

19.08.2021

253/00.04.02/2021
[Henkilöliikenteen palvelujen kysyntä- ja tarjontatiedot ja taksiliikenteen palvelujen hintatiedot - määräysluonnos]

Vastaanottaja
Traficom

Viite
Lausuntopyyntö 24.6.2021
TRAFICOM/420990/03.04.03.00/2020

Lausunto henkilöliikenteen palvelujen kysyntä- ja tarjontatiedot ja taksiliikenteen palvelujen hintatiedot -määräysluonnoksesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on käynnistänyt kuulemisen seuraavaan määräyshankkeeseen liittyen: Henkilöliikenteen palveluiden kysyntä- ja tarjontatietojen ilmoittaminen ja taksipalveluiden hintatietojen ilmoittaminen Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenteen palveluista annetun lain 179 §:ssä säädetään henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjonnasta ja toteutuneesta kysynnästä Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavista tiedoista. Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan tulee toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna viraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten.

HSL lausuu kannanottonaan seuraavaa

HSL:n kannalta oleelliset määräykset koskevat suorite-, lipputulo- ja matkustajamäärätietojen toimittamista: Alkuvuoden ja kesän ajokauden kuukausittaiset tiedot tulee toimittaa viimeistään syyskuun 30. päivään mennessä ja edeltävän vuoden tiedot kokonaisuudessaan viimeistään helmikuun 28. päivään mennessä. Matkustajatilastoinnin ja suoritustietojen osalta tietojen toimitus onnistuu esitetyn aikataulun mukaisesti.

Myös kaupunkipyöristä tulee jatkossa toimittaa tiedot. HSL ei kuitenkaan ole kaupunkipyöräpalvelun toimittaja eikä omistaja. Helsingin ja Espoon sekä Vantaan kaupunkipyöräraportoinnista vastaavat HKL, Espoo ja Vantaa, joita HSL tarvittaessa auttaa tietojen kokoamisessa. Pyydetty tiedot toimitetaan siltä osin kuin niitä on saatavilla tai käytettävissä.

Määräysluonnoksessa todetaan, että HSL:n tulisi toimittaa lähijunaliikenteestä ja kaupunkiraideliikenteestä lipputulotiedot. HSL ei kuitenkaan myy lippuja erikseen eri liikennemuotoihin, vaan samalla lipulla voi matkustaa koko järjestelmässä. HSL ei siis pysty toimittamaan lipputulotietoja erikseen raideliikenteen osalta eikä muistakaan liikennemuodoista.

Julkisen liikenteen suoritetilastoa varten lipputulot on jaoteltu nousijamäärien suhteessa ja sitä kautta päästään laskennalliseen alijäämän jaotteluun. Alijäämän jaottelu tarkemmalla tasolla liikennemuodoittain ei ole mahdollista. HSL pystyy toimittamaan tiedot lipputuloista ja alijäämästä koko järjestelmän tasolla. Tietoja voidaan edelleen jyvittää esimerkiksi nousijamäärien tai suoritteiden perusteella, mutta tätä tarkempia tietoja raideliikenteen lipputuloista tai alijäämästä ei ole mahdollista toimittaa.

Muut määräysluonnoksessa kaupunkiraideliikenteen ja lähijunaliikenteen osalta eroteltavat suorite- ja matkustajamäärätiedot pystytään toimittamaan esitettyjen määräaikojen puitteissa.

Lisätietoja antaa
ryhmäpäällikkö Johanna Wallin, ryhmäpäällikkö Jonne Virtanen,
ryhmäpäällikkö Marko Vihervuori, ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen,
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 19.8.2021.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

08.09.2021

221/00.02.03/2021
[Aloite vetyliikenteen
edistämiseksi
Helsingissä]Helsingin Kaupunki
Kaupunginhallitus
Kaupunginkanslia
Hallinto-osastoLausuntopyyntöne 1.6.2021
HEL 2021-005571 T 00 00 03**Lausunto Nuutti Hyttisen aloite vetyliikenteen edistämiseksi Helsingissä**

Tällä hetkellä HSL-liikenteessä on 168 sähköbussia. Vuonna 2022 tulee olemaan 300 sähköbussia ja tavoite vuodelle 2025 vähintään 400 bussia. Tämänhetkisen arvion mukaan tavoite tullaan ylittämään. 2021 aikana vähäpäästöisen bussiliikenteen tavoitteita tarkastellaan vielä uudelleen.

Vetykäyttöisten bussien käyttöönotolle HSL-liikenteessä on muutamia käytännön haasteita. Tankkausasemia ei ole ja valmistustavaltaan päästötöntä ns. vihreää vetyä ei ole saatavilla. Toimivan bussiliikenteen kannalta tankkausasemien sijoittaminen varikoille/ varikon läheisyyteen on tärkeää. Mutta räjähtävänä kaasuna vedyn tankkausasemia ei ole todennäköisesti mahdollista sijoittaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, vaan ne vaativat tilaa ympärilleen.

HSL-liikenteen alueella on normaalien kadunvarrella sijaitsevien päätepysäkkien lisäksi maanalaisia terminaaleja esimerkiksi Kampissa ja Matinkylässä. Nykyisilläkään maakaasubusseilla ei saa ajaa näihin maanalaisiin terminaaleihin paloturvallisuuden vuoksi. Näiden linjausten takia eri käyttövoimista lähinnä kaasubusseihin rinnastuvan vetybussin käytölle muodostuu haasteeksi sopivan linjaston suunnitteleminen. Kaasubussien määrä HSL- liikenteessä on marginaalinen eikä niitten määrän lisääntymistä ole nähtävissä lähitulevaisuudessa, koska paloturvallisuusmääräyksistä johtuvat rajoitukset hankaloittavat liikennöitsijöitten operatiivista toimintaa.

Vedyn käytön tuoma hyöty (toimintasäde ja tankkaustapahtuman nopeus verrattuna akkujen lataamiseen) kaupunkiliikenteeseen ei ole paras mahdollinen. Vedylle ominaisimmat käyttökohteet löytyvät teollisuudesta ja laivaliikenteestä sekä raskaasta liikenteestä siltä osin, kuin sen sähköistäminen on vaikeaa. Kaupunkiliikenteessä sähköistäminen ei ole ongelma, kun sen asettamat vaatimukset otetaan huomioon jo aikataulu- ja

linjastosuunnittelussa, infran rakentamisessa sekä liikenteen kilpailuttamisessa. Suunnittelussa voidaan siten huomioida bussin akkujen lataamiseen kuluva aika ja pitemmällä linjalla on mahdollista ladata akkuja ajonaikana päätepysäkillä.

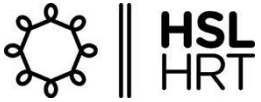
Käytönaikaista latausta varten sähköbussien latauspaikkoja on tällä hetkellä 12 kpl, joista tänä vuonna käyttöön otettuja ovat Myyrmäen, Eiran, Munkkivuoren ja Kannelmäen latauspaikat. Myöskään Suomen sähköverkko ei ole esteenä sähköisen liikenteen kasvattamiselle. Sähköbussissa käytetyn sähkön tulee olla pohjoismaissa kestävästi tuotettua sähköä, esim. tuuli-, vesi- tai aurinkosähköä.

Vetybussin hyötysuhde on vain 34 %, kun hyötysuhde sähköbussilla on 80 %. Polttokennossa vedyn polttaminen sähköksi tuottaa hukkaenergiaa, jota tosin voidaan käyttää bussin lämmittämiseen. Vetybussi on sähköbussin tavoin ajossa nollapäästöinen, mutta tämänhetkinen vedyntuotanto aiheuttaa päästöjä eikä ns. vihreää vetyä ole saatavilla. 13.8.2021 Yleisradion julkaiseman artikkelin mukaan Harjavaltaan on suunnitteilla Suomen ensimmäinen suuren mittaluokan vihreän vedyn tuotantolaitos. Vielä toistaiseksi vihreän vedyn tuotantolaitokset eivät ole kannattavia ilman tukia. Siksi Harjavallan tuotantolaitoksen valmistumisen edellytyksenä vuonna 2024 on se, että sille myönnetään kansallista tukea.

Käytännön tietoa vedyn käyttämisestä kaupunkiliikenteen bussien käyttövoimana on myös olemassa pohjoismaisen yhteistyön parista. Norjalaisella Routerilla on ollut kokeilussa 5 kpl vetybusseja vuosien 2012 ja 2020 välillä. Routerin kokeilun tuloksena on todettu, että teknisesti vetybussi ei ole vielä saavuttanut riittävää maturiteettia. Talouden näkökulmasta polttoaine-, huolto- sekä tankkausinfrastruktuurin aiheuttamat kulut ovat olleet huomattavasti oletettua korkeampia. Lisäksi vetybussin hankintahinta suhteessa sähköbussiin on merkittävästi korkeampi.

HSL tilaa ja kilpailuttaa liikennettä, eikä itse omista busseja ja siten vedyn käytön pitäisi olla taloudellisesti järkevää ja kustannukset ennakoitavissa, että vetykäyttöisiä busseja kannattaisi ottaa, turvallisuus- ja kaluston saatavuusasiat huomioiden, vielä laajemmin käyttöön matkustajaliikenteessä. HSL seuraa aktiivisesti vedyn käytön mahdollisuuksia tulevaisuudessa, esimerkiksi VTT- ja kalustovalmistajayhteistyön kautta ja on valmis reagoimaan, mikäli vedyn käyttöönoton hidasteena tällä hetkellä olevia asioita, kuten saatavuus jakeluverkon puuttuessa ja kaluston hinta, saadaan vähennettyä kilpailukykyisen liikennöinnin vaatimalle tasolle. HSL on yhteistyössä VTT:n kanssa parasta-aikaa tekemässä selvitystä erilaisten käyttövoimien soveltuvuudesta eri liikennetyypeille. Tässä yhteydessä tarkastelemme myös vedyn käytön mahdollisuuksia osana tulevaisuuden liikennettä.

Lisätietoja antaa kalustoasiantuntija Hannu Villman sekä ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen; etunimi.sukunimi@hsl.fi



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 8.9.2021.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Hallinto- ja strategiapalvelut, osastonjohtaja**Hankintapäätös**

27.08.2021 § 9 Asia Ulkoisen arviointipalvelun hankinta tarkastuslautakunnan tueksi BDO Audiator Oy:ltä (pienhankinta)
Päätös Päätän valita Hansel Oy:n Tilintarkastuksen palvelut 2020-2025 (DPS) sisäisen kilpailutuksen perusteella palveluntoimittajaksi ulkoiseen arviointipalveluun BDO Audiator Oy:n. Hankinnan arvioidut kokonaiskustannukset sopimuskaudelle ovat noin 71 160 euroa (ilman arvonlisäveroa).

Teknologiaratkaisut, osastonjohtaja**Hankintapäätös**

01.09.2021 § 53 Asia Konsulttihankinta: Määräaikainen tiiminvetäjä
Päätös Päätän valita liitteenä olevan tarjouksen perusteella palvelun toimittajaksi Solita Oy:n. Hankinnan arvioidut kokonaiskustannukset ovat noin 60 000 euroa (ilman arvonlisäveroa).

Toimitusjohtaja**Hankintapäätös**

09.09.2021 § 83 Asia Markkinointiviestinnän suunnittelun ja toteutuksen hankinnan
Päätös Päätän ottaa Oy Kultainen Sherpa Ab:n kanssa solmitun, 16.1.2019 voimaan tulleen sopimuksen mukaisen option käyttöön toisen vuoden osalta, kuitenkin siten, että sopimuskausi päättyy jo 30.6.2022. Option arvioidut kokonaiskustannukset ovat noin 300 000 euroa (ilman arvonlisäveroa).

08.09.2021 § 84 Asia Sopimusseurannan kehittäjien hankinta
Päätös Päätän valita Sopimusseurannan kehittäjien toimittajaksi HSL:n puutejärjestelytoimittajana toimivan CGI Suomi Oy:n, joka toimitti ainoan tarjouksen.

Hankinnan arvioidut kokonaiskustannukset ovat noin 970 000 euroa (ilman arvonlisäveroa).

Yleispäätös

19.08.2021 § 79 Asia Sähköbussien latauspalvelun tilaaminen Mellunmäkeen
Päätös Päätän tilata sähköbussien latauspalvelun Mellunmäen kohteeseen Destian Oy:n 18.6.2021 tarjouksen mukaisesti.

Tilauksen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 8 550 euroa kuukaudessa (ilman arvonlisäveroa).

19.08.2021 § 80 Asia Sähköbussien latauspalvelun tilaaminen Lentoasemalle
Päätös Päätän tilata sähköbussien latauspalvelun Lentoaseman kohteeseen Destian Oy:n 18.6.2021 tarjouksen mukaisesti.

Tilauksen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 9 650 euroa kuukaudessa (ilman arvonlisäveroa).

26.08.2021 § 81

Asia

Metrojen ja raitiovaunujen tankojen lisäpuhdistukset sekä raitiovaunujen käsidesiannostelijat

Päätös

Päätän hankkia raitiovaunujen ja metrojunien lisäsiivoukset sekä raitiovaunujen käsidesiannostelijoiden asennuksen, ylläpidon ja täyttämisen HKL:n tarjousten perusteella 1.9.2021 alkaen enintään talviliikennekauden 2021-2022 loppuun saakka enimmäishintaan 250 000 euroa. Toimenpiteet ja lisäpuhdistuksen kesto määritellään tarkemmin yhdessä HKL:n kanssa.

19.08.2021

245/10.02.03/2021
[Asemakaavan muutos
nro 002405, Laurintie
142-144]

kirjaamo@vantaa.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 17.6.2021
VD/7222/10.02.04.00/20**Lausunto asemakaavan muutoksesta nro 002405, Laurintie 142-144**

Kaavamuutosalue sijaitsee Rekolan kaupunginosassa osoitteessa Laurintie 142-144 noin 350 m etäisyydellä Rekolan asemasta.

Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on liittää käyttämättä jäänyt linja-autopysäkin tilavarauksen alue Laurintien katualueelta kahteen omakotitonttiin. Asemakaavamerkinnot ajantasaistetaan vastaamaan nykytilannetta tonteilla.

Talojen edessä olevaa pysäkkiä käyttää tällä hetkellä linja 739 Helsinki–Pohjois-Nikinmäki ja syksystä 2021 lähtien linja 721 Hakaniemi–Koivukylä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Asemakaavamuutoksen materiaalista ei käy yksiselitteisesti ilmi tarkoitetaanko siinä pysäkkiä V7301. Siksi HSL toteaa varmuuden vuoksi, että käytössä olevan pysäkin V7301 toimintaan ei saa tulla muutosta eikä pysäkkialuetta saa pienentää.

Mikäli asemakaavamuutoksessa ei kuitenkaan ole tarkoitus rajoittaa pysäkin V7301 toimintaa eikä pienentää pysäkkialuetta, niin siinä tapauksessa HSL:llä ei ole asiasta lausuttavaa.

Lisätietoja lausunnosta antaa joukkoliikennesuunnittelija Harri Vuorinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

19.08.2021

245/10.02.03/2021
[Asemakaavan muutos
nro 002405, Laurintie
142-144]

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 19.8.2021.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

15.09.2021

191/00.04.02/2021
[Lakiluonnos sähköisten
tietullijärjestelmien
yhteentoimivuudesta
lausunnoille]

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Viite Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijalausunto HE 115/2021 vp

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta HE 115/2021 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymältä (HSL) asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta. HSL kiittää mahdollisuudesta lausua lakiesityksestä.

HSL pitää lakiesitystä kannatettavana. Nykytilanteessa Suomessa ei ole voimassa kansallista lainsäädäntöä tiemaksujen keräämisestä, joten lakiesityksellä ei ole välittömiä vaikutuksia Suomessa. Lakiesitys luo kuitenkin edellytykset EETS-palveluiden yhteentoimivuudelle ja niihin liittyvän markkinan syntymiselle, mikäli Suomessa myöhemmin päätettäisiin ottaa käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä.

HSL pitää lakiesitystä kannatettavana:

- 1) yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden kannalta, koska esitys pienentää tietullien maksamisen transaktiokustannuksia ja tietullien maksamiseen liittyviä rasitteita sisämarkkinoilla.
- 2) sisältäessään mahdollisuuden pilottitietullijärjestelmistä, joka mahdollistaa pilotoimaan uusia sähköisiä tietullitekniologioita, mikäli siihen halukkaita tahoja ilmaantuisi.
- 3) eurooppalaisen liikennejärjestelmän kokonaistoimivuuden kannalta, koska esitys parantaa tienkäyttäjien palvelua EU:n tieverkoilla sekä edistää tienkäyttömaksutekniologioiden kehittymistä ja siirtymistä maasta toiseen.

Lakiesitys edellyttää, että EETS-tietullikohteesta vastaavat tietulliooperaattorit hyväksyvät syrjimättömästi kaikki EETS-palveluntarjoajat, jotka haluavat tarjota sähköisiä tietullipalveluita. HSL pitää esitystä hyvänä ja katsoo, että lakiesitys tukee yksityisten palveluntarjoajien markkinoille tuloa. HSL katsoo, että lakiesityksen mukainen yhdenmukaistaminen vaikuttaa tulevaisuudessa alueellistenkin järjestelmien kustannustehokkuuden kehittymiseen.

HSL kiinnittää lakiesityksessä huomiota siihen, että sähköiset tietullijärjestelmät perustuvat tällä hetkellä satelliittipaikannus- (GNSS), matkaviestintä- tai mikroaaltotekniikkaan (DSRC). Tulevaisuudessa tulisi arvioida, pitäisikö yhdenmukaistamiskehityksessä huomioida myös rekisterikilpien tunnistamiseen (ANPR) perustuvan teknologian standardisointi EU-tasolla. Tässä esityksessä ei kuitenkaan ole tarkasteltu ANPR-teknologiaa, koska nyt täytäntöön pantavan EETS-direktiivin sääntely kytkeytyy lähinnä ajoneuvolaitteen hyväksyntään, tarjontaan ja näihin liittyviin teknisiin standardeihin. ANPR-teknologiaan perustuvia tietullijärjestelmiä ei ole vastaavalla tavalla yhdenmukaistettu EU-sääntelyssä.

HSL pitää tärkeänä, että kansalliset tietosuojaja ja muut valvontaviranomaiset valvovat palveluntarjoajien tietojenkäsittelyn asianmukaisuutta niissä maissa, joissa tiemaksut ovat käytössä.

Lisätietoja antaa osastonjohtaja Sini Puntanen, sini.puntanen@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 15.9.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.