



27.01.2014

Kj/4

§ 85

V 12.2.2014, Vuoden 2015 talousarvioehdotuksen valmistelua
koskeva lähetekeskustelu

Ilmoitusasia 1

HEL 2014-000707 T 02 02 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi

1 käydä asiasta lähetekeskustelun,

2 merkitä keskustelun tiedoksi ja

3 todeta, että asiasta laadittu keskustelupöytäkirja lähetetään lauta- ja johtokunnille sekä virastoille ja liikelaitoksille käytettäväksi talousarvion laadintatyössä.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Ari Hietamäki, johtava suunnittelija, puhelin: 310 36567
ari.hietamaki(a)hel.fi

Liitteet

- 1 VM_suhdannekatkaus_joulukuu_2013
- 2 Talouden ja toiminnan seurantaraportti 4_2013
- 3 Kuntaliiton_kuntataloustiedote_4_2013
- 4 Hallituksen päätös rakennepoliittisen ohjelman toimeenpanosta_29112013
- 5 Kuutoskaupunkien kuntien tehtäviä ja veloitteita arvioivan työryhmän raportti 14112013
- 6 Valtio velkaannuttaa kunnat_Suurten kaupunkien tilinpäätökset 2012
- 7 Hyvä vai huono _ Halpa vai kallis_Suurten kaupunkien palvelukustannukset 2012
- 8 Kuntien kujanjuoksu_Suurten kaupunkien talousarviot 2014
- 9 Työllisyystilastoja Helsingistä ja Helsingin seudulta
- 10 Helsingin seudun suunnat 4_2013

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättänee esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi

1 käydä asiasta lähetekeskustelun,

2 merkitä keskustelun tiedoksi ja



3 todeta, että asiasta laadittu keskustelupöytäkirja lähetetään lauta- ja johtokunnille sekä virastoille ja liikelaitoksille käytettäväksi talousarvion laadintatyössä.

Esittelijä

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupungin vakiintuneen suunnittelukäytännön mukaan kaupunginvaltuusto käy vuosittain seuraavan vuoden talousarviota koskevan lähetekeskustelun. Kaupunginhallitus toteaa lisäksi, että talousarvioehdotus vuodelle 2015 ja taloussuunnitelma vuosille 2015–2017 tulee kaupunginvaltuuston käsittelyyn marraskuussa 2014.

Kaupunginhallitus toteaa edelleen, että talousarvion 2015 ja taloussuunnitelman vuosille 2015–2017 laatimisohteet on tarkoitus käsitellä kaupunginhallituksessa maaliskuussa 2014. Laatimisohteisiin sisältyvän raamin lähtökohtana ovat aiempina vuosina olleet kulloisenkin valtuustokauden strategian taloustavoitteet, kuluva vuoden hyväksytyn talousarvion sekä seuraavan vuoden taloussuunnitelman mukaiset menot ja tulot sekä toiminnalliset tavoitteet.

Tilinpäätösvaiheen vuoksi tiedot vuoden 2013 talouden toteumasta pohjautuvat pääosin joulukuussa julkaistuihin Helsingin kaupungin talouden ja toiminnan 4/2013 seurantaraporttiin, joka on jaettu aikaisemmin.

Yleinen talustilanne

Valtiovarainministeriön 19.12.2013 julkaiseman ennusteen mukaan Suomen talustilanne näyttää synkältä. Viime vuosien aikana odotukset euroalueen talouskasvun viriämisestä ovat osoittautuneet optimistisiksi ja Suomessakin bruttokansantuote on pysynyt jokseenkin ennallaan kevään jälkeen eikä kasvu ole käynnistynyt odotetusti. Sen seurauksena vuonna 2013 talouden arvioidaan supistuneen -1,2 prosenttia ja vuonna 2014 arvioidaan päästävän vain maltilliseen 0,8 prosentin kasvuun.

Vuonna 2013 koko talous supistui toista vuotta peräkkäin. Talouden heikko kehitys on ollut laaja-alaista, sillä kysyntäeristä vain julkinen kulutus ja julkiset investoinnit ovat vaikuttaneet nostavasti taloudelliseen aktiviteettiin. Vuonna 2014 talouden kasvun ennakoitaan olevan pitkälti ulkomaankaupan varassa. Teollisuustuotannon arvioidaan kääntyvän kolmen negatiivisen vuoden jälkeen kasvuun vuonna 2014 ja tämän arvioidaan vetävän myös palveluiden tuotannon hienoiselle nousevalle uralle.



Edellä mainittuun ennusteeseen sisältyvät riskit ovat kuitenkin edelleen pääosin negatiivisia. Huolimatta viimeaikaisista varovaisen optimistisista uutisista koskien euroaluetta kasvun käynnistyminen on hyvin hauraalla pohjalla. Euromaiden väliset kasvuerot ja kasvuedellytykset poikkeavat merkittävästi toisistaan ja euroalue kokonaisuudessaan on vielä herkkä shokeille. Suomessa hallituksen päättämät rakenteelliset toimet vaikuttavat Suomen talouskasvuun vasta pitkällä aikavälillä.

Julkisen talouden rahoitusasema on parissa vuodessa heikentynyt noin 3 mrd. euroa hallituksen sopeutustoimista huolimatta kokonaistuotannon alenemisen vuoksi. Talouskasvu tulee olemaan lähivuodet vaimeata, eikä kasvun yksinään uskota korjaavan julkisen talouden epätasapainoa. Julkiset menot suhteessa kokonaistuotantoon kohoavat korkeimmalle tasolle 15 vuoteen. Julkinen velka lisääntyy edelleen ja valtiontalous pysyy syvästi alijäämäisenä sopeutustoimista huolimatta. BKT:n arvon ennuste vuoden 2015 loppupuolelle on pudonnut huomattavasti vuosi sitten ennustetusta, mikä heikentää tuntuvasti julkisen talouden tunnuslukuja. Julkisen velansuhde kokonaistuotantoon nousee 60 prosenttiin vuonna 2014.

Helsingin talouden liikkumavara

Helsingin Energian kertyneistä pääomista on viime vuosina voitu siirtää kaupungin palvelujen rahoittamiseen vuosittain merkittävä summa rahaa. Ilman näitä siirtoja kaupungin talous ei olisi talouden kasvaessakaan ollut tasapainossa. Helsingin Energian kehitysohjelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa tammikuussa 2012. Kehitysohjelman investointien, energiamarkkinoiden kilpailutilanteen sekä tulevan yhtiöittämisveloitteen vuoksi kaupungin talouden liikkumavara kapenee tulevina vuosina merkittävästi.

Suomen julkisessa taloudessa on tehty kuluneella hallituskaudella merkittäviä kuntien tulopohjaa leikkaavia päätöksiä. Valtion päätösten mukanaan tuomat kuntien tulopohjaa heikentävät 1,1 mrd. euron valtionosuusleikkaukset toteutetaan portaittain kasvaen vuosina 2012–2015. Tästä leikkauksesta yli kymmenesosa kohdentuu leikkauksiksi Helsingin tulopohjaan ja heikentää siten merkittävästi Helsinginkin peruspalvelutuotannon rahoitusasemaa.

Kaupungin taloutta on lähdetty tasapainottamaan kaupunginvaltuuston vuosien 2013–2016 strategiaohjelmassa linjatulla tavalla. Keskeinen osa tätä on valtuuston asettama menojen kasvua hidastava tavoite, jossa emokaupungin käyttömenojen kasvu pidetään kustannustason nousun sekä asukasmäärän kasvun mukaisena vähennettynä vuotuisella 1 % tuottavuuden parantamisen tavoitteella. Toinen



valtuuston strategiaohjelman linjaus on rahoittaa nykyistä merkittävästi suurempi osuus investoinneista tulorahoituksella ja kiinteän omaisuuden myyntituloilla sekä vuotuisten investointien tason rajaaminen 435 miljoonaan euroon. Molemmat tavoitteet linjattiin syksyllä koskemaan vuosia 2014–2017.

Vuonna 2013 menokasvun arvioidaan viimeisimmän ennusteen mukaan olevan 4,1 prosenttia ilman liikelaitoksia sekä nettobudjetoituja sisäisiä palveluntuottajia Staraa ja tilakeskusta. Menokasvu näyttää siis valtuustokauden ensimmäisenä vuonna selvästi ylittävän strategiaohjelman menokasvutavoitteen kriteerit sillä vuonna 2013 kustannustason nousun ja väestönkasvun yhteisvaikutus jää noin 3 prosenttiin ja tähän lisättävän 1 prosentin tuottavuustavoitteen mukaan menot saisivat nousta enintään 2 prosenttia.

Kustannustason nousun ennustetta on korjattu alaspäin myös kuluvalle vuodelle sekä lähivuosille. Strategiaohjelman taloustavoitteen toteutumiseksi on vuosien 2014–2017 toimintamenojen kasvua tarkasteltava uudelleen raamitarkastelun yhteydessä.

Vuoden 2015 raamia valmistellaan yhtä aikaa Helsingin Energian yhtiöittämisvalmistelujen kanssa. Kaupungin taloustilanne tulee muuttumaan oleellisesti Helsingin Energian liikutuloksen tulovirran kohdentuessa energiatuotannon investointeihin.

Energian liikutuloksen tulovirrat kaupungille vähenevät vuosien 2013–2014 arviolta noin 220 milj. euron vuosittaiselta tasolta jopa alle kolmannekseen. Tämä tarkoittaa sitä että, taloustavoitteisiin pääsemiseksi joudutaan vuonna 2015 kiristämään selvästi kaupungin taloudenpitoa. Arviot tulovirran vähenemisestä ovat niin merkittäviä, että edes toimintamenojen nolllakasvu ei näyttäisi parantavan riittävästi kaupungin vuosikatetta, jotta strategiaohjelman mukainen 435 milj. euron investointiraami sekä joukkoliikenneinvestointien mukainen investointitaso voidaan rahoittaa ilman merkittävää lisävelkaantumista.

Raamitarkastelussa on huomioitava hallituksen rakennepoliittisen ohjelman vaikutusten viimeisimmät tiedot. Ohjelman linjausten mukaan kuntien taloutta tasapainotetaan kuntien tehtäviä ja veloitteita vähentämällä sekä verorahoitusta lisäämällä yhteensä kahdella miljardilla eurolla vuoteen 2017 mennessä. Tätä osaa koskevat selvitykset ovat meneillään ministeriöissä. Lisäksi julkisten palvelujen tuottavuutta kasvattamalla keskimäärin 0,5 prosenttia vuodessa on tarkoitus tasapainottaa julkista taloutta. Siten hallituksen rakennepoliittisista toimenpiteistä näyttäisi toistaiseksi olevan esitetty vain puolet tarvittavista toimenpiteistä kestävyysvajeen umpeen kuromiseksi.



27.01.2014

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupunginvaltuustossa nyt käytävä lähetekeskustelu on osa valmistelua. Tämän johdosta ei päätöksentekoa – lukuun ottamatta pöydällepanoa tai palautusta – tulisi kaupunginvaltuustossa sallia.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Ari Hietämäki, johtava suunnittelija, puhelin: 310 36567
ari.hietamaki(a)hel.fi

Liitteet

- 1 VM_suhdannekatsaus_joulukuu_2013
- 2 Talouden ja toiminnan seurantaraportti 4_2013
- 3 Kuntaliiton_kuntataloustiedote_4_2013
- 4 Hallituksen päätös rakennepoliittisen ohjelman toimeenpanosta_29112013
- 5 Kuutoskaupunkien kuntien tehtäviä ja veloitteita arvioivan työryhmän raportti 14112013
- 6 Valtio velkaannuttaa kunnat_Suurten kaupunkien tilinpäätökset 2012
- 7 Hyvä vai huono _ Halpa vai kallis_Suurten kaupunkien palvelukustannukset 2012
- 8 Kuntien kujanjuoksu_Suurten kaupunkien talousarviot 2014
- 9 Työllisyystilastoja Helsingistä ja Helsingin seudulta
- 10 Helsingin seudun suunnat 4_2013

Tiedoksi; Muutoksenhakuohje; Muutoksenhakukielto, valmistelu

Lauta- ja johtokunnat sekä virastot ja liikelaitokset



27.01.2014

Kj/3

§ 92

Kaupungin hallintoelinten kokousajat ja pöytäkirjat sekä päätösten saattaminen kaupunginhallituksen tietoon vuosina 2014 - 2016

HEL 2014-000110 T 00 01 00

Ilmoitusasia 2

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa lauta- ja johtokunnille sekä virastoille ja liikelaitoksille seuraavat ohjeet:

Toimielinten päätösten sekä ottokelpoisten viranhaltijapäätösten ilmoittaminen

Tiedottajan laatima päätöstiedote toimielimen tekemistä päätöksistä julkaistaan kaupungin verkkosivuilla mahdollisimman pian kokouksen jälkeen.

Kopio toimielimen pöytäkirjasta on toimitettava kaupunginjohtajalle ja asianomaiselle apulaiskaupunginjohtajalle kolmen päivän kuluessa kokouksesta.

Kaupunginhallituksen alaisten viranhaltijoiden on kolmen päivän kuluessa päätöksen tekemisestä ilmoitettava ottoharkintaan kuuluvista päätöksistä kaupunginhallitukselle.

Kaupunginkanslia ohjeistaa virastoja ja liikelaitoksia päätösten ilmoittamisesta kaupunginjohtajalle, apulaiskaupunginjohtajille tai kaupunginhallitukselle.

Kaupunginhallitus ilmoittaa kahdeksan päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, otetaanko asia kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Kaupunginhallitus ei käytä otto-oikeuttaan lautakunnan alaisten viranomaisten päättämässä asioissa lukuun ottamatta lautakuntien jaostojen päättämiä asioita. Kaupunginhallitus ei myöskään käytä otto-oikeuttaan niiden liikelaitosten johtokuntien alaisten viranomaisten päättämässä asioissa, joille on johtosäännössä myönnetty otto-oikeus.

Pöytäkirjojen pitäminen nähtävänä ja kokousaikojen ilmoittaminen

Toimielimen ja viranhaltijan on tehtävä päätös siitä, milloin pöytäkirja on yleisesti nähtävänä kaupungin kirjaamossa siltä osin kuin pöytäkirjan pitäminen kuntalain 63 §:n mukaan on tarpeen.

Kaupunginkanslia huolehtii yhteiskulutusista ja antoi tarvittaessa ohjeet pöytäkirjojen nähtävänä pitämistä koskevien päätösten sekä toimielinten kokousaikojen ja -paikkojen ilmoittamisesta kaupunginkanslian tietopalvelut-yksikölle.



Lisäksi on huomioitava, että pöytäkirjat liitteineen on pidettävä kaupungin verkkosivuilla kaupunkilaisten esteettömästi saavutettavissa, ottaen huomioon, mitä asioiden salassa pidosta on säädetty.

Muut kokoukset ja tilaisuudet

Muita kokouksia ja tilaisuuksia ei pidä järjestää samanaikaisesti kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen ja kaupunginhallituksen jaostojen kokousten eikä niiden ryhmäkokousten kanssa.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Summanen, hallintojohtaja, puhelin: 310 64032
juha.summanen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne antaa lauta- ja johtokunnille sekä virastoille ja liikelaitoksille seuraavat ohjeet:

Toimielinten päätösten sekä ottokelpoisten viranhaltijapäätösten ilmoittaminen

Tiedottajan laatima päätöstiedote toimielimen tekemistä päätöksistä julkaistaan kaupungin verkkosivuilla mahdollisimman pian kokouksen jälkeen.

Kopio toimielimen pöytäkirjasta on toimitettava kaupunginjohtajalle ja asianomaiselle apulaiskaupunginjohtajalle kolmen päivän kuluessa kokouksesta.

Kaupunginhallituksen alaisten viranhaltijoiden on kolmen päivän kuluessa päätöksen tekemisestä ilmoitettava ottoharkintaan kuuluvista päätöksistä kaupunginhallitukselle.

Kaupunginkanslia ohjeistaa virastoja ja liikelaitoksia päätösten ilmoittamisesta kaupunginjohtajalle, apulaiskaupunginjohtajille tai kaupunginhallitukselle.

Kaupunginhallitus ilmoittaa kahdeksan päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaanista, otetaanko asia kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Kaupunginhallitus ei käytä otto-oikeuttaan lautakunnan alaisten viranomaisten päättämässä asioissa lukuun ottamatta lautakuntien jaostojen päättämiä asioita. Kaupunginhallitus ei myöskään käytä otto-oikeuttaan niiden liikelaitosten johtokuntien alaisten viranomaisten päättämässä asioissa, joille on johtosäännössä myönnetty otto-oikeus.



Pöytäkirjojen pitäminen nähtävänä ja kokousaikojen ilmoittaminen

Toimielimen ja viranhaltijan on tehtävä päätös siitä, milloin pöytäkirja on yleisesti nähtävänä kaupungin kirjaamossa siltä osin kuin pöytäkirjan pitäminen kuntalain 63 §:n mukaan on tarpeen.

Kaupunginkanslia huolehtii yhteiskuulutuksista ja antaa tarvittaessa ohjeet pöytäkirjojen nähtävänä pitämistä koskevien päätösten sekä toimielinten kokousaikojen ja -paikkojen ilmoittamisesta kaupunginkanslian tietopalvelut-yksikölle.

Lisäksi on huomioitava, että pöytäkirjat liitteineen on pidettävä kaupungin verkkosivuilla kaupunkilaisten esteettömästi saavutettavissa, ottaen huomioon, mitä asioiden salassa pidosta on säädetty.

Muut kokoukset ja tilaisuudet

Muita kokouksia ja tilaisuuksia ei pidä järjestää samanaikaisesti kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen ja kaupunginhallituksen jaostojen kokousten eikä niiden ryhmäkokousten kanssa.

Esittelijä

Hallintoelinten kokousmenettelyistä ja päätösten nähtävänäpidosta sekä otto-oikeusmenettelyistä on säädetty kuntalaissa ja annettu erillisiä määräyksiä hallintosäännössä.

Kaupunginhallitus päätti erikseen 10.12.2012, 1399 § jatkotoimenpiteinä demokratiaselvitysten pohjalta, että kaupungissa toteutetaan digitaalinen avoimuus vuoden 2013 loppuun mennessä. Kaikkien toimielinten ja viranhaltijoiden pöytäkirjojen tulee olla liitteineen kaupungin verkkosivuilla kaupunkilaisten esteettömästi saavutettavissa.

Kaupungin hallintoelinten kokousaikoja ja pöytäkirjoja sekä päätösten saattamista kaupunginhallituksen tietoon koskeva päätös on aiemmin tehty vuosittain. Päätös on myös sisältänyt yksityiskohtaisia ohjeita. Päätösehdotuksessa ehdotetaan menettelyn yksinkertaistamista siten, että päätös tehdään valtuustokausittain ja kaupunginkanslia antaa yksityiskohtaiset ohjeet tarvittaessa erikseen.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Summanen, hallintojohtaja, puhelin: 310 64032
juha.summanen(a)hel.fi



Tiedoksi; Muutoksenhakukielto, valmistelu

Lauta- ja johtokunnat sekä virastot ja liikelaitokset
Kaupunginkanslia



§ 109
Pyöräilyn edistämishjelman hyväksyminen

Ilmoitusasia 3

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman periaatteet kaupungin virastoissa ja liikennelaitos- liikelaitoksessa ohjeellisena noudatettaviksi.

Kaupunginhallitus päätti lisäksi, että ohjelmaa toteutetaan siinä esitettyjen vastuutahojen toimesta kunkin vuoden talousarvion mahdollistamassa laajuudessa huomioiden katualue- ja liikenneväylämuutosten vaikutukset alueen asukkaiden ja yritysten toimintaan.

Käsittely

Esittelijä muutti esitystään jäsen Karhuvaaran vastaehdotuksen mukaisesti siten, että sen toisen kappaleen loppuun lisätään: huomioiden katualue- ja liikenneväylämuutosten vaikutukset alueen asukkaiden ja yritysten toimintaan.

Vastaehdotus:

Arja Karhuvaara: kpleen 2 jatko:
huomioiden katualue- ja liikenneväylämuutosten vaikutukset alueen asukkaiden ja yritysten toimintaan.

Kannattajat: Lasse Männistö

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raportti: Pyöräilyn edistämisuunnitelma
- 2 Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote
Helsingin seudun liikenne -

Otteen liitteet
Esitysteksti



kuntayhtymä
Helsingin
liikenneturvallisuusyhdistys ry.
Helsingin Polkupyöräilijät ry

Muutoksenhakukielto, valmistelu
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman periaatteet kaupungin virastoissa ja liikennelaitos- liikelaitoksessa ohjeellisena noudatettaviksi.

Kaupunginhallitus päättäne lisäksi, että ohjelmaa toteutetaan siinä esitetyjen vastuutahojen toimesta kunkin vuoden talousarvion mahdollistamassa laajuudessa.

Tiivistelmä

Jo pitkään pyöräilyn edistämiseen on ollut vahva poliittinen tahtotila Helsingissä. Jo 2000- luvun alussa tavoitteeksi asetettiin pyöräilyn kaksinkertaistaminen Helsingissä. Valtuustokauden 2009-2012 strategiaohjelman perusteella asetettiin pyöräilyprojekti, jonka tehtäväksi asetettiin mm. pyöräilyn edistämishjelman laatiminen vuodesta 2012 eteenpäin. Kaupunginvaltuusto hyväksyi valtuustokaudelle 2013-2016 uuden valtuustostrategian, jossa pyöräilyn asemaa kestävästä liikkumismuotona on jälleen korostettu.

Helsinki on kasvava kaupunki, jonka lisääntyvä liikenne edellyttää tehokkaiden ja tilaa säästävien kulkumuotojen edistämistä. Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on tärkeä keino ylläpitää ja parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta. Pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteet tähtäävät pyöräilyn houkuttelevuuden parantamiseen jokapäiväisillä matkoilla. Esitetyt toimenpiteet painottuvat voimakkaasti pyöräilyn väylien kehittämiseen, mutta myös pyöräpysäköintiin, väylien kunnossapitoon ja pyöräilyn markkinointiin esitetään merkittävää parannusta. Kaupunkipyöräpalvelun perustaminen on myös merkittävä pyöräilyn edistämistoimenpide.

Nyt käsiteltävällä ohjelmalla vastataan valtuustostrategiassa asetettuihin tavoitteisiin pyöräilyn lisäämiseksi. Pyöräilyn edistämishjelmassa esitetään henkilöresurssien lisäämistä sekä rahoitustason nostamista kaksin tai jopa kolminkertaiseksi vuoden 2013 tasosta eli noin 20 miljoonaan euroon vuodessa vuodesta 2015 alkaen. Vuoden 2014 talousarviossa on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn väylille 3,5 milj. euroa. Taloussuunnitelmassa seuraaville vuosille 2015 ja 2016 on osoitettu 7,5 milj. euroa vuodessa. Jalankulun ja pyöräilyn silloille on osoitettu talousarviossa vuodelle 2014 3 milj.



euroa ja taloussuunnitelmassa 2 milj. euroa vuodessa vuosille 2015 ja 2016.

Pyöräilyä ei kuitenkaan edistetä yksin siihen käyttöön osoitetuilla erillismäärärahoilla vaan pyöräilyn edistäminen on useimmiten osa muitakin liikennejärjestelyjä. Vastaavasti pyöräilyn ja jalankulun järjestelyiden yhteydessä on usein tarve kohentaa myös muuta liikenneväylästä.

Esittelijä

Helsingin kaupungin pyöräilyä koskeva visio ja tavoitteet

Helsingin pyöräilyn edistämisen visiona on tukea kaupungin nousua maailman parhaaksi kestävästä liikkumisesta metropoliksi. Kestävästä liikkumisesta kaupunki on viihtyisä, turvallinen, terveellinen ja elinvoimainen. Pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo sinänsä, vaan keino päästä haluttuun tavoitteeseen. Pyöräilyn edistäminen on tärkeä poliittinen valinta, jolla mahdollistetaan entistä laadukkaampi kaupunkielämä.

Helsingillä on ollut pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma vuodesta 1995 lähtien. Vuonna 2003 ohjelmaa tarkistettiin ja tavoitteeksi asetettiin pyöräilyn kaksinkertaistaminen vuoteen 2012 mennessä. Täysin nykypäivään vertailukelpoista kyselyä ei tuolloin ollut käytettävissä, mutta pyöräilyn osuuden kaikista matkoista arvioitiin olleen noin 7 %. Kaksinkertaistamistavoitetta ei ole saavutettu. Vuonna 2009 kaupunki allekirjoitti Brysselin julistuksen, jonka myötä pyöräilyn kulkumuutososuutta koskeva tavoite päivitettiin nykyisestä (vuoden 2012 kyselyn perusteella arvioidusta) noin 11 %:sta 15 %:ttiin vuoteen 2020 mennessä. Tavoite on siis edelleen haasteellinen.

Valtuustostrategiassa vuosille 2013-2016 todetaan, että kaupungissa edistetään kestävästä liikkumisesta lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä niin, että tämä lisäys olisi yksi prosentti vuodessa eli 4 prosenttia valtuustokauden aikana. Toimenpiteinä esitetään liityntäpysäköinnin toimivuuden parantamista sekä jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista. Kaupunkipyöräverkko rakennetaan joukkoliikenteen osaksi ja lisätään tietoisuutta jalankulun ja pyöräilyn terveys- ja ympäristöhyödyistä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikennehankkeissa priorisoidaan ja toteutetaan pyöräilyn edistämishjelman suosituksia. Strategiassa mainitaan lisäksi HLJ-2015 ohjelma eli Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka laadintaan osallistutaan ja joka osaltaan liittyy myös pyöräilyn edistämiseen seudullisesti.



Aiemman strategiaohjelman tavoitteista mm. kaupunkipyöräjärjestelmän toteutus on lykkäätynyt mutta tavoitteena on toteuttaa järjestelmä liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) johdolla viimeistään vuonna 2015.

Pyöräilyn edistämisen hyödyt

Pyöräilyn edistämällä voidaan parantaa kaupungin viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta sekä helpottaa ihmisten liikkumista. Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä, mikä rajallisen katutilan vuoksi edellyttää tehokkaiden ja tilaa säästävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – edistämistä. Siksi pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on myös tärkeä keino ylläpitää ja entisestään parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta.

Pyöräilyn yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia on arvioitu kaupunkisuunnittelulautakunnan 29.1.2013 tiedoksi merkitsemässä selvityksessä pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista. Tulokset osoittavat, että nostamalla vuotuista investointitasoa nykyisestä 5-7 miljoonasta eurosta 20 miljoonaan euroon saavutettaisiin mittavat yhteiskuntataloudelliset hyödyt erityisesti terveysvaikutuksina ja parantuneena saavutettavuutena. Pyöräilyyn tehtyjen investointien hyötykustannussuhde on lähes kahdeksan eli yhdellä eurolla saadaan kahdeksan euron arvosta hyötyjä. 20 miljoonan euron vuotuisella investointitasolla päästään niin hyödyt kuin kustannukset huomioon ottaen noin 800 miljoonan euron nykyarvoisiin nettohyötyihin. Vaikutusarvioinnin perusteella voidaan todeta, että pyöräilyn edistämiseen käytetty rahoitus on nykyisin selvästi liian alhaisella tasolla myös suhteessa muihin liikennemuotoihin. Merkille pantavaa on myös, että pyöräilyn hyödyistä noin puolet kohdistuu muualle kuin liikennesektorille eli terveyden- ja sairaanhoitoon.

Kaupunkilaisten mielipiteet pyöräilyn edistämisestä

Kaupunkilaisten asenteet pyöräilyn edistämiseen ovat erittäin myönteiset. Helsingiläisten asenteita pyöräilyolosuhteisiin ja kaupunkikuvaan on tutkittu mm. tutkimuksessa "Helsingiläisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen 2011", jolloin pyöräilyn järjestelyihin tyytyväisiä oli noin 25 % kun vertailukohtana esimerkiksi joukkoliikenteeseen tyytyväisiä oli 55 % ja katujen ja teiden hoitoon tyytyväisiä 11 %. Kaikista vastaajista 80 % oli sitä mieltä, että pyöräverkoston kehittäminen voisi olla yksi moottoriajoneuvoliikenteen haittavaikutuksien vähentämiskeino.

Tutkimuksen mukaan yli puolet niistä vastanneista, jotka omistivat henkilöauton, olisivat valmiita kehittämään pyöräilyä yksityisautoilun kustannuksella. Neljännes vastaajista oli valmis vähentämään omaa



auton käyttöä. Konkreettisista pyöräilyn parantamistoimenpiteistä esiin nousivat selkeämpi erottelun tarve jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden välillä, turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen tarjoaminen, pyörätieverkoston laajentaminen sekä pyöräkaistojen rakentaminen.

Pyöräkaistoja toivottiin lisää. Vastaajien mielestä tärkeiden työmatkareittien väylien laatutason nostaminen on edellytys pyöräilyn suosion kasvamiselle. Tähän liittyy vahvasti ympärivuotisen kunnossapidon edellytys niin valaistuksen kuin pinnan tasaisuuden osalta. Toimiva ja tehokas kunnossapito koettiin yhtenä isoimpana asiana turvallisuuden sekä ajomukavuuden näkökulmasta.

Toimenpiteet

Edistämishjelman toimenpiteet tähtäävät tekemään pyöräilystä houkuttelevan vaihtoehdon jokapäiväisillä matkoilla. Perusedellytys on, että polkupyörällä pääsee turvallisesti, vaivattomasti ja sujuvasti kaikkiin tarvittaviin määränpäihin.

Kilpailukykyisen aseman saavuttaminen edellyttää niin kaupunkilaisille näkyviä toimenpiteitä, kuten laadukkaan pyöräilyinfran ja pyöräilyn palveluiden rakentamista ja autoliikenneverkon uudelleen jäsentämistä, kuin taustalla tapahtuvaa toimintaa, kuten liikennepoliittisia linjauksia ja toiminnan uudelleen organisoimista ja ohjeistamista.

Edistämissuunnitelman toimenpiteet on jaettu kuuteen osa-alueeseen: politiikka, infra, palvelut, viestintä, toteutus ja seuranta.

Toimenpiteet painottuvat voimakkaasti pyöräilyn infrastruktuurin kehittämiseen. Kantakaupungin katuverkossa huomio keskittyy pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittamiseen, mikä jo saavutettavuuden kannalta edellyttää erillisten pyöräliikennejärjestelyiden toteuttamista niillä katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen. Nämä ovat autoliikenteen pää- ja kokoojakatuja, joiden varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja jotka pääsääntöisesti muodostavat suurimmat ja helpoiten hahmotettavat reitit myös pyöräliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä. Katuverkon ulkopuolella toimenpiteenä toteutetaan puisto-, rata- ja moottoritiekäytäviä hyödyntäviä baanoja (laatukäytäviä), jotka tarjoavat suoraa ja katkottomia yhteyksiä suurimpien asuinkeksitymien, työpaikkakeskitymien ja kampusalueiden välille. Pyöräliikenteen rakenteellisia järjestelyjä kehitetään kasvavan pyöräliikenteen tarpeisiin. Pyöräilyn ja jalankulun erottelu huomioidaan erityisellä painoarvolla, sillä lisääntyvä pyöräily ei saa aiheuttaa turvattomuutta



jalankulkijoille. Parempi erottelu mahdollistaa myös sujuvamat ja turvallisemmat järjestelyt pyöräilylle.

Suurimmat ongelmat Helsingin pyöräliikenneverkossa keskittyvät kantakaupungin alueelle. Kantakaupunkia kohti tultaessa muut toiminnot, kuten joukkoliikenneverkko, kadut ja kaupalliset palvelut, tiivistyvät, mutta pyöräliikenteen verkko harvenee. Esikaupunkialueilla tilanne on keskimäärin kantakaupunkia parempi, vaikka yhteyspuutteita ja ongelmakohtia löytyy sieltäkin. Edistämishjelmassa on nostettu esiin toimenpiteitä matka-ajan, turvallisuuden ja kunnossapidon näkökulmista. Toimenpiteet painottuvat kantakaupunkiin, mutta baanat, pienet liikenneturvallisuusparannukset ja yhteyspuutteiden korjaaminen kattavat koko kaupungin alueen.

Tärkeimpinä toimenpiteinä verkon kattavuuden osalta ovat puuttuvien yhteyksien sekä pullonkaulojen poistaminen ja työmatkaliikenteelle tarkoitetun laatukäytäväverkon rakentaminen. Pyöräliikenteen tavoiteverkon toimenpiteet keskittyvät ensisijaisesti kantakaupunkiin, jossa on verkon pahimmat epäjatkuvuuskohdat. Kantakaupungin tavoiteverkon muodostuminen vuosien 2012-2025 välillä sisältää uusien väylien rakentamisen lisäksi pienillä korjaustoimenpiteillä parannettavia osuuksia ja aluerakentamisen yhteydessä muodostuvia osuuksia.

Baanat (laatukäytävät) ovat nopeaan ja tasavauhtiseen pyöräilyyn tarkoitettuja, autoliikenteestä eroteltuja laadukkaita pyöräteitä, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinkeksittymät suurimpiin työpaikkakeskittymiin ja kampusalueisiin. Baanat hyödyntävät nykyisiä tai rakenteilla olevia puisto-, rata tai moottoritiekäytäviä. Baanojen toteuttamiseen esitetään merkittävästi lisäresursseja.

Turvalliseen ja helppoon pyöräpysäköintiin niin joukkoliikenteen asemilla kuin muualla kaupunkiympäristössä tulee panostaa merkittävästi nykyistä enemmän. Verrokkikaupungeissa, joissa pyöräilyä on selvästi Helsinkiä enemmän, on hallitsematon pyöräpysäköinti yksi pyöräilyn suurimmista ongelmista. Helsingissä tähän aiheeseen on mahdollista varautua hallitusti. Turvallinen pyöränsäilytysmahdollisuus on myös merkittävä houkuttelevuustekijä pyöräilyn lisäämiseksi.

Toimiva talvihoito edellyttää hoidettavien pyöräreittien rakenteellisten järjestelyiden ja talvihoitokäytäntöjen yhteensopivuutta. Jotta tärkeimmät pyöräväylät saadaan pidettyä käyttökelpoisina ympäri vuoden, on hankittava tarvittava kalusto, laadittava yhtenäiset standardit ja kehitettävä ylläpitoluokkia. Kantakaupungissa talvihoidon menetelmiä ja kalustoa on kehitettävä niin, että uudistuvan



pyöräliikenneverkon ympärivuotinen ylläpito onnistuu kustannustehokkaalla tavalla. Nykyistä alueurakointiin perustuvaa talvihoitoa on tarpeen korvata asteittain reittikohtaisella urakoinnilla, mikä mahdollistaa käytettävien menetelmien ja kaluston optimoinnin. Pyöräreittien kunnossapitoluokitus tulee päivittää pyöräreittien tärkeyden mukaisesti. Nykyinen kytkös katuluokituksen ja pyörätien hoitoluokituksen välillä on syytä poistaa.

Pyöräilijöiden määrä vähenee merkittävästi jo ennen lumien tuloa loka- ja marraskuussa. Merkittävimmät syyt tähän ovat pimeys, sateet, ilmojen kylmentyminen ja pyöräteiden liukkaus pudonneista lehdistä johtuen. Pimeyteen ja liukkauteen voidaan vaikuttaa valaistusta parantamalla ja pyöräteiden puhtaanapitoa tehostamalla ja siten pyrkiä tasoittamaan pyöräilyn kausivaihteluita. Valaistuksen parantaminen tulee aloittaa määrittelemällä valaistuksen kriteerit eri luokkien pyöräteille.

Pyöräilyn palvelut sekä markkinointi ja viestintä tukevat pyöräilyn houkuttelevuutta ja muokkaavat asenteita ja ovat siten tärkeä osa kokonaisuutta.

Tavoite pyöräilijämäärien kasvattamisesta tuo mukanaan myös vastuun turvallisen liikkumisen ylläpitämisestä. Tämän takia on kiinnitettävä erityistä huomiota kaikkien liikenteen osapuolten liikennekäyttäytymiseen. Ensisijaista on vaikuttaa autoilijoiden huomaavaisuuteen pyöräilijöitä kohtaan sekä pyöräilijöiden liikennesääntöjen noudattamiseen ja jalankulkijoiden huomioonottamiseen. Lisäksi on kasvatettava yleistä tietoisuutta pyöräilijän paikasta ja liikennesäännöistä.

Säännöllisellä seurannalla valvotaan pyöräilyn edistämistoimenpiteiden vaikutuksia ja asetettujen tavoitteiden toteutumista. Seurannan tulee kattaa kaikki edistämisen osa-alueet politiikasta infraan ja toteutukseen. Näin parannetaan mahdollisuuksia ohjata investointeja tehokkaasti ja nopeuttaa päätöksentekoa.

Kaupungin sisäisten prosessien on oltava sujuvia, jotta vaikuttavia toimenpiteitä saadaan aikaan. Pyöräilyn edistämiseen liittyvien vastuiden selkeyttäminen, hallintokuntien välisen yhteistyön parantaminen, henkilöressurssien lisääminen sekä suunnitteluohjeiden ja -normien kehittäminen vaikuttavat välillisesti pyöräilyolosuhteiden parantumiseen.

Pyöräilyn edistämisen vastualueet kaupungin organisaatiossa

Pyöräilyn edistämisestä vastaavat keskeisimmin kaupunkisuunnitteluvirasto, rakennusvirasto (HKR) ja liikennelaitos -



liikelaitos (HKL). Myös edistämishjelman laadintaa on ohjannut ryhmä, jossa kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi ovat olleet edustettuina em. yhteistyövirastot.

Kaupunkisuunnitteluviraston vastuulle kuuluu kaupungin liikennejärjestelmän kehittäminen tasapainoisena kokonaisuutena. Kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelee mm. kaupungin liikennepolitiikkaa, liikenneinvestointiohjelman, liikenteen kehittämistä koskevat yleiset suunnitelmat ja liikennesuunnitelmat sekä liikenteen ohjauksen. Kaupunkisuunnitteluvirasto laatii pyöräilyn väylien ja pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelmat sovittaen ne muuhun maankäyttöön. Vuosina 2012 ja 2013 pyöräkeskuksen toiminnan koordinointi on kuulunut kaupunkisuunnitteluviraston vastuulle. Koko kaupungin tason pyöräilyasioiden koordinoituvastuu on tarkoituksenmukaista sijoittaa kaupunkisuunnitteluvirastoon.

Rakennusvirasto vastaa katusuunnitelmataason suunnittelusta sekä pyöräilyn väylien rakennuttamisesta ja ylläpidosta. Talvikunnossapidosta huolehtiminen on pyöräilyn edistämisen näkökulmasta tärkeä rakennusviraston vastuualue. Rakennusvirasto vastaa myös pyöräpysäköinnin kehittämisestä muilla yleisillä alueilla kuin joukkoliikenneasemilla.

HKL:llä on kasvava rooli kestävän liikkumisen operatiivisena toimijana Helsingin kaupungin organisaatiossa. HKL vastaa pyöräpysäköinnistä joukkoliikenneasemilla. Vuodesta 2014 alkaen HKL vastaa pyöräkeskusten toiminnasta. Kaupunkipyöräpalvelu on kaupunkilaisille vahvasti näkyvä HKL:n järjestämä pyöräilypalvelu näillä näkymin vuodesta 2014 alkaen. HKL hoitaa nykyisin suuren osan metro- ja raitioliikenteeseen liittyvästä tiedotuksesta ja jatkossa on tarkoituksenmukaista sijoittaa myös pyöräilyn tiedotustehtävät HKL:ään.

Muiden hallintokuntien rooli pyöräilyn edistämässä on nykyisin epäselvempi ja vähäisempi. Näiden roolia vahvistamalla ja nykyisin pyöräilyn edistämisen kanssa työskentelevien hallintokuntien rooleja selkeyttämällä sekä tiiviimmällä yhteistyöllä pyöräilyn edistämistoimia voidaan tehdä nykyistä tehokkaammin.

Joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhteensovittamisesta sujuviksi matkaketjuiksi ja pyöräilyn liityntäpysäköinnistä huolehtii pääasiallisesti Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

Rahoitus ja henkilöresurssit

Pyöräilyasioiden parissa työskentelee Helsingissä nykyisin kaksi täyspäiväistä henkilöä. Lisäksi pyöräilyasioita hoitavat osana muuta



työn kuvaa kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston aluevastaavat ja muutamia henkilöitä eri virastoissa. Helsingissä pyöräilyn edistämisen henkilöresurssit ovat kansainvälisesti verrattuna erittäin pienet. Esimerkiksi Berliinissä, Münchenissä ja Malmössä työskentelee kussakin 11 henkilöä pyöräilyn edistämisen parissa ja Kööpenhaminassa työskentelee pelkästään pyöräiliikenteen risteysjärjestelyjen suunnittelussa viisi henkilöä.

Pyöräilyn edistämishojelman mukaiset toimenpiteet lisäävät pyöräilyyn kohdistuvaa koordinaatio-, valmistelu- ja toteutustyötä huomattavasti. Tehtävien asianmukainen ja tehokas hoitaminen edellyttää henkilöresurssien lisäämistä.

Ohjelmassa esitetään lisäresursseja seuraavasti:

Kaupunkisuunnitteluvirastoon esitetään palkattavan koko kaupungin pyöräilyn edistämisestä vastaava koordinaattori.

Rakennusvirastoon esitetään palkattavan yksi lisähenkilö. Pyöräilyn infrastruktuurin suunnitteluttamis- ja rakennuttamistehtävät sekä kunnossapito kasvavat edistämishojelman myötä nykyisestä yli kaksinkertaisiksi.

Liikennelaitokseen esitetään palkattavan yksi lisähenkilö. Pyöräpysäköintiin, pyöräkeskuksiin, kaupunkipyöräpalveluun ja pyöräilyn viestintään ja markkinointiin liittyvät tehtävät edellyttävät minimissään yhden henkilön lisäresursointia.

Edistämishojelman toimenpiteiden toteuttaminen ja valtuuston asettamien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää pyöräilyn edistämiseen käytetyn rahoitustason nostamista. Ohjelmassa esitetään, että rahoitustasoa tulisi nostaa nykyisestä 5 - 7 miljoonasta eurosta vaihteittain 20 miljoonaan euroon vuodessa.

Edistämishojelman mukaisesti rahoituksesta 15 % tulisi osoittaa käyttömäärärahoihin ja 85 % investointeihin. Rahoitus jakaantuisi rakennusviraston, liikennelaitoksen ja kaupunkisuunnitteluviraston kesken edistämishojelmassa esitetyllä tavalla. Käyttömäärärahoista maksettaisiin myös rakennusvirastoon, liikennelaitokselle ja kaupunkisuunnitteluvirastoon palkattavien pyöräilyn edistämiseen liittyvien henkilöiden kustannukset.

Esittelijä toteaa, että pyöräilyn edistämiseen käytettävät lisäresurssit ovat osa liikenteen resursoinnin kokonaisuutta strategiaohjelman ja talousarviotaamien määrittämässä puitteissa. Koska henkilötyövuosien määriä virastoissa ei myöskään ole tarkoitus lähivuosina juurikaan kasvattaa, lisäresurssien tarvetta on syytä tarkastella sisäisinä



uudelleen kohdentamisina virastojen normaalin henkilöstö- ja taloussuunnittelun yhteydessä.

Ohjelmasta hankitut lausunnot

Kaupunginhallitus pyysi ohjelmaluonnoksesta lausunnot yleisten töiden lautakunnalta, liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnalta, liikuntavirastolta, nuorisoasiainkeskukselta, Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymältä, Helsingin pyöräilijät r.y:ltä, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys r.y:ltä ja talous- ja suunnittelukeskukselta.

Kokonaisuutena tarkastellen ohjelmaluonnoksen saama palaute oli varsin myönteistä. HSL totesi ohjelman olevan laadukas ja yhteensopiva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (HLJ-2011 suunnitelman) kanssa. HSL katsoi sen tehtäviin kuuluvan luontevasti mm. pyöräilyn ja joukkoliikenteen liityntäliikenteen edistämisen, kuten pyörien pysäköintipaikkojen osoittamisen sekä pyörien kuljettamisen junissa ja reittioppaiden julkaisemisen. HSL piti tärkeänä viestinnän kohderyhminä työnantajia ja koululaisia.

Liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL) johtokunta piti ohjelman esityksiä hyvinä ja totesi, että mm. pyöräilypalvelujen tuottaminen ja pyöräilybrändin hallinta, kaupunkipyöräjärjestelmä, pyöräkeskusten hallinta sekä pyöräilyn viestintä- ja markkinointi sopivat hyvin HKL:n tehtäväksi edellyttäen, että niihin kohdistetaan tarvittavat resurssit asianmukaisin sopimuksin.

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys korostaa, että pyöräilyä edistettäessä tulee huomioida myös muut, suojaamattomat liikenteessä liikkijat, kuten jalankulkijat liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tätä tukee pyöräily- ja jalankulkuväylien selkeä erottelu sekä yleinen kaikkiin tienkäyttäjiin ulottuva vastuullisen tienkäyttäjän roolin omaksuminen liikenteessä.

Useassa lausunnossa kiinnitetään huomiota vuorovaikutukseen. Tämä on tiedostettu ongelma ja kaupunkisuunnittelu- ja rakennusvirastossa tehdään työtä prosessien kehittämiseksi ja toimivien vuorovaikutusmenettelyjen käyttöön saamiseksi pyörätiesuunnitelmissa. Aiempaa perusteellisempaa vuorovaikutus on ollut kantakaupungin tavoiteverkon suunnitelmissa (Mechelininkatu, Runeberginkatu ja Helsinginkatu) vuonna 2013. Oman suunnittelutyön ohella kaupunkisuunnitteluvirasto on sisällyttänyt vuorovaikutusosion konsulttitoimeksiantoihin, joita on parhaillaan käynnisteillä yhdeksästä pyöräliikennehankkeesta.

Yleisten töiden lautakunta ja talous- ja suunnittelukeskus korostavat ohjelman kytkentää valtuustostrategian mukaiseen tulevaan



Liikkumisen kehittämisohjelmaan (LiiKe). Molemmat tahot pitävät tärkeänä, että pyöräilyä ja pyöräilyn väyliä tarkastellaan yhdessä muiden liikkumismuotojen kanssa. Uusien, erillisten toimintamallien laatiminen pelkästään pyöräilyä varten (esim. reittikohtainen ylläpito) tulee harkita erikseen liikkumisen kehittämisohjelmassa vahvistettavien periaatteiden mukaisesti.

Liikuntavirasto ja nuorisoasiainkeskus pitävät pyöräilyn edistämishjelmaa tärkeänä ja omien tavoitteidensa hyvänä edistäjänä. Ne kannattavat erityisesti koulu- ja työmatkapyöräilyn lisäämistä niiden positiivisten terveysvaikutusten vuoksi.

Liikuntavirasto ja yleisten töiden lautakunta katsovat, että ohjelmassa voisi olla konkreettisempia ehdotuksia esitetyille toimenpiteille erityisesti kaupungin eri hallintokuntien yhteistyön osalta - esimerkiksi kuinka yhteishankkeeksi käynnistettävät prosessit johdetaan ja resursoidaan. Pyöräilyä edistävien hankkeiden työryhmien tehtävät ja valtuudet pitää olla virallisesti tunnustettuja ja erityisesti palvelukonseptien kehittämisessä ja talvihoidon tehostamisessa tulee määritellä keinot jatkuvan rahoituksen varmistamiseksi.

Rakennusvirastosta saadun vastineen mukaan oheispalveluiden tuottaminen ei kuulu suoraan rakennusviraston toimivaltaan. Pyöräilyyn liittyvien karttojen tuottaminen kuuluu luontevimmin kiinteistövirastolle ja liikuntavirastolle. Pyöräilyyn liittyvät ilmapumppupalvelut ja muut vastaavat huoltopalvelut puolestaan kuuluvat lähinnä kaupalliselle toimijalle.

Helsingin Polkupyöräilijät r.y. (HePo) ei kannata ohjelmassa esitettyä talvihoitokaluston sopeuttamista nykyisiin väyliin vaan esittää pikemminkin kaluston sopeuttamista tuleviin väyliin, jotta pyöräilyväylät mitoitettaisiin pyöräilytarpeiden, ei kaluston mukaisesti.

Rakennusviraston mukaan nykyisin käytössä oleva talvihoitokalusto on sopeutettu voimassa olevien mitoitushojeden mukaan. Väylien kapeneminen edellyttäisi uuden kaluston hankintaa ja käyttöä ja rakennusviraston ylläpidon mukaan tämä nostaisi talvihoidon kustannuksia. Väylien leveneminen johtaisi nykyisellä kalustolla ja talvihoitomenetelmillä siihen, että väylä pitäisi aurata useampaan kertaan. Tämäkin siis nostaisi talvihoidon kustannuksia. Ylläpidon määrärahojen koko ajan pienetessä, olennaista olisi panostaa ylläpidon/käytön kustannustehokkuuteen osana uusien väylien suunnittelua.

Edistämishjelmassa kunnossapito on sisällytetty talvihoitoon. HePo esittää edistämishjelmaan erillistä kunnossapito-osiota, jossa olisi huomioitu mm. haittaavan kasvillisuuden poisto, kuluneiden



katumerkintöjen uusiminen, pyöräväylien puhtaanapito sekä pyörätelineiden korjaus. HePo esittää myös, että edistämishjelmaan lisättäisiin HKR:n tavoitteisiin, että rakennusviraston pysäköinninvalvonta valvoisi, etteivät pyöräteille pysäköidyt autot haittaa pyöräliikennettä. Edelleen se katsoo, että työmaavalvonnan pitäisi kattaa pyöräliikenteen tilapäisjärjestelyjen asianmukaisuus.

Rakennusvirastosta saadun tiedon mukaan edellä mainitut asiat kuuluvat nykyäänkin kaikkien katujen ja väylien normaaliin ylläpitoon kunnossapitoluokan edellyttämällä tavalla. Pyörätelineiden korjausta ei käytännössä ole juurikaan tehty. Tähän osasyynä ovat epäselvyydet kalusteiden vastuutahoista. Pyöräpysäköintiselvityksen (Ksv) ja omaisuudenhallinnan kehitysprojektin (HKR) kautta on tarkoitus saada kalusteiden ylläpitoonkin tarvittavaa selkeyttä.

Rakennusviraston mukaan pysäköinninvalvonta valvoo nykyiselläänkin pyöräteille pysähtyneitä autoja mutta kiinnijäämisen todennäköisyyttä vähentää väärinpysähtymisen lyhytaikaisuus ja valvontaresurssien rajallisuus. Pysäköinninvalvonta toivoo asukaspalautteita erityisesti paikoista missä väärinpysäköinti on toistuvaa ja väärinpysäköinnin ajankohta rajattua ja mahdollisesti ennustettavissa. Vuoden 2013 aikana on tammi-maaliskuussa virheellisestä jalkakäytävälle tai pyörätielle pysäköinnistä annettu 3 133 virhemaksua ja viime vuonna 14 340 virhemaksua.

Virastosta saadun tiedon mukaan jo nykyiset käytännöt ja ohjeistukset tähtäävät siihen, että kaikkien liikkujien tulee voida ohittaa työmaat turvallisesti. Lastenvaunujen kanssa ja pyörätuolilla liikkuvat tai näkövammaiset liikkujat huomioidaan erityisesti lupakäsittelyssä ja valvontatehtävissä. Pääpyöräilyväylät pyritään aina säilyttämään eli lähtökohtaisesti pyöräväyliä ei sallita lupakäsittelyssä rajattavan työmaa/tapahtuma-alueen sisälle. Jalankulku ja pyöräily on ohjeistuksen mukaan aina ohjattava työmaan ohi esim. ajoradasta erotetulla sulkulaitteella yhtenäisesti merkityllä reitillä. Ohjeistuksen mukaan vapaa leveys on jalankululle vähintään 1,5 m ja yhdistetylle väylälle 2,5 m.

Esittelijä toteaa, että kaupungin viranomaisten lausunnot kokonaisuudessaan ilmenevät päätöshistoriasta ja kaupungin ulkopuolisten tahojen lausunnot tämän esityksen liitteestä nro 2 (osa päätöshistoriaa).

Esittelijä toteaa edelleen, että Pyöräilyn edistämishjelman luonnokseen ei ole tehty asiallisia muutoksia lausuntojen johdosta. Siihen tullaan kuitenkin tekemään vähäisiä teknisiä korjauksia,



27.01.2014

erityisesti joidenkin tietojen ajantasaistuksia ennen sen laajempaa jakelua tai painatusta.

Eräiden lausuntojen kantaan siitä, että pyöräilyn edistämishjelma liittyy niin olennaisesti liikkumisen kehittämishjelmaan, että pyöräilyä koskevat päälinjaukset tulisi vahvistaa vasta siinä, esittelijä toteaa, että tehtäväksi anto pyöräilyn edistämistoimenpiteille annettiin jo edellisen valtuustostrategian perusteella. Uuden valtuustostrategian 2013-2016 kirjauksen perusteella kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi luonnoksen Helsingin liikkumisen kehittämishjelmaksi 26.11.2013. Luonnos on parhaillaan lausuntokierroksella ja se on strategiaohjelman tavoiteaikataulun mukaisesti tarkoitus hyväksyä kaupunginhallituksessa vuonna 2014. Ohjelmien yhteensovittamista edes auttaa sen, että molempien ohjelmien valmistelun koordinoituvastuu kuuluu kaupunkisuunnitteluvirastolle, joten niiden välille on mahdollista luoda tarvittava vuorovaikutus.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raportti: Pyöräilyn edistämissuunnitelma
- 2 Osa päätöshistoriaa

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä
Helsingin
liikenneturvallisuusyhdistys ry.
Helsingin Polkupyöräilijät ry

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL)
Liikuntavirasto
Nuorisoasiainkeskus
Talous- ja suunnittelukeskus
Yleisten töiden lautakunta



Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 20.01.2014 § 74

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Talous- ja suunnittelukeskus 11.9.2013

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että pyöräilyn edistämishjelma pohjautuu Helsingin kaupungin strategiaohjelman 2009–2012 tavoitteeseen lisätä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkutapaosuutta. Kaupungin strategiaohjelman 2009–2012 mukaisen pyöräilyprojektin viimeisenä toimenpiteenä oli laatia jatkotyöohjelma ja edistämishjelma vuodesta 2012 eteenpäin.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupunginvaltuusto hyväksyi pyöräilyn edistämishjelman luonnoksen valmistumisen jälkeen 24.4.2013 kaupungin strategiaohjelman 2013–2016. Strategiaohjelman tavoitteisiin kuuluu edistää kestävästä liikkumisesta lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tämän lisäksi strategiaan sisältyy yhtenä tavoitteena liikennepolitiikan eri osa-alueiden koordinaation parantaminen, jonka toimenpiteenä yhdensuuntaistetaan liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämisselma (nyk. Helsingin liikkumisen kehittämisselma).

Helsingin liikkumisen kehittämisselman tavoitteena on tukea liikennesuunnittelussa tehtäviä valintoja ja ohjata Helsingin liikennepolitiikan suuntaa osana kaupunkisuunnittelua. Kehittämisselma vastaa Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa asetettaviin tavoitteisiin ja tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) tavoitteita. Liikkumisen



27.01.2014

kehittämishojelman laadinta on käynnissä ja työ valmistunee vuoden 2013 loppuun mennessä.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että pyöräilyn edistämishojelma liittyy olennaisesti liikkumisen kehittämishojelmaan ja sitä koskevat päälinjaukset tulisi määrittellä kehittämishojelmassa. Pyöräilyn edistämishojelman valmistelua tulee jatkaa osana liikkumisen kehittämishojelmaa, jolloin varmistetaan eri liikennemuotojen kehittämisen kytkeminen kaupungin strategiahojelman muihin tavoitteisiin.

Jatkovalmistelua varten talous- ja suunnittelukeskus esittää seuraavia näkökulmia pyöräilyn edistämishojelman luonnoksesta:

Pyöräilyn edistämishojelman luonnoksessa esitetyt toimenpiteet ovat hyödyllisiä pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi. Talous- ja suunnittelukeskus pitää tärkeänä, että pyöräilyn infrastruktuuria toteutetaan ja kehitetään yhteistyössä muiden liikennemuotojen kanssa. Erityisesti pyöräilyn edistämishojelman luonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden (esim. palvelut ja viestintä) sisällyttäminen jo olemassa oleviin toimintamalleihin on syytä selvittää yksityiskohtaisesti. Uusien, erillisten toimintamallien laatiminen pelkästään pyöräilyä varten (esim. reittikohtainen ylläpito) tulee harkita erikseen liikkumisen kehittämishojelmassa vahvistettavien periaatteiden mukaisesti.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että strategiahojelman 2009–2012 mukaisen pyöräilyprojektin työn jatkaminen on hyvä varmistaa. Liikkumisen kehittämishojelmassa tulisi linjata toimenpiteet, joilla varmistetaan sekä pyöräilyn että muun kevyen liikenteen edistämiseen liittyvän työn jatkaminen yhteistyössä muun liikenteen kehittämisen kanssa.

Pyörävylien toteuttaminen olemassa olevaan katurakenteeseen on haastavaa. Liikenne- ja katusuunnitelmien vuorovaikutteisuuutta on kehitettävä yhdessä asukkaiden ja elinkeinoelämän kanssa. Pyöräilyn edistämishojelman luonnoksessa ei ole esitetty vuorovaikutteisen suunnittelun periaatteita tai keinoja asukas- ja käyttäjäpalautteen keräämiseksi ja hallitsemiseksi ja sen hyödyntämiseksi esimerkiksi vaihtoehtovertailussa tai ylläpidon ohjelmoinnissa.

Vuoden 2013 talousarviossa kaupunki on osoittanut jalankulun ja pyöräilyn väyliin ja siltoihin yhteensä noin 6,5 milj. euroa. Tämä määräraha on tarkoitettu olemassa olevan jalankulku- ja pyöräilyverkon täydentämiseen rakennetussa katuverkossa. Pyörätieverkkoa rakennetaan systemaattisesti myös uudisrakennusalueilla osana alueiden katuverkon rakentamista. Lisäksi suurien liikennehankkeiden sekä puistorakentamisen yhteydessä toteutetaan jalankulkuun ja



pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä. Myös katujen ja siltojen peruskorjauksiin sekä muihin liikennejärjestelyihin varatuilla määrärahoilla toteutetaan ja peruskorjataan pyöräteitä niiltä osin kuin ne ovat osa laajempaa peruskorjauskokonaisuutta. Lisäksi pyöräväyliin liittyviä toimenpiteitä on mahdollista esittää toteutettavaksi valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen vuosille 2012–2015 solmitulla MAL - aiesopimukseen liittyvällä KUHA -rahoituksella (pienet kustannustehokkaat kohteet). Edellä kuvatun mukaisesti pyörätieverkon toteuttamista rahoitetaan useasta eri talousarviokohdasta.

Pyöräväylien toteuttaminen olemassa olevaan katuverkkoon aiheuttaa väistämättä muutoksia koko katutilaan. Muutoksilla voi olla huomattavat kustannusvaikutukset mm. kadun ajoratoihin ja raitioliikenteen rakenteisiin ja laitteisiin. Siten arvioitaessa pyöräväylien toteuttamiseen ohjelmoitujen määrärahojen suuruutta, tulisi itse väylän rakentamiskustannusten lisäksi huomioida kustannusvaikutukset myös muihin kadun rakenteisiin ja laitteisiin.

Pyöräilyn edistämishojelman seurannassa olisi tärkeää huomioida esitettyjen yhteiskuntataloudellisten laskelmien luotettavuuteen liittyvä seuranta (erityisesti pyöräilyn kysyntäennusteen luotettavuus ja pyöräilyn terveysvaikutukset).

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että vuoden 2014 talousarvio ja siihen liittyvä strategiaohjelman 2013–2016 mukainen 10 vuoden investointiohjelma ovat valmisteilla siten, että investointien vuotuinen kokonaistaso on 435 milj. euroa. Investointiohjelmassa ovat etusijalla turvallisuuden ja terveellisuuden kannalta välttämättömät hankkeet sekä asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteuttamishojelman 2012 edellyttämät hankkeet. Myös eri liikennemuotojen välillä hankkeista joudutaan asettamaan etusijalle turvallisuuden ja terveyden kannalta tärkeimmät hankkeet. Välttämättömät uudet yhteydet pyritään toteuttamaan. Jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuutta ja turvallisuutta parannetaan strategiaohjelman 2013-2016 mukaisesti em. investointiraamin puitteissa.

Lisätiedot

Saara Kanto, projekti-insinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi

Nuorisoasiainkeskus Alueellisten palvelujen osasto 26.6.2013

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Helsinki on jo pitkään pyrkinyt lisäämään asukkaittensa pyöräilyä niin työmatkoilla kuin vapaa-aikanakin. Kaupungilla on ollut jo vuodesta



1995 pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma. Sitä on ajoittain tarkistettu, viimeksi vuonna 2003, jolloin tavoite asetettiin vuoteen 2012. Tavoitteita ei ole kuitenkaan saavutettu. Helsinki on allekirjoittanut Brysselin julistuksen, jossa pyöräilyn kulkumuoto-osuuden tavoite määriteltiin 15 %:iin vuonna 2020. Helsinki perusti Pyöräilyprojektin vuonna 2010 toteuttamaan tätä tavoitetta. Tavoite oli osa Helsingin strategiaohjelmaa 2009 -12. Pyöräilyprojektin viimeisenä tavoitteena oli laatia jatkotyöohjelma pyöräilyn edistämisen jatkamisesta vuodesta 2012 eteenpäin.

Nykyinen pyöräilyn edistämishjelma on tehty kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta. Konsulttina työn laadinnassa toimi WSP Finland Oy. Ohjelma vastaa myös uuden valtuustostrategian 2013 -16 yleistavoitteeseen: Edistetään kestävää liikkumista lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä.

Edistämishjelman tavoite tiivistyy seuraavaan lainaukseen raportista: ”Pyöräilyn edistämällä voidaan parantaa kaupungin viihtyisyyttä ja elinvoimaa sekä helpottaa ihmisten liikkumista. Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä, mikä rajallisen katutilan vuoksi edellyttää tehokkaiden ja tilaa säästävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – edistämistä. Siksi pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on myös tärkeä keino ylläpitää ja entisestään parantaa koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

Helsingin demokratiapilottihankkeista yksi liittyy merkittävästi pyöräilyn edistämiseen. Helsingin pyöräilevät kaupunginosat – hankkeessa tavoitteena on aktivoita asukkaat vaikuttamaan pyöräilyn edistämiseksi alueiden ja taloyhtiöiden suunnittelussa ja kehittämisessä. Perhepyöräretkillä ja pyöräilytapahtumilla tutustutetaan asukkaita omaan kaupunginosaansa ja sen lähiympäristöön, sekä innostetaan heitä pyöräilyyn koko perheen yhteisenä liikkumismuotona.

Pyöräilyn edistämishjelma koostuu nykyisen tilanteen kuvauksesta taustaselvityksen tuloksineen, kuudesta toimenpiteiden osa-alueesta ja tulevaisuuden hahmottelusta. Toimenpiteet, joita ohjelmassa on kirjattu yhteensä 25, on jaettu seuraaviin osiin: politiikka, pyöräilyinfra, palvelut, viestintä, toteutus ja seuranta. Käytännössä ohjelma tuotettiin hallintokuntien edustajien ja konsultin yhteistyönä ohjausryhmän linjausten mukaan. Hallintokuntien yhteyshenkilöitä haastateltiin ja ennen toimenpideohjelman laatimista pidettiin yhteinen työpaja, jossa visioitiin Helsinkiä maailman parhaana kestävästä liikkumisesta metropolina.



Nuorisoasiainkeskus toteaa pyöräilyn edistämishjelmasta seuraavaa. Ohjelma on laadittu kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta ja ohjauksessa moniarvoisesti ja huolella kaikkia keskeisiä osapuolia kuullen. Hankkeeseen valittu konsultti toteutti hallintokuntien yhdyshenkilökierrokset elo-syyskuussa 2012.

Nuorisoasiainkeskuksessa haastatteluihin osallistui edustajia kaikista osastoista. Seuraavan vaiheen työpajaan osallistui lukuisia toimijoita sivistystoimen rootelista. Yhteisen työpajan työskentelyssä etsittiin ja löydettiin osallistavilla menetelmillä virastojen toiveita, tarpeita ja näkemyksiä pyöräilyn kehittämiseksi.

Nuorisoasiainkeskuksen näkemyksen mukaan laajaa pyöräilyn kehittämissuunnitelmaa tarvitaan, osaksi uutta yleiskaavaa, jonka keskeisenä periaatteena on verkostomainen kaupunkirakenne lukuisina paikalliskeskuksineen. Näiden keskusten välisessä liikkumisessa pyöräilyn katsotaan olevan yksi merkittävistä arjen liikkumisen tavoista. Ohjelmassa pyöräily nostetaan yhdeksi merkittäväksi niin nuorten kuin muidenkin asukkaiden liikkumismuodoksi vahvan ja tiheän joukkoliikenteen rinnalle.

Erityisesti nuorten kannalta pyöräily on hyvä / itsenäinen, joustava ja edullinen liikkumismuoto. Se lisää liikkumista kodin, koulun, kavereiden ja harrastusten välillä. Samalla pyöräily on fyysistä tekemistä, osin huomaamatta, ja siten kuntotasoa ylläpitävää ja kehittäväää. Ympäristöstä huolehtimisen ja ympäristötietoisuuden näkökulmasta pyöräilyn lisääminen vähentää autoilua, kun esimerkiksi harrastuksiin voidaan kulkea päästöttömillä keinoilla.

Pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteet kohdentuvat merkittävästi pyöräilyn fyysisten olosuhteiden parantamiseen. Pyöräilyn infran konkreettisia edellytyksiä pitää parantaa merkittävästi, jotta pyöräilyn kestäväää suosiota voidaan lisätä. Olosuhteiden on oltava kunnossa niin kesällä kuin talvellakin. Tämä tarkoittaa lisää muun muassa pyörille tarkoitettuja omia väyliä, reittiopasteita, johdonmukaisia ja sulavia reittejä, turvallisia risteysratkaisuja, pyöräpysäköintejä sekä linkityksiä muiden liikennemuotojen aikatauluihin ja käyttöön. Uskoa uusiin rohkeisiin reitti-innovaatioihin tuo keskustan Baanan avaaminen keväällä 2013. Rakennusviraston edustajien mukaan Baana on tuonut virastolle eniten myönteistä kansalaispalautetta koko asiakaspalautejärjestelmän historian ajalta. Malleja onnistuneiden pyöräilyä edistävien ratkaisujen soveltamisesta löytyy lukuisista Euroopan kaupungeista: Kööpenhamina, Amsterdam ja München. Näistä viimeksi mainittu tavoittelee Euroopan pyöräilypääkaupungin arvonimeä.



27.01.2014

Nuorisoasiainkeskus osallistui vastuullisena järjestäjänä Kaupunkisuunnittelumessujen nuorten päivän pyöreän pöydän keskusteluun 12.4.2013 kaupunkipyöräilyn edistämisen teemalla. Keskustelusta nousi yhtenä ehdotuksena uusien pyöräilijöiden motivoiminen mukaan koulujen ja kouluuyhteistyön kautta. Idean mukaan pyörällä kulkemisen aloittamista tuetaan erityisesti 12 vuotta täyttäneiden osalta, kun he eivät saa enää tieliikennelain mukaan ajaa jalkakäytävillä. Nuorten tukemiseen uusiksi kaupunkipyöräilijöiksi voisi kuulua pyöräilyn sääntöjen kertaaminen, ajoharjoittelu ja turvallisuusasioista huolehtiminen.

Nuorisoasiainkeskus kannattaa pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista siten, että ne tai ainakin osa niistä liitetään nykyiseen valtuustostrategiaan ja sen kautta vuosittaiseen taloussuunnitelmaan. Näin pyöräilyä edistäviä toimenpiteitä saadaan alulle nopeasti ja johdonmukaisesti toteutettaviksi. Nuorisoasiainkeskus edistää samalla omassa toiminnassaan ja tukemiensa järjestöjen toiminnassa nuorten pyöräilyn mahdollisuuksia. Lisäksi nuorisoasiainkeskus haluaa olla mukana kaupunkitasoisessa pyöräilyn kehittämisessä ja pyöräilylle suotuisan ilmapiirin vahvistamisessa muun muassa kasvatuksellisin keinoin.

Lisätiedot

Harri Taponen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 89036
harri.taponen(a)hel.fi

Liikuntavirasto 24.6.2013

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Liikuntavirasto kannattaa pääosiltaan pyöräilyn edistämishjelmassa esitettyjä toimenpiteitä. Ohjelma noudattaa johdonmukaisesti sitä pitkäjänteistä työtä, jota on jo tehty aikaisemmin pyöräilyn edistämiseksi. Pyöräilyn edistämisen tavat ja halu on hyvin selvitetty ja sen yhteinen visio "Helsinki on maailman paras kestävä liikunnan metropoli" saa eri toimijat osallistumaan tähän työhön.

Ohjelma on linjassa liikuntastrategian 2013-2017 kanssa, jonka toimenpiteissä mainitaan terveyttä edistävän liikunnan lisääminen ja liikkumattomuuden vähentäminen. Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta ja edellytyksiä parannetaan peruskorjaamalla ulkoilureittejä ja lisäämällä reittien yhteyteen kuntoilulaitteita. Liikuntavirasto osallistuu pyöräilyverkoston suunnitteluun ja markkinointiin julkaisemalla ulkoilu- ja pyöräilykarttoja. Kuntalaisia aktivoidaan omaehtoiseen liikkumiseen liikuntakampanjoilla ja -tapahtumilla. Suunnitelmissa on mm. "pyöräillen liikuntapaikoille"



kampanja, jolla asukkaita kannustetaan asioimaan liikuntapaikoissa pyörällä. Liikuntavirasto pyrkii omalta osaltaan lisäämään kuntalaisten halukkuutta osallistua pyöräilyn lähiliikkumisen edistämiseksi mm. Helsingin kotiseutupyöräilyreittien osalta Kaupunginosa-demokratiapilotissa 2013 yhteistyössä Helsingin polkupyöräilijöiden (Hepo) kanssa.

Liikuntaviraston pyöräilyyn liittyvään toimintaan kuuluu myös mahdollisen yksityisen rahoituksen avulla toteuttava SuomiHallin sisävelodromi Malmilla. Perinteisellä velodromilla sekä Kivikon liikuntapuistoon rakennetulla vuonna 2013 pyöräilyn BMX-radalla voi olla merkitystä kaikenikäisten ihmisten pyöräilyyn innostamisessa.

Edistämishjelmassa ei ole esitetty, miten Helsingin kaupunki aikoo työnantajana esittää oman henkilöstön kannustamista pyöräilyyn. Kaupungin oma esimerkki edistäisi kaupunkibrändin kehittämistä. Työpaikkojen pyöräilyolosuhteiden kehittäminen pyöräparkkien, työasiointipyöräilyn, suihkujen ja säilytystilojen osalta voisi kuulua hallintokuntien toimenpiteisiin. Liikuntavirasto tekee liikkumisen ohjaussuunnitelmia (mm. Kisahalli) koskien sen omia toimipisteitä sekä osana kiinteistöjen ja liikuntapuistojen kehittämistä. Pyöräparkkien kehittäminen henkilöstöä varten ja asiakkaille on huomioitu tulevissa hankkeissa. Toimivat mallit voidaan kopioida muille hallintokunnille yhteistyössä.

Pyöräilyn edistämissuunnitelman taustatyönä tehty selvitys pyöräilyn hyödyistä ja kustannuksista (liite 2) kertoo hyvin pyöräilyn vaikutuksista ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin eri muodoissaan - virkistyspyöräilynä, maastopyöräilynä jne. sekä hyödyllisenä työmatkapyöräilynä. Ohjelmassa mainittujen toimenpiteiden toteutus edistää yleisestikin sosiaali- ja terveys- ja liikuntatoimen tavoitteita eri tasoilla.

Arkiliikunta kannattaa ottaa huomioon myös keskeisenä ennaltaehkäisyinä, hoitona ja kuntoutuksena valtaosassa merkittäviä kansansairauksia. Tämä korostaa liikunnan ja arkiliikkumisen strategista merkitystä eri väestöryhmien hyvinvoinnissa ja siihen eri pyöräilypalvelut kuuluvat osana. Kuntalaisten kävelyn ja pyöräilyn arkiliikunta- ja terveystyöskäytymistä seurataan säännöllisin väliajoin tehtävillä tutkimuksilla ja selvityksillä. Pyörälaskennat on osa käyttäytymisen seurantaa.

Pyöräilyn infra

Liikuntapaikkojen lisäksi puistot, kadut, tiet ja erityisesti kevyen liikenteen väylästä ja ulkoilureitit voidaan nähdä kuntalaisten keskeisenä terveys- ja arkiliikunnan ympäristönä. Asuinympäristöä



tulee kehittää siten, että se houkuttelee liikkumaan jalan ja käyttämään polkupyörää yhtenä vartenotettavana liikkumistapana.

Liikuntavirasto osallistuu aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden suunnitteluun ja hoitamiseen mm. ulkoilureittien toteutuksessa. Tulevien ja nykyisten reittien brändäämistä pitää kehittää myös osana pyöräilyn edistämissuunnitelmaa.

Keuyen liikenteen väylien ja seutukunnan muun ulkoilureitistöjen tulisi muodostaa toimiva kokonaisuus ja taata yhteys laajemmille viher- ja ulkoilualueille. Kesällä huolehditaan niiden korjauksista sekä päällysteen kunnosta ja puhtaanapidosta. Rahoituksen uutta suuntaamista ja yhteistyötä tarvitaan mm. pyöräilyn opastusjärjestelmän kehittämiseen, kuten on esitettykin.

Toimenpiteet

Edistämissuunnitelman toimenpiteiden osa-alueiden toteuttamisessa mainitaan 25 toimenpidettä, jotka koskettavat useaa hallintokuntaa ja niiden välistä yhteistyötä. Liikuntaviraston roolit ja vastuu mainituissa kohdissa on selkeä ja toimenpiteisiin suunnattavat resurssit on mahdollista toteuttaa ohjelman mukaisesti.

Suunnitelman liitteessä 1 hallintokuntien tavoitteissa liikuntavirastolle on esitetty kolme tavoitetta, jotka ovat viraston strategiassa.

Liikuntavirasto kehittää myös omaa pyöräilyn brändiä ”pyöräillen”. Liikuntavirastossa pyöräilyn edistämistyössä toimii yksi suunnittelija, joka tekee yhteistyötä myös sekä yli hallintokuntien että seudullisesti mm. perinteisen Pääkaupunkiseudun pyöräily- ja ulkoilukarttapalvelun osalta. Lisäksi liikunnanohjaajat osallistuvat pyöräilyyn liittyviin tapahtumiin ja kampanjoiden suunnitteluun kaupungin henkilöstön liikkumisen edistämiseksi.

Ohjelmassa voisi olla konkreettisempia ehdotuksia esitetyille toimenpiteille erityisesti kaupungin eri hallintokuntien yhteistyön osalta - esimerkiksi kuinka yhteishankkeeksi käynnistettävät prosessit johdetaan. Pyöräilyä edistävien hankkeiden työryhmien tehtävät ja valtuudet pitää olla virallisesti tunnustettuja.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnittelija Kimmo Raineva, joka on osallistunut asian taustatyöhön pyöräilyprojektin valmisteluryhmän jäsenenä ja Helsingin pyöräilyn edistämisestä pidettyyn työpajaan 21.9.2012

Lisätiedot

Kimmo Raineva, suunnittelija, puhelin: 310 87794
kimmo.raineva(a)hel.fi



Yleisten töiden lautakunta 18.06.2013 § 298

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Yleisten töiden lautakunta kannattaa edistämishjelmassa esitettyjä toimenpiteitä, mutta toivoo konkreettisempaa kannanottoa siitä, kuinka toimenpiteet on tarkoitus viedä kaupungin eri hallintokuntien prosessien läpi saumattomasti ja sujuvasti ja kuinka yhteishankkeeksi mielletyt toimenpiteet on suunniteltu resursoitavan. Erityisesti palvelukonseptien kehittämisessä ja talvihoidon tehostamisessa on määritettävä keinot jatkuvan rahoituksen varmistamiseksi.

Pyöräilyn edistämishjelmassa ei ole esitetty vuorovaikutteisen suunnittelun periaatteita tai keinoja asukaspalautteen keräämiseksi ja hallitsemiseksi tai sen hyödyntämiseksi esimerkiksi vaihtoehtovertailuissa tai ylläpidon ohjelmoinnissa. Pyöräilyn rahoituksen voimakas lisääminen edellyttää suunnitelmien valmistumista hyvissä ajoin ennakkoon, jotta tavoitteellinen ohjelmointi olisi mahdollista ja tuloksellista.

Yleisten töiden lautakunta lausuu edistämishjelman luonnoksen sisällöstä seuraavaa:

Pyöräilyn edistämisen tahtotila

Laadittava liikkumisen kehittämissuunnitelma on tärkeä työkalu eri liikennemuotojen priorisoinnin havainnollistamiseksi kokonaisvaltaisesti sekä sen suunnitelmallisen toteutuksen varmistamiseksi koko kaupungin alueella. Ensisijaisesti on tärkeää linjata liikennepoliittiset päätökset moottoriliikenteen kasvun pysäyttämiseksi, jonka jälkeen eri liikennemuotojen priorisointia voidaan suunnitella väyläkohtaisesti. Tärkeää olisi myös kehittämissuunnitelman laadinnassa tarkastella sen toteuttamisen edellytyksiä kaavallisesta ja tilantarpeen näkökulmista sekä todeta mahdolliset toimenpiteet epäkohtien korjaamiseksi.

Pyöräilyverkoston toimivuus

Pyöräliikennetarkistuksia suunniteltaessa on tärkeää huomioida kaikki kadun (ja puistokäytävien) käyttäjät tasapuolisesti. Yhdyskuntarakenteen ja kadun poikkileikkauksen tulee kokonaisuudessaan ohjata liikkumista ja kulkumuotovalintaa.



Suunnittelun tulee olla käyttäjiä osallistava ja vuorovaikutteista painottuen suunnittelun alkuvaiheeseen ja vaihtoehtotarkasteluihin. Pyöräreittien laatutasoja määriteltäessä on varmistettava, että kaavamääräykset ja katutilan mitat mahdollistavat tarvittavat liikenneratkaisut. Kaupungin sisäisten prosessien on oltava sujuvia ja hallintokuntien välinen yhteistyö saumatonta.

Pyöräilyverkoston uusimisen painopiste on kantakaupungin pyöräilyolosuhteiden parantamisessa. Investointien vaikuttavuustarkastelua tulisi kehittää ja sen kytkeminen hankkeiden ohjelmointiin tulisi olla avointa ja näkyvää. Liikenneinvestointien rahoituspolitiikkaa tulee kehittää siten, että toteutettaviin parannuksiin saadaan tarvittava rahoitus ja erityisen tärkeää on varmistaa hankkeiden toteutuminen talousarvioesityksen mukaisesti laatimalla ja vuorovaikuttamalla liikennesuunnitelmat kattavasti.

Tärkeimpiä pyöräpysäköintikohteita ovat terminaalien ja asemien ympäristöt. Liityntäpysäköinnin kehittämisestä vastaavat keskeisesti Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos ja valtion rautatiet. Lisäksi on tarpeen järjestää laadukasta keskitettyä pyöräpysäköintiä yleisille alueille tekeillä olevan kokonaissuunnitelman mukaisesti ja määrittää vastuutahot. Työmatkapyöräilyä edistäisi lisäksi mm. pyörien parempi kuljetusmahdollisuus junissa. Katuhankkeiden ja pyöräpysäköinnin suunnittelun ja toteutuksen ohjelmointi riippuvat käytettävissä olevista resursseista, talousarvioissa osoitetuista määrärahoista sekä kaupungin muiden toimijoiden hankkeiden yhteensovittamisesta ja priorisoinnista.

Pyöräilyä edistävä laadukas talvihoito edellyttää oikein mitoitettua kaluston, riittävät resurssit, kustannusohjausta sekä ennen kaikkea väylien kunnossapitoluokkien määrittämisen käyttötarpeiden mukaisiksi. Korkean kunnossapitotason omaavat yhteydet muodostavat seudullisesti yhtenäisen pyöräilyverkon hallinnollisista rajoista riippumatta. Toimiva talvihoito edellyttää kadun rakenteellisten järjestelyiden sekä kunnossapitokaluston ja -menetelmien yhteensopivuutta. Haasteena erityisesti kantakaupungin kapeilla kaduilla on suunnitella ratkaisut toimiviksi, jotta laatu voidaan saavuttaa kustannustehokkaasti. Talvikunnossapidon uusia käytäntöjä tulee kokeilla laadukkaan ja kustannustehokkaan lopputuloksen varmistamiseksi.

Kehitettävää on lisäksi pyöräteiden kunnossapitopalautteen kerääminen ja kytkeminen peruskorjaus- ja ylläpito-hankkeiden ohjelmointiin. Valaistustarpeen ja pintamateriaalin määrittelyyn vaikuttavat mm. pyöräreittien tärkeys, kaupunkikuvalliset asiat ja



asukaspalautteet. Valaistuksen tarveselvitys on tekeillä rakennusvirastossa ja siinä määritellään valaistuksen laatutaso väylän tärkeyden ja käyttötarkoituksen mukaan.

Pyöräilyyn liittyvät palvelut

Oheispalveluiden tuottaminen ei kuulu suoraan rakennusviraston toimivaltaan. Pyöräilyyn liittyvien karttojen tuottaminen kuuluu luontevimmin kiinteistövirastolle ja liikuntavirastolle. Pyöräilyyn liittyvät ilmapumppupalvelut ja muut vastaavat huoltopalvelut kuuluvat lähinnä kaupalliselle toimijalle. Kaupunkipyörien ja muiden oheispalvelujen kalusteiden sijoittelua ohjaavat aina kaupunkikuvalliset, liikennetekniset sekä ylläpidolliset reunaehdot.

Pyöräilyn seuranta

Tavoitteiden toteutumisen seurannan tulee olla säännöllistä ja tuottaa vertailukelpoista tilastotietoa, unohtamatta myöskään ympäristötavoitteita tai taloudellisia näkökulmia. Poikkeamat tavoitteista tulisi oikaista ennalta suunnitelluin korjaustoimenpitein.

Edistämishjelman toteuttamisen resurssit

Rakennusviraston katu- ja puisto-osastolle on nimetty viraston pyöräilyasioiden koordinoinnista vastaava henkilö toukokuusta 2013 alkaen. Yhteistyö eri hallintokuntien välillä, erityisesti kaupunkisuunnitteluviraston ja liikennelaitoksen kanssa jatkuu tiiviinä ja tuloksellisena.

Pyöräväylien suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito ovat kiinteästi yhteydessä koko katutilan suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon sekä koko kaupunkiomaisuuden hallintaan. Pyöräilyn resurssien liiallisella erottamisella rakennusviraston normaalista ydintehtävästä ja käytännöistä voi olla negatiivisia vaikutuksia. Olennaisempaa on saada pyöräilyn edistämisen toimenpiteet sisällytettyä vahvasti nykyisiin toimintamalleihin ja kehittää edistämisen seurantaa.

11.06.2013 Pöydälle

Esittelijä

osastopäällikkö
Osmo Torvinen

Lisätiedot

Penelope Sala-Sorsimo, projektipäällikkö, puhelin: 310 39395
penelope.sala-sorsimo(a)hel.fi



Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 06.06.2013 § 108

HEL 2013-001995 T 08 00 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

HKL pitää mahdollisena uusien pyöräpalveluiden ottamista vastuulleen. Palvelut parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä palvelutasoa olemalla osana matkaketjua ja sopivat toiminnallisesti kaupungin hallintokunnista liikennelaitoksen tehtäväpiiriin. HKL:n vastuulle on ehdotettu pyöräilyn brändin hallintaa ja pyöräilypalveluiden tuottamista ja koordinoimista sisältäen kaupunkipyöräjärjestelmän, polkupyörien liityntäpysäköinnin, pyöräkeskusten hallinnan ja pyöräilyn viestinnän ja markkinoinnin.

HKL voi ottaa huolehtiakseen ja tehtävävastuulleen edellisessä kappaleessa mainitut joukkoliikennettä tukevaa pyöräilyä koskevat tehtävät edellyttäen, että HKL:lle korvataan talousarviossa niitä varten tarvittava rahoitus ja asiassa tehtävät määritellään kaupunkitasolla asianmukaisilla sopimus- yms. järjestelyillä.

HKL:lle edellä esitetyn mukaisesti keskitettävät joukkoliikennepalveluita tukevien pyöräilypalvelujen järjestämiseen liittyvät tehtävät edellyttävät, että HKL:llä on tehtäviä varten oma vastuuhenkilö ja riittävät resurssit. Ko. tehtävien hoitaminen edellyttää myös jatkovalmistelussa määriteltäviä ja toteutettavia sopimusjärjestelyjä sekä varmuutta rahoituksen järjestymisestä näitä tehtäviä varten myös pitkällä aikavälillä esimerkiksi 10 vuodeksi. Joukkoliikennettä tukeviin pyöräpalveluihin liittyvissä tehtävissä HKL tulee välttämättä toimimaan tiiviissä yhteistyössä sekä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston että HSL:n kanssa.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi
Samuli Mäkinen, projekti-inisnööri, puhelin: 310 35753
samuli.makinen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 05.03.2013 § 62

HEL 2013-001995 T 08 00 00



Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti

- hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman jatkotyön pohjaksi talousarvion mahdollistamassa laajuudessa.
- esittää kaupunginhallitukselle, että pyöräilyn edistämistä koskeva rahoitus ja resurssointi huomioidaan talousarvion valmistelussa.
- että muutosten johdosta mahdollisesti poistuville asukas- ja asiakaspysäköintipaikoille on pyrittävä osoittamaan korvaavat paikat.
- kehottaa virastoa ottamaan käytännöksi soveltaa vuorovaikutteista suunnitteluprosessia päätettäessä merkittävistä liikennesuunnitelmista.

Samalla lautakunta kiinnittää huomiota pyörätieverkon laajentamisen alueelliseen tasapainoisuuteen ja kiirehtii Itä-Helsingin pyörätieyhteyksien rakentamista.

Käsittely

05.03.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä muutti ehdotustaan seuraavasti.

Ville Lehmuskoski: Päätösehdotus muutetaan seuraavaan muotoon:

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne:

- hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman jatkotyön pohjaksi talousarvion mahdollistamassa laajuudessa.
- esittää kaupunginhallitukselle, että pyöräilyn edistämistä koskeva rahoitus ja resurssointi huomioidaan talousarvion valmistelussa.
- että muutosten johdosta mahdollisesti poistuville asukas- ja asiakaspysäköintipaikoille on pyrittävä osoittamaan korvaavat paikat.
- kehottaa virastoa ottamaan käytännöksi soveltaa vuorovaikutteista suunnitteluprosessia päätettäessä merkittävistä liikennesuunnitelmista.

Päätös syntyi äänestyksen jälkeen.

Vastaehdotus:

Matti Niiranen:

Päätösehdotuksen ensimmäinen ranskalainen viiva korjataan muotoon:

- Hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman soveltuvien osien jatkotyön pohjaksi



Päätösehdotukseen lisätään seuraavat ranskalaiset viivat:

- Pyöräilyn edistämishjelmaan liittyviä liikennesuunnitelmia sekä pyörä- ja raitioliikennejärjestelyjä tehtäessä suoritetaan lautakunnan niin päättäessä vuorovaikutus alueen asukkaiden ja yritysten kanssa (mm. alueen yrittäjähdistys).
- Muutosten johdosta mahdollisesti poistuville asukas- ja asiakaspysäköintipaikoille on osoitettava samassa yhteydessä riittävät korvaavat paikat.

Jäsen Niirasan vastaehdotus raukesi kannattamattomana.

Vastaehdotus:

Sampo Villanen: Lisäys päätösehdotukseen ensimmäisen kappaleen loppuun: Samalla lautakunta kiinnittää huomiota pyörätieverkon laajentamisen alueelliseen tasapainoisuuteen ja kiirehtii Itä-Helsingin pyörätieyhteyksien rakentamista.

Kannattajat: Elina Moisio

Vastaehdotus:

Elina Moisio: Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne
- hyväksyä pyöräilyn edistämishjelman jatkotyön pohjaksi.
- esittää kaupunginhallitukselle, että pyöräilyn edistämistä koskeva rahoitus ja resurssointi huomioidaan talousarvion valmistelussa.

Jäsen Moisio vastahdotus raukesi kannattamattomana.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisäys päätösehdotukseen ensimmäisen kappaleen loppuun: Samalla lautakunta kiinnittää huomiota pyörätieverkon laajentamisen alueelliseen tasapainoisuuteen ja kiirehtii Itä-Helsingin pyörätieyhteyksien rakentamista.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Hennariikka Andersson, Jape Lovén, Elina Moisio, Matti Niiranen, Maija Nikunlassi, Risto Rautava, Osmo Soininvaara, Sampo Villanen, Heta Välimäki

Suoritettussa äänestyksessä varajäsen Villasen vastaehdotus voitti äänin 9-0.

19.02.2013 Pöydälle



27.01.2014

Kaj/4

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salerno, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37123
marek.salermo(a)hel.fi

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



13.01.2014

Ryj/1

§ 3

Länsimetro Oy:n ajankohtaiskatsaus

Ilmoitusasia 4

HEL 2013-004429 T 00 01 01

Päätös

Konsernijaosto päätti merkitä Länsimetro Oy:n ajankohtaiskatsauksen tiedoksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Konsernijaosto päättäne merkitä Länsimetro Oy:n ajankohtaiskatsauksen tiedoksi.

Esittelijä

Länsimetro Oy:n tarkoituksena on keskinäisenä kiinteistöosakeyhtiönä rakennuttaa, omistaa, hallita, ylläpitää, huoltaa ja kehittää Helsingin Ruoholahdesta Espoon Matinkylään ulottuvan metrolinjan metrolikennettä palvelevia raiteita, tunneleita, asemarakennuksia, pysäköintitiloja ja muita sen toimintaa palvelevia rakennelmia ja laitteita. Länsimetron liikenne käynnistyy vuoden 2015 lopulla.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on yhteensä 713,6 miljoonaa euroa (alv 0 %, maanrakennusindeksi 131,5 pistettä; lokakuu 2007) ja Helsingin kaupungin osuus kustannuksista on 144,3 miljoonaa euroa (alv 0 %).

Yhtiön vuoden 2013 liikevaihdon ennustetaan pysyvän budjettitavoitteessaan 1,1 miljoonaa euroa. Liikevaihto koostuu vuokra- ja vastiketuloista.

Länsimetro Oy työllistää kahdeksan henkilöä. Yhtiön omistavat Helsingin kaupunki (28 %) ja Espoon kaupunki (72 %).

Länsimetro Oy:n toimitusjohtaja Matti Kokkinen sekä hallituksen jäsenet Matti Lahdenranta ja Tuula Saxholm antavat yhtiötä koskevan suullisen ajankohtaiskatsauksen konsernijaoston kokouksessa.

Esittelijä

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
800012-62637
Alv.nro
FI02012566



13.01.2014

Ryj/1

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Tiedoksi; Muutoksenhakukielto, valmistelu

HKL

Päätöshistoria

Kaupunginhallituksen konsernijaosto 15.04.2013 § 76

HEL 2013-004429 T 00 01 01

Päätös

Konsernijaosto päätti merkitä Länsimetro Oy:n ajankohtaiskatsauksen tiedoksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Ilmoitusasia 5

MARKKINAOIKEUS

PÄÄTÖS

Nro 35/14

28.1.2014

Dnro 394/12/JH

VALITTAJA

Siemens Osakeyhtiö

VASTAPUOLI

Helsingin kaupungin HKL-liikelaitos

KUULTAVA

Construcciones y auxiliar de ferrocarriles S.A.

ASIA

Julkista hankintaa koskeva valitus

MUUTOKSENHAUN KOHDE

Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen johtokunnan hankintapäätös 16.10.2012 § 170 ja Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen ja Construcciones y auxiliar de ferrocarriles S.A.:n väliseen hankintasopimukseen 6.2.2013 liittyvä hankintaratkaisu

ASIAN TAUSTA

Helsingin kaupungin HKL-liikelaitos (jäljempänä myös HKL ja hankintayksikkö) on ilmoittanut 4.9.2009 julkaistulla erityisalojen EU-hankintailmoituksella neuvottelumenettelyllä toteutettavasta metrojunayksiköiden hankinnasta. Hankintayksikkö on muun ohella hyväksynyt Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.:n (jäljempänä myös CAF) ja Siemens Osakeyhtiön neuvottelumenettelyyn. Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. ja Siemens Osakeyhtiö ovat jättäneet tarjoukset 26.5.2010.

Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen johtokunta on 16.10.2012 tekemällään hankintapäätöksellä § 170 valinnut Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.:n tarjouksen.

Markkinaoikeus on 14.12.2012 antamallaan päätöksellä sallinut muutoksenhaun kohteena olevan hankintapäätöksen täytäntöönpanon.

Markkinaoikeus on 11.1.2013 antamallaan päätöksellä hylännyt Siemens Osakeyhtiön vaatimuksen hankintapäätöksen täytäntöönpanon kieltämisestä väliaikaisesti sekä Siemens Osakeyhtiön vaatimuksen Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen velvoittamisesta noudattamaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien

Johannes = lausunto
Julkistettiin
maailma
Käytännössä

yksiköiden hankinnoista annetun lain (erityisalojen hankintalaki) 62 §:n 1 momentissa säädettyä odotusaikaa.

Hankinnan arvonlisäveroton kokonaisarvo on hankintapäätöksen mukaan ollut korkeintaan 154.000.000 euroa.

Hankintasopimus on allekirjoitettu 6.2.2013.

ASIAN KÄSITTELY MARKKINAOIKEUDESSA

Valitus

Vaatimukset

Siemens Osakeyhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus määrää hankintayksikölle tehottomuusseuraamuksen sen tekemän 14.000.000 euron arvoisen lisähankinnan osalta ja että markkinaoikeus kumoo muutoksenhaun kohteena olevan hankintapäätöksen ja hankintaratkaisun, kieltää hankintayksikköä jatkamasta virheellistä hankintamenettelyä ja velvoittaa hankintayksikön korjaamaan virheellisen menettelynsä. Valittaja on toissijaisesti vaatinut, että markkinaoikeus määrää hankintayksikön maksamaan sille hyvitysmaksuna 15.000.000 euroa.

Valittaja on lisäksi vaatinut, että se saa jäljennökset kaikesta tarjousvertailussa käytetystä aineistosta lukuun ottamatta sen omaa tarjousta sekä niitä CAF:n tarjouksen osia, jotka on sille toimitettu. Lisäksi valittaja on vaatinut saada jäljennökset HKL:n CAF:lle lähettämästä pyynnöstä jatkaa tarjouksen voimassaoloaikaa ja CAF:n vastauksesta tähän pyyntöön sekä HKL:n ja CAF:n 6.2.2013 allekirjoittamasta hankintasopimuksesta liitteineen.

Valittaja on myös vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa hankintayksikön korvaamaan sen arvonlisäverottomat oikeudenkäyntikulut 118.936 eurolla ja arvonlisäverottomat asianosaiskulut 19.440 eurolla viivästyskorkeineen.

Perusteet

Hankintayksikkö on pyytänyt tarjoukset vuonna 2009 laatimallaan tarjouspyynnöllä. Tämän jälkeen se on käyttänyt kolme vuotta tarjousten käsittelyyn. Hankintayksikön menettely on ollut erittäin sekavaa. Tarjouskilpailussa ei ole laadittu lainkaan lopullista tarjouspyyntöä eivätkä tarjoajat ole antaneet lopullisia tarjouksia.

Tarjoukset eivät ole keskenään yhteismitalliset ja vertailukelpoiset, koska hankintayksikkö on sallinut tarjoajien poiketa sekä sopimusehdoista että teknisistä vaatimuksista. CAF on tarjouksessaan ilmeisesti poikennut tarjouspyynnöstä erittäin merkittävästi toiminta-

varmuuden sekä ehdottomien teknisten vaatimusten osalta. Myöskään hintatietojen osalta tarjouksia ei ole saatettu vertailukelpoiseksi tai yhteismitallisiksi. Tarjoajilla ei ole ollut mahdollisuutta tietää, kuinka paljon tarjouspyynnöstä on ollut mahdollista poiketa ilman, että hankintayksikkö hylkää tarjouksen. Hankintayksikkö on käyttänyt tarjousten tarjouspyynnön mukaisuutta myös tarjousten vertailussa. Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on kuitenkin katsottu, ettei tämä ole hankintasäännösten mukainen kokonaistaloudellisuuden vertailuperuste.

Hankintapäätös ei johda kokonaistaloudellisesti edullisimpaan ratkaisuun. HKL on valinnut CAF:n tarjouksen, vaikka valittajan tarjouksen kokonaiskustannukset ovat huomattavasti edullisemmat. Tarjouskilpailussa on tietoisesti valittu vertailutapa, joka ottaa mahdollisimman vähän huomioon elinkaarikustannukset, vaikka niillä on tosiasiallisesti erittäin suuri merkitys hankinnan kokonaistaloudellisuuteen.

Vertailuperusteet on ilmoitettu kohtuuttoman suurella vaihteluvälillä ja ilman alapainoarvoja, mikä on antanut HKL:lle mahdollisuuden tarjousvertailussa soveltaa vertailuperusteita siten, että se saa ilmoitetuista vertailuperusteista riippumatta haluamansa toimittajan tarjouskilpailun voittajaksi. Valittaja olisi voittanut tarjouskilpailun lähes kaikilla muilla painoarvoilla tarjouspyynnössä ilmoitetun vaihteluvälin sisällä kuin niillä, joita hankintayksikkö on vertailussaan käyttänyt. Valituksessa esitetyt laskelmat osoittavat yksityiskohtaisesti, kuinka tarjousten vertailuperusteiden manipulointi tarjousten vertailuvaiheessa on syrjinyt valittajaa. Lisäksi hankintayksikkö on ilmoittanut hankintasäännöksissä kielletyllä tavalla varaavansa oikeuden sitoa vertailuperusteita toisiinsa ja muuttaa tämän mukaan vertailuperusteiden painoarvoja tarjousvertailussa.

Hankintayksikkö on muuttanut tarjouksia vertaillessaan tarjousten vertailuperusteita useilla eri tekijöillä, joita ei ole ilmoitettu tarjouspyynnössä. Hankintayksikkö on kolmen vertailuperusteen osalta vasta tarjousvertailussa asettanut pisteytyksen perustasoksi kahdeksan pistettä. Tämä on tarkoittanut 80 prosenttia saatavilla olevista pisteistä. Sanottu perustaso on asetettu ja sitä on sovellettu vasta toisessa hankintapäätöksessä. Edelleen tarjousvertailussa hankintayksikkö on ilmoittanut lisänneensä valittajan osalta hintoihin +1,50 prosentin vuosittaisen inflaatiotarkistuksen 1.1.2012 alkaen ja CAF:n osalta toisen toimitusoption hintaan syyskusta 2012 alkaen. Hankintayksikkö on toiminut hankintasäännösten vastaisesti, kun se on muuttanut tarjoajien tarjoamia hintoja hintavertailussa tekijällä, jota ei ole ilmoitettu tarjouspyynnössä.

Hankintayksikkö ei ole myöskään ilmoittanut vertailuperusteiden junatekniikan taso, muotoilun innovatiivisuus ja yhteistyökyky ja toimintavarmuus osalta tarjouspyynnössä ilmoittamiensa alakriteerien tarjousvertailussa käytettyjä painoarvoja ennakolta. Edellä kuvatulla

menettelyllä hankintayksikkö on syrjinyt valittajaa ja estänyt sen, että valittaja voittaisi tarjouskilpailun.

Hankintayksikkö ei ole toimittanut lisätietoja hankinnassa hankintasäännösten mukaisessa aikataulussa. Hankintayksikkö ei ole tarjouspyynnössään määrittänyt mihin indekseihin tarjoajien tulee sitoa tarjoushintansa. HKL on ilmoittanut, että valittajan tulee tarkentaa tarjoustaan hankintayksikön 28.8.2012 toimittaman lisäkirjeen numero 24 perusteella 29.8.2012. Menettely on syrjinyt valittajaa, koska se on joutunut kohtuuttomassa ja hankintasäännösten vastaisessa määräajassa muuttamaan tarjouksensa hinnoittelurakenteen. Hankintasäännösten mukaan hankintayksikön on toimitettava tarjouspyyntöön liittyvät lisätiedot viimeistään kuusi päivää ennen tarjousajan päättymistä.

Tarjousvertailu on ollut virheellinen. HKL on käyttänyt tarjousvertailussa rajoittamatonta vapautta ottaa huomioon tai jättää huomioimatta tarjousten teknisiä ominaisuuksia. Hankintayksikkö on laatinut saamistaan tarjouksista kaksi tarjousvertailua. Kun valittaja on tehnyt hankintaoikaisuvaatimuksen ensimmäisestä tarjousvertailusta, hankintayksikkö on huonontanut huomattavasti valittajan pisteitä, vaikka se on jättänyt valittajan hankintaoikaisuvaatimuksen tutkimatta. Menettely osoittaa syrjintää valittajaa kohtaan.

Kaiken kaikkiaan tarjousten vertailu on ollut virheellistä istuinmateriaalin, standardiratkaisujen osuuden, osallistumisen alihankkijan valintaan, virroittimen kiinnitystavan, sivuseinien suoruuden poikkeaman, vastaavuuden tarjouspyynnön teknisiin vaatimuksiin, vaunun rungon leveyden, äänitasovaatimusten poikkeamien, jarrutusenergian talteenoton sekä törmäyskonseptin arvioinnin osalta. HKL on myös ottanut teknisiä seikkoja huomioon väärin vertailuperusteiden kohdalla.

Hankintapäätös on ollut hankintasäännösten vastainen. Hankintayksikkö on jättänyt tarjouksille antamansa pisteet lähes kokonaan perustelematta, minkä vuoksi valittajalla ei ole ollut mahdollisuutta selvittää tarjousvertailun perusteita. Tarjousvertailusta ei ole ilmennyt juuri mitään konkreettisia tarjousten sisältämiä tietoja minkään vertailuperusteen osalta eikä mistä ja miten kunkin vertailuperusteen pistearvot ja tarjouksien piste-erot ovat muodostuneet. Hankintayksikkö ei ole antanut tarjousvertailua valittajalle edes tiedoksi, vaan valittaja on joutunut itse etsimään sen internetistä.

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (julkisuuslaki) mukaan tieto tarjousten vertailussa käytetystä hinnasta ja muusta tekijästä on aina annettava asianosaiselle. Valittajan tulee saada jäljennökset CAF:n tarjousaineistosta ja erityisesti CAF:n tarjouksesta, sen tarjouksen täsmennyksistä, tarjousten tarkistuksista ja muutoksista sekä kopiot kaikista CAF:n tarjouksen design-kirjoista, muotoilusuunnitelmista ja niiden kaikista liitteistä siltä osin kuin HKL ei

ole niitä valittajalle toimittanut. Lisäksi valittajan tulee saada kaikki CAF:n vastaukset lisäkirjeisiin mukaan lukien vastaus lisäkirjeeseen 25.

Vastine

Vaatimukset

Helsingin kaupungin HKL-liikelaitos on ensisijaisesti vaatinut, markkinaoikeus jättää valittajan valituksen tutkimatta siltä osin kuin valittaja on vaatinut tehottomuusseuraamuksen määräämistä. Toissijaisesti hankintayksikkö on vaatinut, että markkinaoikeus vahvistaa, ettei sillä ole toimivaltaa määrätä tehottomuusseuraamusta käsillä olevassa tilanteessa, tai että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen tältä osin. Muilta osin hankintayksikkö on vaatinut, että markkinaoikeus hylkää valituksen.

Hankintayksikkö on lisäksi vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa valittajan korvaamaan sen oikeudenkäyntikulut 100.000 eurolla viivästyskorkeineen.

Perusteet

Tarjouskilpailu on hankinnassa pitkittynyt, koska länsimetrossa käytettävien metrojunayksiköiden ohjausjärjestelmäratkaisu on selvinnyt lopullisesti vasta alkukesästä 2012. Hankintayksikkö on pystynyt vasta tämän jälkeen vahvistamaan hankittavien junayksiköiden lopullisen määrän. Tämän määrän vahvistamisen viivästyminen on johtunut vaikeuksista metron automatisoinnin toimittajan, Siemens Osakeyhtiön ja Siemens SAS:n muodostaman konsortion kanssa.

Hankinnassa on käytetty neuvottelumenettelyä. Neuvottelumenettely on antanut hankinnan toteuttamiselle sen luonteen edellyttämän riittävän joustavuuden. Neuvottelumenettelyn kestäessä on ollut mahdollista vielä tehdä tarpeellisia täsmennyksiä ja tarkennuksia muun ohella hankinnan kohteeseen ja aikatauluun siten, että tarjouspyyntöprosessissa lopullisesti määrittyvä hankinnan kohde vastaa parhaalla mahdollisella tavalla hankintayksikön lopullisia tarpeita.

Hankintayksikkö on neuvotteluvaiheessa molempien tarjoajien sitovat tarjoukset saatuaan käynyt läpi muun ohella tarjousten keskeiset poikkeamat verrattuna tarjouspyyntöön. Hankintayksikkö on pyytänyt tarjoajia lisäkirjeillä täsmentämään ja tarkentamaan tarjoustaan kyseisissä lisäkirjeissä edellytetyllä tavalla. Kokonaisuudessaan hankintamenettelyn varsinainen neuvotteluvaihe on muodostunut tarjoajien kanssa lisäkirjeillä ja niihin saaduilla vastauksilla yhtäläisesti käydystä kirjeenvaihdosta sekä molempien tarjoajien kanssa erikseen käydyistä erillisistä neuvotteluista.

Kumpikaan tarjouskilpailuun osallistuneista tarjoajista ei ole missään vaiheessa menettelyn aikana asettanut kyseenalaiseksi tarjouspyynnössä

mainittuja arviointiperusteita tai muita menettelyjä tai periaatteita, joita hankinnassa on noudatettu. Mikäli jotain pieniä virheitä tai puutteita vastoin hankintayksikön omaa arviota olisikin ollut tarjouskilpailussa noudatetussa menettelyssä, valittajan olisi tullut vedota niihin jo tarjouskilpailun kuluessa, jolloin hankintayksiköllä olisi ollut mahdollisuus tehdä mahdollisesti tarpeelliset korjaukset, täsmennykset tai muut sellaiset toimenpiteet.

Hankintayksiköllä ei ole ollut syytä manipuloida tai vähentää valittajan pisteitä tai aliarvioida sen osaamista, eikä näin myöskään ole menetelty. Hankintayksikön kannalta olisi ollut helppo ratkaisu valita metrojunien toimittajaksi valittaja, koska uusien metrojunien hankinta joudutaan joka tapauksessa integroimaan tiiviisti Helsingin metron ja Länsimetron automatisointia koskevaan projektiin, jolloin sopimuskumppanina olisi ollut viime kädessä yksi ja sama sopijakumppani eli Siemens-konserni. Käytännössä tarjouskilpailun tulos on ollut kuitenkin ratkaisultaan selvä, kun tarjouspyynnön ehtojen ja siinä ilmoitettujen arviointiperusteiden mukaisesti CAF on ollut selkeästi arvioinnissa ja vertailussa kokonaistaloudellisesti edullisempi. Hintaeron CAF:n ja Siemensin tarjousten välillä on ollut noin 9,5 miljoonaa euroa.

Tarjoukset ovat olleet keskenään yhteismitalliset ja vertailukelpoiset. Hankintayksikkö on joutunut tarjouspyynnössään pelkästään hankintaerän eurooppalaisittain suhteellisen pienen koon vuoksi varautumaan siihen, etteivät tarjotut junat tule täysin vastaamaan teknisiä vaatimuksia eivätkä tarjoukset myöskään kaupallisilta ehdoiltaan tule olemaan aivan täysin hankintaohjelmassa alun perin määriteltyjen sopimusehtojen mukaisia. Tämän vuoksi on neuvottelumenettelyyn ollut tarpeen sisällyttää tarjouspyyntöä täydentävä ja siihen kiinteästi kuuluva lisäkirjemenettely, jolla on täsmennetty ja tarkennettu tarjouspyyntöä sekä junateknisten vaatimusten että eräiden sopimusehtojen osalta. Huolimatta tästä on tarjouksiin jäänyt poikkeamia, jotka on otettu huomioon tarjousten lopullisessa arvioinnissa ja vertailussa. Tarjouksiin jääneet poikkeamat ovat olleet molempien tarjoajien osalta sekä lukumäärältään että laadultaan hyvin samantyyppisiä, vaikka ne ovat kohdistuneet hieman eri tavalla ja eri kohtiin tarjouspyyntöä.

Tarjouspyynnössä on varauduttu siihen, että tarjoajilla tulee olemaan poikkeamia verrattuna tarjouspyyntöasiakirjoissa ilmoitettuun. Tämän vuoksi tarjouspyynnössä ja sen lisäkirjeissä on määritelty menettely poikkeamien huomioon ottamiselle tarjouksia arvioitaessa ja vertailtaessa. Tarjouspyynnössä on nimenomaan ilmoitettu, että kaikki poikkeamat tullaan ottamaan huomioon niiden arviointiperusteiden kohdalla, joihin niillä on vaikutusta. Kummankaan tarjoajan tarjoukseen ei ole sisältynyt sellaisia poikkeamia, jotka tarjouspyynnön mukaisen kokonaisarvion perusteella olisivat olleet sen laatuaisia tai sillä tavoin merkityksellisiä, että hankintayksikön olisi tullut hylätä jompikumpi tarjous. Tämä asia on ilmoitettu myös neuvotteluvaiheessa molemmille tarjoajille.

Junien elinkaaren aikaisia kustannuksia ei ole arvioitu virheellisesti. Hankintayksikkö on käyttänyt tarjouspyynnössä ilmoitettuja arviointiperusteita. Valittajan arvioinnin osalta on käytetty arvioinnissa käyttö- ja ylläpitokustannuksina valittajan itse ilmoittamia lukuja. Käytännössä valittajan ilmoittamat elinkaaren aikaiset käyttö- ja ylläpitokustannukset eivät ainakaan sähkönkulutuksen osalta tulisi toteutumaan valittajan ilmoittamalla tavalla, vaan selvästi suurempina. Valittaja on elinkaaren aikaisten käyttö- ja ylläpitokustannusten osalta saanut tarjousten vertailussa jonkin verran etua, kun hankintayksikkö ei ole käyttänyt sillä tarjousvertailussa ollutta mahdollisuutta alentaa hankintayksikön omien selvitysten perusteella valittajan pistemäärää.

Vertailuperusteiden vaihteluväli ei ole ollut virheellinen. Tarjouspyynnössä on ilmoitettu, että lähtökohtana on noudattaa painoarvokertoimien alarajoja, jolloin painoarvokertoimien summa on sata, ellei jotain erityisen poikkeuksellista hankinnassa tule esiin, minkä perusteella HKL voi tarjouskilpailun kuluessa päättää, että noudatetaan perustellusta syystä jonkin tai joidenkin arviointiperusteiden osalta jotakin muuta painoarvokerroinlukua ilmoitettujen painoarvokertoimien vaihteluvälin puitteissa sen mukaan, kuin hankintayksikkö siitä erikseen päättää. Tarjousvertailussa hankintayksikkö on käyttänyt alun perin ilmoitetun mukaisesti painoarvokertoimina niiden vaihteluvälin alarajoja.

Hankintayksikön käyttämä menettely on ollut kaikin tavoin läpinäkyvä, avoin ja ennakoitavissa sekä täysin hyväksytty ja normaali käytäntö, jota aikaisemmin on noudatettu myös muissa HKL:n suurissa kiskokalustoon liittyvissä hankinnoissa. Arviointiperusteissa kauppahinnan painoarvon korostaminen on palvellut hankinnoissa keskeisiä läpinäkyvyyden ja selkeydyn päämääriä. Käytännössä tarjouskilpailu on ratkennut tarjousten selviin hintaeroihin.

Inflaatiotekijän huomioon ottaminen on sisältynyt tarjouspyyntöön. Tarjousasiakirjoissa on nimenomaan pyydetty tarjoajia ilmoittamaan sovellettavat indeksiehdot. Lisäksi tarjouspyynnön lähtökohtana on nimenomaan ollut saada hinnat vertailukelpoisiksi ottamalla huomioon kaikki kokonaishankintahintaan vaikuttavat tekijät. Tarjouspyynnössä on tältä osin nimenomaan erikseen mainittu maksuaikatauluista ja maksuehdoista aiheutuvat korkokustannukset, joita on laajennettu tarjouspyynnössä olleella maininnalla ”yms.”.

Tarjoajille on ollut täysin selvää, että niitä on pyydetty ilmoittamaan täsmällinen indeksiehto sen vuoksi, että kummankin tarjoajan osalta voidaan määritellä indeksiehdon vaikutukset tarjouksen kokonaishintaan osana hankintahinnan ja kaupallisten ehtojen määrittelyä. Tarjousten arvioinnissa ja vertailussa on voitu todeta, että CAF:n tarjoama indeksiehto on ollut selvästi valittajan tarjoamaa vastaavaa indeksiehtoa edullisempi. CAF on ilmoittanut, että sen tarjouksessa mainittua indeksiehtoa sovelletaan käytännössä vasta toimitusoptioon kaksi edellyttäen, että hankinnasta ja toimitusoptiosta yksi tehdään tilaus ja

sopimus vuoden 2012 aikana. CAF:n tarjous olisi ollut edullisempi myös siinä tilanteessa, että indeksiehtoa ei vastoin tarjouspyynnön tarkoitusta olisi otettu lainkaan huomioon tarjousvertailussa.

Inflaatioarvioiksi on tarjousten vertailussa määritelty 1,5 prosenttia sekä CAF:n että valittajan osalta. HKL on noudattanut inflaatiomuutosta arvioitaessa varovaisuusperiaatetta.

Vertailuperusteiden osatekijöiden osalta tarjouspyynnössä on nimenomaan ilmoitettu, että arviointiperusteiden osatekijät ovat keskenään tärkeysjärjestyksessä. Hankintayksikkö on määritellyt vertailuperusteiden osatekijöiden painoarvot tarjouspyynnön mukaisesti tarjouksia vertailtaessa.

Hankinnassa ei ole annettu lisätietoja hankintasäännösten vastaisella määräajalla. Tarjoajien tarjouksessaan ilmoittamat indeksiehdot eivät ole olleet täysin tarjouspyynnön mukaisia, minkä vuoksi hankintayksikkö on neuvottelumenettelyn kuluessa lähettänyt molemmille osapuolille kolme lisäkirjettä indeksiehdon täsmentämiseksi. Tarjoajille on annettu neuvottelumenettelyn kuluessa aina tarpeen ja tarjoajien toiveiden mukaan lisäaikaa lisäselvitysten antamista varten. Tämä on koskenut myös indeksiehdon täydentämistä koskevia lisäkirjeitä. Valittajan edustaja on tässä asiassa ollut nimenomaan yhteydessä HKL:ään varmistaakseen vielä lisäkirjeessä mainittujen linjausten sisältöä ja ilmoitettua aikataulua. Valittajalla ei ole ollut mitään toiveita lisääjasta.

Tarjousten vertailua ei ole suoritettu virheellisesti. Tarjouspyynnön hankintaohjelma ja sen liitteenä olevat tekniset erittelyt ovat olleet hyvin yksityiskohtaiset. Molemmat tarjoajat ovat täyttäneet pääosin kaikki hankintaohjelman teknisten vaatimusten edellytykset. Metrojunayksiköiden teknisen määrittelyn yksityiskohtaisuuden vuoksi on myös ollut luonnollista, että tarjoukseen on saattanut sisältyä vain vähän sellaisia ratkaisuja, jotka vielä olisivat ylittäneet tiukat perusvaatimukset niin, että niistä tarjottu ratkaisu on ollut mahdollista ottaa huomioon tarjousten arvioinnissa laatupesteytystä korottavana tekijänä.

Tarjousten arviointi- ja vertailuasiakirjat ovat sisältäneet riittävät asianmukaiset sanalliset perustelut, jotka täyttävät sekä erityisalojen hankintalain vaatimukset että noudattavat niitä käytäntöjä, jotka markkinaoikeus on oikeuskäytännössään linjannut.

Hankintayksiköllä ei ole ollut kahta erillistä arviointia ja pisteytystä kyseessä olevassa hankinnassa. Käsiteltäessä asiaa ensimmäisen kerran HKL:n johtokunnassa, johtokunta on käydyn keskustelun perusteella palauttanut asian uudelleen valmisteltavaksi. HKL on suorittanut uuden valmistelun ja tehnyt sen mukaisesti tarjousten arvioinnin ja vertailun. Vain HKL:n johtokunnan päätöskokouksessa 16.10.2012 hankintapäätöksen pohjaksi esitelty, hankintayksikön edellä tarkoitettu

palautuskeskustelun jälkeen tekemä arviointi, pisteytys ja vertailu on merkitsevä.

Asiakirjan esittämistä koskeva vaatimus on hylättävä. Relevantti tieto hankinnasta käytetyistä vertailuhinnoista osatekijöineen on ilmoitettu hankintapäätöksen liitteenä olevissa vertailuasiakirjoissa, jotka on toimitettu valittajalle.

Kuultavan lausunto

Construcciones y auxiliar de ferrocarriles S.A. on antanut lausunnon. Kuultava on vaatinut, että markkinaoikeus hylkää valituksen ja velvoittaa valittajan korvaamaan sen arvonalisäverottomat oikeudenkäyntikulut 24.809,60 eurolla viivästyskorkeineen.

Hankintayksikkö ei ole menetellyt hankinnassaan hankintasäännösten vastaisesti. Neuvottelumenettelyssä hankintayksikön on ollut mahdollista hyväksyä tarjouspyynnössä ilmoitetulla tavalla vähäisiä poikkeamia tarjouspyynnön vaatimuksista. Hankintayksikön saamat tarjoukset ovat myös olleet vertailukelpoisia.

Vastaselitys

Valittaja on esittänyt, että tarjouspyyntö on ollut epäselvä. HKL:n laatiman tarjousten vertailun mukaan tarjoukset ovat poikenneet tarjouspyynnöstä useiden sopimusehtoja ja junatekniikkaan koskevien seikkojen sekä CAF:n tarjous lisäksi toimitusaikataulun osalta. HKL on ilmoittanut tarjouspyynnössään, että se voi kokonaisarvion perusteella hyväksyä vähäistä suuremmat poikkeamat. Lisäkirjeessään neljä HKL on määritellyt poikkeaman siten, että tarjoajan ehdotus poikkeaa ”selvästi/olennaisesti/huomattavasti/merkittävästi” hankintayksikön tarjouspyyntöasiakirjoissa esittämästä.

Lukemattomat poikkeamat tarjouspyyntöasiakirjoissa esitetyistä vaatimuksista ovat merkinneet sitä, että tarjoukset eivät ole olleet vertailukelpoisia ja yhteismitallisia. Tarjoajilla ei ole tarjouspyyntöasiakirjojen perusteella ollut mitään mahdollisuutta tietää, kuinka paljon tarjouspyynnöstä on ollut mahdollista poiketa ilman, että HKL hylkää tarjouksen. Hankintasäännösten mukaista ei ole menettely, jossa hankintayksikkö oman kokonaisarvionsa perusteella hyväksyy tarjousten vertailuun tarjouksen, joka selvästi, olennaisesti, huomattavasti tai merkittävästi poikkeaa tarjouspyyntöasiakirjoissa edellytetystä.

Hankintayksikön tarjousten arvioinnissa käyttämä toteamus tarjousten arvioimisesta kokonaisuutena on arvoton hankintamenettelyn oikeellisuutta arvioitaessa.

Hankintayksikkö on varannut lisä- ja muutostöihin noin 14 miljoonaa euroa. Hankintapäätöksen ja hankinnasta julkaistun jälki-ilmoituksen

perusteella hankintayksikkö on tilannut metrojunat 154.000.000 euron hintaan, mikä merkitsee että valittajan tarjous olisi ollut ainakin 4,5 miljoonaa euroa voittaneen tarjoajan tarjousta edullisempi. HKL on siten tehnyt hankintasopimukseen olennaisen muutoksen, joka on vastoin Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä. Näin ollen asiassa tulee määrätä tehottomuusseuraamus ja soveltaa ensisijaisia oikeussuojakeinoja.

Kun otetaan huomioon CAF:n tarjoukseen sisältyvät epäselvyydet sekä hankintapäätöksessä lisä- ja muutostöihin varattu summa, valittajan oikeussuoja edellyttää sitä, että sille luovutetaan jäljennös hankintasopimuksesta kaikkine liitteineen. Valittajalla tulee olla mahdollisuus hankintasopimuksesta selvittää, onko voittaneen tarjoajan tarjous ollut tarjouspyynnön mukainen vai onko se saatettu tarjouspyynnön mukaiseksi vasta hankintasopimusvaiheessa. Lisäksi valittajalla tulee olla mahdollisuus selvittää, onko hankintasopimukseen tehty Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä kiellettyjä olennaisia muutoksia. Hankintasopimusta koskeva editiovaatimus liittyy täten yksiselitteisesti valittajan valitukseen sekä kyseessä olleeseen tarjouskilpailuun.

CAF:n perustarjous ei ole ollut tarjouspyynnön mukainen, vaan se on tarjonnut tarjouspyynnön mukaisia metrojunayksiköitä ainoastaan optiona. Hankintayksikkö on täten verrannut CAF:n perustarjouksen hintaa Siemensin lopulliseen hintaan, vaikka vertailussa olisi tullut ottaa huomioon CAF:in hinta, joka on sisältänyt myös junan väliaikaista ohjaamaa koskevan option.

CAF:n tarjous on ollut tarjouspyynnön vastainen myös akselipainon suhteen. Akselipainon ylittämisessä on kyse merkittävästä poikkeamasta tarjouspyynnön vaatimuksista. Myös CAF:n tarjouksen junien melutaso ja ovien sijoittelu on tarjouspyynnön vastainen. Siten hankintayksikön ei olisi tullut ottaa CAF:n tarjousta neuvottelumenettelyn ensimmäiseen tarjousten arviointiin, vaan tarjous olisi tullut tarjouspyynnössä ilmoitetun mukaisesti hylätä.

Kun hankintayksikkö on antanut elinkaarikustannuksille alhaisimman mahdollisen painoarvon, se on saanut CAF:n tarjouskilpailun voittajaksi. Elinkaarikustannukset ovat kuitenkin merkittävin yksittäinen tekijä vertailtaessa hankinnan kohteen kokonaistaloudellista edullisuutta, kun otetaan huomioon metrojunien pitkä käyttöikä. Tarjoajien elinkaarikustannukseksi ilmoittamat luvut ovat myös sopimussakon alaisia.

Valittaja ei ole väittänyt, että asiassa olisi tehty kaksi toisistaan poikkeavaa hankintapäätöstä. Asiassa on tehty kaksi hankintapäätösesitystä, joissa tarjousten vertailu, pisteet ja perustelut ovat poikenneet toisistaan. Hankintayksikkö on muuttanut tarjousten vertailua hankintapäätösesitysten välillä valittajan vahingoksi. Euroopan unionin tuomioistuin on todennut oikeuskäytännössään, että

hankintamenettelyissä sovellettavat yhdenvertaisen kohtelun periaate ja avoimuusperiaate asettavat hankintaviranomaisille velvollisuuden tulkita sopimuskentekoperusteita samalla tavoin koko menettelyn ajan. Itse sopimuskentekoperusteita ei saa millään tavoin muuttaa hankintamenettelyn aikana. HKL on menetellyt erityisalojen hankintadirektiivin ja Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön vastaisesti, kun se on muuttanut tarjousten vertailuperusteita myös alkuperäisen ja uuden tarjousvertailunsa välillä.

Muut kirjelmat

Hankintayksikkö on esittänyt lisävastineessaan, että valittaja ei voi enää hallintolainkäyttölain mukaan alkuperäisen valituksensa jättämisen ja valitusajan päättymisen jälkeen muuttaa vaatimuksiaan ja vaatimuksiensa perusteluja sekä esittää uusia vaatimuksia markkinaoikeudessa. Valittajan vastaselitys on sisältänyt sellaisia valitusajan päättymisen jälkeen esitettyjä uusia vaatimuksia, jotka ovat menneet pidemmälle kuin mitä hallintolainkäyttölain mukaan on mahdollista esittää prosessin tässä vaiheessa. Tällaisia ovat olleet ainakin väite tarjouspyyntöä vastaamattoman hankintasopimuksen tekemisestä sekä vaatimus hankintasopimuksen julistamisesta tehottomaksi. Markkinaoikeus on nimenomaisesti sallinut välipäätöksellään hankintapäätöksen tekemisen hankinnassa. HKL on tehnyt hankintasopimuksen markkinaoikeuden sallimalla tavalla. Hankintasopimus on tehty vasta sen jälkeen, kun markkinaoikeus on antamallaan välipäätöksellä nimenomaisesti sallinut hankintasopimuksen tekemisen. Tehdyn hankintasopimuksen määrääminen tehottomaksi ei ole vallitsevissa olosuhteissa hankintasäännösten mukaan mahdollista.

Tehottomuusvaatimus voisi menestyä lähinnä vain silloin, kun hankintaa ei ole kilpailutettu. Metrojunahankinta on kuitenkin kilpailutettu. Lisäksi kun hankintasopimus CAF:in kanssa on tehty vasta valitusajan päättymisen jälkeen, on selvää, että Siemensin tehottomuusvaatimuksen osalta on kyse hallintolainkäyttölain 27 §:ssä kielletystä valitusajan jälkeen tehdystä uudesta vaatimuksesta. Näin ollen valittajan tehottomuusvaatimus on paitsi aineellisoikeudellisesti lakiin perustumaton ja tosiseikkojen osalta ilmeisen virheellinen myös prosessioikeudellisesti liian myöhään esitetty.

Hankintapäätöksessä on varauduttu hankintayksikön normaalien käytäntöjen mukaisesti myös hankinnan aikana mahdollisesti ilmeneviin lisä- ja muutostöihin. Hankintayksikön lisä- ja muutostöihin varaama noin 13,6 miljoonaa euroa ei ole johtunut option tilaamisesta vaan varautumisesta sellaisiin lisä- ja muutostyötarpeisiin, jotka eivät ole olleet tiedossa hankintapäätöstä tehtäessä tai hankintasopimusta allekirjoitettaessa, vaan jotka mahdollisesti ilmenevät vasta metrojunien hankintaprojektin tai käyttöönoton aikana. Hankinnan toteutusaikana ilmenevät lisä- ja muutostyötarpeet voivat esimerkiksi johtua viranomaisten uusista määräyksistä tai hankintayksikön tarpeista, jotka ilmenevät vasta hankintasopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

Tarjousten arvioinnissa ja vertailussa sekä hankintasopimusta tehtäessä on käytetty tarjouspyynnön mukaisesti CAF:n tarjouksen suomenkielisessä hintalomakkeessa ilmoitettua hintaa. CAF on myös vahvistanut kirjallisesti, että suomenkielisessä hintalomakkeessa olevat metrojunayksikön kokonaishinnat ovat päteviä. CAF:n tarjouksen englanninkielisessä hintalomakkeessa on ollut epäselvyys, mutta hankintayksikkö on noudattanut tässä asiassa tarjouspyynnön mukaisesti periaatetta, jonka mukaan suomenkielinen tarjous määrittää epäselvissä tilanteissa tarjouksen sisällön.

Tarjouspyynnössä on pyydetty, että tarjoajat ilmoittavat tarjoushinnan paitsi kiinteänä myös hinnantarkistusehtoon sidottuna. Tästä hankintayksikön pyynnöstä ja arviointiperusteista kokonaisuutena tarjoajien on täytynyt ymmärtää, että tarjousten arvioinnissa ja vertailussa on tasapuolisuussyiden vuoksi otettava huomioon arvioitu todennäköinen inflaatio erityisesti, mikäli joudutaan tilanteeseen, jossa arvioidaan toisen tarjoajan kiinteähintaista ja toisen tarjoajan hinnantarkistusehtoon sidottua tarjousta.

Lisäkirjeellä 19 on pyydetty tarjouskilpailussa mukana olevia antamaan lisätarjouksen automaattiajoon tarkoitettujen metrojunayksiköiden varustamisesta väliaikaisilla ohjaamoilla. Lisätarjouksessaan 6.8.2012 CAF on ilmoittanut lisäkirjeen mukaisesti sekä täysin kiinteät hinnat että hinnantarkistusehtoon sidotut hinnat. Hinnantarkistusehto on koskenut CAF:in tarjouksessa kuitenkin käytännössä vain toimitusoption kaksi hintoja sekä toimitusoption yksi hintoja vain siinä tapauksessa, että siihen sisältyviä metrojunayksiköitä ei tilata 31.12.2012 mennessä. Perussarjan hinnat ovat olleet tässäkin kiinteitä edellyttäen, että metrojunayksiköt tilataan 31.12.2012 mennessä.

Valittaja sen sijaan ei ole antanut vastaavassa lisätarjouksessaan 6.8.2012 lainkaan kiinteitä hintoja vaan ainoastaan hinnantarkistusehtoon sidotut hinnat. Tämä on ollut vastoin pyydettyä. Tarjoajat ovat siis lisätarjouksissaan ilmoittaneet hinnat väliaikaisilla ohjaamoilla varustetuille metrojunayksiköille eri tavoilla. Hankintayksikön on tullut arviointia ja vertailua varten saattaa hinnat vertailukelpoisiksi ottamalla vertailussa huomioon valittajan tarjouksen hinnantarkistusehto.

Hankintayksikkö on laatinut edellä olevan perusteella tarjousvertailunsa sen mukaisesti, mitä se joutuisi junista todellisuudessa maksamaan kun junat toimitetaan vuosina 2015 ja 2016. CAF:in osalta hinta on ollut tiedossa, koska sekä perussarja että ensimmäinen toimitusoptio on tarjottu kiinteällä hinnalla. Valittajan osalta on tullut ennakoita inflaatio ja kustannustason nousu, kun se on tarjonnut vain hinnantarkistusehtoon sidotun hinnan, joka on vielä ollut takautuvasti sidottu vuoden 2011 lopun hintatasoon, vaikka tarjous on annettu elokuussa 2012.

Valittajan hintojen sitominen tarjouksessa ilmoitettuun hinnantarkastusehtoon on merkinnyt käytännössä sitä, että sen hinnat nousevat inflaation ja alan kustannustason nousun mukaisesti. Edellä olevan perusteella hankintayksikön on tullut tarjousten arvioinnissa ja vertailussa valittajan ilmoittaman hinnantarkastusehdon perusteella tarkistaa valittajan ilmoittamia hintoja inflaation verran, jotta valittajan tarjoamat hinnat olisivat vertailukelpoisia CAF:in indeksiehdon johdosta käytännössä kiinteiden hintojen kanssa. Toisaalta vaikka valittajan hintojen inflaatiotarkastusta ei olisi tehty, olisi CAF edelleen voittanut tarjouskilpailun. HKL on arvioinut inflaation määräksi varavaisuusperiaatetta noudattaen vuosina 2012–2016 vain 1,5 prosenttia vuodessa. Vaikka 1,5 prosentin tarkistusta valittajan tarjoushintaan ei olisi tehty, valittajan tarjous ei olisi tullut valituksi.

Pisteytyksen perustason määrittäminen 8 pisteeksi ja maksimin 10 pisteeksi on ollut loogista ja perusteltua, ottaen huomioon tarjottujen tuotteiden keskinäinen tekninen samankaltaisuus ja junien ominaisuuksille asetetut hyvin korkeat perusvaatimukset. Oleellista on, että samaa perustasoa on johdonmukaisesti sovellettu arvioitaessa ja vertailtaessa kummankin tarjoajan tarjouksia.

Hankintayksikkö ei ole muuttanut tarjousten vertailuperusteiden 3–5 osatekijöiden tärkeysjärjestystä. Vertailuperusteiden osatekijöiden keskinäinen järjestys ja painoarvot ovat perustuneet HKL:n omiin kokemuksiin eri vertailuperusteiden osatekijöiden merkityksestä. Vertailuperusteiden osatekijöiden tärkeysjärjestys on täsmentynyt vertailuperusteiden osatekijöiden painoarvoja määritettäessä tarjousten arviointi- ja vertailuvaiheessa. HKL ei ole missään tapauksessa tietoisesti tai tarkoituksellisesti syrjinyt vertailuperusteiden osatekijöiden painoarvoja määritettäessä kumpaakaan tarjoajaa. Hankintayksikkö olisi voinut suorittaa tarjousten arvioinnin ja vertailun niin, että siitä olisi julkaistu vain tarjoajien kustakin vertailuperusteesta saamat lopulliset pisteet. HKL halusi kuitenkin esittää hankintapäätöksessä sekä HKL:n johtokunnalle että tarjoajille, miten HKL oli tullut hankintapäätöksen perustavana olevaan tarjousten arvioinnin ja vertailun lopputulokseen ja tämän vuoksi HKL julkaisi hankintapäätöksen perusteena olevissa asiakirjoissa myös tarjousten arvioinnissa ja vertailussa työvälineenä käytetyt perusvertailupisteet ja niiden painoarvot.

Hankintapäätöksen perusteluissa on vertailuperusteiden 3–5 osalta esitetty sanalliset perustelut ottaen huomioon kuitenkin ne ilmeiset rajoitukset, jotka ovat aiheutuneet tarjousten sisältämistä liikesalaisuuksista. Vertailuperusteiden yksi ja kaksi osalta on hankintapäätöksen liiteasiakirjoissa esitetty tarkat laskelmat pisteytyksestä. Mikäli tarjous jonkin vertailuperusteen alakohdan määrättämän seikan osalta on poikennut merkittävästi tarjouspyynnössä edellytetystä, on tällaiset poikkeamat otettu johdonmukaisesti huomioon. Valituksessa on kiinnitetty huomio vain sellaisiin vertailuperusteiden alakohtiin, joissa voittaneen tarjoajan tarjous on ollut tarjouspyynnön mukainen poikkeamatta perustasosta kumpaakaan suuntaan.

Metrojunien painoissa ja kuormissa ei ole virheellisyyksiä. Hankintasopimuksessa vaunujen painot ja kuormat on määritelty samoiksi kuin tarjouspyynnön teknisissä vaatimuksissa. CAF:n akselipaino ei ole ylittänyt vaadittua. Ovien sijoittelun osalta CAF:n tarjous on ollut tarjousten lopullisessa arvioinnissa tarjouspyynnön vaatimusten mukainen. Melutason osalta tarjouspyynnön vaatimukset eivät ole olleet ehdottomia ja CAF:in tarjouksen poikkeama on otettu huomioon tarjousten vertailussa pisteytyksessä.

Hankintasopimus ei ole tarjousasiakirja, jolla voisi olla merkitystä hankintamenettelyn hankintasäännösten mukaisuutta arvioitaessa.

Construcciones y auxiliar de ferrocarriles S.A. on lisälausunnossaan todennut, että valittaja ei ole asianosaisasemassa hankintasopimukseen nähden, eikä sillä ole oikeutta saada sopimusta itselleen. Kuultavan tarjouksen tarjouspyynnön mukaisuuden ja hankintamenettelyn hankintasäännösten mukaisuuden arviointia ei tehdä hankintasopimuksen perusteella. Julkisuuslaissa ja hankintasäännöksissä ei ole säädetty tarjouskilpailun hävinneille tarjoajille oikeutta tiedonsaantiin hankintasopimuksen sisällöstä eikä toimivaltaa hankintasopimuksen valvontaan. Valittajan oikeusturva tulee turvatuksi sillä, että hankintasopimus on toimitettu markkinaoikeudelle. Hankintasopimuksessa ja sen liitteissä on runsaasti hankinnan kohdetta kuvaavia seikkoja, jotka ovat kuultavan liikesalaisuuksia.

Tehottomuusseuraamuksen määrääminen ei ole nyt kyseessä olevassa tilanteessa mahdollista, koska hankintamenettelystä on asianmukaisesti julkaistu hankintailmoitus, eikä kysymys siten ole suorahankinnasta. Hankintayksikkö on myös noudattanut odotusaikaa ja markkinaoikeus on päätöksellään 14.12.2012 sallinut hankintasopimuksen täytäntöönpanon. Näin ollen tehottomuusseuraamus ei ole mahdollinen edes siinä tapauksessa, että CAF:n tarjous olisi tarjouspyynnön vastainen. CAF:n tarjous on kuitenkin ollut kokonaisuudessaan tarjouspyynnön mukainen. CAF:n tarjouksen poikkeamat on tarjouspyynnössä sallittu ja myös valittajan tarjous on sisältänyt vastaavia vähäisiä poikkeamia.

Hankintasopimukseen ei ole tehty olennaisia muutoksia. Hankintapäätöksessä ollut lisäkustannuksia koskeva varauma ei ole hankintasäännösten vastainen, vaan normaali tapa ottaa huomioon mahdolliset ennakoimattomat lisäkustannukset. Vertailussa on käytetty tarjoajien ilmoittamia kokonaishintoja, joilla ei ole yhteyttä varaumaan. Vastaava varauma olisi tehty, mikäli valittaja olisi voittanut tarjouskilpailun.

Siemens Osakeyhtiö on antanut kaksi lisälausumaa. Valittaja on muun ohella todennut, ettei hankintayksikkö ole laatinut lainkaan lopullista tarjouspyyntöä ja että se on käyttänyt tarjousten vertailussa tarjousten vaatimuksenmukaisuutta vertailuperusteena. Erityisesti junien ovien

sijoittelun osalta CAF:n tarjous on ollut tarjouspyynnön ehdottomien vaatimusten vastainen, josta syystä virheettömässä hankintamenettelyssä valituksi olisi tullut valittajan tarjous.

MARKKINAOIKEUDEN RATKAISU

Vaatimuksen tutkiminen

Hankintayksikkö on esittänyt, että valittaja ei voi hallintolainkäyttölain säännösten mukaan enää alkuperäisen valituksensa vireille saattamisen jälkeen muuttaa vaatimuksiaan ja vaatimuksensa perusteluja markkinaoikeudessa ja että valitus olisi siten jätettävä tutkimatta siltä osin kuin siinä on esitetty hankintasopimusta koskevia väitteitä ja vaadittu niiden perusteella tehottomuusseuraamusta.

Valittaja on esittänyt, että hankintayksikkö tehnyt hankintasopimukseen olennaisen lisäyksen, joka ei ole kilpailutettu, ja että asiassa tulisi näin ollen määrätä tehottomuusseuraamus.

Kysymyksessä on erityisalojen hankintalain soveltamisalaan kuuluvan yksikön hankinta, joka liittyy lain 8 §:ssä tarkoitettuun toimintaan. Hankinnan ennakoitu arvo ylittää mainitun lain soveltamisen edellytyksenä olevan kynnyсарvon määrän. Hankintaan sovelletaan siten erityisalojen hankintalain säännöksiä.

Erityisalojen hankintalain 67 §:n nojalla lain soveltamisalaan kuuluviin hankintoihin sovelletaan, mitä muutoksenhausta ja seuraamuksista julkisista hankinnoista annetun lain (hankintalaki) 11 luvussa säädetään.

Hankintalain 86 §:n pykälän mukaan markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella voidaan saattaa tässä laissa tarkoitettu hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Hankintalain 87 §:n 5 momentin 2 kohdan mukaan suorahankintaa, josta ei ole julkaistu hankintalain 87 §:n 4 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, koskeva valitus on tehtävä viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Hankintalain 105 §:n mukaan valitukseen sovelletaan muutoin hallintolainkäyttölakia, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Hallintolainkäyttölain 27 §:ssä säädetään valituksen muuttamisesta. Pykälän 1 momentin mukaan valittaja saa valitusajan päättymisen jälkeen esittää vireillä olevassa asiassa ainoastaan sellaisen uuden vaatimuksen, joka perustuu olosuhteiden muutokseen tai valitusajan päättymisen jälkeen valittajan tietoon tulleeseen seikkaan.

Markkinaoikeus toteaa, että puheena olevalta osin valittajan vaatimukset kohdistuvat hankintayksikön ja voittaneen tarjoajan välillä 6.2.2013 allekirjoitettuun hankintasopimukseen. Valittaja on perustellut esittämäänsä tehottomuusseuraamusta ja siihen liittyviä päätöksen kumoamista koskevia vaatimuksia sillä, että hankintayksikkö olisi tehnyt hankintasopimukseen sellaisen olennaisen muutoksen, että kysymyksessä olisi suorahankinta. Valittajan esittämät vaatimukset ja niiden perustelut kohdistuvat näin ollen muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun, kuin 16.10.2012 tehtyyn hankintapäätökseen, josta 7.11.2012 markkinaoikeudessa vireille tullut valitus on alun perin tehty.

Valittaja on saanut tiedon hankintasopimuksen tekemisestä hankintayksikön ja CAF:n välillä aikaisintaan 6.2.2013 eli valituksen vireille tulon jälkeen. Valittaja on esittänyt puheena olevat vaatimukset ja niiden perusteet markkinaoikeudelle 26.4.2013 saapuneessa kirjelmässään. Hankintasopimukseen kohdistuvat vaatimukset on näin ollen esitetty markkinaoikeudelle hankintalain 87 §:n 5 momentin 2 kohdan mukaisessa määräajassa hankintasopimuksen tekemisestä lukien, eikä puheena olevissa vaatimuksissa ole kysymys hallintolainkäyttölain 27 §:n tarkoittamasta valitusajan päättymisen jälkeen esitetystä uudesta vaatimuksesta, joka ei perustu olosuhteiden muutokseen tai valitusajan päättymisen jälkeen valittajan tietoon tulleeseen seikkaan. Asiassa ei näin ollen ole estettä tutkia valitusta myöskään siltä osin kuin kysymys on edellä todetuista hankintasopimukseen kohdistuvista vaatimuksista. Hankintayksikön vaatimus valituksen tutkimatta jättämisestä tältä osin on siten hylättävä.

Tiedon antaminen asiakirjasta

Voittaneen tarjoajan tarjousasiakirjat

Valittaja on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa hankintayksikön luovuttamaan valittajalle jäljennökset kaikesta tarjousvertailussa käytetystä aineistosta lukuun ottamatta sen omaa tarjousta sekä niitä CAF:n tarjouksen osia, jotka jo on sille toimitettu sekä HKL:n CAF:lle lähettämästä pyynnöstä jatkaa tarjouksen voimassaoloaikaa ja CAF:n vastauksesta tähän pyyntöön.

Markkinaoikeus toteaa, että kyseessä olevat asiakirjat on toimitettu markkinaoikeudelle osana oikeudenkäyntiaineistoa. Asiassa on siten valittajan esittämän vaatimuksen osalta kysymys oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain 7 §:ssä tarkoitetun oikeudenkäyntiasiakirjan saamisedellytyksistä.

Oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain 8 §:n mukaan oikeudenkäyntiasiakirjan julkisuudesta ja salassapidosta on voimassa, mitä asiakirjan julkisuudesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (jäljempänä julkisuuslaki) tai muussa laissa säädetään, jollei oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetussa laissa toisin säädetä.

Julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 20 kohdan mukaan salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat, jollei erikseen toisin säädetä, asiakirjat, jotka sisältävät tietoja yksityisestä liike- tai ammattisalaisuudesta. Salassa pidettäviä mainitun lainkohdan mukaan ovat myös sellaiset asiakirjat, jotka sisältävät tietoja muusta vastaavasta yksityisen elinkeinotoimintaa koskevasta seikasta, jos tiedon antaminen niistä aiheuttaisi elinkeinonharjoittajalle taloudellista vahinkoa.

Oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain 9 §:n 1 momentin mukaan oikeudenkäynnin osapuolena olevalla asianosaisella on oikeus saada tieto muustakin kuin julkisesta oikeudenkäyntiasiakirjasta, joka voi tai on voinut vaikuttaa hänen asiansa käsittelyyn, jollei 2 tai 3 momentista muuta johdu. Pykälän 3 momentin mukaan hallintotuomioistuin voi kuitenkin jättää antamatta julkisuuslain 11 §:n 2 momentin 6 kohdassa mainitun salassa pidettäväksi säädetyn tiedon, jos tiedon antamatta jättäminen on välttämätöntä salassapitosäännöksessä tarkoitetun edun suojaamiseksi eikä tiedon antamatta jättäminen vaaranna oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin toteutumista.

Edellä mainittua lainkohtaa koskevassa hallituksen esityksessä (HE 12/2006 vp s. 28) on todettu, että harkittaessa tiedon antamatta jättämistä 3 momentin perusteella otettaisiin huomioon tiedon ilmaisemisesta aiheutuva haitta tai vahinko niille eduille, joiden suojaamiseksi salassapitovelvollisuus on säädetty julkisuuslaissa. Näitä etuja ovat yksityisyyden, terveyden ja lapsen edun turvaaminen, liike- ja ammattisalaisuuksien ja niihin rinnastettavien yritystoimintaa koskevien tietojen suojaaminen, yleinen järjestys ja turvallisuus sekä muu erittäin tärkeä yksityinen tai julkinen etu. Tieto voidaan jättää antamatta asianosaiselle vain, kun tämä on välttämätöntä salassa pidettäväksi säädettyjen etujen suojaamiseksi eikä tiedon antamatta jättäminen vaaranna oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin toteutumista.

Hallituksen esityksessä on lisäksi todettu (HE 12/2006 vp s. 30), ettei oikeudenkäynti ei saisi muodostua myöskään keinoksi saada tietoonsa toisen elinkeinonharjoittajan liikesalaisuuksia esimerkiksi julkisia hankintoja ja kilpailuasioita koskevissa asioissa.

Julkisuuslain 11 §:n 2 momentin 6 kohdan mukaan asianosaisella, hänen edustajallaan tai avustajallaan ei ole oikeutta julkisessa hankinnassa toisen ehdokkaan tai tarjoajan liike- tai ammattisalaisuutta koskeviin tietoihin. Tieto tarjousten vertailussa käytettävästä hinnasta ja muusta tekijästä on kuitenkin aina annettava.

Julkisuuslain 11 §:n 2 momentin muuttamiseen johtanutta hallituksen esitystä (HE 182/2010 vp) koskevassa talousvaliokunnan mietinnössä (TaVM 48/2010 vp s. 4–6) on todettu muun ohella, että asianosaisille tulee turvata tiedonsaanti kaikista niistä seikoista, joita hankintayksikkö on päätöstä tehdessään käyttänyt vertailuperusteena, riippumatta siitä,

ovatko tiedot luokiteltavissa liike- tai ammattisalaisuuden piiriin kuuluviksi. Lakiehdotuksessa tiedonsaanti on rajattu hintatietoon. Valiokunta esittää säännöstä täsmennettäväksi siten, että siitä selkeästi ilmenee kaikkien vertailussa käytettyjen seikkojen kuuluvan asianosaisjulkisuuden piiriin. Asianosaisella on näin ollen oikeus saada tiedot esimerkiksi tarjoajan yksikköhinnoista siinä laajuudessa kuin ne ovat vaikuttaneet tarjousten vertailuun. Talousvaliokunta painottaa, ettei edellä asianosaisjulkisuutta koskevalla muutoksella puututa liike- ja ammattisalaisuuden määritelmään eikä näin ollen myöskään vallitsevaan käytäntöön. Lausunnon mukaan muutoksen tavoitteena on taata, että hankintakilpailun asianosaiset voivat varmistua tarjouksensa tulleen vertailuksi asianmukaisesti. Lakiehdotuksessa esitetyn hintatiedon lisäksi asianosaisella tulee olla oikeus saada tieto myös muista mahdollisista tarjouskilpailussa vertailuperusteena käytetyistä seikoista, vaikka nämä muutoin kuuluisivat julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 20 kohdan nojalla salassa pidettävien tietojen piiriin.

Oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain ja sen esitöiden (HE 12/2006 vp s. 27) mukaisesti asianosaisen tiedonsaantioikeudet oikeudenkäynnissä määräytyvät oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain 9 §:n mukaisesti, joten asiaan ei sovelleta sellaisenaan julkisuuslain 11 §:ssä säädettyjä asianosaisen tiedonsaantioikeuksia ja siinä tarkemmin erikseen määriteltyjä tiedonsaantioikeuden rajoituksia.

Asiassa esitetyn selvityksen perusteella valittajalle on toimitettu kaikki ne CAF:n tarjousasiakirjat, joiden ei ole ilmoitettu sisältävän liikesalaisuuksia. Markkinaoikeus katsoo, että sille toimitetut voittaneen tarjoajan salassa pidettäväksi ilmoitetut asiakirjat sisältävät tietoja sellaisista teknisistä ratkaisuista ja hankinnan toteuttamiseen liittyvistä strategisista valinnoista, joissa on kyse julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 20 kohdassa tarkoitetuista liikesalaisuuksista. Lisäksi kun otetaan huomioon asian jäljempänä ilmenevä lopputulos, voittaneen tarjoajan tarjoukseen sisältyvien tarjousten vertailussa sovellettujen liikesalaisuuksia sisältävien tietojen ja tarjouksen voimassaoloaikaan liittyvän kirjeenvaihdon ei voida katsoa voineen vaikuttaa asian käsittelyyn markkinaoikeudessa eikä kyseisten tietojen antamatta jättäminen siten myöskään vaaranna oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin toteutumista. Valittajan vaatimus tiedon antamisesta asiakirjasta on sen vuoksi hylättävä tältä osin.

Hankintasopimus

Valittaja on myös vaatinut, että se saa tiedon HKL:n ja CAF:n 6.2.2013 allekirjoittamasta hankintasopimuksesta liitteineen. Myös kyseinen sopimus liitteineen on toimitettu markkinaoikeudelle osana oikeudenkäyntiaineistoa, joten asiassa on siten tältäkin osin kysymys oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen oikeudenkäyntiasiakirjan saamisedellytyksistä.

Oikeudenkäynnin julkisuudesta hallintotuomioistuimissa annetun lain 9 §:n 1 momentin mukaan oikeudenkäynnin osapuolena olevalla asianosaisella on oikeus saada tieto muustakin kuin julkisesta oikeudenkäyntiasiakirjasta, joka voi tai on voinut vaikuttaa hänen asiansa käsittelyyn, jollei 2 tai 3 momentista muuta johdu. Pykälän 3 momentin mukaan hallintotuomioistuin voi kuitenkin jättää antamatta julkisuuslain 11 §:n 2 momentin 1 tai 6 kohdassa mainitun salassa pidettäväksi säädetyn tiedon, jos tiedon antamatta jättäminen on välttämätöntä salassapitosäännöksessä tarkoitetun edun suojaamiseksi eikä tiedon antamatta jättäminen vaaranna oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin toteutumista.

Julkisuuslain 11 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan asianosaisella ei ole oikeutta asiakirjaan, josta tiedon antaminen olisi vastoin erittäin tärkeää yleistä tai yksityistä etua. Yksityisen edun kannalta esimerkiksi liikesalaisuutta on pidetty oikeuskirjallisuudessa erityistä suojelua vaativana intressinä (Mäenpää, Olli, Oikeudenkäynnin julkisuus hallintotuomioistuimissa, Edilex Libri 2007, s. 135).

Julkisuuslain 11 §:n 2 momentin 6 kohdan mukaan asianosaisella, hänen edustajallaan tai avustajallaan ei ole oikeutta julkisessa hankinnassa toisen ehdokkaan tai tarjoajan liike- tai ammattisalaisuutta koskeviin tietoihin. Tieto tarjousten vertailussa käytettävästä hinnasta ja muusta tekijästä on kuitenkin aina annettava.

Liikesalaisuuden käsitettä ei ole määritelty julkisuuslaissa taikka muuallakaan lainsäädännössä. Julkisuuslain säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen mukaan (HE 30/1998 vp s. 95) liikesalaisuudella tarkoitetaan yleensä taloudellisuonteisia, lähinnä kaupankäynnin alaan kuuluvia yrityksen salaisuuksia. Liikesalaisuus voi olla myös tekninen salaisuus. Julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 20 kohtaa tulkittaessa tulee ottaa huomioon säännöksen tarkoitus, joka on yksityisen taloudellisen edun suojaaminen (HE 30/1998 vp s. 87). Salassapidon tarvetta tulee tarkastella sen elinkeinonharjoittajan näkökulmasta, jonka liikesalaisuudesta asiassa on kysymys.

Harkittaessa hankintasopimuksen antamista valittajalle on edellä sanotun perusteella otettava huomioon asiakirjojen antamisesta voittaneelle tarjoajalle aiheutuva haitta tai vahinko sekä toisaalta oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin turvaamisen edellytykset.

Markkinaoikeus toteaa, että valittajalle on toimitettu hankintasopimuksesta sellainen versio, josta liikesalaisuuksiksi katsottavat tiedot on poistettu. Markkinaoikeus katsoo, että hankintasopimuksen muut liikesalaisuudeksi merkityt tiedot ovat sisällöltään sellaisia, että voittaneella tarjoajalla voidaan katsoa olevan näihin tietoihin objektiivisesti arvioiden salassapitointressi sen vuoksi, että sanotut asiakirjat sisältävät yhtiön tarjoamaan tekniseen ratkaisuun liittyviä yksityiskohtaisia tietoja. Näiden tietojen joutuminen kilpailevien elinkeinonharjoittajien tietoon voisi antaa näille kilpailuetua.

Siltä osin kuin valittaja on perustellut editiovaatimustaan sillä, että valittajalla tulee olla mahdollisuus hankintasopimuksen perusteella selvittää, onko voittaneen tarjoajan tarjous ollut tarjouspyynnön mukainen vai onko se saatettu tarjouspyynnön mukaiseksi vasta hankintasopimusvaiheessa, markkinaoikeus viittaa siihen mitä jäljempänä todetaan hankintamenettelyssä ja hankintapäätöksessä sallituista poikkeamista tarjouspyynnöstä ja niiden vaikutuksesta tarjouksen tarjouspyynnön mukaisuuden arviointiin. Markkinaoikeus katsoo, että ratkaistavana olevien kysymysten käsittely markkinaoikeudessa oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin periaatteiden mukaisesti ei edellytä, että valittajalle tällä perusteella tulisi antaa tieto hankintasopimuksen koko sisällöstä.

Siltä osin kuin valittaja on perustellut editiovaatimustaan sillä, että asiassa tulee selvittää, onko hankintasopimukseen tehty hankintasäännösten ja oikeuskäytännön vastaisia olennaisia muutoksia hankintayksikön varattua hankintapäätöksessään lisä- ja muutostöihin noin 14 miljoonaa euroa, markkinaoikeus toteaa seuraavan.

Hankinnan hintatiedot mukaan lukien lisä- ja muutostöihin varattu määräraha, ovat jo tulleet julkisiksi siltä osin kuin ne on ilmoitettu 16.10.2012 tehdyssä hankintapäätöksessä ja valittajalla on siten jo sille toimitettujen asiakirjojen perusteella ollut riittävät tiedot esittämiinsä hankintamenettelyn mahdollisiin virheisiin vetoamiseksi ja niiden saattamiseksi markkinaoikeuden tutkittavaksi. Ottaen huomioon mitä jäljempänä on todettu hankintasopimuksen sisällön suhteesta tarjouspyynnössä määriteltyyn hankinnan kohteeseen ja hankintayksikön menettelyn hankintasäännösten mukaisuudesta markkinaoikeus katsoo, että enemmän tiedon antamatta jättämisen hankintasopimuksen sisällöstä ei voida katsoa vaarantavan oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin toteutumista. Valittajan esittämä tiedon antamista asiakirjasta koskeva vaatimus on sen vuoksi hylättävä myös tältä osin.

Pääasiaratkaisun perustelut

Hankintamenettelyn kulku

Hankintayksikkö on ilmoittanut 4.9.2009 julkaistulla erityisalojen EU-hankintailmoituksella neuvottelumenettelyllä toteutettavasta metrojunayksiköiden hankinnasta. Määräaikaan mennessä osallistumishakemuksen on jättänyt kuusi ehdokasta. Hankintayksikkö on toimittanut osallistumishakemuksen jättäneille ehdokkaille 16.12.2009 päivätyn tarjouspyynnön. Ehdokkaiden kanssa hankintayksikkö on käynyt kirjeenvaihtoa kolmella niin kutsutulla tarjouspyynnön lisäkirjeellä. Tarjousten jättämiselle varattuun määräaikaan 26.5.2010 mennessä tarjouksen ovat jättäneet Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF) ja Siemens Osakeyhtiö.

Hankintayksikkö on aloittanut lisäkirjeellä neljä varsinaisen neuvotteluvaiheen kahden tarjouksen jättäneen tarjoajan kanssa. Asiassa selvitetyn perusteella hankintayksikkö on neuvottelumenettelyn kuluessa muun ohella tehnyt täsmennyksiä hankinnan kohteeseen sekä selventänyt tarjouspyyntöä ja tarjousten sisältöä lisäkirjemenettelyllä. Varsinaiseen hankintamenettelyyn liittyviä lisäkirjeitä on ollut kaiken kaikkiaan 25. Hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen 16.10.2012 ja allekirjoittanut hankintasopimuksen 6.2.2013.

Tarjouspyyntö ja sitä täsmentävät lisäkirjeet

Tarjouspyynnössä 16.12.2009 on ilmoitettu, että hankinnan kohteena ovat täyteen käyttökuntoon saatetut metrojunayksiköt tarjouspyynnössä tarkemmin määritellyllä tavalla. Tarjouspyynnön mukaan tarjousten vertailuun otetaan ainoastaan tarjouspyynnön ehdot täyttävät tarjoukset. Tarjouspyynnössä on edelleen ilmoitettu, että tarjottavien metrojunayksiköiden on täytettävä tekniset vaatimukset tarjouspyyntöasiakirjojen ja erityisesti hankintaohjelman ja sen liitteen 1 ”tekniset vaatimukset” ja muiden liitteiden mukaisesti.

Tarjouspyynnön kohdan 3.1 mukaan tarjoajan on tullut liittää tarjoukseensa myös yhteenvetoselvitys tarjoamiensa metrojunayksiköiden keskeisistä ominaisuuksista sekä liitteinä kaikki tarjouspyyntöasiakirjoissa edellytetyt asiakirjat junayksiköiden tekniikasta. Tarjoukseen on tullut niin ikään liittää erillinen yksityiskohtainen luettelo ja selvitys siitä, miltä osin tarjotut metrojunayksiköt mahdollisesti poikkeavat hankintaohjelman liitteen 1 ”tekniset vaatimukset” ja sen alaliitteiden määrittelyistä. Tarjoukseen on vielä tullut liittää erillinen selvitys siitä, miltä osin toimitukseen sisältyy sellaisia komponentteja tai menettelyjä, jotka eivät ole vaadittujen tai muuten yleisesti noudatettujen standardien mukaisia tai jotka ovat ainoastaan kyseisen tarjoajan tai valmistajan käyttämiä. Edellä todetut vaatimukset poikkeamien ilmoittamisesta on toistettu myös tarjouspyynnön kohdassa 10.1 ”Hankittavat metrojunayksiköt”, jossa on myös ilmoitettu, että tarjouksen tulee täyttää hankintaohjelman ja sen liitteiden, erityisesti teknisten liitteiden, vaatimukset. Tarjouspyynnön kohdassa 10.4 ”Poikkeamien ilmoittaminen” on vielä todettu, että tarjouksessa tulee ilmoittaa selkeästi, miltä osin tarjotut metrojunayksiköt poikkeavat tarjouspyynnössä edellytetystä ja mitä vaikutuksia näillä poikkeamilla on.

Tarjouspyynnön kohdassa 11.1 ”Tarjousten ottaminen vertailuun ja poikkeamien käsittely” on ilmoitettu muun ohella seuraavaa:

”Tarjous voidaan ottaa mukaan tarjousvertailuun, mikäli se muodoltaan, sisällöltään ja ehdoiltaan on tarjouspyyntöasiakirjoissa määritellyn mukainen ja mikäli tarjouksen jättäneellä tarjoajalla on tarjousvertailua tehtäessä HKL:n arvion mukaan riittävät taloudelliset, tekniset ja muut edellytykset vastata tarjouksestaan.

Mikäli tarjous ei täytä tarjouspyyntöasiakirjojen vaatimuksia, tarjous voidaan hylätä.

HKL tulee ratkaisemaan tarjouskilpailun tarjousten kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella sen mukaan kuin asia on ilmoitettu jo hankintailmoituksessa.

HKL:llä on lisäksi oikeus hyväksyä myös vähäistä suurempi poikkeama, mikäli ei ole kysymys hankintaan liittyvistä HKL:n keskeisistä lähtökohdista, vaatimuksista tai ehdoista ja HKL katsoo tekemänsä kokonaisarvion perusteella, että edellytykset poikkeaman hyväksymiselle ovat olemassa.

HKL:n kokonaisarviossa otetaan huomioon ainakin poikkeaman merkitys hankinnan kokonaisuuden kannalta ja poikkeamasta aiheutuvat kustannukset/säästöt ostajalle.

Edellä selostettua menettelyä noudatetaan poikkeamien arviointiin riippumatta siitä, nimitetäänkö poikkeamaa tässä tai muussa tarjouspyyntöasiakirjassa vähäiseksi poikkeamaksi vai poikkeamaksi.”

Tarjousten arviointiperusteiden osalta on tarjouspyynnön kohdassa 11.2 ilmoitettu muun ohella seuraavaa:

”1. HANKINTAHINTA JA KAUPALLISET EHDOT

- kokonaishankintahinta = metrojunayksiköiden hankintahinta + muiden hankintaan sisältyvien tavaroiden ja palveluiden hankintahinnat sen mukaan kuin tarjouspyynnössä ja hankintaohjelmassa sekä sen liitteissä on määriteltä
- esitetyistä maksuaikataulusta ja maksuehdoista aiheutuvat korkokustannukset yms.
- mahdollisista muista poikkeamista aiheutuvat lisäkustannukset
- ostajan kustannukset: hankinnan valvonta, matkakustannukset, käyttöönotto- ja testauskustannukset yms.
- toimitusoptioiden hinta: suhteutettuna optioiden toteutumisen todennäköisyyteen

2. ELINKAAREN AIKAISET KÄYTTÖ- JA YLLÄPITOKUSTANNUKSET

(Ks. hankintaohjelma ja sen liite 7)

Kustannukset arvioidaan kahdenkymmenen (20) vuoden laskentajaksolta seuraavien kustannuserien osalta:

- energiakustannukset
- kunnossapitokustannukset
- liikennöintikustannukset
- infrastruktuurin sopeuttamiskustannukset

3. JUNATEKNIIKAN TASO

- laatu ja tekniset ominaisuudet: yleisarvio, junatekniikan vaikuttavuus suhteessa matkustusmukavuuteen, turvallisuuteen, operatiivisiin

ominaisuuksiin, käytettävyyteen, toimintavarmuuteen ja huollettavuuteen

- metrojunakäytössä hyväksi todettujen standardiratkaisujen osuus metrojunayksikön teknisistä ratkaisuista
- vastaavuus tarjouspyynnön teknisten vaatimusten kanssa
- vastaavuus infra-, ympäristö- ja ilmastovaatimuksiin

4. MUOTOILU JA INNOVATIIVISUUS

- metrojunayksikön ulko- ja sisäpuolinen suunnittelu ja sen soveltuvuus Helsingin metroon ja kaupunkikuvaan
- teknisten ja matkustajapalveluun liittyvien ratkaisujen edistyksellisyys
- metrojunayksiköiden tekniikkaan liittyvien optioiden toteuttamiskelpoisuus: Hinta / laatu -suhde

5. YHTEISTYÖKYKY JA TOIMITUSVARMUUS

- tarjoajan referenssit vastaavanlaisten toimitusten osalta
- tarjoajan projektin organisointi ja toimituksen suorittamiseen varaamat osaamis-, suunnittelu- ja tuotantoresurssit
- tarjoajan yhteistyökumppanit ja alihankkijat: resurssit, referenssit yms.
- toimitusaikataulu ja mahdollisuudet sen joustoihin
- toimituksen jälkeiset palvelut: takuu korjausten järjestäminen, varaosien saatavuus yms. ”

Tarjouspyynnössä on lisäksi ilmoitettu arviointiperusteittain painoarvokertoimet siten, että arviointiperusteen 1 painoarvokerroin on 60–70, arviointiperusteen 2 kerroin on 10–30, arviointiperusteen 3 kerroin on 20–30, arviointiperusteen 4 kerroin on 5–15 ja arviointiperusteen 5 kerroin on 5–15.

Tarjouspyynnön kohdassa 11.3 ”Vertailun suorittaminen” on todettu, että ”Vertailussa käytetään edellä mainittuja arviointiperusteita, joista kukin muodostuu edellä olevan selvityksen mukaisesti useammasta osakeki-jästä. Joillakin tarjottuihin metrojunayksiköihin liittyvillä ominaisuuksilla voi olla vaikutusta useampiin osatekijöihin ja myös useampiin arviointiperusteisiin.

Kunkin edellä selostetun arviointiperusteen (1 – 5) nojalla tapahtuva tarjosten vertailu perustuu kokonaisarvioon kuitenkin niin, että arviointiperusteiden 3 – 5 kohdalla luetellut osatekijät ovat keskenään tärkeysjärjestyksessä.

Arviointiperusteen painokerroin kuvaa ko. arviointiperusteen merkitystä HKL:lle. Kunkin edellä selostetun viiden arviointiperusteen (1 - 5) painokerroin on pääsääntöisesti esitetyn vaihteluvälin alaraja.

Mikäli tarjosten alustavassa läpikäynnissä käy ilmi, että joku/jotkut tarjoukset täyttävät HKL:n odotukset yhden tai useamman arviointiperusteen osalta selvästi arvioitua paremmin, voi HKL korottaa kyseisen/kyseisten arviointiperusteen/arviointiperusteiden painokerrointa ilmoitetun vaihteluvälin puitteissa. Vastaavasti, mikäli joku/jotkut

tarjoukset täyttävät HKL:n odotukset yhden tai useamman arviointiperusteen osalta selvästi arvioitua huonommin, voidaan muiden arviointiperusteiden painoarvoa korottaa niin, että niiden merkitys arvioinnissa vastaavasti korostuu.”

Tarjouspyynnön lisäkirjeessä kolme 20.4.2010 on ilmoitettu täydennettävän tarjouspyynnön kohdan 11.1 kappaleissa 4–7 poikkeamien käsittelystä ilmoitettua lisäämällä kappale, jossa todetaan ”HKL voi kuitenkin hyväksyä merkitykseltään vähäisiksi katsomansa poikkeukset tarjouspyyntöasiakirjoissa edellytetystä”.

Tarjouspyynnön lisäkirjeessä neljä 21.2.2011 on vielä täydennetty poikkeamien käsittelyä ja kuvattu aloitettavan neuvottelumenettelyn etenemistä. Lisäkirjeessä on ilmoitettu neuvottelumenettelyn tavoitteista muun ohella, että tavoitteena on saattaa tarjoukset niin vertailukelpoisiksi kuin mahdollista ja varmistaa, että neuvottelujen jälkeen tarjouksien tarkkuustaso on riittävän yhdenmukainen ja tarjoukset poikkeavat mahdollisimman vähän HKL:n tarjouspyyntöprosessissa määritellyistä tavoitteista sekä varmistaa, että jäljelle jäävät tarjousten poikkeamat on mahdollisimman yksityiskohtaisesti selvitetty, määritetty ja otettu huomioon tarjousten vertailussa.

Kyseisen lisäkirjeen liitteillä hankintayksikkö on laatinut alustavan arvion siitä, miten sen käsityksen mukaan molempien tarjoajien tarjoukset poikkeavat tarjouspyynnön ja sen lisäkirjeiden edellytyksistä.

Poikkeamien käsittelystä lisäkirjeessä neljä kohdassa 2 ”Tarjouksen poikkeamat ja niiden käsittely” on ilmoitettu seuraavaa:

”HKL on ryhmitellyt alustavasti arvioimansa poikkeamat seuraaviin poikkeamaryhmiin

Täsmennys/vähäinen poikkeama:

HKL arvioi, että täsmennyksessä/vähäisessä poikkeamassa tarjoajan esitys vastaa tarjouspyynnön vaatimuksia ja ainoastaan täsmentää/tarkentaa tarjouspyynnössä esitettyä.

Vähäinen poikkeama:

HKL arvioi, että tarjoajan ei vastaa tarjouspyynnön vaatimuksia sellaisenaan. Tarjoaja on ehdottanut kohtaan muutoksia, jotka poikkeavat *jonkin verran/olennaista vähemmän* HKL:n tarjousasiakirjoissa esittämästä.

Poikkeama:

HKL arvioi, että tarjous ei vastaa tarjouspyynnössä esitettyä. Tarjoajan tästä kohdassa tekemä ehdotus poikkeaa *selvästi/olennaisesti/huomattavasti/merkittävästi* HKL:n tarjouspyyntöasiakirjoissa esittämästä.

HKL on suorittanut tarjoajan tarjouksessa todettujen poikkeamien ryhmittelyt kolmeen edellä mainittuun ryhmään tarjoajan tarjouksen perusteella ja ottaa lisäksi huomioon sen informaation, joka tähän mennessä on saatu varsinaista neuvotteluvaihetta edeltäneestä tarjousta koskevasta muusta selvityksestä.

HKL painottaa, että HKL:n tämän kirjeen liiteselvityksessä luettelemat poikkeamat eivät välttämättä ole tyhjentävä ja kattava kuvaus tarjouksen ja tarjouspyynnön välisistä eroavaisuuksista. Merkinnät ovat vielä alustavia ja tarjous voi sisältää joitakin poikkeamia, joita HKL ei tässä vaiheessa ole arvioinut tarpeelliseksi merkitä luetteloon tai joita ei ole havaittu ja osattu ottaa huomioon.

HKL painottaa myös, että tarjoajan tulee ehdottomasti antaa poikkeamia koskeva lisäselvitys, jossa tarjoajan tulee ilmoittaa kaikki tarjoukseen mahdollisesti sisältyvät poikkeamat verrattuna HKL:n tarjouspyyntöön ja sen liitteisiin riippumatta siitä, onko HKL ottanut/osannut ottaa ne poikkeamia koskevaan liiteselvitykseen (liitteet 1 – 3). Selvitys tulee antaa noudattaen lisäkirjeen liiteselvityksen rakennetta.

HKL myös edellä olevan perusteella katsoo, että tarjoajan tarjous on tarjouspyynnön mukainen kaikilta osiltaan lukuun ottamatta niitä poikkeamia, jotka tarjoaja on asianmukaisesti jo aiemmin selvittänyt ja nyt vielä täsmentänyt sekä tarpeen mukaan perustellut.

HKL:n tekemä ryhmittely on myös luonteeltaan vasta suuntaa antava ja tarkoituksena on helpottaa poikkeamien käsittelyä neuvottelumenettelyn kuluessa.

HKL painottaa, että mikäli tarjoajan käsitys luetelluista poikkeamista ja niiden ryhmittelystä eroaa HKL:n arviosta, tulee tarjoajan ilmoittaa tällaisesta eroavaisuuksista ja selvittää myös oman käsityksensä perusteet ja niiden mahdollinen vaikutus tarjoukseen sisältöön ja ehtoihin.

HKL toteaa, että myös kirjeen liiteselvitykseen merkityt HKL:n kannanotot ovat siis vielä alustavia ja että HKL:llä on täysi oikeus havaitsemistaan syistä, mukaan lukien tarjoajan antama uusi informaatio, tarkistaa tarjouksen poikkeamia koskevaa arviotaan.

HKL painottaa, että HKL tulee arvioimaan kunkin poikkeaman merkityksen tarjouspyynnön kohdan 11.1 ehtojen mukaisesti vasta sen jälkeen kun HKL:llä on käytettävissään tarjoajan tähän lisäselvitys- ja täydennyspyyntöön antamat vastaukset.

Tarjouksen poikkeamat täsmentyvät siis kunkin tarjouksen osalta lopullisesti vasta, kun HKL suorittaa tarjousten arvioinnin ja vertailun tarjouspyynnön arviointiperusteiden mukaisesti neuvottelumenettelyn päätyttyä hankintasopimusluonnoksen pohjalta.”

Tarjouspyynnön lisäkirjeellä 6 on vielä ilmoitettu seuraavaa:

”HKL painottaa, että tarjouksen, ml. tarjouksen liitteet, poikkeamat verrattuna tarjouspyyntöasiakirjoissa ja alustavassa hankintasopimusluonnoksessa ja sen liitteissä edellytetyyn ovat keskeinen ja olennainen osa tarjousten arviointia ja vertailua niin kuin tarjouspyynnön jaksossa 11 Tarjousten vertailu ja arviointiperusteet ja lisäkirjeen nro 4 kohdassa 6 Tarjoajien antamien lisäselvitysten ottaminen huomioon tarjousmenettelyssä on selvitetty.

HKL suorittaa tarjouspyynnön kohdassa 11.1 tarkoitetun poikkeamien käsittelyn/selvittämisen ja arvioimisen niin, että siinä otetaan huomioon myös kaikki informaatio, jonka HKL on saanut neuvottelu menettelyn alustavissa ja varsinaisissa neuvotteluissa ja johon kuuluvat tärkeänä osana tarjoajilta vastauksina tähän lisäkirjeeseen L6 saatavat alustavan hankintasopimusluonnoksen ja sen liitteiden taulukkovertailuasiakirjat. HKL tekee tarjousten lopullisen vertailun sillä tavoin kuin tarjouspyynnössä ja lisäkirjeissä on ilmoitettu ja käyttäen tarjouspyynnössä mainittuja arviointiperusteita (ks. tästä tarjouspyynnön kohta 11.2). HKL:n arviot tarjousten poikkeamista vs. tarjouspyyntö / Hankintaohjelma / HKL:n lisäkirjeselvitykset otetaan huomioon kunkin arviointiperusteen osalta yhtenä arviointiin vaikuttavana tekijänä tarjouspyynnön arviointiperusteitten määrittelyjen mukaisesti.”

Tarjouspyynnön lisäkirjeen 21 perusteella hankintayksikkö on käynyt vielä molempien tarjoajien kanssa neuvotteluja, joissa on muun ohella käyty läpi tarjousten keskeisempiä poikkeamia suhteessa tarjouspyyntöön.

Sovellettavat oikeusohjeet

Erityisalojen hankintalain 2 §:n 1 momentin mukaan hankintayksikön on käytettävä hyväksi olemassa olevat kilpailuolosuhteet, kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia tasapuolisesti ja syrjimättä sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen.

Kysymyksessä olevassa metrojunayksiköiden hankintaa koskevassa hankinnassa on hankintamenettelynä ollut neuvottelumenettely. Erityisalojen hankintalain 4 §:n 12 kohdan mukaan neuvottelumenettelyllä tarkoitetaan hankintamenettelyä, jossa hankintayksikkö julkaisee hankinnasta hankintailmoituksen ja johon halukkaat toimittajat voivat pyytää saada osallistua. Säännöksen mukaan hankintayksikkö neuvottelee hankintasopimuksen ehdoista valitsemiensa toimittajien kanssa.

Erityisalojen hankintalain esitöissä (HE 50/2006 vp s. 128) on 4 §:n 12 kohdan osalta todettu, että koska neuvottelumenettelyn kulusta ei ole tarkemmin säädetty, voidaan neuvottelumenettelyn kulku erityisalojen hankintoja tehtäessä toteuttaa myös hankintalain 5 §:n 14 kohdassa

määritellyllä kilpailullista neuvottelumenettelyä vastaavalla tavalla tai vastaavaa menettelyä noudattaen.

Kilpailullisen neuvottelumenettelyn kulusta säädetään hankintalain 30 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan hankintayksikön on määriteltävä hankintailmoituksessa hankintaa koskevat tarpeensa ja vaatimuksensa. Hankintayksikkö voi laatia lisäksi hankinnan tavoitteita ja sisältöä tarkentavan hankekuvauksen. Pykälän 2 momentin mukaan hankintayksikkö aloittaa hankintalain 52–59 §:n mukaisesti valittujen ehdokkaiden kanssa neuvottelun, jonka tarkoituksena on määritellä hankinnan toteuttamista koskeva yksi tai useampi ratkaisuvaihtoehto. Hankintayksikkö voi neuvotella ehdokkaiden kanssa kaikista hankintasopimukseen liittyvistä näkökohdista. Pykälän 3 momentin mukaan neuvottelut voivat tapahtua vaiheittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien ratkaisujen määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen vertailuperusteita. Neuvottelujen vaihteellisuudesta ja noudatettavista perusteista on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai hankekuvauksessa. Pykälän 4 momentin mukaan hankintayksikön on päätettävä neuvottelut, kun se on valinnut ne ratkaisuvaihtoehdot, joilla hankinta voidaan toteuttaa. Neuvottelujen päättymisestä on ilmoitettava osallistujille. Pykälän 5 momentin mukaan hankintayksikön on pyydettävä ehdokkailta neuvotteluissa esitettyihin ja määritettyihin ratkaisuihin perustuvat lopulliset tarjoukset. Tarjouksen on oltava tarjouspyynnössä esitettyjen hankkeen kohteen edellyttämien vaatimusten mukainen. Pykälän 6 momentin mukaan tarjouksen valinnassa on sovellettava hankintailmoituksessa tai hankekuvauksessa ilmoitettuja vertailuperusteita. Vertailuperusteiden asettamisessa sekä tarjouksen valinnassa on noudatettava, mitä 62 §:ssä säädetään. Pykälän 7 momentin mukaan tarjouksia voidaan hankintayksikön pyynnöstä täsmentää ja selkeyttää, jos se ei johda tarjousten tai tarjouspyynnön olennaisten tekijöiden muuttumiseen syrjivällä tai kilpailua vääristävällä tavalla. Samoin edellytyksin myös tarjouskilpailun voittanutta tarjousta voidaan täsmentää tai selkeyttää taikka vahvistaa siinä olevia sitoumuksia.

Hankintalain esitöissä on hankintalain 30 §:n (HE 50/2006 vp s. 80) osalta todettu, että kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä ehdokkaiden kanssa käytävät neuvottelut voivat koskea kaikkia sopimukseen liittyviä näkökohtia. Hankintayksikkö on siten vapaa käymään ehdokkaiden kanssa läpi erilaisiin teknisiin, oikeudellisiin tai rahoituksellisiin tekijöihin liittyviä vaihtoehtoja. Neuvottelujen vaihteellisuudella voidaan keventää hankintamenettelyä valitsemalla jatkoneuvotteluihin sellaiset ehdokkaat, joiden esittämät ratkaisut vastaavat parhaiten hankintayksikön tarpeita. Neuvotteluja voidaan jatkaa siihen saakka, kunnes hankintayksikkö pystyy tekemään päätöksen hankinnan toteuttamista koskevasta yhdestä tai useammasta ratkaisumallista. Tarjoukset pyydetään kaikilta menettelyn tässä vaiheessa mukana olevilta ehdokkailta. Edelleenkin hankintalain esitöissä on todettu, että tarjoajat voivat kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä hankintayksikön pyynnöstä täsmentää ja selkiyttää tarjouksiaan. Tarjousten

täsmäntäminen ja selkiyttäminen on mahdollista tarjouksen valinnan jälkeenkin, jolloin tarjoajaa voidaan pyytää myös vahvistamaan tarjouksessa olevia sitoumuksia. Tarjousten täsmäntämisellä ja selkeyttämisellä ei kuitenkaan voida muuttaa tarjouksen tai tarjouspyynnön perusosia kilpailua vääristävällä tai syrjivällä tavalla.

Erityisalojen hankintalain 35 §:n 1 momentin mukaan tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja laadittava niin selväksi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia.

Erityisalojen hankintalain 36 §:n 1 momentin mukaan tarjouspyynnössä tai soveltuvin osin hankintailmoituksessa on oltava muun ohella tarjouksen valintaperuste sekä käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta tarjouksen vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus tai kohtuullinen vaihteluväli taikka poikkeuksellisissa tapauksissa vertailuperusteiden tärkeysjärjestys.

Erityisalojen hankintalain 42 §:n 1 momentin mukaan tarjoajan tulee tarjouksessaan osoittaa tarjoamansa tavaran, palvelun tai rakennusurakan olevan tarjouspyynnössä esitettyjen vaatimusten mukainen. Tarjouspyyntöä tai tarjousmenettelyn ehtoja vastaamattomat tarjoukset on suljettava tarjouskilpailusta.

Erityisalojen hankintalain 54 §:n 1 momentin mukaan tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on hankintayksikön kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää esimerkiksi laatua, hintaa, teknisiä ansioita, esteettisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia, ympäristöystävällisyyttä, käyttökustannuksia, kustannustehokkuutta, myynnin jälkeistä palvelua ja teknistä tukea, huoltopalveluja, toimituspäivää tai toimitus- tai toteutusaikaa taikka elinkaarikustannuksia.

Erityisalojen hankintalain 54 §:n 3 momentin mukaan käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta, vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

Erityisalojen hankintalain esitöissä (HE 50/2006 vp s. 165) on 54 §:n osalta todettu, että kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailuperusteiden asettaminen on hankintayksikön harkittavissa. Vertailuperusteiden on liityttävä hankinnan kohteeseen, oltava objektiivisia ja syrjimättömiä eivätkä ne saa antaa hankintayksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta.

Hankinnan kohteen määrittely ja tarjousten tarjouspyynnön mukaisuuden arviointi

Kysymyksessä olevassa hankinnassa on sovellettu neuvottelumenettelyä, jonka eräs tunnusomainen piirre on tietynlainen neuvotteluvapaus ja joustavuus. Neuvottelut voivat edellä todetun mukaisesti edetä vaiheittaisesti ja koskea kaikkia hankintasopimukseen liittyviä yksityiskohtia. Menettelyssä on kuitenkin noudatettava erityisalojen hankintalain 2 §:n 1 momenttia eli muun ohessa kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia tasapuolisesti ja syrjimättä sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen.

Hankinnan kohteena ovat olleet täyteen käyttökuntoon saatetut metrojunayksiköt tarjouspyynnössä tarkemmin määritellyllä tavalla. Markkinaoikeus toteaa, että tarjouspyynnössä on edellä todetulla tavalla ilmoitettu, että tarjouksen tulee sisällöltään ja ehdoiltaan olla tarjouspyyntöasiakirjoissa määritellyn mukainen, jotta se voidaan ottaa mukaan tarjousvertailuun. Toisaalta tarjouspyynnössä on ilmoitettu, että tarjouspyynnössä esitetyistä metrojunien teknisiä ominaisuuksia koskevista vaatimuksista on ollut mahdollisuus poiketa, mikäli ei ole kysymys hankinnan keskeisistä lähtökohdista, vaatimuksista tai ehdoista. Tarjouspyyntömateriaaliin kuuluvassa hankintayksikön neljännessä lisäkirjeessä poikkeamat, jotka tarjouspyynnön mukaan siis eivät välttämättä johda tarjouksen sulkemiseen tarjouskilpailusta, on määriteltä siten, että täsmennyksen ja vähäisen poikkeaman lisäksi niihin kuuluu poikkeama, jossa tarjous ei vastaa tarjouspyynnössä esitettyä, vaan poikkeaa siitä selvästi, olennaisesti, huomattavasti tai merkittävästi.

Markkinaoikeus katsoo, että kysymyksessä on hankinta, jonka teknisten seikkojen ja raja-arvojen sekä muiden hankintaan liittyvien ehtojen määrittely on tavallista vaikeampaa. Neuvottelumenettelyn yhtenä tarkoituksena on nimenomaan hankinnan kohteen määrittelyn teknisten yksityiskohtien täsmentäminen yhdessä tarjoajien kanssa siten, että tarjoajat voivat antaa yhteismitallisia ja vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä mainittu neuvottelumenettelyn tarkoitus ja hankinnan kohde huomioiden markkinaoikeus katsoo, että hankintayksikkö ei ole menetellyt siltä osin virheellisesti, kun se ei ole hankintamenettelyn alkuvaiheessa ennen neuvottelujen aloittamista asettanut hankinnan kohteelle täysin yksiselitteisiä ja ehdottoman pakottavia teknisiä ja muita vaatimuksia, vaan se on varannut itselleen mahdollisuuden neuvottelumenettelyn kuluessa tarkentaa hankintasopimuksen tekemisen ehtoja käytyjen neuvottelujen ja tarjoajien ehdotusten perusteella.

Hankintayksikkö on 21.2.2011 päivätyssä neljännessä lisäkirjeessään todennut aloittavansa neuvottelut tarjoajien kanssa. Hankintayksikkö on käynyt tarjoajien kanssa neuvotteluja liittyen tarjoajien tarjouksissa olleisiin poikkeamiin. Hankintayksikkö ei ole kuitenkaan missään vaiheessa ilmoittanut tarjoajille valinneensa tietyn tai tietyt tekniset ratkaisuvaihtoehdot, joiden perusteella hankinta voidaan toteuttaa ja

joita huomioon ottaen tarjoajien tulisi antaa lopulliset tarjouksensa. Sen sijaan hankintayksikkö on edellä todetusti ilmoittanut poikkeamien mahdollisesta hyväksymisestä ja käyttänyt vielä tarjousten vertailussa vertailuperusteena vastaavuutta tarjouspyynnön teknisten ja infra-, ympäristö- ja ilmastovaatimusten kanssa. Kummankaan tarjoajan tarjouksessa ei ole hankintayksikön mukaan havaittu sellaisia poikkeamia, että ne olisi tullut sulkea hankintamenettelystä. Hankintayksikkö on varannut itselleen tarjouspyyntöasiakirjoissa esitetyllä tavalla laajan harkintavallan arvioida tarjouksien tarjouspyynnön mukaisuutta, eikä hankintayksikkö ole missään hankintamenettelyn vaiheessa ilmoittanut tarjoajille hankinnan kohteen ehdottoman pakollisia teknisiä ja muita vaatimuksia, joista poikkeaminen ei olisi miltään osin sallittua. Tähän nähden hankintayksikön ei siten voida katsoa menettelleen erityisalojen hankintalain 42 §:n 1 momentin tarjouspyyntöä vastaamattoman tarjouksen tarjouskilpailusta sulkemista koskevan velvoitteen vastaisesti, kun se ei ole sulkenut voittaneen tarjoajan tarjousta tarjouskilpailusta valittajan esittämällä perusteilla.

Markkinaoikeus toteaa vielä hankintayksikön menettelystä tarjouspyynnön laatimisessa hankinnan kohteen kuvaamisen ja määrittelemisen osalta, että vaikka hankintayksikkö on sinänsä erityisalojen hankintalain 4 §:n 12 momentin ja hallituksen (HE 50/2006 vp s. 128) esityksessä todetun mukaisesti voinut toteuttaa neuvottelumenettelyn kulun vapaasti, sen on tullut ottaa huomioon tarjouspyynnön laatimisessa mitä erityisalojen hankintalain 35 §:n 1 momentissa säädetään.

Kun tarjouspyyntömateriaalissa ei edellä todetuin tavoin ole määritelty niitä ehdottomia teknisiä vaatimuksia, jotka hankinnan kohteena olevan metrojunan on tullut täyttää, ja joilla on ollut kustannusvaikutuksia tarjoajalle, markkinaoikeus katsoo hankinnan kohteen määrittelyn osalta, että määrittely on tarjouspyynnössä ja sitä seuranneessa lisäkirjeiden ja niihin saatujen vastausten avulla toteutetussa neuvotteluvaiheessa tehty siten väljästi ja epäselvästi, ettei tarjouspyyntö ole ollut omiaan tuottamaan yhteismitallisia ja vertailukelpoisia tarjouksia. Hankintayksikkö on siten menettänyt hankinnan kohteen tarjouspyyntöasiakirjoissa määrittäessään hankintasäännösten vastaisesti.

Tarjousten vertailuperusteiden asettaminen

Markkinaoikeus toteaa, että hankintayksiköllä on harkintavaltaa määrittellä tarjouspyynnössä hankinnan kohde sekä kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailuperusteet. Tarjouskilpailuun osallistuvien tarjoajien tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun turvaamiseksi hankinnan kohde ja tarjouksen valintaan vaikuttavat seikat on kuitenkin kuvattava tarjouspyynnössä sellaisella tarkkuudella, että tarjouspyyntö tuottaa yhteismitallisia ja vertailukelpoisia tarjouksia. Hankintamenettelyn avoimuus ja tasapuolisuus edellyttävät, että tarjoajat

tietävät jo tarjouksia laatiessaan, millä seikoilla on merkitystä tarjouskilpailua ratkaistaessa.

Kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailuperusteina tulee käyttää sellaisia seikkoja, joiden perusteella voidaan selvittää, mikä tarjouksista on kokonaistaloudellisesti edullisin. Vertailuperusteet on asetettava siten, etteivät ne anna hankintayksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta tarjousten vertailun toteuttamisessa.

Vertailuperusteeksi on ilmoitettu muun ohella vastaavuus tarjouspyynnön teknisten vaatimusten kanssa ja vastaavuus infra-, ympäristö- ja ilmastovaatimuksiin. Ottaen huomioon mitä edellä on todettu siitä, että tarjouspyyntömateriaalin perusteella on jäänyt osin avoimeksi se, missä määrin poikkeamat ovat mahdollisia, ja mitkä olisivat sellaisia poikkeamia, jotka johtaisivat tarjouksen sulkemiseen tarjouskilpailusta tarjouspyynnön vastaisena, markkinaoikeus katsoo, että kyseiset vertailuperusteet ovat jääneet siten avoimeksi ja epätasällisesti muotoilluiksi, että ne ovat jättäneet hankintayksikölle lähes rajoittamattoman valinnanvapauden tarjousten vertailussa.

Siltä osin kuin tarjouspyynnössä on tarjousten laadun vertailuperusteeksi ilmoitettu tarjoajan referenssit vastaavanlaisten toimitusten osalta markkinaoikeus katsoo, että referenssit liittyvät erityisalojen hankintalain 49 §:n 1 momentin mukaisessa vaiheittaisessa hankintamenettelyssä lähtökohtaisesti enemmän tarjoajien soveltuvuuden arviointiin kuin tarjousten vertailuun. Näin ollen hankintayksikkö on menetellyt hankintasäännösten vastaisesti myös asettaessaan referenssit tarjousten vertailuperusteeksi.

Vertailuperusteiden pisteyttäminen, osatekijöiden painottaminen ja vaihteluväli

Kuten edellä on todettu, hankintayksikkö on tarjouspyynnössään muun ohella ilmoittanut, että vastaavuutta tarjouspyynnön teknisten vaatimusten kanssa ja vastaavuutta infra-, ympäristö- ja ilmastovaatimuksiin tullaan käyttämään tarjousten vertailussa. Samoin hankintayksikkö on ilmoittanut, että poikkeamien kustannusvaikutuksia tullaan arvioimaan hankintahintaa laskettaessa ja vertailtaessa.

Hankintapäätöksen liitteellä, jossa on selostettu tarjousvertailua ja perusteltu vertailussa annettuja pisteitä, on muun ohella ilmoitettu junatekniikan tasoa koskevassa vertailussa seuraava:

”Tarjousten junatekniikan tasoa koskevassa vertailussa maksimipistemäärä kunkin vertailuperusteen alakohdan osalta annettu 1-10 pistettä ja tarjous on saanut 8 pistettä (perustaso), jos se on täysin täyttänyt tarjouspyynnön teknisen erittelyn vaatimukset. Tarjousten arvioinnissa ja vertailussa kaikki poikkeama on voitu ottaa huomioon pistemäärän alennuksena ja perustasoa parempi ratkaisu vastaavasti pistemäärän lisäyksenä.”

Vastaavalla tavalla myös vertailuperusteiden ”muotoilu ja innovatiivisuus” sekä ”yhteistyökyky ja toimintavarmuus” ja niiden osatekijöiden osalta on tarjousvertailun perustelussa ilmoitettu kahdeksan pisteen olevan perustaso, joka on ollut mahdollista saavuttaa teknisen erittelyn vaatimukset täyttämällä.

Asiassa esitetyn mukaan tarjouspyyntöasiakirjoissa tai hankintamenettelyn kuluessa muutoin ei ole kuitenkaan etukäteen tarjoajille ilmoitettu, että kahdeksan pistettä on ollut mahdollista saada täyttämällä tarjouspyynnön teknisen erittelyn vaatimukset. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan hankintamenettelyn avoimuus ja tasapuolisuus edellyttävät, että tarjoajat tietävät jo tarjouksia laatiessaan, millä seikoilla on merkitystä tarjouskilpailua ratkaistaessa. Hankintayksikkö on toteuttanut arvioitavan neuvottelumenettelyn siten, että se on jo menettelyn varhaisessa vaiheessa pyytänyt tarjoajilta tarjouksia esittämiensä teknisten erittelyiden ja vertailuperusteiden mukaan. Asiassa ei ole esimerkiksi hankintalain 30 §:n 5 momentin mukaan pyydetty neuvotteluissa esitettyihin ja määritettyihin ratkaisuihin perustuvia lopullisia tarjouksia menettelyn lopuksi.

Koska tarjouskilpailun yleinen lähtökohta on, että tarjousten tulee olla tarjouspyynnön mukaisia ja myös tarkasteltava olevassa tarjouskilpailussa on lähtökohtaisesti edellytetty tarjouspyynnön mukaisia tarjouksia tietyistä poikkeamien sallittavuuksista huolimatta, olisi hankinnassa tullut ilmoittaa millä tavalla poikkeamia tullaan pisteyttämään. Se, kuinka laajasti poikkeamia on mahdollista tehdä ja se, miten ne otetaan pisteytyksessä huomioon, on tarjousta valmistelevan tarjoajan kannalta oleellista kustannusten kannalta, koska tarjoaja lähtökohtaisesti pyrkii laatimaan tarjouksensa tarjouspyynnön vaatimusten mukaisesti, mikä vaikuttaa myös tarjoushintoihin. Tarjouksia antaessaan tarjoajilla ei ole ollut myöskään käsitystä siitä, että vertailussa tietyn teknisen tason ylittämällä on ollut mahdollisuus saada suhteellisen pieni osuus etukäteen ilmoitetuista pisteistä.

Edellä olevilla perusteilla markkinaoikeus katsoo, että hankintayksikön tässä tapauksessa soveltama menettely, jossa se on asettanut vasta tarjousvertailussa tarjouspyynnön mukaiselle tarjoukselle tasoksi kahdeksan pistettä, ei ole ollut omiaan turvaamaan avoimuutta ja tarjoajien tasapuolista ja syrjimätöntä kohtelua tarjousvertailussa ja se on lisäksi antanut hankintayksikölle kohtuuttoman suuren harkintavallan vertailussa.

Laadun vertailuperusteiden vaihteluvälin ja osatekijöiden painoarvojen osalta markkinaoikeus toteaa seuraavan.

Markkinaoikeus viittaa Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön esimerkiksi asioissa C-532/06, Lianakis ym., ja C-331/04, ATI EAC ym. ja toteaa, että lähtökohtaisesti kaikki tekijät, jotka hankintaviranomainen ottaa huomioon selvittääkseen, mikä tarjouksista

on taloudellisesti edullisin, kuten vertailuperusteiden osatekijöiden painoarvot, tulisi ilmoittaa tarjouspyynnössä, jotta ne ovat tarjoajien tiedossa näiden laatiessa tarjouksiaan. Mikäli hankintaviranomainen kuitenkin jälkikäteen painottaa vertailuperusteiden osatekijöitä, tulee varmistaa, ettei menettely ole muuttanut etukäteen ilmoitettuja sopimuksentekoperusteita, ettei tieto sovellettavista painotuksista olisi saattanut vaikuttaa tarjousten valmisteluun ja ettei menettely ole saattanut olla syrjivää.

Käsiteltävänä olevassa tapauksessa hankintayksikkö on ilmoittanut tarjouspyynnössä, että arviointiperusteiden 3–5 kohdalla luetellut osatekijät ovat keskenään tärkeysjärjestyksessä. Hankintapäätöksen liitteenä olleesta vertailuasiakirjasta ilmenee, että hankintayksikkö on kuitenkin asettanut kaikille edellä mainittujen vertailuperusteiden osatekijöille painoarvot, joita ei ole ilmoitettu tarjouspyynnössä tai missään muussa neuvottelumenettelyn vaiheessa. Osatekijät on painotettu hankintapäätöksessä siten, että niiden keskinäinen tärkeysjärjestys ei ole muuttunut. Vertailuperusteen 3 osatekijöiden painoarvot ovat olleet 45 prosenttia, 22 prosenttia, 18 prosenttia ja 15 prosenttia. Vertailuperusteen 4 osatekijöiden painoarvot ovat olleet 41 prosenttia, 39 prosenttia ja 20 prosenttia ja vertailuperusteen 5 osatekijöiden painoarvot 30 prosenttia, 21 prosenttia, 20 prosenttia, 19 prosenttia ja 10 prosenttia. Eri osatekijöiden osalta tarjousten vertailussa käytetyt painoarvot ovat siten poikenneet toisistaan merkittävästi.

Markkinaoikeus katsoo, että osatekijöiden painoarvoilla ja erityisesti niiden suurilla eroilla olisi voinut olla merkitystä tarjousta valmisteltaessa. Hankintayksikön menettely on mahdollistanut myös jälkikäteisen puuttumisen tarjousten välisiin piste-eroihin vaarantaen näin tarjoajien tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun. Edellä mainitut Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisut huomioon ottaen hankintayksikkö on menetellyt hankintasäännösten vastaisesti määrittäessään osatekijöiden painoarvot vasta tarjousten vertailun yhteydessä.

Edellä todetulla tavalla hankintayksikkö on tarjouspyynnössä ilmoittanut arviointiperusteille 1–5 painoarvokertoimet siten, että arviointiperusteen 1 painoarvokerroin on 60–70, arviointiperusteen 2 kerroin on 10–30, arviointiperusteen 3 kerroin on 20–30, arviointiperusteen 4 kerroin on 5–15 ja arviointiperusteen 5 kerroin on 5–15. Tarjouspyynnön mukaan tarjousten vertailussa käytetään vertailuperusteiden painoarvona pääsääntöisesti esitetyn vaihteluvälin alarajaa. Tarjouspyynnössä on kuitenkin todettu, että mikäli tarjousten alustavassa läpikäynnissä käy ilmi, että jotkut tarjoukset täyttävät odotukset yhden tai useamman arviointiperusteen osalta selvästi arvioitua paremmin, voi hankintayksikkö korottaa kyseisen arviointiperusteen painokerrointa ilmoitetun vaihteluvälin puitteissa. Lisäksi tarjouspyynnössä on vielä todettu, että mikäli jotkut tarjoukset täyttävät hankintayksikön odotukset yhden tai useamman arviointiperusteen osalta selvästi arvioitua

huonommin, voidaan muiden arviointiperusteiden painoarvoa korottaa niin, että niiden merkitys arvioinnissa korostuu.

Vertailuperusteiden prosenttimääräisille painoarvoille tarjouspyynnössä asetetut suuret vaihteluvälit huomioon ottaen tarjoajat eivät ole tarjouksia tehdessään voineet tietää myöskään kunkin vertailuperusteiden tosiasiallista painoarvoa tarjousten vertailussa eivätkä hinnan ja laadun vertailuperusteiden painoarvon tosiasiallista suhdetta. Näin ollen markkinaoikeus katsoo, että tarjouspyyntö ei tältä osin ole ollut omiaan turvaamaan tarjoajien tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun toteutumista hankintamenettelyssä.

Hankintapäätöksen perustelevuus

Erityisalojen hankintalain 58 §:n 1 momentin mukaan hankintayksikön on tehtävä ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisusta sekä tarjousmenettelyn ratkaisusta kirjallinen päätös, joka on perusteltava. Saman pykälän 2 momentin mukaan päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on käytävä ilmi ratkaisuun olennaisesti vaikuttaneet seikat, joita ovat ainakin ehdokkaan, tarjoajan tai tarjouksen hylkäämisen perusteet sekä ne perusteet, joilla hyväksytyjen tarjousten vertailu on tehty. Viimeksi mainittua lainkohtaa koskevien esitöiden mukaan (HE 190/2009 vp s. 80) tarjousvertailun osalta perustelut tulee esittää sellaisella tarkkuudella, että tarjoajalle käy ilmi oman tarjouksen sijoittuminen tarjouskilpailussa suhteessa muihin tarjouksiin. Tarjousvertailusta tulee selkeästi ilmetä kaikkien tarjousten osalta, miten niitä on arvioitu kunkin vertailuperusteiden osalta. Tarjousvertailusta tulee esimerkiksi käydä ilmi, mihin konkreettisiin tarjouksista ilmenneisiin seikkoihin vertailu on kunkin vertailuperusteiden osalta perustunut ja mihin tarjousten piste-erot perustuvat.

Markkinaoikeus toteaa, että laadullisten vertailuperusteiden ”Junatekniikan taso”, ”Muotoilu ja innovatiivisuus” ja ”Yhteistyökyky ja toimintavarmuus” ja niiden eri osatekijöiden osalta hankintapäätöksessä on ilmoitettu, että 8 pistettä on ollut perustaso, jolla on tarkoitettu tarjouspyynnön teknisen erittelyn mukaista tarjousta. Hankintapäätöksen mukaan tarjousten vertailussa poikkeamat on voitu ottaa huomioon pistemäärän alennuksena ja perustasoa parempi ratkaisu vastaavasti pistemäärän lisäyksenä.

Hankintayksikkö on esittänyt, että pisteytys on perusteltu, kun tarjous on poikennut perustasosta. Lisäksi se on vedonnut siihen, että perusteluita laadittaessa oli otettava huomioon se, että tarjouksiin sisältyy liikesalaisuuksia.

Markkinaoikeus toteaa, että pisteytyksen perustelut ovat niukat, mutta eräiltä osin hankintapäätöksessä on perusteltu sitä, miksi annetut pisteet ovat poikenneet vaaditusta perustasosta. Kuitenkin esimerkiksi vertailuperusteiden ”muoto ja innovatiivisuus” osatekijän ”Metrojunayksikön ulko- ja sisäpuolinen suunnittelu ja sen soveltuvuus

Helsingin metroon ja kaupunkikuvaan” osalta on päätöksen perusteluissa viitattu ainoastaan HKL-Metroliikenteen johtajan nimittämän metrojunayksikön ulko- ja sisäpuolista suunnittelua arvioivan arviointiryhmän kokonaisarvioon. Arvion sisältöä ei ole avattu eikä tarjoajille annettu pistemäärää ole siten perusteltu.

Pisteytys ei ole myöskään kaikilta osin johdonmukainen, kun joidenkin vertailuperusteiden osalta sanallisessa arvioinnissa on ilmoitettu perustason vaatimusten ylittyvän, mutta arviopistemäärä ei ole silti ylittänyt kahdeksaa pistettä. Näin on esimerkiksi vertailuperusteen osatekijöiden ”tarjoajan referenssit vastaavanlaisten toimitusten osalta” sekä ”tarjoajan projektin organisointi ja toimituksen suorittamiseen varaamat osaamis-, suunnittelu- ja tuoteressurssit (projektin organisointi)” kohdalla. Samoin vertailuperusteen osatekijän ”laatu ja tekniset ominaisuudet” osalta voitaneella tarjoajalle on annettu kahdeksan pistettä, mutta hankintapäätöksen sanallisen perustelujen mukaan tarjouksen sisältö on ylittänyt osittain arvioitavan kriteerin perustason vaatimukset.

Hankintapäätöksestä ei näin ollen käy kaikilta osin riittävällä tavalla ilmi ne perusteet, joilla tarjousten vertailu on tehty eikä vertailu ole ollut muutoinkaan yhdenmukaista. Päätöstä ei ole siten perusteltu erityisalojen hankintalain 58 §:n edellyttämällä tavalla.

Hankintapäätöksen täytäntöönpano

Valittaja on esittänyt, että hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimukseen olennaisen muutoksen, jota voidaan pitää hankintasäännösten vastaisena suorahankintana, koska hankintayksikkö on varannut lisä- ja muutostöihin hankintapäätöksen mukaan noin 14 miljoonaa euroa.

Hankintayksikön mukaan hankintasopimusta ei ole muutettu, vaan hankintapäätöksessä on varauduttu hankinnan aikana mahdollisesti ilmeneviin lisä- ja muutostöihin, jotka eivät ole olleet tiedossa hankintasopimusta allekirjoitettaessa.

Euroopan unionin tuomioistuin on ratkaisussaan asiassa C-454/06 (presstext Nachrichtenagentur, tuomio 19.6.2008, Kok., s. I-4401) ja ratkaisussaan C-91/08 (Wall AG, tuomio 13.4.2010), tarkastellut, missä tilanteissa hankintaviranomaisen ja palveluntarjoajan välillä jo olemassa olevaan sopimukseen tehtäviä muutoksia voidaan pitää uutena julkisista palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemisenä. Ensin mainitun tuomion perustelujen (34–37 kohta) mukaan julkista hankintaa koskevan sopimuksen määräyksiin sen voimassaoloaikana tehtyjä muutoksia on pidettävä uutena sopimuksen tekemisenä, jos muutetut määräykset ovat ominaispiirteiltään olennaisesti erilaisia kuin alkuperäisen sopimuksen määräykset ja jos ne näin ollen ovat omiaan osoittamaan osapuolten tahtoneen neuvotella uudestaan kyseisen sopimuksen keskeiset ehdot. Muutosta voidaan pitää olennaisena, kun se sisältää ehtoja, jotka olisivat

mahdollistaneet sen, että alun perin hyväksytyjen tarjoajien lisäksi muutkin tarjoajat olisivat voineet tehdä tarjouksen tai että jokin muu kuin alun perin voittanut tarjous olisi voinut tulla valituksi. Alkuperäiseen sopimukseen tehtävää muutosta voidaan pitää olennaisena myös, kun sillä ulotetaan sopimus merkittävässä määrin sellaisiin palveluihin, joista ei alun perin ollut kyse, tai kun sillä muutetaan sopimuksen taloudellista tasapainoa sopimuspuoleksi valitun yhtiön eduksi tavalla, josta ei määrätty alkuperäisen sopimuksen ehdoissa. Markkinaoikeus katsoo, että mainitusta ratkaisusta ilmenevät periaatteet soveltuvat myös nyt käsillä olevan kysymyksen arviointiin.

Hankinnan kohteena on ollut täysin toimintavalmiiksi saatettu metrojuna, jonka suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon junan soveltuvuus käytettäväksi metroverkon olemassa olevassa teknisessä käyttöympäristössä ja sen ennakoitavissa olevissa muutoksissa. Markkinaoikeus toteaa sille toimitetun molempien osapuolten allekirjoittaman hankintasopimuksen kohdan 6 ”toimitusehdot, hinnat ja maksuehdot”, perusteella, että hankintasopimuksessa mainittu kokonaishankinta vastaa sitä hintaa, mikä on mainittu hankintapäätöksessä. Sopimuksessa ei ole sovittu hankintapäätöksessä mainitun varauksen maksamisesta. Sanotusta hankintasopimuksesta ei ole muutenkaan pääteltävissä, että sopimuksen taloudellista tasapainoa olisi muutettu kilpailutuksessa ilmoitetusta ja hankintapäätöksestä poikkeavasti tai että sopimusta olisi merkittävässä määrin ulotettu sellaisiin tavarantoimituksiin tai niihin liittyviin palveluihin, joista ei alun perin ole ollut kyse. Hankintayksikkö ei ole toiminut siten hankintasopimusta tehtäessä valittajan väittämällä tavalla hankintasäännösten vastaisesti.

Johtopäätös

Edellä mainituilla perusteilla hankintayksikkö on menetellyt hankinnassaan julkisia hankintoja koskevien oikeusohjeiden vastaisesti. Asiassa on näin ollen harkittava hankintalaissa säädettyjen seuraamusten määräämistä.

Edellä mainittu hankintamenettelyn virheellisyys sekä jäljempänä seuraamusten osalta lausuttu huomioon ottaen asiassa ei ole tarpeen lausua muista hankintamenettelyn virheellisyyttä koskevista väitteistä.

Seuraamusten määrääminen

Valittaja on ensisijaisesti vaatinut, markkinaoikeus määrää tehottomuusseuraamuksen 14.000.000 euron arvoisen lisähankinnan osalta ja kumoaa muutoksenhaun kohteena olevan hankintapäätöksen ja hankintaratkaisun, kieltää hankintayksikköä jatkamasta virheellistä hankintamenettelyä ja velvoittaa hankintayksikön korjaamaan virheellisen menettelynsä. Valittaja on toissijaisesti vaatinut, että markkinaoikeus määrää hankintayksikön maksamaan sille hyvitysmaksua.

Kuten jo edellä on todettu, erityisalojen hankintalain 67 §:n mukaan lain soveltamisalaan kuuluviin hankintoihin sovelletaan vastaavasti, mitä muutoksenhausta ja seuraamuksista hankintalain 11 luvussa säädetään.

Hankintalain 94 §:n 1 momentin mukaan, jos hankinnassa on menetelty hankintalain tai sen nojalla annettujen säännösten tai muiden julkisia hankintoja koskevien oikeusohjeiden vastaisesti, markkinaoikeus voi:

- 1) kumota hankintayksikön päätöksen osaksi tai kokonaan;
- 2) kieltää hankintayksikköä soveltamasta hankintaa koskevassa asiakirjassa olevaa virheellistä kohtaa tai muuten noudattamasta virheellistä menettelyä;
- 3) velvoittaa hankintayksikön korjaamaan virheellisen menettelynsä;
- 4) määrätä hankintayksikön maksamaan hyvitysmaksun asianosaiselle, jolla olisi ollut todellinen mahdollisuus voittaa tarjouskilpailu virheettömässä menettelyssä;
- 5) määrätä hankintayksikölle tehottomuusseuraamuksen;
- 6) määrätä hankintayksikön maksamaan valtiolle seuraamusmaksun;
- 7) lyhentää hankintasopimuksen sopimuskauden päättymään määräämänsä ajan kuluttua.

Samana pykälän 2 momentin mukaan pykälän 1 momentin 4–7 kohdassa mainittujen seuraamusten määräämisestä säädetään 95–98 §:ssä.

Hyvitysmaksusta säädetään hankintalain 95 §:ssä, jonka 1 momentin mukaan hyvitysmaksu voidaan määrätä maksettavaksi, jos 94 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettu toimenpide saattaisi aiheuttaa hankintayksikölle, muiden oikeuksille tai yleisen edun kannalta suurempaa haittaa kuin toimenpiteen edut olisivat taikka jos valitus on pantu vireille vasta hankintasopimuksen tekemisen jälkeen. Hyvitysmaksua määrättäessä otetaan huomioon hankintayksikön virheen tai laiminlyönnin laatu, valituksen kohteena olevan hankinnan arvo ja hakijalle aiheutuneet kustannukset ja vahinko. Markkinaoikeus voi kuitenkin jättää hyvitysmaksun määräämättä, jos hankintayksikkö on pidättäytynyt hankintapäätöksen täytäntöönpanosta markkinaoikeuskäsittelyn ajaksi.

Hankintalain 95 §:n 1 momentin esitöiden (HE 190/2009 vp s. 69) mukaan, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimuksen EU-kynnysarvon ylittävässä hankinnassa noudattamatta odotusaikaa tai muutoksenhaun hankintasopimuksen lykkäävästä vaikutuksesta huolimatta tai hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimuksen kilpailuttamatta, ovat tehottomuus, seuraamusmaksu ja sopimuskauden lyhentäminen ensisijaisia oikeuskeinoja.

Hankintalain 96 §:n 1 momentin mukaan markkinaoikeus voi todeta hankintasopimuksen tehottomaksi, jos:

- 1) hankintayksikkö on tehnyt suorahankinnan ilman tässä laissa mainittua perustetta eikä suorahankinnassa ole menetelty 79 §:ssä tarkoitettulla tavalla;

- 2) hankintayksikkö on tehnyt hankintasopimuksen, vaikka hankinnassa on velvollisuus noudattaa odotusaikaa;
- 3) hankintayksikkö on tehnyt 90 §:n vastaisesti hankintasopimuksen, vaikka hankinta-asia on saatettu markkinaoikeuden ratkaistavaksi.

Markkinaoikeus on päätöksellään 14.12.2012 sallinut muutoksenhaun kohteena olevan hankintapäätöksen täytäntöönpanon ja päätöksellään 11.1.2013 hylännyt Siemens Osakeyhtiön vaatimuksen hankintapäätöksen täytäntöönpanon kieltämisestä väliaikaisesti. Hankintasopimus on allekirjoitettu 6.2.2013.

Markkinaoikeus on edellä katsonut, että hankintasopimusta ei ole tehty siten virheellisesti, että hankintayksikkö olisi tehnyt myös hankintasäännösten vastaisen suorahankinnan. Kun hankintayksikkö ei myöskään ole tehnyt hankintasopimusta noudattamatta odotusaikaa tai hankintalain 90 §:n vastaisesti, ei tehottomuusseuraamuksen määrääminen ole hankintalain 96 §:n 1 momentin mukaan mahdollista ja hankintalain 95 §:n 1 momentista johtuen ainoana seuraamuksena hankintayksikön virheellisestä menettelystä voi siten tulla kysymykseen hyvitysmaksun määrääminen.

Hankintalain 94 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan markkinaoikeus voi määrätä hankintayksikön maksamaan hyvitysmaksun asianosaiselle, jolla olisi ollut todellinen mahdollisuus voittaa tarjouskilpailu virheettömässä menettelyssä.

Hankintalain esitöissä (HE 190/2009 vp s. 69) on tuotu esiin hyvitysmaksun määräämisen edellytyksenä olevan, että hankintamenettelyssä on tapahtunut virhe ja että ilman tätä virhettä valittajalla olisi ollut todellinen mahdollisuus päästä hankinnan toimittajaksi. Jotta hyvitysmaksu voidaan määrätä, molempien edellytysten tulee täytyä. Valittajan on osoitettava, että sillä olisi ollut todellinen mahdollisuus voittaa tarjouskilpailu

Kysymyksessä olevassa tarjouskilpailussa virheetön menettely olisi merkinnyt sitä, että hankintayksikkö olisi laatinut tarjouspyynnön hankinnan kohteen määrittelyn ja tarjousten arviointiin ja vertailuun vaikuttavien seikkojen osalta niin selvästi, että tarjoajien olisi ollut tarjouspyynnön perusteella mahdollista tietää, miten tarjousten tarjouspyynnön mukaisuutta arvioidaan ja mihin seikkoihin tarjousten vertailu tulee perustumaan. Lisäksi hankintayksikön olisi tullut perustella hankintapäätös erityisalojen hankintalain edellyttämällä tavalla.

Markkinaoikeus katsoo, että hankintamenettely on toteutettu kysymyksessä olevassa hankinnassa siten virheellisesti, ettei asiassa ole jälkikäteen mahdollista varmuudella todeta, että Siemens Osakeyhtiöllä olisi ollut todellinen mahdollisuus voittaa virheettömässä menettelyssä hankintaa koskeva tarjouskilpailu. Siemen Osakeyhtiön hyvitysmaksua koskeva vaatimus on edellä lausutun perusteella hylättävä.

Oikeudenkäyntikulujen korvaaminen

Hankintalain 89 §:n 2 momentin mukaan hankinta-asiassa oikeudenkäyntikulujen korvaamiseen sovelletaan, mitä hallintolainkäyttölain 74 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään.

Hallintolainkäyttölain 74 §:n 1 momentin mukaan asianosainen on velvollinen korvaamaan toisen asianosaisen oikeudenkäyntikulut kokonaan tai osaksi, jos erityisesti asiassa annettu ratkaisu huomioon ottaen on kohtuutonta, että tämä joutuu pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan. Harkittaessa julkisen asianosaisen korvausvelvollisuutta on pykälän 2 momentin mukaan otettava erityisesti huomioon, onko oikeudenkäynti aiheutunut viranomaisen virheestä.

Hankintayksikön virheellinen menettely huomioon ottaen olisi asiassa annetusta ratkaisusta huolimatta kohtuutonta, mikäli valittaja joutuisi pitämään oikeudenkäyntikulunsa kokonaan vahinkonaan. Hankintayksikkö on näin ollen velvoitettava korvaamaan valittajan oikeudenkäyntikulut markkinaoikeuden kohtuulliseksi harkitsemalla määrällä. Vastaavasti hankintayksikkö ja kuultava saavat pitää oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

Sen sijaan asianosaiskulut on tarkoitettu korvattavaksi vain poikkeuksellisissa tilanteissa. Kun asiassa ei ole voitu todeta, että Siemens Osakeyhtiölle olisi aiheutunut oikeudenkäynnistä tavanomaisesta poikkeavia erityisiä kuluja, on vaatimus asianosaiskulujen korvaamisesta hylättävä.

Lopputulos

Markkinaoikeus hylkää valituksen.

Markkinaoikeus hylkää Siemens Osakeyhtiön vaatimukset tiedon antamisesta asiakirjoista.

Markkinaoikeus velvoittaa Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen korvaamaan Siemens Osakeyhtiön oikeudenkäyntikulut 40.000 eurolla viivästyskorkoineen. Viivästyskorko määräytyy korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaisesti siitä lukien, kun kuukausi on kulunut tämän markkinaoikeuden päätöksen antamisesta.

Markkinaoikeus hylkää Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen ja Construcciones y auxiliar de ferrocarriles S.A.:n vaatimuksen oikeudenkäyntikulujensa korvaamisesta.

MUUTOKSENHAKU

Tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitusosoitus on liitteenä.

Julkisista hankinnoista annetun lain 106 §:n 1 momentin nojalla markkinaoikeuden päätöstä on valituksesta huolimatta noudatettava, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää.

Puheenjohtaja


Kimmo Mikkola

Asian ovat yksimielisesti ratkaisseet markkinaoikeuden ylituomari Kimmo Mikkola ja markkinaoikeustuomarit Pertti Virtanen ja Ville Parkkari.

JAKELU

Siemens Osakeyhtiö; oikeudenkäyntimaksu 226 euroa
Helsingin kaupungin HKL-liikelaitos; maksutta
Construcciones y auxiliar de ferrocarriles S.A.; maksutta

Nina Aikäs
Nina Aikäs
toimistos sihteeri

