



Nurmijärven linja-autoliikenteen järjestämismalli

TERO ANTTILA | SIMO AIRAKSINEN | ANNIKA RANTALA | AINO LEHTO | JOHANNA WALLIN | PEKKA AALTO



Nurmijärven linja-autoliikenteen järjestämismalli

TERO ANTTILA

ANNIKA RANTALA

SIMO AIRAKSINEN

AINO LEHTO

JOHANNA WALLIN

PEKKA AALTO

RAPORTEJA 119 | 2012

NURMIJÄRVEN LINJA-AUTOLIIKENTEN JÄRJESTÄMISMALLI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: WSP Finland Oy

Kansikuva: Simo Airaksinen/WSP Finland Oy

ISBN 978-952-257-673-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-673-6

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Uudenmaan ELY-keskus on selvittänyt Nurmijärven ja Porvoon linja-autoliikenteen järjestämistapavaihtoehtoja vuonna 2014, jolloin joukkoliikennelain mukaiset siirtymäajan sopimukset suurelta osin päättyvät ja joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten on siirryttävä käyttämään joukkoliikennelain ja EU:n palvelusopimusasetuksen mahdollistamia järjestämistapoja. WSP Finland Oy on ELYn toimeksiannosta laatinut asiaa koskevan selvityksen, joka on raportoitu kahtena erikseen Nurmijärveä ja Porvoota koskevana raporttina.

Työ on laadittu huhti-marraskuussa 2012 ja sen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Laura Langer , pj. 31.7.2012 asti	Uudenmaan ELY-keskus (1.8.2012 alkaen Liikennevirasto)
Marja Rosenberg	Liikennevirasto
Juhani Hallenberg, pj. 1.8.2012 alkaen	Uudenmaan ELY-keskus
Satu Hyvärinen	Uudenmaan ELY-keskus
Susanna Kaitainen	Uudenmaan ELY-keskus
Seppo Nikkanen	Uudenmaan ELY-keskus
Tom Heino	Uudenmaan ELY-keskus (18.10.2012 alkaen)
Kimmo Sinisalo	Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL)
Juha Oksanen	Nurmijärven kunta
Hanna Linna-Varis	Porvoon kaupunki

WSP Finland Oy:ssä työstä ovat vastanneet Tero Anttila, Annika Rantala, Simo Airaksinen, Aino Lehto ja Johanna Wallin. Alikonsulttina on toiminut Pekka Aalto Suomen Paikallisliikenneliiton Palvelu Oy:stä.

Työn aikana on järjestetty informaatiotilaisuuksia Nurmijärven ja Porvoon luottamushenkilöille ja viranhaltijoille sekä liikenteenharjoittajille.

Sisältö

Esipuhe	1
Johdanto	3
Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat	4
Uudistunut lainsäädäntö	4
Joukkoliikenneviranomaisten alueellinen toimivalta, toimialue ja valintatilanteet päätöksenteossa	4
Palvelutasomäärittelyt	5
Päävaihtoehtoja koskeva päätös	5
Päätösten valmistelun ja täytäntöönpanon aikataulu	6
Valinnat joukkoliikenteen järjestämisvaihtoehtojen välillä	7
Henkilöliikenteen sääntelystä	7
Toimivaltaisen viranomaisen toimivallan tarkastelu	7
Vaihtoehtoiset tavat järjestää liikenne Nurmijärvellä	8
Joukkoliikenteen järjestämistapojen vaikutusarviot Nurmijärvellä	16
Nurmijärven liikenteeseen soveltuva ratkaisu	19
Liikenteen ryhmittely eri järjestämistapojen kesken	19
Lippujärjestelmä	20
Kustannukset	20
Käyttöoikeussopimusasiakirjat	22
Asiakirjojen rakenne	22
Ansaintamallia koskevaa pohdintaa	22
Kalustomääräykset sekä hinta ja laatu kilpailuja ratkaistaessa	23
Eräitä muita määräyksiä	24
Valtionapumääräysten muutostarpeet	24
Jatkosuunnittelua edellyttävät asiat	25
Tarjouspyynnön lähtötiedot	25
Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät	25
Maksu- ja infojärjestelmän organisointi ja hallinto	25
Siirtymäajan liikennöintisopimusten liikenteen lippu- ja maksujärjestelmät	25
Kirjallisuuslähteet	26
Liitteet	27

Johdanto

Vuoden 2009 lopulla voimaan astuneen uuden joukkoliikennelainsäädännön mukaan Uudenmaan Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus) päättää toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikenteen järjestämistä ja vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (jäljempänä HSL) ja Hyvinkään toimivalta-alueiden ulkopuolisella Uudellamaalla. ELY-keskus on päättänyt, että se järjestää toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen palveluja EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisesti niiltä osin kuin siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät ja markkinaehtoisesti syntyvän liikenteen palveluja ei voida pitää riittävinä. Järjestämistapaa valittaessa ELY-keskuksella on siten käytettävissään sekä markkinaehtoinen liikenne, että PSA:n mukaiset vaihtoehdot. PSA:n mukainen järjestämistapa merkitsee käytännössä kilpailuttamista.

Tässä työssä on selvitetty, mikä on tarkoituksenmukaisin liikenteen järjestämistapa siinä Nurmijärven seudun liikenteessä, jossa siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014.

Kilpailutettu käyttöoikeussopimus on yksi varteenotettava malli PSA-liikenteen järjestämisessä. Tässä työssä on selvitetty, millä tavoin käyttöoikeussopimusta on tarkoituksenmukaista soveltaa Nurmijärven liikenteessä. Keskeisimpiä tutkittavia asioita ovat liikennöitsijän ansaintamalli, sopimuskauden pituus, kalustomääräykset sekä sopimuskorvauksen tarkistamista koskevat kohdat.

Uusien liikennöintisopimusten voimassa ollessa liikennöidään samanaikaisesti ja liikenteellisesti osaksi päällekkäin vielä vuoden 2015 jälkeen ns. siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvaa linja-autoliikennettä, jolla on yksinoikeuden suoja. Tämä rajoittaa käyttöoikeussopimusten mukaisen liikenteen suunnittelua ja toteutusta ja joudutaan ottamaan sopimusehdoissa huomioon.

Säädösten muuttumisen ohella nurmijärveläisten liikkumiseen tulee myönteisesti vaikuttamaan vuonna 2015 avattava Kehärata, jota pitkin on Kivistön asemalla vaihtamalla mahdollista päästä Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Tikkurilaan ja Pasilaan sekä toisaalta Myyrmäen suuralueelle, Huopalahteen ja Haagaan.

Nurmijärvellä tullaan lisäksi sopimuskauden aikana ottamaan käyttöön uusi matkakeskus Viirinlaakson kaava-alueella. Käyttöönotto tapahtuu arviolta vuonna 2015 sillä uuden matkakeskuksen on tarkoitus valmistua ennen Kehäradan valmistumista. Matkakeskuksen yhteyteen on suunnitteilla liityntäpysäköintipaikkoja sekä uusi kaupan suuryksikkö, mikä lisänee joukkoliikenteen houkuttelevuutta alueella.



Kuva 1. Näkymä kohti matkakeskusta

Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat

Uudistunut lainsäädäntö

EU:n palvelusopimusasetus (No 1370/2007, jäljempänä PSA) ja sen täytäntöönpanoa koskeva Suomen uusi joukkoliikennelaki (869/2009) tulivat voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut perinpohjaisesti. Joukkoliikenne järjestetään ja tuotetaan joko markkinaehtoisesti ilman yhteiskunnan rahoitusta tai joukkoliikenneviranomaisten järjestämänä silloin, kun siihen tarvitaan yhteiskunnan taloudellista tukea. Joukkoliikennelain mukaan toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät tavoiteltavan palvelutason niin markkinaehtoiselle liikenteelle, kuin yhteiskunnan taloudellisesti tukemallekin joukkoliikenteelle. Jos tavoiteltu palvelutaso syntyy ilman suoraa tai epäsuoraa julkista tukea, viranomainen ei puutu markkinoiden toimintaan. Julkista tukea on kuitenkin mukana suurimmassa osassa paikallista ja alueellista joukkoliikennettä, koska haluttu palvelutaso ei ole toteutunut ilman liikennepalveluiden ostoja tai lippusubventioita. Näin tulee olemaan myös tulevaisuudessa.

Kun toimivaltainen viranomainen päättää järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut, kuin mitä markkinaehtoisesti reittiliikennelupien perusteella muodostuisi, on noudatettava PSA:ta ja julkisia hankintoja koskevia säädöksiä (laki julkisista hankinnoista 348/348 ja ns. erityisalojen hankintalaki 349/2007). Markkinaehtoista liikennettä parempien tai runsaslukuisempien palveluiden järjestäminen voi koskea paitsi palvelutarjonnan määrää, niin myös laatua, luotettavuutta tai edullisempia matkustajahintoja. Joukkoliikennelain säätämisen yhteydessä selvitetiin, että mitään muita järjestämistapoja tai vaihtoehtoja ei ole, kuin mitä em. säädöksiin on sisällytetty.

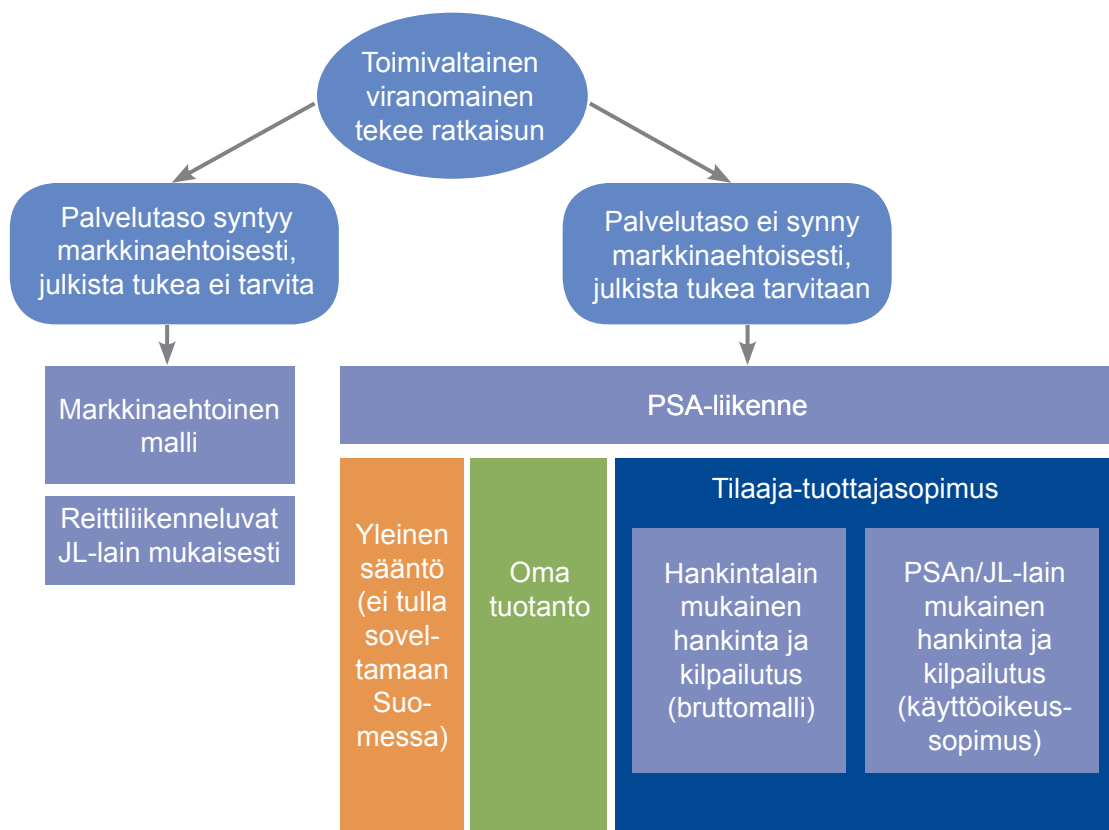
Uudenmaan ELYn toimialueella ml. Nurmijärvi joukkoliikennettä on subventoitu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja hankkimalla palveluita ostoliikenteenä. Liikenne ei ole tältä osin markkinaehtoista, vapaaseen markkinoille pääsyyn ja vapaaseen hintakilpailuun perustuvaa elinkeinotoimintaa. Tämä puoltaisi joukkoliikenteen järjestämistä PSA:n, joukkoliikennelain ja julkisia hankintoja koskevien säästöjen mukaisesti. Käytännössä linja-autoliikenne olisi kilpailutettava.

Joukkoliikennelakiin on sisällytetty ns. siirtymäaikaa koskevia säännöksiä. Vuoden 2009 lopulle voimassa olleen henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Kyseessä on kansallinen poikkeusjärjestely. Nämä määräaikaiset sopimukset ovat nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset päättyvät vuosien 2014 ja 2019 välillä. Alkuperäisen voimassaoloajan jälkeen niitä ei voida laillisesti enää jatkaa. Suurin osa Nurmijärven suunnan siirtymäajan liikennöintisopimuksesta umpeutuu vuoden 2014 lopussa. Jäljelle jäävien siirtymäajan liikennöintisopimusten yksinoikeuden suoja on kuitenkin otettava huomioon järjestettäessä Nurmijärven alueenkin liikennettä PSA:n ja joukkoliikennelain edellyttämällä tavalla.

Joukkoliikenneviranomaisten alueellinen toimivalta, toimialue ja valintatilanteet päätöksenteossa

Edellä on jo todettu, että joukkoliikenteen järjestämisestä päättävät ja vastaavat alueellisesti toimivaltaiset viranomaiset, joita Suomessa ovat ELY-keskukset sekä erikseen joukkoliikennelaisissa luetellut kunnalliset suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tai kaupunkien viranomaiset. Nurmijärven alueen toimivaltainen viranomainen on Uudenmaan ELY-keskus. Se vastaa paitsi Nurmijärven alueen sisällä järjestettävästä liikenteestä, myös alueen rajan ylittävästä seudullisesta liikenteestä. Jos Nurmijärvi joskus tulevaisuudessa päättäisi liittyä HSL:ään, vastaisi HSL Nurmijärven sisäisestä liikenteestä, sekä muualle HSL-alueelle suuntautuvasta liikenteestä, mutta Uudenmaan ELY-keskus vastaisi tässäkin tilanteessa HSL-alueen rajan ylittävästä liikenteestä

Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisen päätöksentekotilannetta havainnollistetaan seuraavassa kuvassa.



Kuva 2. Liikenteen järjestämistavan valinta

Palvelutasomäärittelyt

Päättyessään joukkoliikenteen järjestämisestä toimialueellaan ELY-keskuksen oli joukkoliikennelain 4§:n mukaan ensin määriteltävä vuoden 2011 loppuun mennessä toimialueensa joukkoliikenteen palvelutaso. Määrittelyn palvelutason pitäisi olla sellainen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Palvelutasomäärittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella ja sitouttaa kuntia sekä toimivaltaisia viranomaisia mm. liikennepalveluja hankittaessa. Uudenmaan ELY-keskus hyväksyi palvelutasomäärittelyt koko toimivalta-alueelleen 21.12.2011.

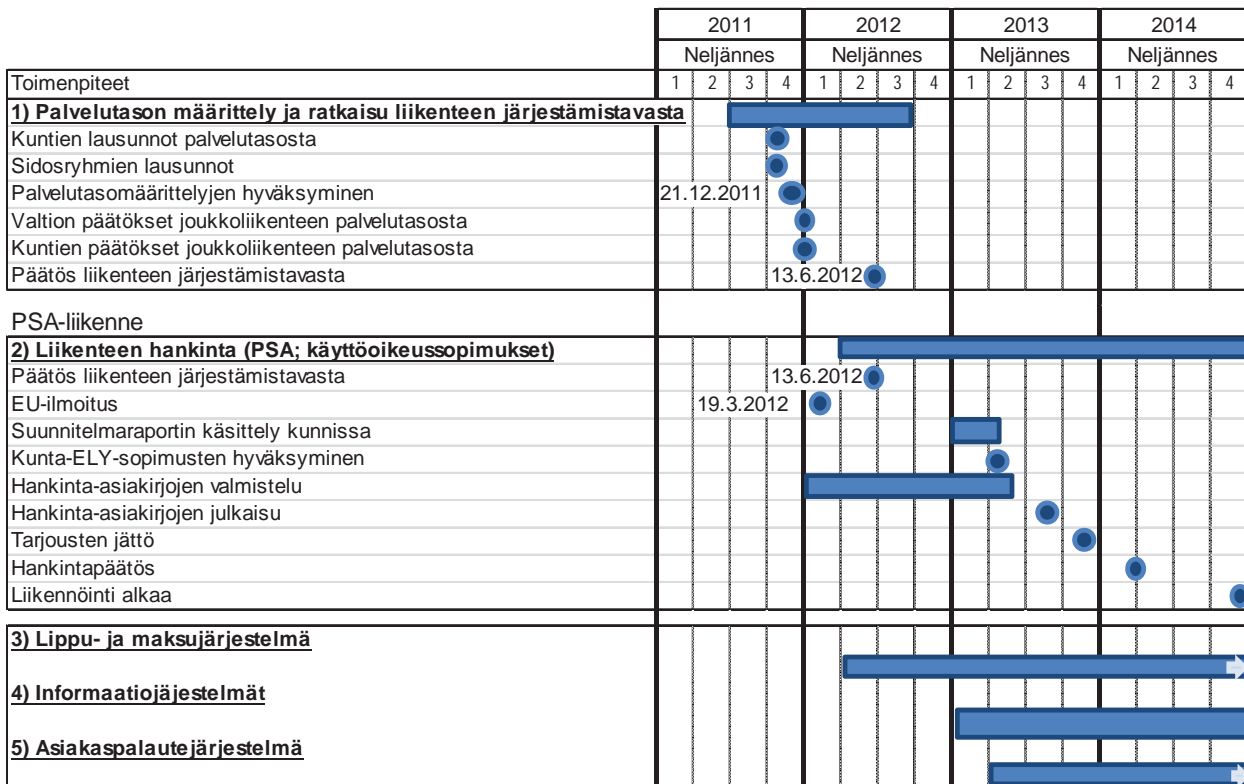
Päivaihtoehtoja koskeva päätös

Toimivaltainen viranomainen ratkaisee myös, kumpi päivaihtoehtoista eli markkinaehtoinen joukkoliikenne vai PSA-liikenne otetaan siirtymäajan liikennöintisopimusten lakattua käyttöön sen toimialueella tai toimialueen osalla. Osa alueesta voi tällöin perustua markkinaehtoiseen liikenteeseen ja osa taas PSA-liikenteeseen. Riippumatta siitä, valitaanko markkinaehtoinen vai PSA:n mukainen järjestämistapa, määräytyy päätösten aikataulu PSA:n ja kilpailuttamiseen varattavan riittävän pitkän ajan kautta. 13.6.2012 Uudenmaan ELY-keskus päätti järjestää joukkoliikennepalvelut toimivalta-alueellaan osin PSA:n mukaisesti. Vaadittu ilmoitus EU:n viralliseen lehteen annettiin 19.3.2012.

Päätösten valmistelun ja täytäntöönpanon aikataulu

Vuonna 2010 maaliskuun ja syyskuun välisenä aikana tehtiin selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymään HSL:een, johon Nurmijärven kunnanhallitus otti kantaa 28.2.2011. Lisäksi vuoden 2012 tammikuussa valmistui pilottiselvitys, jossa käsiteltiin käyttöoikeussopimuksen hyödyntämistä joukkoliikenteen hankinnassa Nurmijärvellä. Selvitys laadittiin maaliskuun 2011 ja tammikuun 2012 välisenä aikana. Nurmijärven linja-autoliikenteen järjestämistapamallia esiteltiin kunnanhallituksessa 21.5.2012 ja valtuustossa 28.5.2012.

Alla on kuvattu uusien järjestämistapojen valmistelun ja täytäntöönpanon aikataulua.



Kuva 3. Aikataulu

Valinnat joukkoliikenteen järjestämisvaihtoehtojen välillä

Henkilöliikenteen sääntelystä

Joukkoliikenne on ollut pitkään viranomaisten voimakkaan sääntelyn kohteena. Sääntelyn päätarkoituksena on ollut turvata kohtuuhintaiset liikennepalvelut kansalaisille tulotasosta riippumatta, varmistaa palveluiden olemassaolo myös alhaisen kysynnän aikaan sekä hillitä henkilöautojen aiheuttamia ruuhkia ja pakokaasupäästöjä. Sääntelyä on toteutettu mm. liikenneluvilla.

Viranomaisten ja liikenteenharjoittajien vastuusuhteiden sekä liikennemarkkinoiden toiminnan kannalta tärkeimmät säänneltävät tekijät voidaan joukkoliikenteessä jakaa seuraavasti:

- a. Tarjonnan (ml. linjastorakenteen) sääntely pitää sisällään liikenteen alueellisen laajuuden, liikennöinti-ajan, reittien, vuorovälien, päätepysäkkien ja pysähtymiskäyttäytymisen sääntelyn.
- b. Tariffin ja tulojen sääntelyyn kuuluu lippujen hintataso, tariffirakenne ja näiden variointi esimerkiksi asiakasryhmien tai palvelutyypin mukaan. Sääntely vaikuttaa kysynnän määrään ja rakenteeseen. Käytännössä kysymys on siis kysynnän sääntelystä hinnoitteluun puuttumalla.
- c. Markkinoille pääsyn ja sieltä poistumisen sääntely eli ne prosessit, joilla markkinoille voi päästä ja sieltä poistua ja jotka sääntelevät operaattoreiden ja viranomaisten suhteita ja asemaa.

Markkinoiden muodostumisen ja toiminnan kannalta keskeisin säänneltävä tekijä on markkinoille pääsyn ja sieltä poistumisen sääntely (c.). Jos ne eivät ole yrityksen ammatillista ja resursseja koskevien vähimmäisvaatimusten täytyessä vapaita, kysymyksessä on ei-kilpailullisten markkinoiden sääntelyn asteen lieventämisestä tai kiristämisestä tarjontaa tai tariffeja varioimalla. Yrittäjien toimintamahdollisuudet perustuvat tällöin kokonaan tai osittain viranomaisten myöntämiin yleensä lainsäädäntöön perustuviin erityisoikeuksiin tai yksinoikeuksiin (liikenneluvat), jolloin kilpailua saman alan yritysten kesken ei ole tai se on vähäistä.

Jos yrittäjät hoitavat liikennettä pääosin tai kokonaan omalla taloudellisella riskillään, on tarjonnan (a.) ja tariffin (b.) sääntelyn syytä olla liikenteenharjoittajan käsissä tulonmuodostuksen varmistamiseksi. Jos viranomaisen sääntelee toista tai molempia, on sen silloin myös syytä varautua subventoimaan liikennettä.

Bussiliikenteen erityispiirteisiin kuuluu paikallis- ja seutuliikenteessä palvelutarjonnan muodostuminen toistensa kanssa osittain päällekkäisistä ja toisiaan risteävistä linjoista, jolloin yksi matka voi muodostua useasta eri linjalle tehtävästä noususta ja jossa tiheimmin liikennöidyillä yhteysväleillä voi olla tarjolla eri päätepisteisiin menevien linjojen palveluita. Viranomaisen tulee varmistaa, ettei menetetä yhtenäisen linjaverkon matkustajalle tarjoamia palveluiden integraatioon liittyviä hyötyjä, kuten yhtenäistä lippu- ja maksujärjestelmää, eri operaattoreiden aikataulujen yhteensovittamista vaihtojen takia tai aikataulu- ja muuta matkustajainformaatiota. Nämä kaipaavatkin yleensä integraation varmistamista viranomaissääntelyllä.

Kaikkia sääntelylle asetettuja tavoitteita ei ole saavutettu. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on laskenut valtakunnallisesti, ja on muodostunut kilpailulta suojattuja markkinoita. Kustannukset ja matkalippujen hinnat sekä myös yhteiskunnan maksamat subventiot ovat kasvaneet. Ainoastaan suurimmilla kaupunkiseuduilla matkustajamäärät ovat kasvaneet ja kulkumuoto-osuus on pysynyt korkeana.

Toimivaltaisen viranomaisen toimivallan tarkastelu

Kun toimivaltainen viranomaisen tekee päätöksen liikenteen järjestämistavasta, voi päätöksen sisältö vaihdella liikennetyypeittäin tai alueittain.

Markkinaehtoisessa liikenteessä viranomaisen myöntää reittiliikenneluvat joukkoliikennelain mukaisesti. Jos markkinaehtoisesta liikenteen tarjontaan jää alueellisia tai ajallisia puutteita, viranomaisen voi hankkia täydentävää liikennettä ostosopimuksilla julkisia hankintoja koskevien säädösten mukaisesti.

Palvelusopimusasetuksen mukaan järjestetyssä liikenteessä (ns. PSA-liikenne) viranomainen kilpailuttaa liikenteen ja tekee sopimukset liikenteen hoidosta liikenteenharjoittajien kanssa. PSA-liikenteessä viranomainen vastaa pääsääntöisesti lippu- ja maksujärjestelmästä, vaikkakin sen käytännön toteutus on mahdollista järjestää ostopalveluina.

Kuten edellä on todettu, ELY-keskus Nurmijärvenkin alueen toimivaltaisena viranomaisena on alkukesästä 2012 päättänyt, että sen toimialueella joukkoliikenne järjestetään osin PSA:n mukaisesti eli käytännössä kilpailutetaan. Vaikka liikenne siltä osin, kuin siihen kohdistetaan julkista tukea, järjestetään pääsääntöisesti PSA:n mukaisesti, on toimivalta-alueella mahdollista järjestää osa liikenteestä myös markkinaehtoisesti.

Jos Nurmijärvi päättäisi myöhemmin liittyä HSL-kuntayhtymään, rajoittuisivat järjestämistapaa koskevat vaihtoehdot käytännössä PSA:n mukaisiin järjestämistapoihin, sillä HSL:n järjestämä liikenne on integroitu yhtenäiseksi seudulliseksi joukkoliikennejärjestelmäksi reittien ja aikataulujen lisäksi myös subventoitujen vaihtokelpoisten lippujen kautta.

Vaihtoehtoiset tavat järjestää liikenne Nurmijärvellä

Edellä todetut vuonna 2014 alkavat linja-autoliikenteen järjestämisessä tapahtuvat muutokset ovat sekä viranomaisten että liikenteenharjoittajien näkökulmasta merkittäviä. Uusien säädösten ja toimintatapojen sisäistäminen on vielä kesken. Kokonaiskuvan hahmottamiseksi on syytä kerrata lähtötilanne ja käsitellä lyhyesti eri perusvaihtoehtoja sekä niihin liittyviä etuja sekä haittoja.

Lähtötilanne on se, että Nurmijärven aluetta koskevien siirtymäajan liikennöintisopimuksien yksin- ja erityis-oikeudet lakkaavat suurimmaksi osaksi vuonna 2014. Nykyinen linja-autoliikenteen järjestämistapa ja nykyisellä tavalla subventoitu työmatkalippu eivät enää ole muuttuneesta lainsäädännöstä johtuen laillisia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että liikenne joudutaan kilpailuttamaan, eikä vanhaa suorahankintasopimukseen perustuvaa järjestelmää voida jatkaa. Nurmijärven työmatkalippu korvautuu uudella lipputuotteella.

Nurmijärven paikallis- ja lähiliikenteeseen sopivista uusista järjestämistavoista käsitellään tässä yhteydessä tarkemmin puhdas markkinaehtoinen malli sekä markkinaehtoinen malli täydennettynä palvelusopimusasetuksen keinoin. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavasta liikenteestä käsitellään tarkemmin bruttomalli ja käyttöoikeussopimukset. Oman tuotannon malli edellyttäisi, että Uudenmaan ELY-keskus perustaisi julkisomisteisen bussiyrityksen tai liikelaitoksen. Koska tätä, sinänsä PSA:n mahdollistamaa, vaihtoehtoa ei voi pitää todennäköisenä, sitä ei tässä yhteydessä tarkemmin käsitellä.

Markkinaehtoinen malli

Markkinaehtoinen malli perustuu joukkoliikennelain mukaisiin reittiliikennelupiin ja kutsu-joukkoliikennelupiin. Lupaa myönnettäessä viranomainen tarkistaa, että liikenteenharjoittaja täyttää säädetyt minimikriteerit ja ettei liikenne aiheuta jatkuvaa ja vakavaa haittaa PSA:n mukaiselle liikenteelle.

Reittiliikenneluvan mukaisen liikenteen tulee olla säännöllistä ja kaikille avointa. Joukkoliikennelaisissa on säädöksiä, joiden perusteella reittiliikennelupa voidaan poikkeustapauksissa jättää myöntämättä. Kyse olisi hyvin poikkeuksellisista tilanteista. Joukkoliikennelaki edellyttää, että reittiliikenneluvan mukaista liikennettä liikennöidään vähintään kahden vuoden ajan.

Markkinaehtoisen liikenteen hinnoittelu on vapaata. Viranomainen ei voi maksaa suoraa tai epäsuoraakaan tukea liikenteelle taikka liikennöitsijälle eikä puuttua liikennöitsijöiden lippujen hinnoitteluun. Liikennöitsijöitä ei voi myöskään velvoittaa liittymään yhteiskäyttöiseen lippujärjestelmään.

On kuitenkin malleja, joilla markkinaehtoiselle liikenteelle voidaan maksaa nousukohtaista korvausta. Tämä edellyttää kuitenkin hankinnan PSA:n mukaista kilpailuttamista. Asiaa on selvitetty mm. käynnissä olevassa Liikenneviraston ”Maaseutuliikenteen lippu- ja mak-sujärjestelmät” -selvityksessä.

Koska markkinaehtoisen liikenteen muodostamassa järjestelmässä liikenteen palvelutaso koostuu usean eri liikenteenharjoittajan reittiliikenneluvista, saattaa palvelutaso kehittyä epätasaisesti eri yritysten lisätessä tai vähentäessä liikennettä eri ajankohtina ja eri alueilla. On todennäköistä, että palvelutaso kehittyi hyväksi korkean

kysynnän ajankohtina ja yhteysväleillä, mutta vastaavasti jää tavoitteista hiljaisena aikana ja harvaan asutuilla alueilla.

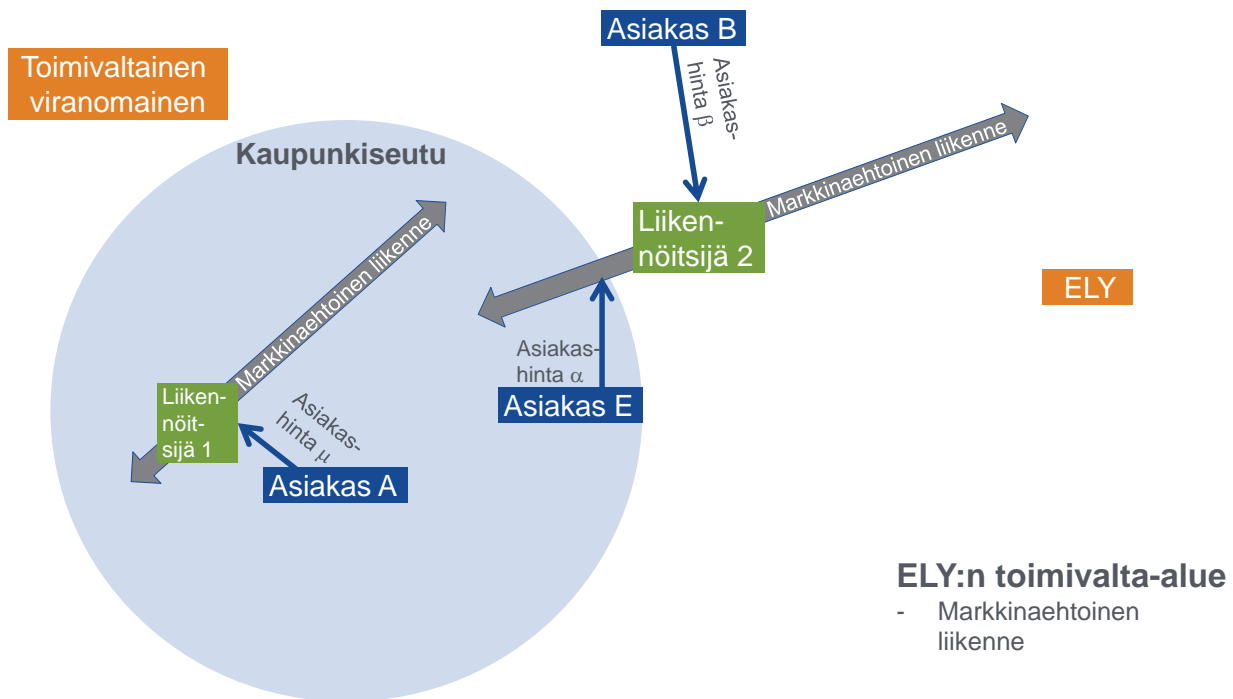
Markkinaehtoisessa mallissa joukkoliikenteen suunnittelu tapahtuu yrityksissä eikä varsinaista liikennejärjestelmätason suunnittelua ole palvelutasomäärittelyiden lisäksi. Näin ollen ei myöskään voida yhteisesti suunnitella maankäyttöä ja joukkoliikennejärjestelmää tukemaan toisiaan vaan linja-autoliikenne hakeutuu yritysten päätöksillä joukkoliikenteen käytössä olevalle katuverkolle.

Markkinaehtoinen malli soveltuu sinne, missä on markkinoita, mm. kaukoliikenteeseen ja suurempien asutuskeskittymien väliseen liikenteeseen.

Mallin edut ja haitat:

- + Liikenteen suunnitteluun kohdistuu mahdollisimman vähän rajoitteita ja velvoitteita, mikä lisää yrittämisen vapautta
- + Julkista tukea ei tarvita
- + Hyödynnetään yritysten osaamista liikenteen suunnittelussa
- + Kannustaa liikennöitsijöitä kehittämään palvelua ja markkinointia ja mahdollistaa yritysten palveluinnovaatiot
- + Hintakilpailu alentaa lippujen hintoja ja lisää liikennepalveluiden kysyntää
- + Ei edellytä vahvaa viranomaisorganisaatiota tai eriytettyä kirjanpitoa, ellei yrityksellä ole myös ilman tarjouskilpailua järjestettyä PSA-liikennettä
- + Markkinoille pääsy ja sieltä poistuminen vapaata
- + Liikenteen harjoittaja sitoutuu palvelutasoon kahdeksi (2) vuodeksi, mikä lisää tarjonnan vakautta
- Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä ja matkaketjut ovat kokonaan liikenteen harjoittajien yhteistyön varassa ja osa markkinaehtoisesta reittiliikenteestä saattaa jäädä lippuyhteistyön ulkopuolelle
- Liikennekokonaisuus on altis ennakoimattomille tarjonnan muutoksille kysynnän ja liiketulojen vähentyessä,
- reittiliikenneluvan lakkautuksen ilmoitusaika 3 kk ei ole riittävä järjestää tilalle PSA-liikennettä
- Palvelu ei välttämättä ole kattavaa, jos markkinaehtoista liikennettä ei synny kaikilla alueilla tai kaikkina aikoina
- Viranomainen ei voi vaikuttaa lippujen hinnoitteluun tai joukkoliikennepalveluihin
- Palvelujen määrä ja laatu eivät välttämättä aina täytä palvelutasotavoitteita
- Matkustajan on vaikea hahmottaa joukkoliikennepalvelujen kokonaisuutta

Alla on havainnollistettu liikennöitsijän tulonmuodostusta markkinaehtoisessa mallissa.



Kuva 4. Markkinaehtoinen malli

Markkinaehtoinen malli täydennettynä palvelusopimusasetuksen keinoin

Ostoliikennettä tarvitaan todennäköisesti täydentämään reittiliikenneluvilla liikennöitävää markkinaehtoista liikennettä. Paikallisliikenteessä markkinaehtoista mallia käytettäessä iltaliikenteen ja sunnuntailiikenteen tarjonta jää todennäköisesti pienemmäksi kuin mitä tavoiteltu palvelutaso edellyttäisi. Näin on ennen muuta siksi, että liikenteen kysyntä on näinä ajankohtina muita ajankohtia vähäisempää. Lisäksi kuljettajille maksettavat palkanlisät tekevät ilta-, yö- ja sunnuntailiikenteestä kallista liikennöidä. Toimivaltainen viranomainen joutuu siksi ostamaan täydentävää liikennettä, jotta tavoiteltu palvelutaso toteutuisi.

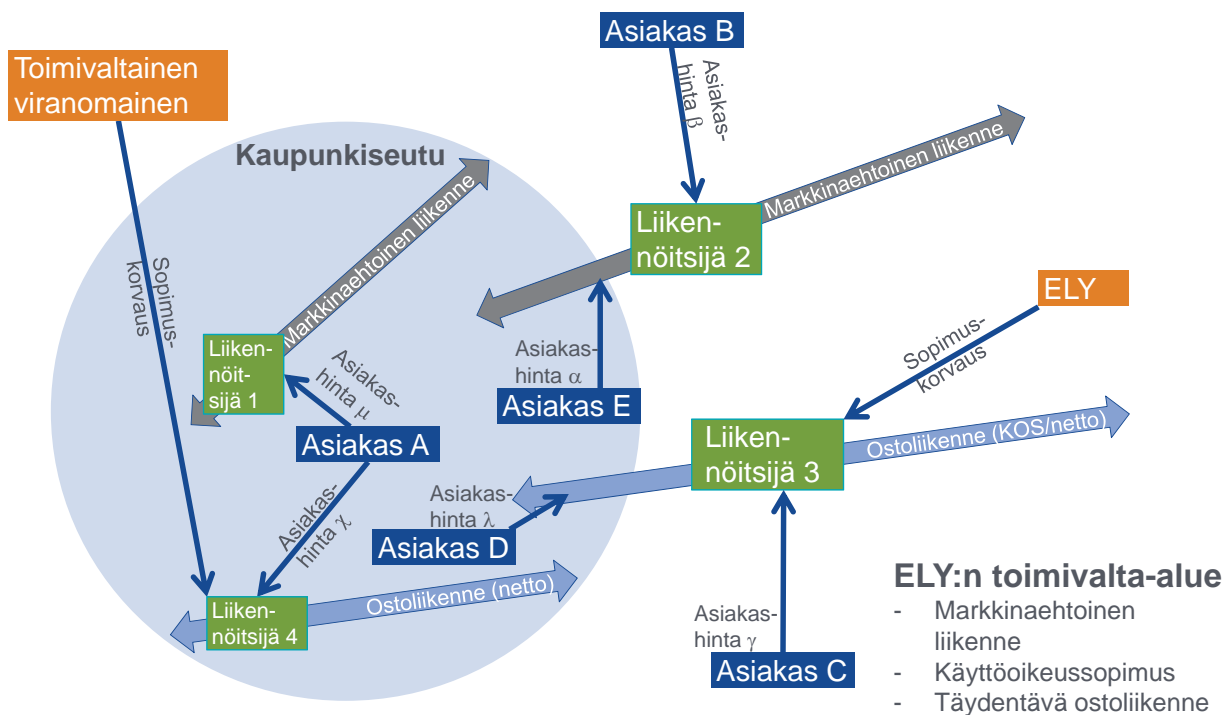
Toimivaltainen viranomainen laatii täydentävän liikenteen suunnitelman, antaa tarjouspyynnössään keskeisimpien lipputuotteiden hinnat sekä arvion matkustuskysynnästä. Tämän jälkeen kilpailun kohteena olevasta liikenteestä järjestetään tarjouskilpailu.

Täydentävää ostoliikennettä suunniteltaessa ja kilpailutettaessa on syytä muistaa, että liikennettä tulee voida joustavasti muuttaa, jos markkinaehtoisen liikenteen reittiliikenneluvissa tapahtuu muutoksia ostoliikenteen sopimuskauden aikana. Viranomaisen kannalta voidaan joutua tilanteeseen, jossa täydentävän ostoliikenteen suunnittelu ja kilpailuttaminen laajempina kokonaisuuksina on vaikeaa, jos eri liikennöitsijät lopettavat tai vähentävät liikenteitään eri ajankohtina. Täydentävään ostoliikenteeseen liittyy tulevaisuudessa myös se ongelma, että ostoliikenteessä olisi todennäköisesti eri lippu- ja tariffijärjestelmä ja erilaiset matkalippujen hinnat, kuin siinä markkinaehtoisessa liikenteessä, jonka palveluita täydentämään ostoliikenne on hankittu.

Mallin (markkinaehtoinen liikenne täydennettynä ostoliikenteellä) edut ja haitat:

- + Markkinoille pääsy ja sieltä poistuminen on vapaata
- + Liikenteen suunnitteluun kohdistuu mahdollisimman vähän rajoitteita ja velvoitteita, mikä lisää yrittämisen vapautta
- + Julkinen tuki kohdistuu täydentävään ostoliikenteeseen
- Jos liikennekokonaisuus muodostuu useiden yrittäjien liikennepalveluista, palvelukokonaisuus ei välttämättä ole optimaalinen käyttäjän kannalta
- Markkinaehtoisen liikenteen muutokset ovat huonosti ennakoitavissa, jolloin liikennetarjonnan kokonaispalvelujen hallittavuus on heikkoa
- Asiakashinnat eivät välttämättä ole yhtenäiset kaupunkiseudun sisällä
- Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä myös toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueen sisällä on kokonaan liikenteenharjoittajien yhteistyön varassa, eikä siten muodostu välttämättä täysin kattavaksi. Malli edellyttää laaja-alaista koordinoitua ja liikenteenharjoittajien yhteistyötä lippu- ja maksujärjestelmän kehittämisestä

Alla on havainnollistettu ostoliikenteellä täydennettyä markkinaehtoista mallia.



Kuva 5. Markkinaehtoinen malli ostoilla täydennettynä

Yleinen sääntö on PSA:n ja joukkoliikennelain mukainen mahdollisuus asettaa hintavelvoite eli käytännössä enimmäishinnat eri lipuille. Hintavelvoitteesta seuraa viranomaisen korvausvelvollisuus liikenteenharjoittajille ns. täyden korvauksen periaatteen ml. kohtuullinen voitto, mukaisesti. Suomessa voi yleisen säännön asettaa nykylainsäädännön mukaan ainoastaan valtioneuvosto, joten järjestelmä olisi kankea. Lisäksi siihen liittyy ns. jälkilaskentamenettely, jossa viranomaiset laskevat jälkikäteen, että maksettu korvaus on kunkin yrityksen osalta oikean suuruinen, ettei ylikompensaatiota synny. Liikenne- ja viestintäministeriö onkin keväällä 2012 linjannut, että yleistä sääntöä ei oteta käyttöön Suomessa eikä yleisen säännön valmistelua jatketa.

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettu liikenne, bruttomalli

Bruttomallilla tarkoitetaan tässä hankintalain mukaista julkista palveluhankintasopimusta. Bruttomallia on toisinaan virheellisesti kutsuttu myös ”tilaaja-tuottaja-malliksi”. Itse asiassa kaikki PSA:n mukaiset joukkoliikenteen järjestämistavat ovat tilaaja-tuottaja-malleja, koska niissä aina palveluiden tilaajana (so. ostajana) on julkisyhteisö ja tuottajana (so. myyjänä) on liikenteenharjoittaja.

Bruttomalliin perustuvassa ostoliikenteessä toimivaltainen viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittajalta ostetaan tietyn reitin ajaminen tietyllä aikataululla ja tietyn laadulla (palvelu, kalusto). Liikenteenharjoittajan saama tulo ei ole riippuvainen matkustajamääristä. Ostoliikenteessä tarjouskilpailun järjestävä viranomainen tekee määrääjäksi sopimuksen tarjouspyynnössä verraten tarkasti määrätyn liikennekokonaisuuden liikennöinnistä tarjouskilpailun voittajan kanssa. Liikenteen tarjonta, lippujen hinnat ja laatutekijät ovat liikenteen tilaajan määrittelemät. Kilpailun voittaa halvimman hyväksyttävän tarjouksen jättänyt liikenteenharjoittaja tai kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehnyt liikenteenharjoittaja. Viimeksi mainitussakin vaihtoehdossa tarjoushinnalla on suuri paino tarjouskilpailun edullisuutta ratkaistaessa. Tarjouspyynnössä on mainittava, kumpaa vaihtoehtoa tarjouskilpailussa noudatetaan.

Bruttomalli on markkinoille pyrkivän liikennöitsijän kannalta hyvä, sillä muissa malleissa kohteen liikennöinnistä ennen kilpailuttamista vastanneella liikenteenharjoittajalla katsotaan olevan muita kilpailijoita parempi tuntuma matkustuskäyttämiseen ja lipputulojen muodostumiseen. Bruttomallissa tämä kilpailuetu poistuu, koska matkustajamäärillä ja lipputuloilla ei ole liikennöitsijän tulojen muodostumisen kannalta ole merkitystä.

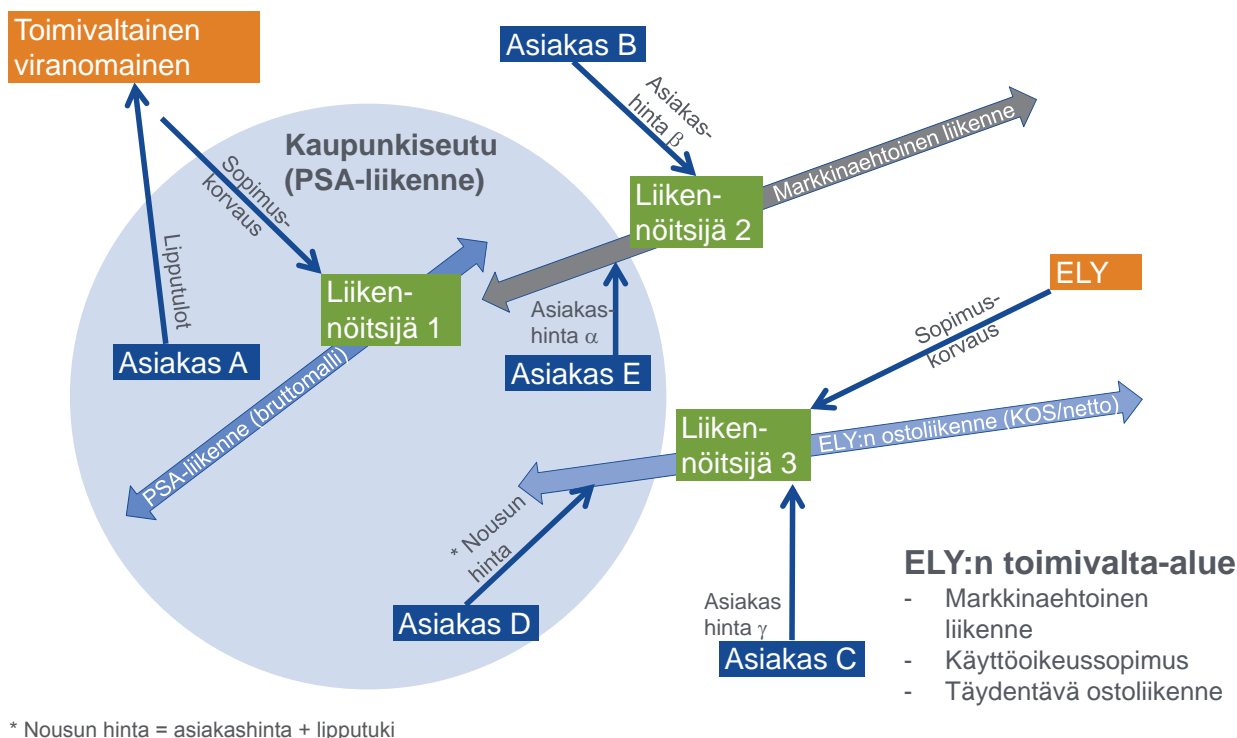
Bruttomallin heikkoutena on kuitenkin, että matkustajamäärien kasvu ei suoraan lisää liikennöitsijän tuloja. Myöskään palvelun laadun puutteista aiheutuva kysynnän lasku ei vaikuta suoraan tuloihin. Laadun merkitystä voidaan kuitenkin korostaa ja operaattorin toimintaan vaikuttaa maksamalla laadukkaasti toteutetusta liikenteestä bonuksia ja sakottamalla vastaavasti huonolaatuisesti toteutuneesta palvelusta. Jos bruttomallilla kilpailutettua liikennettä liikennöidään täysin tilaajan suunnittelemin aikatauluin, ei liikennöitsijän suunnitteluosaamista myöskään täysimääräisesti hyödynnetä operatiivisen tehokkuuden parantamisessa.

Bruttomalli on käytössä pääjärjestelmänä Helsingin seudun paikallis- ja seutuliiikenteessä ja Turun paikallisliikenteessä sekä osassa Tampereen paikallisliikennettä.

Mallin edut ja haitat:

- + Mahdollistaa alueella tarjonnan integroinnin ja yhtenäisen lippujärjestelmän
- + Varmistaa tasapuolisen määritetyn palvelutason toteutumisen
- + Viranomainen saa koko ajan suoraan tietoa matkustajamääristä
- + Viranomainen voi suunnitella ja optimoida alueen liikennettä kokonaisuutena (yhteys maankäytön, palvelujen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun)
- + Tarjosten laadinta yleensä melko yksinkertaista eikä sido liikaa resursseja, tarjosten vertailu helpompaa kuin käyttöoikeussopimuksissa
- + Liikennöitsijällä ei ole lipputuloriskiä, jolloin tarjouksissa on pienempi riskikate
- + Sopimuskohteet voidaan rajata niin, että saadaan tarjouksia sekä pieniltä että suurilta palveluntuottajilta
- + Joustavampi kuin muut mallit sopimusaikana tapahtuvien muutosten suhteen
- Matkustajamäärien kasvu ei suoraan lisää liikennöitsijän tuloja, eikä palvelun laadun puutteista johtuva kysynnän lasku vaikuta suoraan liikennöitsijän tuloihin
- Yrityksen liikkumavara ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen pieniä ja yritysten toiminta kapeatuu
- Ei hyödynnä liikennöitsijöiden osaamista linjaston optimoinnissa
- Linjaston tuottavuutta ei yleensä optimoida työvuorosuunnittelun ja autokiertojen kannalta
- Liikenteen suunnittelu vaatii viranomaisen resursseja, kustannuksiin pitää varautua
- Suuria hankintakohteita käytettäessä on vaarana monopolin syntyminen
- Edellyttää toimivaa bonus- ja sanktiojärjestelmää

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu bruttomallia.



Kuva 6. Bruttomalli. Kuva on semaattinen. Nurmijärvellä ELY toimii liikenteen tilaajana.

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettu liikenne, käyttöoikeussopimus

Alueellinen käyttöoikeussopimus

Joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksessa (konsessio) liikenteenharjoittajalle myönnetään yksinoikeus jonkin maantieteellisen alueen liikenteeseen tai suppeassa tapauksessa reittiin (liittyä jäljempänä esiteltävään nettomalliin). Liikenteenharjoittaja vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa tuloriskin. Käyttöoikeussopimuksessa liikenteenharjoittaja saa lipputulot tai matkustajanousuihin perustuvan, tarjouksensa mukaisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksen ideana on se, että liikenteenharjoittajalla on motivaatio suunnitella liikenne hyvin, koska hän saa matkustajamääriin ja asiakastuloihin perustuvan korvauksen.

Käyttöoikeussopimuksissa on paljon samoja piirteitä kuin mm. ELYjen käyttämässä ostoliikenteessä nettomallilla. Nykyisen tulkinnan mukaan nettosopimukset tulkitaan käyttöoikeussopimuksiin kuuluviksi. Markkinoille pääsy tapahtuu tarjouskilpailun kautta ja lipputuloriski sekä riski tuotantokustannuksista ovat molemmat liikenteenharjoittajalla. Alueellinen käyttöoikeussopimus antaa kuitenkin liikenteenharjoittajalle enemmän vapausasteita palvelutason osalta ja on siten markkinalähtöisempi kuin käyttöoikeussopimuksen kilpailuttaminen nettomallilla. Pääero ostoliikenteen brutto- ja nettomalleilla kilpailuttamiseen nähden onkin liikenteen suunnitteluvastuussa. Alueellisessa käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijä suunnittelee liikenteen tarjouspyynnössä annettujen ehtojen mukaisesti. Ostoliikenteen bruttosopimuksissa tilaaja määrittelee liikenteen hyvin tarkasti.

Kilpailun järjestävä viranomainen siis asettaa minimivaatimukset liikennetarjonnalle, esim. liikennöntiajalle, vuorovälille ja käytettäville reitinosille ja pysäkeille, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut. Liikenteenharjoittajan oletetaan pyrkivän maksimoimaan voittonsa sääntelemällä liikennetarjonnan määrää ja laatua ottaen huomioon viranomaisen asettamat vaatimukset.

Tilaajan ja liikennöitsijän välinen rahavirta voi periaatteessa kulkea molempiin suuntiin. Liikennöitsijä voi jättää tarjouksen tilaajalle maksettavasta summasta hyvin kannattavissa kohteissa. Tällöin kyseessä on maksu siitä, että yrittäjä saa yksinoikeuden tarjota palveluita matkustajille ja kerätä siitä tuottoja. Tyypillisesti kuitenkin alueellinen käyttöoikeussopimus on lähellä kilpailuttamista nettomallilla, koska tarjous jätetään siitä korvauksesta, jonka liikennöitsijä edellyttää saavansa lipputulojen lisäksi, jotta liikennettä voidaan hoitaa kannattavasti. Vaihtoehtona on, että tarjoukset annetaan matkustajanousujen perusteella maksettaviin korvauksiin, jolloin tilaajan päättämien lippujen hintojen muutokset eivät ole niin sidoksissa kustannusindeksien muutoksiin. Erona nettosopimukseen (nykyisin siis reittipohjainen käyttöoikeussopimus) on alueellisen käyttöoikeussopimusten liikennöitsijöille antama suurempi suunnitteluvapaus.

Ensimmäiset käyttöoikeussopimukset on solmittu kynnyksarvon alittavina suorahankintoina neuvottelumenetelyllä Imatralle, Hyvinkäälle ja Riihimäelle. Alueellisia käyttöoikeussopimuksia ei toistaiseksi ole kilpailutettu Suomessa.

Mallin edut ja haitat:

- + Liikenteenharjoittaja on motivoitunut hoitamaan liikenteen hyvin ja kehittämään toimintaansa
- + Palvelutasomäärittely voidaan esittää tarjouspyynnössä tai liikenteen hinta voidaan arvioida etukäteen riippuen valittavasta korvausmallista
- + Mahdollistaa kaupunkiseudulla yhtenäisen lippujärjestelmän ja yritysten innovaatiot
- + Ei edellytä yhtä laajaa viranomaisorganisaatiota kuin esim. bruttomalli
- + Pienten yritysten tarjousyhteenliittymät ja alihankkijan käyttö sekä saman alueen eri viranomaisten tarjouskilpailuiden limittäminen voivat ehkäistä monopolitilanteen syntymistä
- + Viranomainen voi suunnitella alueen liikenteen kokonaisuutena
- Tarjousten arviointi vaatii muita malleja enemmän ammattitaitoa, sillä tarjouskilpailun objektiivinen ratkaiseminen, tarjouskohteen rajaaminen ja markkinainformaation jakaminen on haasteellista
- Kohteen laaja kattavuus ja pitkät sopimusajat ovat riski monopolin syntyemiselle ja sen vaikutuksille liikenteen hintaan ja laatuun
- Sopimuskohteet ovat helposti liian suuria pienille yrityksille
- Liikenteen integrointi muuhun liikenteeseen voi aiheuttaa epävarmuutta tulonmuodostuksessa ja liikennöitsijän liiketoimintariski on bruttomallia suurempi, mikä saattaa korottaa tarjoushintaa
- Ennakoimattomat toimintaympäristön muutokset sopimusaikana ovat tuloriski liikenteenharjoittajalle ja vaikeuttavat sopimusehtojen määrittelyä
- Lippu- ja maksujärjestelmä on monimutkaisempi toteuttaa kuin bruttomallissa

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus (nettomalli)

Nettomalli on yksinkertainen muoto käyttöoikeussopimuksesta. Nettomallissa toimivaltainen viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja liikenteenharjoittaja lipputulo- tai matkustajariskistä. Nettomallista liikennöitsijä jättää tarjouksen liikennöintikustannusten ja arvioidun lipputulojen erotuksesta, jolloin lipputulot jäävät liikenteenharjoittajalle. Vaihtoehtona on, että tarjoukset annetaan matkustajanousujen perusteella maksettaviin korvauksiin, jolloin tilaajan päättämien lippujen hintojen muutokset eivät ole niin sidoksissa kustannusindeksien muutoksiin. Puhtaassa nettomallissa tarjonta on bruttomallin tapaan tilaajan melko tarkkaan sääntelemää. Monet käytännössä toteutetut mallit kuitenkin lähestyvät alueellisia käyttöoikeussopimuksia antamalla operattorille suunnitteluvastuuta. Nettomallissa liikennöitsijän kannattaa panostaa palvelun laatuun ja markkinointiin matkustajamäärän ja siten oman tuloksensa maksimoimiseksi. Myös lippujen hinnoittelun ainakin osittainen vapauttaminen on samasta syystä perusteltua nettomallissa. Liikennöitsijä voi esimerkiksi saada luvan hinnoitella vapaasti esimerkiksi muut tuotteet kuin kausilipputuotteen tai käyttää omia lippujaan viranomaisen lippujen rinnalla.

Em. syistä liiketoimintariski on nettomallissa bruttomallia selvästi suurempi.

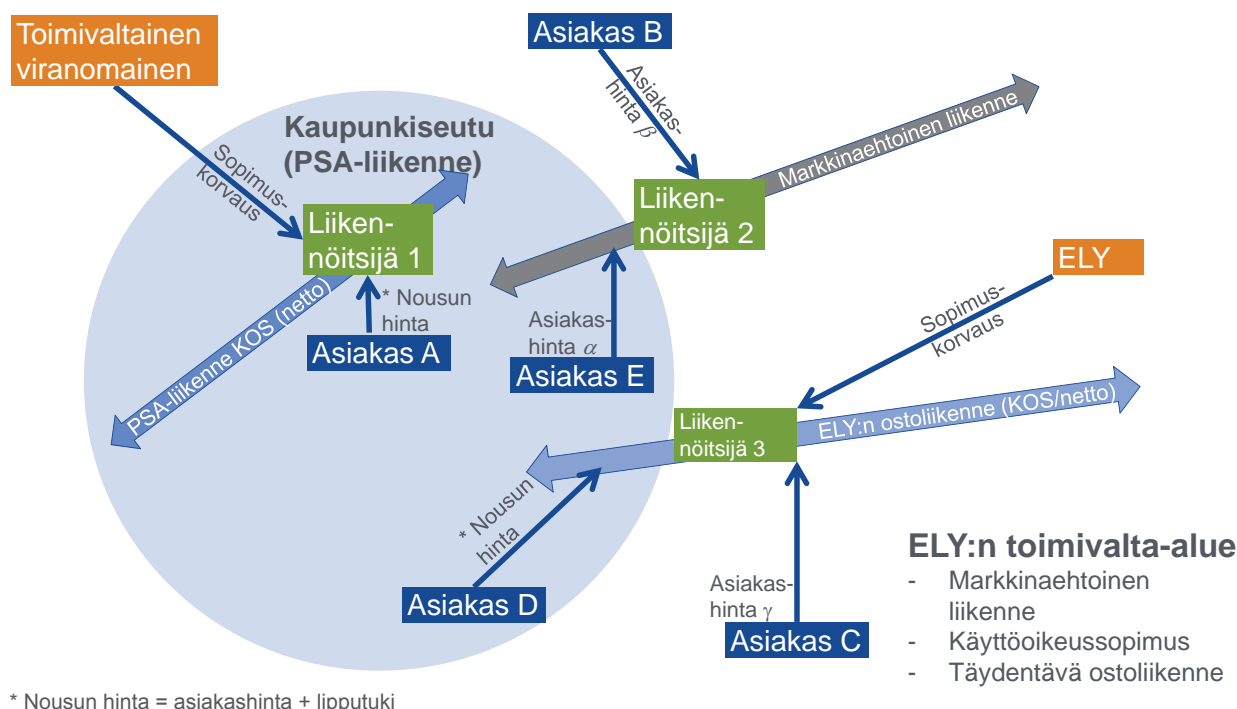
Jotta kilpailutilanne olisi nettomallissa aito, tulee kaikilla kilpailuun osallistuvilla olla yhdenvertainen ja riittävä informaatio liikennekokonaisuuden matkustajamääristä, lipputuloista ja näiden taustalla olevista muuttujista. Tämä edellyttää tarjouskilpailun järjestäjältä matkustajatietojen keräämistä ja jakamista tarjoajille etukäteen.

Nettomallin sopimuksia on käytetty tyypillisesti ELYjen ostamassa muuta linjaliikennettä täydentävässä liikenteessä, jossa kohteiden koko on pieni ja sopimusajat lyhyitä.

Mallin edut ja haitat:

- + Tilaaja voi suunnitella tarjonnan reittikohtaisesti palvelutasotavoitteen mukaisesti
- + Alueen liikenne voidaan suunnitella kokonaisuutena
- + Tarjousten laadinta on melko yksinkertaista eikä sido kohtuuttomasti resursseja
- + Tarjousten vertailu on helpompaa kuin laajoissa käyttöoikeussopimuksissa
- + Mahdollistaa tarjonnan vahvan integroinnin ja yhtenäisen lippujärjestelmän
- + Lipputulot jäävät liikenteen harjoittajalle, jolloin liikenteen harjoittajan kannattaa panostaa palvelun laadun parantamiseen ja markkinointiin
- + Sopimuskohteet voidaan rajata niin, että saadaan tarjouksia sekä pieniltä että suurilta palvelun tuottajilta
- + Voidaan käyttää täydentävässä liikenteessä
- Liikennöitsijän liiketoimintariski on bruttomallia suurempi
- Lipputuloriski on liikennöitsijällä, mikä saattaa korottaa tarjoushintaa
- Aito kilpailutilanne edellyttää tarjouskilpailun järjestäjältä matkustajatietojen keräämistä ja jakamista tarjoajille etukäteen, mikä vaatii resursseja
- Ei hyödynnä liikennöitsijöiden osaamista linjaston optimoinnissa
- Viranomaisorganisaation kustannuksiin pitää varautua
- Sopimuksen aikana tapahtuvien palvelusovaitumusten tai ulkoisten olosuhteiden aiheuttamien muutosten hallinta on hankalaa

Alla on havainnollistettu käyttöoikeussopimuksia



Kuva 7. Käyttöoikeussopimus

Joukkoliikenteen järjestämistapojen vaikutusarviot Nurmijärvellä

Nurmijärven seudulla käytännössä mahdollisia ja tarkoituksenmukaisia liikenteen järjestämistapoja ovat palvelusopimusasetuksen mukaiset alueelliset ja reittipohjaiset käyttöoikeussopimukset ja bruttomalli sekä ostoliikenteellä täydennetty markkinaehtoinen liikenne.

Seuraavissa kohdissa esitetyt arviot viranomaisorganisaation henkilömääristä perustuvat kaikille avoimen joukkoliikenteen lähtökohtiin eikä niihin sisälly lakisääteisten kuljetusten tai erityisjärjestelyjen, kuten matkojen yhdistelykeskuksen edellyttämiä resursseja.

Alueellisessa käyttöoikeussopimuksessa liikenteenharjoittajalle myönnetään yksinoikeus tietyille alueelle tai reitille (ks. alla). Viranomaisen varmistaa halutun palvelutason toteutumisen alueittain palvelutasomäärittelyllä, mutta liikennöinnin suunnittelee valittu liikenteenharjoittaja.

Nurmijärven keskeiset yhteydet suunniteltaisiin yhtenäisesti palvelutasomäärittelyn mukaan. Tämä edellyttää toimivaltaiselta viranomaiselta riittävästi resursoitua joukkoliikenneorganisaatiota sekä asiantuntijapalveluiden hankintaa kilpailutuksiin. Maksujärjestelmä ja liikenteen valvonta on Nurmijärven tapauksessa tarkoituksenmukaista ulkoistaa. Joukkoliikenneyksikön tehtävät olisivat tällöin seuraavat:

- johto, sopimusasiat
- suunnittelu
- liikenteen valvonta ja palautteiden käsittely
- joukkoliikenteen infra-asiat
- lippujärjestelmän ylläpito ja seuranta sekä budjetointi
- liikennöntikorkvausten maksatukset
- joukkoliikenteen yleismarkkinointi ja tiedotus

Uudenmaan ELYllä on tällä hetkellä 5,5 henkeä joukkoliikennetehtävissä. Heidän vastuullaan on Nurmijärven linja-autoliikenteen ohella mm. Porvoon, Lohjan, Forssan ja Loviisan paikallisliikenteen järjestäminen sekä laajan seudullisen liikenteen viranomaisena toimiminen. On ilmeistä, että jos liikennettä järjestetään Uudenmaan ELYn toimivalta-alueella laaja-alaisesti käyttöoikeussopimuksin, henkilökuntaa tarvitaan enemmän eli nykyistä 5,5 hengen ryhmää on syytä laajentaa 7-10 hengen suuruiseksi. Tarkka henkilökuntamäärä riippuu ulkoistettujen tehtävien määrästä ja tehtävien laajuudesta. Lisäksi Nurmijärven kunnalla on syytä olla omaa henkilökuntaa, jonka tehtäväkuvaan kuuluu selvittää joukkoliikenteen tarpeita, infrastruktuuriasioita sekä rahoitusta kunnan kannalta. Tämän lisäksi lippujen myyntiä varten tarvitaan asiakaspalvelupiste.

Käyttöoikeussopimuksissa nurmijärveläisten keskeiset yhteydet suunniteltaisiin yhtenäisesti (ELYn palvelutasomäärittely + liikennöitsijän suunnitelma). Nurmijärven keskeisillä yhteyksillä olisi käyttöoikeussopimusten myötä yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä ja mahdollisuus sopia lippuyhteistyötä HSL:n kanssa. Lippuyhteistyö HSL:n kanssa lisää kuitenkin kustannuksia, koska HSL perii matkalipuista Nurmijärveläisiltä omakustannushinnan. Toisaalta ilman yhteistyötä HSL:n kanssa palvelutasoa ei saatane nurmijärveläisille riittävän hyväksi. Esimerkiksi kehäradan junaliikenteen palvelut edellyttävät yhteistyötä. Lippujen kelpoisuus markkinaehtoiseen liikenteeseen riippuu markkinaehtoiseen liikenteen liikenteenharjoittajista ja kustannukset siitä, mihin nousuprusteiseen hintaan liikenteenharjoittajilta voidaan matkustus oikeuksia ostaa.

Käyttöoikeussopimus olisi luontevaa jakaa yhdeksi isoksi tai mahdollisesti 2-3 pienemmäksi kilpailukohteeksi. Nurmijärven liikennettä on kuitenkin vaikea jakaa osiin. Toisaalta yhden ison liikennekokonaisuuden kilpailuttaminen voi tilapäisesti heikentää palvelutasoa, jos liikennöitsijä vaihtuu ja uuden liikennöitsijän aloitus epäonnistuu. Riski lienee kuitenkin pieni, koska alueen liikennöitsijöillä on riittävä kokemusta pääkaupunkiseudun talousalueen joukkoliikenteestä.

Liikenteen järjestämistavan valinnassa ja suunnittelussa on erityisesti otettava huomioon liikenteen synkronointi HSL:n järjestämään joukkoliikenteeseen. Tämä mahdollistaa mm. sopimusten siirtämisen osaksi HSL-liikennettä, jos Nurmijärvi tulevana vuosina suunnittelisi liittymistä HSL-yhteistyöhön.

Markkinaehtoinen, ostoilla täydennetty liikenne soveltuisi reiteille, joilla riittävästä kysynnästä johtuen syntyä taloudellisesti kannattavaa markkinaehtoista liikennettä. Markkinaehtoisessa liikenteessä ilt- ja viikonloppuliikenteen tarjonta jäisi kuitenkin pienen kysynnän vuoksi heikoksi, jolloin tarvitaan täydentävää ostoliikennettä.

Toimivaltaisen viranomaisen joukkoliikenneorganisaatiossa tulee tällöin ainakin kahden henkilön toimenkuvaan kuulua muiden tehtävien ohella Nurmijärven liikenneasioiden hoitaminen. Toinen hoitaisi painotetusti ostoliikennettä ja sen maksatuksiin liittyviä asioita toisen keskittyessä enemmän infrastruktuuriin sekä palvelutason kehittämisen arviointiin. Voidaan olettaa, että jos liikenne Uudenmaan ELYn alueella järjestettäisiin markkinaehtoisesti, nykyinen henkilökunta todennäköisesti riittäisi tähän.

Nurmijärven paikallisliikenteen nykyinen liikennöitsijä on hakenut reittiliikennelupia nykyiselle liikenteelle maanantaista lauantaihin. Sunnuntain tarjontaa ei sen sijaan ole haettu. Nurmijärven Helsinkiin suuntautuvasa lähiliikenteessä saattaa syntyä todellista kilpailua nykyisten liikennöitsijöiden yrittäessä laajentaa reviirejään korkean kysynnän aikoihin arkisin klo 7-18. On myös todennäköistä, että kilpailevat lähiliikennöitsijät yrittävät laajentaa Helsingin suunnan linjojen vaikutuspiiriä Nurmijärven taajama-alueilla. Tämä saattaa johtaa siihen, että kunta joutuu rajoittamaan katuverkon käyttöä linjaliikenteeseen asemakaava-alueella.

Ostoliikenteenä jouduttaneen tässä vaihtoehdossa järjestämään paikallis- ja lähiliikenteen vuoroja arkisin klo 18–24 sekä sunnuntaisin, minkä lisäksi maaseutuliikennettä joudutaan ostamaan riittävien peruspalveluiden turvaamiseksi. Täydentävä ostoliikenne voi olla toimivaltaisen viranomaisen hankkimaa liikennettä, yleisemmin nettomallilla tai kunnan ostamaa liikennettä hankintalain perusteella. Ostoliikenteen lippujen asiakashinnat olisi syytä pitää melko lähellä markkinaehtoisesta liikenteen lippujen hintoja, jotta toimivaltainen viranomainen sekä liikennöitsijät voisivat sopia yhtenäisistä vaihtokelpoisista lipuista vapaaehtoiselta pohjalta. Lopputuloksena on tällöin kattava palveluverkko, jossa yhteiskunnan tuki on kohdistettu tarjonnan ylläpitämiseen ostoilla. Lippujen hintataso saattaa tällaisessa järjestelmässä muodostua kalliiksi ja lippujen hinnat tulevat vaihtelevaan samoillakin reiteillä. Liikennöitsijöiden saamat korvaukset perustuisivat matkustajien todellisiin nousuihin ja tarjosten mukaisiin nousujen hintoihin taikka nettosopimuksessa määrättyyn kiinteään hintaan. Vaihtoehtoisesti täydentävää liikennettä voitaisiin hankkia myös bruttosopimuksilla.

Nurmijärven liikenteessä markkinaehtoinen liikenne tarkoittaisi, että ilt- ja sunnuntailiikenteen tarjonta jäisi heikoksi (vrt. Nurmijärven linjan reittilupahakemukset ELYlle). Tällöin tarvitaan ELYn ja kunnan täydentäviä ostoja. Kannattaville reiteille saataisiin mahdollisesti uusia palveluntarjoajia ja lisää tarjontaa korkean kysynnän tilanteissa. Markkinaehtoisessa liikenteessä liikennöitsijä sitoutuu palvelutasoon kahdeksi vuodeksi, tämän jälkeen ostoliikenteen tarve saattaa kuitenkin kasvaa, jos markkinaehtoinen liikenne vähenee.

Nurmijärvellä on kaavailtu liityntäyhteyttä Kehäradalle, mutta liityntäyhteys tuskin toteutuisi markkinaehtoisessa mallissa kovin vahvana. Ostoilla täydennyksessä markkinaehtoisessa mallissa eri liikenteenharjoittajien lippujen keskinäinen yhteensopivuus on liikenteenharjoittajien yhteistyön varassa (Liikennevirasto selvittää parhaillaan maaseutukuntien seutu- ja työmatkalippuja). Mallissa ei ole vaihtokelpoisia lippuja HSL-liikenteeseen eikä oikeutta ja mahdollisuutta yleiseen lippujen hintojen alentamiseen julkisilla tuilla, jolloin alennettujen lippujen verohyöty alemman työmatkakuluvähennyksen kautta jää kunnalta saamatta.

Bruttomallissa Uudenmaan toimivaltainen viranomainen eli ELY vastaa Nurmijärven liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Palvelutasomäärittelyn perusteella laadittu joukkoliikennesuunnitelma takaa halutun palvelutason kullakin osa-alueella. Tämän lisäksi viranomainen voi itse suunnitella linjojen aikataulut ja siten mm. sovittaa yhteen haluamansa vaihtoyhteydet.

Bruttomalli merkitsee sitä, että toimivaltainen viranomainen ottaa vastatakseen myös linjastosuunnittelun ja maksujärjestelmän. Kuten käyttöoikeussopimusmalleissa, maksujärjestelmä on syytä ulkoistaa yksityiselle operaattorille. Nurmijärven liikenne edellyttäisi vastaavien tehtävien hoitamista kuin mitä aiemmin esitettiin käyttöoikeussopimusmallin kohdalla kuitenkin sillä erotuksella, että liikenteen suunnittelu- ja markkinointivastuuta olisi bruttomallissa viranomaisella selvästi käyttöoikeussopimusta enemmän. Siten myös viranomaisen resurssitarve olisi käyttöoikeussopimusmallia suurempi.

Bruttomalli olisi luonteva järjestämistapa sellaisessa tapauksessa, että Nurmijärvi päättää liittyä HSL:ään. Tällöin Nurmijärven liikenne olisi mahdollista jakaa useampaan kilpailukohteeseen kuin käyttöoikeussopimusmallissa, sillä bruttomallissa ei tarvitse muodostaa yksinoikeusalueita vaan eri liikenteenharjoittajien linjat voivat liikennöidä joillakin reittien osilla päällekkäin. HSL-liikenteessä on yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä, jolloin lipuilla on myös nurmijärveläisille maksuton vaihto-oikeus. Maksuton vaihto-oikeus lisäisi kustannuksia arviolta 840.000€ vuodessa. Arvio perustuu HSL:n vuonna 2010 laatimaan selvitykseen uusien jäsenkuntien kustannuksista. Tuolloin Nurmijärven maksuosuuden HSL:lle oletettiin nousevan kokonaisuudessaan 2,9 milj. euroon. Ilman maksutonta vaihto-oikeutta matkustajamäärien muutos jäisi pieneksi, eikä joukkoliikenteen hyötyjä saada maksimoitua. On todennäköistä, että HSL:n verraten laaja suunnittelu-, tilaaja ja tariffiorganisaatio selviäisi Nurmijärven liikenteestä yhdellä lisähenkilöllä.

Tarjouskilpailuissa pienempiin 1-4 auton kohteisiin saataisiin todennäköisesti 1-3 paikallisten bussiyriyten tarjousta. Koska Nurmijärvi liittyy kiinteästi Helsingin seutuun, suurempiin kohteisiin voidaan odottaa osallistuvan 2-3 Helsingin seudun suurta liikennöitsijää muutaman paikallisen liikennöitsijän ohella. Pitkällä tähtäimellä markkinoiden kehittymistä on vaikea arvioida. Siihen vaikuttavat keski-Uudenmaan ja HSL-alueen bussimarkkinoiden kehittyminen, kun ns. siirtymäajan sopimusten päätyminen käynnistyy vaiheittain heinäkuusta 2014 alkaen.

Matkustajien kannalta voidaan arvioida parannusta tapahtuvan hiljaisen ajan liikenteessä, jota todennäköisesti ajan saatossa hieman lisätään, kun toimivaltainen viranomaiskanta toiminnasta taloudellisen vastuun. Liikennöitsijän vaihtuminen jollain reitillä voi johtaa tilapäiseen 1-2 kuukauden palvelusohäiriöön, jos liikenteen haltuunotto epäonnistuu. Syynä voi olla hankaluudet kuljettajien palkkaamisessa ja perehdyttämisessä sekä liikenteeseen hankitun bussikaluston toimitusten myöhästyminen. Nämä häiriöt eivät kuitenkaan kokemusten mukaan ole kovin todennäköisiä.

Nurmijärven liikenteeseen soveltuva ratkaisu

Liikenteen ryhmittely eri järjestämistapojen kesken

Nurmijärvi on Helsingin seudun kasvava kehyskunta, jonka asukasmäärä on yli 40 000. Nurmijärvi rajoittuu eteläosastaan HSL-alueeseen ja on kiinteä osa Helsingin seudun työssäkäyntialuetta. 10 000 nurmijärveläistä pendelöi päivittäin Helsingin seudulle, mikä vastaa noin 53 % osuutta työllisistä. Nurmijärven nykyinen linja-autoliikenne on jaoteltavissa seuraaviin ryhmiin:

1. Pitkämatkainen Luoteis- ja Pohjois-Uudeltamaalta sekä muualta Suomesta Helsinkiin suuntautuva liikenne, joka on pääosin itsekannattavaa
2. Nurmijärven ja Helsingin välinen lähiliikenne, jossa on kasvupotentiaalia
3. Nurmijärven sisäinen koululais- ja palveluliikenne, jonka liikennöinti edellyttää yhteiskunnan tukia
4. Nurmijärven ja Hyvinkään välinen linja
5. Nurmijärvi – Hyrylä -yhteys

Klaukkalan kautta kulkevilla Nurmijärven pohjois- ja luoteispuolelta tulevilla linjoilla on merkitystä Nurmijärven omaa tarjontaa täydentävänä liikenteenä. Muutoin Nurmijärven aluekeskusten kautta ei kulje merkittävässä määrin muualta tulevaa siirtymäajan sopimuksiin tai markkinaehtoisein reittiliikennelupiin perustuvaa subventoitonta liikennettä. Viimeksi mainittu liikenne kulkee pääosin moottoritietä (Vt3) pitkin alueen läpi. Tämä vähentää ongelmia liikenteen järjestämisessä siirtymäaikana.

Ottaen huomioon Nurmijärven kunnan tarkoitus tulevaisuudessakin tukea taloudellisesti asukkaidensa joukkoliikennematkustamista sekä kunnan asema osana Helsingin seudun työssäkäyntialuetta ja siihen liittyvä tarve yhteen sovittaa lähiliikenne on perusteltua järjestää Nurmijärven suunnan joukkoliikenne PSA-liikenteenä. Lisäksi tähän vaikuttaa tarve turvata myös hiljaisen ajan joukkoliikennepalvelut. PSA:n mukaiset järjestämistavat myös mahdollistavat myös parhaiten yhtenäisen lippujärjestelmän kehittämisen. PSA:n mahdollistamista järjestämistavoista tarkoituksenmukaisena voidaan pitää alueellista käyttöoikeussopimusta, joka tarjoaa mahdollisuuden kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ja antaa mahdollisuuden hyödyntää liikenteenharjoittajan osaamista liikennetarjonnan suunnittelussa.

Nurmijärvi-Helsinki -yhteyksistä, Nurmijärven sisäisestä liikenteestä ja Nurmijärvi-Hyvinkää-yhteyksistä voidaan muodostaa 1-3 käyttöoikeussopimusta. Koska nämä yhteydet täydentävät toisiaan reittien ja aikataulujen kannalta, tarkoituksenmukaisin ratkaisu on muodostaa niistä yksi laaja kohde. Tämä on perusteltua myös siksi, että näin saadaan Nurmijärven sisäiseen liikenteeseen useampia tarjouksia kuin aikaisemmissa tarjouskilpailuissa. Laajan käyttöoikeussopimuksen voidaan arvioida houkuttelevan pienempien lisäksi myös 3-4:ää Helsingin seudulla toimivaa suurta liikennöitsijää tarjoamaan myös Nurmijärvelle.

Klaukkala-Kivistö-linja perustetaan uutena yhteytenä Kehäradan valmistuttua. Tämä kohde kilpailutetaan erillisenä kohteena. Koska linja palvelee myös pohjoisvantaalaisten yhteyksiä Kivistöön, suunnitellaan tämä kohde tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Nurmijärven läpi ajavasta liikenteestä Hämeenlinnanväylän sektori sekä Vihdintien liikenne voidaan järjestää markkinaehtoisena liikenteenä tarvittaessa ELYn ja Nurmijärven kunnan täydentävin ostoin hankkimalla nousuhintoihin perustuva matkustusosoikeus ELYn ja Nurmijärven subventoimille lipuille. Tällöin nurmijärveläiset voivat käyttää subventoituja lippuotteita myös markkinaehtoisessa liikenteessä. Nousuhintoihin perustuvan matkustusosoikeuden hankkiminen kilpailuttamalla (ns. ”Kimmon malli”) on oikeusvarmuudeltaan vielä epävarma ja asia on selvittelyn alla.

Nurmijärvi-Lahnus-Helsinki-yhteys kuuluu Nurmijärven käyttöoikeussopimukseen. Sen sijaan Rajamäki-Hyrylä-Helsinki-yhteydestä Uudenmaan ELY muodostaa oman käyttöoikeussopimuksen tai se liitetään osaksi jotain muuta käyttöoikeussopimusta.

Lippujärjestelmä

Nurmijärven sisäisessä liikenteessä sekä Nurmijärven ja pääkaupunkiseudun välisessä PSA-liikenteessä tullaan vuonna 2014 ottamaan käyttöön uusi lippu- ja maksujärjestelmä, jota parhaillaan valmistellaan ns. Piletti-projektissa. Lippujärjestelmä tulee perustumaan vyöhyketariffin mukaisiin matkalippuihin ja maksujärjestelmä tulee olemaan sama kuin maassamme järjestettävissä kaupunkiseutujen ja ELYjen PSA-liikenteessä.

HSL:n alueella tullaan noudattamaan menettelyä, jossa HSL:n liput kelpaavat Nurmijärven käyttöoikeussopimuksen liikenteessä, ellei tästä erikseen sovita poikkeuksia (esim. pikalinjat ruuhka-aikoina). Tämä nykyistä U-liikennekäytäntöä vastaava menettely tulee perustumaan siihen, että HSL kilpailuttaa lippujensa kelpoisuudesta seudun ulkopuolisessa liikenteessä maksettavan korvauksen liikenteenharjoittajien kesken.

Kustannukset

Kun liikenteen järjestämistapa muuttuu, siitä voi seurata kustannusten muutoksia eri syistä. Seuraavassa on esitetty, mistä eri syistä kustannusmuutokset saattava johtua sekä arvioitu muutosten suuruusluokkaa. Näkökulma on julkisen sektorin eli ELY:n ja Nurmijärven kunnan maksamien subventioiden muuttuminen. Lähtötietoina on käytetty Nurmijärven Liikenne Oy:n vuoden 2010 tilinpäätöstä sekä tietoja Nurmijärven kunnan maksamista joukkoliikenteen tuista vuosilta 2005–2012.

Keskeisiä julkisten subventioiden muutosten syitä ovat:

- Lipputulojen pienentyminen hinnanalennusten takia
- Kustannustason muutokset liikenteen kilpailuttamisen seurauksena
- Liikenteen tarjonnan lisääminen
- Tilaajaorganisaatioiden tarvitsemat lisäresurssit
- Uuden lippujärjestelmän käynnistämiskustannukset

Lipputuloihin voivat vaikuttaa tietoinen päätös alentaa lippujen hintoja tai tariffirakenteen sellainen muutos, esimerkiksi uusien lipputuotteiden muodossa, joka ohjaa matkustajia käyttämään aikaisempaa enemmän edullisia lipputuotteita, esimerkiksi kausilippuja. Nurmijärven kunta on vuonna 2011 lisännyt huomattavasti joukkoliikenteen tukea Nurmijärvi-lipun kautta, joten on epätodennäköistä, että vastaavaa laajaa lippujen hintoja alentavaa poliittista päätöstä tehtäisiin vuoden 2014 järjestämistapamuutoksen yhteydessä. Näin ollen ei ole todennäköistä, että tariffien kautta joukkoliikenteen julkinen tuki lisääntyisi merkittävästi.

Karkeasti arvioiden 10 %:n lipun hintojen alennus kautta linjan lisäisi subventiota noin 70 000 €/v, kun otetaan huomioon myös hintajoustosta aiheutuva matkustuksen lisäys ja siitä johtuva lipputulojen lisäys.

Kustannustason muutos voi olla kahdensuuntainen. Jos kilpailuttamisen yhteydessä hintakilpailu on kovaa esimerkiksi markkinaosuuden kasvattamisen takia, voi liikennöintisopimuksen hinnoittelun takana oleva laskennallinen tuotantokustannus olla alhaisempi kuin kilpailua edeltäneen tilanteen toteutunut tuotantokustannus. Tällöin liikenteen hinnan lasku vaikuttaa tilaajan maksamaa subventiota pienentävästi. Jos taas liikennöitsijät hinnoittelevat esimerkiksi uuden järjestämistavan takia tarjouksiinsa korkean riskimarginaalin, liikenteen hinta voi nousta. Samoin voi käydä, jos liikenne paloittellaan eri kokonaisuuksiin tavalla, joka poistaa kilpailua edeltäneen tilanteen tuotannolliset synergiat niin, että erikseen tuotettuina liikennekokonaisuudet tulevat kalliimmiksi tuottaa, kuin jos ne tuotettaisiin yhtenä kokonaisuutena. Kolmas tuotantokustannuksia nostava syy voi olla kilpailuttamisen myötä tuleva aikaisempaa nuorempi ja modernimpi kalusto, johon tilaaja voi vaikuttaa kaluston ikää ja muita ominaisuuksia koskevilla määräyksillä

Koska Nurmijärven suunnan liikenne on koottu yhteen laajaan sopimukseen, synergioiden purkautumista koskeva riski tuskin tulee toteutumaan. Sen sijaan uudistuva kalusto saattaa nostaa liikennöintikustannuksia. Tähän viittaa mm. Nurmijärven linjan alhaiset poistot, jotka ovat lähes samaa suuruusluokkaa kuin keskisuurten kaupunkien kaupunkiliikenteessä mutta pienemmät kuin sopimusliikenteessä.

Karkeasti arvioiden 5 %:n kustannusmuutos tarkoittaisi 260 000 €/v:n vaikutusta tuotantokustannuksiin.

Liikenteen tarjonta voi järjestämistavan muutoksen yhteydessä lisääntyä eri syistä. Toimivaltaisen viranomaisen laatima palvelutasomääritys johtaa todennäköisesti siihen, että eri osa-alueiden väliset palvelutasoerot pienenevät, kun samankaltaisille alueille suunnitellaan ohjeen mukaan samantasoinen palvelu. On myös mahdollista, että kun kuntalaiset ja päättäjät ymmärtävät, että heillä on viranomaisaloitteisessa järjestelmässä enemmän vaikutusvaltaa kuin yritysaloitteisessa järjestelmässä, jossa palvelutasosta viime kädessä aloitteen tekee liikenteenharjoittaja. Jos tarjontaa lisätään muutosta edeltävästä tasosta 5 %:lla, sen kustannusvaikutus on arvoilta 260 000 €/v.

Tilaaajalle aiheutuu järjestämiskustannuksia siitä, että liikenteen suunnitteluun, järjestämiseen ja valvontaan tarvitaan lisää henkilökuntaa. Jos oletetaan, että Nurmijärven joukkoliikennepalveluiden järjestäminen edellyttää yhden lisähenkilön palkkaamista Uudenmaan ELY-keskukseen, ovat tästä aiheutuvat lisäkustannukset noin 70 000 €/v. Tähän sisältyy palkkojen lisäksi henkilösivukulut, vuokrat sekä käyttökuluja.

Uuden lippu- ja maksujärjestelmän käynnistäminen aiheuttaa kehittämiskustannuksia. Uudenmaan ELY-keskuksen osuus tämän ns. Piletti-järjestelmän kehityskuluista on arviolta 20 000 – 30 000 euroa. Lippujen, ajoneuvolaitteiden ja taustajärjestelmän ylläpitomenojen arvioidaan säilyvän nykytasolla, jolloin erityisiä lisäkustannuksia ei pitkällä tähtäimellä tule.

Edellä esitetyistä mahdollisista lisäkustannuksista on seuraavassa muodostettu yhdistelmä, jonka arvioidaan todennäköisesti toteutuvan.

• Liikenteen tarjonnan lisäys + 5 %	260 000 €/v
• Tilaajan järjestämiskustannukset	70 000 €/v
• Lippujärjestelmän lisäkustannukset	15 000 € (kertaerä)

Lisäkustannus olisi edellä esitetyn perusteella noin 330 000 € vuonna 2014 ja myöhemmin 315 000 €/v.

Liikennöinnin tuotantokustannusten muutosten suuntaa ja suuruutta on hyvin vaikea etukäteen ennakoida. Jos jonkinlaisena herkkyyystarkasteluna oletetaan, että kaluston uudistuminen ja kilpailuttamistavasta johtuva riskivaraus lisäävät tuotantokustannuksia 5%:lla eli 260 000 €/v, päästään kustannusten arvioidussa suuruudessa haarukkaan 315 000 – 585 000 €/v.

Lippujen hintojen laskua ei tässä tilanteessa voida pitää todennäköisenä. Nurmijärvilipusta aiheutuneen kysynnän lisäyksen ja siitä aiheutuvien lisäkustannusten voidaan arvioida toteutuvan jo ennen vuoden 2015 alussa Nurmijärvellä tapahtuvaa järjestämistavan muutosta.

Käyttöoikeussopimusasiakirjat

Asiakirjojen rakenne

Liikenteen kilpailuttaminen edellyttää sellaista asiakirjarakennetta, jota voidaan toisaalta kehittää, mutta joka rakenteeltaan pysyy vakaana, jäsennehtynä ja siten helposti ymmärrettävänä. Osa asiakirjoista liittyy asianomaiseen tarjouskilpailuun tai kilpailukohteeseen, osa taas on standardimuotoisia ja niitä muutetaan vain silloin, kun kilpailuttamismenettelyssä tai -vaatimuksissa tehdään muutoksia.

Tiettyyn kohteeseen tai kilpailukierrokseen liittyviä asiakirjoja ovat:

- Tarjouspyyntökirje
- Kilpailukohteen kuvaus
- Kilpailukohteeseen liittyvä tausta-aineisto

Yleisiä saman viranomaisen eri tarjouskilpailuissa käyttämiä asiakirjoja ovat:

- Yleiset ehdot (kullekin kilpailuttamismenettelylle omansa)
- Liikennöintisopimus (pohja, johon täydennetään sopimuskohteen tiedot)
- Palvelutasomäärittely
- Kalustomääräykset
- Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmän kuvaus
- Tarjotun liikenteen kuvaus -lomake (käyttöoikeussopimukset)
- Hintalomake

Tarjouskilpailun periaatteet, toimintamallit ja muut keskeiset määrittelyt tehdään tarjouspyyntökirjeessä ja yleisissä ehdoissa. Muut liitteet ovat joko yksityiskohtaisempia määrittelyitä, tausta-aineistoa tai tarjouksen tekemiseen liittyviä määrämuotoisia lomakkeita.

Tarjouskilpailuun liittyvien asiakirjojen lisäksi on laadittu ELY-keskuksen ja Nurmijärven kunnan välisen sopimuksen luonnos. Tässä sopimuksessa nämä osapuolet sopivat vastuiden ja kustannusten jaosta sekä yhteistyön muodoista. Vastaavanlainen sopimus on tarpeen laatia myös ELYn ja Hyvinkään sekä ELYn ja HSL:n kesken.

Ansaintamallia koskevaa pohdintaa

Käyttöoikeussopimuksen yhtenä pääperiaatteena on ns. nettoperiaate liikennöitsijän saaman korvauksen las kentatapana. Normaalisti tämä tarkoittaa sitä, että liikennöitsijä jättää tarjouksen kiinteästä rahasummasta, jolla se suostuu liikennöimään kohteen liikenteen, kun saa tämän lisäksi matkustajien kaikki lipputulot.

Tätä periaatetta on kehitetty painavista käytännön syistä niin, että kiinteän summan sijasta liikennöitsijä jättää tarjouksen eri etäisyysvyöhykkeiden välillä tehtyjen matkojen matkustajakohtaisesta korvauksesta (ns. matkustajanousuun perustuva korvaus). Tämä pyydetty korvaus on subventoidussa liikenteessä korkeampi kuin matkustajan maksama lipputulo. Näin liikennöitsijän saama korvaus ei ole kiinteä, vaan se kasvaa tai vähenee matkustajamäärän muuttuessa, mikä kannustaa kehittämään palvelua ja markkinoimaan sitä.

Matkustajanousuihin perustuva korvausmalli on tarkoituksenmukainen käyttöoikeussopimuksissa, koska lippujen hinnoittelusta päättäminen on viranomaisilla. Tällöin lippujen hintojen muutos ei vaikuta suoraan liikennöitsijän saamaan korvaukseen. On kuitenkin syytä huomata, että merkittävästi kustannustason nousua suuremmat hintojen korotukset vaikuttavat hintajoustopuolelta matkustuskysyntään ja sitä kautta myös liikennöitsijän ansaintaan. Tämän takia Yleisten ehtojen kohdassa 3 on tilaajan päätösvaltaa lippujen hinnoittelussa sopimuksen aikana rajoitettu.

Jos käytössä olisi puhdas nettomalli, jossa liikennöitsijän ansainnasta osa perustuu lipputuloihin, pitäisi lippujen hinnoittelun olla liikenteenharjoittajan päätettävissä. Jos lippujen hinnoittelu tässä mallissa olisi tilaajalla, liikennöitsijä joutuisi lisäämään tarjoushintaan huomattavan riskilisän.

Myös sopimuskauden pituus liittyy ansaintamalliin. Sellaisessa sopimusmallissa, jossa lipputuloriski ja liikenteen suunnitteluvastuu ovat liikennöitsijällä, mutta tilaaja määrää palvelutason, on tärkeää turvata riittävän pitkän sopimuskauden avulla liikennöitsijän mahdollisuus positiiviseen tulokseen sopimuskauden aikana. Varsinkin liikenteenharjoittajan vaihtuessa on todennäköistä, että liikenteen kysyntä ja tarjonta eivät aluksi kohtaa toivottavalla tavalla, vaan tarjontaa joudutaan muuttamaan. Tämä saattaa kestää 1-2 vuotta, joka aika voi muodostua liikenteenharjoittajalle tappiolliseksi. Myös sellaiset kilpailusäännöt, jotka kannustavat hankkimaan sopimukseen uutta bussikalustoa puoltavat pitkähköä sopimuskautta. Laajoissa alueellisissa käyttöoikeussopimuksissa, joissa edellä kuvatut ominaisuudet täyttyvät, olisi syytä käyttää melko pitkää 7-10 vuoden liikennöintisopimusta, ellei jostain erityisestä syystä, kuten julkisen rahoituksen jatkumisen epävarmuudesta muuta johdu.

Toisaalta, jos liikennöitsijä on tehnyt laajasta ja pitkäkestoisesta sopimuksesta kireässä kilpailutilanteessa (esimerkiksi puolustaessaan nykyistä markkinaosuuttaan tai kasvattaakseen sitä) halvan tarjouksen, joka osoittautuu tai muuttuu sopimuskauden aikana tappiolliseksi, voi tästä seurata ongelmia palvelun laadun ylläpitämisessä ja liikenteen kehittämisessä. Tämä ongelma on otettu huomioon myös laadittaessa yleisten ehtojen 18. kohdassa olevia sopimusten purkuperusteita.

Sen sijaan pienemmissä kohteissa, joissa kilpailuttamistapana on bruttomenettely tai reittipohjainen käyttöoikeussopimus eikä kalustolle aseteta erityisen kovia vaatimuksia, lyhyempi 3-5 vuoden sopimuskausi voi olla tarkoituksenmukainen vaihtoehto.

Sopimuskauden pituuden valintaan vaikuttavat ansaintamallin, kohteen koon ja kalustovaatimusten ohella myös tilaajan arvio siitä, millaiset ovat markkinoiden kehitysnäkymät ja millaisilla sopimuskauden pituudella ja muilla tekijöillä koskevilla ratkaisuilla toimivia markkinoiden pitkäjänteisesti ylläpidetään parhaiten. Esimerkiksi, jos alueen koko linja-autoliikenne keskitetään yhteen suureen ja sopimuskaudeltaan pitkäkestoiseen kohteeseen, ovat tarjouksen tekemisen mahdollisuudet alueen useille pienyrityksille huonot, koska iso kohde vaatisi runsaasti resursseja ja myös investointeja autokalustoon. Tarjouskilpailun jälkeen pääosa markkinasta pysyisi pitkään suljettuna. Näillä perusteilla voi olla tarkoituksenmukaista jakaa liikenne useaan kohteeseen ja tehdä sopimuksista lyhytkestoisempia.

Kalustomääräykset sekä hinta ja laatu kilpailuja ratkaistaessa

Tarjouskilpailun ratkaisuperusteissa on päädytty malliin, jossa tärkein ratkaisuperuste on hinta, 90 %, minkä lisäksi kaluston ominaisuuksien paino on 10 %. Tähänastisissa lähinnä bruttomallilla toteutetuissa tarjouskilpailuissa HSL edeltäjinään on käyttänyt mallia, jossa hinnan paino on ollut 84–86 % ja kaluston sekä muiden laatutekijöiden 14–16 %. Muut joukkoliikennepalveluiden tilaajat ovat käyttäneet lähes poikkeuksetta hinnan painona yli 90 %:a.

Vaikka kalustosta tarjousvertailussa annettavien lisäpisteiden osuus kilpailun ratkaisussa on vain enintään tuo 10 %, on syytä muistaa, että tarjouspyynnössä edellytetyt kaluston perusvaatimukset jo parantavat laatua pelkästään ikämääräysten takia ainakin ympäristönäkökohtien mutta todennäköisesti myös matkustajapalveluominaisuuksien osalta.

Liikennöintisuunnitelman laadun arviointi ja käyttäminen tarjouskilpailun ratkaisuperusteena päätettiin jättää pois kahdesta syystä. Ensinnäkin yksiselitteisen ja läpinäkyvän arviointikehikon ja laskentamallin muodostaminen osoittautui hankalaksi ja toiseksi arvioitiin, että käyttöoikeussopimukseen toimialan uutena järjestämistapana liittyy niin paljon uusia osin vaikeastikin ennakoitavia asioita liikenteenharjoittajien puolella, että ei haluttu vielä tässä uuden järjestämistavan aloitusvaiheessa sisällyttää tarjouskilpailuun tätä ehkä vaikeasti hahmotettavaa mekanismia.

Jos bussikaluston pisteytyksessä esimerkiksi päästömääräysten kautta päädytään suosimaan uutta kalustoa, on syytä ottaa sopimusehdoissa huomioon myös kaluston toimitusajat. Koska kesällä 2014 päättyy koko

maassa suuri joukko siirtymäajan sopimuksia ja alkaa vastaavasti suuri määrä uusia kilpailutettuja liikennöinti-sopimuksia, on todennäköistä, että bussivalmistajien tuotanto saattaa ruuhkautua. Tähän voidaan varautua järjestämällä tarjouskilpailut niin aikaisin, että tilauspäätyksestä liikenteen aloittamiseen kuluu ainakin kahdeksan kuukautta, joka riittänee bussien toimitusajaksi ylikuormittuneissakin olosuhteissa.

Jos tilaaja ei kuitenkaan ehdi järjestämään kilpailuja niin, että ne on ratkaistu 30.11.2013 mennessä, on tarjouspyyntökirjeeseen syytä liittää maininta, että liikennöitsijällä on lupa ajaa sopimuksen ensimmäisten kolmen kuukauden aikana tarjouspyyntöä vastaamattomalla bussikalustolla edellyttäen, että liikennöitsijä toimittaa kalustovalmistajan ilmoituksen siitä, että toimitus myöhästyy liikenteen aloituksesta.

Eräitä muita määräyksiä

Liikenteenharjoittajalta edellytettävän vakuuden suuruus on määrättävä kohdekohtaisesti ja se riippuu mm. kohteen koosta ja kohteessa edellytettävästä kalustosta. HSL:n käyttämä vakuus on suuruudeltaan 5000 €/kohteen linja-auto. Joukkoliikennelupaa myönnettäessä edellytettävä vakuus puolestaan on 9000 €/ensimmäinen auto ja 5000 €/seuraavat autot.

Yleisten ehtojen kohdassa 5 on mainittu mahdollisuudesta poiketa linja-autoliikenteen kustannusindeksistä liikennöintikorvauksen tason tarkistusperusteena poikkeustapauksissa. Tällaisia poikkeustapauksia voivat olla esimerkiksi sellaiset työehtosopimusten tai verotuksen muutokset, jotka eivät näy osittain tai ollenkaan indeksin muutoksessa.

Valtionapumääräysten muutostarpeet

Laajamittainen siirtyminen käyttämään joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksia aiheuttaa joukkoliikenteen valtion rahoituksia koskeviin säädöksiin muutospaineita, koska ELYt ovat sopijapuolina sitoutuneet pitkienkin liikennöintisopimusten rahoittamiseen.

Sopimusten voimassaoloaikana saattaa esimerkiksi maksujärjestelmien muuttuminen edellyttää laiteinvestointeja, joiden kustannukset siirtyvät liikennöitsijöiltä tilaajien maksettaviksi (esim. Yleisten ehtojen kohta 11). Tämä on otettava huomioon valtion budjetin joukkoliikennemomentin käyttökohteissa.

Myös toimivaltaisten viranomaisten sitoutuminen joukkoliikenteen yleismarkkinointiin ja tiedottamiseen (Yleisten ehtojen kohta 13) edellyttää säädösmuutoksia.

Jatkosuunnittelua edellyttävät asiat

Tarjouspyynnön lähtötiedot

Ennen tarjouspyynnön lähettämistä tilaajan tulee muodostaa riittävällä tarkkuudella kuva kilpailuun tulevan liikenteen matkustajamääristä. Lähtökohtana tässä ovat liikenteenharjoittajien siirtymäajan sopimusten matkustajamääristä kuudelta viikolta (talvi, kesä ja syksy) VALLU-järjestelmään ilmoittamat tiedot. On kuitenkin todennäköistä, että tilaaja joutuu täydentämään näitä laskentoja omilla matkustajalaskennoillaan. Laskennat on syytä tehdä kesäkuun loppuun 2013 mennessä.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Vuoden 2012 syksyllä on aloitettu tätä ennen tehtyjen selvitysten ja suositusten pohjalta uuden, ensisijaisesti ELYjen ja kaupunkiseutujen PSA-liikenteen tarpeisiin toteutettavan yhteensopivan lippu- ja maksujärjestelmän määrittelytyö, nimeltään Piletti-projekti. Tarkoituksena on, että myös ELYn järjestämässä Nurmijärven PSA-liikenteessä otettaisiin käyttöön Piletti-projektissa määritelty lippujärjestelmä ja maksujärjestelmä.

Tarjousasiakirjoja tulee lippu- ja maksujärjestelmän osalta täydentää, kun Piletti-projektin tulokset ovat selvillä.

Maksu- ja infojärjestelmän organisointi ja hallinto

Rinnan Piletti-projektin kanssa selvitetään myös uuden maksujärjestelmän hallintomalleja. Lähtökohtana on todennäköisesti järjestelmän yhteishallinto ELYjen ja järjestelmään liittyvien sekä sen palveluita hyödyntävien kunnallisten toimivaltaisten kesken. Myös maksujärjestelmän hallinnointi ja sen ylläpitokustannukset tulee myöhemmin huomioida tarjouspyyntöasiakirjoissa ja etenkin kunnan ja ELYn välisissä sopimuksissa.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten liikenteen lippu- ja maksujärjestelmät

Hyvissä ajoin ennen kilpailutetun liikenteen alkamista vuoden 2015 alussa tulee ottaa tarkasteluun siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisessa liikenteessä nykyisin käytettävien matkalippujen kelpoisuuden ja maksujärjestelmän käytön jatkuminen samaan aikaan ja rinnan kilpailutetun liikenteen lippu- ja maksujärjestelmän kanssa. Samalla Nurmijärven sisäisen ja seudullisen liikenteen alueella tulisi olemaan käytössä kaksi toisistaan merkittävästi poikkeavaa lippu- ja maksujärjestelmää.

Tulee muistaa, että siirtymäajan sopimuksilla ja niihin liittyen nykyisellä lippu- ja maksujärjestelmällä on vahva asema ja oikeudellinen suoja myös vuoden 2015 jälkeen. Tosin tämän liikenteen volyyymi ja merkitys supistuu sitä mukaan, kun siirtymäajan sopimukset lakkaavat. Tämän vuoksi ei voida varmuudella edes taata, kuinka kauan siirtymäajan sopimuksilla liikennöivät liikennöitsijät tulevat ylläpitämään omaa järjestelmäänsä. Muutoksiin tulee siis varautua.

Kirjallisuuslähteet

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys., Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki. 34 s.

Rinta-Piirto J. Ränkä S. 2011: Keski-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso 24/2011. Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een. Helsinki 2010. 40 s.

Linja-autotyöryhmä. 2012: Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2012

Liitteet

Liite A. Tarjouspyyntö liitteineen

Tarjouspyyntö

Tarjouspyynnön liitteet:

Liite 1. Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot

Liite 2. Kilpailukohteen määrittely

Liite 3. Palvelutasomäärittely (ei tässä työssä)

Liite 4. Liikennöintisuunnitelman yhteenvetolomake

Liite 5. Hintalomake

Liite 6. Tarjouksen laatimiseen liittyvä tausta-aineisto (ei tässä työssä)

Liite 7. Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä (ei tässä työssä)

Liite 8. Sopimusluonnos

Liite 9. Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset

Liite 10. Kalustolomake

Liite 11. Reitinosat, joilla on käytössä HSL:n liput (Käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen liite)
(ei tässä työssä)

Liite B. Sopimus joukkoliikenneyhteistyöstä ja kustannusten jakamisesta

TARJOUSPYYNTÖ, KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS Linja-autoliikenne

I TARJOUSKILPAILU 2013/2

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä tilaaja) toimivaltaisena viranomaisena järjestää tarjouskilpailun linja-autoliikenteen hoitamisesta käyttöoikeussopimuksen perusteella.

Käyttöoikeuden sisältö on määritelty **liitteenä 1** olevassa asiakirjassa ”Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot”.

1. Tarjoajat

Tarjouskilpailu on avoin kaikille liikenteenharjoittajille, joilla on joukkoliikennelain perusteella oikeus henkilöliikenteen harjoittamiseen. Liikenteenharjoittajien oikeudesta muodostaa tarjousyhteenliittymä yhteisen tarjouksen tekemiseksi on todettu ”Käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen” kohdassa 10.

2. Tarjouskilpailun kohde

Tarjouskilpailu koskee alueellista käyttöoikeutta julkisen liikenteen liikenneverkkoon seuraavasti:

Kohde Nurmijärvi 1. sisältää:

- Nurmijärven kunnan ja Helsingin välisen liikenteen
- Nurmijärven kunnan sisäisen liikenteen
- Nurmijärvi/Rajamäki – Hyvinkää -linjan
- Nurmijärven palveluliikenne Kivenkyödin

Kilpailukohteen tarkempi määrittely on esitetty tarjouspyynnön **liitteessä 2** ”Kilpailukohteen määrittely”.

3. Sopimusaika

Sopimusaika on kohteessa **Nurmijärvi 1 yhdeksän (9) vuotta viisi (5) kuukautta** ja alkaa **1.1.2015** ja päättyy **2.6.2024**. Tilaaja tai liikenteenharjoittaja voi kuitenkin ilman eri perustetta päättää sopimuksen aikaisintaan **6.6.2021** irtisanomalla sen kirjallisesti **6.6.2019** mennessä. Tämän jälkeen sopimus voidaan päättää vastaavalla tavalla irtisanomalla se kahta (2) vuotta aikaisemmin siten, että liikenne päättyy joko kesä- tai talviaikataulukauden lopussa tai kalenterivuoden lopussa.

4. Käyttöoikeussopimuksen periaatteet

Liikenteenharjoittaja saa matkustajanousujen määrään perustuvan korvauksen siten, kuin yleisissä ehdoissa on todettu.

Liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut ottaen huomioon, mitä **liitteissä 2** ”Kilpailukohteen määrittely” ja **3** ”Palvelutasomäärittely” on todettu.

5. Tarjoukset

Liikenteenharjoittaja jättää tarjouksen käyttöoikeuden kohteen mukaisen lin-

ja-autoliikenteen hoitamisesta tilaajan vahvistamien, **liitteenä 3** olevien palvelutasomäärittelyiden mukaisesti. Palvelutasomäärittelyä täsmennetään tarpeellisessa määrin **liitteessä 2**.

Ennen tarjouksen tekemistä liikenteenharjoittajan tulee selvittää ja riittävällä huolellisuudella tarkistaa käyttöoikeussopimuksen kohteena olevan liikenteen taustatiedot, joihin on viitattu myöhemmin tarjouspyynnön kohdissa 6 ja 7. Tarjouskirje ja erillisessä kirjekuoressa oleva hintalomake muodostavat yhdessä tarjouksen.

Keskeiset tiedot tarjottavasta liikenteestä tulee koota vielä erilliseen tarjouskirjeeseen. Tarjouskirjeessä tulee olla ainakin tarjoajan nimi, liikenteestä vastaavan henkilön nimi ja tarjottava kohde, liikennöintisuunnitelma ja yhteenveto liikenteestä (**liite 4**). Jos tarjoajana on tarjousyhteenyliittymä, tulee tarjouskirjeeseen sisältää yhteenliittymään osallistuvien nimet. Myös mahdollisesta alihankkijasta on ilmoitettava alihankintaan osallistuvien nimet.

5.1. Liikennöintisuunnitelma

Tarjouksessa ilmoitetaan linjojen reitit ja se vuorotarjonta linjoittain vuorokauden eri liikennöintiaikoina, jonka liikenteenharjoittaja sitoutuu matkustajille vähintään tarjoamaan. Edellä mainitut tiedot esitetään käyttöoikeuden kohteen palvelutasoa kuvaavassa liikennöintisuunnitelmassa, joka on osa tarjousta.

Yhteenveto tarjouksen liikennettä koskevista tiedoista ilmoitetaan **liitteenä 4** olevalla kaavakkeella. Tämän lisäksi tulee esittää reittikartta, josta käyvät ilmi kaikkien tarjouksen mukaan liikennöitävien linjojen reitit.

Liikenteestä tulee esittää aikataulut ainakin talvikauden eri viikonpäivinä.

5.2. Tarjoushinnat

Tarjous jätetään siitä matkustajanousuun perustuvasta korvauksesta, jonka tarjoaja edellyttää maksettavaksi kustakin erilaisesta vyöhykelpulla tehdystä matkasta. Korvausta koskeva tarjous tulee tehdä vuoden **ensimmäisen/toisen/kolmannen/neljannen** vuosineljänneksen hintatasossa, mikä vastaa edellisen vuosineljänneksen indeksiä. Hintalomake on **liitteenä 5**.

Tarjoajan on ilmoitettava myös mahdollisen lisäliikenteen suoritteiden (linjakilometrit, linjatunnit ja autopäivät) perusteella maksettavan lisäkorvauksen yksikköhinnat sitä tilannetta varten, että liikenteen määrää muutetaan tilaajan esityksestä palvelutasoa koskevissa määrittelyissä todetusta poikkeavalla tavalla. Tästä lisäliikenteestä ei makseta nousuperusteista korvausta.

Hintatiedot eli vaadittava korvaus sekä lisäliikenteen suoritehinnat ilmoitetaan erillisessä kirjekuoressa tarjouspyyntöasiakirjojen mukana toimitetulla hintalomakkeella (**liite 5**), joka on myös allekirjoitettava.

6. Siirtymäajan sopimusten aiheuttamat rajoitukset reitti- ja aikataulusuunnittelulle

Siirtymäajan liikennöintisopimuksilla on oikeudellinen suoja kilpailevalta liikenteeltä siten, että kilpailevan liikenteen reitit ja aikataulut eivät saa olla siinä määrin päällekkäisiä, että niiden voitaisiin olettaa merkittävällä tavalla vähentävän siirtymäajan sopimuksen perusteella liikennöitävän liikenteen matkustajamääriä. Tätä suojaa tulkitaan samalla tavalla kuin aikaisemmin henkilöliikennelain vielä voimassa ollessa arvioitiin liikennetarvetta linjaliikennelupia myönnettäessä taajama- tai kaupunkialueilla. Markkinaehtoinen reittiliikennelupiin perustuva liikenne ei sen sijaan nauti vastaavanlaista suo-

jaa palvelusopimusasetuksen perusteella liikennettä järjestettäessä.

Tarjouksen laatijan on käyttöoikeussopimuksen linjastoa ja aikatauluja muodostettaessa otettava huomioon em. siirtymäajan liikennöintisopimusten suoja.

Liikenne voidaan tulkita päällekkäiseksi mm. silloin, kun merkittävällä määrällä yhteysväliä käyttävistä matkustajista on mahdollisuus tehdä matkansa samaan suuntaan kulkevilla kilpailevilla lähdöillä ja kun kilpaileva liikenne voi siten vaikuttaa merkittävästi siirtymäajan liikennöintisopimuksen kannattavuuteen. Lisäksi edellytetään, että siirtymäajan liikennöintisopimuksen mukaisen liikenteen voidaan katsoa riittävästi tyydyttävän liikennepalveluiden kysyntää niin reitin, aikataulujen kuin matkalippujen hintojenkin osalta.

Siirtymäkauden sopimusten päätyttyä ei sitä korvaavalla reittiliikennelupiin perustuvalla liikenteellä ole yllä kuvattua suoja eli reittiliikennelupien mukainen liikenne ei rajoita käyttöoikeussopimusten mukaisen liikenteen aikataulusuunnittelua.

7. Tarjouksen laatimiseen liittyvä tausta-aineisto

Tarjouksen tekemisen taustatietoina ovat **liitteenä 6** käyttöoikeussopimuksen vaikutusalueetta nykyisin palvelevan linja-autoliikenteen reitit ja aikataulut, edelliseltä liikenteenharjoittajalta ja/tai joukkoliikenteen maksujärjestelmäoperaattorilta saatuihin tilastotietoihin perustuva arvio joukkoliikenne-matkustuksen määrästä ja sen alueellisesta ja ajallisesta jakautumasta, matkalipputuloista sekä väestötietoja alueittain, kuten myös alueen isoimmat työnantajat ja liikekeskukset. Tämän lisäksi **liitteessä 6** esitetään linja-autoliikenteen käytettävissä olevat tiet ja kadut sekä linja-autoasemat, muut terminaalit ja kaikkien edellä mainittujen käyttöedellytykset.

Tarjouksen tekijän tulee ottaa huomioon, että taajamien ulkopuolella kaikkia pysäkkejä ei ole merkitty maastoon pysäkkimerkillä. Kaikki tiedossa olevat pysäkit on kuitenkin ilmoitettu tausta-aineistossa. Jos liikenteenharjoittaja ehdotuksessaan vie linjojen reittejä nykyisten joukkoliikenteen käyttämien väylien ulkopuolelle, se voi pyytää tilaajaa tai kuntaa merkitsemään uusille reitinosille pysäkit. Pysäkeistä vastaava viranomaistaho ei kuitenkaan sitoudu uusien pysäkkien perustamiseen ja merkitsemiseen liikenteenharjoittajan edellyttämän aikataulun mukaisesti.

Linja-autoasemien ja muiden terminaalien laiturikapasiteetti on esitetty tausta-aineistossa. Tarjoajan tulee tutustua näihin tietoihin ja ottaa laiturikapasiteetti sekä muun liikenteen sille aiheuttamat rajoitteet huomioon aikatauluja suunnitellessaan.

8. Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä

Tarjouspyynnön **liitteissä 1 ja 7** on kuvattu lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä sekä siihen liittyvät tilaajan ja liikenteenharjoittajan oikeudet ja velvollisuudet.

9. Ajamattomia lähtöjä koskeva sanktio

Käyttöoikeussopimusten yleisten ehtojen kohdassa 9 on määrätty ajamattomista lähdöistä seuraavan sanktiomaksun laskentaperusteet.

10. Ilmoitus ja asiakirjojen tilaaminen

Ilmoitus tarjouskilpailun järjestämisestä on jätetty [pp.kk.2013](#) julkaistavaksi Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä ja se on julkaistu työ- ja elinkeinoministeriön ylläpitämässä "Hilma"-julkisten hankintojen tietokannassa internetosoitteessa www.hankintailmoitukset.fi sekä tilaajan internetsivuilla osoitteessa www.ely-keskus.fi.

[kuun](#) [päivästä](#) lähtien tarjouspyyntöasiakirjat ([kaksikieliset kunnat](#)) ovat tilattavissa tai noudettavissa tilaajan toimipaikalta osoitteesta:

([puh.](#) [fax](#) [e.mail:](#))

Asiakirjat ovat saatavissa myös sähköisesti [osoitteesta](#):

Asiakirjat ovat saatavissa suomenkielisinä.

11. Tiedustelut

Tarjouskilpailua koskevat kirjalliset tiedustelut tulee toimittaa tilaajan kirjaamoon viimeistään [xx.yy.2013](#), osoite:

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo, PL 36, 00521 Helsinki
Faksi: (09) 61500 829
Käyntiosoite: Asemapäällikönkatu 14

Muutoin tarjouspyyntöä koskeviin tiedusteluihin vastaavat:

[Liikenne ja Infrastruktuuri vastuualue](#)
[NN.](#)
[puhelin:](#)
[sähköposti:](#)

Kaikkiin määräaikaan mennessä jätettyihin tiedusteluihin vastataan viimeistään [pp.kk.vvvv](#). Vastauskirje lähetetään kaikille tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

12. Tarjouspyynnön täsmentäminen

Jos esitetyissä tiedusteluissa tai muutoin on tullut ilmi tarjouskilpailun kannalta jotain sellaista, että se antaa aihetta muuttaa tai tarkentaa tarjouspyynnön sisältöä, muutoksista tai tarkennuksista ilmoitetaan vastauskirjeessä kaikille, joille tarjouspyyntö on toimitettu. Muutokset tarjouspyynnön sisältöön voivat tässä vaiheessa olla vain vähäisiä. Jos nämä muutokset sitä edellyttävät, voidaan tehdä päätös tarjousajan pidentämisestä korkeintaan kahdella viikolla. Myös tästä ilmoitetaan vastauskirjeessä.

Jos liikenteen järjestämiseen vaikuttavat olosuhteet ovat tarjouspyynnön julkaisemisen jälkeen ennalta arvaamattomasti muuttuneet merkittävästi ja siten, että tarjouspyyntöön tehtävät muutokset olisivat olennaisia tai tilaaja arvioi edellisessä kappaleessa tarkoitetut muutokset merkittäviksi, keskey-

tetään tarjouskilpailu ja järjestetään uusi. Tästä ilmoitetaan erikseen tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

13. Tarjousten jättäminen ja voimassaolo

Tarjoukset tulee toimittaa tarjouspyyntöasiakirjojen mukana olevissa kahdessa kirjekuoressa viimeistään klo mennessä tilaajan kirjaamoon, osoite:

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo, PL 36, 00521 Helsinki
Faksi: (09) 61500 829
Käyntiosoite: Asemapäällikönkatu 14

Tämän jälkeen saapuneita tarjouksia ei oteta huomioon.

Toiseen kirjekuoreen tulee tarjoajan edellyttämä korvaus, jonka tarjoaja vaatii eri vyöhykkeiden mukaisiin matkaryhmiin kuuluvista matkustajanou-suista sekä tarjoajan lisäliikenteestä edellyttämät ajosuoritteiden yksikkö-hinnat.

Toiseen kirjekuoreen tulee tarjouskirje, palvelutasoltaan vähintään palvelu-tasoa koskevien määrittelyiden mukainen liikennöintisuunnitelma (liiken-nöitsijän esitys liikennöintisuunnitelmaksi sekä sen yhteenveto liitteen 4 lomakkeella), kalustoerittely (liitteen 11 lomakkeella) ja muut tarjous-pyyntöissä edellytetyt liikenteenharjoittajaa koskevat sekä muut tiedot.

Kummankin kuoren päälle tulee laittaa hankinnan nimi, tarjoajan yhteystie-dot sekä tarjouksen hinnoittelun sisältävän kuoren päälle merkintä "Tar-joushinnat".

Tarjoukset tulee tehdä suomen kielellä.

Tarjousten tulee olla voimassa xx.yy.2013 saakka.

14. Tarjouskilpailun ratkaisuaikajankohta, ratkaisusta ilmoittaminen ja sopimuksen allekirjoittaminen

Tarjouskilpailu ratkaistaan viimeistään ja siitä ilmoitetaan välittömästi kaikille tarjouksen tehneille.

Käyttöoikeussopimus voidaan tehdä ja tarjouskilpailua koskeva päätös panna täytäntöön aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun tarjoaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja muutoksenhakuohjeet (valitusosoitus markkinaoikeuteen ja ohjeet oikaisukeinojen käyttämisestä) tiedoksi.

Jos joku tarjoaja on suljettu pois tarjouskilpailusta tai joku tarjous on hylät-ty, päätös tästä ilmoitetaan perusteluineen asianomaiselle tarjoajalle. Tar-jouskilpailun ratkaisuperiaatteet esitetään jäljempänä tässä tarjouspyyn-nössä.

15. Käyttöoikeussopimus ja vakuus

Tarjouskilpailun ratkaisemisen jälkeen käyttöoikeudesta tehdään tilaajan ja valitun liikenteenharjoittajan välillä sopimus. Sopimusmalli on liitteenä 8.

Liikenteenharjoittaja asettaa sopimusvelvoitteidensa täyttämisen vakuuden, jonka suuruus on _____ euroa. Vakuus tulee asettaa kaksi (2) kuukautta ennen liikenteen aloittamista.

16. Tarjousten luottamuksellisuus

Tarjouksista julkaistaan niiden vertailutaulukko. Voittaneesta tarjouksesta ilmoitetaan seuraavat tiedot: tarjoajan nimi, liikennöintisuunnitelma, liikenteenharjoittajalle maksettava matkustajanousuihin perustuva korvaus ja arvio vuotuisesta korvauksesta sekä tarjousarvioinnin tulos perusteluineen. Hylätyn tarjouksen tehneille ilmoitetaan tarjousten hylkäysperusteet. Tarjouksista voidaan julkaista tilastollisia yhteenvetotietoja.

Tarjousasiakirjojen julkisuus määräytyy viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaisesti. Tarjousasiakirjat ovat julkisia viimeistään silloin, kun käyttöoikeussopimus on tehty. Tietoja käsitellään julkisina yleensä kuitenkin jo silloin, kun sopimuksesta on päätetty.

Ne tarjousasiakirjoihin kuuluvat tiedot, joiden tarjoaja katsoo kuuluvan liike- ja ammattisalaisuuden piiriin, tulee ilmoittaa erillisliitteinä ja varustaa merkinnällä "Salainen". Tarjouksen korvausta koskevat tiedot eivät ole lain mukaan liike- ja ammattisalaisuuksia. Tilaaaja ratkaisee tarjousasiakirjojen sisällön julkisuuden laajuuden riippumatta siitä, mitä osia tarjouksesta liikenteenharjoittaja on merkinnyt salaisiksi.

II TARJOUKSEEN LIITETTÄVÄT ASIAKIRJAT JA SELVITYKSET

Tarjoukseen tulee liittää seuraavat asiakirjat ja selvitykset:

1. Tiedot liikenteenharjoittajasta

- 1) kopio joukkoliikenneluvasta tai muu selvitys siitä, että tarjoajalla on tarjouksen jättäessään joukkoliikennelain mukaan oikeus joukkoliikenteen harjoittamiseen
- 2) tarvittaessa tilinpäätösasiakirjat kahdelta viimeiseltä tilikaudelta, ellei niitä ole toimitettu tilaajalle jo aiemmin
- 3) verottajan todistus siitä, että tarjoajalla ei ole vastuullaan ennakonpidätysvelkaa tai maksamattomia veroja
- 4) vakuutusyhtiön ilmoitus siitä, että työntekijöiden eläkevakuutusmaksut on maksettu
- 5) selvitys siitä, mitä työehtosopimusta liikennehenkilökunnan osalta noudatetaan
- 6) joukkoliikennelain mukainen laatulupaus (internet-osoite tai tuloste liikenteenharjoittajan ko. internetsivusta)

ja tarvittaessa

- 7) selvitys tarjousyhteenliittymästä ja mahdollisista alihankkijoista edellä kohdissa 1 - 6 mainittuine tietoineen

Perustellusta syystä tilaaja hyväksyy myös muun kuin edellä kohdissa 2-4 mainitun asiakirjan näytöksi tarjoajan luottokelpoisuudesta ja taloudellisesta asemasta.

2. Tiedot alihankinnasta

Jos liikenteenharjoittaja käyttää alihankkijaa, tarjouksesta tulee ilmetä, mikä osuus liikennöinnistä on tarkoitus suorittaa alihankintana. Tarjouskilpailussa valitun liikenteenharjoittajan tulee hyväksyttää käyttämänsä alihankkijat etukäteen tilaajalla.

Alihankinnan osuus käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen hoitamisesta on oltava alle puolet vuotuisista julkisen liikenteen palveluista linjakilometreillä mitattuna.

3. Linja-autokalusto

Käyttöoikeussopimuksessa noudatetaan **liitettä 9** "Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset", jossa on esitetty linja-autojen enimmäisikää ja tyyppiä sekä ominaisuuksia koskevat tilaajan asettamat vaatimukset.

Tarjouksessa ilmoitetaan **liitteenä 10** olevassa kaavakkeessa mainitut kaluston ominaisuudet ko. kaavakkeella.

Ennen sopimuksen mukaisen liikenteen aloittamista liikenteenharjoittajan tulee toimittaa tilaajalle selvitys käytettävästä linja-autokalustosta, josta käy ilmi, että linja-autokalusto täyttää **liitteessä 9** asetetut vaatimukset.

Erityisesti on syytä huomata, että tarjoajan tulee **osoittaa ja varata** liitteenä 10 olevassa kaavakkeessa kolme (3) Pienkalustovaatimukset (MiniA) täyttävää palveluautoa Kivenkyydin liikennettä varten. Näitä autoja ei oteta huomioon kalustopisteitä laskettaessa. Näiden palveluautojen vara-autona saa käyttää pienkalustovaatimusten matkustajapalveluominaisuudet täyttävää autoa, joka saa olla korkealattiainen.

4. Palvelun laatu

Tarjoukseen tulee liittää selvitys yrityksen asiakaspalautejärjestelmästä, johon sisältyy palautekanavien ja palautteiden käsittelyn kuvaus.

5. Varikkopalvelut

Tarjouksessa ilmoitetaan varikkopalveluiden sijainti tai jos liikenteenharjoittajalla ei ole nykyisin varikkoa toimialueella, niin luotettava selvitys varikkopalveluiden järjestämisestä sopimuskauden aikana.

6. Mahdolliset lisäselvitykset

Tarjoajalta voidaan pyytää lisäselvityksiä mm. tarjoajan harjoittamasta liikenteestä sekä taloudesta, vakavaraisuudesta ja mahdollisista alihankkijoista.

III TARJOUSKILPAILUN RATKAISEMINEN

1. Tarjoajan sulkeminen tarjouskilpailun ulkopuolelle

Tarjouskilpailun ratkaisemisen ensimmäisessä vaiheessa suljetaan pois ne tarjoajat, joiden ei toimintaa ja taloutta koskevien tietojen perusteella voida perustellusti arvioida selviävän tarjouspyynnön velvoitteista.

Tarjoaja on suljettava pois tarjouskilpailusta hankintalain (348/2007) 53–54 §§:ssä mainituilla perusteilla ja silloin, kun tarjoaja ei täytä joukkoliikennelaissa (869/2009) olevia liikenteenharjoittajille asetettavia vaatimuksia taikka, kun tarjoajana on tarjousyhteenliittymä, joka ei täytä kilpailulaissa (948/2011) säädettyjä edellytyksiä eli on mm. kilpailukohteeseen nähden liian suuri.

Tarjoaja voidaan sulkea pois tarjouskilpailusta, jos

1. tarjoajan tekninen suorituskyky arvioidaan niin heikoksi tai taloudellinen tilanne niin huonoksi, että voidaan perustellusti olettaa tarjoajalla olevan vaikeuksia hoitaa liikennöintiä sopimuksen mukaisesti, tai
2. tarjoajalla tai sen palvelutuotannossaan käyttämällä alihankkijalla on sellaisia tarjoajasta itsestään tai alihankkijasta johtuvia avoimia työehtosopimusriitoja tai työoikeudellisten velvoitteidensa laiminlyöntejä, (esimerkiksi palkanmaksua tai työaikaa koskevien määräysten noudattamatta jättäminen), joiden voidaan perustellusti arvioida vaikuttavan merkittävästi liikenteen hoitoon taikka kilpailutilanteeseen markkinoilla.

2. Tarjouksen hylkääminen

Tarjouksen tulee vastata tarjouspyyntöä. Tarjouspyyntöä vastaamattomat tarjouksen hylätään. Tarjouspyyntöä vastaamattomaksi katsotaan ainakin tarjous, jossa

- a) liikennöintisuunnitelma ei vastaa palvelutasomäärittelyä tai muita tarjouspyynnössä liikennöinnille esitettyjä vaatimuksia
- b) tarjottu liikennekalusto ei vastaa tarjouspyynnössä edellytettyä
- c) tarjoushinnoittelu on laadittu siten, että eri matkaryhmiin kuuluvien matkojen tai lisäliikenteen suoritteiden hinnoittelu voidaan perustellusti tulkita spekulatiiviseksi

Spekulatiivisella hinnoittelulla tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että eripituisten matkojen hinnoittelu ei ole suhteessa tuotantokustannuksiin eikä eripituisten matkojen määrään tai että lisäliikenteen suoritteiden yksikköhinnat ovat kohtuuttoman suuret suhteessa todellisiin tuotantokustannuksiin ja että näin tehty hinnoittelu on tulkittavissa saalistavaksi hinnoitteluksi.

3. Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet

Tarjouskilpailun ratkaisemisen toisessa vaiheessa vertaillaan hyväksytyjen tarjoajien jättämiä tarjouspyynnön mukaisia tarjouksia.

Lopullinen valinta tehdään tarjouspyynnön ehdot täyttävien tarjousten kesken. Hyväksytyksi tulee se tarjous, joka on tilaajalle kokonaistaloudellisesti edullisin. Tarjousten keskinäistä edullisuutta arvioitaessa otetaan huomioon vuotuinen laskennallinen kokonaiskorvaus, joka matkustajien kuljetamisesta vaaditaan (hintalomakkeen korvaussumma) ja laatutekijänä kaluston ominaisuudet.

Arvioinnissa kokonaiskorvauksen painoarvo on 90 prosenttia ja kaluston ominaisuuksien 10 prosenttia.

Tarjouksen mukaisen korvauksen edullisuutta arvioidaan liikenteestä vaadittavan tarjoushintoihin ja tilaajan tarjouspyynnössä ilmoittamaan arvioon matkustajanousuista perustuvan laskennallisen kokonaiskorvauksen perusteella. Edullisin tarjous saa 90 pistettä. Muiden tarjousten hinta lasketaan kaavalla $X/Y \cdot 90 = Z$, jossa

X = halvimman tarjouksen hinta

Y = tarjoajan hinta

Z = tarjoajan hintapisteet

Kaluston pisteytys on esitetty **liitteessä 9**.

Tarjouskilpailun voittaa se tarjous, joka saa edellä mainituilla arviointiperusteilla yhteensä eniten pisteitä.

4. Hankinnan keskeyttäminen

Tilaaaja voi keskeyttää hankinnan seuraavilla perusteilla:

- 1) tarjousten korvausten hintataso on liian korkea, tai
- 2) jos olosuhteet tai liikenteen tilaajan määrärahatilanne olennaisesti muuttuvat siten, että suunniteltua liikennettä ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa tarjouspyynnössä esitetyllä tavalla.

Päiväys

Allekirjoitukset

LIITTEET

Edellä mainitussa numerojärjestyksessä (laaditaan yleisiä ehtoja lukuun ottamatta erikseen jokaisen tarjouskilpailun osalta)

- Liite 1. Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot
- Liite 2. Kilpailukohteen määrittely
- Liite 3. palvelutasomäärittely
- Liite 4. Liikennöintisuunnitelman yhteenvetolomake
- Liite 5. Hintalomake
- Liite 6. Tarjouksen laatimiseen liittyvä tausta-aineisto
- Liite 7. Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä
- Liite 8. Sopimusluonnos
- Liite 9. Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset
- Liite 10. Kalustolomake
- Liite 11. Reitinosat, joilla on käytössä HSL:n liput (Käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen liite)

MUU AINEISTO

Tapauskohtaisesti

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSEN YLEISET EHDOT

Linja-autoliikenne, Uudenmaan ELY-keskus

Näitä yleisiä ehtoja noudatetaan tehtäessä linja-autoliikenteen alueellisia käyttöoikeussopimuksia Uudenmaan elinkeino-, ympäristö- ja liikennekeskuksen (jäljempänä tilaaja) ja liikenteenharjoittajan välillä. Käyttöoikeussopimukseen sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007 (palvelusopimusasetus) ja joukkoliikennelakia (869/2009).

Nämä ehdot liitetään osaksi erikseen tehtävää alueellista käyttöoikeussopimusta.

1. Käyttöoikeus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustajanousujen määrään perustuvan korvauksen. Liikenteenharjoittaja vastaa liikenteen kustannuksista sekä palveluiden suunnittelusta ja markkinoinnista.

2. Julkisen palvelun velvoite

Liikenteenharjoittaja sitoutuu liikennöimään käyttöoikeutensa mukaista liikennettä tilaajan vahvistamien julkisen liikenteen palvelutasoa koskevien määritysten mukaisesti ja siten, kuin käyttöoikeussopimuksessa ja siihen liitetyissä asiakirjoissa on todettu.

Liikenteenharjoittaja sitoutuu toteuttamaan liikennetarjonnan siten, että kaikki matkustajat saavat paikan linja-autoissa voimassa olevien säädösten mukaisesti. Liikenteenharjoittaja varautuu myös liikennehäiriöihin sekä poikkeuksellisiin matkustajamääriin pitämällä yllä riittävän valmiuden vara-autojen asettamiseksi liikenteeseen.

3. Lippujärjestelmä, matkalippujen hinnat ja lipputulojen ilmoittaminen

Tilaaja vahvistaa käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävän lippujärjestelmän, matkalippujen hinnat ja myyntiehdot.

Helsingin seudun liikenteen (HSL) toimivalta-alueella käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä ovat käytössä myös HSL:n lipputuotteet niillä reitin osilla, jotka on lueteltu **liitteessä 11**.

Tilaajan tarkoituksena on pitää matkalippujen hinnat vakaina niin, että niitä tarkistetaan vuosittain enintään yleistä kustannustason nousua vastaavalla tavalla.

Liikenteenharjoittaja ilmoittaa saamansa matkalipputulot ja matkojen jakauman eri vyöhykelipuille kuukausittain tilaajalle tai tämän osoittamalle taholle, ellei tilaaja saa näitä tietoja suoraan clearing-järjestelmästä.

4. Liikenteen hoidosta maksettava korvaus ja muut tulot

Liikenteenharjoittajalle maksettava korvaus käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen hoitamisesta perustuu eri matkan pituuksille (vyöhykeille) määriteltyihin matkustajamääräkohtaisiin korvauksiin (esimerkiksi vyöhyketariffi). Nämä korvaukset eivät ole suoraan riippuvaisia matkalippujen hinnoista. Matkustajamääräkohtaisten korvausten perustana on

matkustajanousu, jolla tarkoitetaan yhden matkustajan linja-autovuorossa tekemää yhdensuuntaista vaihdotonta matkaa, joka on todennettavissa maksujärjestelmästä saatavista tiedoista.

Jäljempänä kohdassa 13 mainituista liikenteenharjoittajan omilla lipuilla tehdyistä matkoista tilaaja ei maksa em. matkustajamääräkohtaista korvausta.

Liikenteenharjoittajan saama korvaus maksetaan kuukausittain vähentämällä matkustajanousuihin perustuvasta kuukausikorvauksesta liikenteenharjoittajan matkustajilta käteismaksuina keräämät lipputulot tilaajan määrittelemistä ja hinnoittelemista lipputuotteista. Käteismaksutulot liikenteenharjoittaja saa pitää itsellään osana kokonaiskorvausta.

Liikenteenharjoittaja saa kuljettaa rahtia ja pitää rahdin kuljettamisesta saatavat tulot. Liikenteenharjoittaja saa myös kaikki itse hankkimansa mainos- ja muut myyntitulot.

5. Liikenteen hoidosta maksettavan korvauksen tarkistaminen

Tilaajan maksaman vyöhyketariffin mukaisten matkustajanousujen korvaushintoja tarkistetaan siten, että ensin tarkistetaan tarjouksen mukaisen korvauksen arvonlisäverotonta määrää tarjouksen jättämiskauden tasosta liikenteen aloittamispäivää edeltävän kuukauden tasoon soveltaen Tilastokeskuksen linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutosta. Tämän jälkeen korvausta tarkistetaan kerran kuukaudessa edellä mainitun indeksin muutoksen perusteella täysimääräisesti.

Sopimuskauden aikana matkustajamäärien muutoksista aiheutuvat tulojen muutokset kuuluvat liikenteenharjoittajan yrittäjäriskiin.

Jos kustannustaso sopimuskauden aikana muuttuu sopijapuolista riippumattomista syistä oleellisesti ennalta arvaamattomalla tavalla ja siten, että se ei tule huomioiduksi linja-autoliikenteen kustannusindeksissä, neuvotellaan liikenteenharjoittajalle maksettavan korvauksen tarkistamisesta tilaajan toimialueella toimivien liikenteenharjoittajien kanssa. Tarkistustarpeen arvioimisen lähtökohtana on linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutos.

Jos tilaajan päättämä matkalippujen hintojen vuotuinen korotus ylittää yleisen kustannustason nousun merkittävästi niin, että sillä on vaikutusta matkustajamääriin ja siten liikenteenharjoittajan saamiin tuloihin, neuvottelevat sopijapuolet mahdollisesta tarkistuksesta matkustajanousujen perusteella maksettaviin korvauksiin.

6. Liikenteen suunnittelu ja palvelutason määrän muutokset

Liikenteenharjoittaja suunnittelee käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen reitit ja aikataulut ottaen huomioon tarjouspyynnössä asetetut vaatimukset ja tilaajan vahvistaman julkisen liikenteen palvelutason sekä siirtymäajan sopimusten mukaisen liikenteen.

Sopimuskauden aikana liikenteenharjoittaja voi muuttaa käyttöoikeussopimuksen mukaisen julkisen liikenteensä linjojen reittejä, aikatauluja ja vuorotarjontaa sekä kohdentaa liikennettä paremmin palveluiden kysyntää vastaavaksi ottaen huomioon palvelutasoa koskevat määräykset ja sen, mitä käyttöoikeussopimuksessa on sovittu. Muutoksia ei saa kuiten-

kaan tehdä ensimmäisenä vuotena liikenteen aloittamisesta ilman tilaajan suostumusta.

Sopijapuolet neuvottelevat liikennepalveluiden muutostarpeista ennen niiden toteuttamista. Liikenteenharjoittaja ilmoittaa tehtävistä muutoksista tilaajalle viimeistään kolme (3) kuukautta ennen niiden toteuttamista. Tilaajan on ilmoitettava 25 arkipäivän kuluessa liikenteenharjoittajalle, jos se katsoo, että ilmoitetut muutokset eivät täytä palvelutasoa koskevissa määräyksissä ja sopimuksessa asetettuja vaatimuksia.

Muutoksia saa tehdä enintään kolme kertaa vuodessa, vuoden vaihteessa sekä kesä- ja talviaikataulukausien alussa. Perustellusta syystä voi muutoksia tehdä muulloinkin edellyttäen, että liikenteen tilaaja sen hyväksyy.

Jos liikenteen toteuttamiseen liittyvät olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet siitä, kun tarjous jätettiin ja sopimus tehtiin, tilaaja voi vähentää palvelutason alueellista vähimmäistarjontaa.

Jos tilaajan ilmoittamat tarjouspyynnön laatimiseen liittyvän tausta-aineiston tiedot osoittautuvat sopimuskauden ensimmäisen kuuden (6) kuukauden aikana olennaisesti virheellisiksi, sopijaosapuolet voivat neuvotella sopimuksen mukaisen korvauksen tai palvelusomäärittelyiden mukaisen liikennetarjonnan tarkistamisesta vastaamaan todellista tilannetta. Olennaisella tausta-aineiston virheellisyydellä tarkoitetaan arvioitun matkustuksen määrän, matkalipputulojen ja siten liikennöinnistä maksettavien korvausten jäämistä olennaisesti pienemmiksi tai suuremmiksi siten, että virhe vaikuttaa merkittäväällä tavalla liiketoiminnan kannattavuuteen taikka ennalta arvioituihin tilaajan maksamiin korvauksiin.

Jos tilaaja sopimuskauden aikana päättää täydentää palvelutasoa, sovietaan liikenteenharjoittajalle asetettavasta lisävelvoitteesta ja sen korvaamisesta erikseen. Korvauksen perusteena ovat liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antamat linjakilometrin, linjatunnin ja autopäivän yksikköhinnat.

7. Käytettävät linja-autot

Käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävien linja-autojen on oltava hyväkuntoisia ja siistejä sekä ominaisuuksiltaan vähintään tarjouspyyntöasiakirjoissa määritellyn mukaisia.

Ominaisuuksiltaan ja tyypiltään muunlaisia linja-autoja saadaan käyttää ainoastaan poikkeuksellisesti ja silloin, kun määritellyn mukaisia linja-autoja ei välttämättömien korjaustöiden tai varaosien saantivaikeuksien taikka jostain muusta liikenteenharjoittajasta riippumattomasta syystä ole käytettävissä.

8. Linja-autonkuljettajat

Kuljettajien tulee kyetä palvelemaan matkustajia **suomen kielellä/suomen ja ruotsin kielillä (tarpeeton vaihtoehto poistetaan)**.

Liikenteenharjoittaja toimittaa tilaajalle ennen liikenteen aloittamista selvityksen liikennehenkilökunnan rikostaustan selvittämisestä (L lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä 14.6.2002/504).

9. Korvauksen vähentäminen ja sanktio

Jos tarjouksen ja palvelutasoa koskevien määrittelyiden ja voimassa olevien aikataulujen mukainen liikenne ei ole toteutunut, eikä tämä ole johnutun tilaajan vastuulla olevista syistä, alennetaan korvausta toteutumattomien lähtöjen määrän perusteella. Laskentaperusteena ovat tällöin ajamattoman liikenteen linjakilometrit, linjatunnit sekä autopäivät ja lisäliikenteelle tarjouksessa ilmoitetut suoritehinnat. Jos laiminlyönti on viikkotasolla toistuvaa eikä syynä ole ylivoimainen este, alennetaan korvausta toteutumattomien liikennesuoritteiden määrän osalta kaksinkertaisesti. Tämän lisäksi yritys vastaa ajamattomasta liikenteestä mahdollisesti johduttavista vahingonkorvauksista ja korvaavien palveluiden järjestämisestä.

Jos ajamaton lähtö tulee tilaajan tietoon muutoin kuin, että liikenteenharjoittaja on siitä ilmoittanut ja liikenteenharjoittaja on näin laiminlyönyt raportointivelvoitteensa, peritään sanktiomaksu tällaisissa tapauksissa kolminkertaisena.

Jos liikenteessä käytettävät linja-autot eivät iältään tai muilta ominaisuuksiltaan ole käyttöoikeussopimuksen mukaisia, vähennetään kuukausittain maksettavaa korvausta näiden lähtöjen osalta summalla, joka on suuruudeltaan 20 % liikenteenharjoittajan tarjouksessaan ilmoittaman lisäliikenteen autopäivän hinnasta.

10. Tarjousyhteenliittymät

Liikenteenharjoittajat voivat voimassa olevan kilpailulainsäädännön puitteissa muodostaa tarjousyhteenliittymiä, jotka jättävät yhteisiä tarjouksia kilpailtavana olevasta liikenteestä.

Tarjousyhteenliittymä voidaan muodostaa esimerkiksi silloin, kun yksittäisen liikenteenharjoittajan resurssit, kuten linja-autojen määrä, eivät riitä käyttöoikeuden kohteena olevan liikenteen hoitamiseen.

Tarjousyhteenliittymään kuuluvat liikenteenharjoittajat vastaavat yhteisvastuullisesti käyttöoikeussopimuksen mukaisista velvoitteista. Tarjousyhteenliittymää kohdellaan itsenäisenä oikeushenkilönä.

Tarjousyhteenliittymä nimeää liikenteestä vastaavan henkilön.

11. Alihankinta

Jos liikennöinnissä käytetään alihankkijaa, kuuluu vastuu liikenteen hoidosta käyttöoikeussopimuksen tehneelle liikenteenharjoittajalle. Alihankkijat ja muutokset alihankkijoissa tulee ilmoittaa tilaajan hyväksyttäväksi ennen muutosta tai alihankinnan aloitusta. Alihankkijan kelpoisuus ratkaistaan samoilla perusteilla, kuin varsinaisen liikenteenharjoittajankin kelpoisuus.

Kaikki käyttöoikeussopimuksen velvoitteet, mukaan lukien näiden yleisten ehtojen määräykset, koskevat soveltuvin osin myös alihankkijan liikennöintiä, vaikka alihankkijan ja tilaajan välillä ei olekaan sopimussuhdetta.

Alihankinnan käyttö on kielletty, jos alihankinta ylittää lainsäädännössä sallitun enimmäismäärän, joka tällä hetkellä on alle 50 prosenttia hankinnan kokonaismäärästä.

Tilanteessa, jossa alihankkija menettää kelpoisuutensa henkilöliikenteen harjoittamiseen, liikenteenharjoittaja on velvollinen välittömästi vaihtamaan alihankkijan tai huolehtimaan liikenteestä itse.

12. Maksu- ja informaatiojärjestelmä

Liikenteenharjoittaja sitoutuu liittymään ennen sopimuskauden alkua tilaajan osoittamaan elektroniseen maksujärjestelmään ja informaatiojärjestelmään.

- *Käyttöoikeussopimuksen liitteenä (7) on XXX käytettävän maksu- ja informaatiojärjestelmän yleiskuvaus. Tämä asia ratkeaa lähitulevaisuudessa, kun uuden järjestelmän määrittelyt on tehty ja toteutus käynnistyy.*

Maksu- ja informaatiojärjestelmien kautta seurataan matkalipputulojen lisäksi myös matkustustietoja ja liikenteen säännöllisyyttä. Liikenteenharjoittaja huolehtii matkalippujen hintoja, liikenteen aikatauluja, reittejä sekä niiden muutoksia koskevan tiedon tuottamisesta matkustajainformaatiojärjestelmään.

Liikenteenharjoittaja hankkii tai päivittää kustannuksellaan maksu- ja informaatiojärjestelmien edellyttämät rahastuslaitteet ja varikkojärjestelmät sekä vastaa sekä huolehtii niiden toimivuudesta ja yhteensopivuudesta maksu- ja informaatiojärjestelmän kanssa.

Maksu- ja informaatiojärjestelmän laitteiden on kyettävä lukemaan myös HSL:n lipputuotteita, jotka kelpaavat tässä liikenteessä Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän (HSL) toimialueella.

Jos järjestelmää sopimuskauden aikana tilaajan toimesta muutetaan siten, että siitä aiheutuu liikenteenharjoittajalle lisäkustannuksia esimerkiksi uusien laitehankintojen kautta, tilaaja korvaa muutoksista aiheutuneet ylimääräiset kustannukset täysimääräisesti.

Liikenteenharjoittaja laatii liikennöintisuunnitelmansa perusteella aikataulut ja toimittaa kuukautta ennen liikenteen alkamista aikatauluja, reittejä ja pysäkkejä koskevat tiedot joukkoliikenteen valtakunnalliseen rekisteriin tai/ja muuhun tilaajan osoittamaan tietokantaan.

Tilaaja voi tarjouspyynnössä asettaa liikenteenharjoittajalle velvoitteita pysäkki-informaation toimittamisesta ja ylläpidosta taikka osallistumisesta seudullisen informaation tuottamiseen.

13. Matkalippujen myynti, tilitys ja matkustustiedot

Liikenteenharjoittaja myy tilaajan lippujärjestelmän mukaisia matkalippuja linja-autoissa ja mahdollisissa muissa toimipisteissään sen mukaisesti, kuin siitä on erikseen sovittu.

Liikenteenharjoittajalla on oikeus myydä linja-autoissa myös oman lippujärjestelmänsä mukaisia, itse hinnoittelemiaan matkalippuja, jos myyntioikeudesta on tilaajan kanssa erikseen sovittu. Nämä lipputuotteet eivät voi kuitenkaan olla lipputyypiltään samankaltaisia tilaajan lippujärjestelmän matkalippujen kanssa eivätkä ne saa kilpailla tilaajan lippujärjestelmän kanssa samoista matkustajista kyseisessä liikenteessä.

- Maksujärjestelmän periaatekuvaus on jokin seuraavasta kolmesta vaihtoehdosta <TUOKO 27 TILAAJAN SELVITYS TÄHÄN MUUTOKSIA?>
 1. Liikenteessä on käytössä tilaajan elektroninen maksujärjestelmä, josta tilaaja saa kuukausittain suoraan tiedot matkalipputuloista, matkustuksesta ja mahdollisesti ajamatta jääneistä vuoroista. (todennäköisin)
 2. Liikenteessä on käytössä tilaajan auditoima kilpailuneutraali ja riippumaton kolmannen tahon elektroninen maksujärjestelmä. Tilaaja tekee palvelusopimuksen ao. maksujärjestelmän haltijan kanssa clearing- ja matkustuspalveluista sekä matkalipputulojen tilityksestä. Tilaajalle toimitetaan kuukausittain suoraan ao. järjestelmästä tiedot matkalipputuloista ja matkustuksesta ja mahdollisesti ajamatta jääneistä vuoroista. (mahdollinen määräaikaisena, jos 1. viivästyy)
 3. Liikenteessä on käytössä liikenteenharjoittajan oma elektroninen maksujärjestelmä, jonka tilaaja on hyväksynyt. Liikenteenharjoittaja toimittaa edellä mainitut matkalipputuloja, matkustusta ja liikenteen täsmällisyyttä sekä ajamattomia vuoroja koskevat tiedot kuukausittain tilaajalle. (epätodennäköinen)

14. Markkinointi ja tiedottaminen

Tilaaja huolehtii toimialueensa julkisen liikenteen yleismarkkinoinnista ja yleisestä koko toimialuetta koskevasta tiedottamisesta.

Liikenteenharjoittaja huolehtii kaikesta käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteensä markkinoinnista mukaan lukien aikataulujen painatus ja jakelu, mainonta ja sähköinen informaatio.

- Tilaaja määrittelee tässä kohdassa tuotettavan matkustajainformaation minimitason

Linja-autokalustoa koskevilla määräyksillä voidaan etukäteen rajoittaa mainostilan osuutta linja-autojen ulkopinnoissa.

Tilaaja voi tarjouspyynnössä asettaa vaatimuksia linja-autokaluston yhteisestä värityksestä ja tunnuksista.

Liikenteenharjoittaja varaa linja-autojen sisäpinnoista riittävästi tilaa tilaajan yleismarkkinoinnille ja ulkopinnoista tilaa kyseessä olevan liikenteen tunnuksille. Liikenteenharjoittaja huolehtii tämän materiaalin kiinnittämisestä ja poistamisesta.

Yleismarkkinointiin kuuluvan informaation esittämisestä linja-autojen elektronisissa näyttötauluissa sovitaan erikseen.

15. Tutkimukset

Tilaajalla on oikeus kustannuksellaan tehdä linja-autoissa liikennepalveluiden laatua ja asiakastytyväisyyttä koskevia tutkimuksia.

16. Valvonta ja raportointi

Tilaajalla on oikeus valvoa ja tarkastaa käyttöoikeussopimukseen kuuluvan liikenteen matkalippujen myyntiin, lippukirjanpitoon, ajosuoritteisiin ja linja-autojen käyttöön liittyviä asiakirjoja ja tietoja, ellei niitä saada maksujärjestelmän kautta.

Liikenteenharjoittaja valvoo linjojensa liikennöintiä ja toimittaa tilaajalle seuraavat seurantaraportit ja asiakirjat:

- Yhteenveto ajamattomista, myöhästyneistä, korvaavalla kalustolla ja muilla kuin sopimusasiakirjoissa määritellyillä linja-autoilla liikennöidyistä lähdöistä kuukausittain.

Liikenteenharjoittaja liittyy tilaajan palautejärjestelmään (tuleeko; millainen ja milloin), toimittaa järjestelmään kaikki suoraan asiakkailta saamansa palautteet ja vastaa niihin sekä lähettää tilaajalle vastauksensa asiakaspalautteisiin.

Tilaaaja voi perustellusta syystä esimerkiksi silloin, kun sopimuksen mukaisen liikenteen hoidossa on ilmennyt ongelmia, vaatia liikenteenharjoittajalta selvitystä yrityksen taloudellisesta ja teknisestä suorituskyvystä.

17. Vakuudet

Liikenteenharjoittajan tulee asettaa sopimusvelvoitteidensa kaikenpuolisen täyttämisen vakuudeksi tilaajan hyväksymä erillinen vakuus, jonka määrä on ilmoitettu tarjouspyynnössä.

Vakuuden tai muun saatavat turvaavan järjestelyn tarkoituksena on korvata tilaajalle mahdollisesti aiheutuva vahinko, jos liikennettä ei aloiteta ja hoideta sopimuksen ja tarjouspyyntöasiakirjojen mukaisesti tai sopimus purkautuu ennen sopimuskauden päättymistä. Vakuudeksi hyväksytään pankin tai vakuutusyhtiön omavelkainen takaus taikka muu tilaajan hyväksymä vakuus tai järjestely.

Vakuus on annettava viimeistään kaksi (2) kuukautta ennen sopimuskauden alkua ja se palautetaan liikenteenharjoittajalle kaksi (2) kuukautta sen jälkeen, kun liikenne on alkanut ja sitä on hoidettu sopimuksen mukaisesti. Tämän jälkeen tilaajalla on oikeus käyttää vakuutena liikenteen sopimuksen mukaisesta hoitamisesta sitä liikennöintikorvausta, joka kulloinkin on maksamatta ja kuitata tuosta maksamattomasta korvauksesta liikenteenharjoittajaa enempi kuulematta mahdolliset liikenteenharjoittajalta olevat korvaussaatavansa.

18. Sopimuksen purkautuminen ja irtisanominen

1. Sopimus voidaan purkaa välittömästi, jos liikenteenharjoittaja ei määräaikaan mennessä aseta sopimuksen mukaista vakuutta tai toimita tarjouspyynnössä edellytettyä selvitystä varikkopalveluiden järjestämisestä.

2. Jos toinen sopijapuoli oleellisesti rikkoo keskeisiä sopimuksen ehtoja, kuten laiminlyö toistuvasti liikennöintipalveluita, käyttää sopimuksen vastaista ajokalustoa tai laiminlyö maksuvelvollisuutensa, on toisella sopijapuolella oikeus purkaa sopimus, ellei ensin mainittu sopijapuoli ole oikaissut menettelyään sopimuksen mukaiseksi asetetun kohtuullisen, vähintään kahden (2) viikon määräajan kuluessa saatu-

aan toiselta sopijapuolelta tätä tarkoittavan kirjallisen huomautuksen, joka sisältää esitetyn rikkomuksen yksilöinnin.

Jos edellisessä kappaleessa tarkoitettu sopimusehtojen rikkominen on toistuvaa, eikä johdu ylivoimaisesta ja sopijapuolesta riippumattomasta syystä, on toisella sopijapuolella oikeus purkaa sopimus välittömästi.

3. Tilaajalla on oikeus purkaa sopimus, jos liikenteenharjoittaja joutuu konkurssitilaan tai muutoin sellaiseen taloudelliseen tilaan, ettei se pysty asianmukaisesti täyttämään sopimuksen velvoituksia, ellei liikenteenharjoittaja tai sen oikeudenomistaja tilaajan esittämän vaatimuksen jälkeen kohtuullisessa ajassa saata toimintaansa sopimuksen mukaiseksi ja aseta sopimukseen perustuvien velvoitteittensa täyttämistä tilaajan hyväksymää lisävakuutta.

4. Tilaajalla on oikeus purkaa sopimus myös, jos liikenteenharjoittaja menettää joukkoliikennelain mukaisen kelpoisuutensa henkilöliikenteen harjoittamiseen. Samoin sopimus voidaan purkaa, jos liikenteestä vastaava henkilö on menettänyt kokonaan tai joltain osin joukkoliikennelaissa säädetyt kelpoisuusehdot, eikä hänen tilalleen ole asetettu ao. edellytykset täyttävää henkilöä.

5. Liikenteenharjoittaja voi ilman eri perustelua irtisanoa sopimuksen, kun sopimuksen mukaisen liikenteen alkamisesta on kulunut vähintään kaksitoista (12) kuukautta. Irtisanomisaika on kaksitoista (12) kuukautta.

6. Liikenteenharjoittaja voi ensimmäisen sopimusvuoden aikana irtisanoa sopimuksen lakkaamaan kuuden (6) kuukauden irtisanomisajan jälkeen, jos tarjouksen tekemisen taustatietoina ilmoitetut matkustuksen määrää ja/tai matkalipputuloja koskevat arviot osoittautuvat ennalta arvaamattomasti ja todistettavasti olennaisesti virheelliseksi siten, että liikenteen kannattavuus jää merkittävästi alhaisemmaksi kuin tarjouta tehtäessä on arvioitu eikä edellä kohdassa 6. ”Liikenteen suunnittelu ja palvelutason määrän muutokset” mainituissa neuvotteluissa ole saavutettu ratkaisua.

7. Liikenteenharjoittaja voi irtisanoa sopimuksen myös kahdentoista (12) kuukauden irtisanomisajalla, jos liikennepalveluiden kysyntään vaikuttavat olosuhteet ovat sopimuskauden aikana olennaisesti, ennalta arvaamattomasti ja liikenteen kannattavuuteen merkittävästi vaikuttavalla tavalla muuttuneet eikä sopimuksen jatkamista voida näissä oloissa pitää kohtuullisena. Edellä tässä kappaleessa todetuissa tilanteissa sopimuksen irtisanominen ei muodosta perustetta liikenteenharjoittajan poissulkemiselle tilaajan järjestämistä tarjouskilpailuista. Tällöin liikenteenharjoittaja ei myöskään menetä sopimusvelvoitteidensa täyttämiseksi asettamaansa vakuutta.

Jos sopimuksen päättyminen ennenaikaisesti johtuu muusta syystä, kuin tilaajan sopimusvelvoitteiden laiminlyönnistä, menettää liikenteenharjoittaja kertakaikkisena korvauksena tilaajalle sopimuksen purkautumisesta aiheutuvista järjestely- ja muista kustannuksista sopimuksen mukaisen vakuuden tai alkuperäistä vakuutta vastaavan summan. Tilaajalla on oikeus liikenteenharjoittajaa kuulematta kuitata vakuutta vastaava summa

liikenteenharjoittajalle maksettavasta korvauksesta. Menetettävän vakuuden määrää tai korvausta voidaan sovitella, jos sopimuksen purkautuminen tapahtuu sopimuskauden jälkimmäisellä puoliskolla. Menettämisseuraamusta ei sovelleta aikaisemmin mainitussa kohdan 18.6. mukaisessa irtisanomistilanteessa.

Sopimuksen purkautuessa on sopimusta rikkonut sopijapuoli myös velvollinen korvaamaan vastapuolelleen tai kolmannelle osapuolelle mahdollisesti aiheuttamansa välittömän vahingon. Jos sopimus on purkautunut liikenteenharjoittajan vastuulla olevasta syystä, voidaan liikennöinnistä maksettavaa korvausta käyttää liikenteenharjoittajaa enempää kuulematta myös vahingonkorvaussaatavan kuittaamiseen.

19. Sulkeminen tarjouskilpailujen ulkopuolelle

Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea määräajaksi, enintään kahdeksi (2) vuodeksi liikenteen järjestämistä koskevien tarjouskilpailujen ulkopuolelle, jos sopimuksen purkautuminen on johtunut liikenteenharjoittajasta johtuvasta syystä edellä kohdissa 18.1–18.5. kuvatuissa tilanteissa.

20. Sopimuksen siirtäminen

Sopimus voidaan siirtää toiselle liikenteenharjoittajalle esimerkiksi liiketoimintakaupan yhteydessä. Tämä edellyttää aina kuitenkin tilaajan etukäteishyväksyntää.

Jos sopimuskauden aikana tilaajana olevan toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alue muuttuu siten, että sopimuksen mukainen liikenne tulee kuulumaan toiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, koskevat nämä yleiset ehdot myös tilaajana olevalta toimivaltaiselta viranomaiselta toiselle siirtyvää liikennettä.

21. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Sopimuksesta mahdollisesti johtuvat erimielisyydet ratkaisee tilaajan toimipaikan käräjäoikeus.

Nurmijärven suunnan linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksen kuvaus

1. Taustaa

Tässä liitteessä kuvataan käyttöoikeussopimuksen mukaisesti liikennöitävä liikenne. Kohdassa 2. esitetään palvelutasomäärittelyn mukaisesti liikennöitävät yhteysvälit, tarjonta eri yhteysväleillä (vuorovälit aikajaksittain) sekä liikennöintiajat.

Kohdassa 3 kuvataan sellainen nykyinen liikenne, joka toteuttaa palvelutasomäärittelyn vaatimuksia käyttöoikeussopimuksen vaikutusalueella.

Kohdassa 4 kuvataan sellainen nykyinen liikenne, joka on joiltain osin päällekkäistä käyttöoikeussopimuksen liikenteen kanssa ja joka voi vaikuttaa käyttöoikeussopimuksen kannattavuuteen ja joka tästä syystä tulee ottaa huomioon tarjousta laatiessaan.

Kohdassa 5 kuvataan tarkemmin palveluliikennettä, jota liikennöidään kohdassa 2 palvelutasomäärittelyn kautta esitetyn liikenteen lisäksi.

2. Palvelutasomäärittelyn soveltaminen käyttöoikeussopimuksessa

Liikenteen palvelutasomäärittely perustuu Uudenmaan ELY-keskuksen laatiman palvelutasomäärittelyn (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisuja 24/2011) palvelutasotaulukkoon (alla) sekä eri yhteysvälien palvelutasoa kuvaavaan karttaan (raportin kuva 19.).

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttäympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Määrälliset tekijät</i>						
Liikennöinti-aika						
<i>Talvi: arki</i>	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
<i>Kesä: arki</i>	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä	
<i>Talvi: lauantai</i>	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
<i>Kesä: lauantai</i>	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	Asiointiyhteys		
<i>Talvi: sunnuntai</i>	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
<i>Kesä: sunnuntai</i>	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	Liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
<i>Talvi: ruuhka</i>	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
<i>Kesä: ruuhka</i>	20 - 30 min	30 min	60 min			
<i>Talvi: arkipäivä</i>	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
<i>Kesä: arkipäivä</i>	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
<i>Talvi: arki-ilta (klo 18-)</i>	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: arki-ilta (klo 18-)</i>	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Talvi: lauantai</i>	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: lauantai</i>	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
<i>Talvi: sunnuntai</i>	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
<i>Kesä: sunnuntai</i>	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min	tarpeen mukaan		
Etäisyys pysäkillä	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioiloissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

Keskeisten yhteysvälien palvelutaso on palvelutasomäärittelyn mukaan seuraava:

Klaukkala – Helsinki	Kilpailutaso
Nurmijärven kk – Helsinki	Houkutteleva taso
Rajamäki – Helsinki	Keskitaso
Röykkä/Perttula – Klaukkala/Helsinki	Keskitaso
Röykkä – Rajamäki	Keskitaso
Rajamäki – Nurmijärvi kk	Keskitaso
Rajamäki – Hyvinkää	Keskitaso
Lepsämä – Klaukkala	Peruspalvelutaso (elokuuhun 2017 saakka)
Lepsämä – Klaukkala	Keskitaso (elokuusta 2017 alkaen)
Palojoki – Nurmijärven kk	Peruspalvelutaso
Perttula – Nurmijärven kk	Peruspalvelutaso
Nukari – Nurmijärven kk	Minimitaso
Nummenpää – Nurmijärven kk	Minimitaso

Kesäliikenteen osalta palvelutason sallitaan olevan kahta luokkaa talviliikenteen tasoa alhaisempi. Kuitenkin talvella kilpailutasolle määritelty yhteys voi kesällä olla alimmillaan houkuttelevaa tasoa. Koululaisliikennettä ei liikennöidä kesäkaudella.

Yöliikennettä järjestetään kilpailu- ja houkuttelevalla tasolla kysynnän mukaan.

Edellä mainittujen yhteysvälien lisäksi on liikennöitävä palveluliikennettä kuten kohdassa 5 on kuvattu.

Liikenne on sovitettava koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin ja niiden muutoksiin. Vuorot, joissa on kyydissä koululaisia, on järjestettävä siten, että ne ovat ajallaan koululla (10 min ennen koulun alkamisaikaa/10 min päättymisajan jälkeen).

3. Käyttöoikeussopimusta vastaavan nykyisen liikenteen kuvaus

Käyttöoikeussopimuksen piiriin tulevaa liikennettä hoidetaan tällä hetkellä (kevät 2012) siirtymäajan sopimukseen no. 500227 sisältyvillä linjoilla:

- 33 Klaukkala–Lintumetsä/Kuonomäki–Klaukkala (muuttuu syysyksi 2012 koululaisten tarpeiden mukaan)
- 34 Klaukkala–Lepsämä–Peltolantie–Klaukkala (muuttuu syysyksi 2012 koululaisten tarpeiden mukaan)
- 44/45 Rajamäki–Hyvinkää
- 51 Salmelanmäki–Nukari–Rannikonmäki–Raala–Nurmijärvi
- 339 Helsinki–Serena–Korpilampi–Klaukkala–Mäntysalo–Nurmijärvi, joista osa ei aja Nurmijärvelle/Nurmijärveltä asti (vaan päättyy Mäntysaloon, Nummimäkeen tai Perttulaan)
- 490 reitti a) Helsinki–Nurmijärvi–Rajamäki
reitti b) (Nurmijärvi)–Rajamäki–Röykkä–Klaukkala–Helsinki
- 495 reitti a) Helsinki–Klaukkala–Röykkä–Rajamäki–Nurmijärvi
reitti b) Rajamäki–Nurmijärvi–Helsinki
- 492 Helsinki–Klaukkala–Perttula–Nurmijärvi–Rajamäki, joista osa ei aja Rajamäelle/Rajamäeltä asti
- 495K Kurrinkaari–Korpi–Röykkä–Rajamäki
- 492K Nurmijärvi–Perttula–Hongisoja–Nurmijärvi
- 934 Myyrmäki – Klaukkala

sekä näiden lisäksi linjoilla:

Koululaisten tilausliikenne (kunnan ostama)

- 42 Klaukkala-Palojoki
- 47 Härkämäki-Sahamäki-Valkjärventie-Jäähalli-Sahamäentie-Perttulantie-Uotilan koulu
- 53 Nurmijärvi-Palojoen koulu-Metsäkylän th

Palveluliikenne Kivenkyyti

Nurmijärven kunta ostaa lisäksi Kivenkyyti-nimistä palveluliikennettä Nurmijärven kunnan alueella. Sen tarkempi kuvaus löytyy alla olevasta internet-osoitteesta.

http://www.nurmijarvi.fi/asuminen_ja_ymparisto/kadut_liikenne_ja_kunnallistekniikka/liikenne/joukkoliikenne/kivenkyyti-palveluliikenne

Puheluiden vastaanottamista varten edellytetään, että liikenteenharjoittajalla on operointikeskus (esim. liikenteen työnjohto), johon matkustaja voi soittaa palveluliikenteen pyynnöt. Matka on tilattava viimeistään samana päivänä kolme (3) tuntia ennen matkan alkua. Puheluja tulee ottaa vastaan arkisin palvelulinjan liikennöintiä aikana.

4. Käyttöoikeussopimuksen kanssa päällekkäinen liikenne sekä sen aiheuttamat käyttöoikeussopimuksen liikenteen aikataulusuunnittelun rajoitteet

Vt3:a ja Mt130:aa pitkin liikennöi sekä pika- että vakiovuoroliikennettä määränpäiden ollessa eri puolilla Etelä-Suomea. Päällekkäisyys käyttöoikeussopimuksen kanssa on välillä Helsinki – Nurmijärven eritasoliittymä. Nämä liikenteet kuuluvat seuraaviin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin: Ventoniemi Oy no. 500260, Väinö Paunu Oy no.500209, Länsilinjat Oy no. 500199. Valtatiellä olevilla linjoilla on käyttöoikeussopimusalueella pysäkit Nurmijärven ja Klaukkalan liittymissä sekä Keimolanportissa (tulevaisuudessa Kivistön liittymissä). ELY-keskus hyväksyy tulevaisuudessa näitä pysäkkejä käyttävät reittiliikennelupa-anomukset silloin, kun liikenne ulottuu Nurmijärveä pohjoisemmaksi.

Mt 132:ta pitkin liikennöi vakiovuoroliikennettä määränpäiden ollessa Vihdin suunnalla sekä keskisellä Uudellamaalla. Päällekkäisyys käyttöoikeussopimuksen kanssa on välillä Helsinki – Klaukkala – Röykkä. Nämä liikenteet kuuluvat siirtymäajan sopimuksiin: Yhdysliikenne Oy no. 500170, 500171, 500172, Soini Hellsten Oy no. 500683, Linjaliikenne Kivistö Oy no. 500161 ja 500178 sekä Pohjolan henkilöliikenne Oy no. 500131.

Kt 45:llä on Hyvinkään ja Jokelan suunnista tulevaa Tuusulaan suuntautuvaa liikennettä, joka kulkee samaa reittiä Nurmijärven sisäisen liikenteen kanssa Nukarin eteläpuolella. Nämä liikenteet kuuluvat Ventoniemi Oy:n siirtymäajan sopimuksiin no. 500256, 500262, 500250.

Lisäksi linja 637 Helsinki – Hyrylä – Nurmijärven kk – Rajamäki on välillä Nurmijärven eritasoliittymä–Rajamäki päällekkäistä käyttöoikeussopimuksen liikenteen kanssa. Tulevaisuudessa linja 637 kytketään osaksi Hyrylän suunnan käyttöoikeussopimusta ja sen reitti katkaistaan Nurmijärven kirkonkylään, jolloin päällekkäisyys reittiosalla Nurmijärvi kk - Rajamäki poistuu.

Klaukkala–Kivistö-linjan liikennöinti aloitetaan Kehäradan liikennöinnin käynnistyessä, todennäköisesti 1.7.2015. Liikenteen palvelutason tarkempi määrittely on seuraava:

Liikenteen aloituksesta talviliikenteen alkuun (elokuu 2016) saakka:

- Arkisin (ma-pe) liikennöintiä aika klo 6–9 ja 14–18, vuoroväli enintään 60 min.

Elokuusta 2016 alkaen

- Arkisin (ma-pe) liikennöintiä aika klo 6–9 ja 14–18, vuoroväli enintään 30 min. sekä klo 9–14 ja 18–21, vuoroväli enintään 60 min.
- Lauantaisin klo 9 – 17, vuoroväli enintään 60 min.

Tilaaja tulee kilpailuttamaan tämän linjan liikenteen erillisenä kohteena.

Käyttöoikeussopimukseen vaikuttavat siirtymäajan sopimukset ovat voimassa alla olevan taulukon mukaisesti:

Sopimusno	Reitti/Reitit	Päättymisaika
500260	Hki-Hyvinkää, Hki-Nurmijärvi th-Hyvinkää, Hki länsiterminaali-Hyvinkää, Hki-Hyvinkään sairaala-Hyvinkää, Hki-Moottoritie-Hyvinkää, Hyvinkää-Hki, Riihimäki-Hki	31.5.2018
500209	Tre-Lahti, Hki-Nokia Hotelli Eden, Nokia Hotelli Eden-Hki, Tre-Hml-Hki	30.6.2014
500209	Tre-Hki, Hki-Hml-Tre	21.10.2016
500209	Hki-Pälkäne-Tre, Hki-Lentoas-Tre, Tre-Lentoas-Hki, Hki-Lentoas-Tre keskustori, Lentoas-Tre, Hml-Lentoas, Tre-Hki, Lentoas-Tre, Hki-Hml-Tre	31.5.2017
500199	Ikaalinen kylpylä - Hki, Hki - Tre - Ikaalinen	30.6.2014
500170	Hyvinkää-Röykkä-Hki, Hki-Loppi	31.12.2014
500171	Hki-Klaukkala-Karkkila, Rajamäki-Hyvinkää	31.12.2016
500172	Hki-Loppi kk, Hki-Hml	31.12.2017
500683	Hki-Läyliäinen-Forssa	14.8.2017
500161	Vihti-Selki-Hki, Hki-Klaukkala-Vihti, Vihti-Nummenpää-Hki, Hki-Vihti, Hki-Korpi(Nurmijärvi), Röykkä-Hki, Hki-Otalampi, Hki-Vihtijärvi	14.8.2018
500161	Karkkila-Hki, Hki-Klaukkala, Hki-Karkkila, Hki-Röykkä-Forssa, Hki-Topeno th-Forssa, Vihtijärvi-Hki, Loppi-Hki	31.5.2018
500178	Hki-Karkkila	31.5.2018
500131	Hki-Karkkila	31.12.2017
500256	Hki-Hyvinkää, Hki-Hml, Hki-Jäniksenlinna-Hyvinkää, Hki-Riihimäki, Hyvinkää-Riihimäki	31.5.2018
500262	Hki-Hyvinkää, Hki-Jokela, Jokela-Hki, Nukari-Hyvinkää, Jokela-Hyvinkää, Hyvinkää-Jokela	31.5.2016
500250	Hyvinkää-Hämeenkylä, Santamäentie-Valimotie-Hyvinkää	30.6.2014

Edellä tässä kohdassa mainittu liikennetarjonta on otettava huomioon tarjousta tehtäessä ja tarjoaja on velvollinen tarkistamaan tiedot ja ottamaan huomioon mahdolliset muutokset tarjousta tehdessään.

Käyttöoikeussopimuksen mukaista liikennettä ei saa järjestää yo. siirtymäajan sopimusten voimassa ollessa tämän liikenteen kanssa siten, että se merkittävästi vähentää siirtymäajan liikennöintisopimuksen kannattavuutta.

Tässä tarjouskilpailussa siirtymäajan sopimusten suojaa tulkitaan niin, että käyttöoikeussopimusten mukainen lähtö ei saa yhteisillä reitinosilla keskeisissä aikataulupisteissä (pysäkeillä) kulkea ennen tai jälkeen siirtymäajan sopimuksen mukaisen liikenteen aikataulun mukaista pysäkki- tai lähtöaikaa seuraavin marginaalein:

Arkisin klo 6.30 – 8.30 sekä 15-18 +/- 5 minuuttia

Muulloin +/- 15 minuuttia

Aikajaksoja tulkitaan lähtöaikojen perusteella.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten lakattua käyttöoikeussopimusten perusteella järjestetty liikenne on ensisijaista suhteessa reittiliikennelupien mukaan järjestettyyn liikenteeseen ja reittiliikenneluvat myöntävä viranomaisena ottaa tämän huomioon reittiliikennelupia koskevia päätöksiä tehdessään.

Edellä on kerrottu kuinka siirtymäajan sopimusten suoja tulee ottaa huomioon tarjouksen reittejä ja aikatauluja suunniteltaessa. Käyttöoikeussopimuksen liikennettä vastaava nykyinen liikenne kuuluu 31.12.2014 päättyvään siirtymäajan sopimukseen no. 500227. Näiden sopimusten mukaisen liikenteen aikataulut eivät loukkaa muita siirtymäajan sopimuksia ja sen vuoksi niitä voidaan käyttää esimerkkeinä tarjouksen reittejä ja aikatauluja laadittaessa.

5. Palveluliikenne Kivenkyyti

5.1. Lähtökohdat

Palveluliikenne Kivenkyytiä liikennöidään kohdassa 2 yhteysvälien palvelutasomäärittelyn kautta esitetyn liikenteen lisäksi.

Liikennöinnin lähtökohtana ovat Kivenkyydin nykyiset aikataulut, jotka löytyvät Nurmijärven kunnan internet-sivuilta

http://www.nurmijarvi.fi/asuminen_ja_ymparisto/kadut_liikenne_ja_kunnallistekniikka/liikenne/joukkoliikenne/kivenkyyti-palveluliikenne

Näistä aikatauluista liikennöitsijä voi tarjouksessaan poiketa, jos palvelutaso säilyy kuitenkin vastaavana kuin Kivenkyydin nykyisillä aikatauluilla.

Palveluliikenteen aikataulut on sopimuskauden aikana pidettävä sovitettuna asioinnin, koululaisten ja liitynnän tarpeisiin yhdessä kunnan kanssa neuvotellen.

Palveluliikenne koostuu kahdesta erityyppisestä liikenteestä:

a) Palveluliikenne: Palveluliikenne ajetaan nykyisen aikataulukirjaseen sivuilla 6-15 esitettyjä, punertavalla yläpalkilla korostettuja reittejä pitkin. Näiltä ohjeellisilta reiteiltä voidaan poiketa kutsusta reilun kivenheiton verran (n. 1,5 km) aikataulujen salliessa.

b) Liityntäliikenne: Nykyisen aikataulukirjaseen sivuilla 16–19 esitetty, vaaleansinisellä yläpalkilla korostetut liityntälinjat ajetaan kiinteällä reitillä ja aikataululla eikä niitä tarvitse tilata etukäteen.

5.2. Tilausten välitys autoon

Palveluliikenteet liikennöivät edeten aikataulutetulta reittipisteeltä seuraavalle. Reittipisteiden väillä reitit muotoutuvat etukäteen tehtyjen tilausten mukaisesti. Palvelubussin voi tilata lähimmälle SAMPO-pysäkillä.

Puheluiden vastaanottamista varten edellytetään, että liikenteenharjoittajalla on operointikeskus (esim. liikenteen työnjohto), johon matkustaja voi soittaa palveluliikenteen pyynnöt. Matka on tilattava viimeistään samana päivänä kolme (3) tuntia ennen matkan alkua. Puheluja tulee ottaa vastaan arkisin palvelulinjan liikennöintiä aikana.

5.3 Kalusto

Tarjoajan tulee nimetä liitteenä 10 olevassa kaavakkeessa kolme (3) Pienkalustovaatimukset (MiniA) täyttävää palveluautoa Kivenkyydin liikennettä varten. Näitä autoja ei oteta huomioon kilpialun kalustopisteitä laskettaessa. Näiden palveluautojen vara-autona saa käyttää pienkalustovaatimusten matkustajapalveluominaisuudet täyttävää autoa, joka saa olla korkealattiainen.

5.3. Kuljettajan toiminnalle asetettavat vaatimukset

Kuljettajalla tulee olla hyvä suomen kielen suullinen taito. Kuljettajan tulee olla asiallisesti pukeutunut ja hänellä tulee olla riittävä paikallistuntemus.

Asiakaspalvelun tulee olla ystävällistä ja asiallista. Kuljettajan on tarvittaessa avustettava asiakas autoon ja autosta. Kuljettajalta edellytetään taitoa vanhusten ja huonokuntoisten asiakkaiden palvelemiseen sekä heidän käyttämiensä apuvälineiden tuntemusta. Asiakkaita tulee tarvittaessa neuvoa matkustamiseen ja asiointiin liittyvissä asioissa.

Kuljettajan on kyettävä saamaan pyörätuoliasiakas vaivattomasti ja turvallisesti autoon ilman muiden henkilöiden apua (käytössä tarvittavat apuvälineet). Kuljettaja huolehtii siitä, että asiakkaan mukana kulkevat esineet ja tavarat (esim. rollaattori) eivät aiheuta autossa vaaraa.

Kuljettaja vastaa siitä, että jokainen asiakas ja hänen mahdollisesti käyttämänsä pyörätuoli tai vastaava on asianmukaisesti ja säädösten mukaisesti kiinnitetty. Pyörätuoli kiinnitetään autoon pyörätuolin rungosta vähintään kahteen seinässä / lattiassa olevaan kiinnityspisteeseen siten, että se ei voi kaatua. Kuljettava vastaa myös siitä, että pyörätuolimatkustaja käyttää autossa olevaa lannevyötä matkan ajan.

5.4. Esimerkinomainen autokierto-/aikataulusuunnitelma

Kivenkyydin tarjouspyynnössä vuodelta 2009 on esitetty seuraava kuvaus autoittain. Tätä voi pitää esimerkkinä autokierrosta, jolla palveluliikenne voidaan toteuttaa kolmella autolla, mutta aikataulut ja linjanumerot ovat tästä hieman muuttuneet.

Kohteen kuvaus	
Auto 1	Liityntä- ja palveluliikenne, arkipäivinä, maanantaista perjantaihin klo 5:50 – 17:40. Arvioidut kilometrit 1420 km/vk. Auton 1 tunnit 51:40 (hh:mm) /vk
Auto 2	Liityntä- ja palveluliikenne, arkipäivinä, maanantaista perjantaihin klo 5:45 – 17:10. Arvioidut kilometrit 1200 km/vk. Auton 2 tunnit 54:35 (hh:mm) /vk
Auto 3	Kaikille avoimet koulukuljetukset ja palveluliikenne arkisin maanantaista perjantaihin: koulupäivinä klo 7:10 – 17:20 koulujen lomapäivinä* klo 8:55-14:30 keskikesällä klo 6:30-16:35 Arvioidut kilometrit kouluviikkoina 1000 km/vk. koulujen lomaviikkoina 420 km/vko keskikesällä (5 viikkoa juhannuksesta) 820 km/vko Auton 3 korvattavat tunnit kouluviikkoina 43:20 (hh:mm) /vk koulujen lomaviikkoina* 24:10(hh:mm) /vk keskikesällä (5 viikkoa juhannuksesta) 42:55 (hh:mm) /vk *=pois lukien keskikesä

Auto nro 1

Maanantai	Tiistai	Keskiviikko	Torstai	Perjantai
		5:50/35H Kk-Perttula-Valkjärvi-Harjula-Kla 6:30/492 Kla-Perttula-Kk 6:50 6:55/35H Kk-Valkjärvi-Harjula-Kla 7:35/35 Kla-Valkjärvi-Ammattikoulu 7:45 7:45/35H Ammattikoulu-Valkjärvi-Harjula-Kla 8:05 8:05/35 Kla-Valkjärvi-Hongisoja-Kk 8:30 8:30/35H Kk-Valkjärvi-Harjula-Kla 9:00		
TAUKO 15 min 9:15-10:15/10 Klaukkala kutsuilla TAUKO 30 min 10:45/15 Kla-Metsäkylä-Kla 11:30 11:30-13:30/10 Klaukkala kutsuilla 13:30/15 Kla-Metsäkylä-Kla 14:15 TAUKO 45 min	TAUKO 15 min 9:15/13 Nummenpää-Kla, Kotikauppakyyti 10:20 TAUKO 30 min 10:50/14 Kla-Taipaleentie-Mäntysalo-Kla 11:40 11:40/13 Kla-Nummenpää, Kotikauppakyyti 12:50 12:50 Valkj koulu-Klaukkala 13:10 13:15/14 Kla-Taipaleentie-Mäntysalo-Kla 14:15 TAUKO 45 min	TAUKO 15 min 9:15-10:15/10 Klaukkala kutsuilla TAUKO 30 min 10:45/15 Kla-Metsäkylä-Kla 11:30 11:30-12:30/10 Klaukkala kutsuilla 12:50 Valkj koulu-Klaukkala 13:10 13:30/15 Kla-Metsäkylä-Kla 14:15 TAUKO 45 min	TAUKO 45 min 9:45/12 Lepsämä-Kla, Kotikauppakyyti 11:00 11:00-11:30/10 Klaukkala kutsuilla 11:50 Valkj koulu-Klaukkala 12:10 12:10/12 Kla-Lepsämä, Kotikauppakyyti 13:30 13:30-14:15/10 Kla-Kutsuilla TAUKO 45 min	TAUKO 15 min 9:15-10:15/10 Klaukkala kutsuilla TAUKO 30 min 10:45/15 Kla-Metsäkylä-Kla 11:30 11:50 Valkj koulu-Klaukkala 12:10 12:30-13:30/10 Klaukkala kutsuilla 13:30/15 Kla-Metsäkylä-Kla 14:15 TAUKO 45 min
		15:00/35H Kla-Harjula-Valkjärvi-Kk 15:45/35 Kk-Ammattikoulu-Valkjärvi-Kla 16:15 16:15/39 Kla-Harjula-Kla 16:35/35 Kla-Valkjärvi-Perttula-Kla 16:45 17:00/39 Kla-Harjula-Kla 17:15/35 Klaukkala-Valkjärvi-Perttula-Kk 17:40		

Auto nro 2

Maanantai	Tiistai	Keskiviikko	Torstai	Perjantai
		5:45/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 6:10 6:10/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 6:35 6:40/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 7:05 TAUKO 15 min 7:20/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 7:40 7:40/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 8:05 8:05/27 Rmäki-Röykkä-Kk 8:45		
TAUKO 30 min 9:15/5 Kk-Nukari-Kk 10:05 10:15/6 Kk-Raala-Kk 11:00 11:55/5 Kk-Nukari-Kk 12:45 TAUKO 15 min 13:00/6 Kk-Raala-Kk 13:45 TAUKO 30 min 14:15 Kk-Kyläjoent.-Koivumäent.-Rmki 14:45	8:45 Kk-Kyläjoent.-Koivumäent.-Rmki 9:20 TAUKO 30 min 9:15/5 Kk-Nukari-Kk 10:05 9:50/21 Rmäki-Uotila-Kk 10:15 10:15/4 Kk-Nummenpää-Kk 11:05 11:05/21 Kk-Uotila-Rmäki 11:35 11:35/23 Rmäki-Korpi-Rmäki 12:25 TAUKO 15 min 13:00/7 Kk-Paljojoki-Kk 13:45 TAUKO 30 min 14:15 Kk-Kyläjoent.-Koivumäent.-Rmki 14:45	TAUKO 30 min 9:15/5 Kk-Nukari-Kk 10:05 10:15/7 Kk-Paljojoki-Kk 11:00 11:55/5 Kk-Nukari-Kk 12:45 TAUKO 15 min 13:00/7 Kk-Paljojoki-Kk 13:45 TAUKO 30 min 14:15 Kk-Kyläjoent.-Koivumäent.-Rmki 14:45	8:45 Kk-Kyläjoent.-Koivumäent.-Rmki 9:20 TAUKO 30 min 9:50/21 Rmäki-Uotila-Kk 10:15 10:15/4 Kk-Nummenpää-Kk 11:05 11:05/21 Kk-Uotila-Rmäki 11:35 11:35/23 Rmäki-Korpi-Rmäki 12:25 TAUKO 15 min 13:00/6 Kk-Raala-Kk 13:45 TAUKO 30 min 14:15 Kk-Kyläjoent.-Koivumäent.-Rmki 14:45	
		15:15/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 15:40 15:40/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 16:00 16:20/47 Rmäki-Isokallio-Rmäki 16:45 16:45/Rmäki-Isokallio-Kk 17:10	14:35/26 Kk-Uusikylä-Rmäki 15:15	

Auto nro 3

koulupäivinä	keskikesällä 5 viikkoa juhannuksesta	muina koulujen lomapäivinä
7:10/3 Kk - Järvikierros 7:50	6:30-8:20/38 Rinnekodin kesäliikenne	
8:15/3 Kk - Järvikierros 8:50	TAUKO 15 min	
8:55/3 Kk - Järvikierros 9:30	8:55/3 Kk - Järvikierros 9:30	8:55/3 Kk - Järvikierros 9:30
9:30-11:20/2 Kk kutsusta	TAUKO 30 min	9:30-11:20/2 Kk kutsusta
TAUKO 45 min	10:00-12:00/2 Kk kutsusta	TAUKO 45 min
12:05/3 Kk-Järvikierros 12:40	12:05/3 Kk-Järvikierros 12:40	12:05/3 Kk-Järvikierros 12:40
13:05/3 Kk-Järvikierros 13:40	TAUKO 15 min	13:00-14:30/2 Kk kutsusta
TAUKO 15 min	13:00-14:30/2 Kk kutsusta	
14:05/3 Kk-Järvikierros 14:40	TAUKO 30 min	
15:05/3 Kk-Järvikierros 15:40	15:15-16:35/38 Rinnekodin kesäliikenne	
15:40/35 Kla-Vj-Kk 16:10		
TAUKO 30 min		
16:40/5 Kk -Raala-Nukari-Uusikylä-Kk 17:20		

Kivistön–Klaukkalan-liityntälinjan hankintasopimuksen (brutto) kuvaus

1. Taustaa

Tässä liitteessä kuvataan bruttomallilla hankittava liikenne. Kohdassa 2. esitetään aikataulut ja arvioidut vuosittaiset suoritteet.

2. Aikataulut hankittavassa liikenteessä

Klaukkalan ja Kivistön välinen liityntälinja liikennöi reitti:

Klaukkalan linja-autoasema–Klaukkalantie–Vanha Hämeenlinnantie–Kivistön asema.

Linjan aikataulut ovat kehäradan liikennöinnin aloittamisen jälkeen elokuuhun 2016 asti seuraava. Aikatauluja tarkennetaan juna-aikataulujen varmistuttua. Linjaa liikennöidään arkipäivinä maanantaista perjantaihin.

Klaukkala ->	Kivistö	Kivistö ->	Klaukkala
6:00	6:15	6:30	6:45
7:00	7:15	7:30	7:45
8:00	8:15	8:30	8:45
9:00	9:15	9:30	9:45
14:00	14:15	14:30	14:45
15:00	15:15	15:30	15:45
16:00	16:15	16:30	16:45
17:00	17:15	17:30	17:45

1.7.2015–14.8.2016 väliselle ajanjaksolle on arvioitu kertyvän:

- linjatunteja 2 217
- linjakilometrejä 44 330 ja
- autopäiviä 286

Linjan aikataulut ovat vuoden 2016 elokuusta alkaen sopimuskauden loppuun seuraavat. Aikatauluja tarkennetaan juna-aikataulujen varmistuttua. Linjaa liikennöidään arkipäivinä maanantaista perjantaihin.

Klaukkala ->	Kivistö	Kivistö ->	Klaukkala
6:00	6:15	6:30	6:45
6:30	6:45	7:00	7:15
7:00	7:15	7:30	7:45
7:30	7:45	8:00	8:15
8:00	8:15	8:30	8:45
8:30	8:45	9:00	9:15
9:00	9:15	9:30	9:45
10:00	10:15	10:30	10:45
11:00	11:15	11:30	11:45
12:00	12:15	12:30	12:45
13:00	13:15	13:30	13:45
14:00	14:15	14:30	14:45
14:30	14:45	15:00	15:15
15:00	15:15	15:30	15:45
15:30	15:45	16:00	16:15
16:00	16:15	16:30	16:45
16:30	16:45	17:00	17:15
17:00	17:15	17:30	17:45
17:30	17:45	18:00	18:15
18:00	18:15	18:30	18:45
19:00	19:15	19:30	19:45
20:00	20:15	20:30	20:45

Linjaa liikennöidään lauantaisin seuraavalla aikataululla. Aikatauluja tarkennetaan juna-aikataulujen varmistuttua.

Klaukkala ->	Kivistö	Kivistö ->	Klaukkala
9:00	9:15	9:30	9:45
10:00	10:15	10:30	10:45
11:00	11:15	11:30	11:45
12:00	12:15	12:30	12:45
13:00	13:15	13:30	13:45
14:00	14:15	14:30	14:45
15:00	15:15	15:30	15:45
16:00	16:15	16:30	16:45

15.8.2016–18.6.2017 väliselle ajanjaksolle on arvioitu kertyvän:

- linjatunteja 5 150
- linjakilometrejä 155 040 ja
- autopäiviä 468

Tarjouspyynnön Liite 4

9.11.2012 T.An.

Uudenmaan ELY-keskus

Linja-autoliikenteen käyttöoikeusopimusta koskeva tarjouskilpailu

Liikennöintisuunnitelman yhteenveto

Kilpailukohteen nimi: _____

Kilpailukohteen tunnus: _____

Tarjoajan nimi: _____

Liikennettä koskevat tiedot

1. Linjakilometrit: _____ km/viikko (talviliikenne)
 _____ km/vuosi (50 kertaa talviviikon km:t)

2. Liikennöintisuunnitelman mukaiset linjat

Linja no	Reitin pääte- ja välipisteet	Lähdöt talviviikolla arki/la/su	Liikennöintiäika talvella, arki, la, su

3. Palvelutasomäärittelyn toteutuminen yhteysväleittäin talvikaudella

Yhteysväli	Lähdöt arkisin (kpl, msy)				Lauantai	Sunnuntai
	7-9	9-15	15-18	18-23	7-24	9-23

4. Automäärä: _____ bussia, joista
 _____ 2-akselisia normaalibusseja, pituus 11-13,5
 _____ 3-akselisiä teli- tai nivelbusseja, pituus 14,5 - 18,5 m
 _____ Mini- tai midibusseja, pituus 6 - 11 m

Automäärä on se määrä linja-autoja, joka on samanaikaisesti enimmillään liikkeellä.
 Vara-autoja ei esitetä lomakkeessa.

Linja-autoilikehteen käyttöoikeussopimus

Tarjousklippailu no: _____

Klippailukoode, linjat: Nummijärven liikenne

Hintalomake

1. Tarjoushinta käyttöoikeussopimuskohteen liikennöinnistä

1) Matkaryhmä tariffiyöhykkeittäin	2) Yhden matkan hinta, € (alv 0%)	3) Arvioitu matka- määrä/v	4) Arvioitu lippu- tulokertymä, (€/v)	5) Matkaryhmän arvioitu matka keskipituus, km	6) Matkaryhmään kuuluvia tärkeimpiä yhveysalajeä	7) Muuta
A, B, C, D, E, A-B	2,00	150 000	300 000	4,0	Nummijärven ja Helsingin sisäiset matkat	
A-D, B-D	4,70	950 000	4 465 000	22,0	Nummijärvi-Helsinki ja Nummijärvi-Vantaa	
C-D	2,50	20 000	50 000	9,0	Nummijärvi-Vantaa	
D-E	2,00	30 000	60 000	6,0	Nummijärvi-Hyväntä	
	-	0	0			
	-	0	0			
	-	0	0			
	-	0	0			
	-	0	0			
	-	0	0			
	-	1 150 000	4 875 000			

Täyttöohje: Tarjous annetaan täytettävällä pyydytty matkustajakohtainen korvaus keltaisella merkittyihin ruutuihin.

Tarjouksen arvioinnissa käytettävä hinta on taulukon automaattisesti siniseen ruutuun laskema korvausten kokonaissumma.

2. Mahdollisten tilaajan edellyttämien lisäilikehteen suoritteiden yksikköhinnat

Suorite	Tarjoushinta, €	Suoritteen kuvaus
- ajokilometri	0,70	poltto- ja voiteluaineiden kulutus sekä korjaus- ja huoltokustannukset
- linjatunnit	35,00	kuljettajien palkat sivukuluneen, työasu sekä työterveys- ruokailu- ja muut sosiaalikulut
- autopäivät	175,00	kaluston pääomakulut, vakuutukset, hallinto-, kiinteistö- sekä muut yleiskustannukset

Näiden suoritteiden käyttö on selostettu tarjouspyynnön kohdassa 5.

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS LINJA-AUTOLIIKENTEEN HOITAMISESTA

1§ Sopijapuolet

Tämän sopimuksen sopijapuolina ovat toimivaltaisena viranomaisena Uudenmaan elinkeino-, ympäristö- ja liikennekeskus (jäljempänä tilaaja) (*Y-tunnus*) ja liikenteenharjoittajana (*liikenteenharjoittajan nimi ja Y-tunnus*).

2§ Sopimuksen kohde

Sopimus koskee liitteessä 1 olevan tarjouspyynnön mukaista käyttöoikeuden kohdetta, joka sisältää:

- Nurmijärven kunnan ja Helsingin välisen liikenteen
- Nurmijärven kunnan sisäisen liikenteen
- Nurmijärvi/Rajamäki – Hyvinkää -linjan
- Nurmijärven palveluliikenne Kivenkyödin

3§ Sopimusasiakirjat

Sopimusasiakirjat ovat seuraavat:

- tämä sopimus
- tarjouspyyntö ja tarjouspyynnön liitteet 1-10
- tarjous liitteineen

Jos sopimusasiakirjoissa esiintyy tulkintatarvetta, niin tulkinassa noudatetaan edellä lueteltua tärkeysjärjestystä.

4§ Korvaus

Liikenteenharjoittajalle maksettava matkustajan kulkuneuvoon nousuun perustuva korvaus on ilmoitettu vuoden 2014 _____ kuukauden hintatasossa ja on määrältään (ilman alv) seuraava:

- _____ €/nousu/ väli Nurmijärvi-Helsinki (vyöhykkeet A-D ja B-D)
- _____ €/nousu/ väli Nurmijärvi-Vantaa (vyöhykkeet C-D)
- _____ €/nousu/ väli Nurmijärvi-Hyvinkää (vyöhykkeet D-E)
- _____ €/nousu/ Nurmijärven sisäinen matka (vyöhyke D)

Sopimuskauden aikana toteutettavista tilaajan kanssa erikseen sovittavista poikkeuksellisista liikenteen lisäyksistä, joissa matkustajanousuihin perustuva korvaus ei kata liikennöinnin kustannuksia, korvaus maksetaan tarjouksessa ilmoitettujen lisäliikenteen yksikköhintojen perusteella. Suoritteiden yksikköhinnat (ilman alv) ovat seuraavat:

- _____ €/ajokilometri
- _____ €/tunti (maanantai-lauantai)
- _____ €/tunti (sunnuntai)
- _____ €/autopäivä

Ajokilometrin, linjatunnin ja autopäivän hintaa käytetään lisäkorvauksen maksamisessa yleisissä ehdoissa määritellyissä tilanteissa. Korvaushintoja tarkistetaan siten, kuin käyttöoikeussopimuksen yleisissä ehdoissa on todettu.

- 5§ **Matkalipputulosten tilittäminen**
Tiedot matkustajamäärästä ja niiden jakautumisesta matkaryhmittäin erilaisilla vyöhyketariffin lipuilla tehtyihin matkoihin sekä lipputulosta saadaan maksujärjestelmän kautta. Liikenteenharjoittaja ilmoittaa tiedot keräämistään tuloista ELY-keskukselle kuukausittain seuraavan kuukauden 10. päivään mennessä, ellei niitä saada maksujärjestelmästä. Ilmoitusvelvollisuus koskee myös niiden erikseen sovittujen lippujen myynnistä saatuja tuloja, joita lippuja liikenteenharjoittajalla on oikeus myydä omaan lukuunsa.
- 6§ **Maksuaikataulu**
Tilaaaja maksaa sopimuksen mukaisen toteutuneisiin matkustajanosuihin perustuvan korvauksen laskua vastaan kuukausierinä jokaisen kuukauden 20. päivään mennessä kuitenkin viimeistään 10 päivän kuluttua siitä, kun on saanut 5§:ssä mainitun selvityksen. Viivästyskorko on korkolain mukainen.
- 7§ **Alihankinta**
Alihankinnasta ja alihankkijoista on tarjouspyynnön ja tarjouksen mukaisesti sovittu seuraavaa:
- *Todetaan mm. käytettävät alihankkijat sekä alihankinnan määrä ja kohteet. Alihankinnasta voidaan vaihtoehtoisesti tehdä sopimukseen myös erillinen liite, jota päivitetään sopimuskauden aikana.*
- 8§ **Liikenteestä vastaava henkilö**
Liikenteestä vastaava henkilö on liikenteen alkaessa TT.
- 9§ **Käytettävät linja-autot**
Liikenteessä käytettävien linja-autojen on oltava tyypiltään, iältään ja muilta ominaisuuksiltaan vähintään tarjouspyynnön ja tarjouksen mukaisia koko sopimuskauden ajan.
- 10§ **Maksu- ja informaatiojärjestelmä**
Tämän sopimuksen mukaisessa liikenteessä on käytössä seuraava Tarjouspyynnön mukainen maksu- ja informaatiojärjestelmä, johon liikenteenharjoittajan tietojärjestelmät ja laitteet tarvittavalta osin liitetään:
- *Tähän maksu- ja informaatiojärjestelmän kuvaus Kuten todettu, yksilöinti ja järjestelmän kuvaus selviää yleisellä tasolla kuluvana vuonna ja vuoden 2013 syksyyn mennessä tarkemmin.*
- 11§ **Käyttöoikeussopimuksen mukaisen oikeuden suoja ja haittaamiskielto**
Käyttöoikeussopimus tuottaa liikenteenharjoittajalle palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukaisen suojan/yksinoikeuden kilpailevalta liikenteeltä seuraavasti:
- *Yksinoikeuden sisältö ja laajuus sekä suhde muuhun joukkoliikenteeseen määritellään tarjouspyynnössä tarjouskilpailun kohteita koskevassa liitteessä. Tässä kohdassa viitataan ao. liitteeseen ja sovitaan tarkennuksista.*
 - *On huomautettava, että sekä Nurmijärven alueella että muualla seudulla liikennöi useita sellaisia linjoja, jotka samanaikaisesti ovat*

matkustajien käytettävissä ja ”kilpailevat” ajoneuvoon nousuista tämän sopimuksen tarkoittaman liikenteen kanssa.

Tilaaaja huomioi käyttöoikeussopimuksen reittiliikennelupia myöntäessään. Lupien myöntäminen ja reittiliikenteen mahdollinen kieltäminen tai rajoittaminen on mahdollista vain joukkoliikennelaissa mainituilla perusteilla.

- 12§ **Siirtymäajan liikennöintisopimusten edellyttämät muutokset**
 Jos sopimuskauden aikana ilmenee, että tämän käyttöoikeussopimuksen perusteella harjoitettava liikenne loukkaa vielä voimassa olevaa siirtymäajan liikennöintisopimusta, on liikenteenharjoittaja velvollinen muuttamaan aikatauluja tai reittejä siten, että tarjouspyynnön kohdassa 1/6. esitetyt kriteerit täytetään.
- 13§ **Vakuudet**
 Liikenteenharjoittaja asettaa tämän sopimuksen mukaisten sopimusvelvoitteidensa kaikenpuolisesta täyttämisestä vakuuden, jonka suuruus on _____euroa. Vakuuden käyttämisestä tilaajan korvaussaatavien kuittaamiseen on todettu käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 17. kohdassa.
- 14§ **Korvausten pidättäminen ja kuittaus**
 Tilaajalla on oikeus liikenteenharjoittajaa enempää kuulematta pidättää liikenteenharjoittajalle maksamatta oleva korvaus ja käyttää sitä vakuutena taikka sopimusrikkomuksesta johtuvien vahingonkorvaus- ja muiden saataviensa kuittaamiseen kuten yleisten ehtojen 18. kohdassa on todettu.
- 15§ **Erimielisyydet**
 Sopimuksen pätevyyttä, tulkintaa ja soveltamista koskevat erimielisyydet pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan sopijapuolten välisin neuvotteluin. Mikäli tämä ei johda sopijapuolia tyydyttävään lopputulokseen, ratkaistaan erimielisyydet Helsingin käräjäoikeudessa.
- 16§ **Sopimuksen purkautuminen**
 Sopimuksen purkautumisen osalta noudatetaan, mitä käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 18. kohdassa on todettu.
- 17§ **Voimassaolo**
 Tämän sopimuksen voimassaolo alkaa 1.1.2015 ja päättyy 31.12.2024, ellei sitä tarjouspyyntökirjeessä esitetyllä tavalla ole irtisanottu päättyväksi aikaisemmin.
- Tätä sopimusta on tehty kaksi (2) samansanaista kappaletta, yksi kullekin sopijapuolelle.

ssä kuun.....päivänä 2014

allekirjoitukset

Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset – seutuliikennelinja-auto

Näitä linja-autokalustoa koskevia vaatimuksia noudatetaan lähiliikenteessä ja maaseutumaisen kunnan sisäisessä liikenteessä.

Käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä tulee käyttää alla olevan määritelmän mukaisia seutuliikennelinja-autoja.

Matkustajapalveluominaisuudet

Jäljempänä ilmoitetut mitat ja määräykset ovat kaluston vähimmäisvaatimuksia.

Seutuliikennelinja-auto:

- pituus vähintään 11 metriä
- ovijärjestys vähintään 1+1+0 tai 1+0+1 (etu-, keski- ja takaovi)
- kiinteitä istumapaikkoja vähintään 30 kpl (ei sis. ns. klaffi-istuimia)
- kokonaispaikkamäärä vähintään 60 matkustajapaikkaa
- vähintään 1 lastenvaunupaikka keski- tai takaoven yhteydessä
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasissa tai sen yläpuolella

Kalustosta voi tarjosten vertailussa saada enintään 10 pistettä seuraavissa kohdissa esitetyn mukaisesti:

Matkustajapalveluominaisuudet

Kaluston matkustajapalveluominaisuuksista voi tarjosten vertailussa saada enintään kaksi (2) lisäpistettä seuraavasti:

1. Ovijärjestys

Auton ovijärjestys on 1+2+0, 1+1+1 tai muutoin parempi (enemmän ovia) 1 piste

2. Matalalattiaisuus

Auton etu- ja keskioven (ovijärjestyksen ollessa 1+0+1 tai vastaava auton etu- ja takaoven) välillä lattia on portaaton ja oven sisäänkäyntikorkeus on enintään 350 mm

1 piste

Poikkeus: Ruuhka-aikoina arkisin klo 6.00 – 8.59 ja 14.00 – 18.59 saa Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä käyttää linja-autoja, joissa ei ole lastenvaunupaikkaa. Tällöin autossa tulee kuitenkin olla tavaratila, johon mahtuvat kokoon taitetut lastenvaunut. Näiden autojen osuus saa olla enintään 20 % kohteen kokonaisautomäärästä. Lastenvaunupaikan puuttuminen ei näissä tapauksissa vaikuta auton pistemäärään.

Ympäristö- ja muut tekniset ominaisuudet

Kaikkien käytettävien linja-autojen tulee täyttää Euro 2 -tason päästövaatimukset typen oksidien (NOx) ja partikkeleiden (PM) osalta. Tämän lisäksi kaluston ympäristö- ja teknisistä ominaisuuksista voi tarjousten vertailussa saada enintään kahdeksan (8) pistettä seuraavasti:

3. Euro-luokat	<u>Euro-luokka</u>	<u>pisteet</u>
	Euro 3	1
	Euro 4	2
	Euro 5	3
	EEV	5
	Euro 6	6

4. Linja-auton ulkomelutaso on 77 dB(A) tai alle sen	1 piste
5. Moottoritilaan asennettu automaattinen palonsammutin	0,5 pistettä
6. Kuljettajan alkolukko	0,5 pistettä

Tarjouksen saama kalustopisteiden määrä saadaan antamalla kullekin tarjotulle linja-autolle ym. kohtien 1.-6. mukaiset pisteet ja laskemalla nämä yhteen. Kun näin saatu summa jaetaan tarjottujen linja-autojen määrällä, saadaan tarjouksen kalustopisteet.

Ikä

Kaluston keski-ikä saa kunakin sopimusvuonna olla enintään 8,0 vuotta. Yksittäisen kaupunkilinja-auton enimmäisikä on 16 vuotta laskettuna rekisteröintiajankohdasta.

Kaluston keski-ikä lasketaan kunkin sopimusvuoden alussa sopimuksessa tarvittavien autojen iän painottamattomana keskiarvona. Auton ikä lasketaan rekisteröintihetkestä sopimusvuoden aloitusajankohtaan yhden desimaalin tarkkuudella.

Auton, jonka kori on peruskorjattu siten, että sen lattiapinnat, seinä- ja kattoverhoilu sekä istuinpäällysteet on kokonaan uusittu ja jonka kori on ulkopuolelta kokonaan uudelleen maalattu, ikä on peruskorjauksen valmistumiskuukauden lopussa kahdeksan (8,0) vuotta. Peruskorjaus tulee voida todentaa sen toteuttajan antamalla todistuksella, jossa tehdyt korjaustoimenpiteet on yksilöity. Uudelleenkorittaminen tai korin peruskorjaus voi lyhentää auton laskennallista ikää vain yhden kerran.

Tarjottavien autojen lukumäärä ja esittäminen tarjouksessa

Tarjouksessa esitetään erillisellä lomakkeella (liite 10) se määrä linja-autoja, joka tarvitaan enimmillään samanaikaisesti käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen hoitamiseen. Vara-autoja ei lomakkeella tule esittää. Vara-autojen tulee kuitenkin täyttää tarjouspyynnön kalustovaatimukset ja olla ominaisuuksiltaan keskimäärin vastaavia kuin tarjouksessa esitetyt linja-autot.

Liikenteenharjoittajan tulee tarvittaessa eri pyynnöstä todentaa tarvittava automäärä tilaajalle esimerkiksi tarjousvertailua laadittaessa.

KILPAILUTETTAVAN LIIKENTEEN PIENKALUSTON RAKENNE- JA VARUSTETASOVAATIMUKSET

PIENKALUSTON MITAT JA MATKUSTAJAKAPASITEETTI, **MINI A**

- Koko matala tai etuosaltaan matalalattiainen matkustamo-osa
- Etuosaltaan matalassa autossa ei saa olla porrasta etu- ja keskioiven välillä
- Täysmatalassa autossa ei saa olla portaita ollenkaan.
- Matkustamo-osan seisontakorkeus vähintään 1900 mm
- Vapaa pituussuuntainen istumapaikka vähintään 730 mm
- Ovet vähintään 1+0,
- Yhden oviaukon leveys vähintään 1000 mm
- Käytäväleveys vähintään 400 mm
- Auton pituus vähintään 6,3 m
- Auton leveys vähintään 1,9 m
- Istuinpaikkamäärä (varsinaiset istumapaikat + enintään 4 kääntöistuina) on vähintään 13 ja enintään 16
- Yksi (1) pyörätuolipaikka
- Istuinten tulee olla kangasverhoiltuja ja pehmustettuja.
- Istuimia varten tulee autossa olla lisäksi 3 kpl 5 cm:n paksuisia pehmustettuja irtotyynyjä

PIENKALUSTON RAKENNE- JA VARUSTETASOVAATIMUKSET, **MINI A**

Linja-autojen rakennemääräysten lisäksi liikenteeseen hankittavan kaluston tulee rakenne- ja varustetasoltaan täyttää seuraavat vaatimukset:

- 1. Vaunuun nouseminen**
Nousukorkeus ei saa ylittää 350 mm:ä millään ovella. Askelkorkeus ei saa ylittää 250 mm:ä takaovellakaan.
- 2. Istuinten korkeus**
Matkustajaistuimen etureunan korkeuden tulee olla noin 450 mm, lukuun ottamatta mahdollista korotettua vammaisistuinta ja loka-suojien kohdalla olevia istuimia.
- 3. Invasilta**
Autossa tulee olla invasilta.
- 4. Pyörätuolitila**
Tila on varustettava pyörätuolille kiinnityspistein bussidirektiivin mukaisesti. Paikka on merkittävä. Pyörätuolipaikan koon tulee olla vähintään 750 mm x 1300 mm. Tilassa voi olla kääntöistuimet ja se ei saa vähentää käytävän vapaata kulkuleveyttä.
- 5. Vammaispaikat**
Vammaisille varataan 2 paikkaa. Paikat on merkittävä.
- 6. Painonapit**
Pysähtymispainonappien tulee olla tukitangoissa enintään 1550 mm:n korkeudella lattiatasosta ja poistumisovien vieressä tulee olla lisäksi lapsia varten painonappi, joka on enintään 1000 mm:n kor-

keudella.

Vammaispaikkojen ja pyörätuolipaikan läheisyyteen sijoitetaan painonapit siten, että istuinpaikalta pystyy antamaan pysähtymismerkin nousematta seisomaan. Painonappien värisävyyssä on otettava huomioon heikkonäköiset.

Painonapin käytön tulee antaa äänisignaali.

7. Tukitangot ja kahvat

Liikuntaesteisten liikkumisen helpottamiseksi asennetaan istuinpaikkojen kohdalle, ellei paikan edessä olevassa istuimessa ole tarkoitukseen sopivaa kahvaa tai muuta apuvälinettä, seinään kahva sekä vaaka- ja pystytankoja siten, että autossa pääsee liikkumaan sisään-tulo-ovelta poistumisovelle tukitankoja ja -kahvoja käyttäen.

Mikäli vammaispaikat on sijoitettu siten, että niiden edessä ei ole seuraavan penkin selkänojaa, on paikkojen eteen sijoitettavat tanko. Ovet varustetaan liikuntavammaisille soveltuvilla kahvoilla.

8. Ovien turvalaitteet

Kaikissa ovissa on oltava turvalaitteet.

9. Valo- ja ohjekilvet

"Pysähtyy/Stannar" ("STOP") valokilpi sijoitetaan auton etuosaan näkyvälle paikalle.

Mikäli auton sisällä on matkustajille tarkoitettuja pysyviä sanallisia ohjekilpiä tai vastaavia, tulee niiden olla kaksikielisiä suomi/ruotsi.

10. Linjakilvet

Elektroninen ja valaistu linjakilpi tulee olla edessä

11. Infoaineisto

Aikataulujen ja esitteiden jakelukori sijoitetaan auton etuosaan matkustajien kulkureitin varrelle kuljettajan ulottuville. Koreihin tulee mah-
tua A5-kokoinen materiaali.

12. Rahastus- ja muut ajoneuvolaitteet

Rahastuksessa käytettävät ja muut tilaajan edellyttämät laitteet sijoitetaan tilaajan ohjeiden mukaisesti. Hankittavissa autoissa tulee olla tiedossa olevien laitteiden edellyttämä asennusvalmius.

Linja-autossa tulee olla viestintävälineenä gsm-puhelin. Kaupunki luovuttaa käyttöön aiemmin käytössä olleet palvelulinjan puhelinnumerot. Liikenteenharjoittajan tulee hoitaa kuljettajien keskinäinen tietojenvaihto sujuvasti hyväksi katsomallaan tavalla.

13. Ilmanvaihto

Sisäilman on oltava suodatettua.

14. Sisävalaistus

Auton sisävalaistuksen tulee olla sellainen, että jokaisella istumapaikalla pystyy vaivatta lukemaan normaalia tekstiä (100 - 200 lux).

15. Ikä

Linja-auton ikä saa olla enintään kahdeksan (8) vuotta koko sopimuskauden ajan. Ikä lasketaan vuosina ensirekisteröintipäivästä yhden desimaalin tarkkuudella.

- 16. Kello**
Autossa tulee olla matkustajille näkyvä kello.
- 17. Alkolukko**
Autossa tulee olla ajon estävä alkolukko.
- 18. Päästöt**
Auton hiukkas- ja NOx-päästöjen tulee täyttää Euro4-tason vaatimukset.

Käyttöoikeussopimuksessa tarjottavat kaupunkilinja-autot

Päivämäärä:

Tarjouskilpailu no:

Kohteen tunnus:

Tarjoava yritys:

1. Auton tunnus	2. Rekisteröinti- päivämäärä	3. Auton pituus (cm)	4. Ovijärjestys	Matkustajapaikat			8. Lastenvaunu- paikat, kpl	9. Euro- luokka	10. CO2- päästöt, g/km	11. Ulkomelu- taso (dBA)	12. Autom. palon- sammutin	13. Kuljettajan alkokulikko	14. HUOM./muuta	15. Pisteyt
				5. Istunap.	6. Sesonap.	7. Yhneensä								

Täyttöohjeita

- Sarakkeeseen 1. merkitään auton rekisterinumero tai tarjoajan oma järjesty numero, jonka tulee olla yksiselitteinen. Jos tarjotaan saman autosarjan autoja, joiden ominaisuudet ovat kaikkilta osin yhtenevät, ne voidaan esittää samalla rivillä. Tällöin sarakkeeseen yksi merkitään kaikkien tarjottavien autojen numerot, esim. 301-304.
- Sarakkeessa 4. ilmoitetaan ovijärjestys numerosarjana 1+2+1 (etu- keski- ja takaovi)
- Sarakkeeseen 9. merkitään auton Euro-luokka Nox- ja PM-päästöjen osalta. Jos nämä luokat eivät ole yhtenevät, merkitään huonompi.
- Sarakkeisiin 12 ja 13 merkitään joko "on" tai "ei ole"
- Sarakkeeseen 14. voi lisätä maininnan autosarjasta sarakkeen 1. tietojä täsmentämään tai maininnan uudelleenkorjauksesta, josta tulee tarvittaessa laittaa erillinen liite, josta käyvät limi tarjouspyynnössä mainitut asiat.
- Uudelleenkorjauksen auton alkuperäinen rekisteröintipäivämäärä merkitään muuttamattomana sarakkeeseen 2.
- Sarake 15. tulee jättää tyhjäksi tilaajamerkintöjen varten

Käyttöoikeussopimuksessa tarjottavat seutuiliikenteen linja-autot

Päivämäärä:

Tarjouskipailu no:

Kohteen tunnus:

Tarjoava yritys:

1. Auton tunnus	2. Rekisteröinti-päivämäärä	3. Auton pituus (cm)	4. Ovitjäreitys	5. Matala-lattaisuus	Matkustajapaikat			9. Lastenvaunu- paikat, kpl	10. Euro- luokka	11. CO2- päästöt g/km	12. Ulkoneu- liso dB(A)	13. Autom- pölon- sammutin	14. Kuljettajan alueluokka	15. HUOM./muuta	16. Pistet
					6. Istumapa	7. Seisomapa	8. Yhteensä								

Täyttöohjeita

- Sarakkeeseen 1. merkitään auton rekisterinumero tai tarjoajan oma järeitysnumero, jonka tulee olla yksiselitteinen. Jos tarjotaan saman auton sarjan autoja, joiden ominaisuudet ovat kaikkia osin yhteiset, ne voidaan esittää samalla rivillä. Tällöin sarakkeeseen yksi merkitään kaikkien tarjottavien autojen numerot, esim. 301-304.
- Sarakkeessa 4. ilmoitetaan ovijäreitys numerosarjana 1+2+1 (etu- keski- ja takaviv)
- Sarakkeeseen 10. merkitään Euro-luokka Mox- ja PM-päästöjen osalta. Jos nämä arvot eivät ole yhteiset, merkitään huonompi.
- Sarakkeisiin 5., 13. ja 14. merkitään joko "on" tai "ei ole"
- Sarakkeeseen 15. voi lisätä maininnan autosarjasta sarakkeen 1. tietoja täsmennyksellä tai maininnan uudelleenkortuksesta, josta tulee tarvitessaan laittaa erillinen liite, josta käyvät liini tarjouspyynnössä mainitut asiat.
- Uudelleenkortetun auton akuperäinen rekisteröinti-päivämäärä merkitään muuttamattomana sarakkeeseen 2.
- Sarake 16. tulee jättää tyhjäksi tilaajamerkitöjä varten

SOPIMUS JOUKKOLIIKENNEYHTEISTYÖSTÄ JA NURMIJÄRVEN LIKENNÖINTISOPIMUSTEN KUSTANNUSTEN JAKAMISESTA

1. Sopijapuolet

Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen:

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus), joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavana viranomaisena ja

Kunta:

Nurmijärven kunta (jäljempänä kunta), jonka kuntalaisia ja aluetta sopimus koskee.

2. Sopimuksen kohde ja tarkoitus

Tässä sopimuksessa sovitaan yhteistyöstä, periaatteista ja menettelytavoista, joiden mukaan ELY-keskus ja kunta sitoutuvat kattamaan Nurmijärven kunnan asukkaita palvelevan, ELY-keskuksen järjestämän linja-autoliikenteen aiheuttaman alijäämän. Alijäämä muodostuu siitä, että matkustajilta perittävät lipputulot eivät kata liikenteenharjoittajille liikennöintisopimuksien perusteella maksettavia korvauksia.

Tämä sopimus koskee joukkoliikennelain (869/2009) mukaisten siirtymäajan liikennöintisopimuksien lakkaamisen jälkeen vuoden 2015 alusta lukien järjestettyä liikennettä. Sopimus ei korvaa xx.yy.2010 sopijapuolten välillä tehtyä lippuyhteistyötä koskevaa sopimusta muulta, kuin seutulippujärjestelmää ja Nurmijärven työmatkalippujärjestelmää ja nuorisolippujärjestelmää koskevilta osin, elleivät sopijapuolet siitä erikseen sosti. Uusi lippujärjestelmä ja maksujärjestelmä on kuvattu tämän sopimuksen liitteessä X (selviää Piletti-projektin valmistuttua vuoden 2013 alussa).

Huomautus: Keski-Uudenmaan seutulippusopimus 5.12.2007 ja Nurmijärven työmatkalippusopimus 25.1.2001 joudutaan muuttamaan tai kumoamaan kokonaisuudessaan. Samoin 1.11.2012 voimaan tullut nuorisolippujärjestelmää koskeva muutos.

3. ELY-keskuksen tehtävät ja vastuut

ELY-keskuksen vastuulla on toimialueensa joukkoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen siten, kuin EU:n palvelusopimusasetus (EY-1370/2007), joukkoliikennelaki ja julkisia hankintoja koskeva lainsäädäntö edellyttävät. Tämän sopimuksen osalta ELY-keskuksen vastuulle ja päätäntävaltaan kuuluvat seuraavat tehtävät:

ELY-keskus

1. suunnittelee yhdessä kunnan kanssa kunnan asukkaita palvelevan joukkoliikenteen ja vastaa tilaajana liikennepalveluiden järjestämisestä mukaan lukien hankinnat liikenteenharjoittajilta

2. tekee kesäkuun 15. päivään mennessä yhteistyössä kunnan kanssa liikenteenharjoittajille maksettavia korvauksia koskevan ennakkolaskelman, joka sisältää arvion matkalipputulosta, kunnan korvattavaksi tulevasta alijäämästä sekä esityksen matkalippujen asiakashinnoista

3. pyytää matkalippujen asiakashinnoista kunnan lausunnon sekä päättää niistä lausunnon mukaisesti, ellei erityisistä syistä, kuten lippu- ja maksujärjestelmän yhteensovittamisesta valtakunnalliseen tai seudulliseen järjestelmään muuta johdu
4. toimittaa kunnalle kerran kuussa lippu- ja maksujärjestelmästä tiedot matkustuksen määrästä ja lippujen myynnistä
5. vastaa erikseen nimettävän alueellisen joukkoliikennetyöryhmän toiminnasta ja joukkoliikenneyhteistyöstä Helsingin seudun toimivaltaisen viranomaisen (Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSL) kanssa, siltä osin, kun se koskee tätä sopimusta
6. vastaa liikennöintikorvausten maksamisesta liikenteenharjoittajille ja perii kunnalta liikennöintikorvausten ja lipputulojen erotuksena syntyvän alijäämän siltä osin, kuin alijäämä aiheutuu kunnan asukkaiden tekemistä joukkoliikennematkoista,
7. myöntää kunnalle harkinnanvaraista valtionavustusta edellä mainitun alijäämän kattamiseen joukkoliikenteen valtionavustusasetuksen 275/2010 mukaisesti enintään 48 % alijäämän yhteismäärästä, jos lipun hinnan alennus on korkeintaan 50 %.

Kunnalla on omalla kustannuksellaan mahdollisuus alentaa lipun hintaa edellä kohdassa 7 mainittua hintasuhdetta enemmän. Valtionavustuksen määrästä tehdään erillinen päätös vuosittain. Valtionavustusta ei kuitenkaan tilitetä kunnalle vaan se vähennetään kokonaisuudessaan edellä kohdassa 6. todetun alijäämän laskutuksen yhteydessä.

4. Kunnan tehtävät ja vastuut

Kunnan vastuulla on joukkoliikennepalveluiden tuottamisesta aiheutuvan alijäämän kattaminen siltä osin, kuin se aiheutuu kunnan asukkaiden tekemistä joukkoliikennematkoista. Joukkoliikenneyhteistyöhön liittyen kunta vastaa seuraavista tehtävistä:

1. osallistuu joukkoliikenteen suunnitteluun ja antaa ELY-keskukselle tarvittavat lausunnot kuntalaisilleen tarjottavan joukkoliikenteen palvelutasosta ja matkalippujen hinnoista,
2. maksaa ELY-keskukselle jokaisen kuukauden 15. päivään mennessä alijäämän kattamiseen tarvittavan ennakkomaksua koskevan laskun, joka perustuu lipputuloja sekä kunnan asukkaiden edellisenä kuukautena tekemiä matkoja ja niistä maksettuja korvauksia koskevaan selvitykseen,
3. maksaa ELY-keskukselle tai sen osoittamalle taholle jokaisen kuukauden 15. päivään mennessä korvauksen joukkoliikenteen maksu- ja informaatiojärjestelmien ylläpito- ja kehittämiskustannuksista.
Korvaus perustuu kunnan joukkoliikenteen liikevaihtoon, joka lasketaan kunnan asukkaiden edellisenä kuukautena tekemien matkamäärien, lipputulojen ja maksettujen liikennöintikorvauksiin perusteella. Korvauksen suuruus on enintään kolme (3) prosenttia joukkoliikenteen liikevaihdosta. **Huom: MH:n palkkiot ovat nykyisin n. 4%, joka ketaan matkalippujen hinnoilla ja julkisilla subventioilla.**

4. nimeää edustajansa alueelliseen joukkoliikennetyöryhmään.

5. järjestää kustannuksellaan riittävän määrän asiakaspalvelupisteitä kunnan hallitsemisissa tiloissa, joissa voidaan tarkistaa kuntalaisten matkustusoikeudet, myydä matkalippuja ja antaa joukkoliikennettä koskevaa informaatiota.

Tämän lisäksi kunnan tehtävistä noudatetaan, mitä kohdassa 5 on sovittu.

5. Kunnan sisäisten ja seutulippujen hintarakenne ja hinnan tarkistukset

ELY-keskuksen toimialueella noudatetaan ELY-keskuksen vyöhykejakoon perustuvaa lippu- ja maksujärjestelmää. Matkalippujen hinnoittelu perustuu kunnan antamaan lausuntoon matkalippujen asiakashinnoista, ellei erityisistä syistä, kuten vyöhyketariffiin kuuluvien matkalippujen hinnoittelun yhtenäisistä periaatteista muuta johdu. ELY-keskus vahvistaa vyöhyketariffin mukaiset matkalippujen asiakashinnat kalenterivuodeksi kerrallaan. Vahvistaessaan matkalippujen hintoja ensimmäistä kertaa tämän sopimuksen perusteella, ottaa ELY-keskus hinnoittelussaan huomioon myös kunnan asukkaille sitä ennen myytävien seutu- ja työmatkalippujen hinnat ja arvioidun kustannuskehityksen.

ELY-keskus toimittaa kunnalle kesäkuun loppuun mennessä arviot joukkoliikenteen alijäämästä ja joukkoliikenteen valtionapujen määrästä sekä esityksen matkalippujen asiakashinnoista.

Kunta antaa vuosittain syyskuun 15. päivään mennessä ELY-keskukselle lausunnon seuraavana kalenterivuotena noudatettavista matkalippujen hinnoitteluperiaatteista ja tekee myös esityksensä oman kuntansa asiakkaille myytävien kunnan sisäisten ja seudullisten matkalippujen asiakashinnoista.

Matkalippujen asiakashintaa voidaan perustellusta syystä, kuten hinnoittelun yhtenäistämisen vuoksi tai alijäämän ennakoitua suuremmasta kasvamisesta johtuen muuttaa myös kesken kalenterivuoden siten, että muutos tulee voimaan kalenterikuukauden alussa. Kunnan on tehtävä esityksensä matkalippujen hintojen muuttamisesta viimeistään kolme (3) kuukautta ennen esitetyn muutoksen voimaan astumista. Hinnoittelun yhtenäistämiseksi asiaa valmistellaan alueellisessa joukkoliikennetyöryhmässä ELY:n laatimien ennakkolaskelmien perusteella.

6. Raportointi

ELY-keskus toimittaa kunnalle kuukausittain maksujärjestelmästä saatavat raportit ja yhteenvedot matkustuksesta, matkalipputuloista ja liikenteenharjoittajille maksetuista korvauksista. Raporttien tulee sisältää kuukausiraportit ja kumulatiiviset kertymätiedot kalenterivuoden alusta lukien. Vertailuna käytetään vastaavaa edellisen vuoden ajanjaksoa.

ELY-keskus toimittaa kunnalle kolmen (3) kuukauden välein seuraavat oman alueensa yhteenvetoraportit:

1. myytyjen lippujen määrä kunnittain
2. tehdyt kokonaismatkat ja matkojen keskipituudet yhteensä ja liikenteenharjoittajittain
3. kuntien maksuosuudet ja asiakastulot

Lippujen myyntiä ja lipputuloja sekä maksettuja korvauksia koskevat tiedot esitetään myös lippulajeittain.

7. Joukkoliikennetyöryhmä

ELY-keskuksen toimialueen joukkoliikenneyhteistyön seurannasta ja valvonnasta vastaa ELY-keskus. Kunnan tai eri kuntien kanssa tehtävää yhteistyötä varten ELY perustaa joukkoliikenteen yhteistyöryhmän tai -ryhmiä, johon kuuluu edustajia ELY-keskuksesta ja kunnasta/kunnista. Puheenjohtajana ja sihteerinä toimii ELY-keskuksen edustaja. Työryhmään/työryhmiin voidaan nimetä myös joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavia viranomaisia edustavia asiantuntijajäseniä. Työryhmä kuulee tarvittaessa muitakin alan asiantuntijoita ja toimii tiiviissä yhteistyössä alueellisen liikennejärjestelmätyöryhmän kanssa.

Työryhmä järjestää vähintään kerran vuodessa kokouksen tai muun tilaisuuden, jossa käsitellään ELY-keskuksen toimialueen joukkoliikenteen järjestämiseen sekä kehittämiseen ja kilpailuttamiseen liittyviä keskeisiä asioita ja joihin tilaisuuksiin kutsutaan kaikki alueen liikenteenharjoittajat.

Joukkoliikennetyöryhmän tehtävät:

1. Seuraa ja valvoo yhdessä ELY-keskuksen kanssa **kunnan/koko toimialueen** joukkoliikenteen kehittämistä ja lippujärjestelmien toteuttamista.
2. Vastaa joukkoliikennettä ja lippujärjestelmiä koskevasta tiedottamisesta. Markkinoinnista sovitaan yhteistyössä **kunnan/kuntien** ja liikenteenharjoittajien kesken erikseen.
3. Tekee esityksiä lippujärjestelmien yhtenäisyyden kehittämiseksi mm. lipputyypin, lippujen käytön, seutulippualueen sekä asiakkaiden ja kuntien maksuosuuksien määräytymisen osalta.
4. Seuraa lipputyypin käyttöä sekä hinnoittelua ja tekee niitä koskevia kehittämis- ja muutosehdotuksia.
5. Käsittelee asiakashintoja koskevat muutokset.
6. Tekee aloitteita **kunnan/alueensa** joukkoliikenteen kehittämiseksi.
7. Tekee joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä ja järjestämistapaa koskevia esityksiä.
8. Käsittelee joukkoliikenneyhteistyön kehittämistä sekä kustannusten ja tulojen jakamista ja valtionapujen kohdentamista koskevia kysymyksiä, kuten myös uusien kuntien mukaan tuloa joukkoliikenneyhteistyöhön.

Työryhmälle voidaan osoittaa myös muita valmistelu- ja kehittämistehtäviä.

Kunnan/alueellinen joukkoliikennetyöryhmä kokoontuu puheenjohtajan kutsusta. Työryhmä kokoontuu tarvittaessa, mutta kuitenkin vähintään kaksi kertaa vuodessa.

HUOM. Kunnan/koko ELY:n toimialueen joukkoliikennetyöryhmästä ja sen tehtävistä pitäisi olla oma kohtansa sopimuksessa.

8. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Sopimuksen soveltamista ja tulkintaa koskevat erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät keskinäisin neuvotteluin pääse yksimielisyyteen, jätetään Helsingin käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

9. Sopimuksen voimassaoloaika ja irtisanominen

Tämä sopimus tulee voimaan 1.1.2014 ja on voimassa toistaiseksi.

Sopimuksen irtisanomisaika on kuusi (6) kuukautta. Irtisanomisaika lasketaan siitä, kun kirjallinen irtisanoutuminen on toimitettu toiselle osapuolelle.

Jos ELY-keskuksen toimialueiden rajat muuttuvat, voi ELY-keskus siirtää tämän sopimuksen kunnan suostumuksella kokonaan tai soveltuvin osin sille toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka toimialueeseen liikenne tulisi kuulumaan.

10. Sopimusmuutokset

Mahdolliset muutokset sopimustekstiin tai sopimuksen liitteeseen tehdään ja vahvistetaan kirjallisesti, minkä jälkeen ne ovat osapuolia sitovia.

11. Allekirjoitukset

Tätä sopimusta on tehty kaksi (2) samansanaista kappaletta, yksi kullekin sopijaosapuolelle.

Helsingissä _____kuun __. päivänä 2013

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Nurmijärven kunta

LIITTEET 1. Kuvaus ELY-keskuksen alueella käytössä olevasta kunta- ja seutulippujärjestelmästä

Liite 1 SEUTULIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

ELY-keskukselta muutokset lippujärjestelmään ja kuvaukseen. Tässä tulee huomioida ne esitykset ja ideat, joita ns. 11-kaupungin selvitys sisältää. Menee uudelleenkirjoitukseen merkittävilä osin. Hyödynnettävä erityisesti Piletti-projektin tulokset.

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Keski-Uudenmaan seutulipun kelpoisuusalueeseen kuuluvat Tuusulan, Nurmijärven, Järvenpään, Hyvinkään, Mäntsälän, Pornaisten ja Sipoon kunnat.

Seutulippu kelpaa lisäksi sopimusalueelta Keravalta ja Keravalta sopimusalueelle liikennöivissä HSL:n ostoliikenteeseen kuulumattomissa busseissa.

Keski-Uudenmaan seutulipun kelpoisuudesta sopimuskuntien alueen ulkopuolella sovitaan seutulipputyöryhmässä.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

Yhteistyösopimuksen kohdassa 2. on kerrottu ne liikenteet, joissa Keski-Uudenmaan seutulippu käy maksuvälineenä.

3: Lippujärjestelmä

3.1 Korttityyppi

Seutulippuna käytetään joukkoliikenteen valtionavustuksista annetun asetuksen (275/2010) 5 §:n 1 mom. 3 kohdan mukaista älykorttia, joka tukee elektronisten maksujärjestelmien avoimuutta ja yhteensopivuutta.

Seutulipun ulkoasusta sovitaan Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmässä.

3.2. Käyttöoikeus

Seutulipun käyttöoikeus on henkilökohtainen ja kuuluu sille, jonka nimiin lippu on lunastettu (kortin haltija).

Seutulippua myydään vain kohdassa 1 lueteltujen kuntien asukkaille. Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä voi sopia lippujen myymisestä myös HSL-alueen asukkaille, mikäli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä sitoutuu korvaamaan lipun tukiosuuden asukkaidensa osalta.

Seutulippua ei myydä kunnan tukemaksi koulumatkalipuksi, eikä toisen asteen opiskelijoille, joiden opiskelumatkaa KELA tukee. Myös muut erityistä tukea saavat asiakasryhmät voidaan sulkea kunnan päätöksellä pois.

Keski-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmässä voidaan sopia myös seutulipun myymisestä VR:n kuukausilipun bussiliityntälipuksi tarkemmin sovittavilla ehdoilla, jotka liitetään tämän kuvauksen liitteeksi.

3.3. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

Seutulippuun voi ostaa matkustusoikeutta 30 vuorokauden erissä. Seutulipussa voi olla ostettuna yhteensä enintään 59 vuorokautta. Matkustusoikeus oikeuttaa seutulienteessä rajattomaan määrään matkoja.

Seutulippu on voimassa sen ajan kun lippuun on ostettu matkustusoikeutta. Seutulippua perustettaessa lipun voimassaoloaika on perustamispäivä lisättyä 30 vuorokaudella.

Milloin lisämatkustusoikeutta ostetaan lipun voimassaoloaikana, pidennetään voimassaoloaika ostetun matkustusoikeuden verran.

Mikäli lipun aikaisempi voimassaoloaika on päättynyt ennen lisämatkustusoikeuden ostamista, uusi voimassaoloaika alkaa lisämatkustusoikeuden ostopäivästä.

Matkakortti ei käy osamaksuna sopimuskuntien muodostaman alueen ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla, ellei joukkoliikennetyöryhmässä toisin sovita.

3.4 Erilliset lisät

Seutulipun käyttäjiltä voidaan periä erillisiä maksuja, kuten esimerkiksi pikavuoro- tai yövuorolisä tai maksu lastenvaunujen kuljettamisesta.

4: Laitteisto

Liikenteenharjoittaja hankkii kustannuksellaan liikenteessä käyttämiinsä kulkuneuvoihin seutulippujärjestelmän edellyttämät kortin lukemiseen ja lataamiseen tarvittavat laitteet ja ohjelmistot. Näiden tulee olla sopivat ainakin kontaktillisen kortin lukemiseen.

Liikenteenharjoittaja vastaa siitä, että hänen seutulippujärjestelmässä käyttämänsä laitteet ja ohjelmistot toimivat virheettömästi.

5: Seutulipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

Asiakas voi hankkia seutulippujärjestelmässä käytettävän matkakortin myyntipisteistä, joihin toimivat vähintään sopimuskuntien selvittäjän varsinaiset toimipisteet. Osassa myyntipisteitä matkakortteja ei heti voida alustaa käyttökuntoon, vaan matkakortti täytyy tilata. Ostamisen/tilaamisen yhteydessä asiakkaalle annetaan kortin ja lipun käyttöä ja säilyttämistä koskevat kirjalliset ohjeet ja lo-make, johon hän merkitsee nimensä, syntymäaikansa ja kotikuntansa. Asiakkaan henkilöllisyys tarkistetaan kortin ostamisen/tilaamisen yhteydessä. Tilattu kortti toimitetaan seutulipun perustamisen jälkeen samaan myyntipisteeseen, josta ostaja lunastaa sen. Myyjä merkitsee kortin nimikenttään ostajan nimen ja syntymävuoden kaksi viimeistä numeroa.

Kortti on asiakkaalle maksullinen. Korttien myynnissä noudatetaan kulloinkin voimassa olevia seutulipun selvittäjän määräyksiä.

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

Kortin lunastamisen yhteydessä seutulipun ostajan tulee ostaa seutulippuun matkustusoikeutta vähintään 30 vuorokautta. Asiakas voi ostaa seutulippuunsa lisää matkustusoikeutta myyntipisteistä tai kulkuneuvoista, joissa on latauksen mahdollistavat laitteet.

6. Seutulipun käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

Mikäli älykortissa ilmenee tekninen vika tai se on muutoin vioittunut, ja tämän voidaan katsoa johdettavan ostajasta riippumattomasta syystä, on asiakas oikeutettu saamaan uuden kortin korvaukselta. Kortin teknisen iän päätyttyä asiakas lunastaa uuden kortin. Mikäli seutulipun ostaja vaihtaa vaurioituneen kortin uuteen, hänelle hyvitetään palautushetkellä seutulipussa voimassa ollut käyttämätön matkustusoikeus.

6.2. Seutulipun ostajan kotikunnan vaihtuminen

Mikäli seutulipun ostajan kotikunta vaihtuu, hänellä on oikeus käyttää tätä ennen seutulippuun ostamansa matkustusoikeus loppuun. Tämän jälkeen kortti tulee palauttaa myyntipisteeseen.

6.3. Kortin kadottaminen

Mikäli seutulipun ostaja kadottaa korttinsa, hänen tulee ilmoittaa siitä myyntipisteeseen. Asiakkaalle ei korvata käyttämätöntä matkustusoikeutta, eikä matkakorttia.

6.4 Matkan pituuden määrittäminen

Matkakortille ladataan myynnin yhteydessä ns. perusmatka, joka vastaa pituudeltaan matkaa, jolla asiakas pääasiassa käyttää Keski-Uudenmaan seutulippua maksuvälineenä.

Perusmatka voidaan muuttaa vain selvittäjän toimipisteessä. Tällöin selvittäjä hyvittää matkakortilla jäljellä olevat päivät.

6.5 Lipun käytön valvonta

Liikenteenharjoittajan tulee valvoa, ettei seutulippua käytetä vastoin tämän kuvauksen määräyksiä. Mikäli seutulippua käytetään vastoin tämän kuvauksen määräyksiä ja lipun käyttöä koskevia ohjeita, liikenteenharjoittajan edustajalla on oikeus ottaa kortti haltuunsa. Haltuun otettu kortti toimitetaan välittömästi selvittäjälle.

Mikäli väärinkäytökseen syyllistyy henkilö, joka ei ole kortin oikea haltija, kortti toimitetaan selvittäjälle. Mikäli kortin oikea haltija syyllistyy väärinkäytökseen, hänellä ei ole oikeutta saada hyvitystä lipussa olevasta käyttämättömästä matkustusoikeudesta.

Kunnilla ja ELYllä on oikeus tutustua ja saada käyttöönsä seutulippujärjestelmän selvitykseen ja rahanjakoon liittyvät tiedot. Asiakkaiden kotikunnan tarkistamiseksi selvittäjä toimittaa kunnille tarvittavat tiedot seutulippujen myynnistä.

6.6 Lipun käytön estyminen

Mikäli liikennöinti estyy lakon, työsulun tai muun niihin verrattavan työtaistelutoimenpiteen tai ylivoimaisen esteen johdosta, eikä seutulipun haltija voi käyttää matkustusoikeutta, tämän mahdollisesta hyvittämisestä sovitaan tilannekohtaisesti erikseen.

Liite 2: NURMIJÄRVEN SISÄISEN JA NURMIJÄRVI-HELSINKI - SEUTULIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

*ELY-keskukselta muutokset lippujärjestelmään ja kuvaukseen. Tässä tulee huomioida ne esitykset ja ideat, joita ns.11-kaupungin selvitys sisältää ja erityisesti **Piletti-projetin tulokset**.*

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Nurmijärven sisäinen matkalippu kelpaa vain Nurmijärven kunnan alueella seuraavin poikkeuksin:

Nurmijärvi-Helsinki -seutulippu (jäljempänä Nurmijärvi-seutulippu) on Nurmijärven ja pääkaupunkiseudun (tässä: Helsingin, Espoon ja Vantaan) väliseen linja-autoliikenteeseen tarkoitettu matkalippu.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

Yhteistyösopimuksen kohdassa 2. on kerrottu ne liikenteet, joissa Nurmijärvi-lippu käy maksuvälineenä.

3: Lippujärjestelmä

3.1 Korttityyppi

Työmatkalippuna käytetään joukkoliikenteen valtionavustuksista annetun asetuksen (275/2010) 5 §:n 1 mom. 3 kohdan mukaista älykorttia, joka tukee elektronisten maksujärjestelmien avoimuutta ja yhteensopivuutta.

3.2. Käyttöoikeus

Työmatkalipun käyttöoikeus on henkilökohtainen ja kuuluu sille, jonka nimiin lippu on lunastettu (kortin haltija).

Työmatkalipun käyttöoikeutta ei ole rajattu kuntalaisuuden mukaan.

Työmatkalippua ei myydä kunnan tukemaksi koulumatkalipuksi, eikä toisen asteen opiskelijoille, joiden opiskelumatkaa KELA tukee. Myös muut erityistä tukea saavat asiakasryhmät voidaan sulkea kunnan päätöksellä pois.

3.3. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

Työmatkalipulle ladataan 44 aikuisten yhdenmittaista matkaa Nurmijärven ja pääkaupunkiseudun välille. Lippu on voimassa 60 päivää.

Enimmillään työmatkalipussa voi olla 87 matkaa ja kelpoisuusaikaa 60 päivää (ks kohta 5.2).

3.4 Erilliset lisät

Työmatkalipun käyttäjiltä voidaan periä erillisiä maksuja, kuten esimerkiksi pikavuoro- tai yövuorolisä tai maksu lastenvaunujen kuljettamisesta.

4: Laitteisto

Liikenteenharjoittaja hankkii kustannuksellaan liikenteessä käyttämiinsä kulkuneuvoihin työmatkalippujärjestelmän edellyttämät kortin lukemiseen ja lataamiseen tarvittavat laitteet ja ohjelmistot. Näiden tulee olla sopivat ainakin kontaktillisen kortin lukemiseen.

Liikenteenharjoittaja vastaa siitä, että hänen työmatkalippujärjestelmässä käyttämänsä laitteet ja ohjelmistot toimivat virheettömästi.

5: Työmatkalipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

Asiakas voi ostaa työmatkalippujärjestelmässä käytettävän älykortin selvittäjän Nurmijärven kirkonkylän, Klaukkalan, Rajamäen ja Helsingin myyntipisteistä. Ostamisen yhteydessä hänelle annetaan kortin ja lipun käyttöä ja säilyttämistä koskevat kirjalliset ohjeet ja lomake, johon hän merkitsee nimensä, syntymäaikansa ja kotikuntansa. Asiakkaan henkilöllisyys tarkistetaan kortin ostamisen yhteydessä. Myyjä merkitsee kortin nimikenttään ostajan nimen ja syntymävuoden kaksi viimeistä numeroa.

Kortti on asiakkaalle maksullinen. Korttien myynnissä noudatetaan kulloinkin voimassa olevia työmatkalipun selvittäjän määräyksiä.

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

Kortin lunastamisen yhteydessä työmatkalipun ostajan tulee ladata työmatkalippuun 44 matkaa.

Asiakas voi ladata kortin uudelleen ajoneuvoissa tai lipunmyyntipisteissä.

Mikäli asiakas lataa lisää matkoja tuotteen eli tuotenumeron voimassaoloaikana, kortilla olevien matkojen voimassaoloaika päivittyy uuden kelpoisuusajan mukaiseksi. Tuotenumero uusitaan kahden vuoden välein. Jos lisälataus tehdään tuotenumeron kelpoisuusajan päättymisen jälkeen, kortilla mahdollisesti olleet matkat nollautuvat eli siirtyvät lippuylijäämään.

6. Matkalippujen käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

Mikäli älykortissa ilmenee tekninen vika tai se on muutoin vioittunut, ja tämän voidaan katsoa johtuvan ostajasta riippumattomasta syystä, on asiakas oikeutettu saamaan uuden kortin korvauksetta. Kortin teknisen iän päätyttyä asiakas lunastaa uuden kortin. Mikäli työmatkalipun ostaja vaihtaa vaurioituneen kortin uuteen, hänelle hyvitetään palautushetkellä työmatkalipussa voimassa ollut käyttämätön matkustusoikeus.

6.2. Matkustajan kotikunnan vaihtuminen

Mikäli työmatkalipun ostajan kotikunta vaihtuu, hänellä on oikeus käyttää tätä ennen työmatkalippuun ostamansa matkustusoikeus loppuun. Tämän jälkeen kortti tulee palauttaa myyntipisteeseen.

Toimivan työmatkalipun matkoja ei lunasteta takaisin.

6.3. Kortin kadottaminen

Mikäli työmatkalipun ostaja kadottaa korttinsa, hänen tulee ilmoittaa siitä myyntipisteeseen. Asiakkaalle ei korvata käyttämätöntä matkustusoikeutta, eikä matkakorttia.

6.4. Työmatkalipun käytön valvonta

Liikenteenharjoittajan tulee valvoa, ettei työmatkalippua käytetä vastoin tämän sopimuksen määräyksiä. Mikäli työmatkalippua käytetään vastoin tämän sopimuksen määräyksiä ja lipun käyttöä koskevia ohjeita, liikenteenharjoittajan edustajalla on oikeus ottaa kortti haltuunsa. Haltuun otettu kortti toimitetaan välittömästi selvittäjälle.

Mikäli väärinkäytökseen syyllistyy henkilö, joka ei ole kortin oikea haltija, kortti toimitetaan selvittäjälle. Mikäli kortin oikea haltija syyllistyy väärinkäytökseen, hänellä ei ole oikeutta saada hyvitystä lipussa olevasta käyttämättömästä matkustusosoikeudesta.

Kunnalla ja ELYllä on oikeus tutustua ja saada käyttöönsä työmatkalippujärjestelmän selvitykseen ja rahanjakoon liittyvät tiedot. Asiakkaiden kotikunnan tarkistamiseksi selvittäjä toimittaa kunnalle tarvittavat tiedot työmatkalippujen myynnistä.

6.5. Matkalipun käytön estyminen

Mikäli liikennöinti estyy lakon, työsulun tai muun niihin verrattavan työtaistelutoimenpiteen tai ylivoimaisen esteen johdosta, eikä työmatkalipun haltija voi käyttää matkustusosoikeutta, tämän mahdollisesta hyvittämisestä sovitaan tilannekohtaisesti erikseen.

LIITE 3: NURMIJÄRVEN NUORISOLIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

ELY-keskukselta muutokset lippujärjestelmään ja kuvaukseen. Tässä tulee huomioida ne esitykset ja ideat, joita ns.11-kaupungin selvitys sisältää ja erityisesti Piletti-projetin tulokset.

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Nurmijärven nuorisolipun kelpoisuusalueeseen kuuluu Nurmijärven kunta.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

Yhteistyösopimuksen kohdassa 2. on kerrottu ne liikenteet, joissa Nurmijärven nuorisolippu käy maksuvälineenä.

Nuorisolippu ei käy Väinö Paunu Oy:n vuoroissa.

3: Lippujärjestelmä

3.1 Korttityyppi

Nuorisolippuna käytetään joukkoliikenteen valtionavustuksista annetun asetuksen (275/2010) 5 §:n 1 mom. 3 kohdan mukaista älykorttia, joka tukee elektronisten maksujärjestelmien avoimuutta ja yhteensopivuutta.

3.2. Käyttöoikeus

Nuorisolipun käyttöoikeus on henkilökohtainen ja kuuluu sille, jonka nimiin lippu on lunastettu (kortin haltija).

Nuorisolippua myydään vain Nurmijärven kunnan 12–16-vuotiaille asukkaille.

Nuorisolippua ei myydä kunnan tukemaksi koulumatkalipuksi, eikä toisen asteen opiskelijoille, joiden opiskelumatkaa KELA tukee. Myös muut erityistä tukea saavat asiakasryhmät voidaan sulkea kunnan päätöksellä pois.

3.3. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

Nuorisolippuun voi ostaa matkustusoikeutta 30 vuorokauden erissä. Nuorisolipussa voi olla ostettuna yhteensä enintään 59 vuorokautta. Matkustusoikeus oikeuttaa Nurmijärven sisäisessä liikenteessä rajattomaan määrään matkoja.

Nurmijärven kunta päättää nuorisolipun hinnasta. Lipun perustamishetkellä hinta on 44 euroa.

Nuorisolippu on voimassa sen ajan kun lippuun on ostettu matkustusoikeutta. Nuorisolippua perustettaessa lipun voimassaoloaika on perustamispäivä lisättyä 30 vuorokaudella.

Milloin lisämatkustusoikeutta ostetaan lipun voimassaoloaikana, pidennetään voimassaoloaika ostetun matkustusoikeuden verran.

Mikäli lipun aikaisempi voimassaoloaika on päättynyt ennen lisämatkustusoikeuden ostamista, uusi voimassaoloaika alkaa lisämatkustusoikeuden ostopäivästä.

3.4 Erilliset lisät

Nuorisolipun käyttäjiltä voidaan periä erillisiä maksuja, kuten esimerkiksi pikavuoro- tai yövuorolisä.

4: Laitteisto

Liikenteenharjoittaja hankkii kustannuksellaan liikenteessä käyttämiinsä kulkuneuvoihin nuorisolippujärjestelmän edellyttämät kortin lukemiseen ja lataamiseen tarvittavat laitteet ja ohjelmistot. Näiden tulee olla sopivat ainakin kontaktillisen kortin lukemiseen.

Liikenteenharjoittaja vastaa siitä, että hänen nuorisolippujärjestelmässä käyttämänsä laitteet ja ohjelmistot toimivat virheettömästi.

5: Nuorisolipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

Asiakas voi ostaa nuorisolippuna käytettävän älykortin selvittäjän Nurmijärven kunnassa ja Helsingissä sijaitsevista myyntipisteistä. Ostamisen yhteydessä hänelle annetaan kortin ja lipun käyttöä ja säilyttämistä koskevat kirjalliset ohjeet ja lomake, johon hän merkitsee nimensä, syntymäaikansa ja kotikuntansa. Asiakkaan henkilöllisyys ja ikä tarkistetaan kortin ostamisen yhteydessä. Myyjä merkitsee kortin nimikenttään ostajan nimen ja syntymävuoden kaksi viimeistä numeroa. Kortti on asiakkaalle maksullinen. Korttien myynissä noudatetaan kulloinkin voimassa olevia nuorisolipun selvittäjän määräyksiä.

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

Kortin lunastamisen yhteydessä nuorisolipun ostajan tulee ostaa nuorisolippuun matkustusoikeutta vähintään 30 vuorokautta. Asiakas voi ostaa nuorisolippuunsa lisää matkustusoikeutta tilauspisteistä tai kulkuneuvoista, joissa on latauksen mahdollistavat laitteet.

6. Nuorisolipun käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

Mikäli älykortissa ilmenee tekninen vika tai se on muutoin vioittunut, ja tämän voidaan katsoa johtuvan ostajasta riippumattomasta syystä, on asiakas oikeutettu saamaan uuden kortin korvauksetta. Kortin teknisen iän päätyttyä asiakas lunastaa uuden kortin. Mikäli nuorisolipun ostaja vaihtaa vaurioituneen kortin uuteen, hänelle hyvitetään palautushetkellä nuorisolipussa voimassa ollut käyttämätön matkustusoikeus.

6.2. Nuorisolipun ostajan kotikunnan vaihtuminen

Mikäli nuorisolipun ostajan kotikunta vaihtuu, hänellä on oikeus käyttää tätä ennen nuorisolippuun ostamansa matkustusoikeus loppuun. Tämän jälkeen kortti tulee palauttaa myyntipisteeseen.

6.3. Kortin kadottaminen

Mikäli nuorisolipun ostaja kadottaa korttinsa, hänen tulee ilmoittaa siitä myyntipisteeseen. Asiakkaalle ei korvata käyttämätöntä matkustusoikeutta, eikä matkakorttia.

6.4 Matkan pituuden määrittäminen

Matkakortille ladataan myynnin yhteydessä ns. perusmatka, joka vastaa pituudeltaan matkaa, jolla asiakas pääasiassa käyttää nuorisolippua maksuvälineenä. Lipun perustamishetkellä perusmatkana on 16 kilometrin matka.

Perusmatka voidaan muuttaa vain selvittäjän toimipisteessä. Tällöin selvittäjä hyvittää matkakortilla jäljellä olevat päivät.

6.5 Lipun käytön valvonta

Liikenteenharjoittajan tulee valvoa, ettei nuorisolippua käytetä vastoin tämän sopimuksen määräyksiä. Mikäli nuorisolippua käytetään vastoin tämän sopimuksen määräyksiä ja lipun käyttöä koskevia ohjeita, liikenteenharjoittajan edustajalla on oikeus ottaa kortti haltuunsa. Haltuun otettu kortti toimitetaan välittömästi selvittäjälle.

Mikäli väärinkäytökseen syyllistyy henkilö, joka ei ole kortin oikea haltija, kortti toimitetaan selvittäjälle. Mikäli kortin oikea haltija syyllistyy väärinkäytökseen, hänellä ei ole oikeutta saada hyvitystä lipussa olevasta käyttämättömästä matkustusosoikeudesta.

Kunnalla ja ELYllä on oikeus tutustua ja saada käyttöönsä nuorisolippujen selvitykseen ja rahanjakoon liittyvät tiedot. Asiakkaiden kotikunnan tarkistamiseksi selvittäjä toimittaa kunnille tarvittavat tiedot nuorisolippujen myynnistä.

6.6 Lipun käytön estyminen

Mikäli liikennöinti estyy lakon, työsulun tai muun niihin verrattavan työtaistelutoimenpiteen tai ylivoimaisen esteen johdosta, eikä nuorisolipun haltija voi käyttää matkustusosoikeutta, tämän mahdollisesta hyvittämisestä sovitaan tilannekohtaisesti erikseen.

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja / 119/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Tero Anttila, Annika Rantala, Simo Airaksinen, Aino Lehto, Johanna Wallin, Pekka Aalto		Julkaisuaika Joulukuu 2012		
		Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Nurmijärven linja-autoliikenteen järjestämismalli				
Tiivistelmä Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat uudistuneen lainsäädännön vuoksi vuodesta 2014 alkaen. Ratkaisun uudesta järjestämistavasta tekee joukkoliikennelain mukainen toimivaltainen viranomainen, joka Nurmijärven linja-autoliikenteessä on Uudenmaan ELY-keskus. Tämän selvityksen tarkoituksena on valmistella Uudenmaan ELY-keskuksen ratkaisua linja-autoliikenteen järjestämistavasta Nurmijärven seudulla. Selvityksessä on kuvattu lainsäädännön muutokset sekä millaiset vaihtoehtoiset järjestämistavat ovat mahdollisia. Järjestämistapavaihtoehtot sekä niiden hyvät ja huonot puolet on kuvattu LVM:n Linja-autotyöryhmän työn pohjalta. Vaihtoehtoista on valittu Nurmijärven seudulle eri liikennealueille parhaiten soveltuvat mallit. Selvityksessä esitetään markkinaehtoista mallia pitkämatkaiseen Helsingistä Nurmijärven kautta pohjoiseen suuntautuvaan liikenteeseen. Nurmijärvi-Helsinki sekä Nurmijärven sisäinen liikenne esitetään kilpailutettavaksi alueellisina käyttöoikeussopimuksina. Rajamäki-Hyvinkää sekä Klaukkala-Kivistö liikenteeseen esitetään reittipohjaista käyttöoikeussopimusta sekä bruttomallia. Kustannusvaikutuksia on arvioitu alueellisen käyttöoikeussopimusliikenteen osalta. Arviossa on tuotu lähinnä esiin ne muutostekijät, jotka voivat aiheuttaa muutoksia kustannuksiin. Työn yhteydessä on valmisteltu alueellisen käyttöoikeussopimuksen tarjousasiakirjat, jotka ovat raportin liitteenä. Lisäksi on valmisteltu kunta/ELY -sopimus.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, Järjestämistapa, Tarjouskilpailu, Käyttöoikeussopimus, Tarjousasiakirjat				
ISBN (Painettu) -	ISBN (PDF) 978-952-257-673-6	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) -	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-673-6		Kieli suomi
Sivumäärä 86				
Julkaisun tilaukset Julkaisu on saatavana vain verkossa				
Kustannuspaikka ja -aika 2012			Painotalo -	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Publikationer utgivna av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland 119 2012				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Tero Anttila, Annika Rantala, Simo Airaksinen, Aino Lehto, Johanna Wallin, Pekka Aalto		Publiceringsdatum December 2012		
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
Publikationens titel Modell för hur busstrafiken ska ordnas i Nurmijärvi (Nurmijärven linja-autoliikenteen järjestämismalli)				
<p>Sammandrag</p> <p>Sätten att ordna kollektivtrafiken ändras på grund av ny lagstiftning med början 2014. Beslutet om det nya arrangemanget ska fattas av en behörig myndighet enligt kollektivtrafiklagen. I busstrafiken i Nurmijärvi är denna myndighet ELY-centralen i Nyland. Syftet med denna utredning är att bereda ELY-centralens beslut om hur busstrafiken ska ordnas i Nurmijärvi-regionen.</p> <p>I utredningen beskrivs förändringarna i lagstiftningen och vilka alternativa arrangemangen som är möjliga. Alternativen samt deras goda och dåliga sidor beskrivs utgående från arbetet i KM:s Bussarbetsgrupp. Av alternativen har de modeller som bäst passar de olika trafikområdena i Nurmijärvi-regionen valts ut.</p> <p>I utredningen presenteras en marknadsbestämd modell för den långväga trafiken från Helsingfors norrut via Nurmijärvi. För trafiken Nurmijärvi-Helsingfors och den interna trafiken i Nurmijärvi föreslås ett regionalt koncessionsavtal som konkurrensutsätts. För trafiken Rajamäki-Hyvinge och Klövskog-Kivistö föreslås ett ruttbaserat koncessionsavtal och en bruttomodell.</p> <p>Kostnadseffekterna har uppskattats för den regionala koncessionsavtalstrafiken. I uppskattningen har närmast de förändringsfaktorer beaktats som kan orsaka ändrade kostnader.</p> <p>I samband med arbetet utformades de anbudshandlingar för ett regionalt koncessionsavtal som är bifogade rapporten. Dessutom bereddes avtalet kommun/ELY.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, sätten att ordna, arrangemang, anbudstävling, koncessionsavtal, anbudshandlingar				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
-	978-952-257-673-6	2242-2846	-	2242-2242-2854
www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-673-6		Språk finska
				Sidantal 86
Beställningar Publikationen finns endast på webben				
Förläggningsort och datum 2012			Tryckeri -	

RAPORTTEJA 119 | 2012
NURMIJÄRVEN LINJA-AUTOLIIKENTEN JÄRJESTÄMISMALLI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-673-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-673-6

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Vipuvoimaa
EU:lta
2007-2013



Euroopan unioni
Euroopan sosiaalirahasto