

Hallitus

Pöytäkirja 13.02.2018/Pykälä 15

Edellinen asia | Seuraava asia

Muutoksenhakuohje

Kokouksia PDF-muodossa

Liitteet

MARKKINAVUOROPUHELUN YHTEENVETO (ENGLANNINKIELINEN)

Hallitus

§ 15

13.02.2018

LÄHIJUNALIIKENTEEN HANKINTAMENETTELYN KÄYNNISTÄMINEN

74/08.01.01.01/2017

Hallitus § 15

Esittelijä  
Toimintajohtaja Suvu Rihniemi  
Valmistelijat  
Osastajohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja projektijohtaja Kimmo Sinisalo, puh. 4766 4248

HSL on ja kauan valmistautunut kilpailuttamaan ostamansa lähijunaliikenteen. Hankinnan valmistelu ja tasapuolisen kilpailun edellytysten toteutuminen on edennyt siten, että HSL voi nyt käynnistää tarjouskilpailun lähijunien liikennöintiä ja kunnossapittoa koskevasta sopimuksesta, joka tulee voimaan 27.6.2021. Kilpailutus toteutetaan kokonaisvaltaisella neuvottelumenettelyllä, joka on tarkoitettu ratkaisemaan huhtikuussa 2020. Tarjousten vertailussa ja sopimuksen kannusteissa otetaan merkittävää painola huomioon liikenteenhoidon laatu ja luotettavuus.

**Päätöksen tausta**

Henkilöjunaliikenteen kansallisten markkinoiden avaaminen kilpailulle on edennyt hitaasti, ja junaliikenne on ollut poikkeus julkisten palveluhankintojen yleisestä kilpailuttamisemmelvölleestä. HSL ja sitä ennen YTV on kuitenkin pitkään pyrkinyt edistämään muutoksia, jotka tekisivät lähijunaliikenteen ostosopimuksen kilpailuttamisen mahdolliseksi. Tärkein toimenpide kilpailuun valmistautimisessa oli Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n perustaminen 2004 hoitamaan uuden lähijunakaluston hankintaa.

Nyt EU:n ns. IV rautatiepaketti on vahvistanut periaatteet ja aikataulun, miten kansalliset markkinat tulee avata ja julkiset palvelusopimukset pääsääntöisesti kilpailuttaa vuoteen 2026 mennessä. Suomessa Liikenne- ja viestintäministeriö julkisti elokuussa 2017 linjauksensa Suomen rautatemarkkinoiden avaamisesta, organisaatorakenteen muutoksista ja koko nykyisen henkilöjunaliikenteen kilpailuttamisesta osissa.

Keväällä 2016 HSL:n hallitus päätti (1.3.2016 § 24) hyväksyä siirtymäkauden suora hankintasopimuksen VR-Yhtymä Oy:n kanssa ja jatkaa lähijunaliikenteen tarjouskilpailun valmistelua siten, että hankintamenettelyn käynnistämisestä voidaan päättää 2017 lopussa ja kilpailutettu liikenne voi alkaa kesäkuussa 2021. Päätöksen jälkeen julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 4.4.2017 ennakkoilmoitus tulevasta hankinnasta.

Päätöksessä määriteltiin tasapuolisen tarjouskilpailun järjestämisen edellytykset, joiden täyttymisestä tarvittiin varmistus vuoden 2017 loppuun mennessä, jotta hankintamenettely voitaisiin käynnistää. Nämä edellytykset ovat täyttyneet seuraavasti:

- HSL-liikenteen hoitamiseen tarvittava 81 junayksikön Sm5-kalusto on kokonaisuudessaan toimitettu ja käytössä
- VR-Yhtymän omistamat osakkeet Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:ssä on lunastettu alkuperäisille omistajakunnille elokuussa 2017, jotta junakalustoyhtiö voi osallistua kilpailutuksen ja sopimuksen valmisteluun yhteistyössä HSL:n kanssa ilman esteellisyttä ja kilpailun vääristymistä
- Sm5-junien kunnossapittoa varten tarvittava huolohalli on vuokrattu junakalustoyhtiölle koko kilpailutettavan sopimuskauden ajaksi
- Pääsy muihin tarvittaviin tiloihin ja palveluihin on varmistettu ja muutostöiden suunnittelutyö on käynnissä yhteistyössä
- VR on toimittanut HSL:n käyttöön kilpailutuksessa tarvittavat tiedot toteutuneesta liikenteenhoidosta ja nykyisestä henkilöstöstä
- HSL ja Junakalustoyhtiö ovat hyväksyneet Sm5-junien vuokrausta koskevan sopimuksen ehtojen muuttamisen kilpailutus suunnitelman mukaisiksi

**Kilpailutuksen perusteet ja tavoitteet**

HSL:n lähijunaliikenteessä on aikaisemmin tunnistettu seuraavia ongelmia:

- neuvotellut suora hankintasopimukset monopoliasemassa olevan VR-Yhtymän kanssa eivät ole olleet hinnaltaan ja ehdoiltaan edullisia
- HSL liikenne ei ole saanut liikenteenhoidon suunnittelussa ja toteutuksessa sitä asemaa, mikä sille matkustajamäärän ja liikennejärjestelmän merkittävyyden perusteella kuuluu
- toiminnasta on puuttunut joukkoliikenteen kilpailukyvyille tärkeää joustavuutta, kehityskykyä ja asiakaslähtöisyyttä
- tllaajalla ei ole ollut riittävää läpinäkyvyyttä liikenteenhoidon rakenteisiin, toteutumatietoihin ja kustannuksiin
- pitkän VR-historian takia lähijunaliikennettä ei ole mielletty julkisuudessa yhtä tiiviksi osaksi HSL:n brändiä ja joukkoliikennejärjestelmää kuin muut pääkaupunkiseudun liikennemuodot
- liikenteenhoidon keskeiset laatumittarit (luotettavuus, täsmällisyys, asiakastytytyväisyys jne.) ovat olleet jonkin verran HSL:n muita liikennemuotoja heikommalla tasolla, vaikkakin junaliikenteen kansainvälisessä vertailussa laatu on ollut hyvää

VR:n kanssa neuvotellulla siirtymäkauden sopimuksella on jo saatu aikaan merkittäviä parannuksia kaikissa näissä näkökohdissa, ja kilpailutuksen avulla on mahdollista ottaa vielä askeleita eteenpäin HSL:n strategisten tavoitteiden ohjaamaan suuntaan.

Lähijunaliikenteen kilpailutuksen tavoitteet voidaan määrittellä seuraavasti:

- kohtuuhintainen sopimus, jossa on nykyistä parempi läpinäkyvyys kustannuksiin ja säästöä 5 - 10 % siirtymäkauden sopimuksen tasosta
- sopimuskuumppanina pätevä ja yhteistyökykyinen liikennöitsijä, jonka toiminnan suunnittelussa ja päivittäisessä toteutuksessa HSL:n liikenteen ja matkustajien tarpeet ovat etusijalla
- liikenteen luotettavuus ja laatu turvataan sopimuksen alkuvaiheessa vähintään nykyiselle tasolle, ja sopimuskauden aikana liikennöitsijä on sitoutunut jatkuvan kehittämiseen sekä yhteistyöhön kaikkien junaliikenteen osapuolten kanssa
- lähijunaliikenteen asiakaskokemus, mielikuva ja kilpailukyky osana integroitua joukkoliikennejärjestelmää tukee HSL:n brändiä ja matkustuksen kasvutavoitteita

**Hankinnan valmistelu ja markkinavuoropuhelu**

HSL on käynyt vuosien ajan keskusteluja mahdollisten kilpailuun osallistuvien tarjoajien ja tarjouskilpailuja järjestäjien tllaajien kanssa sekä tutkinut vastaavia kilpailutuksia muissa maissa. Parhaiten soveltuvista vertailukohteista Tukholmassa ja Lontoossa, joissa on toteutettu tarjouskilpailu äskettäin, on teetetty erillissevitykset, ja niiden asiakirjoja käytetään soveltuvin osin hyväksi HSL:n tarjouspyynnön ja sopimuksen valmistelussa. Markkinavuoropuhelussa ja hankintaprosessin suunnittelussa on käytetty tukena englantilaista konsulttiyhtiötä (Cemach Ltd), jolla on laaja kokemus junaliikenteen kilpailuttamisesta Iso-Britannian markkinoilla.

Lokakuussa 2017 HSL järjesti yhdessä LVM:n kanssa avoimen markkinainfotilaisuuden henkilöjunaliikenteen tulevista tarjouskilpailuista. Tilaisuuteen osallistui noin 130 ihmistä, jotka edustivat 14 eri junaliikennerytystä, muita toimialan palvelu- ja konsultointiyrityksiä sekä viranomaisia ja muita sidosryhmiä. Tilaisuuden jälkeen HSL kutsui mahdollisia tarjoajia kahdenkeskisiin markkinavuoropuhelutapaamisiin, joihin osallistui 9 junaliikennerytystä, ja pyysi palautetta julkaistusta kilpailutus suunnitelmasta. Markkinavuoropuhelun tuloksista laadittiin yhteenvetoraportti (liite), jonka perusteella on tarkennettu suunniteltua hankintamenettelyä ja sopimusmallia.

Lisäksi keskusteluja on käyty kunnossapitopalveluja tuottavien yritysten ja junakalustoyhtiön välillä sopimusmallin arviointia ja kehittämistä varten.

**Tulevan sopimuksen sisältö**



HSL:n ostama lähijunaliikenne sisältää kokonaisuudessaan nykyisen HSL-alueen sisältä liikennöitävät junat rataosilla Helsinki - Sunti, Helsinki - Lentasaama - Helsinki ja Helsinki - Kerava, eli alueella missä HSL on henkilöjunaliikenteen toimivaltainen viranomainen. Lähijunaliikenne Keravan pohjoispuolella tulee huolimatta Tuusulan liittymisestä HSL:n äseneksi edelleen kuulumaan Liikenne- ja viestintäministeriön järjestämään Etelä-Suomen taajamaliikenteeseen, joka LVM:n on tarkoitus kilpailuttaa HSL:n liikenteen jälkeen seuraavana sopimuskohteena.

Ostettava liikenne on laajuudeltaan (vuotuinen liikennesuorite) hieman yli 7 miljoonaa junakilometriä, joka on henkilöjunaliikenteen sopimuksiksi keskiarvon kokonaisuus ja palautteen mukaan jo yksistään riittävä kohde kattavatan toiminnan aloittamiseksi uudella markkina-alueella. Liikenteen hoidon ja junien kunnossapidon vuotuinen kustannus bruttosopimusmallissa on 50 - 60 miljoonaa euroa.

Sopimuskauden pituus on lähtökohtaisesti 10 vuotta. Pisara-radan rakentamiseen ja käyttöönottoon sopimuskauden aikana on kuitenkin syytä varautua siten, että sopimuskautta voidaan jatkaa enintään 3 vuoden mittaisella optiolla tai sopimus voidaan irtisanoa päättymään ennakkaaisesti (enintään 3 vuotta ennen arvioitua Pisaran valmistumista) riippuen siitä, onko liikennöitsijä täyttänyt sopimuksen mukaiset vaatimukset liikenteenhoidon laadulle, luotettavuudelle ja muutosentellimille. Sopimuskauden muutosemeksimi määrätellään tarkemmin tarjouspyynnössä, joten se käsitellään vielä HSL:n hallituksessa. Näin voidaan parhaiten varmistua siitä, että seuraava kilpailutus ja sopimuskauden vaihdte ei osuisi hankalasti merkittävään liikenteen rakenteellisen muutoksen ajankohtaan, vaan Pisara-radan ja siltä aiheutuvan uuden liikennöintimallin

käyttöönottoon liittyviä riskejä voidaan hallita yhdessä vakintuoneen liikennöitsijän kanssa. Samalla sopimuksen jatko-optio toimii kannusteena liikennöitsijälle hyvän laatutason ja yhteistyön ylläpitämiseksi.	
HSL määrittelee tarkasti liikenteen tarjonnan, junalinjat ja aikataulut nykyisen liikenne rakenteen pohjalta. Sopimuksen tulee myös sitouttaa liikennöitsijä osallistumaan käytännön kokemuksellaan ja osaamisellaan yhteistyöhön liikenteen tarjonnan ja suunnittelun kehittämiseksi. Matkustuksen kasvun mahdollistaminen edellyttää tehokkaaksi, sujuvaksi ja luotettavaksi suunniteltua liikennettä. Lisäksi on määriteltävä, miten HSL liikenteen tarjonta ja aikataulut sovitetaan yhteen muun junaliikenteen kanssa tilanteessa, jossa henkilöjunaliikenteessä toimii useita liikennöitsijöitä haalemassa niukkaa ratakapasiteettia.	
HSL:n toimintamallin mukaisesti liikenteen tilaaja vastaa lippujärjestelmästä sekä lippujen hinnoittelusta, myynnistä ja tarkastuksesta. Yhtenä kilpailutuksen strategiana tavoitteena on liittää lähijunaliikenne tiivimmän osaksi HSL:n integroitua liikennejärjestelmää ja brändiä. Näin ollen HSL vastaa myös pääosin junaliikenteen markkinoinnista, tiedotuksesta ja matkustajainformaatosta. Sopimuksella pyritään kuitenkin kannustamaan liikennöitsijää toimimaan omalta osaltaan asiakaskokemuksen ja palvelun parantamiseksi ja tunnistamaan yhteistyön mahdollisuuksia.	
Lähijunaliikenteen asemien omistus, hallinta ja kunnossapitovastuu on hyvin hajautunut Liikennevirastolle, kaupungeille ja muille taholle, eikä nykytilanteessa ole mahdollista antaa liikennöitsijälle vastuuta asemien ylläpidosta ja kehittämisestä, vaikka sillä on suuri vaikutus matkakehityksen toimivuuteen ja matkustajien viihtyvyyteen. HSL tutki mahdollisuuksia kehittää asemien hallintajärjestelyjä tulevaisuudessa. HSL liikenteeseen tarvittava junakalusto, 81 Sm5-junaa, luovutetaan voittaneen operaattorin käytettäväksi ja kunnossapidettäväksi. Asiantuntijajärjestelmän perusteella sillä, luovutetaan junat täyksi vuokra vastaan vai ilman korvausta, ei ole merkityksellistä valitusta verotuksellisiin näkökohtiin. Jos operaattorilta perittäisiin vuokra, vastaava summa tulisi maksettavaksi liikennöintikorvauksessa kate- ja riskiprosentilla lisättyinä, joten luovutus ilman korvausta (kuten nykyisessä VR-sopimuksessa) on HSL:n kannalta edullisempi ratkaisu. HSL vastaa joka tapauksessa junien vuokrasta ja elinkaarikustannuksista junakalustoyhtiölle, eikä suora vuokraus JkOy:n ja operaattorin välillä ole mahdollinen junien leasingrahoitusehtojen takia.	
Liikennöitsijä vastaa ainakin junien päivittäisestä ja ennakkoavasta kunnossapidosta sekä vikakorjauksista. HSL ja Junakalustoyhtiö selvittävät vielä sopimusmallin kehittämistä siten, että liikennöitsijällä on mahdollisuus tehostaa kunnossapitoa kokonaisuutena ja siten sekä nostaa kaluston käyttöastetta että alentaa kunnossapidon kustannuksia. Vastuunjako ja seurantamenettelyt raskaan kunnossapidon osalta on samalla määriteltävä niin, että kaluston arvo säilyy suunnitellusti koko elinkaaren ajan eikä kunnossapitovajausta pääse syntymään. Toisaalta muutos- ja perusparannustöiden toteuttamiseen tarvitaan joustava yhteistyömalli.	
Konduktöörin toimintamallin viime vuonna tehdyillä muutoksilla on jo saavutettu merkittävät säästöjä ja toiminnallisia hyötyjä. Nykyisen toimintamallin jatkossäätöä tehdään yhteistyössä VR:n kanssa. Laadullisella ja määrällisellä asiakastutkimuksella on selvitetty henkilökunnan näkemyyden ja toiminnan vaikutusta kokemukseen junamatkustuksen sujuvuudesta, turvallisuudesta ja palvelukontakteista. HSL määrittelee lopullisen kilpailutussa liikenteessä käytettävän mallin siten, että henkilökunnan työskentely tukisi parhaalla tavalla HSL:n strategisia tavoitteita.	
HSL:n ja VR-Yhtymän välisessä siirtymäkauden liikennöintisopimuksessa on vahvistettu, että kaikki ensisijaisesti HSL-liikenteeseen liittyvissä tehtävissä työskentelevä VR:n henkilöstö voi siirtyä voittaneen tarjoajan palvelukseen liikkeenluovutuksen menettelyä noudattaen. HSL-liikenteen tuotanto siirtyy VR-sopimuksen päättyessä sellaisenaan voittaneelle liikennöitsijälle, ja VR:llä on sopimuksessa määriteltäviä siirtymäkauden velvoitteita huolehtia omalta osaltaan ja yhteistyössä siitä, että siirto onnistuu aiheuttamatta häiriöitä liikenteessä ja uudella liikennöitsijällä on edellytykset jatkaa toimintaa korkealla laatusalalla.	
Sopimus tehdään bruttomallilla kuten muutkin HSL:n nykyiset liikennöintisopimukset, ja liikennöitsijälle maksetaan vain toteutuneesta liikenteestä. Keskeisiä laatumittareita, joihin kytetään taloudellinen kannuste, ovat ainakin liikenteen luotettavuus, täsmällisyys, asiakasyytyväisyys ja kaluston siisteys. Harkittavia mittareita ovat esim. lippua matkustamisen yleisyys, kaluston käyttöaste ja mystery shopper- tutkimuksilla seurattavat asiakaspalvelukontaktit. Laatukannustemekanismi sopimuksessa säädettävä siten, että niiden vaikutus on suuruusluokkaa +/- 10 % liikennöinnin kokonaiskorvauksesta ja ohjausvaikutus on suhteessa liikennöitsijän mahdollisuuteen itse vaikuttaa tuloksiin. Nykyisessä VR-sopimuksessa laatukannusteiden vastaava painoarvo on 4,5 % ja muissa liikennöintisopimuksissa samaa suuruusluokkaa. Laadun tavoitetasojen tulisi nousta sopimuskauden aikana nykyistä korkeammiksi, ja kannusteiden taloudellisen painoarvon lisääminen nykyisestä tukee HSL:n tavoitetta junaliikenteen laadun parantamisesta.	
Matkustuskysynnän kasvattamiseksi on tarkoituksenmukaista myös sisällyttää sopimukseen mahdollinen bonus, jos liikennöitsijä omilla toimillaan onnistuu tukemaan matkustajamäärän kasvua yli vuosittain määriteltävän tavoitekysynnän, joka perustuu rakentamisen ja asukasmäärän, lippujen hinnoittelun ja tarjonnan muutosten mukaiseen ennustettuun kasvuun.	
<b>Hankintamenettely</b>	
HSL:n hankinnoissa sovelletaan yleensä erityisalojen hankintalakiä (1398/2016). Rautateiden henkilöliikenteen palvelujen hankintamenettelyistä on kuitenkin säädetty erikseen EU:n palvelusopimusasetuksessa (1370/2007) sekä kansallisessa joukkoliikennelaissa (869/2009). Joukkoliikennelaissa viitataan joitakin osin hankintalakiin, mutta muilla osin hankintalain tai erityisalojen hankintalain säännökset eivät ole velvoittavia lähijunaliikenteen hankinnassa. Laki liikenteen palvelusta kumoaa joukkoliikennelain 1.7.2018 alkaen, mutta koska lähijunaliikenteen hankintamenettely käynnistetään tätä ennen, sovelletaan siihen vielä joukkoliikennelain säännöksiä. EU:n palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukaiset hankintamenettelyt ovat hankintalain tai erityisalojen hankintalain menettelyjä joustavampi. Kansainvälisiin esimerkkeihin perustuen parhaiten HSL-lähijunaliikenteen kilpailutukseen sopivaksi menettelyksi on arvioitu kaksivaiheinen sovellettu neuvottelumenettely.	
Ensimmäisessä vaiheessa arvioidaan tarjoajien soveltuvuus, ja kelpoisuusvaatimukset täyttävät tarjoajat hyväksytään osallistumaan neuvottelumenettelyyn.	
Neuvottelumenettelyyn hyväksyttäviltä tarjoajilta edellytetään lakisääteisten kelpoisuusvaatimusten lisäksi riittävää taloudellista vakautta ja liikevaihtoa suhteessa sopimuksen arvoon ja riskiä. Toiminnallisen suorituskyvyn osoittamiseksi tarjoajilta edellytetään referenssiä viimeisen 10 vuoden ajalta kilpailutettavaa HSL-liikennettä vastaavan liikennöintikokonsuuden onnistuneesta hoitamisesta Euroopan rautatieviranomaisen (ERA) sääntelyä noudattavalla rautatieverkolla. Lisäksi tarjoajilla on oltava voimassa oleva toimilupa ja turvallisuustodistus henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen jossakin ERA-alueen maassa. Tällä voidaan varmistaa, että voittaneella tarjoajalla on edellytykset saada hyväksyntä toimilupahakemukselle ja turvallisuustodistuksen kansallisele osalle Suomessa tarjouskilpailun ratkaisun jälkeisenä siirtymäaikana ilman riskiä liikenteen aloituksen viivästymisellä.	
Neuvottelumenettelyssä tarjouspyynnön ja sopimuksen sisältöä ja asiakirjoja tarkennetaan kahdenkeskisten määrämuotoisten keskustelujen ja kirjallisen vuoropuhelun perusteella. Ensimmäisessä vaiheessa hyväksytyt tarjoajat saavat myös pääsyn tietovaroon, johon on kerätty kaikki hankittavaa liikennettä ja kunnossapitoa koskevat yksityiskohtaiset toteutum tiedot tarjousten valmistelua varten.	
Neuvotteluvaiheen jälkeen tilaaja vahvistaa ja julkaisee lopullisen tarjouspyynnön ja sopimusluonnoksen, jonka perusteella tarjoajat antavat yhden sitovan tarjouksen, johon sisältyvät tarkat kuvaukset (toteutus suunnitelmat) tuotettavan liikenteen laadusta ja kaikista niistä toimintamalleista ja resursseista, joita tarjoaja tulee käyttämään. Kuvauksia ja niiden tuki esitellyt referenssiä käytetään tarjouksen lautekijöiden arvioinnissa, jonka painotus kokonaislaadullisen edullisuuden vertailussa on 30 - 40 %. Tarjouksessa ilmoitetaan myös liikennetuotannon yksiköihin tilaajan määrittelemään kokonaiskustannusmallin, jonka mukaisen tarjoushinnan painotus kokonaisedullisuuden vertailussa on 60 - 70 %.	
Merkittävällä lautapainotuksella halutaan varmistua, että voittavalla tarjoajalla on sekä toiminnallinen kyky että taloudellisen kannattavuuden edellytykset tuottaa HSL:n tavoitteiden mukaista korkealaatuista junaliikennettä. Arvioitavia lautekijöitä tarjoajien suunnitelmissa ovat ainakin siirtymäkauden järjestelyt ja toiminnan käynnistäminen, organisaatio ja johtaminen, liikenteen suunnittelu ja kehittäminen, liikennöinnin ja kunnossapidon järjestäminen, resurssit ja prosessit, varustaminen pelkous- ja häiriötilanteisiin kuten vaaralln talvikauteisiin sekä muutostenhallinta ja yhteistyö tilaajan ja muiden rautatieliikenteen osapuolten kanssa. Tarjoajien esittämät liikenteen laadun tavoitteet soveltaan myös huomioida tarjousvertailussa.	
Ensimmäisen vaiheen tarjoajien hyväksymispäätös perustuu vain ennakkoon määritettyjen kelpoisuusvaatimusten täyttämiseen, joten sitä ei ole tarvetta käsitellä hallituksessa, vaan HSL:n toimitusjohtaja voi tehdä päätöksen hallituksen antaman valtuutuksen perusteella.	
Lopullinen tarjouspyyntö ja sopimusluonnos käsitellään ja hyväksytetään HSL:n hallituksen päätöksellä keväällä 2019 ennen tarjouspyynnön julkaisemista. Tarjouskilpailun ratkaisusta hallitus päättää viimeistään 12 kuukautta ennen uuden sopimuksen alkua 27.6.2021, tavoitteena on hankintapäätöksen tekeminen huhtikuussa 2020.	
Tarjouskilpailuun osallistumisen helpottamiseksi, kustannusten ja viiveiden vähentämiseksi sekä erilaista käännekohtia aiheutuvien virhetulkintojen riskin välttämiseksi HSL julkaisee hankintailmoituksen alieiston ja oleellisen osan tarjouspyynnön alieistosta englanniksi käännettynä. Tarjouspyynnön ja sopimuksen tulkinnossa suomenkieliset asiakirjat ovat kuitenkin sitovat ja lopulliset.	
<b>Ehdotus (SR)</b> Hallitus päättää	
a) käynnistää hankintamenettelyn HSL-alueen sisäisen lähijunaliikenteen operointia ja kunnossapitoa 27.6.2021 alkaen koskevasta 10 vuoden mittaisesta sopimuksesta	
b) järjestää tarjouskilpailun kaksivaiheisella sovelletulla neuvottelumenettelyllä, jonka voittaja ratkaistaan vähintään 12 kk ennen uuden sopimuksen mukaisen liikenteen alkamista	
c) valtuuttaa toimitusjohtajan päättämään hankintailmoituksen ja sen liiteaineiston hyväksymisestä ja julkaisemisesta	
d) valtuuttaa toimitusjohtajan päättämään kelpoisuusvaatimukset täyttävien tarjoajien hyväksymisestä tarjouskilpailun neuvotteluvaiheeseen	
e) että neuvottelumenettelyyn hyväksyttäviltä tarjoajilta edellytetään lakisääteisten kelpoisuusvaatimusten lisäksi	
• riittävää taloudellista vakautta ja liikevaihtoa suhteessa sopimuksen arvoon ja riskiäin	
• referenssiä viimeisen 10 vuoden ajalta kilpailutettavaa HSL-liikennettä vastaavan liikennöintikokonsuuden onnistuneesta hoitamisesta Euroopan rautatieviranomaisen (ERA) sääntelyä noudattavalla rautatieverkolla	
• voimassa olevaa toimilupaa ja turvallisuustodistusta henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen jossakin ERA-alueen maassa	
f) että tarjouspyynnön valmistelussa tarjousten kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailun lähtökohtana on arvioitavien lautekijöiden painotus 30 - 40 % ja tarjoushinnan painotus 60 - 70 %	
g) että kilpailutettavassa sopimuksessa liikenteenhoidon lautekannusteiden taloudellinen painoarvo on noin 10 % kokonaiskorvauksesta	
h) että sopimuksen voidaan sisällyttää kysyntäbonus ennustetun vuosittaisen matkustajamäärän kasvun ylittämisestä	
i) että sopimuskauden määrittelyssä varaudutaan Pisara-radan rakentamiseen ja käyttöönnottoon siten, että sopimuskautta voidaan jatkaa enintään 3 vuoden mittaisella optiolla tai sopimus voidaan irtisanoa päättymään ennenaikaisesti riippuen siitä, onko liikennöitsijä täyttänyt sopimuksen mukaiset vaatimukset liikenteenhoidon laadulle, luotettavuudelle ja muutostenhallinnalle	
j) että HSL luovuttaa sopimusliikenteen hoitamista varten liikennöitsijän käyttöön 81 Sm5-junaa ilman korvausta	
k) että sopimuksessa määritellään HSL-liikennettä tuottavan henkilöstön siirtyminen tarjouskilpailun voittajan palvelukseen	



liikkeenluovutusmenettelyä	
I)	että tarjouspyyntö ja sopimusluonnos käsitellään HSL:n hallituksessa keväällä 2019 ennen tarjouspyynnön julkaisemista
<b>Päätös</b> Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen.	
Liite Markkinavuoropuhelun yhteenveto (englanninkielinen)	
Edellinen asia   Seuraava asia	
 Muutoksenhakuohje  Kokousasia PDF-muodossa	