



19.12.2013

Kokousaika Torstai 19.12.2013 kello 16:00 - 18:58

Kokouspaikka Toinen linja 7, 4. krs.

Läsnä

Jäsenet

Kivekäs, Otso	puheenjohtaja
Simonen, Riina	varapuheenjohtaja
Kokkila, Kimmo	jäsen
Kälviä, Kari	jäsen
Lehtinen, Ari	jäsen
Oka, Sakari	jäsen
Syrjälä, Marjaana	jäsen
Tamminen, Lilja	jäsen
Vepsä, Sinikka	jäsen
	poistui 18:24, poissa: 206§, 207§, 208§, 209§, 210§, 211§

Muut

Nieminen, Jarmo	kaupunginhallituksen edustaja
Hölttä, Tapio	metroliikennejohtaja
Judström, Yrjö	hallintojohtaja
Lahdenranta, Matti	toimitusjohtaja
Saarikoski, Juha	yksikön johtaja
Sirviö, Pekka	yksikön johtaja
Maunuksela, Elina	viestintäpäällikkö
Mutka, Rain	asiamies
Juolevi, Timo	asiantuntija
	paikalla: 205§
Kaunismäki, Raimo	asiantuntija
	paikalla: 201§, 202§
Kokkinen, Matti	asiantuntija
	paikalla: 199§, 200§
Ruikka, Timo	asiantuntija
	paikalla: 201§, 202§



19.12.2013

§	Asia	
196	Tj/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
197	Tj/2	Johtokunnan kokouksessa 21.11.2013 tehtyjen päätösten täytäntöönpano
198	Tj/3	Kaupunginvaltuuston kokouksissa 6.11.2013 ja 13.11.2013 tehtyjen päätösten täytäntöönpano
199	Infraj/2	Länsimetron hankesuunnitelman rakentamiskustannusten enimmäisrajan korottaminen Helsingin osalta
200	Infraj/3	Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien rakennussuunnitelmien hyväksyminen
201	Tj/4	Automaattimetron tilannekatsaus
202	Tj/7	Länsimetron automatisointia koskevan hankintapäätöksen lisä- ja muutostyövarauksesta päättäminen
203	Tj/5	Liikennelaitos -liikelaituksen hallintomalliselvitys 2013
204	Tj/6	Vuoden 2014 tulosbudjetin hyväksyminen
205	Infraj/1	Esitys kaupunginhallitukselle Koskelan varikkoalueen toteutuskilpailun järjestämisestä ja alueella säilytettävistä rakennuksista luopumisesta
206	Mlj/1	M100-sarjan ja M200-sarjan metrojunien pyörien hankinnan hankesuunnitelma
207	Rlj/1	Töhryjen ja tarrojen poisto raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittely
208	Haj/1	Informaatioasiat johtokunnalle ja jäsenten kokouksessa esille ottamat asiat
209	Haj/2	Liikennelaitoksella tehtyjen päätösten seuraaminen
210	Haj/3	Ilmoitusasiat
211	Haj/4	Tämän kokouksen päätösten täytäntöönpano



19.12.2013

Tj/1

§ 196

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi sekä valita jäsenet Syrjälän (varalla Oka) ja Vepsän (varalla Kälviä) tarkastamaan tämän kokouksen pöytäkirjan.

Johtokunta päätti siirtää HKL-Metroliikenteen asian nro 2 toimitusjohtajan esittelyyn.

Johtokunta päätti käsitellä HKL-Infrapalveluiden asiat nrot 2 ja 3 toimitusjohtajan asian nro 3 jälkeen, sitten toimitusjohtajan asian nro 4, sitten HKL-Metroliikenteen esittelystä toimitusjohtajan esittelyyn siirretyn asian ja loput asiat esityslistan mukaisessa järjestyksessä.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi sekä valita jäsenet (varalla) ja (varalla) tarkastamaan tämän kokouksen pöytäkirjan.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta



19.12.2013

Tj/2

§ 197

Johtokunnan kokouksessa 21.11.2013 tehtyjen päätösten täytäntöönpano

Päätös

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi kaupunginhallituksen ilmoituksen 2.12.2013, ettei johtokunnan kokouksessa 21.11.2013 käsiteltyjä asioita oteta kaupunginhallituksen käsittelyyn.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Päätösehdotus

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päättäneen merkitä tiedoksi kaupunginhallituksen ilmoituksen 2.12.2013, ettei johtokunnan kokouksessa 21.11.2013 käsiteltyjä asioita oteta kaupunginhallituksen käsittelyyn.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta



§ 198

Kaupunginvaltuuston kokouksissa 6.11.2013 ja 13.11.2013 tehtyjen päätösten täytäntöönpano

Päätös

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten kaupunginvaltuuston päätösluettelot 6.11.2013 ja 13.11.2013 sekä päätösluetteloihin liittyvät kaupunginhallituksen täytäntöönpanopäätökset 11.11.2013 (1203 §) ja 18.11.2013 (1235 §).

Kaupunginhallitus on päätöksillään 11.11.2013 (1203 §) ja 18.11.2013 (1235 §) lähettänyt kaupunginvaltuuston 6.11.2013 ja 13.11.2013 pitämien kokousten päätösluettelot tiedoksi sekä niihin toimenpiteisiin ryhtymistä varten, joihin päätökset antavat aiheita asianomaisella hallinnon alalla. Samalla kaupunginhallitus on päättänyt, että kaupunginvaltuuston kyseiset päätökset saadaan mahdollisista valituksista huolimatta panna täytäntöön kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti.

Otteet johtokunnalle seuraavissa asioissa:

Kvsto 13.11.2013 / asia nro 4
Kaupungin talousarvioehdotus vuodelle 2014 ja
taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2014–2016

Kvsto 13.11.2013 / asia nro 12
Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisu

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Liitteet

1 1513HKLjk_Kvsto

Päätösehdotus

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päättäneen merkitä tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten kaupunginvaltuuston päätösluettelot 6.11.2013 ja 13.11.2013 sekä päätösluetteloihin liittyvät kaupunginhallituksen täytäntöönpanopäätökset 11.11.2013 (1203 §) ja 18.11.2013 (1235 §).



19.12.2013

Kaupunginhallitus on päätöksillään 11.11.2013 (1203 §) ja 18.11.2013 (1235 §) lähettänyt kaupunginvaltuuston 6.11.2013 ja 13.11.2013 pitämien kokousten päätösluettelot tiedoksi sekä niihin toimenpiteisiin ryhtymistä varten, joihin päätökset antavat aiheita asianomaisella hallinnon alalla. Samalla kaupunginhallitus on päättänyt, että kaupunginvaltuuston kyseiset päätökset saadaan mahdollisista valituksista huolimatta panna täytäntöön kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti.

Otteet johtokunnalle seuraavissa asioissa:

Kvsto 13.11.2013 / asia nro 4
Kaupungin talousarvioehdotus vuodelle 2014 ja
taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2014–2016

Kvsto 13.11.2013 / asia nro 12
Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisu

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Liitteet

1 1513HKLjk_Kvsto



19.12.2013

§ 199

Länsimetron hankesuunnitelman rakentamiskustannusten enimmäisrajan korottaminen Helsingin osalta

HEL 2013-016143 T 02 02 02

Päätös

Merkittiin, että toimitusjohtaja Matti Lahdenranta poistui esteellisenä istuntosalista asian käsittelyn ajaksi.

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Käsittely

Palautusehdotus:

Kari Kälviä: Johtokunta päättää palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi siten, että esityksestä selviää selkeästi kullakin osa-alueella tehty ylitykset ja alitukset perusteluineen niin euromääräisesti kuin prosentuaalisesti alkuperäiseen hyväksyttyyn hankesuunnitelmaan verrattuna. Esittelyssä tulee myös tuoda esille mahdolliset säästökohteet. Samaan esittelyyn johtokunta velvoittaa valmistelevaan riskikartoituksen, josta ilmenee mm. taloudelliset riskit sekä aikataululliset vaikutukset niin Länsimetron valmistumiseen kuin automaatioprojektiin liittyen. Johtokunnalle tulee esittää realistinen aikataulu hankkeen valmistumiselle.

Kannattajat: Ari Lehtinen

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Juha Saarikoski, yksikön johtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi

Päätösehdotus

Liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunta päättäne esittää kaupunginhallitukselle, että se esittäisi kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi länsimetroa koskevan alkuperäisen hankesuunnitelman Helsingin osuuden enimmäismäärän korottamisen 213,8 milj. euroon (MAKU 9/2013).

Esittelijä

Postiosoite
PL 1400
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hkl@hel.fi

Käyntiosoite
Toinen linja 7 A
Helsinki 53
www.hkl.fi

Puhelin
+358 9 310 1071
Faksi
+358 9 310 35051

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
800013-1351509
Alvno
FI02012566



19.12.2013

Aikaisemmat päätökset

Kaupunginvaltuusto päätti 21.5.2008 (133 §) kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Länsimetron toteuttamisen hankesuunnitelman joukkoliikennelautakunnan esityksen 27.3.2008 sekä tarkistetun, 14.3.2008 päivätyn hankesuunnitelman mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on yhteensä 713 600 000 euroa (alv 0 %, maanrakennusindeksi 131,5 pistettä; lokakuu 2007) ja Helsingin kaupungin osuus kustannuksista 144 300 000 euroa (alv 0 %), kun valtion osuus kustannuksista on 30 % kokonaiskustannuksista laskettuna.

Samalla kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa kaupunginhallituksen hyväksymään suunnitelmat Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien toteuttamisesta em. kokonaiskustannusarvion puitteissa.

1. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että metroasemien toteutuksen lähtökohtana on oltava, että kaikki niiden sisäänkäynnit ovat esteettömiä. (Elina Moisio)
2. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että Koivusaassa olevien venelaituripaikkojen määrää ei vähennetä. (Tuomas Rantanen)
3. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään voisiko uusia metroasemia kehittää kansainvälisen esimerkin mukaan taidemetroasemiksi. (Tuomas Rantanen)
4. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että kun Helsingissä ruvetaan peruskorjaamaan metroasemia, ne tehdään samalla tavalla korkeatasoisiksi kuin Länsimetron uudessa linjassa. (Maija Anttila)

Kokouksessaan 12.12.2012 kaupunginvaltuusto päätti antaa Länsimetro Oy:lle kaupungin omavelkaisen takauksen yhteensä 191 miljoonalle eurolle. Takauspäätös perustui Länsimetro Oy:n syksyllä 2012 laatimaan Länsimetron kustannusennusteeseen 960 (alv 0 %). miljoonaa euroa.

Hankesuunnitelman kustannusarvio 713,6 milj. euroa laadittiin lokakuun 2007 hintatasossa (alv 0 %, huom. jatkossa kaikki kustannukset on esitetty arvonlisäverottomina).

Maanrakennuskustannusindeksi, jota hankkeessa käytetään viiteindeksinä mm. valtionosuuden määrittelyssä, on noussut tähän mennessä 22 %. Euromääräisesti indeksinousu merkitsee 157,3 milj.



19.12.2013

euron kustannusnousua. Tämän hetken kustannustasossa Länsimetron alkuperäinen kustannusarvio on 870,9 milj. euroa.

Hankesuunnitelmassa Helsingin osuuden kokonaiskustannus oli 144,3 milj. euroa. (MAKU 10/2007). Tämän hetken kustannustasossa (MAKU 9/2013) hankesuunnitelman mukainen Helsingin kokonaiskustannusosuus on 173,9 milj. euroa

Rakentamisen edetessä on jouduttu tarkistamaan useita hankesuunnitelman ratkaisuja. Hankesuunnitelma laadittiin nykymetron periaatteita noudattaen. Suurimmat muutokset liittyvät seuraaviin asioihin:

1. Laatuun ja turvallisuuteen panostaminen: mm
 - savunpoiston korvausilmamäärän kaksinkertaistuminen, joka edellyttää suurempia teknisiä tiloja ja kuiluja
 - esteettömyyden toteutuminen asemien molemmilla sisäänkäynneillä
 - sähkötilojen siirtäminen pois laituritason alapuolelta liittyen kokemukseen Helsingin rautatieaseman vesivuodosta
2. Rakentamisen aloittamisen viivästyminen runsaalla vuodella kaavavalitusten vuoksi
3. Kallioperän laatu ja sen vaatimat rakennemuutokset
4. Rakentamista sujuvoittavat muutokset, mm. työtunnelijärjestelyt Myllykalliossa ja Ruoholahdessa sekä Vuosaaren huoltoraide
5. Maanalaisen rakentamisen osaajien rajallinen määrä on näkynyt tarjouskilpailuissa ja -hinnoissa.

Edellä esitettyjen tekijöiden kustannusvaikutus on ennusteen mukaan kaikkiaan noin 125 milj. euroa.

Indeksikorjattuna alkuperäinen kustannusarvio on siis 870,9 milj. euroa (MAKU 9/2013). Osittain edellä mainituista käyttöturvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyvistä täsmentyneistä ratkaisuista aiheutuu, että kokonaiskustannusennuste on nyt 976 milj. euroa. Helsingin kaupungin kustannusvastuu tästä on 278,4 milj. euroa.

Valtion kanssa tehdyn sopimuksen mukaan valtio maksaa Länsimetron hankesuunnitelman mukaisista indeksikorjatuista kustannuksista 30 %. Tämä merkitsee sitä, että valtion osuus tulee olemaan tämän hetken hintatasossa koko Länsimetrosta 261,3 milj. euroa (30 % / 870,9 milj. euroa). Indeksikorjatun budjetin yltäviin kustannuksiin (105,1 milj. euroa) valtio ei osallistu, joten tämä osuus kustannuksista jää kokonaan Helsingin ja Espoon kesken jaettavaksi länsimetron



19.12.2013

Sopimuksen mukaisessa aiheuttamisperiaatteeseen perustuvassa jakosuhteessa (Helsinki 28,9 % ja Espoo 71,1 %). Näin laskien Helsingin nettorahoitusosuus länsimetrosta muodostuu 203,8 milj. euroksi (MAKU 9./2013).

Länsimetron kustannuksista on tähän mennessä sidottu yhteensä 852,1 milj. euroa eli 87 %. Vielä odottamattomien kustannusnousujen vuoksi hankesuunnitelman ylärajaa tulisi vielä korottaa 10 milj. eurolla 213,8 milj. euroon.

Aikataulu

Voimassaolevan aikataulun mukaan Länsimetro avataan liikenteelle vuosien 2015/2016 vaihteessa, mutta riski sille, että Länsimetron avautuminen tästä myöhästyy, on olennainen. Aikatauluun vaikuttavat mm. vanhojen M100- ja M200-junien automatisointi, uusien M300-junien toimitus, Länsimetron rakennustöiden eteneminen ja erityisesti projektin loppuvaiheeseen liittyvät kulunvalvonnan toteuttaminen ja laituriovien asentaminen sekä Tapiolan liityntäliikenteen järjestäminen. Siemensin toimitusten osalta neuvottelut Siemensin kanssa ovat vielä meneillään. Aikataulun täsmennyttyä aikataulu tullaan päivittämään.

Toivomusponsiin liittyvät ratkaisut

Toivomusponsi 1

Poiketen hankesuunnitelmassa esitetystä ratkaisusta, jossa vain pääsisäänkäynti rakennetaan esteettömäksi, Länsimetro toteuttaa asemien kaikki sisäänkäynnit esteettöminä. Tämän linjauksen on esittänyt myös rakennusvalvonta.

Toivomusponsi 2

Ei sisälly Länsimetron hankekokonaisuuteen.

Toivomusponsi 3

Länsimetron kaikilla asemilla on huomioitu taiteen mahdollisuus. Hankeen taidemäärärahat eivät tulle riittämään kaikkien taideteosten toteuttamiseen rakennusvaiheessa. Taiteen toteuttaminen myöhemmin on varmistettu turvaamalla taiteen paikat kaikilla asemilla.

Toivomusponsi 4

Ei sisälly Länsimetron hankekokonaisuuteen.

Esittelijä

yksikön johtaja



19.12.2013

Infraj/2

Juha Saarikoski

Lisätiedot

Juha Saarikoski, yksikön johtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi



19.12.2013

§ 200

Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien rakennussuunnitelmien hyväksyminen

HEL 2013-006107 T 10 06 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Juha Saarikoski, yksikön johtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, että

- kaupunginhallitus hyväksyisi Koivusaaren ja Lauttasaaren metroasemien rakennussuunnitelmat
- kaupunginhallitus päättäisi, että pelastuslaitoksen edellyttämät väestönsuojaratkaisut toteutetaan asemien yhteyteen, sekä
- kaupunginhallitus päättäisi, että kaikki sisäänkäynnit rakennetaan esteettömiksi.

Esittelijä

Aikaisemmat päätökset

Kaupunginvaltuusto päätti 21.5.2008 (133 §) kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Länsimetron toteuttamisen hankesuunnitelman joukkoliikennelautakunnan esityksen 27.3.2008 sekä tarkistetun, 14.3.2008 päivätyn hankesuunnitelman mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on yhteensä 713 600 000 euroa (alv 0 %, maanrakennusindeksi 131,5 pistettä; lokakuu 2007) ja Helsingin kaupungin osuus kustannuksista 144 300 000 euroa (alv 0 %), kun valtion osuus kustannuksista on 30 % kokonaiskustannuksista laskettuna.



19.12.2013

Samalla kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa kaupunginhallituksen hyväksymään suunnitelmat Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien toteuttamisesta em. kokonaiskustannusarvion puitteissa.

Lisäksi kaupunginvaltuusto oli hyväksynyt seuraavat neljä toivomuspontta:

1. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että metroasemien toteutuksen lähtökohtana on oltava, että kaikki niiden sisäänkäynnit ovat esteettömiä. (Elina Moisio)
2. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että Koivusaassa olevien venelaituripaikkojen määrää ei vähennetä. (Tuomas Rantanen)
3. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että selvitetään voisiko uusia metroasemia kehittää kansainvälisen esimerkin mukaan taidemetroasemiksi. (Tuomas Rantanen)
4. Kaupunginvaltuusto edellyttää, että kun Helsingissä ruvetaan peruskorjaamaan metroasemia, ne tehdään samalla tavalla korkeatasoisiksi kuin Länsimetron uudessa linjassa. (Maija Anttila)

Lauttasaaren ja Koivusaaren rakennussuunnitelmia käsiteltiin johtokunnan kokouksessa 2.5.2013 (76 §). Päätösesittely kuului seuraavasti:

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, että se hyväksyisi Koivusaaren ja Lauttasaaren metroasemien rakennussuunnitelmat sekä päättää pelastuslaitoksen edellyttämien väestönsuojaratkaisujen toteuttamisen asemien yhteyteen sekä kaikkien sisäänkäyntien rakentamisen esteettömiksi.

Johtokunta päätti tällöin seuraavaa:

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti esittää kaupunginhallituksen harkittavaksi, että Koivusaaren asema rakennetaan välttämättömin osin, mutta sitä ei oteta käyttöön ennen kuin Koivusaaren asuinalueen rakentaminen toteutuu.

Asemien kustannusarvioiden tarkennettua erityisesti Koivusaaren osalta on tarpeellista tuoda asia uudelleen johtokunnan käsiteltäväksi.

Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien suunnitelmat

Lauttasaaren metroaseman rakentamiseen haasteet liittyvät ostoskeskuksen mahdolliseen uudelleen rakentamiseen. Asemakaavamuutos on saanut lainvoiman ja vanhan ostoskeskuksen



19.12.2013

purkaminen on käynnistymässä keväällä 2014. Metron suunnitelmissa on varauduttu siihen, että ostoskeskuksen kiinteistö uusitaan kokonaisuudessaan. Uudistamishankkeeseen on varauduttu mm. niin, että kiinteistön alle louhittu raiteenvaihtohalli on vahvistettu lisäpultituksilla.

Koivusaaren kaavoitus on edennyt odotettua hitaammin. Koivusaaren metroaseman sisäänkäynnit toteutetaan kahdessa vaiheessa niin, että ensin toteutetaan itäinen sisäänkäynti, joka palvelee Katajaharjun suuntaa, ja myöhemmin Koivusaaren rakentamisen yhteydessä läntinen sisäänkäynti. Väliaikaisesti läntinen sisäänkäynti peitetään betonikannella ja se tarjoaa mahdollisuuden esimerkiksi skeittialueen toteuttamiselle.

Havainnekuvia asemista on esitetty liitteissä 1 (Lauttasaaren asema) ja 2 (Koivusaaren asema).

Hankesuunnitelman ratkaisuihin suunnitellut muutokset

Savunpoistoon liittyvää mitoitusta on tarkistettu ottaen huomioon pelastuslaitoksen asettamat vaatimukset. Tämä on johtanut savunpoistojärjestelmien korvausilman määrän sekä laitetehon –puhaltimet ja kanavat– kaksinkertaistumiseen.

Asemien kustannusarviot

Lauttasaaren asema

Lauttasaaren aseman kustannusennuste ylittää 4,4 milj. eurolla indeksikorjatun budjetin. Aseman hankesuunnitelman mukainen budjetti oli 36,4 milj. euroa (maanrakennuskustannusindeksi MAKU tasossa 10/2007). Indeksikorjattu budjetti on 44,9 milj. € (MAKU 9/2013). Sidotut kustannukset (jo sovitut hankinnat) ovat 42,8 milj. euroa ja loppukustannusennuste 49,3 milj. euroa. Toisen sisäänkäynnin varustaminen esteettömäksi on kustannusvaikutuksiltaan n 1,2 – 1,4 milj. euroa. Lisäkustannus sisältyy eo. ennusteeseen.

Hankesuunnitelman kustannusarvioon nähden ylimääräisiä kustannuksia on syntymässä aseman yhteyteen toteutettavasta väestönsuojasta. Sen kustannukset ovat noin 1,5 milj. euroa.

Molempien sisäänkäyntien toteuttaminen esteettöminä sekä väestönsuoja rakentamisen lisäkustannukset ovat yhteensä noin 2,9 milj. euroa. Ennusteen mukaan aseman rakennuskustannukset ylittävät



19.12.2013

rakentaminen valmiiksi metroluikenteen ollessa toiminnassa maksaisi noin 1,75 kertaisesti em. säästön verran eli noin 35 miljoonaa. Kustannusnousu olisi hyvin suuri. Syynä tähän olisi se, että suuri osa töistä jouduttaisiin tekemään metroluikenteen ollessa pysähdyksissä aamuyön tunteina (klo 01–04).

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Juha Saarikoski, yksikön johtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi

Liitteet

- | | |
|---|---|
| 1 | Lauttasaaren aseman havainnemateriaalit |
| 2 | Koivusaaren aseman havainnemateriaalit |

Päätöshistoria

Pelastuslautakunta 18.06.2013 § 79

HEL 2013-006107 T 10 06 00

Päätös

Pelastuslautakunta päätti antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Länsimetroa ja sen palo- ja pelastusturvallisuuteen liittyviä järjestelyitä ja järjestelmiä on alusta lähtien suunniteltu yhtenä kokonaisuutena. Jotta koko Länsimetron rata-alueen ja asemien sekä siellä liikkuvien turvallisuus voidaan taata, on kaikkien toteutettavaksi suunniteltujen järjestelyiden ja järjestelmien oltava toiminnassa rataa käyttöönotettaessa. Nyt tehtävät päätökset Helsingin puolen uusien asemien rakennussuunnitelmien hyväksymisestä vaikuttavat siten koko metron, myös Espoon puolisten osien, palo-, pelastus- ja henkilöturvallisuuteen.

Pelastuslaitos katsoo, että Koivusaaren asema rakenteineen ja turvallisuusjärjestelmineen on olennainen osa Länsimetron kokonaisturvallisuutta. Siksi Länsimetron käyttöönotto ja liikennöinnin aloittaminen edellyttävät Koivusaaren aseman rakentamista vähintään seuraavin osin:

- kaikki aseman maanalaiset tilat lopullisine rakenteineen, maan päälle johtavine kulkuyhteyksineen sekä palo-, pelastus- ja



19.12.2013

henkilöturvallisuutta palvelevine järjestelmineen

- aseman itäinen (Lauttasaaren puoleinen) sisäänkäynti kokonaisuudessaan palo-, pelastus- ja henkilöturvallisuutta palvelevine järjestelmineen
- aseman läntisestä (Espoon Keilaniemen puoleisesta) sisäänkäynnistä kaikki palo-, pelastus- ja henkilöturvallisuutta palvelevat rakenteet, järjestelyt ja järjestelmät
- pelastustiet ja muut maanpäälliset ajoyhteydet aseman sisäänkäynneille pelastustoiminnan edellytysten turvaamiseksi

Ellei edellä mainittuja toteuteta muun Länsimetron rakentamisen kanssa samassa aikataulussa ja ennen Länsimetron käyttöönottoa, pelastuslaitos toteaa, ettei sillä ole riittäviä toimintaedellytyksiä suorittaa tehokasta ja turvallista sammutus- ja pelastustoimintaa Länsimetron osalta. Täten myöskään metron matkustajien turvallisuutta ei voida taata eikä Länsimetron liikennöinnin aloittamiselle ole pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan edellytyksiä.

Pelastuslaitos ei pidä Koivusaaren aseman osittain rakentamatta jättämisestä ja käyttöönoton lykkäämisestä järkevänä turvallisuusriskit ja kokonaisuus huomioiden. Päinvastoin Länsimetro-radan liikennöinnin aikaisen rakennustyön voidaan arvioida nostavan riskejä entisestään ja mahdollisesti jopa tuottavan hankkeelle lisäkustannuksia, kun otetaan huomioon seuraavat seikat:

- rakennustöiden yhteensovittaminen metroluonteen kanssa
- lähinnä yöaikaan sijoittuva rajoitettu työskentelyaika rata-alueella ja tunneleissa ja niihin liittyvissä tiloissa
- entistä rajoitetumpi työskentelyaika mahdollisen tulevan yömetroluonteen kokeilun johdosta
- erheellisten paloilmoitusten riskin kasvaminen jo toiminnassa olevien paloilmoitinlaitteistojen kautta
- matkustajaliikenteen turvallisuuden huomioiminen rakennustöiden jatkuessa ja siihen liittyvät mahdolliset erityisjärjestelyt
- rakennusurakoitsijan ja -työntekijöiden työskentelynaikaiset turvallisuuden huomioiminen ja siihen liittyvät erityisjärjestelyt

Hankkeen kustannuksia on jo alkuperäisestä karsittu pelastustoiminnan ja turvallisuuden kannalta tärkeissä kohdin muun muassa kaventamalla tunnelien leveyttä, vähentämällä yhdyskäytävien määrää sekä suunnittelemalla asemien väestönsuojat vaatimuksia huomattavasti kevyempään luokkaan. Lisäksi lausuntopyynnön materiaaleissa mainittu tieto savunpoistomitoituksen tarkistamisen johtamisesta laitetehon ja määrän kaksinkertaistamiseen pelastuslaitoksen asettamien vaatimusten johdosta on osittain virheellinen.



19.12.2013

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Pulmu Waitinen, palotarkastaja, puhelin
pulmu.waitinen(a)hel.fi
Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232
esko.rantanen(a)hel.fi
Marko Järvinen, aluepalomestari, puhelin: 310 30160
marko.jarvinen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 11.06.2013 § 214

HEL 2013-006107 T 10 06 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Koivusaaren suunnitteluperiaatteiden mukaan aluetta suunnitellaan noin 4 000 asukkaan ja noin 2 000 työpaikan alueena, joka rakentuu uuden metroaseman ympärille. Koivusaaren osayleiskaavaehdotus hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 18.12.2012. Osayleiskaavaehdotuksesta on pyydetty lausunnot ja osayleiskaavaa on tarkoitus käsitellä uudelleen kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuoden 2013 aikana. Koivusaaren tuleva rakentaminen on mahdollista vaiheistaa niin, että alueen rakentuminen alkaa jo toimivan metroaseman ympäriltä.

Länsimetro tuo Helsingin puolelle kaksi uutta metroasemaa. Molemmat näistä asemista tulee rakentaa ja ottaa käyttöön samassa aikataulussa muiden Länsimetron metroasemien kanssa. On tärkeää, että kun metro otetaan käyttöön, Koivusaassa metroaseman Lauttasaaren puoleinen sisäänkäynti on rakennettu valmiiksi, aseman maanalaiset tilat ja tekniset järjestelmät on rakennettu valmiiksi, aseman läntinen sisäänkäynti on rakennettu vähintään välttämättömin osin sekä metroasema otetaan metrolikenteen käyttöön. Lauttasaassa asuu nykytilanteessa n. 3 000 asukasta kävelyetäisyydellä asemasta. Lauttasaarenmäen korttelissa 31074 on voimassa oleva asemakaava mahdollistaa asuntojen rakentamisen n. 600:lle uudelle asukkaalle, korttelin rakennussuunnittelu on jo käynnissä. Lisäksi Katajaharjun alueelle on suunniteltu täydennysrakentamista Länsiväylän päälle niin,



että se tukeutuu Koivusaaren metroaseman Lauttasaaren puoleiseen sisäänkäyntiin.

Aseman toteuttaminen Lauttasaaren puolella monessa vaiheessa tuottaisi kohtuuttomasti työmaan aiheuttamia häiriöitä lähiympäristön asukkaille. Käynnissä oleva rakennustyö kestää joka tapauksessa ainakin 4 vuotta ja on tärkeää, että asema ja sen lähiympäristö rakennetaan sellaiseksi, että ympäristö tulee siltä osin valmiiksi.

Koivusaaren metroasema parantaa Katajaharjun ja läntisen Lauttasaaren joukkoliikenneyhteyksiä Helsingin keskustaan sekä mm. Espoon suuriin työpaikkakeskittymiin (Tapiola, Keilaniemi, Otaniemi). Matka-aika esimerkiksi Kamppiin on metron valmistuttua 6 min ja Tapiolaan 7 min. Jos asemaa ei oteta käyttöön ensimmäisessä vaiheessa, kasvavat matkat Katajaharjusta ja läntisestä Lauttasaaresta lähimmälle metroasemalle yli kilometriin. Tällöin metro ei palvele aluetta kävelyetäisyydellä, ja joukkoliikenne ei pysty kilpailemaan henkilöauton houkuttelevuuden kanssa. Myös alueella suunnitteilla olevien toimitilatonttien markkinoitavuus on riippuvainen metroaseman valmiusasteesta.

Länsimetron valmistuttua valtaosa suorista bussilinjoista Lauttasaaren ja Helsingin keskustan välillä lopetetaan. Myös Espoosta tulevat Lauttasaarentietä kulkevat seutulinjat lopettavat. Jos Koivusaaren metroasemaa ei oteta käyttöön ensimmäisessä vaiheessa, täytyy Katajaharjun ja läntisen Lauttasaaren alueen joukkoliikenneyhteydet järjestää muutoin.

Metroaseman maanalaiset tilat ja tekniset järjestelmät on suunniteltu osaksi koko Länsimetron kokonaisuutta. Näistä tässä vaiheessa yksittäisten osien rakentamatta jättäminen tai käyttöönottamatta jättäminen tulisi hankaloittamaan tulevaa metroluennetta ja kokonaisuuden toimivuutta. Vaikka asemaa ei otettaisi käyttöön Länsimetron liikenteen käynnistyessä, on esimerkiksi asema hätäpoistumisreitteineen, pelastuslaitoksen hyökkäysreitteineen, automaattisine sammutusjärjestelmineen, savunpoisto- ja ylipaineistusjärjestelmineen rakennettava valmiiksi, koska asema on osa metrolinjastoa.

Lisäksi kaikkien näiden yhteyksien ja järjestelmien tulee olla täysin toiminnassa ja käytettävissä, kun metrolinjastossa on liikennettä. Jos joitain osia asemasta tai sen järjestelmistä jätettäisiin rakentamatta ennen linjaston käyttöönottoa, on liikenteen käynnistyttyä hankala enää löytää ajankohtaa, jolloin jäljelle jääneitä töitä pystytään tekemään metroluennetta häiritsemättä. Nykyisessä metroverkossa pieniä



19.12.2013

huoltotöitä pystytään tekemään öisin parin tunnin liikennekatkon aikana. Mahdolliseen metron yöliikenteeseen siirryttäessä, näitä töitä mahdollistavia liikennekatkoja on entistä vähemmän ja ne ovat entistä lyhempiä. HKL:n antaman kustannusarvion mukaan, mikäli Koivusaaren metroaseman länsipään sisäänkäynti jäisi odottamaan Koivusaaren rakentumista, kustannusennuste pienenesi n. 5 milj. euroa Koivusaaren aseman loppukustannusennusteesta, joka HKL:n antaman arvion mukaan on 51,9 milj. euroa.

Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien suunnittelua on suunnitteluajana tehty yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa. Kaupunkisuunnittelulautakunnalla ei ole huomautettavaa lausuntopyynnön liitteenä olevaan Lauttasaaren ja Koivusaaren aseman havainnemateriaaliin.

Esittelijä

yleiskaavapäällikkö
Rikhard Manninen

Lisätiedot

Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi
Eija Kivilaakso, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37247
eija.kivilaakso(a)hel.fi
Mikko Reinikainen, projektipäällikkö, puhelin: 310 37206
mikko.reinikainen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 02.05.2013 § 76

HEL 2013-006107 T 10 06 00

Päätös

Merkittiin, että toimitusjohtaja Matti Lahdenranta poistui esteellisenä istuntosalista asian käsittelyn ajaksi.

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti esittää kaupunginhallituksen harkittavaksi, että Koivusaaren asema rakennetaan välttämättömin osin, mutta sitä ei oteta käyttöön ennen kuin Koivusaaren asuinalueen rakentaminen toteutuu.

Käsittely

02.05.2013 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Lilja Tamminen: Johtokunta esittää kaupunginhallituksen harkittavaksi, että Koivusaaren asema rakennetaan välttämättömin osin, mutta sitä ei



19.12.2013

Infraj/3

oteta käyttöön ennen kuin Koivusaaren asuinalueen rakentaminen toteutuu.

Kannattajat: Sakari Oka

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Juha Saarikoski, yksikön johtaja, puhelin: 310 35288
juha.saarikoski(a)hel.fi



19.12.2013

Tj/4

§ 201

Automaattimetron tilannekatsaus

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

Käsittely

Merkittiin, että esittelijä täydensi esitystään lisäämällä esittelijä - osuuden ensimmäisen kappaleen loppuun seuraavan lauseen "Siemens ei ole toimittanut kokoukseen (19.12.2013) mennessä pyydettyä aikataulua.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35901
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päättäneen merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

Esittelijä

Metron automatisointiprojektin toteutus aikataulun kannalta kriittisellä polulla. HKL pyysi Siemensiä ohjausryhmän (SteCo) kokouksessa 9.12.2013 päivittämään ehdottomasti Projektin aikataulut 13.12.2013 mennessä niin, että HKL:llä on mahdollisimman realistinen käsitys siitä, missä aikataulussa Siemens kykenee viemään Projektin läpi.

Siemensin Projektille ilmoittama valmistumisaste on edennyt edelleen hitaasti ja on Siemensin 3.12.2013 antaman ilmoituksen mukaan nyt kaikkiaan 56,7 %.

HKL toteaa keskeisistä Projektiin liittyvistä viivästyksistä / ongelmista seuraavaa:

M100-sarjan metrojunayksiköiden ja M200-sarjan metrojunayksiköiden junalaiteasennukset:



19.12.2013

- Kolmen (3) ensimmäisen M100-sarjan metrojunayksikön automaattiajoasennus viivästyi kaikkiaan runsaat seitsemän (7) kuukautta.
- Ensimmäinen M200-sarjan metrojunayksikkö luovutettiin Siemensille asennuksia varten maanantaina 9.9.2013, vaikka Siemens ei ollut vielä toimittanut M200-sarjan metrojunayksiköiden osalta HKL:lle Sopimuksen vaatimusten mukaista asennusohjelmaa.
- M200-sarjan metrojunayksiköiden asennusten aloitus on ollut joulukuussa 2013 myöhässä noin kahdeksan (8) kuukautta verrattuna Etenemissopimuksen aikatauluun.
- Siemens ilmoitti joulukuussa 2013, että M200-sarjan junayksiköiden ohjausyksikön ongelmien takia junien asennusaikataulua tullaan muuttamaan.
- Siemensillä ei ilmoituksensa mukaan tällä hetkellä ole ratkaisua M200- sarjan metrojunayksiköiden ohjausyksikön turvatason määrittämiseen.
- Siemens on ilmoittanut palauttavansa M200-sarjan metrojunayksiköt HKL:lle ja jatkavansa tässä vaiheessa M100-sarjan metrojunayksiköiden asennustöitä kuitenkin vasta lisäsuunnittelun ja -selvitysten jälkeen kesällä 2014.

Automaattisten laituriovien turvallinen suunnitteluratkaisu:

- Erityisen aikataulukriittinen ongelma on ollut automaattisten laituriovien suunnittelu niin, että ovet täyttävät kaikki automaattimetron toiminnallisuuteen ja turvallisuuteen liittyvät vaatimukset.
- Siemens osapuolten neuvottelussa 20.9.2013 ilmoitti valmistelewansa kahdeksan (8) viikon kuluessa laiturioista sellaisen teknisen ratkaisun, joka täyttää sekä turvallisuuteen että toiminnallisuuteen liittyvät vaatimukset.
- Tekniset ratkaisut esiteltiin TTR:n kokouksessa 22.11.2013 ja kahta eri ratkaisua tullaan vielä tarkemmin testaamaan.
- Tavoite on, että päätös laiturioven teknisestä ratkaisusta saadaan tehtyä tammikuussa 2014.

Siemens on joulukuussa 2013 jatkanut edelleen M100-sarjan modifioitujen metrojunien dynaamisia yöttestauksia.

Automaattimetron investointityönumerolle, joka sisältää perussopimuksen lisäksi mm. automaattiprojektiyksikön palkkakulut, on kirjattu kuluja tähän mennessä 26,6 M€. Lisäksi sopimuksella sidottuja varoja on tähän mennessä 75,1 M€. Hankesuunnitelman mukainen valtuuston hyväksymä hankkeen enimmäiskustannus saa olla 115 M€.



19.12.2013

HKL tulee tarpeen mukaan tekemään esityksen enimmäismäärän tarkistamisesta.

Siemens on tehnyt Projektissa myös esityksiä lisätilauksiksi, joista osapuolilla on osittain sekä perusteen että hinnan osalta eriävä käsitys. Parhaillaan HKL selvittää, miten näissä asioissa on mahdollista edetä sillä tavoin, että huolimatta todennäköisesti jäljelle jäävistä erimielisyyksistä Projekti ei viivästy ja riita-asiat ratkaistaan Etenemissopimuksen periaatteiden mukaisesti vasta välimiesmenettelystä alkaen.

HKL:n tilaajaorganisaatiota työllistää myös edelleen valmistautuminen käräjäoikeudessa helmikuussa 2014 käynnistyvään ensimmäiseen oikeudenkäyntiin, jossa on kysymys ensimmäisen toimituserän viivästymisen vuoksi perittävästä viivästyssakosta ym.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35901
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Päätöshistoria

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 21.11.2013 § 185

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

31.10.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

10.10.2013 Ehdotuksen mukaan

12.09.2013 Ehdotuksen mukaan

22.08.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

08.08.2013 Ehdotuksen mukaan

06.06.2013 Ehdotuksen mukaan

02.05.2013 Ehdotuksen mukaan



19.12.2013

Tj/4

18.04.2013 Ehdotuksen mukaan
21.03.2013 Ehdotuksen mukaan
07.03.2013 Ehdotuksen mukaan
16.10.2012 Ehdotuksen mukaan
17.09.2012 Ehdotuksen mukaan
23.08.2012 Pöydälle
04.06.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
31.05.2012 Ehdotuksen mukaan
16.05.2012 Ehdotuksen mukaan
03.05.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
15.04.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen
04.04.2012 Ehdotuksen mukaan
22.03.2012 Ehdotuksen mukaan
20.03.2012 Ehdotuksen mukaan
08.03.2012 Ehdotuksen mukaan
16.02.2012 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan
26.01.2012 Ehdotuksen mukaan
20.01.2012 Ehdotuksen mukaan
22.12.2011 Ehdotuksen mukaan
01.12.2011 Ehdotuksen mukaan
17.11.2011 Ehdotuksen mukaan
03.11.2011 Ehdotuksen mukaan
18.10.2011 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot



19.12.2013

Tj/4

Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35901
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 23.09.2013 § 1017

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Kaupunginhallitus päätti merkitä tiedoksi katsauksen metron automatisointia koskevien sopimusten tilanteesta.

10.12.2012 Ehdotuksen mukaan

28.05.2012 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

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

Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 21.05.2012 § 23

HEL 2011-005973 T 08 00 02

Päätös

Rakennus- ja ympäristötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja päätti ottaa liikennelaitos -liikelaituksen johtokunnan 16.5.2012 § 92 tekemän metron automatisointia koskevan päätöksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Lisätiedot

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



§ 202

Länsimetron automatisointia koskevan hankintapäätöksen lisä- ja muutostyövarauksesta päättäminen

HEL 2012-008269 T 08 02 02

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti oikeuttaa HKL:n tekemään Siemensin länsimetron automatisointia koskevan sopimuksen perusteella lisä- ja muutostöitä 7,0 milj. eurolla, mikä on 12,4 % hankinnan alkuperäisestä kokonaishinnasta.

Johtokunta päätti samalla todeta, että länsimetro-option yhteydessä hankitut laituriovet on tilattu johtokunnan hankintapäätöksessä antaman koko hankintaa koskevan lisä- ja muutostyövaltuuden puitteissa ja että nyt tehtävän päätöksen jälkeen kokonaishankinnassa jäljellä oleva lisä- ja muutostyövaraus on 2,6 milj. euroa ja lisäksi on erikseen länsimetron automatisointia varten käytettävissä nyt päätettävä 7,0 milj. euron lisä- ja muutostyövaraus.

Helsingin metron ja länsimetron automatisoinnista on tehty tähän mennessä seuraavat päätökset:

Hankepäätökset (kaikki summat ilman alv)

- Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 18.6.2008
Helsingin metron automatisoinnista niin että enimmäishinta 115 milj. euroa, josta 10,5 milj. euroa on sidottu rakennuskustannusindeksiin tasossa 4/2008.
- Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 29.8.2012
metrovarikon peruskorjauksesta niin, että se sisältää myös metrovarikon automatisoinnin, jonka kokonaishinta on 74,19 milj. euroa (RI=120,9); mistä automatisoinnin osuus on 18,135 milj. euroa
- Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 14.3.2008
Länsimetron rakentamisen hankesuunnitelmasta, johon sisältyy Länsimetron automatisointi. Hankepäätöksen kokonaisenimmäishinta on 713 milj. euroa (MAKU 10/2007), josta automatisoinnin osuus on 56 milj. euroa.
- Helsingin kaupunginvaltuuston hankepäätös 21.5.2008
Länsimetron liikenteessä tarpeellisten uusien M300-junien hankinnasta, johon hankepäätökseen on tarpeellista sisällyttää myös M300-juniin Helsingin metron ja länsimetron edellyttämät junalaitteet. Hankepäätöksen



19.12.2013

kokonaisenimmäismäärä yhdellä optiolla on yhteensä 145 milj. euroa.

HKL toteaa, että nyt tilanteessa 12/2013 ei ole tarvetta tarkistaa metron automatisointiin liittyvien edellä mainittujen hankepäätösten enimmäismääriä.

Esityslistan liitteenä olevassa selvityksestä ilmenee kunkin hankepäätöksen osalta sen indeksitarkistettu enimmäismäärä ja hankepäätöksen perusteella tähän mennessä sidotut kustannukset ja tähän hetkinen kustannusennuste, joka perustuu Siemensin antamiin ilmoituksiin.

Edellä tarkoitetun liitetaulukon kustannusennusteissa ei ole voitu ottaa huomioon niitä HKL:n ja Siemensin välisiä erimielisyysasioita, jotka tullaan ratkaisemaan viime kädessä Etenemissopimuksessa sovitussa välimiesmenettelyssä. Näihin erimielisyysasioihin sisältyy reaalinen riski erityisesti länsimetron mahdollisen lisäviivästyksen osalta aiheutuvista lisäkustannuksista. Siemens on lisäksi kirjelmöinnillään pyrkinyt väittämään, että HKL ja Länsimetro Oy ovat Helsingin metron automatisointia koskevan sopimuksen ja länsimetron automatisointia koskevan Sopimuksen perusteella laiminlyöneet tai viivästyneet sopimusten mukaisten velvollisuuksien täyttämässä tai HKL:lle ja Länsimetro Oy:lle kuuluvien myötävaikutusvelvollisuuksien täyttämässä. HKL ja Länsimetro Oy ovat kiistäneet kaikki nämä Siemensin vaatimukset ja väitteet.

Hankintapäätökset

Joukkoliikennelautakunta päätti 15.5.2008 (190 §) metron kulunvalvonta- ja liikenteenohjausjärjestelmän (automaattimetro) hankinnasta seuraavasti:

"Lautakunta päätti näin esityksen mukaisesti oikeuttaa liikennelaitoksen neuvottelemaan ja tilaamaan metron kulunvalvontatekniikan uusimisen ja metron automatisoinnin (ml. laiturioioptio) kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneeltä Siemens Transportation System / Siemens Osakeyhtiöltä hankinta-asiakirjoista lähemmin ilmenevin ehdoin yhteensä enintään 123,8 miljoonan euron arvonlisäverolliseen kokonaishintaan niin, että tehtävä hankintasopimus sisältää

- option laiturioista niin, että niiden arvonlisäverollinen kokonaishinta on 26,1 miljoonaa euroa (sisältyy edellä mainittuun enimmäishintaan) sekä
- option länsimetron liikenteenohjauksesta niin, että arvonlisäverollinen enimmäishinta on 53,4 miljoonaa



Tj/7

19.12.2013

euroa (ei sisälly edellä mainittuun enimmäishintaan) niin, että länsimetron option on oikeutettu käyttämään Länsimetro Oy.

Vielä lautakunta päätti oikeuttaa liikennelaitoksen tekemään tarvittaessa hankintaan lisä- ja muutostöitä niin, että hankinnan arvonlisäveroton kokonaishinta on enintään 115,0 miljoonaa euroa.”

Edellä selostetun hankintapäätöksen perusteella länsimetron Siemensiltä hankitun automatisoinnin kokonaishankintahinta, ml. M300-junien junalaitteet, on yhteensä 56,3 milj. euroa (alv 0 %).

HKL on tehnyt Siemensin kanssa Länsimetrosopimuksen 25.9.2009 edellä alussa mainittujen hankepäätösten ja edellä viimeksi selostetun hankintapäätöksen perusteella niin, että samalla länsimetrosopimuksella hankittiin Siemensiltä myös automatisoitua länsimetroa varten tarvittavat laituriovet, samalla tavalla kuin Helsingin metron automatosointia koskevaan hankintasopimukseen olivat sisältyneet Helsingin automatisoituun metrojärjestelmän kuuluvat laituriovet. Länsimetron laituriovet eivät olleet vielä sisältyneet alkuperäisen metron automatisointia koskevan hankintapäätöksen mukaiseen länsimetro-optioon, kun laiturioviratkaisusta vielä tuolloin neuvoteltiin länsimetron osalta. Länsimetron laituriovet voitiin sisällyttää edellä selostetun alkuperäisen hankintapäätöksen lisä- ja muutostyövaraukseen, josta Helsingin metron automatisointia koskevan sopimuksen tekemisen jälkeen oli yhteensä noin 15,1 milj. euroa (alv 0).

Länsimetron automatisointia koskevassa kolmikantasopimuksessa 25.9.2009 on kohdassa 2.1 sovittu, että HKL käyttää Länsimetro Oy:n puhevaltaa kaikissa HKL:n ja Siemensin 11.12.2008 Helsingin metron automatisointia koskevan Hankintasopimuksen nro 4100013705 (Hankintasopimus) ja 25.9.2009 Länsimetrosopimuksen nro 41000155527 (Länsimetrosopimus) koskevissa asioissa.

Länsimetro Oy:n hallitus on tehnyt länsimetro-option käyttämiseen ja länsimetron automatisointiin liittyen seuraavat päätökset 18.9.2009:

”Hallitus päätti hyväksyä että länsimetron kulunvalvontaa ja automatisointia koskevan järjestelmän tilaamisen Siemens Transportation System SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön muodostumalta konsortiolta edellä ja kirjatun Länsimetrosopimusta koskevan neuvottelutuloksen mukaisesti niin, että Länsimetro Oy:n maksettavaksi tulevien maksuerien kokonaismäärä on 43 688 284 euroa.



19.12.2013

Hallitus päätti vielä Länsimetrosopimusta koskevan edellä selvitetyn neuvottelutuloksen mukaisesti hyväksyä (1) HKL -liikelaitoksen, (2) Länsimetro Oy:n ja (3) Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön muodostaman konsortion kesken tehtävän erillisen kolmikantasopimuksen, jossa määritetään eräitten Länsimetrosopimuksen liittyvien velvoitteiden jakaantumisesta HKL:n ja Länsimetro Oy:n kesken koskien ainakin maksuerien suorittamista ja hankittavan järjestelmän omistusoikeutta.”

HKL on em. kolmikantasopimuksen ja em. johtokunnan hankintapäätöksen perusteella sekä hankintapäätöksen jälkeen vielä käydyissä jatkoneuvotteluissa saavutetun neuvottelutuloksen mukaisesti tehnyt Siemensin kanssa Länsimetrosopimuksen 25.9.2009.

Johtokunnan alkuperäiseen hankintapäätökseen sisältyi, niin kuin edellä on mainittu, varaus, jota Länsimetrosopimusta tehtäessä oli käytettävissä lisä- ja muutostöihin noin 15,1 milj. euroa (alv 0). Johtokunnan länsimetrosopimusta koskevaan optiovaltuuteen ei kuitenkaan lainkaan sisältynyt Länsimetroa koskevaa erillistä varausta lisä- ja muutostöiden tekemiseen, ja tämä on tarkoituksenmukaista nyt tarkistaa, kun Länsimetrosopimukseen liittyen on Siemensin aloitteesta käsittelyssä eräitä Siemensin tekemiä lisä- muutostyötarjouksia. Samalla on tarkoituksenmukaista todeta, että länsimetrin laituriovien tilaamisesta on Länsimetrosopimuksessa päätetty johtokunnan alkuperäisen hankintapäätöksen perustuvan lisä- ja muutostyövarauksen nojalla.

Siemensin esittämät lisä- ja muutostyöt

Siemens on esittänyt Länsimetrosopimukseen liittyen kolme lisä- ja muutostyötä seuraavasti:

1. M300-sarjan metrojunayksiköiden vaunumäärän ja junamäärän muutoksen johdosta tehtävät muutokset Länsimetrosopimuksen mukaiseen toimitukseen sisältyviin junalaitteisiin. Siemensin tarjouksen kokonaishinta: 4.157.413,00 EUR (alv 0 %).
2. Länsimetrin täsmentyneen suunnittelun mukaisesti ratalaitteiden määrät muuttuvat sillä tavoin, että Länsimetroa varten tilataan Länsimetrosopimuksella sovittujen laitteiden lisäksi seuraavat ratalaitteet, jotka ovat siis lisäystä alkuperäisessä Länsimetrosopimuksessa määriteltäviä ratalaitteiden määrään: Siemensin tarjouksen kokonaishinta: 2.719.130,06 EUR (alv 0 %)



19.12.2013

- kahdeksan (8) kpl vaihteenkääntölaitteita BSG 9
 - kaksitoista (12) kpl opastimia (7 esiopastinta ja 5 pääopastinta)
 - neljätoista (14) kpl raidevirtapiirejä FTG S 912 ST
3. Kaksisuuntaisen tiedonsiirtorajapinnan suunnittelu ja toteutus ATS-järjestelmän ja Länsimetron paloilmoitinjärjestelmän välillä sillä tavoin, että junan palohälytystieto välitetään junasta paloviranomaisten edellyttämällä tavalla Helsingin metron ja Länsimetron asemien paloilmoitinjärjestelmään. Siemensin tarjouksen kokonaishinta: 115.320,00 EUR (alv 0 %)

HKL on kahdessa kirjeessään

- HKLMA-C5013, 25.11.2013 Eräät Siemensin lisäyötarjoukset / länsimetrosopimus / Erimielisyydet siemensin lisäyötarjousten sopimusvaikutuksista / välttämättömyys tilata kyseiset työt ja
- HKLMA-C5213, 5.12.2013 Länsimetrosopimuksen kauppahintamuutos ratalaite- ja junalaitemäärien tarkistusten seurauksena

ilmoittanut Siemensille, että näihin lisä- ja muutostöiden perusteisiin ja hintoihin liittyvät osapuolten erimielisyydet tulee käsitellä välimiesmenettelyssä vuodesta 2015 alkaen, ja että HKL varaa lisätilauksissa oikeuden esittää väitteitä välimiesmenettelyssä. HKL toteaa tässä vaiheessa johtokunnalle, että erimielisyydet näiden lisätilausten hankintahinnasta ovat merkittävät. Kokouksessa johtokunnalle lisäksi suullinen informaatio.

Siemens on edellyttänyt, että projektikirjeenvaihto näissä asioissa pidetään salassa.

HKL on neuvotellut tilauksista Siemensin kanssa ja on valmis tekemään tilaukset Siemensin ilmoittamilla hinnoilla edellyttäen, että Siemens vahvistaa, että ko. lisätilausten peruste ja hankintahinta ratkaistaan lopullisesti välimiesmenettelyssä vuodesta 2015 alkaen. Tarkoitus on, että HKL tekee tilaukset jo ennen johtokunnan kokousta em. ehdolla ja sillä ehdolla, että johtokunnan päätös tehdään tämän esityksen mukaisesti ja että päätös tulee täytäntöönpanokelpoiseksi.

Esittelijä

metrolinnojenjohtaja
Tapio Hölttä

Lisätiedot

Tapio Hölttä, metrolinnojenjohtaja, puhelin: 310 35683
tapio.holtta(a)hel.fi



Liitteet

1 Autometro HKL investointikustannukset_ 17 12 2013.pdf

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen oikeuttaa HKL:n tekemään Siemensin länsimetron automatisointia koskevan sopimuksen perusteella lisä- ja muutostöitä 7,0 milj. eurolla, mikä on 12,4 % hankinnan alkuperäisestä kokonaishinnasta.

Johtokunta päättäneen samalla todeta, että länsimetro-option yhteydessä hankitut laituriovet on tilattu johtokunnan hankintapäätöksessä antaman koko hankintaa koskevan lisä- ja muutostyövaltuuden puitteissa ja että nyt tehtävän päätöksen jälkeen kokonaishankinnassa jäljellä oleva lisä- ja muutostyövaraus on 2,6 milj. euroa ja lisäksi on erikseen länsimetron automatisointia varten käytettävissä nyt päätettävä 7,0 milj. euron lisä- ja muutostyövaraus.

Helsingin metron ja länsimetron automatisoinnista on tehty tähän mennessä seuraavat päätökset:

Hankepäätökset (kaikki summat ilman alv)

- Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 18.6.2008 Helsingin metron automatisoinnista niin että enimmäishinta 115 milj. euroa, josta 10,5 milj. euroa on sidottu rakennuskustannusindeksiin tasossa 4/2008.
- Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 29.8.2012 metrovarikon peruskorjauksesta niin, että se sisältää myös metrovarikon automatisoinnin, jonka kokonaishinta on 74,19 milj. euroa (RI=120,9); mistä automatisoinnin osuus on 18,135 milj. euroa
- Helsingin kaupunginvaltuuston päätös 14.3.2008 Länsimetron rakentamisen hankesuunnitelmasta, johon sisältyy Länsimetron automatisointi. Hankepäätöksen kokonaisenimmäishinta on 713 milj. euroa (MAKU 10/2007), josta automatisoinnin osuus on 56 milj. euroa.
- Helsingin kaupunginvaltuuston hankepäätös 21.5.2008 Länsimetron liikenteessä tarpeellisten uusien M300-junien hankinnasta, johon hankepäätökseen on tarpeellista sisällyttää myös M300-juniin Helsingin metron ja länsimetron edellyttämät junalaitteet. Hankepäätöksen kokonaisenimmäismäärä yhdellä optiolla on yhteensä 145 milj. euroa.



HKL toteaa, että nyt tilanteessa 12/2013 ei ole tarvetta tarkistaa metron automatisointiin liittyvien edellä mainittujen hankepäätösten enimmäismääriä.

Esityslistan liitteenä olevassa selvityksestä ilmenee kunkin hankepäätöksen osalta sen indeksitarkistettu enimmäismäärä ja hankepäätöksen perusteella tähän mennessä sidotut kustannukset ja tähän hetkinen kustannusennuste, joka perustuu Siemensin antamiin ilmoituksiin.

Edellä tarkoitetun liitetaulukon kustannusennusteissa ei ole voitu ottaa huomioon niitä HKL:n ja Siemensin välisiä erimielisyyssasioita, jotka tullaan ratkaisemaan viime kädessä Etenemissopimuksessa sovitussa välimiesmenettelyssä. Näihin erimielisyyssasioihin sisältyy reaalinen riski erityisesti länsimetron mahdollisen lisäviivästyksen osalta aiheutuvista lisäkustannuksista. Siemens on lisäksi kirjelmöinnillään pyrkinyt väittämään, että HKL ja Länsimetro Oy ovat Helsingin metron automatisointia koskevan sopimuksen ja länsimetron automatisointia koskevan Sopimuksen perusteella laiminlyöneet tai viivästyneet sopimusten mukaisten velvollisuuksien täyttämässä tai HKL:lle ja Länsimetro Oy:lle kuuluvien myötävaikutusvelvollisuuksien täyttämässä. HKL ja Länsimetro Oy ovat kiistäneet kaikki nämä Siemensin vaatimukset ja väitteet.

Hankintapäätökset

Joukkoliikennelautakunta päätti 15.5.2008 (190 §) metron kulunvalvonta- ja liikenteenohjausjärjestelmän (automaattimetro) hankinnasta seuraavasti:

"Lautakunta päätti näin esityksen mukaisesti oikeuttaa liikennelaitoksen neuvottelemaan ja tilaamaan metron kulunvalvontatekniikan uusimisen ja metron automatisoinnin (ml. laiturioviopio) kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneeltä Siemens Transportation System / Siemens Osakeyhtiöltä hankinta-asiakirjoista lähemmin ilmenevin ehdoin yhteensä enintään 123,8 miljoonan euron arvonlisäverolliseen kokonaishintaan niin, että tehtävä hankintasopimus sisältää

- option laituriovista niin, että niiden arvonlisäverollinen kokonaishinta on 26,1 miljoonaa euroa (sisältyy edellä mainittuun enimmäishintaan) sekä
- option länsimetron liikenteenohjauksesta niin, että arvonlisäverollinen enimmäishinta on 53,4 miljoonaa euroa (ei sisälly edellä mainittuun enimmäishintaan) niin, että länsimetron option on oikeutettu käyttämään Länsimetro Oy.



Tj/7

19.12.2013

Vielä lautakunta päätti oikeuttaa liikennelaitoksen tekemään tarvittaessa hankintaan lisä- ja muutostöitä niin, että hankinnan arvonlisäveroton kokonaishinta on enintään 115,0 miljoonaa euroa.”

Edellä selostetun hankintapäätöksen perusteella länsimetron Siemensiltä hankitun automatisoinnin kokonaishankintahinta, ml. M300-junien junalaitteet, on yhteensä 56,3 milj. euroa (alv 0 %).

HKL on tehnyt Siemensin kanssa Länsimetrosopimuksen 25.9.2009 edellä alussa mainittujen hankepäätösten ja edellä viimeksi selostetun hankintapäätöksen perusteella niin, että samalla länsimetrosopimuksella hankittiin Siemensiltä myös automatisoitua länsimetroa varten tarvittavat laituriovet, samalla tavalla kuin Helsingin metron automatosointia koskevaan hankintasopimukseen olivat sisältyneet Helsingin automatisoituun metrojärjestelmän kuuluvat laituriovet. Länsimetron laituriovet eivät olleet vielä sisältyneet alkuperäisen metron automatisointia koskevan hankintapäätöksen mukaiseen länsimetro-option, kun laiturioviratkaisusta vielä tuolloin neuvoteltiin länsimetron osalta. Länsimetron laituriovet voitiin sisällyttää edellä selostetun alkuperäisen hankintapäätöksen lisä- ja muutostyövaraukseen, josta Helsingin metron automatisointia koskevan sopimuksen tekemisen jälkeen oli yhteensä noin 15,1 milj. euroa (alv 0).

Länsimetron automatisointia koskevassa kolmikantasopimuksessa 25.9.2009 on kohdassa 2.1 sovittu, että HKL käyttää Länsimetro Oy:n puhevaltaa kaikissa HKL:n ja Siemensin 11.12.2008 Helsingin metron automatisointia koskevan Hankintasopimuksen nro 4100013705 (Hankintasopimus) ja 25.9.2009 Länsimetrosopimuksen nro 41000155527 (Länsimetrosopimus) koskevissa asioissa.

Länsimetro Oy:n hallitus on tehnyt länsimetro-option käyttämiseen ja länsimetron automatisointiin liittyen seuraavat päätökset 18.9.2009:

”Hallitus päätti hyväksyä että länsimetron kulunvalvontaa ja automatisointia koskevan järjestelmän tilaamisen Siemens Transportation System SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön muodostumalta konsortiolta edellä ja kirjatun Länsimetrosopimusta koskevan neuvottelutuloksen mukaisesti niin, että Länsimetro Oy:n maksettavaksi tulevien maksuerien kokonaismäärä on 43 688 284 euroa.

Hallitus päätti vielä Länsimetrosopimusta koskevan edellä selvitetyn neuvottelutuloksen mukaisesti hyväksyä (1) HKL -liikelaituksen, (2) Länsimetro Oy:n ja (3) Siemens Transportation Systems SAS:n ja Siemens Osakeyhtiön muodostaman konsortion kesken tehtävän erillisen kolmikantasopimuksen, jossa määritetään eräitten



Länsimetrosopimuksen liittyvien velvoitteiden jakaantumisesta HKL:n ja Länsimetro Oy:n kesken koskien ainakin maksuerien suorittamista ja hankittavan järjestelmän omistusoikeutta.”

HKL on em. kolmikantasopimuksen ja em. johtokunnan hankintapäätöksen perusteella sekä hankintapäätöksen jälkeen vielä käydyissä jatkoneuvotteluissa saavutetun neuvottelutuloksen mukaisesti tehnyt Siemensin kanssa Länsimetrosopimuksen 25.9.2009.

Johtokunnan alkuperäiseen hankintapäätökseen sisältyi, niin kuin edellä on mainittu, varaus, jota Länsimetrosopimusta tehtäessä oli käytettävissä lisä- ja muutostöihin noin 15,1 milj. euroa (alv 0). Johtokunnan länsimetrosopimusta koskevaan optiovaltuuteen ei kuitenkaan lainkaan sisältynyt Länsimetroa koskevaa erillistä varausta lisä- ja muutostöiden tekemiseen, ja tämä on tarkoituksenmukaista nyt tarkistaa, kun Länsimetrosopimukseen liittyen on Siemensin aloitteesta käsittelyssä eräitä Siemensin tekemiä lisä- muutostyötarjouksia. Samalla on tarkoituksenmukaista todeta, että länsimetrin laituriovien tilaamisesta on Länsimetrosopimuksessa päätetty johtokunnan alkuperäisen hankintapäätöksen perustuvan lisä- ja muutostyövarauksen nojalla.

Siemensin esittämät lisä- ja muutostyöt

Siemens on esittänyt Länsimetrosopimukseen liittyen kolme lisä- ja muutostyötä seuraavasti:

1. M300-sarjan metrojunayksiköiden vaunumäärän ja junamäärän muutoksen johdosta tehtävät muutokset Länsimetrosopimuksen mukaiseen toimitukseen sisältyviin junalaitteisiin. Siemensin tarjouksen kokonaishinta: 4.157.413,00 EUR (alv 0 %).
2. Länsimetrin täsmentyneen suunnittelun mukaisesti ratalaitteiden määrät muuttuvat sillä tavoin, että Länsimetroa varten tilataan Länsimetrosopimuksella sovittujen laitteiden lisäksi seuraavat ratalaitteet, jotka ovat siis lisäystä alkuperäisessä Länsimetrosopimuksessa määriteltäjä ratalaitteiden määrään: Siemensin tarjouksen kokonaishinta: 2.719.130,06 EUR (alv 0 %)
 - kahdeksan (8) kpl vaihteenkääntölaitteita BSG 9
 - kaksitoista (12) kpl opastimia (7 esiopastinta ja 5 pääopastinta)
 - neljätoista (14) kpl raidevirtapiirejä FTG S 912 ST



3. Kaksisuuntaisen tiedonsiirtorajapinnan suunnittelu ja toteutus ATS-järjestelmän ja Länsimetron paloilmoitinjärjestelmän välille sillä tavoin, että junan palohälytystieto välitetään junasta paloviranomaisten edellyttämällä tavalla Helsingin metron ja Länsimetron asemien paloilmoitinjärjestelmään. Siemensin tarjouksen kokonaishinta: 115.320,00 EUR (alv 0 %)

HKL on kahdessa kirjeessään

- HKLMA-C5013, 25.11.2013 Eräät Siemensin lisäyötarjoukset / länsimetrosopimus / Erimielisyydet siemensin lisäyötarjousten sopimusvaikutuksista / välttämättömyys tilata kyseiset työt ja
- HKLMA-C5213, 5.12.2013 Länsimetrosopimuksen kauppahintamuutos rata- ja junalaitemäärien tarkistusten seurauksena

ilmoittanut Siemensille, että näihin lisä- ja muutostöiden perusteisiin ja hintoihin liittyvät osapuolten erimielisyydet tulee käsitellä välimiesmenettelyssä vuodesta 2015 alkaen, ja että HKL varaa lisätilauksissa oikeuden esittää väitteitä välimiesmenettelyssä. HKL toteaa tässä vaiheessa johtokunnalle, että erimielisyydet näiden lisätilausten hankintahinnasta ovat merkittävät. Kokouksessa johtokunnalle lisäksi suullinen informaatio.

Siemens on edellyttänyt, että projektikirjeenvaihto näissä asioissa pidetään salassa.

HKL on neuvotellut tilauksista Siemensin kanssa ja on valmis tekemään tilaukset Siemensin ilmoittamilla hinnoilla edellyttäen, että Siemens vahvistaa, että ko. lisätilausten peruste ja hankintahinta ratkaistaan lopullisesti välimiesmenettelyssä vuodesta 2015 alkaen. Tarkoitus on, että HKL tekee tilaukset jo ennen johtokunnan kokousta em. ehdolla ja sillä ehdolla, että johtokunnan päätös tehdään tämän esityksen mukaisesti ja että päätös tulee täytäntöönpanokelpoiseksi.

Esittelijä

metrolinjojen johtaja
Tapio Hölttä

Lisätiedot

Tapio Hölttä, metrolinjojen johtaja, puhelin: 310 35683
tapio.holtta(a)hel.fi

Liitteet

1 Autometro HKL investointikustannukset_ 17 12 2013.pdf



19.12.2013

Tj/5

§ 203

Liikennelaitos -liikelaituksen hallintomalliselvitys 2013

HEL 2013-010294 T 00 01 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35901
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päättäneen merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

Esittelijä

Selostus asiasta kokouksessa.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35901
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Päätöshistoria

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta (HKL) 21.11.2013 § 186

HEL 2013-010294 T 00 01 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi asiasta saadun informaation.

10.10.2013 Ehdotuksen mukaan

12.09.2013 Ehdotuksen mukaan



19.12.2013

Tj/5

22.08.2013 Ehdotuksen mukaan

08.08.2013 Ehdotuksen mukaan

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35901
matti.lahdenranta(a)hel.fi



19.12.2013

Tj/6

§ 204

Vuoden 2014 tulosbudjetin hyväksyminen

HEL 2013-015462 T 02 02 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti hyväksyä HKL:n vuoden 2014 tulosbudjetin esityslistan mukaisena ja lähettää sen tiedoksi talous- ja suunnittelukeskukselle.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Liitteet

1 HKL tulosbudjetti 2014

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen hyväksyä HKL:n vuoden 2014 tulosbudjetin esityslistan mukaisena ja lähettää sen tiedoksi talous- ja suunnittelukeskukselle.

Esittelijä

Yleistä

Esityslistan liitteenä on jaettu johtokunnan jäsenille HKL:n vuoden 2014 tulosbudjetti, joka sisältää HKL:n tulostavoitteet, tulos- ja rahoituslaskelmat sekä investointi- ja henkilöstösuunnitelman. Tulosbudjetin sitovat tavoitteet ovat samat kuin talousarviossa 2014.

Talousarvion sitovat tavoitteet

- Tilikauden tulos vähintään nolla.
- Raitio- ja metrol liikenteen asiakastyytyväisyys vähintään vuoden 2012 tasolla (raitio 2012: 3,93; Metro 2012: 4,00).
- Raitiol liikenteen luotettavuus on 99,85 % (2012: 99,90 %) ja metrol liikenteen 99,96 % (2012: 99,94 %).



19.12.2013

- Yleisillä alueilla suoritettavien kaivutöiden toteuttaminen lupaehdoissa edellytettyjen tavoiteaikojen puitteissa.
- Projektihallintajärjestelmä on otettu käyttöön kaikissa infrainvestointihankkeissa.

Tulosbudjetin käyttötalous

HKL:n liikevaihto on 154,9 (2013e: 146,2) milj. euroa vuonna 2014.
Liikevaihto muodostuu seuraavista eristä:

- HSL:ltä laskutettavista liikennöintikorvauksista raitioliikenteestä 49,8 (2013e: 49,5) milj. euroa, metroluikenteestä 26,9 (2013e: 24,8) milj. euroa ja Suomenlinnan lauttaliikenteestä 4,0 (2013e: 3,8) milj. euroa eli yhteensä 80,6 (2013e: 78,1) milj. euroa.
- HSL:ltä laskutettavasta infrakorvauksesta 66,6 (2013e: 62,4) milj. euroa. Infrakorvaus sisältää raitio-, metro-, bussi-, juna- ja lauttaliikenteen infraomaisuuden pääomakuluja sekä ylläpito- ja hallintokuluja.
- Helsingin kaupungilta saatavasta infratuesta 7,5 (2013e: 5,5) milj. euroa, jolla katetaan se osuus infrakuluista, joita HSL ei maksa HKL:lle.
- Muista myyntituotoista 0,2 (2013e: 0,2) milj. euroa, joka sisältää raitioliikenteen tilausajotuottoja.

Valmistusta omaan käyttöön on 5,0 (2013e: 5,8) milj. euroa, joka sisältää ratojen rakentamiseen ja kunnossapitoon liittyviä töitä sekä raitiovaunujen peruskorjauksia.

Liiketoiminnan muut tuotot, 17,3 (2013e: 21,5) milj. euroa, koostuvat pääosin vuokra- ja mainostuloista sekä muusta kuin infralaskutuksesta HSL:ltä. Vuonna 2013 liiketoiminnan muissa tuotoissa on Töölön asuinkiinteistön myyntivoitto 4,6 milj. euroa.

Aineita ja tarvikkeita on budjetoitu 15,7 (2013e: 15,4) milj. euroa. Suurin erä on sähkömaksut 8,9 (2013e: 8,5) milj. euroa.

Palvelujen ostoihin on budjetoitu 33,6 (2013e: 30,7) milj. euroa. Suurimmat yksittäiset menoerät ovat vartiointi 4,5 (2013e: 4,8) milj. euroa, Suomenlinnan lauttaliikenteen korvaus 4,4 (2013e: 4,2) milj. euroa, liikennevälineiden korjaukset ja huollot 4,3 (2013e: 4,0) milj. euroa ja ratojen korjaus ja huolto 3,3 (2013e: 2,6) milj. euroa.

Palkkojen ja palkkioiden arvioidaan olevan 42,2 (2013e: 41,1) milj. euroa. Henkilösivukulut ovat yhteensä 14,0 (2013e: 14,0) milj. euroa.



HKL:n keskimääräinen henkilömäärä nousee 35 henkilötyövuodella vuodesta 2013.

Poistot ovat 35,7 (2013e: 33,7) milj. euroa vuonna 2014.

Liikelyijäämä on 27,1 (2013e: 30,7) milj. euroa. Vuoden 2013 liikelyijäämää nostaa Töölönkadun asuinkiinteistön 4,6 milj. euron myyntivoitto.

Investointeihin kohdistuvia korkokuluja on 4,3 (2013e: 2,7) milj. euroa vuonna 2014. Raitioliikenteen kalustohankintoihin korkokuluja kohdistuu 0,5 milj. euroa ja infrayksikön tuotanto- ja infrainfrainvestointien korkovaikutus on 3,8 milj. euroa. Metrovaunujen hankintoihin kohdistuu korkokuluja 0,04 milj. euroa.

HKL maksama tuottotavoite pääomalle A on 9 % eli 8,4 milj. euroa vuodessa. Lisäksi HKL palauttaa Helsingin kaupungille HSL:ltä laskutetut infraomaisuuden korkotuotot 11,2 milj. euroa. Vastaavat korkotuotot ovat tulona HKL:n liikevaihdossa.

Investointivarausten lisäyksiä on budjetoitu 5,6 milj. euroa ja poistoerojen vähennyksiä 2,4 (2013e: 2,3) milj. euroa.

Tulosbudjetin investoinnit ja rahoituslaskelma

HKL:n investoinnit ovat 86,3 milj. euroa. Vuoden 2014 suurimmat investointikohteet ovat Jokeri 2:n tunneli 12,5 milj. euroa, automaattimetron maksut 11,9 milj. euroa, uudet raitiovaunut 6,2 milj. euroa, metrovarikon automatisointi 4,4 milj. euroa, raitioratojen peruskorjaukset 4,2 milj. euroa ja metrovaunujen automatisointi 4,1 milj. euroa.

Uutta ulkopuolista lainaa nostetaan 63,5 milj. euroa vuonna 2014. Omavaraisuusaste on 61,7 (2013e: 66,8) % vuonna 2014.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Ari Päivärinta, taloussuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 78433
ari.paivarinta(a)hel.fi
Matti Lahdenranta, toimitusjohtaja, puhelin: 310 35091
matti.lahdenranta(a)hel.fi

Liitteet

1

HKL tulosbudjetti 2014



§ 205

Esitys kaupunginhallitukselle Koskelan varikkoalueen toteutuskilpailun järjestämisestä ja alueella säilytettävistä rakennuksista luopumisesta

HEL 2013-014452 T 02 08 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti esitti kaupunginhallitukselle, että liikennelaitos -liikelaitos (HKL) oikeutettaisiin toteuttamaan Koskelan varikon kiinteistökehittämishanke seuraavasti:

HKL oikeutetaan järjestämään Koskelan varikkoalueen kehittämishanketta koskeva toteutuskilpailu noudattaen kilpailullista neuvottelumenettelyä esityslistan liitteenä 1 olevan hankekuvauksen pääperiaatteiden mukaisesti.

HKL oikeutetaan luovuttamaan järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle Koskelan varikon nykyiset rakennukset ja alueet esityslistan liitteenä 3 olevan ko. aluetta kuuvavan selvityksen mukaisesti seuraavasti:

- Varikkoalueella olevat nykyiset A-, B- ja N- rakennukset puretaan pois ja tilalle rakennetaan uudet raitiovaunuvarikon tilat, joiden toiminta, laajuus ja taso on määritelty toteutuskilpailun asiakirjoissa.
- HKL luopuu varikon nykyisten C- ja D- rakennusten käytöstä ja rakennukset siirtyvät järjestettävän tontinluovutuskilpailun voittajalle kehittämishanketta varten.
- HKL määrittelee jatkovalmistelussa ja valitun toteuttajan kanssa käytävissä neuvotteluissa tarkemmin C- ja D- rakennuksista luopumisen periaatteet.

HKL oikeutetaan vuokraamaan käyttöönsä pitkäaikaisesti (40 vuodeksi) kilpailun voittajaksi valitun toteuttajan rakentamat uudet raitiovaunuvarikon tilat niin, että toteuttajan ilmoittama raitiovaunuvarikon tilojen vuokra on yksi kilpailun vertailuperusteista. Tässä vaiheessa on toteutuskilpailun hankekuvauksessa määritelty, että tarjousten vertailuperusteet olisivat seuraavat:

- Koskelan varikkoalueen toteuttamisesta kaupungille tulevat kustannukset ja tulot



19.12.2013

- Uuden raitiovaunuvarikon tilojen ja alueiden pitkäaikaisesta (40 vuotta) vuokrauksesta HKL:lle aiheutuvat kustannukset
- Koskelan varikkoalueen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtuurinen ratkaisu
- Koskelan varikkoalueen energiatehokkuus

Lopullisesti edellä mainitut arviointi- ja vertailuperusteet täsmennetään kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä lähetettäessä tarjouskilpailuun osallistujille lopulliset tarjouspyynnöt.

HKL oikeutetaan määrittämään tarkemmin toteutuskilpailun periaatteet hankekuvauksessa olleiden lähtökohtien pohjalta asiaan liittyvän valmistelu- ja neuvotteluprosessin kestäessä yhteistyössä kiinteistöviraston ja kaupunginkanslian kanssa.

Lähtökohdat

Tuleviin maankäyttöhankkeisiin liittyen Helsingin raitiotieliikennettä lisätään voimakkaasti seuraavan 20 vuoden aikana. Linjaston laajentamiseksi tarvitaan nykyistä enemmän raitiovaunuja. Näiden raitiovaunujen huoltoon, korjaukseen ja säilytykseen tarvitaan lisää tilaa.

HKL:llä on tällä hetkellä 129 liikennöitävää raitiovaunua. Käytössä olevien liikennevaunujen pituudet ovat 20, 24,4 ja 26,5 metriä. Lisäksi HKL:llä on 6 perinnevaunua sekä 12 ratatyökonetta radan huolto- ja kunnossapitoa varten. HKL:llä on nykyisin käytössään raitiovaunuvarikot Töölössä, Vallilassa ja Koskelassa. Töölön ja Koskelan varikoilla on liikennevaunujen säilytystä ja huoltotoimintaa. Vallilan varikolla sijaitsee raitiovaunujen korjaamo. Vaunupaikkamäärät jakautuvat varikoittain seuraavasti; Töölön varikolla on 36 vaunupaikkaa, Vallilan varikolla 20 paikkaa ja Koskelassa 91 paikkaa. Paikkalaskennassa on käytetty uuden vaunun pituutta, joka on 27,6 metriä. Varikoiden nykyinen säilytyskapasiteetti on loppunut. HKL:n, HSL:n ja kaupunkisuunnitteluviraston tämän hetken yhteinen näkemys on, että raitiovaunuverkoston laajentumisen jälkeen huipputunnin vaunutarve on 136 vaunua, jolloin kokonaisvaunumääräksi muodostuu 160 vaunua (käyttöaste 85 %). HKL:llä on jo käynnissä uusien raitiovaunujen hankinta.

HKL on teettänyt selvityksiä erilaisista vaihtoehdoista laajentaa nykyisiä Vallilan ja Koskelan varikoita. Varikkoselvityksiä on laadittu tiiviissä yhteistyössä kiinteistöviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston kanssa. Selvityksissä on kiinnitetty erityistä huomiota raitiovaunuvarikon toiminnallisuuteen, kokonaistaloudellisuuteen ja ympäristöön.



19.12.2013

HKL on päättänyt yhdessä Kv:n ja Ksv:n kanssa ratkaisuun, jossa Koskelan nykyinen raitiovaunuvarikko rakennetaan kokonaan uudelleen ja samalla koko nykyisen Koskelan varikkoalueen maankäyttöä tehostetaan ja kehitetään. Varikkoalueelle kaavoitetaan tässä yhteydessä uutta asuin- ja toimitilarakentamista ja alueelle etsitään kaupungille kokonaistaloudellisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti paras ratkaisu. Kehittämishankkeeseen sisältyvät myös kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas bussivarikkona toiminut kaarihalli sekä arkkitehti Woldemar Baeckmanin suunnittelema asuinrakennus, jotka tulee sovittaa yhteen lisärakentamisen ja uuden varikkorakennuksen sekä Annalan puiston ympäristön kanssa. HKL:llä on tarkoituksena keskittää kaikki Vallilan ja Koskelan varikkotoiminnot Koskelaan rakennettavalle uudelle varikolle. HKL saavuttaa synergiaetuja raitioliikenteen toimintojen keskittämällä kahdesta toimipisteestä yhteen.

Kiinteistövirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto voivat tulevaisuudessa kehittää ja hyödyntää Vallilan varikon aluetta HKL:n toiminnan siirtyessä Koskelaan.

Toteutuksen kuvaus

HKL järjestää Koskelan varikkoalueen kehittämistä koskevan toteutuskilpailun laaditun hankekuvauksen pääperiaatteiden mukaisesti. Kilpailualue käsittää Kustaa Vaasan tien, Koskelantien ja Valtimontien rajaaman alueen. Kilpailualueen tarkempi sijainti on esitetty esityslistan liitteessä 2.

HKL luovuttaa järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle Koskelan varikon nykyiset, hankekuvauksessa erikseen määritellyt, rakennukset ja alueet. Varikkoalueella olevat nykyiset huonokuntoiset ja käyttöikänsä päähän tulleet A-, B- ja N- rakennukset puretaan pois ja tilalle rakennetaan uudet raitiovaunuvarikon tilat, joiden toiminta, laajuus ja taso on määritelty toteutuskilpailun asiakirjoissa. Lisäksi HKL luopuu varikon nykyisten C- ja D- rakennusten käytöstä ja rakennukset siirtyvät järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle kehittämistä varten. HKL määrittelee toteuttajan valinnan neuvotteluissa tarkemmin C- ja D- rakennuksista luopumisen periaatteet.

Kilpailun voittajaksi valittu toteuttaja rakentaa uudet raitiovaunuvarikon tilat Koskelaan. HKL vuokraa uudet varikkotilat pitkäaikaisesti (40 vuotta). Toteuttajan ilmoittama raitiovaunuvarikon tilojen vuokran suuruus on, niin kuin edellä on selvitetty, yksi kilpailun arviointi- ja vertailuperuste.



Kiinteistövirasto vastaa Koskelan varikkoalueen toteuttamiseen tarvittavien maa-alueiden luovuttamisen periaatteista. Kaupunkisuunnitteluvirasto laatii alueelle voittaneen ehdotuksen perusteella asemakaavamuutoksen. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt toteutuskilpailuun alueen asemakaavalliset lähtökohdat ja tavoitteet. Varikkoalueen maankäytön periaatteet on esitetty liitteessä 3.

Kilpailun tarkoituksena on löytää Koskelan varikkoalueelle kokonaistaloudellisesti kaupungin hankkeelle asettamat tavoitteet täyttävä toteuttamiskelpoinen ratkaisu niin, että kokonaistaloudellisuutta arvioitaessa otetaan huomioon myös esitettyjen ratkaisujen toiminnallisuus sekä kaupunkikuvalliset näkökohdat. Kaupunki tekee kokonaistaloudellisesti edullisimman toteutussopimusehdotuksen tehneen kanssa sopimuksen Koskelan varikkoalueen kokonaisvastuullisesta toteuttamisesta.

Koskelan varikkoalueen toteuttaja rakentaa laadittavan toteutussopimuksen ehtojen mukaisesti omalla riskillään toteuttamiensa asuin- ja toimitilarakennusten lisäksi HKL:n käyttöön uuden raitiovaunuvarikon, jonka toiminta, laajuus ja taso on määritelty hankesuunnitelmassa ja sen liitteissä.

Kilpailu järjestetään kilpailullisena neuvottelumenettelynä. Kilpailun alussa kilpailuohjelman vaatimukset täyttäviä ehdokkaita pyydetään ilmoittautumaan kilpailuun ja esittämään alustava ideasuunnitelma keskuksen toteuttamisesta. Kaupunki valitsee kolme parasta ideasuunnitelmaa tehnyttä ehdokasta hankkeen toteuttamista koskeviin neuvotteluihin. Kaupungin nimeämä kilpailuryhmä neuvottelee erikseen kunkin kolmen ehdokkaan kanssa valmiiksi kaupungin tavoitteiden ja vaatimusten mukaisen Koskelan varikkoalueen kokonaisvaltaisen toteutusratkaisun ja sitä koskevan toteutussopimusehdotuksen. Toteutussopimusehdotus sisältää Koskelan varikkoalueen kaikki olennaiset toteutusehdot aikatauluineen.

Neuvottelujen päätteeksi kaupunki pyytää kultakin toteutuskelpoisen ehdotuksen tehneeltä ehdokkaalta tarjouksen ehdotuksen mukaisen Koskelan varikkoalueen toteuttamisesta. Ehdokas ilmoittaa tarjouksessaan toteuttavansa toteutussopimusehdotuksen mukaisesti keskuksen kaikkine yksityisine ja HKL:n varikon osineen. Tarjousten perusteella kaupunki valitsee Koskelan varikkoalueen toteuttajan hankekuvauksessa esitettyjen taloudellisten, kaupunkikuvallisten ja energiatehokkuuskriteerien perusteella. Kilpailun taloudelliseen puoleen vaikuttaa suuresti alueelle suunniteltu rakennusoikeuden



19.12.2013

määrä ja HKL:lle tuleva raitiovaunuvarikon pitkäaikaisen vuokran suuruus.

Lopullinen päätös Koskelan varikkoalueen kehittämisen toteuttamisesta ja kilpailun voittajan valinnasta tehdään, kun toteutuskilpailun kautta saatu ratkaisu todetaan kaupunkikuvallisesti ja kokonaistaloudellisesti kaupungille edulliseksi. Kilpailun voittajan valinnasta tekee lopullisen päätöksen kaupunginvaltuusto HKL -liikelaitoksen johtokunnan esityksestä. Kaupungilla on oikeus olla hyväksymättä yhtäkään tarjousta.

Kilpailuttamisprosessi on tarkoitus käynnistää alkuvuonna 2014 niin, että voittajasta ja toteutussopimuksesta voitaisiin tehdä päätökset keväällä 2015. Kohteen toteutussuunnittelu suoritettaisiin vuoden 2015 aikana ja varikon toteuttaminen ajoittuisi vuosille 2016–2019. Lisäksi toteuttaja sitoutuisi rakentamaan koko varikkoalueen yhtäjaksoisesti valmiiksi mahdollisimman nopeasti. Edellytyksenä hankkeen toteuttamiselle edellä kaavaillun mukaisesti on, että toteuttamisen mahdollistama asemakaavamuutos tulee voimaan suunnitellulla tavalla.

HKL varautuu kilpailuttamisprosessin kestäessä tekemään tarpeelliset muutokset ja täsmennykset niin, että lopulliset tarjouskilpailun ehdot ja yksityiskohdat on valmisteltu siihen mennessä, kun kilpailullisen neuvottelumenettelyn mukainen lopullinen tarjouspyyntö lähetetään lopulliseen tarjouskilpailuun valituille yrityksille.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Timo Juolevi, rakennuttajapäällikkö, puhelin: 310 78481
timo.juolevi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liite 1 Koskelan varikko hankekuvaus.pdf
- 2 Liite 2 sijaintikartta.pdf
- 3 Liite 3 alueen ilmakehuva.pdf
- 4 Liite 4 maankäytön periaatteet.pdf

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, että liikennelaitos -liikelaitos (HKL) oikeutettaisiin toteuttamaan Koskelan varikon kiinteistökehittämishanke seuraavasti:



HKL oikeutetaan järjestämään Koskelan varikkoalueen kehittämishanketta koskeva toteutuskilpailu noudattaen kilpailullista neuvottelumenettelyä esityslistan liitteenä 1 olevan hankekuvauksen pääperiaatteiden mukaisesti.

HKL oikeutetaan luovuttamaan järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle Koskelan varikon nykyiset rakennukset ja alueet esityslistan liitteenä 3 olevan ko. aluetta kuuvavan selvityksen mukaisesti seuraavasti:

- Varikkoalueella olevat nykyiset A-, B- ja N- rakennukset puretaan pois ja tilalle rakennetaan uudet raitiovaunuvarikon tilat, joiden toiminta, laajuus ja taso on määritelty toteutuskilpailun asiakirjoissa.
- HKL luopuu varikon nykyisten C- ja D- rakennusten käytöstä ja rakennukset siirtyvät järjestettävän tontinluovutuskilpailun voittajalle kehittämishanketta varten.
- HKL määrittelee jatkovalmistelussa ja valitun toteuttajan kanssa käytävissä neuvotteluissa tarkemmin C- ja D- rakennuksista luopumisen periaatteet.

HKL oikeutetaan vuokraamaan käyttöönsä pitkäaikaisesti (40 vuodeksi) kilpailun voittajaksi valitun toteuttajan rakentamat uudet raitiovaunuvarikon tilat niin, että toteuttajan ilmoittama raitiovaunuvarikon tilojen vuokra on yksi kilpailun vertailuperusteista. Tässä vaiheessa on toteutuskilpailun hankekuvauksessa määritelty, että tarjousten vertailuperusteet olisivat seuraavat:

- Koskelan varikkoalueen toteuttamisesta kaupungille tulevat kustannukset ja tulot
- Uuden raitiovaunuvarikon tilojen ja alueiden pitkäaikaisesta (40 vuotta) vuokrauksesta HKL:lle aiheutuvat kustannukset
- Koskelan varikkoalueen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtuurinen ratkaisu
- Koskelan varikkoalueen energiatehokkuus

Lopullisesti edellä mainitut arviointi- ja vertailuperusteet täsmennetään kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä lähetettäessä tarjouskilpailuun osallistujille lopulliset tarjouspyynnöt.

HKL oikeutetaan määrittämään tarkemmin toteutuskilpailun periaatteet hankekuvauksessa olleiden lähtökohtien pohjalta asiaan liittyvän valmistelu- ja neuvotteluprosessin kestäessä yhteistyössä kiinteistöviraston ja kaupunginkanslian kanssa.

Lähtökohdat



Tuleviin maankäyttöhankkeisiin liittyen Helsingin raitiotieliikennettä lisätään voimakkaasti seuraavan 20 vuoden aikana. Linjaston laajentamiseksi tarvitaan nykyistä enemmän raitiovaunuja. Näiden raitiovaunujen huoltoon, korjaukseen ja säilytykseen tarvitaan lisää tilaa.

HKL:llä on tällä hetkellä 129 liikennöitävää raitiovaunua. Käytössä olevien liikennevaunujen pituudet ovat 20, 24,4 ja 26,5 metriä. Lisäksi HKL:llä on 6 perinnevaunua sekä 12 ratatyökonetta radan huolto- ja kunnossapitoa varten. HKL:llä on nykyisin käytössään raitiovaunuvarikot Töölössä, Vallilassa ja Koskelassa. Töölön ja Koskelan varikoilla on liikennevaunujen säilytystä ja huoltotoimintaa. Vallilan varikolla sijaitsee raitiovaunujen korjaamo. Vaunupaikkamäärät jakautuvat varikoittain seuraavasti; Töölön varikolla on 36 vaunupaikkaa, Vallilan varikolla 20 paikkaa ja Koskelassa 91 paikkaa. Paikkalaskennassa on käytetty uuden vaunun pituutta, joka on 27,6 metriä. Varikoiden nykyinen säilytyskapasiteetti on loppunut. HKL:n, HSL:n ja kaupunkisuunnitteluviraston tämän hetken yhteinen näkemys on, että raitiovaunuverkoston laajentumisen jälkeen huipputunnin vaunutarve on 136 vaunua, jolloin kokonaisvaunumääräksi muodostuu 160 vaunua (käyttöaste 85 %). HKL:llä on jo käynnissä uusien raitiovaunujen hankinta.

HKL on teettänyt selvityksiä erilaisista vaihtoehdoista laajentaa nykyisiä Vallilan ja Koskelan varikoita. Varikkoselvityksiä on laadittu tiiviissä yhteistyössä kiinteistöviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston kanssa. Selvityksissä on kiinnitetty erityistä huomiota raitiovaunuvarikon toiminnallisuuteen, kokonaistaloudellisuuteen ja ympäristöön.

HKL on päätenyt yhdessä Kv:n ja Ksv:n kanssa ratkaisuun, jossa Koskelan nykyinen raitiovaunuvarikko rakennetaan kokonaan uudelleen ja samalla koko nykyisen Koskelan varikkoalueen maankäyttöä tehostetaan ja kehitetään. Varikkoalueelle kaavoitetaan tässä yhteydessä uutta asuin- ja toimitilarakentamista ja alueelle etsitään kaupungille kokonaistaloudellisesti, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti paras ratkaisu. Kehittämishankkeeseen sisältyvät myös kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas bussivarikkona toiminut kaarihalli sekä arkkitehti Woldemar Baeckmanin suunnittelema asuinrakennus, jotka tulee sovittaa yhteen lisärakentamisen ja uuden varikkorakennuksen sekä Annalan puiston ympäristön kanssa. HKL:llä on tarkoituksena keskittää kaikki Vallilan ja Koskelan varikkotoiminnot Koskelaan rakennettavalle uudelle varikolle. HKL saavuttaa synergiaetuja raitiotiikenteen toimintojen keskittämällä kahdesta toimipisteestä yhteen.



Kiinteistövirasto ja kaupunkisuunnitteluvirasto voivat tulevaisuudessa kehittää ja hyödyntää Vallilan varikon aluetta HKL:n toiminnan siirtyessä Koskelaan.

Toteutuksen kuvaus

HKL järjestää Koskelan varikkoalueen kehittämistä koskevan toteutuskilpailun laaditun hankekuvauksen pääperiaatteiden mukaisesti. Kilpailualue käsittää Kustaa Vaasan tien, Koskelantien ja Valtimontien rajaaman alueen. Kilpailualueen tarkempi sijainti on esitetty esityslistan liitteessä 2.

HKL luovuttaa järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle Koskelan varikon nykyiset, hankekuvauksessa erikseen määritellyt, rakennukset ja alueet. Varikkoalueella olevat nykyiset huonokuntoiset ja käyttöikänsä päähän tulleet A-, B- ja N- rakennukset puretaan pois ja tilalle rakennetaan uudet raitiovaunuvarikon tilat, joiden toiminta, laajuus ja taso on määritelty toteutuskilpailun asiakirjoissa. Lisäksi HKL luopuu varikon nykyisten C- ja D- rakennusten käytöstä ja rakennukset siirtyvät järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle kehittämistä varten. HKL määrittelee toteuttajan valinnan neuvotteluissa tarkemmin C- ja D- rakennuksista luopumisen periaatteet.

Kilpailun voittajaksi valittu toteuttaja rakentaa uudet raitiovaunuvarikon tilat Koskelaan. HKL vuokraa uudet varikkotilat pitkäaikaisesti (40 vuotta). Toteuttajan ilmoittama raitiovaunuvarikon tilojen vuokran suuruus on, niin kuin edellä on selvitetty, yksi kilpailun arviointi- ja vertailuperuste.

Kiinteistövirasto vastaa Koskelan varikkoalueen toteuttamiseen tarvittavien maa-alueiden luovuttamisen periaatteista. Kaupunkisuunnitteluvirasto laatii alueelle voittaneen ehdotuksen perusteella asemakaavamuutoksen. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt toteutuskilpailuun alueen asemakaavalliset lähtökohdat ja tavoitteet. Varikkoalueen maankäytön periaatteet on esitetty liitteessä 3.

Kilpailun tarkoituksena on löytää Koskelan varikkoalueelle kokonaistaloudellisesti kaupungin hankkeelle asettamat tavoitteet täyttävä toteuttamiskelpoinen ratkaisu niin, että kokonaistaloudellisuutta arvioitaessa otetaan huomioon myös esitettyjen ratkaisujen toiminnallisuus sekä kaupunkikuvalliset näkökohdat. Kaupunki tekee kokonaistaloudellisesti edullisimman toteutussopimusehdotuksen tehneen kanssa sopimuksen Koskelan varikkoalueen kokonaisvastuullisesta toteuttamisesta.



Koskelan varikkoalueen toteuttaja rakentaa laadittavan toteutussopimuksen ehtojen mukaisesti omalla riskillään toteuttamiensa asuin- ja toimitilarakennusten lisäksi HKL:n käyttöön uuden raitiovaunuvarikon, jonka toiminta, laajuus ja taso on määriteltä hankesuunnitelmassa ja sen liitteissä.

Kilpailu järjestetään kilpailullisena neuvottelumenettelynä. Kilpailun alussa kilpailuohjelman vaatimukset täyttäviä ehdokkaita pyydetään ilmoittautumaan kilpailuun ja esittämään alustava ideasuunnitelma keskuksen toteuttamisesta. Kaupunki valitsee kolme parasta ideasuunnitelmaa tehnyttä ehdokasta hankkeen toteuttamista koskeviin neuvotteluihin. Kaupungin nimeämä kilpailuryhmä neuvottelee erikseen kunkin kolmen ehdokkaan kanssa valmiiksi kaupungin tavoitteiden ja vaatimusten mukaisen Koskelan varikkoalueen kokonaisvaltaisen toteutusratkaisun ja sitä koskevan toteutussopimusehdotuksen. Toteutussopimusehdotus sisältää Koskelan varikkoalueen kaikki olennaiset toteutusehdot aikatauluineen.

Neuvottelujen päätteeksi kaupunki pyytää kultakin toteutuskelpoisen ehdotuksen tehneeltä ehdokkaalta tarjouksen ehdotuksen mukaisen Koskelan varikkoalueen toteuttamisesta. Ehdokas ilmoittaa tarjouksessaan toteuttavansa toteutussopimusehdotuksen mukaisesti keskuksen kaikkine yksityisine ja HKL:n varikon osineen. Tarjousten perusteella kaupunki valitsee Koskelan varikkoalueen toteuttajan hankekuvauksessa esitettyjen taloudellisten, kaupunkikuvallisten ja energiatehokkuuskriteerien perusteella. Kilpailun taloudelliseen puoleen vaikuttaa suuresti alueelle suunniteltu rakennusoikeuden määrä ja HKL:lle tuleva raitiovaunuvarikon pitkäaikaisen vuokran suuruus.

Lopullinen päätös Koskelan varikkoalueen kehittämisen toteuttamisesta ja kilpailun voittajan valinnasta tehdään, kun toteutuskilpailun kautta saatu ratkaisu todetaan kaupunkikuvallisesti ja kokonaistaloudellisesti kaupungille edulliseksi. Kilpailun voittajan valinnasta tekee lopullisen päätöksen kaupunginvaltuusto HKL -liikelaitoksen johtokunnan esityksestä. Kaupungilla on oikeus olla hyväksymättä yhtäkään tarjousta.

Kilpailuttamisprosessi on tarkoitus käynnistää alkuvuonna 2014 niin, että voittajasta ja toteutussopimuksesta voitaisiin tehdä päätökset keväällä 2015. Kohteen toteutussuunnittelu suoritettaisiin vuoden 2015 aikana ja varikon toteuttaminen ajoittuisi vuosille 2016–2019. Lisäksi toteuttaja sitoutuisi rakentamaan koko varikkoalueen yhtäjaksoisesti valmiiksi mahdollisimman nopeasti. Edellytyksenä hankkeen toteuttamiselle edellä kaavaillun mukaisesti on, että toteuttamisen



mahdollistama asemakaavamuutos tulee voimaan suunnitellulla tavalla.

HKL varautuu kilpailuttamisprosessin kestäessä tekemään tarpeelliset muutokset ja täsmennykset niin, että lopulliset tarjouskilpailun ehdot ja yksityiskohdat on valmisteltu siihen mennessä, kun kilpailullisen neuvottelumenettelyn mukainen lopullinen tarjouspyyntö lähetetään lopulliseen tarjouskilpailuun valituille yrityksille.

Esittelijä

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos järjestää yhdessä kiinteistöviraston kanssa toteutuskilpailun Koskelan raitiovaunuvarikkoalueen suunnittelusta ja rakentamisesta. Hankintamenettelynä käytetään kilpailullista neuvottelumenettelyä. HKL pyrkii löytämään toteutuskilpailun avulla kaupungille uutta, rahoituksellista ja taloudellista ratkaisua Helsingin raitiotielinjaston laajentamiseen tarvittavien uusien raitiovaunujen säilytys- ja huoltotiloihin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto osallistuu asiantuntijana kilpailun valmisteluun ja arviointiin ja laatii alueelle voittaneen ehdotuksen perusteella asemakaavanmuutoksen. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt 1.10.2013 varikkoalueen kilpailun asemakaavalliset lähtökohdat ja tavoitteet. Ksv:n laatiman maankäytön periaatteen mukaisesti varikkoalue tulee muodostamaan 5 korttelialuetta, joissa on varikon lisäksi asumista, toimitiloja ja puisto. Säilytettävään kaarihalliin ja uuden raitiovaunuvarikon kannelle voidaan suunnitella tilaa vievän kaupan tiloja yhteensä enintään 30 000 k-m². Alueen muulle rakentamiselle ei ole määritelty tarkkoja arvoja rakennusten kerroskorkeuksille eikä kerrosaloille. Alueet tulee suunnitella tehokkaasti ja sovittaa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen kaupunkikuvalliset, toiminnalliset ja toteuttamisen taloudelliset näkökohdat huomioon ottaen. Toteuttajaehdokkaiden laatimissa alueen ideasuunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomiota suunnitelmissa esitettyihin kerrosaloihin, joiden myyntiarvot kiinteistövirasto määrittelee. Lisäksi kiinteistövirasto tulee määrittelemään toteutuskilpailuun luovutettaviksi tulevien kortteleiden hinnoittelun perusteet. Kerrosalan ja maapohjan arvot muodostavat merkittävän osan koko varikkoalueen kehittämisen toteutuskilpailun taloudellisesta kannattavuudesta.

HKL on arvioinut Koskelan varikon nykyisten rakennusten ja alueiden luovuttamisesta mahdollisesti aiheutuvia kustannuksia ja taloudellisia hyötyjä.



19.12.2013

Varikkoalueen toteutuskilpailun lähtökohtana on, että kilpailualue käsittää koko Kustaa Vaasan tien, Koskelantien ja Valtimontien rajaaman alueen. Alueella sijaitsee liikuntaviraston hallinnoima Annalan kenttä. Uuden raitiovaunuvarikon luonnossuunnitelman (hankekuvauksen liitteen) mukainen rakentaminen ei ole mahdollista ilman, että Annalan kentän toiminta lopetetaan ja alue siirtyy varikkoalueen kehittämiseen. Liikuntaviraston mukaan Annalan kentän toiminta on vajavaista, koska kentän koko, huoltorakennus ja autopaikat ovat puutteelliset. Liikuntavirasto ei näe estettä Annalan kentästä luopumisesta. HKL, Ksv ja Lv ovat laatineet yhdessä selvityksen Annalan kentän siirtämisestä tai kentän korvaamisesta. Korvaavan kentän rakentaminen lähialueelle osoittautui haasteelliseksi ja taloudellisesti arvokkaaksi. Selvityksen lopputuloksena oli ratkaisu, jossa Annalan kentän siirtämisen sijaan parannetaan Arabianrannassa sijaitsevaa liikuntaviraston kenttää. Arabianrannan kenttä muutetaan tekonurmikentäksi ja kentälle rakennetaan huoltorakennus sekä lähiliikuntapaikka. Näin korvaus liikuntavirastolle Annalan kentän lopettamisesta ja kentän käyttämisestä varikkoalueen kehittämiseen on arvoltaan noin 1 milj. euroa (alv 0 %).

Toteutuskilpailun lähtökohtana on, että HKL hankkii itse raitioliikenteen toiminnan varusteet. HKL:n hankinnat käsittävät varikkotoiminnan varusteita ja laitteita, rata- ja ratasähköitä sekä varikon vaihteenohjausjärjestelmän. Hankinnat on määritelty tarkemmin hankekuvauksen liitteissä. HKL on arvioinut, että uuden varikkorakennuksen raitioliikenteen toiminnan varusteet ovat arvoltaan noin 46,0 milj. euroa. HKL voi määritellä toteuttajan valinnan neuvotteluissa tarkemmin hankintarajat huomioiden toteuttajan kokemukset ja mahdollisuudet kyseisiin hankintoihin. HKL laatii erillisen hankesuunnitelman toiminnan varusteista ennen kuin tehdään lopullinen päätös Koskelan varikkoalueen kehittämisen toteuttamista ja kilpailun voittajan valinnasta.

Koko varikkoalueen toteutuksen lähtökohtana on, että raitiovaunuvarikon toiminta säilyy Koskelassa koko rakentamisen ajan. Uuden raitiovaunuvarikon ja varikkoalueen muun rakentamisen vaiheistus on tärkeä osatekijä toteuttajaehdokkaiden ideasuunnitelmissa. Väistö- ja tilapäisjärjestelyiden kustannusarvio on noin 6,0 milj. euroa. HKL tarkistaa vielä jatkovalmisteluissa ja -neuvotteluissa rakentamisen mahdollisen vaiheistuksen, varikkotoiminnan väistötöiden ja niiden kustannus- ja rakennusaikavaikutukset. Vaihtoehtoisissa huomioidaan kaupungille taloudellisin ratkaisu, jolla voidaan varmistaa raitioliikenteen toiminta rakentamisen aikana.



HKL:lle jäävät kustannukset toiminnan varusteista sekä väistö- ja tilapäisjärjestelyistä ovat yhteensä 52,0 milj. euroa.

Koskelan varikkoalueella sijaitsee HKL:n varikkotoiminnan lisäksi HKL raitioliikenteen ratakorjaamo- ja ratasähkötiloja. Ratasähkön toiminta käsittää raitioliikenteen ajojohtimien huolto- ja kunnostustöitä. Toiminta tarvitsee pääosin tiloja raskaille ajoneuvoille ja materiaalin varastoinnille. Ratakorjaamon toiminta sijoittuu nykyisin pääosin Koskelan varikon piha-alueelle. Ratakorjaamotyö on tilaa vievää toimintaa, joka käsittää mm. ratakiskojen säilytystä ja työstöä sekä ratapohjan maa- ja kiviaineksen säilytystä ja seulontaa. Ratakorjaamotoimintaa on myös yöaikana, jolloin suoritetaan vilkkaimmin liikennöityjen linjojen radankunnostustöitä. Ratakorjaamotyö on teollista ja kuljetustoimintaa, jonka sijoittaminen kantakaupungin alueelle, asumisen lähelle ei ole järkevää. Varikkoalueen toteutuskilpailun lähtökohtana on, että Koskelaan jää vain välttämätön, raitioliikenteen hätätilanteisiin tarvittava ja kiskoilla kulkeva ratakorjaamo- ja ratasähkötoiminta. Uuden raitiovaunuvarikon luonnossuunnitelmissa (hankekuvauksen liitteenä) on huomioitu tältä osin ratakorjaamo- ja ratasähkötilat. HKL on yhdessä Kv:n kanssa selvittänyt vaihtoehtoja uuden ratasähkö- ja ratakorjaamorakennuksen sijoittamisesta teollisuusalueelle. Uuden ratakorjaamon mahdolliseksi sijoituspaikaksi on ajateltu Roihupellon teollisuusaluetta, metrovarikon viereen. Raitio- ja metrolinnojen ratakorjaamoiden sijoittamisella lähekkäin voidaan saavuttaa synergiaetua. HKL on laatinut luonnokset uudesta ratakorjaamosta ja arvioinut sen rakentamisen kustannukseksi noin 22,0 milj. euroa (alv 0%). Uudessa ratakorjaamossa on huomioitu ratakiskojen käsittely sisätiloissa, jolloin toiminta voi olla paremmin nykyistä tilannetta ympärivuotisempaa. HKL tarkastelee vielä ratakorjaamotoiminnan laajuutta ja laatii erillisen hankesuunnitelman mahdollisesta uudesta ratakorjaamosta ennen kuin tehdään lopullinen päätös Koskelan varikkoalueen kehittämisen toteuttamisesta ja kilpailun voittajan valinnasta.

Kun Koskelaan on rakennettu uusi raitiovaunuvarikko, HKL on luopunut Vallilan varikosta ja varikkotoiminta on keskitetty Koskelaan, tulee Koskelan varikolla olemaan noin 169 vaunupaikkaa. Töölön varikon vaunupaikkamäärä säilyy nykyisen 36 vaunupaikan mukaisena. HKL on arvioinut, että Koskelan 169 raitiovaunun varikko pystyy toimimaan nykyisen Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien ajoyhteyden kautta ilman häiriötilannetta. HKL, HSL ja Ksv ovat yhdessä selvittäneet Koskelan varikolta mahdollista toista yhteyttä raitioverkkoon. Selvityksessä löytyi mahdollisuus liittyä varikolta raitiolinjan 1 päätepysäkin Pohjolanaukiolle Kunnalliskodintien ja Pohjolankadun kautta. Yhteyden rakentamisen kustannusarvio on 4,78 milj. euroa (alv 0 %). Koskelan



varikkoalueen toteutuskilpailussa on huomioitu tilavaraus varayhteyden rakentamiselle. HKL arvioi vielä yhdessä HSL:n kanssa vararaideyhteyden tarpeellisuutta huomioiden raitioliikenteen toimivuuden varmistaminen. Lisäksi HKL, HSL ja Ksv selvittävät yhdessä mahdollisen vararaiteen käyttämistä normaaliin liikennöintiin. Ksv on kehittämässä Koskelan sairaala-alueita asuinalueeksi.

HKL luopuu Vallilan varikosta ja varikkotoiminta keskittyy Koskelaan, kun uusi varikko on rakennettu. HKL saavuttaa synergiaetuja raitioliikenteen toimintojen keskittämällä kahdesta toimipisteestä yhteen. Arvion mukaan henkilökuluissa säästetään noin 16 milj. euroa 30 vuoden aikana. Vallilasta vapautuvan varikkoalueen kiinteistön arvo on noin 10 milj. euroa. Arvio perustuu kiinteistön arvoon ja kiinteistön osittain purkamiseen ja sen rakennusoikeuden arvoon.

Koskelan varikkoalueen toteuttamisen yhteydessä HKL luopuu varikon nykyisistä rakennuksista ja alueista. Varikkoalueen nykyiset A-, B- ja N-rakennukset puretaan pois ja tilalle rakennetaan uusi raitiovaunuvarikko. Nykyiset A-, B- ja N-rakennukset ovat ikääntyneet ja varsin huonokuntoiset. Mikäli rakennukset joudutaan säilyttämään, rakennukset tarvitsisivat korjaustoimenpiteitä arviolta n. 7,2 milj. eurolla (alv 0 %) seuraavan kymmenen vuoden sisällä. Tämän lisäksi A- ja B-rakennukset eivät sovellu enää kaikilta osin uusien raitiovaunujen mittoihin ja painoihin. HKL luopuu myös varikon nykyisten C- ja D-rakennusten käytöstä ja rakennukset siirtyvät järjestettävän toteutuskilpailun voittajalle kehittämistä varten. HKL on selvittänyt vuonna 2007, että C-rakennuksen arvioitu arvo on 7,7 milj. euroa ja D-rakennuksen arvioitu arvo on 3,5 milj. euroa. HKL päivittää nämä arviot vielä jatkovalmistelussa. HKL hyödyntää C- ja D-rakennusten arvot uuden varikon hankinnassa.

Lopullinen päätös Koskelan varikkoalueen kehittämisen toteuttamisesta ja kilpailun voittajan valinnasta tehdään, kun toteutuskilpailun kautta saatu ratkaisu on todettu kaupunkikuvallisesti ja kokonaistaloudellisesti kaupungille edulliseksi. HKL, Ksv ja Kv laativat yhdessä tarjousten vertailut huomioiden mahdollisimman hyvin kaikki hankkeesta aiheutuvat kustannukset ja tulot. HKL arvioi myös omalta osaltaan uusien varikkotilojen vuokraamisesta aiheutuvat kustannukset ja nykyiset raitiovarikkokustannukset. HKL informoi asian valmistelun ja kilpailuttamisen etenemistä HSL:ää ja neuvottelee HSL:n kanssa varikkokustannuksista ennen lopullista päätöksentekoa.

HKL on varautunut Koskelan varikkoalueen kehittämisen toiminnan varusteisiin sekä väistö- ja tilapäisjärjestelyihin HKL:n johtokunnan



19.12.2013

22.8.2013 hyväksymässä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksessä seuraavasti vuosille 2014–2019:

- 2014: 0,5 milj. euroa
- 2015: 0,5 milj. euroa
- 2016: 3,0 milj. euroa
- 2017: 16,0 milj. euroa
- 2018: 16,0 milj. euroa
- 2019: 16,0 milj. euroa

Yhteensä 52,0 milj. euroa

HKL pitää yllä varasuunnitelmaa varikkokapasiteetin lisäämisestä, mikäli varikkoalueen toteutuskilpailulla ei päästä kaupungin asettamiin tavoitteisiin eikä toteuttajaa löydy. Varasuunnitelmana on Koskelan varikon vaiheittainen laajentaminen siten, että huonokuntoinen A-rakennus puretaan pois ja tilalle rakennetaan varikon laajennusosa, joka yhdistyy vanhaan säilytyshallin, B- rakennukseen. Laajennusosa noudattaa pohjaratkaisultaan toteutuskilpailun varikkoluonnosta. Uusi raitiovaunuvarikko voidaan rakentaa vaiheittain saman toteutuskilpailun varikkoluonnospohjan mukaan, mutta silloin varikkorakennuksen päälle ei voida toteuttaa lisärakentamista.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Timo Juolevi, rakennuttajapäällikkö, puhelin: 310 78481
timo.juolevi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liite 1 Koskelan varikko hankekuvaus.pdf
- 2 Liite 2 sijaintikartta.pdf
- 3 Liite 3 alueen ilmakehuva.pdf
- 4 Liite 4 maankäytön periaatteet.pdf

Tiedoksi

Hankinta
Talous
Infrapalvelut
Raitioliikenne

Päätöshistoria



19.12.2013

Infraj/1

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 21.11.2013 § 188

Pöydälle 21.11.2013

HEL 2013-014452 T 02 08 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

yksikön johtaja
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Timo Juolevi, rakennuttajapäällikkö, puhelin: 310 78481
timo.juolevi(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1400
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hkl@hel.fi

Käyntiosoite

Toinen linja 7 A
Helsinki 53
www.hkl.fi

Puhelin

+358 9 310 1071

Faksi

+358 9 310 35051

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

800013-1351509

Alvnro

FI02012566



19.12.2013

Mlj/1

§ 206

M100-sarjan ja M200-sarjan metrojunien pyörien hankinnan hankesuunnitelma

HEL 2013-015444 T 02 08 01 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päätti hyväksyä liikennelaitoksen hankesuunnitelman M100-sarjan ja M200-sarjan metrojunien pyörien hankinnasta.

Esittelijä

metrolinnojenjohtaja
Tapio Hölttä

Lisätiedot

Tuomo Hannikainen, suunnittelija, puhelin: 310 70523
tuomo.hannikainen(a)hel.fi

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päättäneen hyväksyä liikennelaitoksen hankesuunnitelman M100-sarjan ja M200-sarjan metrojunien pyörien hankinnasta.

Tiivistelmä

Sekä M100-sarjan että M200-sarjan metrojunan pyörähankinta tullaan kilpailuttamaan yhteisessä kilpailutusmenettelyssä. Hankinnan arvioitu kokonaisarvo on edellisten vastaavien hankintojen perusteella enintään 1.250.000,00 euroa ilman arvonlisäveroa. Hankittavien metrojunapyörien kokonaismäärä on yhteensä 820 kappaletta, joista 600 kappaletta on junasarjan M100 pyöriä ja 220 kappaletta junasarjan M200 pyöriä.

Esittelijä

M100-sarjan sekä M200-sarjan metrojunapyörät tulevat kulumaan metrolinnojen varaosavarastosta loppuun vuoden 2014 jälkipuoliskolla. Junapyörät vaihdetaan aina metrojunan teliin silloin kun pyörän kulutuspinna on sorvattu loppuun. Normaali pyörien vaihtosykli on 7-10 vuotta.

Pyörähankinnassa on huomioitu koko metrojunakalustoon vaihdettavien pyörien yhteismäärä, joka on kokonaistaloudellisesti edullisin vaihtoehto hankkia metrojunapyöriä. Tällä menettelyllä yhden



19.12.2013

Mlj/1

metrojunanpyörän yksikkökustannus jää mahdollisimman alhaiseksi.
Lisäksi pyörävalmistajat ottavat aktiivisemmin osaa tarjouskilpailuihin,
joissa tarjouksen kohteena on mahdollisimman suuri pyörämäärä.

Esittelijä

metroliikennejohtaja
Tapio Hölttä

Lisätiedot

Tuomo Hannikainen, suunnittelija, puhelin: 310 70523
tuomo.hannikainen(a)hel.fi



§ 207

Töhryjen ja tarrojen poisto raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittely

HEL 2013-015346 T 02 08 02 00

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti oikeuttaa HKL:n tekemään sopimuksen töhryjen ja tarrojen poistosta raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelystä hinnaltaan halvimman tarjouksen antaneen Uudenmaan Tehopesu Oy:n kanssa ajalle 1.2.2014 – 31.1.2015 enimmäishintaan 221.000 euroa (alv 0 %).

Lisäksi johtokunta päätti oikeuttaa HKL:n jatkamaan sopimusta tarjouspyynnössä ilmoitettujen optioiden mukaisesti vuosi kerrallaan enintään kolmen optiovuoden ajan sopimuksen mukaisin hinnoin ja ehdoin niin, että töhryjen ja tarrojen poiston raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyn kokonaiskustannukset ovat optioineen yhteensä enintään 884.000 euroa (alv 0 %).

Lisäksi johtokunta päätti oikeuttaa HKL:n tekemään vuosittain tarvittaessa enintään 20.000 euron lisätilauksia tarjouspyynnön mukaisin hinnoin ja ehdoin niin, että lisätilausten kokonaismäärä ei koko sopimusajalla ylitä 80.000 euroa (alv 0 %).

Esittelijä

yksikön johtaja
Pekka Sirviö

Lisätiedot

Matti Orpana, ostaja, puhelin: 310 70384
matti.orpana(a)hel.fi

Liitteet

1 48H13_Vertailutaulukko

Otteet

Ote
Hankinta
HKL-huoltopäällikkö
HKL-toimitusjohtaja
HKL-logistiikkasuunnittelija
Tarjoajat

Päätösehdotus

Postiosoite
PL 1400
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hkl@hel.fi

Käyntiosoite
Toinen linja 7 A
Helsinki 53
www.hkl.fi

Puhelin
+358 9 310 1071
Faksi
+358 9 310 35051

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
800013-1351509
Alvnro
FI02012566



19.12.2013

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen oikeuttaa HKL:n tekemään sopimuksen töhryjen ja tarrojen poistosta raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelystä hinnaltaan halvimman tarjouksen antaneen Uudenmaan Tehopesu Oy:n kanssa ajalle 1.2.2014 – 31.1.2015 enimmäishintaan 221.000 euroa (alv 0 %).

Lisäksi johtokunta päättäneen oikeuttaa HKL:n jatkamaan sopimusta tarjouspyynnössä ilmoitettujen optioiden mukaisesti vuosi kerrallaan enintään kolmen optiovuoden ajan sopimuksen mukaisin hinnoin ja ehdoin niin, että töhryjen ja tarrojen poiston raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyn kokonaiskustannukset ovat optioineen yhteensä enintään 884.000 euroa (alv 0 %).

Lisäksi johtokunta päättäneen oikeuttaa HKL:n tekemään vuosittain tarvittaessa enintään 20.000 euron lisätilauksia tarjouspyynnön mukaisin hinnoin ja ehdoin niin, että lisätilausten kokonaismäärä ei koko sopimusajalla ylitä 80.000 euroa (alv 0 %).

Esittelijä

Töherrykset ovat jatkuva ongelma raitiovaunukalustossa ja niiden siisteydessä. Töherryksiltä suojautuminen ja niiden poistaminen ovat jokapäiväistä työtä vaunujen palattua takaisin liikenteestä varikoille. Puhdistusmenetelmien ja suojauksen ajantasainen ylläpito ja kehittäminen vaativat jatkuvaa panostusta sekä HKL:n omalta toiminnalta että palveluntarjoajalta. Tämä kehitysyhteistyö on omalta osaltaan tärkeä edellytys sille, että liikennelaitos pystyy takaamaan matkustajaliikenteeseen aina laadukasta ja matkustajapalveluun sopivaa kalustoa.

Hankintailmoitus julkaistiin TED-tietokannassa 15.10.2013. Liikennelaitos lähetti tarjouspyynnön koskien töhryjen ja tarrojen poistoa raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyä kahdellekymmenelleneljälle (24) yritykselle. Hankintamenettelynä käytettiin EU-menettelyn mukaista avointa menettelyä, jossa kaikki halukkaat saavat tehdä tarjouksen. Ratkaisuperusteena hankinnassa on halvin vertailuhinta.

Määräaikaan 4.12.2013 mennessä tarjouksen antoi kolme (3) yritystä. Kaikki tarjoajat täyttivät tarjouspyynnössä asetetut tarjoajaa koskevat soveltuvuusvaatimukset.

Hyväksytyn tarjouksen antaneiden tarjoajien kesken suoritettiin tarjousten vertailu. Suoritettussa vertailussa todettiin, että vertailuhinnaltaan halvimman tarjouksen esitti Uudenmaan Tehopesu Oy. Tarjousten vertailutaulukko on esityslistan liitteenä.



19.12.2013

Sopimuskausi alkaa 1.2.2014 ja päättyy 31.1.2015. Lisäksi tarjouspyynnön mukaisesti sopimus sisältää kolme yhden (1) vuoden mittaista optiokautta eli HKL:llä on oikeus jatkaa sopimusta vuosi kerrallaan enintään kolmen lisävuoden ajan. Mikäli kaikki optiovuodet käytetään, päättyy sopimus viimeistään 31.1.2018. Tarjouksen mukaiset hinnat ovat kiinteät koko sopimuskauden ajan.

Sopimus sisältää raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyn töherryksiä vastaan sekä töherryksen ja tarrojen puhdistuksen kaikista raitiovaunuista viikon jokaisena päivänä. Vaunujen suojaus tehdään pääsääntöisesti päivällä, kun taas vaunujen puhdistustyö ajoittuu yöaikaan vaunujen saapuessa varikoille. Työn suoritus tapahtuu Koskelan ja Töölön varikoilla.

Työn seurannasta sekä raportoinnista on tarjouspyynnössä edellytetty, että tuottaja käy viikoittain kahden (2) tunnin seurantalaverin tilaajan kanssa yhteisesti sovittuna ajankohtana. Seurantalaverissa käydään yhdessä läpi tilanteen kehittyminen töhryjen, tarrojen ja suojauksien suhteen sekä sovitaan tulevista työsuunnitelmista. Töiden raportoinnin osalta tuottaja pitää päivittäin kirjaa suoritetuista töistä. Tuottaja laatii töistä sähköisen, Excel-muodossa olevan viikkoraportin, jossa on selkeästi eroteltuna töhryt, tarrat ja suoja-ainekäsittelyt.

Sopimuskauden hinta ilman arvonlisäveroa on 221.000 euroa, kun käytetään vertailuhinnaltaan halvimman tarjouksen yksikköhintoja ja tarjouspyynnössä olleita arvioita töhryjen ja tarrojen poiston sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittelyjen volyyymeistä. Mikäli kaikki optiovuodet käytetään, on sopimuksen kokonaishinta enintään 884.000 euroa (alv 0%).

Sopimushinta on laskettu arvioiduilla töhryn- ja tarranpoisto- sekä suojausmäärillä. Poikkeuksellisen laajojen vahingontekojen varalta HKL-Raitioliikenteelle saattaa tulla tarve tilata ylimääräisiä töhryjen ja tarrojen poistoja sekä suojauksia.

HKL-Raitioliikenne esittää, että töhryjen ja tarrojen poisto raitiovaunuista sekä raitiovaunujen suoja-ainekäsittely tilataan vertailuhinnaltaan halvimman tarjouksen jättäneeltä Uudenmaan Tehopesu Oy:ltä.

Esittelijä

yksikön johtaja
Pekka Sirviö

Lisätiedot

Matti Orpana, ostaja, puhelin: 310 70384
matti.orpana(a)hel.fi



19.12.2013

Rlj/1

Liitteet

1 48H13_Vertailutaulukko

Otteet

Ote

Hankinta
HKL-huoltopäällikkö
HKL-toimitusjohtaja
HKL-logistiikkasuunnittelija
Tarjoajat



19.12.2013

Haj/1

§ 208

**Informaatioasiat johtokunnalle ja jäsenten kokouksessa esille
ottamat asiat**

Päätös

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä asiat tiedoksi.

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström

Päätösehdotus

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päättäneen merkitä asiat
tiedoksi.

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström



19.12.2013

Haj/2

§ 209

Liikennelaitoksella tehtyjen päätösten seuraaminen

Päätös

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi, että johtokunnan puheenjohtaja on ilmoittanut, ettei ota/esittele otettavaksi johtokunnan käsiteltäväksi esityslistan liitteessä mainittuja päätöksiä.

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström

Liitteet

1 1513HKLjk_Päätösten seuranta.pdf

Päätösehdotus

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päättäneen merkitä tiedoksi, että johtokunnan puheenjohtaja on ilmoittanut, ettei ota/esittele otettavaksi johtokunnan käsiteltäväksi esityslistan liitteessä mainittuja päätöksiä.

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström

Liitteet

1 1513HKLjk_Päätösten seuranta.pdf



§ 210

Ilmoitusasiat

Päätös

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti merkitä tiedoksi seuraavat ilmoitusasiat:

- Kaupunginhallituksen päätös 4.11.2013 (1141 §): V 13.11.2013, Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisu
- Kaupunginhallituksen päätös 11.11.2013 (1198 §): Harmaan talouden seurantaraportti 2/2013
- Kaupunginhallituksen päätös 18.11.2013 (1249 §): Kaupungin palveluja koskeva tasa-arvosuunnitelma
- Kaupunginhallituksen konsernijaoston päätös 18.11.2013 (168 §): Kiinteistö Oy Espoon terminaalien ylimääräinen yhtiökokous 21.11.2013
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1258 §): V 11.12.2013, Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteiden hyväksyminen ja johtosääntömuutokset
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1259 §): V 11.12.2013, Selvitys vuoden 2012 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1260 §): V 11.12.2013, Meri-Rastilan länsirannan alueen osayleiskaavan hyväksyminen (nro 12155)
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1264 §): Helsingin ja Turun kaupunkien yhteinen Itämeri-toimenpideohjelma 2014–2018
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1273 §): Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelman tarkistaminen

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström

Liitteet

1 1513HKLjk_Ilmoitusasiat.pdf

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päättäneen merkitä tiedoksi seuraavat ilmoitusasiat:



19.12.2013

- Kaupunginhallituksen päätös 4.11.2013 (1141 §): V 13.11.2013, Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailun ratkaisu
- Kaupunginhallituksen päätös 11.11.2013 (1198 §): Harmaan talouden seurantaraportti 2/2013
- Kaupunginhallituksen päätös 18.11.2013 (1249 §): Kaupungin palveluja koskeva tasa-arvosuunnitelma
- Kaupunginhallituksen konsernijaoston päätös 18.11.2013 (168 §): Kiinteistö Oy Espoon terminaalien ylimääräinen yhtiökokous 21.11.2013
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1258 §): V 11.12.2013, Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteiden hyväksyminen ja johtosääntömuutokset
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1259 §): V 11.12.2013, Selvitys vuoden 2012 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1260 §): V 11.12.2013, Meri-Rastilan länsirannan alueen osayleiskaavan hyväksyminen (nro 12155)
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1264 §): Helsingin ja Turun kaupunkien yhteinen Itämeri-toimenpideohjelma 2014–2018
- Kaupunginhallituksen päätös 25.11.2013 (1273 §): Helsingin kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelman tarkistaminen

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström

Liitteet

1 1513HKLjk_Ilmoitusasiat.pdf



19.12.2013

Haj/4

§ 211

Tämän kokouksen päätösten täytäntöönpano

Päätös

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päätti, että tämän kokouksen päätökset voidaan panna täytäntöön ennen kuin ne ovat saaneet lainvoiman, ellei erikseen toisin ole päätetty tai myöhemmin päätetä.

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström

Päätösehdotus

Liikennelaitos -liikelaituksen johtokunta päättäneen, että tämän kokouksen päätökset voidaan panna täytäntöön ennen kuin ne ovat saaneet lainvoiman, ellei erikseen toisin ole päätetty tai myöhemmin päätetä.

Esittelijä

hallintojohtaja
Yrjö Judström



19.12.2013

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL)

Otso Kivekäs
puheenjohtaja

Rain Mutka
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Marjaana Syrjälä

Sinikka Vepsä
196 - 205 §

Kari Kälviä
206 - 211 §

Pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa (Pohjoisesplanadi 11-13) 27.12.2013 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty seuraavana arkityöpäivänä pöytäkirjan nähtävänäpitämisestä.



19.12.2013

MUUTOKSENHAKUOHJEET

Postiosoite

PL 1400
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
hkl@hel.fi

Käyntiosoite

Toinen linja 7 A
Helsinki 53
www.hkl.fi

Puhelin

+358 9 310 1071

Faksi

+358 9 310 35051

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

800013-1351509

Alvnro

FI02012566