastuksiin ja tuoda selvitys hallitukselle ennen päätöksentekoa.”.

Asiasta äänestettiin. Ne, jotka kannattivat asian käsittelyn jatkamista, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat pöydällepanoa, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Rajala, Sauri ja Ylitalo) ja 6 EI-ääntä (Aura, Brax, Ahsanullah, Laiho, Månsson ja Suomalainen), sekä 2 äänesti tyhjää (Liukkonen ja Rydman). Äänten mennessä tasan puheenjohtajan ääni ratkaisi ja puheenjohtaja totesi, että asia pannaan pöydälle.

Päätös Hallitus päätti panna asian pöydälle.

Liitteet Pohjois-Espoon linjastotarkastelu luonnos 28.3.2025

Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset

Hallitus 08.04.2025 § 35

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja tulosalueen johtajien viranhaltijapäätökset ajalta 3.–28.3.2025.

Ehdotus Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liite Päätösluettelo

Tiedoksi merkittävät asiat

Hallitus 08.04.2025 § 36

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Turunväylän (vt 1) ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, tiesuunnitelma, Helsinki
- Mellunmäen keskus - asemakaavan muutos
- Lausunto Kiilan Kiertolan kehityskuvan OAS
- Lausunto Pitkäsentie 6-8 valmiasasema -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- Oppilaskodintien katusuunnitelma
- Lisälausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta
- Lausunto Pitkäsuontie 10 -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Helsingin nuorisoneuvoston kannanotto hybridilatauspisteiden lisäämiseksi HSL:n julkiseen liikenteeseen
- Espoon vanhusneuvoston kannanotto HSL:n liikenteen asiakastutkimusten saavutettavuudesta
- Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö valtuutettu Elina Kauppilan aloitteesta joukkoliikenteen matkalippujen hintojen laskemiseksi
- Tiedonhallintalautakunnan kysely tehtävien arvioinnista ja kehittämisestä
- Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen valtionavustukset 2024-2025
- Siuntion kunnan kirje HSYKille 03/2025

Ehdotus Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Turunväylän (vt 1) ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, tiesuunnitelma, Helsinki (41/00.04.02/2025)
Mellunmäen keskus - asemakaavan muutos (54/10.02.03/2025)
Lausunto Kiilan Kiertolan kehityskuvan OAS (50/10.02.03/2025)
Lausunto Pitkäsentie 6-8 valmiasasema -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (56/10.02.03/2025)
Oppilaskodintien katusuunnitelma (42/10.02.03/2025)
Lisälausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (135/03.00.00.00/2022)
Lausunto Pitkäsuontie 10 -osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (45/10.02.03/2024)
Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi (45/03.00.00.00/2025)
Helsingin nuorisoneuvoston kannanotto hybridilatauspisteiden lisäämiseksi HSL:n julkiseen liikenteeseen (82/00.02.03/2025)

Espoon vanhusneuvoston kannanotto HSL:n liikenteen asiakastutkimusten saavutettavuudesta (95/00.02.03/2025)
Helsingin kaupunginhallituksen lausuntopyyntö valtuutettu Elina Kauppilan aloitteesta joukkoliikenteen matkalippujen hintojen laskemiseksi (73/00.02.03/2025)
Tiedonhallintalautakunnan kysely tehtävien arvioinnista ja kehittämisestä (70/00.04.02/2025)
Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen valtionavustukset 2024-2025 (196/02.05.01.00/2021)
Kirje HSYKille 03/2025 (752/08.00.00.01/2020)

Seuraava kokous

Hallitus 08.04.2025 § 37

Esittelijä	Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija	Hallintopäällikkö Anni Lehtinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Ehdotus Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 6.5.2025 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 29.4.2025 klo 16.00 alkaen. Paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 27, § 32, § 34, § 35, § 36, § 37**Muutoksenhakukielto**

Päätöksiin, jotka koskevat vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 28, § 30

Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, jäljempänä erityisalojen hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Erityisalojen hankintalain 123 §:n mukaan hankintayksikön päätöksen poistamiseen ja muun hankintamenettelyssä tehdyn ratkaisun peruuttamiseen sekä asian uudelleen ratkaisemiseen sovelletaan, mitä hankintaoikaisusta julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) 132–135 §:ssä säädetään. Erityisalojen hankintalain 128 §:n mukaan muutoksenhakuun erityisalojen hankintalaissa tarkoitetuista ratkaisuksista sekä lainvastaisen menettelyn johdosta määrättäviin seuraamuksiin sovelletaan, mitä hankintalain 16 luvussa (145–169 §) säädetään.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Päätöksiin voi hakea muutosta joko tekemällä hankintaoikaisuvaatimuksen tai valituksen markkinaoikeudelle tai molemmat.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla (hankintalaki 163 §).

Sähköistä tiedoksiantoa käytettäessä hankintapäätös katsotaan saaduksi tiedoksi sinä päivänä, jolloin päätöksen sisältävä sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Tällaisena ajankohtana pidetään viestin lähettämispäivää, jollei asiassa esitetä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut vastaanottajalle myöhemmin. (erityisalojen hankintalaki 118.1 §)

Jos tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, vastaanottajan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei tiedoksiannon näytetä tapahtuneen myöhemmin. (erityisalojen hankintalaki 118.2 §)

Käytettäessä todisteellista tiedoksiantotapaa, tiedoksianto katsotaan tapahtuneeksi saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Ohje hankintaoikaisuvaatimuksen tekemisestä

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu asianosainen.

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta.

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, jolleivät ne jo ole hankintayksikön hallussa.

Hankintaoikaisuvaatimus toimitetaan hankintayksikölle:

Sähköpostiosoite: [hsl\(at\)hsl.fi](mailto:hsl(at)hsl.fi)
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on niiden toimitustavasta riippumatta oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Hankintaoikaisuvaatimuksen vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu asianosainen voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee (hankintalaki 146 § 2 mom.):

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan tai dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta

muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Valitus on tehtävä hankintalain 147 §:ssä säädettyssä ajassa. Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen erityisalojen hankintalain 121 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valitus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Valituskirjelmässä, joka on osoitettava markkinaoikeudelle, on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta
2. miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi sekä perusteet, joilla muutosta vaaditaan
3. valittajan nimi ja yhteystiedot
4. jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja yhteystiedot
5. postiosoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite).

Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää (hankintalaki 146 § 3 mom.).

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

Valituskirjelmään on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
2. selvitys valituksen kohteena olevan päätöksen tiedoksisaantitavasta ja -päivästä

3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle
4. asiamiehen valtakirja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 32 §:n mukaisesti.

Valitus on toimitettava valitusajan kuluessa markkinaoikeudelle:

Markkinaoikeus

Sähköposti: markkinaoikeus(at)oikeus.fi

Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 43300,

Faksinumero: 029 56 43314,

Asiakaspalvelun aukioloaika: ma–pe 8.00–16.15

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Valitusasiakirjojen on niiden toimitustavasta riippumatta oltava perillä viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen asiakaspalvelun aukioloajan päättymistä.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla markkinaoikeus perii muutoksenhakijalta oikeudenkäyntimaksua 2120 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään miljoona euroa, käsittelymaksu on 4240 euroa. Jos hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6350 euroa. Jos asia poistetaan käsittelystä antamatta pääasiassa ratkaisua, se jää tutkimatta tai se jää sillensä, on oikeudenkäyntimaksu kuitenkin 500 euroa.

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön edellä mainittuun osoitteeseen.

Muutoksenhakuohje koskee pykäläiä: § 29, § 31, § 33

Oikaisuvaatimusohje

Päätöksiin tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen HSL:n hallitukselle (kuntalaki 134 §). Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*).

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös HSL:n jäsenkunta sekä luonnollinen henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö, joka kuntalain 3 §:n mukaisesti on jäsenenä jossakin HSL:n jäsenkunnista.

Oikaisuvaatimus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon:

- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta
- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti.

Niiden, jotka eivät ole asianosaisia, katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu, millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään oikaisuvaatimuksen, oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteineen sekä oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja yhteystiedot.

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

Sähköpostiosoite: [hsl\(at\)hsl.fi](mailto:hsl(at)hsl.fi)
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on niiden toimitustavasta riippumatta oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.