

## Käyttöoikeussopimus Tampereen seudun joukkoliikenteessä





# Käyttöoikeussopimus Tampereen seudun joukkoliikenteessä

Liikennevirasto  
Helsinki 2012

*Kannen kuva: Simo Airaksinen*

Verkojulkaisu pdf

ISBN 978-952-255-089-7

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

## Esipuhe

Tämä käyttöoikeussopimusten soveltuvuutta Tampereen kaupunkiseudulle selvittänyt työ on laadittu Liikenneviraston toimeksiannosta maaliskuun 2011 ja tammikuun 2012 välisenä aikana. Työn ohjauksesta on vastannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet

Pekka Rintamäki	Liikennevirasto, puheenjohtaja 13.5.2011 asti
Hannamari Helke	LVM, puheenjohtaja 14.5.–31.8.2011
Marja Rosenberg	Liikennevirasto, puheenjohtaja 1.9.2011 alkaen
Jenni Eskola	Liikennevirasto, 14.5.2011 alkaen
Pietari Pentinsaari	Liikennevirasto, 14.5.2011 alkaen
Mika Periviita	Tampereen kaupunki
Jari Lehtonen	Pirkanmaan ELY-keskus
Kimmo Sinisalo	Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä
Martti Paunu	Väinö Paunu Oy
Terhi Penttilä	Länsilinjat Oy
Kari Hietaniemi	Satakunnan Liikenne Oy
Alpo Ojala	Valkeakosken Liikenne Oy
Tuomo Kojo	Linja-autoliitto ry

Selvityksen laadinnasta on vastannut WSP Finland Oy, jossa työhön ovat osallistuneet Tero Anttila, Annika Rantala ja Simo Airaksinen. Alikonsultteina ovat toimineet Pekka Aalto Suomen Paikallisliikenneliiton Palvelu Oy:stä sekä Timo Kantola Suunnittelukumppanit Oy:stä.

Selvityksen liitteinä olevat tarjouspyyntö- ja sopimusasiakirjaluonnokset on viimeistelty työn ohjausryhmän viimeisen kokouksen jälkeen eivätkä kaikki niihin sisältyvät yksityiskohdat ole näin ollen olleet ohjausryhmän käsiteltävinä.

Helsingissä helmikuussa 2012

Liikennevirasto  
Liikennesuunnitteluosasto

## Sisältö

1	TAUSTAA .....	7
1.1	Bussiliikenteen sääntelyn nykytilanne .....	7
1.2	Markkinatilanne .....	8
1.3	Markkinat ja kilpailu.....	10
1.3.1	Kilpailumuodot.....	10
1.3.2	Kilpailun hyödyt ja perustelut.....	10
1.3.3	Kilpailun kritiikki ja haitat.....	12
2	HENKILÖLIIKENTEEN SÄÄNTELY .....	13
3	TARJOUSKILPAILUUN PERUSTUVIEN JÄRJESTÄMISTAPOJEN VERTAILUA ...	14
3.1	Ostoliikenne bruttomallilla.....	14
3.2	Ostoliikenne nettomallilla .....	14
3.3	Käyttöoikeussopimus .....	15
4	KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUSTEN PÄÄPERIAATTEET .....	16
4.1	Markkinoille pääsy ja poistuminen sekä oikeudet ja velvoitteet .....	16
4.2	Tariffit, tulonmuodostus ja tuloriski .....	16
4.3	Liikenteen tarjonta ja kustannusriski .....	17
5	SUUNNITTELUVASTUUN JAKO KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSISSA .....	19
5.1	Yleistä .....	19
5.2	Reittien suunnittelu .....	20
5.3	Aikataulujen suunnittelu.....	21
6	LIKENNÖITSIJÄN ANSAINTAMALLI.....	22
6.1	Yleistä .....	22
6.2	Varsinainen ansaintamalli .....	22
6.3	Tarkistukset.....	24
7	KILPAILUTTAMISMALLIT .....	27
7.1	Kilpailuttamisprosessi.....	27
7.2	Vähimmäisvaatimukset ja kilpailutekijät.....	29
7.3	Tarjousten vertailu .....	32
7.4	Tarjouspyyntöasiakirjojen rakenne.....	35
8	SOPIMUSKOhteET TAMPEREEN SEUDULLA.....	37
8.1	Yleistä .....	37
8.2	Laajat käyttöoikeussopimuskohteet.....	37
8.3	Reittipohjaiset käyttöoikeussopimuskohteet .....	39
8.4	Kohteiden muodostamistapojen vertailua.....	42
9	SOPIMUSKOhteITA KOSKEVA INFORMAATIO .....	44
9.1	Informaation luonteesta ja siirrettävyydestä.....	44
9.2	Tarvittavat tiedot ja niiden käyttötarkoitus.....	45
10	POIKKEUSTILANTEET JA SIIRTYMÄKAUDEN JÄRJESTELYT .....	47
10.1	Suorahankinnan käyttämisestä .....	47
10.2	Case Ylöjärvi.....	48

11	MUUT KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSIIN LIITTYVÄT TEKIJÄT .....	49
12	SUOSITUKSET.....	50
12.1	Tampereen seudulle sopiva toimintamalli .....	50
12.2	Jatkotoimenpiteet .....	51

#### LIITTEET

- Liite 0. Tarjouspyyntökirje
- Liite 1. Liikenteen järjestämisen yleiset ehdot
- Liite 2. Kilpailukohteen määrittely
- Liite 5. Hintalomake
- Liite 8. Käyttöoikeussopimusmalli
- Liite 9. Kalustomääräykset
- Liite 10. Liikennöintisuunnitelman arviointiperusteet

Huom: Liitteiden numerointi noudattaa tarjouspyyntöasiakirjojen liitteiden numerointia. Tämän johdosta tarjouspyyntökirje on liite 0 ja luettelosta puuttuu joitain liitteitä, joita ei tämän työn yhteydessä ole laadittu.

## Johdanto

Käyttöoikeussopimukset ovat Suomessa uusi aiemmin tuntematon tapa järjestää joukkoliikennettä. Niitä on kuitenkin käytetty pitkään Euroopan eri maissa bussi- ja junaliikenteen järjestämismallina. Aikaisemmin käyttöoikeussopimukset perustuivat viranomaisten ja liikennöitsijän neuvottelemaan ratkaisuun, mutta nykyisin niitä kilpailutetaan tiukentuneen lainsäädännön vuoksi.

Suomessa käyttöoikeussopimukset tulivat ajankohtaiseksi, kun EU:n palvelusopimusasetuksessa ja Suomen uudessa joukkoliikennelaissa ne esitetään lain mukaisena mahdollisuutena joukkoliikenteen järjestämiseen.

Tämän selvitystyön tarkoituksena on luoda kuva siitä, miten käyttöoikeussopimuksia voidaan soveltaa kaupunkiseutujen joukkoliikenteen järjestämisessä, kun ensimmäiset ns. siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät vuonna 2014. Rinnakkain tämän työn kanssa on laadittu kahta muuta selvitystä, joissa käyttöoikeussopimusten soveltuvuutta on tutkittu toisenlaisiin toimintaympäristöihin. Näiden kolmen Liikenneviraston tilaaman selvityksen tarkoituksena on auttaa toimivaltaisia viranomaisia näiden valmistautuessa siirtymäajan liikennöintisopimusten jälkeiseen tilanteeseen. Muita joukkoliikenteen järjestämistapoja on tässä selvityksessä käsitelty ainoastaan vertailupohjan tarjoamiseksi käyttöoikeussopimuksille.

Keskeisiä kysymyksiä, joita selvitystyössä käydään läpi, ovat olleet liikenteen suunnitteluvastuun jako viranomaisen ja liikennöitsijän kesken, liikennöitsijän ansaintamalli, kilpailuttamismalli, kilpailukohteiden muodostaminen sekä liikennöitsijöiden tarvitsema informaatio.

Käyttöoikeussopimusta on työssä verrattu kahteen tilaaja-aloitteiseen organisointimalliin, ostoliikenteeseen brutto- ja nettoperiaatteilla. Sen sijaan tilaajan omaa liikennetuotantoa tai markkinaehtoista liikenteen järjestämistapaa ei ole käsitelty.

Käyttöoikeussopimusten soveltamisalueena on ollut Tampereen kaupunkiseudun lähiliikenne, mutta käytännön syistä työssä on sivuttu myös Tampereen paikallisliikennettä sekä Pirkanmaan ELYn toimivallassa olevaa seutuliikennettä. Koska käyttöoikeussopimus on joukkoliikenteen toimintamallina uusi, eivät raportissa esitetyt ratkaisumallit välttämättä kata kaikkia tilanteita. Eri kaupunkiseutujen tilanteisiin löydetään todennäköisesti kokonaan uusia paikallisesti sopivia ratkaisuja tulevien kehityshankkeiden yhteydessä.

Ylöjärvi-Kangasala-alueen seudulliselle bussiliikenteelle on laadittu käyttöoikeussopimusten ja niitä koskevien tarjouskilpailujen esimerkkiasiakirjoja. Näiden asiakirjojen laadintaperiaatteena on ollut havainnollistaa käyttöoikeussopimuksiin ja niiden kilpailuttamiseen liittyviä piirteitä mahdollisimman monipuolisesti, jotta nämä eri näkökulmat voidaan ottaa huomioon myös muilla kaupunkiseuduilla, kun käyttöoikeussopimuksia kilpailutetaan. Näitä asiakirjoja ei siksi suositella käytettäväksi sellaisenaan, vaan niissä esitetyt ratkaisumallit tulee soveltaa tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Tampereen seudun osalta asiakirjat tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä.



# 1 Taustaa

## 1.1 Bussiliikenteen sääntelyn nykytilanne

Joulukuussa 2009 astui voimaan uusi joukkoliikennelaki, jonka seurauksena linja-autoliikenteen järjestämistapa on useita vuosia muutostilassa. Ennen uutta lakia suuri osa maamme linja-autoliikenteestä oli järjestetty henkilöliikennelain mukaisilla reittikohtaisilla linjaliikenneluvilla. Niihin sisältyi sellaisia yksinoikeuden omaisia piirteitä, joiden takia linjaliikenneluvat eivät enää olleet uuden lain ja sen taustalla olevan EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia.

Henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat muutettiin uuden lain myötä määräaikaisiksi siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi, joiden voimassaolo jatkuu lähes kaikissa tapauksissa ainakin kesäkuun 2014 loppuun ja huomattavassa osassa vuosia vielä tämän jälkeen. Siirtymäajan sopimusten mukainen liikenne on reittiliikenteeltä ja ostoliikenteeltä suojattua liikennettä. Niiden kanssa kilpaileva liikenne ei ole sallittua.

Joukkoliikennelain tuomien muutosten jälkeen Tampereen kaupunkiseudun linja-autoliikenne on järjestetty seuraavasti:

### Tampereen kaupungin sisäinen liikenne

- Tampereen kaupungin omana tuotantona (TKL) liikennöidään 116 bussin liikenne
- Tampereen kaupunki hankkii 26 bussin liikenteen bruttoperiaatteella

### Ympäryskuntien sisäinen liikenne ja seutuliikenne

- Lipputulorahoitteinen liikenne hoidetaan siirtymäajan liikennöintisopimuksilla
- Kunnat ja ELY ostavat kannattamattoman liikenteen nettoperiaatteella kilpailuttamalla (lipputulot sellaisenaan liikenteenharjoittajalle, joka saa lisäksi aiheutuneesta alijäämästä sopimukseen mukaisen korvauksen).

Tampereen seudun joukkoliikenneviranomaisen toimialueella on siis nykyisin käytössä neljä eri joukkoliikenteen järjestämistapaa, jotka poikkeavat periaatteiltaan toisistaan. Ostoliikenne pääsääntöisesti kilpailutetaan. Tampereen kaupungin oman tuotannon (TKL) laajuudesta kaupunki päättää joukkoliikenneviranomaisen toimivalta-alueellaan. Siirtymäajan sopimukset pohjautuvat vanhoihin linjaliikennelupiin ja ne ovat määräaikainen järjestämistapa.

Tampereen kaupungin alueella käyvät Tampereen kaupungin liput sekä seutuliput kaikkeen paikallis- ja lähiliikenteeseen. Seutulinoilla noudatetaan Matkahuollon tariffia, minkä lisäksi neljän eri seutulippualueen seutukausiliput kelpaavat näillä linjoilla. Liikennöitsijöillä on lisäksi omia lipputuotteita. Matkustajan kannalta lippujärjestelmä on eri seutulippualueineen osin vaikeaselkoinen. Kertalipuista puuttuva vaihto-oikeus taas tekee siitä joissain tapauksissa kalliin. Koska kaupunkiseudulla on muuttuneessa tilanteessa nyt vain yksi joukkoliikenneviranomainen, kahta erilaista lippijärjestelmää ei voida pitää tarkoituksenmukaisena.

## 1.2 Markkinatilanne

Tampereen kaupunkiseudulla ja Pirkanmaan ELYn alueella liikennöinnistä vastaa viisi liikennöitsijää.

*Taulukko 1. Tampereen seudun merkittävät liikenteenharjoittajat*

Tampereen kaupungin liikennelaitos, TKL	154 paikallisliikennebussia
Väinö Paunu Oy (*)	85 paikallis- ja seutuliikennebussia
Länsilinjat Oy (*)	49 paikallis- ja seutuliikennebussia
Satakunnan Liikenne Oy (Koiviston Auto)	14 seutuliikennebussia
Valkeakosken Liikenne Oy	19 seutuliikennebussia

(\*) = Paunun ja Länsilinjojen yhteensä 25 sopimusliikennebussia ovat mukana myös edellisen sivun Tampereen sopimusliikenteen luvuissa

TKL on erityisasemassa, koska on se osa Tampereen kaupunki-nimistä oikeushenkilöä ja Tampereen kaupungin määräysvallassa. Tampereen kaupunki järjestää nykyisin joukkoliikennepalveluita omana tuotantonaan kaupungin alueella. Tampereen toimivalta-alue joukkoliikenteessä laajeni, kun joukkoliikennelain muutoksella (1007/2010) kaupunki suunnittelee ja järjestää joukkoliikennepalvelut ns. isäntäkaupunkimallin mukaisesti myös Tampereen kehyskunnissa. Käytännön yhteistyöstä on kaupungin ja kuntien välillä tehty sopimus ja perustettu kaupungin organisaatioon kuuluva Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta.

Sekä ostoliikenne että käyttöoikeussopimukset on tarkoitus PSA:n mukaan pääsääntöisesti kilpailuttaa. Kilpailuun tulevan liikenteen kannalta markkinoina on mielekästä tarkastella seudulla toimivien yritysten ohella sellaisia kotimaisia yrityksiä, joilla on kokemusta paikallis- ja lähiliikenteen hoitamisesta sekä kilpailutetusta sopimusliikenteestä. Suomen 10 suurinta linja-autoyrittäjäkokonaisuutensa mukaan on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Suomen suurimmat liikenteenharjoittajat syksyllä 2010

No.	Yritys	Auto- määrä	Liikennetyypit	Alueellinen kattavuus	Omistus
1	Koiviston Auto – yhtymä	832	Kaikki, pl. sopi- musliikenne	Koko maa	perhe
2	Helsingin Bussi- liikenne Oy	660	Sopimus- ja tilausliikenne	Helsingin seutu	kaupunki
3	Savonlinja- yhtiöt	499	Kaikki	Itä-Suomi, Kaakkois- Suomi, Etelä-Suomi, Helsingin ja Turun seudut	perhe
4	Pohjolan Matka- Yhtiöt	446	Kaikki, pl. sopi- musliikenne	Koko maa	perhe
5	Veolia Finland	396	Sopimus- ja muu linjaliikenne, tilausliikenne	Helsingin seutu, satakunta, Etelä-Pohjanmaa	pörssi- osakkaat
6	Pohjolan Liiken- ne -konserni	339	Kaikki	Helsingin seutu, Itä- ja Pohjois-Suomi, Etelä- Suomi	valtio
7	Nobina Finland	305	Sopimusliikenne	Helsingin seutu	pääoma- sijoittajia
8	TKL	154	Paikallisliikenne	Tampereen kaupunki	kaupunki
9	Väinö Paunu Oy	129	Kaikki	Pirkanmaa, Etelä- ja Keski- Suomi	perhe
10	J. Vainion Li- kenne Oy	125	Kaikki, pl. sopi- musliikenne	Länsi-Uusimaa ja Varsi- nais-Suomi	perhe

Lähde: Linja-autoliitto

Edellä mainituista yrityksistä kaikki toimivat jossain määrin paikallis- ja seutuliikenteessä. Tampereen ulkopuolisista yrityksistä HelB, Nobina ja Veolia saavat kaiken tai suurimman osan tuloistaan paikallisliikenteestä. Näillä kaikilla on myös pitkäaikainen kokemus Helsingin seudun kilpailuista markkinoista, joka on näiden yritysten päämarkkina-alue. Veolia on liikennöinyt pitkään Tampereella, mutta luopui juuri myymällä Tampereen alueen liiketoimintansa Paunulle. Nobina (entinen Concordia Bus Finland Oy) on yrittänyt kilpailujen kautta päästä Tampereen sisäiseen liikenteeseen siinä kuitenkaan onnistumatta.

Koiviston Auto, Savonlinja ja Pohjolan Liikenne ovat valtakunnallisia toimijoita, joista ensin mainittu on mukana pienellä osuudella Tampereen seutuliikenteessä (Lauttakylän Auto). Kaikilla on kokemusta Helsingin ja Turun seudun kilpailutetusta liikenteestä.

Eurooppalaiset kansainvälisesti toimivat bussialan suuryritykset ovat:

Nimi	Kotimaa
Veolia-Transdev-Connexion	Ranska (osakkuusyhtiö Connexion Hollanti)
Keolis	Ranska
First Group	Iso-Britannia
Stagecoach	Iso-Britannia
Arriva	Iso-Britannia (emoyhtiö Deutsche Bahn Saksa)
GoAhead	Iso-Britannia
National Express	Iso-Britannia
Nobina	Ruotsi
Nettbuss	Norja

Yhteenvedona voidaan arvioida, että Pirkanmaan alueella nykyisin liikennöivien yritysten lisäksi seudullisen liikenteen käyttöoikeussopimuksista saattavat olla kiinnostuneita Suomessa jo toimivat ulkomaiset kansainväliset bussiyrietykset Nobina ja Veolia sekä kotimaisista liikenteenharjoittajista Savonlinja-yhtiöt ja Pohjolan Liikenne, joilla on kokemusta kilpailutetusta sopimusliikenteestä.

## 1.3 Markkinat ja kilpailu

### 1.3.1 Kilpailumuodot

Markkinat voidaan joukkoliikenteen kannalta nähdä ainakin kolmella tavalla:

1. Eri kulkumuotojen välisessä kilpailussa joukkoliikenne, kevyt liikenne ja henkilö-auto kilpailevat keskenään matkustajista. Markkina-alueen voidaan nähdä esimerkiksi työssäkäyntialue tai pitkämatkaisen liikenteen yhteysväli.
2. Joukkoliikennemuotojen välisessä kilpailussa samoilla yhteysväleillä toimivat joukkoliikennemuodot ja/tai -yritykset kilpailevat matkustajista. Tämä kilpailu voi olla myös bussiliikenteen sisäistä kilpailua eri liikennetyyppien kesken eli esimerkiksi paikallis- ja seutuliikennebussien kilpailua kaupunkialueen matkustajista.
3. Kilpailu joukkoliikennetuotannosta on kilpailua liikenteenhoitourakoista, jota käyttävät liikenteenharjoittajat keskenään. Tällöin tarvitaan liikennettä järjestävä ja kilpailuttava osapuoli, yleensä julkinen viranomainen, joka vastaa kokonaisuudesta, jonka tarjouskilpailun voittaneet liikennöitsijät sopimuskauden aikana toteuttavat.

Kahdessa ensimmäisessä kilpailumuodossa palveluiden tuottaja kilpailee matkustajista suoraan tien päällä kilpailijoinaan toiset palveluntarjoajat ja kulkumuodot. Kolmannessa tapauksessa taas tärkein kilpailu on tarjouskilpailu liikennepalveluiden tuottamisesta, jonka jälkeen sopimuskauden aikana saattaa esiintyä kilpailua matkustajista.

Kilpailumuodolla on merkitystä markkinoilla toimivan yrityksen toimintavapauksien kannalta. Kahdessa ensimmäisessä kilpailutyypissä liikennöitsijä voi suunnitella tarjontansa ja hinnoitella tuotteensa tai ainakin olla näissä asioissa aloitteen tekijä. Tämän lisäksi liikennöitsijä vastaa sisäisten prosessiensa kustannustehokkuudesta. Kolmannessa mallissa taas toiminnan suunnittelu- ja hinnoitteluvapaus on rajoitetumpi.

Markkina-alueena voidaan nähdä esimerkiksi valtion koko alue, työssäkäyntialue tai pitkämatkaisen liikenteen yhteysväli. Samalla maantieteellisellä alueella saattaa valita tilanne, jossa eri joukkoliikennetyyppejä tai -muotoja säännellään eri tavoilla. Tällöin joukkoliikenteen kokonaismarkkinoilla voi esiintyä samanaikaisesti kilpailua liikennepalveluiden tuottamisesta sekä suoraan matkustajista.

### 1.3.2 Kilpailun hyödyt ja perustelut

Tässä työssä tarkastellaan käyttöoikeussopimusten soveltuvuutta joukkoliikenneviranomaisen järjestämään bussiliikenteeseen Tampereen seudulla. Käyttöoikeussopimukset sekä brutto- ja nettoperiaatteilla toteutettu ostoliikenne edustavat yllä kuvas-

tuista kilpailuasetelmista kolmatta eli kilpailua joukkoliikennetuotannosta. Siksi käyttöoikeussopimuksen ominaisuuksia tarkasteltaessa käydään pääpiirteisesti ja vertailumielessä läpi myös brutto- ja nettoperiaatteella kilpailutettavia ostosopimusmalleja. Sekä käyttöoikeus-, brutto- että nettosopimukset tehdään liikenteenharjoittajan ja joukkoliikenneviranomaisen välille tarjouskilpailun jälkeen. Muita järjestämistapoja ei tässä yhteydessä tarkastella.

Taloudellisen kilpailun hyödyt markkinoilla voidaan nähdä kahdella tavalla. Ensinnäkin kilpailu pakottaa etsimään jatkuvasti keinoja toiminnan operatiivisen tehokkuuden parantamiseksi. Ilman kilpailun tuomaa kannustetta toimintojen tehostamiseen monopoliasemassa, määräävässä markkina-asemassa tai muutoin suojatuilla markkinoilla toimiva operaattori voi jättää toiminnan kehittämisen vähemmälle, koska asema markkinoilla on riittävän vahva ja tulot turvatut joka tapauksessa.

Toinen syy kilpailun lisäämiseen on toiminnan innovatiivisuuden lisääminen. Asiakkaiden palveluita parantavat innovaatiot voivat muodostaa kilpailuedun operaattorille ja koko toimiala voi kasvaa uusien palveluinnovaatioiden tuodessa uusia asiakkaita. Tämä edellyttää yleensä operaattoreiden laajaa suunnitteluvapautta sekä jonkinlaista mahdollisuutta tuotedifferointiin.

Kilpailun perusteet ovat samoja kilpailumallista riippumatta. On kuitenkin selvää, että tämän luvun alussa esitetyistä kolmesta mallista innovatiivisuuden lisääminen on voimakkaasti esillä kahdessa ensimmäisessä. Sen sijaan kolmannessa mallissa yrityksen suunnittelu- ja hinnoitteluvapautta on rajoitettu ja palveluiden suunnittelun edellyttämän innovatiivisuuden painopiste on siirtynyt liikennettä ostavalle ja liikennekokonaisuudesta vastaavalle viranomaiselle.

Teoreettisesti tarkasteltuna monopoli-tilanteessa, määräävässä markkina-asemassa tai muutoin suojatuilla markkinoilla toimittaessa päädytään erilaiseen kysynnän ja tarjonnan tasapainoon kuin kilpailluilla markkinoilla. Kilpailluilla markkinoilla tasapainohinta saavutetaan kysynnän ja tarjonnan kohdatessa. Molemmissa kilpailutilanteissa tavoitellaan tilannetta, jossa rajakustannus on yhtä suuri kuin rajatulo. Monopolilla rajatulo on kuitenkin myyntituloa vähäisempi. Tästä seuraten markkinahinta on korkeampi kuin rajakustannukset, josta erotuksesta muodostuu monopolivoitto. Monopolilla tai muutoin suojatuilla markkinoilla toimittaessa päädytään siten herkästi tilanteeseen, jossa korkeampien kustannusten, monopolihinnoittelun tai näiden yhdistelmän vuoksi tarjonta ja sen vuoksi kysyntä on vähäisempää.

Samantyyppiseen tilanteeseen joudutaan, jos markkinoilla on yhden yrityksen sijasta muutama, jolloin kysymyksessä on oligopoli.

Tilanne voi olla edullinen myös joukkoliikennettä subventoivalle viranomaisille, jos lipunhintaa tuetaan esimerkiksi kiinteästi käytön mukaan. Tällöin joukkoliikenteen käyttö jää tarjonnan ja hintojen osalta säännöstellyillä markkinoilla vähäisemmäksi. Kun joukkoliikenteen käyttö on vähäistä, pysyy myös subventioiden kokonaismäärä pienenä. Liikennepoliittisissa tavoitteissa lähdetään kuitenkin joukkoliikenteen käytön kasvattamisesta, mikä edellyttää kilpailtuja tai kilpailutettuja markkinoita. Koska joukkoliikenteen hyödyistä merkittävä osa syntyy nk. liikenteen ulkoisten kustannusten alenemisesta (esim. autoilun päästöt ja liikenneonnettomuudet), tarvitaan viranomaissääntelyä.

Viranomaisten järjestämisvastuulla olevia palveluita kilpailuttamalla toiminnan operatiivista tehokkuutta voidaan parantaa, kun vertailukohtana on kilpailulta suojattu liikenne. Operatiivinen tehokkuus on todennäköisesti vieläkin korkeammalla, kun tuotannon suunnittelee kaupallisin perustein toimiva operaattori, jonka ei tarvitse ottaa huomioon ulkopuolelta, esimerkiksi viranomaisilta tulevia reunaehtoja.

Sen sijaan on erityisen haasteellista luoda kilpailutetussa toimintaympäristössä sellaiset toiminnan pelisäännöt, jotka kannustavat operaattoreita – ja myös viranomaisia – palveluinnovaatioihin, jotka kehittävät koko toimialaa, parantavat operaattorin tuloista ja koituvat asiakkaiden eduksi.

Käyttöoikeussopimukset voivat oikein toteutettuina motivoida palvelutason parantamiseen ja luoda mahdollisuuden palveluinnovaatioihin, jotka parantavat koko toimialan suorituskykyä.

### 1.3.3 Kilpailun kritiikki ja haitat

Toimivan taloudellisen kilpailun seurauksena asiakas voi valita markkinoilta tarpeitaan vastaavan tuotteen tai palvelun kohtuulliseen hintaan. Palvelun tuottanut yritys puolestaan saa tuotteistaan hinnan, joka kattaa tuotantokustannukset sekä kohtuullisen voiton. Markkinat voivat kuitenkin kehittyä eri syistä suuntaan, joka ei ole jonkun osapuolen kannalta toivottava. Seuraavassa on tarkasteltu joitain joukkoliikenne-markkinoilla havaittuja puutteita.

1. Kilpailutetun liikenteen markkinoilla (kohta 1.3.1, malli 3) yritysten mahdollisuus vaikuttaa tuotteen sisältöön ja asiakashintaan on olematon tai pieni. Tämän seurauksena tarjouskilpailuissa hinnan merkitys kilpailutekijänä korostuu. Kova hintakilpailu rajallisilla markkinoilla johtaa korvaavien markkinoiden puuttuessa nol-lasummapeliin, jossa yhden yrityksen voitto on toisen samansuuruinen tappio. Hinnan ollessa käytännössä lähes ainoa kilpailutekijä markkinahinta asettuu helposti lähelle tuotantokustannuksia tai jopa sen alle. Tämä johtaa yritysten toiminnan lyhytjänteisyyteen ja siihen, että toimintaa ei juuri kehitetä, koska kehittämiseen ei ole osoittaa varoja. Edellä kuvattu kehitys on jo toteutunut Helsingin seudulla ja on myös mahdollinen kehityssuunta Tampereen seudulla, jos kilpailuttamisesta bruttomallilla tulee merkittävin liikenteen järjestämistapa. Tämä tilanne on vaarana tiedostettavissa bruttomallilla järjestetyssä ostoliikenteessä.
2. Täysin vapaan kilpailun tilanteessa (kohta 1.3.1, malli 2) yritykset optimoivat liikennetarjontansa oman tuloksensa kannalta. Tämä johtaa helposti eri palveluiden tuottajien tarjonnan keskinäiseen koordinoimattomuuteen, joka ei ole matkustajien kannalta hyvä asia. Vuorovälit voivat olla epäsäännöllisiä, kun tasaväliset vuorovälit ovat matkustajan kannalta toivottavampia. Tällainen tilanne vallitsi Ison-Britannian paikallisliikenteessä 1980-luvun lopulla, kun joukkoliikenteen sääntely hyvin nopeassa aikataulussa purettiin lähes kokonaan. Tilanne markkinoilla on nyttemmin rauhoittunut.

Seuraavissa luvuissa on käyty läpi joukkoliikenteen sääntelymahdollisuuksia sekä tarjouskilpailuun perustuvien joukkoliikenteen järjestämistapojen eroja ja erityispiirteitä.

## 2 Henkilöliikenteen sääntely

Kilpailun toiminnan kannalta tärkeimmät säänneltävät tekijät voidaan joukkoliikenteessä jakaa seuraavasti:

- a. Tarjonnan (ml. linjastorakenteen) sääntely pitää sisällään liikenteen alueellisen laajuuden, liikennöintiajan, reittien, vuorovälien, päätepysäkkien ja pysähtymiskäyttäytymisen sääntelyn.
- b. Tariffin ja tulojen sääntelyyn kuuluu lippujen hintataso, tariffirakenne ja näiden variointi esimerkiksi asiakasryhmien tai palvelutyyppin mukaan. Sääntely vaikuttaa kysynnän määrään ja rakenteeseen. Käytännössä 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.

Jotta voidaan puhua kilpailuista markkinoista eri operaattoreiden kesken, täytyy markkinoille pääsyn ja sieltä poistuminen olla yrityksen ammatillista ja resurssija koskevien vähimmäisvaatimusten täytyessä vapaata. Muutoin kysymyksessä on eikilpailullisten markkinoiden sääntelyn asteen lieventämisestä tai kiristämisestä tarjontaa tai tariffeja varioimalla. Yrittäjien toimintamahdollisuudet perustuvat silloin kokonaan tai osittain viranomaisten myöntämiin yleensä lainsäädäntöön perustuviin erityisoikeuksiin tai yksinoikeuksiin, 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 viranomainen sääntelee toista tai molempia, on sen silloin myös syytä varautua subventoimaan liikennettä.

Bussiliikenteen erityispiirteisiin kuuluu paikallis- ja seutuliikenteessä palvelutarjonnan muodostuminen toisiensa kanssa osittain päällekkäisistä ja toisiaan risteävistä linjoista, jossa yksi matka voi muodostua useasta eri linjalle tehtävästä noususta ja jossa tiheimmin liikennöidyillä yhteysväleillä voi olla tarjolla eri päätepisteisiin menevien linjojen palveluita. Tarjonnan sääntely johtaa yksin- ja erityisoikeuksiin. Tariffien sääntelystä puolestaan seuraa velvollisuus operaattorille aiheutuvan alijäämän ja saamatta jääneen tuoton korvaamiseen.

Jotta kilpailun kautta saatavaksi oletettuja operatiivisen toiminnan tehostamishyötyjä ei menetettäisi muualla, pitää lisäksi varmistaa, ettei menetetä yhtenäisen linjaverkon matkustajalle tarjoamia palveluiden integraatioon liittyviä hyötyjä, kuten

- yhtenäistä lippu- ja tariffijärjestelmää
- eri operaattoreiden aikataulujen yhteensovittamista vaihtojen takia
- aikataulu- ja muuta matkustajainformaatiota

Nämä kaipaavat yleensä integraation varmistamista viranomaissääntelyllä, joskin poikkeuslainsäädäntö (EU) mahdollistaa sen myös puhtaassa markkinaehtoisessa liikenteessäkin.

### 3 Tarjouskilpailuun perustuvien järjestämistapojen vertailua

Henkilöliikenteen tarjouskilpailuihin järjestettävät tuotantotavat voidaan jakaa kolmeen ryhmään – ostoliikenne bruttomallilla, ostoliikenne nettomallilla ja käyttöoikeussopimus – joita on käsitelty seuraavassa.

#### 3.1 Ostoliikenne bruttomallilla

Ostoliikenteessä tarjouskilpailun järjestävä viranomaisena tekee määräajaksi sopimuksen tarjouspyynnössä verraten tarkasti määrätyn liikennekokonaisuuden liikennöinnistä tarjouskilpailun voittajan kanssa. Liikenteen tarjonta, lippujen hinnat ja lautekijät 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.

Ostoliikenteessä viranomaisena pyytää tarjouksia suunnittelemansa liikenteen hoitamisesta. Bruttomallissa tarjoushinta annetaan koko liikennöintikustannuksesta, jolloin liikenteen tilaaja kerää kaikki lipputulot.

Bruttomalli on markkinoille pyrkivän liikennöitsijän kannalta hyvä, sillä kohteen liikennöinnistä ennen kilpailuttamista vastanneella liikenteenharjoittajalla katsotaan olevan muita kilpailijoita parempi tuntuma matkustuskäyttäytymiseen 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 bruttomallia toteutetaan täysin tilaajan aikatauluin, ei liikennöitsijän suunnitteluosaamista myöskään täysimääräisesti hyödynnetä operatiivisen tehokkuuden parantamisessa.

#### 3.2 Ostoliikenne nettomallilla

Nettomallista taas liikennöitsijä jättää tarjouksen liikennöintikustannusten ja arvioitujen lipputulojen erotuksesta, jolloin lipputulot jäävät liikenteenharjoittajalle. Puhuttaessa nettomallissa tarjonta on bruttomallin tapaan tilaajan melko tarkkaan sääntelemää. Monet käytännössä toteutetut mallit kuitenkin lähestyvät käyttöoikeussopimuksia antamalla operaattorille 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.

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 etukäteen.

### 3.3 Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeussopimuksissa (konsessio) on paljon samoja piirteitä kuin ostoliikenteessä nettomallilla. Markkinoille pääsy tapahtuu tarjouskilpailun kautta ja lipputuloriski sekä riski tuotantokustannuksista ovat molemmat liikenteenharjoittajalla. Se antaa kuitenkin liikenteenharjoittajalle enemmän vapausasteita palvelutason osalta ja on siten markkinalähtöisempi kuin kilpailuttaminen nettomallilla. Pääero brutto- ja nettomalleilla kilpailuttamiseen nähden on liikenteen suunnitteluvastuussa. Käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijä suunnittelee liikenteen tarjouspyynnössä annettujen ehtojen mukaisesti. Ostoliikenteessä tilaaja määrittelee liikenteen hyvin tarkasti.

Kilpailun järjestävä viranomainen siis antaa minimivaatimukset liikennetarjonnalle, esim. liikennöintiajalle, 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 kannattavassa kohteissa. Tällöin kyseessä on maksu siitä, että yrittäjä saa yksinoikeuden tarjota palveluita matkustajille ja kerätä siitä tuottoja. Tyypillisesti kuitenkin käyttöoikeussopimus on lähellä kilpailuttamista nettomallilla, koska tarjous jätetään siitä korvauksesta, jonka liikennöitsijä edellyttää saavansa lipputulosten lisäksi, jotta voi hoitaa liikennettä kannattavasti. Erona nettosopimukseen on käyttöoikeussopimusten liikennöitsijöille antama suurempi suunnitteluvapaus.

## 4 Käyttöoikeussopimusten pääperiaatteet

Käyttöoikeussopimusten pääpiirteet voidaan ryhmitellä seuraavasti:

- Markkinoille pääsy ja poistuminen sekä oikeudet ja velvoitteet
- Tariffit, tulonmuodostus ja riski
- Liikenteen tarjonta ja kustannusriski

Näitä on käsitelty seuraavassa.

### 4.1 Markkinoille pääsy ja poistuminen sekä oikeudet ja velvoitteet

Käyttöoikeussopimus tuottaa oikeuden ja velvollisuuden joukkoliikenteen harjoittamiseen yhdellä tai useammalla alueella taikka reitillä sopimuksessa määriteltyjen aikarajojen puitteissa.

Käyttöoikeus on olosuhteista riippuen ulkopuoliselta kilpailulta kokonaan tai osittain suojattu oikeus. Kun kyseessä on kokonaan suojattu yksinoikeus liikenteen hoitamiseen sopimuksessa määritellyllä alueella/linjastolla/liikenneverkolla, ei päällekkäistä kilpailevaa liikennettä sallita. Tyypillisesti kyse on käyttöoikeudesta viranomaisen hallitsemaan joukkoliikenneverkon osaan. Osittain suojatussa yksinoikeudessa voi olla kyse siitä, että kohteen pääpalvelualueen ulkopuolella voi olla päällekkäistä ja siten kilpailevaa liikennettä. Järjestely voi perustua myös liikennetyyppien väliseen jakoon, jossa yhden liikennetyypin esim. paikallisiikenteen osalta ei sallita kilpailua, mutta yksinoikeusalueella sallitaan muun liikennetyypin, esim. pikavuoroliikenteen toiminta määrätyn rajoituksen.

Käyttöoikeussopimukset myönnetään PSA:n 5. artiklan mukaisesti tarjouskilpailujen kautta ko. artiklassa mainituin poikkeuksin. Markkinoille pääsy ja sieltä poistuminen tapahtuu pääsääntöisesti tarjouskilpailun kautta. Menettely tulee olemaan hyvin samanlainen, kuin nykyistä ostoliikennettä tai sopimusliikennettä kilpailutettaessa. Ratkaisuperusteina voi hinnan lisäksi olla palvelutaso (ml. liikenteen määrä) ja muut laatutekijät, esimerkiksi kalusto.

### 4.2 Tariffit, tulonmuodostus ja tulo-riski

Liikenteenharjoittajan varsinaisina tuloina eli taloudellisena korvauksena ovat pelkästään matkalipputulot tai lipputulosten lisäksi viranomaisen maksama lisäkorvaus.

Paikallis- ja seutuliikenteessä, jossa joukkoliikennepalveluiden integroiminen yhdeksi palvelujärjestelmäksi korostuu, on perusteltua, että tariffijärjestelmästä ja pääosasta lippujen hintoja päättää viranomainen. On kuitenkin myös mahdollista, että kaikkien matkalippujen hinnoista ei päättää viranomainen, vaan liikenteenharjoittajalla on oikeus käyttää ja hinnoitella omia lipputuotteitaan.

Oikeus matkalipputuloihin asiakkailta on keskeinen kohta käyttöoikeussopimuksissa. Kääntäen voidaan todeta, että kun liikenteenharjoittaja ei saa lipputulota suoraan tai

erillisen tilityksen kautta matkustajilta, kyseessä ei ole käyttöoikeussopimus, vaan esim. tavallinen ostosopimus.

Lipputuloriski eli joukkoliikennepalveluiden kysynnästä aiheutuva riski on liikenteenharjoittajalla.

Koska tuloriski on liikenteenharjoittajalla, on luonnollista, että markkinointivastuu palveluista kuuluu kokonaan tai suurelta osin liikenteenharjoittajalle.

Lippu- ja informaatiojärjestelmän omistus, hallinta, clearing, myyntilaitteet ym. voivat kuulua kokonaan tai osaksi liikenteenharjoittajalle. Maksu- ja informaatiojärjestelmä ovat kuitenkin osa joukkoliikenneviranomaisen määräysvaltaan kuuluvaa palveluverkkoa, jonka hyödyntämisoikeus on käyttöoikeussopimuksella annettu määräajaksi liikenteenharjoittajalle. Tästä käyttöoikeuden luonteesta ja määräaikaisuudesta johtuen maksu- ja informaatiojärjestelmän määräysvalta tulisi olla joukkoliikenneviranomaisilla.

Järjestelmien käytön edellyttämät käytännön toiminnot ja ylläpitotehtävät voidaan antaa ulkopuoliselle taholle kokonaan tai osaksi. Vastuu järjestelmien käytöstä ja aikatauluinformaation tuottamisesta asiakkaille tulisi olla liikenteenharjoittajalla. Tämä on luonteva seuraus liikenteen suunnittelun vastuuttamisesta liikennöitsijälle. Myyntilaitteiden ylläpidon tulisi kuulua liikenteenharjoittajalle. Tätä järjestelyä puoltaa käyttöoikeussopimukselle tyypilliset vastuusuhteet ja myös käytännön näkökohdat.

## 4.3 Liikenteen tarjonta ja kustannusriski

Viranomaisilla ja liikennöitsijöillä on joukkoliikenteen suunnitteluun toisistaan osittain poikkeavat näkökulmat. Liikennöitsijät pyrkivät taloudellisen tuloksen maksimointiin suunnitteleamalla tarjonta sellaiseksi, että se houkuttelee hyvin matkustajia. Toisaalta liikennöitsijä pyrkii mahdollisimman suureen operatiiviseen tehokkuuteen kustannustensa minimoimiseksi. Viranomaisen näkökulma on monipuolisempi. Sen tehtävänä on toteuttaa liikennejärjestelmälle asetettuja yhteiskunnallisia tavoitteita, tulkita liikennejärjestelmästä saatavilla olevia tietoja ja suunnitella tai asettaa suunnittelulle sellaiset lähtökohdat, että yhteiskunnalliset tavoitteet, kuten liikkumisen tasa-arvo tai liikenteen päästöjen minimointi, toteutuvat. Viranomaisen voi tällöin poiketa esimerkiksi maksimaalisen operatiivisen tehokkuuden tavoittelusta.

Liikenteen suunnitteluvastuu kuuluu kokonaan, taikka ainakin merkittävästi viranomaisen vahvistamien palvelutasoa koskevien määrittelyjen puitteissa liikenteenharjoittajalle. Keskeistä tässä on löytää oikea suhde toisaalta yhteiskunnan julkisen palvelun intressin sekä toisaalta liikennöitsijän operatiivisen osaamisen painottamisen välille.

Julkisen palvelun intressiä ilmentää uuden joukkoliikennelain luomassa ympäristössä palvelutasomäärittely. Lisäksi yhteiskunnalla on yleisempiä liikenneverkon käyttöön ja jäsentelyyn liittyviä periaatteita, jotka rajaavat liikenneverkon käyttämistä busseilla. Liikenteenharjoittaja taas tuntee hyvin liikenneverkon käytännön liikennöitävyyden sekä autokiertojen antamat mahdollisuudet ja asettamat rajoitukset liikenteen hoidolle.

Kustannusriski on kokonaan tai suurelta osin liikenteenharjoittajalla kuten ostoliikenteessä. Kustannusriskiä voidaan jakaa ja vähentää esimerkiksi sekä laskennalliseen lipputulon että sopimuskorvauksen tarkistamiseen liittyvällä indeksiehdolla.

Joukkoliikenteestä julkisena palveluna vastaavan viranomaisen toimintaa ohjaavat toisaalta liikennepoliittiset tavoitteet sekä toisaalta käytettävissä oleva toiminnan rahoitus, joka muodostuu matkustajatuloista sekä verovaroilla katettavista sopimuskorvauksen rahoituksesta eli joukkoliikenteen subventioista.

Viranomaisilla on joukkoliikennepalveluiden käytön lisäämiseen poliittisilta päätöksentekijöiltä saatu tehtävä, joka antaa toisenlaisen mahdollisuuden riskinottoon kuin millainen on kaupallisista lähtökohdista tapahtuva riskinkantokyky. Näin julkisrahoitteisessa ja viranomaisaloitteisessa joukkoliikenteessä on paremmat mahdollisuudet testata esimerkiksi lisätarjonnan kysyntää stimuloivaa vaikutusta, kuin yksityiseen rahoitukseen ja riskinottoon perustuvassa liikenteessä. Käyttöoikeussopimus ja ostoliikenne ovat tällaisessa tilanteessa joukkoliikenneviranomaisen kannalta käyttökelpoisia keinoja, joilla oikea, liikennepoliittisia tavoitteita toteuttava tarjonnan taso voidaan löytää.

## 5 Suunnitteluvastuun jako käyttöoikeussopimuksissa

### 5.1 Yleistä

Joukkoliikennetarjonnan suunnittelutehtävät voidaan jakaa palvelun suunnitteluun, joka muodostuu reittien ja aikataulujen suunnittelusta sekä palvelun toteuttamisen perustana olevaan tuotannon suunnitteluun, joka muodostuu kalustokiertojen sekä kuljettajien työvuorojen suunnittelusta.

Palvelun suunnittelu perustuu käyttöoikeussopimuksissa joukkoliikenneviranomaisen laatimaan ja koko viranomaisen vastuualuetta koskevaan palvelutasomäärittelyyn. Reittien ja aikataulusuunnittelun osalta vastuuta voidaan jakaa viranomaisen ja liikenteenharjoittajan kesken tarkoituksenmukaisella tavalla, joka riippuu mm. käyttöoikeussopimuskohteiden liikennetyypistä ja laajuudesta.

Tarkoitus on, että sekä tilaajaviranomainen että liikenteenharjoittaja tuovat käyttöoikeussopimuksen piirissä olevan liikenteen suunnitteluun parhaan osaamisensa ja kokemuksensa, jotta hyvä joukkoliikenteen palvelutaso saadaan tuotetuksi mahdollisimman tehokkaasti. Tämä edellyttää hyvää yhteistyötä koko sopimuskauden ajan. Viranomainen tuntee parhaiten joukkoliikenteelle asetetut yhteiskunnalliset tavoitteet, maankäytön ja liikenneverkon muutosnäkökymät sekä joukkoliikenteen roolin osana liikennejärjestelmää. Liikennöitsijällä taas on yksityiskohtaista tietoa ja kokemusta joukkoliikenteen kysynnän muodostumisesta paikallisesti sekä joukkoliikennetuotannon erityisosaamista.

Tuotannon suunnittelu on yksiselitteisesti liikenteenharjoittajan vastuulla olevaa toimintaa, jonka reunaehtoina ovat reittien ja aikataulujen ohella ajo- ja lepoaikoja sääntelevät viranomaismääräykset, työehtosopimukset sekä joukkoliikenneviranomaisen mahdolliset kalustoa koskevat määräykset.

Viranomaisten toiminnan taustalla on poliittisten päätöksentekijöiden joukkoliikennejärjestelmälle asetetut liikenne- ympäristö-, sosiaali-, elinkeinopoliittiset sekä liikenneturvallisuustavoitteet. Nämä tavoitteet on yleensä kuvattu viranomaisen vastuualuetta koskevassa palvelutaso-ohjeessa tai -määrittelyssä, jota tarkennetaan kunkin maantieteellisen osa-alueen tai liikennekokonaisuuden erityispiirteistä käsin.

Erityisinä kysymyksinä on tässä yhteydessä syytä mainita kesäliikenne ja koululaiskuljetusten järjestelyt käyttöoikeussopimuksen vaikutusalueella.

Kesäliikenteen kysyntä on usein huomattavasti vähäisempää kuin talvikauden liikenteen, joka vastaa pitkälle kouluvuotta. Tilaajan tulee tarjouspyyntöaineistossa esittää, kuinka paljon liikennettä voidaan kesäksi vähentää talvikauden tarjonnasta ja etenkin se, voidaanko kesäliikenteessä joinakin aikoina tai joillain alueilla mennä alle viranomaisen palvelutasomäärittelyyn. Tietoja kesäliikenteen matkustuskysynnästä on syytä selvittää etukäteen ja informoida tuloksista tarjouspyyntöaineistossa.

Koululaisliikenne on pitkän käyttöoikeussopimuksen kannalta ongelmallinen, sillä koulut päättävät alkamis- ja päättymisajankohdistaan itsenäisesti ja tällä voi olla suuri vaikutus bussien aikatauluihin. Tarjouspyyntöön on syytä liittää kuvaus koulu-

laiskuljetusten työnjaosta sopimuksen alkuvaiheessa, jonka osana tulee esittää bus-sien ja eri tilauskuljetusten roolit sekä niiden taustalla vaikuttavat seikat.

## 5.2 Reittien suunnittelu

Liikenteenharjoittajien ja tilaajaviranomaisen välinen vastuun jako reittien suunnitte-lussa voidaan hoitaa monella eri tavalla. Seuraavassa on esitetty kolme vaihtoehtoista tapaa vastuun jaoksi.

### *Tilaaja-aloitteinen ratkaisu*

Tässä mallissa liikenteen tilaaja suunnittelee kaikki reitit, päätepysäkit sekä muiden pysäkkien paikat. Tämä malli on perusteltu sellaisissa tapauksissa, joissa viranomai-sen on tarve yhteen sovittaa eri sopimusten tai liikennetyyppien tarjontaa tai säännel-lä tarjontaa toisilleen vaihtoehtoisilla reiteillä. Reittisuunnittelun taustalla ovat toi-saalta palvelutasomäärittelyn aluejako ja tarjonnalle asetetut vaatimuksen sekä toi-saalta liikenneverkko bussiliikennettä koskevina mahdollisine rajoituksineen.

### *Liikennöitsijäaloitteinen ratkaisu rajoituksin*

Liikennöitsijällä on tässä mallissa vastuu reittisuunnittelusta, mutta tilaajaviran-omainen ohjaa pääreittien kulkua tärkeäksi katsomissaan paikoissa rajoittamalla osan väylistä osittain tai kokonaan bussiliikennekäytön ulkopuolelle. Reittien suunnittelu perustuu palvelutasomäärittelyyn, minkä lisäksi tarjouspyynnössä annetaan reittien käyttöä rajaavat erityismääräykset.

Rajoitukset voivat reitin osien lisäksi koskea esimerkiksi pysähtymiskäytäntöjä. Tilaa-ja voi näillä rajoituksilla ohjata tarjontaa esimerkiksi nopeimmalle väylälle tärkeällä yhteysvälillä. Rajoitukset voidaan ilmaista joko esittämällä kartalla liikennöitsijän käytössä olevat reitinosat ja pysäkit tai ainoastaan kuvaamalla reittisuunnittelua kos-kevat rajoitukset.

Rajoitukset tai muut tarjouspyynnön palvelutasomäärittelyä tarkentavat määräykset voivat myös johtua siitä, että palvelutasomäärittely on yleinen koko viranomaisen vastuualueetta koskeva ohje ja kyseessä olevaan käyttöoikeussopimukseen sisältyy erityispiirteitä, joita ei ole voitu ottaa riittävässä määrin huomioon palvelutasomäärit-telyssä.

Reittejä koskevien erityismääräysten lisäksi tai asemesta tilaaja voi myös määritellä keskeisten kohteiden väliset enimmäismatka-ajat.

### *Liikennöitsijäaloitteinen ratkaisu*

Kun palvelutasomäärittely on riittävän tarkka ja yksiselitteinen ja erilaiset alueluoki-tukset sekä näiden rajaukset on tehty riittäväällä tarkkuudella, voidaan reittisuunnitte-lu antaa liikennöitsijöiden vastuulle kokonaan ilman rajoituksia. Tällöin ei tarvita tar-jouspyynnön erillisiä ohjaavia rajoituksia halutun lopputuloksen saavuttamiseksi.

## 5.3 Aikataulujen suunnittelu

Aikataulujen suunnittelulla on samoin kuin reittisuunnittelulla vaikutusta matkustus-kysyntään ja sitä kautta kertyviin lipputuloihin. Aikataulujen laadinnalla on merkitys-tä liikenteenharjoittajien kaluston käytön ja kuljettajien työvuorosuunnittelun kautta liikenteen operatiiviseen tehokkuuteen ja siten yrityksen kannattavuuteen.

Aikataulujen suunnittelu lähestyy reittisuunnittelua enemmän jo tuotannon suunnit-telua eikä aikataulusuunnittelua voida pitää joukkoliikennejärjestelmän kannalta sa-massa määrin strategisena toimintana kuin reittisuunnittelua. Suunnittelun vastuuj-aako on kuitenkin kuvattu samalla jaottelulla kuin reittisuunnittelussa.

### *Tilaaaja-aloitteinen ratkaisu*

Jos aikataulujen suunnittelu on tilaajan vastuulla, ollaan lähellä tilannetta, jossa so-pimusmuotona on ostoliikenne nettoperiaatteella. Tällainen malli ei ole varsinainen käyttöoikeussopimus vaan se kuuluu puhtaan ostoliikennemallin piiriin.

### *Liikennöitsijäaloitteinen ratkaisu rajoituksin*

Tässä vaihtoehdossa liikennöitsijä suunnittelee aikataulut palvelutasomäärittelyn perusteella. Viranomainen kuitenkin tarkentaa suunnittelua antamalla tarjouspyyn-nössä rajoituksia sekä tarkentavia määräyksiä aikatauluille. Tällaisia voivat olla eri-tyiskohteiden, kuten koulujen tai vuorotyössä olevien laitosten tarpeita koskevat ohit-us- tai lähtöajat tai esim. vaatimus vakiominuuttiaikataulujen käytöstä. Aikataulujen toteutumiselle tulee asettaa tarjouspyynnössä vaatimustaso, jota valvotaan sopimuk-sen aikana sekä mahdollisuus määrätä sanktio.

### *Liikennöitsijäaloitteinen ratkaisu*

Kun palvelutasomäärittely on riittävän tarkka ja yksiselitteinen, voidaan aikataulu-suunnittelu antaa kokonaan liikennöitsijöiden vastuulle ilman rajoituksia. Tällöin ei tarvita tarjouspyynnön erillisiä ohjaavia rajoituksia halutun lopputuloksen saavutta-miseksi.

## 6 Liikennöitsijän ansaintamalli

### 6.1 Yleistä

Liikennöitsijän tulee saada kustakin sopimuskohteestaan palvelun tuottamisen kustannuksia vastaava tulo lisättynä kohtuullisella voitolla. Tämä tulo voi muodostua joko matkustajatulosta tai liikennöintikorvauksesta tai näiden yhdistelmästä. Paikallis- ja lähiliikenne ei toteutuneessa muodossaan yleensä ole itsekannattavaa vaan julkinen viranomaislainen tukee sitä joko toivotun laajuisen palvelutason tai tavoitellun edullisen tariffitason saavuttamiseksi. Julkinen rahoitus tulee suoraan tai välillisesti maksetuksi tai kohdennetuksi liikennöitsijälle.

Erilaiset liikennöintisopimukset ovat useiden vuosien mittaisia eikä liikenneolosuhteissa, kustannustasossa ja matkustajakysynnässä tapahtuvia muutoksia voida enustaa etukäteen. Tämän takia on tärkeää, että varsinaisen ansaintamallin rinnalle muodostetaan eri tekijöiden muuttamista koskevat periaatteet, jotka turvaavat liikennöitsijän ansainnan, vaikka olosuhteet muuttuisivat merkittävästi. Tällaiset tarkistamisperiaatteet on syytä muodostaa ainakin liikennetarjonnan määrälle, lippujen hinnoille vaikutuksineen sekä tuotantokustannusten muutokselle.

On kuitenkin huomattava, että pitkäkestoisissa sopimuksissa liikennöitsijän ansaintaa eli toiminnan kannattavuutta ei voida täysin turvata, eikä se tietenkään ole tilaajan vastuullakaan. Olosuhteiden muutokset voivat johtaa siihen, että sopimus on molempien osapuolien kannalta järkevää purkaa. Kohtuulliset ehdot sopimuksen purkamiseksi ovat tämän vuoksi tärkeitä. Pitkäkestoisissa sopimuksissa on vältettävä sitä tilannetta, että sopimuskauden loppupuolella ajaututaan jatkuvaan neuvottelumenetelyyn liikenteen volyymin, korvauksista jne. Tällöin ei oltaisi enää juridisesti kestäväällä pohjalla. Sopimuskauden pituus onkin huolellista harkintaa edellyttävä kriittinen kysymys.

### 6.2 Varsinainen ansaintamalli

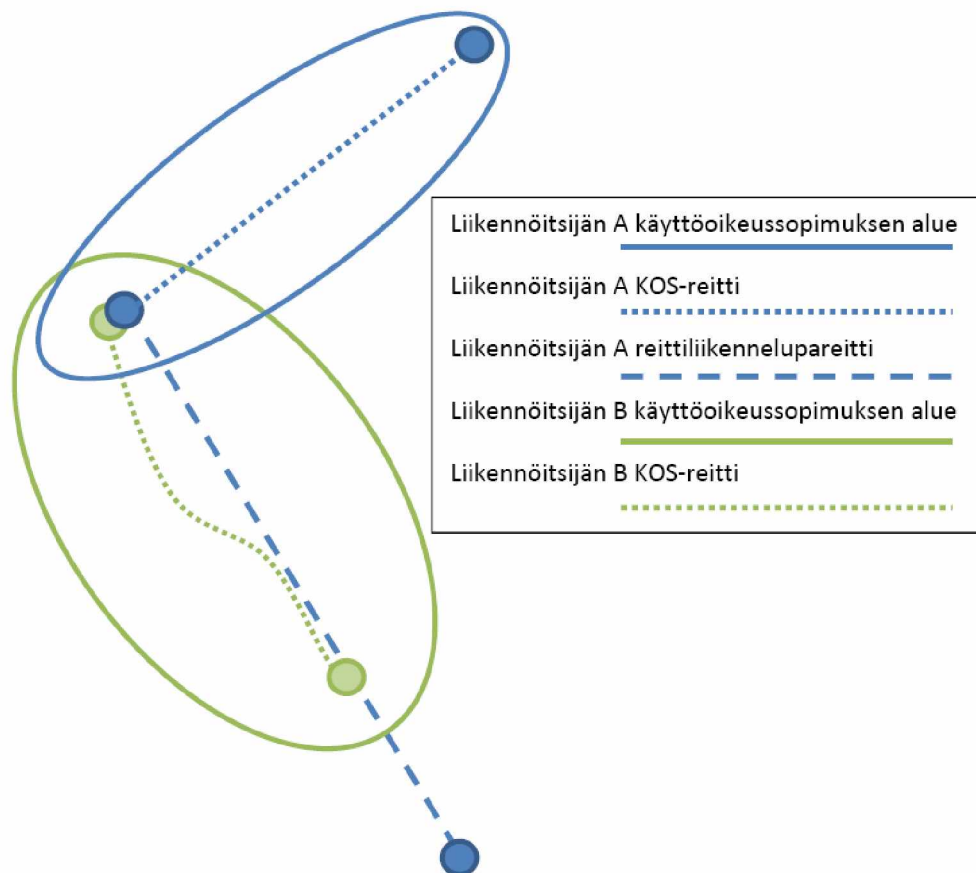
#### *Matkustajatulot*

Matkustajatulot voivat käyttöoikeussopimuksessa muodostua kuljettajille maksetuista kertalipputulosta lisättynä laskennallisella matkustajanousuihin perustuvalla korvauksella. Tämä korvauksen suuruutta voidaan varioida lipputyypin (esim. eri vyöhykkeet) perusteella. Sen sijaan liikennöitsijän samanpituisista matkoista saaman korvauksen pitäisi olla samansuuruinen riippumatta siitä, onko viranomaislainen päättänyt myöntää joillekin matkustajaryhmille alennuksen.

Liikennöitsijällä voi olla oikeus myydä myös omia lipputuotteitaan, mutta tällöin niiden kelpoisuus rajoittuu vain ao. liikenteenharjoittajan liikenteeseen sekä liikennöitsijöiden keskenään sopimaan lippujen kelpoisuuteen. Nämä omat lipputuotteet eivät kuitenkaan voi olla viranomaisen järjestämän clearingin piirissä eivätkä siten yleisesti vaihtokelpoisia. Liikennöitsijöiden omien lippujen kelpoisuus ja hinnoittelu eivät myöskään saa rikkoa toisen liikenteenharjoittajan käyttöoikeussopimuskohteen ansaintaa.



Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu tilannetta, jossa liikennöitsijän omien lippujen käyttö voi jossain tilanteessa loukata toisen liikennöitsijän käyttöoikeussopimusta. Jos sinisen alueen liikennöitsijä A tarjoaa vaihtokelpoisen lipun, joka kelpaa sinisen alueen liikennöitsijän katkoviivalla kuvatulle vihreän käyttöoikeussopimusalueen läpi kulkevalle reitille, voi syntyä tilanne, jossa sinisen alueen liikennöitsijän A edullisesti hinnoiteltu vaihtolippu vie pohjaa pois vihreän alueen liikennöitsijän B ansainnalta omalla käyttöoikeussopimusalueellaan.



Kuva 1. Toisen käyttöoikeussopimuksen loukkaaminen liikennöitsijän omilla lipputuotteilla

Paikallis- ja lähiliikenteen käyttöoikeussopimuksissa erityisen haasteen muodostavat ne alueet, joilla usean eri sopimuksen liikenteet kulkevat limittäin samoilla väyläosilla. Liikennöitsijän kannalta on tarjouta tehtäessä tärkeää tietää ennen muuta ne oman sopimusalueen matkustajamäärät, jotka eivät voi siirtyä käyttämään muita kuin ao. käyttöoikeussopimuksen linjoja. Tämän lisäksi tarvitaan myös arvio niistä matkustajamääristä, jotka voivat käyttää ao. käyttöoikeussopimuksen linjojen ohella muita linjapalveluita.

Ansaintamallin toinen ääripää on bruttoperusteisesta sopimusliikenteestä tuttu kokonaiskorvaus, jolloin liikennöitsijä ei saa pitää mitään osaa lipputuloista. Tällöin kyse ei kuitenkaan ole enää käyttöoikeussopimuksesta.

Vaikka käyttöoikeussopimuksen liikenteen rahoituksesta osa tulee julkisista varoista, on mahdollista muodostaa sellainen ansaintamalli, jossa liikenteenharjoittajan kaikki tulot ovat riippuvaisia matkustajamääristä. Tällöin liikennöitsijä saa kertalipputulujen lisäksi asiakkaan maksamaa lipputuloa suuremman tulon jokaisesta sarja-, arvo- ja kausilipuilla nousevasta matkustajasta. Kun matkustajamäärä kasvaa, tulee tämän lipputuloa suuremman korvauksen suuruus harkita sillä perusteella, missä suhteessa liikennöitsijän menot kasvavat eli mikä on kiinteiden kustannusten osuus liikennöitsijän kustannusrakenteessa.

Laskennallista matkustajatuloa voidaan varioida myös siten, että varsinaisen käyttöoikeussopimuksen yksinoikeusalueelle suuntautuvista matkoista maksetaan suurempi korvaus kuin muun liikenteen kanssa päällekkäisten linjojen vaikutusalueella tehdystä matkoista. Tällainen järjestely ohjaa liikennöitsijää suuntaamaan linjaston kehittämispansoksensa varsinaisen käyttöoikeussopimusalueen, joka on yleensä kohteen pääpalvelualue, palveluihin.

#### *Liikennöintikorvaus*

Liikenteen alijäämä eli tuotantokustannusten ja lipputulujen erotus voidaan maksaa liikennöitsijälle sopimuskorvauksena, jonka suuruus määräytyy tarjouskilpailun perusteella. Tyypillisin tapa käyttöoikeussopimuksissa on, että sopimuskorvaus on vuositason kiinteä ”könttäsomma” tai se voi perustua liikennesuoritteisiin.

Könttäsommana maksettava korvaus on riippumaton liikennesuoritteesta niin kauan kuin liikennetarjonta täyttää palvelutasomäärittelyn ja tarjouspyynnön edellyttämän tason. Jos tarjonta muuttuu tästä tilaajan vaatimuksesta, voidaan myös korvausta muuttaa. Korvausta tarkistetaan kuitenkin tilastokeskuksen ylläpitämällä linja-autoliikenteen kustannusindeksillä (LA-kustannusindeksi), joka vastaa tuotantopanosten hintojen muutosta. Könttäsomma on käyttöoikeussopimuksen henkeen hyvin istuva korvausmalli sellaisissa kohteissa, joiden liikenteen voidaan olettaa säilyvän vakaana koko sopimuskauden.

Sopimusliikennetyyppinen suoriteperuste voi olla joko pelkistä ajokilometreistä tai eri suoriteryhmistä (linjakilometrit, linjatunnit, autopäivät) muodostuva korvaus. Suoriteperusteinen korvausmalli edellyttää taustakseen suoritteiden määrittelyä tarjouksen yhteydessä sekä koko sopimuksen aikaista seuranta. Korvausta tarkistetaan LA-kustannusindeksillä. Suoriteperusteinen korvaus sopii lähinnä sellaisiin tapauksiin, jossa liikenteen arvioidaan sopimuskauden aikana muuttuvan, mutta muutoksen suuruus ja suunta ei ole täysin selvillä.

## 6.3 Tarkistukset

#### *Lippujen hinnat*

Lippujärjestelmän lähtökohta on se, että viranomainen määrittää kaikki tai huomattavan osan lippujen hinnoista. Liikenteenharjoittajille voidaan antaa mahdollisuus hinnoitella esimerkiksi kertaliput.

Matkalippujen hintoja tulee voida sopimuskauden aikana tarkistaa liikenteen tuotantokustannusten nousua vastaavasti, jotta liikennöitsijän saamien matkustajatulojen kasvu kompensoi kustannusnousut.

Lippujen hintoja ei tule nostaa liian tiheästi. Esimerkiksi kerran vuodessa vuoden vaihteessa tapahtuva korotus voi olla tarkoituksenmukainen ratkaisu. On kuitenkin perusteltua korottaa liikennöitsijän tilaajalta matkustajaperusteisesti saamaa korvausta useammin kuin kerran vuodessa, jos tuotantopanosten kustannusnousu tätä edellyttää.

Jos lippujen hinnat nousevat yleistä inflaatiota enemmän, on hinnankorotuksilla matkustajamääriä vähentävä vaikutus. Tässä tilanteessa liikennöitsijälle on perusteltua korvata LA-kustannusindeksin nousun ja yleisen inflaation välinen erotus. Näissä laskelemissa on syytä ottaa huomioon kysynnän hintajousto eli kuinka paljon lippujen hinnan korotus vähentää matkustusta ja lipputuloja.

#### *Liikennöintikorvaus*

Tilastokeskuksen ylläpitämä Linja-autoliikenteen kustannusindeksi (LA-kustannusindeksi) alaindekseineen muodostaa pohjan liikenteen tuotantokustannusten muutoksen takia tehtävälle liikennöintikorvauksen muuttamiselle. Tarkistus tehdään kuukausittain tai esimerkiksi kolmen kuukauden välein.

LA-kustannusindeksi muodostuu useista alaindekseistä, jotka muodostavat kokonaisindeksin. Helsingin seudulla HSL käyttää sopimusliikenteensä kustannusindeksinä LA-kustannusindeksin kokonaisindeksiä kustannuskehitystä paremmin vastaavan sopimusliikenteen alaindeksin asemesta, koska HSL katsoo, että indeksin laskentapohjan lähes kokonaan muodostavat Helsingin seudun 3-4 suurinta liikennöitsijää voivat periaatteessa vaikuttaa indeksin kehittymiseen.

Tampereen seutuliikenteessä soveltuu todennäköisesti parhaiten käytettäväksi LA-kustannusindeksin kaupunkiliikenteen alaindeksi, jonka laskentapohjana on useiden kaupunkien paikallisliikenne eikä Tampereen seudun liikenteenharjoittajien paino indeksissä ole merkittävä.

#### *Liikenteen tarjonnan tarkistaminen*

Muuttuva maankäyttö ja liikenneolosuhteet saattava edellyttää liikenteen määrän tarkistamista tai liikennetarjonnan uudelleen suunnittelua sopimuskauden aikana. Lähtökohtana näille muutoksille tulee olla tilaajaviranomaisen toimialueelleen laatima joukkoliikenteen palvelutasomäärittely sekä sitä tarjouspyynnössä täsmentäneet tarkennukset ja rajaukset.

Jotta käyttöoikeussopimuksen talous pysyy koko sopimuskauden vakaana, liikennöitsijän tulee voida vähentää liikennettä, jos matkustajamäärät laskevat, aina palvelutasomäärittelyn alarajaan saakka. Lähtökohtana tässä tulee kuitenkin pitää sitä, että ainakin ensimmäiset 1-2 vuotta liikennöidään alkuperäisen liikennöintisuunnitelman mukaisella liikenteen rakenteella ja volyyymilla. Pieniä aikataulutarkistuksia tulee toki voida tehdä tilanteiden muuttuessa.

Jos matkustajamäärät kasvavat, liikenteenharjoittajan tulee omalla kustannuksellaan lisätä liikennettä niin, että palvelutasomäärittelyn matkustusväljyyttä koskevat tavoitteet täyttyvät. Tämä on useimmiten myös liikenteenharjoittajan intressissä.

Jos liikenteen tilaaja haluaa painavista syistä johtuen vähentää liikennettä ja siitä maksettavaa korvausta, tästä pitää käydä neuvottelut. Lähtökohta on, että tilaaja on

sitoutunut rahoittamaan palvelutasomäärittelyn ja tarjouspyynnön mukaisen liikenteen koko sopimuskauden ajan. Erikseen tulee liikennöintisopimukseen kirjata pelisäännöt force majeure -tilanteiden varalta. Esimerkiksi, jos jokin iso työpaikka lopettaa ja liikenteen harjoittamiselta menee perusta, tarjonta tulee voida järjestellä uudelleen.

Jos taas liikenteen tilaaja haluaa lisätä tarjontaa enemmän kuin matkustuskysyntä perustelee, tulee sopimuksessa olla perusteet liikennöitsijän saaman lisäkorvauksen suuruudelle. Lähtökohtana tulee kuitenkin olla, että liikennöitsijän pitää toteuttaa haluttu lisäliikenne.

## 7 Kilpailuttamismallit

### 7.1 Kilpailuttamisprosessi

#### *Yleistä*

Käyttöoikeussopimusten kilpailuttamisessa noudatetaan palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain määräyksiä erotukseksi perinteisistä ostosopimuksista, joissa varsinainen kilpailuttamisprosessi on säännelty julkisia hankintoja koskevassa lainsäädännössä.

#### *Kilpailun päävaiheet ja kilpailun kesto*

Tarjouskilpailu käyttöoikeussopimuksista on prosessi, joka alkaa siitä, että joukkoliikenneviranomainen julkaisee tarjouspyynnön eli tiedot tarjouskilpailusta ja se päättyy siihen, kun uuden käyttöoikeussopimuksen mukainen liikenne alkaa. Yksivaiheisen tarjouskilpailumenettelyn päävaiheet ovat:

1. Tarjouskilpailua koskevan ennakoilmoituksen julkaiseminen (1 vuosi ennen kilpailun käynnistymistä)
2. Tarjouspyynnön julkaiseminen (3-4 kk ennen tarjousten jättöä)
3. Tarjousten laadinta-aika (3-4 kk)
4. Tarjousten jättö
5. Tarjousten arviointi ja vertailu (2 kk)
6. Tarjouskilpailun ratkaiseminen
7. Liikennöitsijän valmistautumisaika (6-8 kk)
8. Liikenteen aloittaminen

Kokonaisuudessaan tarjouskilpailun vaatima aika ilman ennakoilmoitusta on siis 11-14 kk. Tämä on pidempi aika kuin perinteisen ostoliikenteen kilpailuttamisessa, mikä johtuu siitä, että liikennöitsijät tarvitsevat kohdassa 3 aikaa liikennöintisuunnitelmien tekemiseen ja vastaavasti viranomaiset tarvitsevat kohdassa 5 aikaa liikennöintisuunnitelmien arvioimiseen osana tarjousvertailua.

Kun käytetään 2-vaiheista tarjouskilpailua, tulee yllä esitettyjen vaiheiden 5 ja 6 väliin uusi kohta, johon sisältyy päätös neuvotteluvaiheeseen mukaan otettavista tarjoajista, sekä itse neuvotteluvaihe. Tämä lisäys kasvattaa koko prosessin vaatimaa aikaa noin kahdella kuukaudella.

#### *Yksivaiheinen menettely*

Perinteinen tapa järjestää tarjouskilpailu on toteuttaa se 1-vaiheisena, jolloin kilpailun vaiheistus on yllä kuvatun mukainen. Tällöin oletetaan, että liikenteenharjoittajan liikennöintisuunnitelma, liikennöinnin hinta sekä muut tarjouksessa esitetyt asiat toteutuvat sellaisenaan. Tämä kilpailuttamistapa sopii sellaisiin kohteisiin, joissa tarjouspyynnön perusteella voidaan liikennettä varioida vain vähän eikä neuvottelumenettelyllä voida olettaa saatavan merkittävästi parempaa lopputulosta kuin mitä 1-vaiheisella menettelyllä saadaan. Myös käytettävissä olevan ajan vähäisyys voi puoltaa 1-vaiheisen menettelyn käyttöä.

Seuraavassa kohdassa kuvattuja kaksivaiheisen menettelyn etuja voidaan pyrkiä liittämään yksivaiheiseen menettelyyn järjestämällä ennen tarjousten jättämistä avoimia tiedotustilaisuuksia tai seminaareja, joissa selostetaan tilaajan tavoitteita liikenteen kehittämiseksi sekä tarjousten arviointiperusteita.

#### *Kaksivaiheinen menettely*

Kun tarjouskilpailun kohde on monimutkainen ja vaativa, saattaa olla tarkoituksenmukaista järjestää tarjouskilpailu kaksivaiheisena. Tällöin ensimmäinen vaihe on ns. esivalintakierros, jossa tilaaja valitsee muutaman, esim. 2-4 minimitason kriteerit parhaiten täyttävää tarjoajaa, jotka sitten laativat lopulliset tarjoukset ja joiden kanssa käydään tarjouksia tarkentavat neuvottelut. Kaksivaiheisen menettelyn lopuksi tilaaja ratkaisee kilpailun parhaan tarjouksen esittäjän hyväksi.

Kaksivaiheinen menettely voidaan toteuttaa myös siten, että tilaaja valitsee tarjousten perusteella ensin 2-4 parhaaksi arvioimaansa liikennöintisuunnitelmaa, jotka jätetään liikenteenharjoittajien kanssa käydään neuvottelu liikennöintisuunnitelman kehittämiseksi tilaajan haluamaan suuntaan. Tämän jälkeen kukin liikenteenharjoittaja jättää parannettua liikennöintisuunnitelmaa koskevan hinnan, jonka perusteella sitten laaditaan tarjousten kokonaistaloudellinen arviointi. Tällöin neuvottelun tarkoituksena on hioa liikennöitsijän laatima liikennöintisuunnitelma vastaamaan mahdollisimman hyvin tarjouspyynnössä ilmaistuja tarpeita.

Kaksivaiheeseen menettelyyn saattaa osallistua liikennöitsijöitä hyvin eritasoisilla liikennöintisuunnitelmissa. Saattaa syntyä myös tilanne, jossa tilaajan on tarkoituksenmukaista kehittää parasta suunnitelmaa ideoilla, jotka on esitetty esimerkiksi toiseksi parhaassa liikennöintisuunnitelmassa. Tällaisessa tilanteessa saattaa olla kohtuullista, että tilaaja lunastaa kaikki toiselle kierrokselle päässeiden yritysten suunnitelmat, jolloin hyvän ja hyödynnettävän idean esittänyt, mutta tarjouskilpailun hävinnyt liikennöitsijä saa korvauksen työstään.

Tilaaaja voi pyrkiä varmistamaan hintatason pysymisen kohtuullisena pyytämällä jo 1. vaiheessa esitettyä liikennöintisuunnitelmaa koskevan hintatarjouksen, joka avataan siinä tapauksessa, että 2. vaiheessa saatu tarjoushinta neuvottelumenettelyllä parannetusta liikennöintisuunnitelmasta osoittautuu kalliiksi. Tällöin lopullisessa tarjousvertailussa voi olla kultakin 2. vaiheeseen päässeeltä liikenteenharjoittajalta kaksi eri vaihtoehtoa: 1. Ja 2. kierroksen tarjoukset.

Jos tällaista mallia noudatetaan, on käytännössä kysymys siitä, että toiselle kierrokselle päässeet tarjoajat jättävät samasta kilpailukohteesta vaihtoehtoiset tarjoukset. Tämä seikka on syytä tuoda korostetusti esiin tarjouspyyntöasiakirjoissa. Vaihtoehtoisten pyytämistä kaksivaiheisessa menettelyssä ei ole syytä käyttää kuin sellaisissa kohteissa, joissa lisäsuunnittelulla voidaan odottaa saatavan merkittäviä hyötyjä. Tämän lisäksi tilaajan ja liikenteenharjoittajien tulee olla erittäin ammattitaitoisia.

Kaksivaiheinen menettely teettää paljon työtä, mm. liikennöintisuunnitelmien vertailua, liikenteen tilaajalla. Tarjouskilpailun pitkä kesto, enimmillään 16 kk, saattaa osoittautua esteeksi tämän menetelmän käytölle.

### *Ranskalainen urakka*

Normaalissa tarjouskilpailussa tarjoaja esittää tarjottavan tuotteen tai palvelun tarjouspyynnön antamissa rajoissa sekä antaa tälle palvelulle hinnan. Lähinnä rakennusurakoissa käytetään toisinaan ns. ranskalaista urakkamallia, jossa urakkahinta on annettu tarjouspyynnössä ja tarjoajan tulee kuvata tarjouksessaan, mitä hän tällä summalla on valmis toimittamaan.

Ranskalaisen urakkamallin etuna perinteiseen tarjoajan tekemään hinnoitteluun nähden on varmuus siitä, että tavoiteltu kustannustaso ei ylity. Haittapuolena voi tällöin vastaavasti olla, että kilpailun kohteena oleva palvelu ei vastaa tilaajan odottamaa tasoa. Ranskalainen urakka sopinee parhaiten tilanteisiin, joissa halutun tuotteen tai palvelun aikaansaamiseen on mahdollista valita useita eri keinoja tai tapoja, jolloin tarjoajan luovuus ja innovointikyky korostuu.

Joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksissa ranskalainen urakka edellyttää, että tilaaja tuntee sopimuskohteen hyvin ja osaa arvioida sen oikeaa kustannustasoa. Tarjoajalla on tässä tapauksessa rajoitteinaan toisaalta annettu urakkasumma sekä toisaalta tilaajan palvelutaso sekä tarjouspyynnössä annetut muut rajoitteet. Jos urakkahinta ja tarjouspyynnössä edellytetty palvelutaso eivät ole oikeassa suhteessa toisiinsa, voi tarjouksen laatiminen muodostua hyvin hankalaksi.

Koska ranskalaisessa urakassa tarjoushinta on annettu, perustuu tarjousten vertailu kokonaan laadullisten tekijöiden vertailuun. Joukkoliikenteen käyttöoikeussopimuksia vertaillaan tällöin liikennöintisuunnitelman laadun sekä mahdollisesti tarjotun ajokaluston perusteella.

### *Tarjousmenettelyiden vertailu*

Eri tarjouskilpailumalleilla on omat käyttöalueensa. Seuraavan sivun taulukossa (taulukko 3) taulukossa on hahmoteltu 1- ja 2-vaiheisen tarjouskilpailun sekä ranskalaisen urakan etuja, haittoja ja käyttöaluetta.

## 7.2 Vähimmäisvaatimukset ja kilpailutekijät

### *Vähimmäisvaatimukset*

Hyvän liikenteenhoidon sekä tarjoajien ja tarjousten vertailukelpoisuuden varmistamiseksi tilaajaviranomaisen tulee asettaa tarjouspyynnössä sekä liikennöitsijää että liikennettä koskevia vähimmäisvaatimuksia, jotka kaikkien tarjoajien ja tarjousten tulee täyttää. Tarjoajiin liittyvät vähimmäisvaatimukset voivat koskea taloudellista asemaa, teknistä suorituskkyä, työsuojelua ja työelämän pelisääntöjä sekä johdon tai liikennehenkilökunnan ammattitaitoa. Tarjoukseen liittyvät vaatimukset taas voivat koskea esimerkiksi liikennekalustoa, liikennöintisuunnitelman ominaisuuksia tai markkinointia.

Vähimmäisvaatimukset edustavat tarjouksen ja tarjoajan minimitasoa. Jos tämä vaadittu taso ei täyty, yksittäinen liikenteenharjoittaja pitää sulkea kilpailun ulkopuolella tai yksittäinen tarjous pitää hylätä.

Tarjouksessa tulee esittää vähimmäisvaatimuksia koskevat dokumentit kuten taloudellista asemaa kuvaavat verottajan ja eläkevakuutusyhtiön todistukset, käytettävän bussikaluston ikää ja teknisiä ominaisuuksia koskevat tiedot sekä esimerkiksi liikenteestä vastaavan henkilön pätevyys.

*Taulukko 3. Eri kilpailuttamismenettelyiden vertailu*

Näkökulma	1-vaiheinen Menettely	2-vaiheinen menettely	Ranskalainen Urakka
Edut ja hyödyt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2-vaiheista menettelyä lyhyempi prosessi</li> <li>• Läpinäkyvä ja hyvin informoitavissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilaaja voi neuvottelussa vaikuttaa suunnitelman sisältöön.</li> <li>• Kaikki eri osapuolten hallussa oleva tieto ja kokemus ovat mukana suunnittelussa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilaaja tietää, mitä liikenne maksaa</li> </ul>
Haitat ja riskit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jos kaikki tarjotut suunnitelmat ovat huonoja, niitä ei voi parantaa, ellei kaikkia tarjouksia hylätä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pitkäkestoinen prosessi sitoo resursseja 1-vaiheista menettelyä huonompi läpinäkyvyys.</li> <li>• Prosessin pitkän keston aikana lähtökohdat saattavat muuttua</li> <li>• Hävinneen liikennöitsijän ideoiden käyttö korvaukselta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarjousten liikenesuunnitelmat eivät vastaa tilaajan toivomaa palvelutasoa.</li> <li>• Tarjousten vertailu perustuu vain laadullisten tekijöiden vertailuun, jolloin läpinäkyvyys edellyttää erittäin täsmällisten arviointiperusteiden käyttämistä</li> </ul>
Sovelta-misalue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kohteet, jossa suunnittelutehtävä on melko selväpiirteinen</li> <li>• Tilanteet, joissa on aikarajoitteita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Isot alueet, joilla on paljon vaihtoehtoisia ratkaisuja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kohteet, jossa suunnittelutehtävä on melko selväpiirteinen</li> </ul>

#### *Liikennöintisuunnitelma*

Tarjouspyynnössä annetaan perusteet käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen suunnittelulle. Yleisenä ohjeena on tilaajaviranomaisen toimivalta-alueelleen hyväksymä palvelutasomäärittely, jota voidaan täydentää sopimuskohtaisilla erityismääräyksillä. Palvelutasomäärittelyn tyypilliset palvelutasotekijät ovat vuorovälit, liikennöinti-aika, kävelyetäisyys pysäkeille ja vaunukuormitus.

Tarkentavat sopimuskohtaiset määräykset voivat koskea linjaston yhdistävyyttä, kuten suoria yhteyksiä ja vaihdollisten yhteyksien laatua, käytettäviä liikenneväyliä, erityiskohteiden palvelua tai matka-aikaa tärkeimmillä yhteysväleillä.



Liikennöintisuunnitelmasta esitetään tarjouksessa ainakin reittikartta sekä tarjonnan kuvaajina joko linjojen aikataulut tai tarjontaa eri viikonpäivinä ja vuorokaudenaikoina kuvaavat tarjontataulukot. Jos ansaintamalli perustuu joltain osin liikennesuoriteisiin, tulee nämä suoritteet (pelkkä linjakm tai linjakm+linjatunti+autopäivä) ilmaista tarjouspyynnössä esitetyllä tavalla.

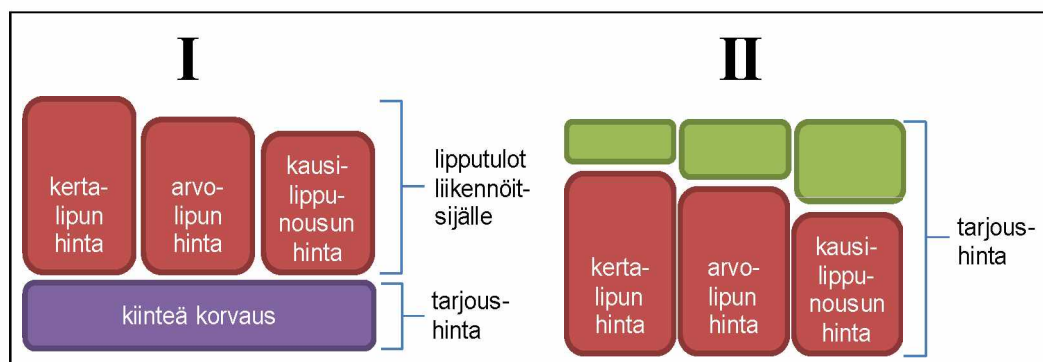
### Hinta

Liikennöitsijän ansaintamalleja on kuvattu aiemmin luvussa 6. Tarjoushinta voidaan antaa kohdassa 6.2 kuvattuna vuotuisena kokonaiskorvauksena eli ”könttäsuumana”, ajosuoritteiden yksikköhintoina tai, jos ansaintamalli perustuu matkustajaperusteiseen korvaukseen, tarjouksen hinnoittelu voi tapahtua ilmaisemalla liikennöitsijän eripituisia matkoja (esim. vyöhykkeet) matkustavista matkustajista haluaman korvauksen, euroa/nouseva matkustaja.

Kiinteään korvaussummaan ”könttäsuumaan” perustuvassa mallissa tilaaja ilmoittaa liikennöitsijän matkustajamäärään perustuvan korvauksen laskentaperusteet ja niiden tarkistusmekanismin ja tarjous jätetään mainitusta kokonaiskorvauksesta. Tämä menettely sopii kohteisiin, joissa markkina on vakaa tai matkustajamäärät ovat hie-man laskussa.

Suoritehintoihin perustuva korvaus taas sopii kohteisiin, joissa esiintyy epävarmuutta ja mahdollisuus suuriinkin liikenteen volyymin muutoksiin sopimuskauden aikana on olemassa.

Matkustajamääräperusteinen korvaus taas soveltuu erityisesti kasvaville tai vakaille markkinoille, joissa liikennöitsijän kehittämistyöllä on mahdollista saada uusia matkustajia. Tässä tapauksessa ei siis makseta ollenkaan erillistä kiinteää korvaussummaa.



Kuva 2. Kiinteään korvaussummaan perustuva malli (I) ja matkustajamääräperustainen malli (II).

Riippuen siitä, kuinka liikennetarjonnan muutokset sopimuksen aikana ratkaistaan, voidaan tarjouksissa pyytää myös erilliset hinnat liikennemuutoksille.

### Kalusto

Koska liikenteenharjoittajan ansainta perustuu suurelta osin matkustajatuloihin, on perusteltua olettaa, että saadaksesen matkustajia liikennöitsijät käyttävät yhtenä kilpailukeinona kaluston ominaisuuksia. Kaluston matkustajapalveluominaisuudet (paikkamäärät, matkustusväljyys, matala lattia) vaikuttavat kaluston merkitykseen

matkustajien houkuttelemisessa. Niitä ei kannata pisteyttää, koska käyttöoikeussopimuksen ansaintalogiikka ohjaa liikennöitsijän tarjoamaan mahdollisimman houkuttelevaa kalustoa. Sen sijaan matkustajapalveluominaisuuksille, kuten istumapaikkamäärälle, matalalattiaisuudelle ja ovijärjestykselle on perusteltua asettaa minimivaihtimukset.

Sen sijaan kaluston ympäristöominaisuudet eivät vaikuta suoraan liikenteenharjoittajan ansaintaan. Tällöin tilaaja voi varmistaa riittävän vähäpäästöisen kaluston käytämisen joko asettamalla päästörajat tai antamalla tarjouskilpailussa laatuasteita vähäpäästöisestä kalustosta. Pisteytys voisi koskea esimerkiksi NO<sub>x</sub>-, CO<sub>2</sub>- ja hiukaspäästöjä sekä melua.

Jos kaluston pisteytykseen päädytään, sen tulee perustua minimitason ylittävien ominaisuuksien pisteyttämiseen. Tällöin pitää osana tarjousta jättää yhteenveto tarjottavasta kalustosta, jossa kerrotaan käytettävät autot tai autosarjat sekä yksilöidään kilpailun ratkaisuun vaikuttavat kaluston ominaisuudet, kuten istumapaikkojen määrä, istumaväljyys, matalalattiaisuus sekä päästö- ja melutasot.

#### *Muut laatutekijät*

Muita tarjousvertailussa huomioon otettavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi kuljettajien koulutukseen liittyvät sitoumukset tai edellytettyä perustasoa parempi markkinointi. Koska sopimuskohtainen markkinointi on liikennöitsijän vastuulla ja intressissä, se ei välttämättä ole tarkoituksenmukainen pisteytettävä tekijä.

## 7.3 Tarjousten vertailu

### *Yleistä*

Tarjouskilpailun ratkaisun tulee perustua joko kokonaistaloudelliseen vertailuun, jossa tarjoushinta ja muut arvoitettavat tekijät saatetaan läpinäkyvin vertailuperustein yhteismittallisiksi tai pelkkään hintaan. Tarjouspyynnössä ilmoitetaan onko kyseessä puhdas hintakilpailu vai tarjousten kokonaistaloudelliseen edullisuuteen perustuva kilpailu. Kokonaistaloudellisessa vertailussa kaikki vertailtavat tekijät voidaan muuttaa joko rahamääräisiksi tai pisteyttää. Suurten kaupunkien ostoliikennettä kilpailutettaessa on tyypillisesti käytetty hinnan ja kaluston pisteytykseen perustuvaa arviointia. Viimeisillä kilpailukierroksilla käytetyt painoarvot (maksimipisteet) käyvät ilmi seuraavasta asetelmasta:

<u>Viranomainen</u>	<u>Halvin hinta</u>	<u>Bussikalusto</u>
Helsingin seudun liikenne (HSL)	84 pistettä	16 pistettä
Tampereen kaupunki	94,5 pistettä	5,5 pistettä
Turun kaupunki	96,3–98,3 pistettä	1,7–3,7 pistettä

Käytännössä tarjoushinta korostuu lähes aina enemmän kuin mitä maksimipisteiden mukainen suhde näyttää, koska hinnan maksimipisteet saa aina jokin tarjous, mutta kalustopisteiden maksimia ei normaalitilanteessa juurikaan saavuteta, koska tarjottavista autoista huomattava osa on yleensä käytettyjä.

### *Liikennöintisuunnitelman arviointi*

Liikennöintisuunnitelman arviointi edellyttää siihen kuuluvien monien seikkojen huomioon ottamista ja yhteismitallistamista. Jotta tarjoajat osaavat laatia parhaalla mahdollisella tavalla tarjouspyyntöön vastaavan tarjouksen, tulee suunnitelmien arviointikriteerit julkistaa riittävän tarkasti tarjouspyynnön yhteydessä. Arviointiin kuuluu todennäköisesti sekä selvästi mitattavia ominaisuuksia että hyvin hankalasti numeerisesti skaalattavia laadullisia piirteitä.

Numeerisesti arvioitavia ominaisuuksia voivat olla mm. liikennetarjonnan kokonaismäärä, linjakm/viikko tai linjakm/vuosi, keskimääräinen vuoroväli tärkeillä yhteysväleillä korkean kysynnän aikana esim. arkisin klo 7-17 sekä keskeisten yhteysvälien keskimääräinen matka-aika.

Laadullisia numeerisesti vaikeammin mitattavia ominaisuuksia, joita vertailussa tulee voida käyttää, ovat (suluissa mahdollinen indikaattori):

- Linjaston selkeys ja hahmotettavuus (reittien kokonaismäärä, poikkeusreittien määrä)
- Linjaston matkan suuntaisuus/kiertelevyys (matka-aika)
- Liian pitkien kävelyetäisyyksien päässä olevat alueet (pinta-ala, asukasmäärä)

Laadullisten ominaisuuksien vertailu voidaan laatia esimerkiksi siten, että vähintään kolme arvioitsijaa antaa suunnitelmista itsenäisesti oman arvionsa ja kunkin tarjouksen saama arvosana/pistemäärä on näiden keskiarvo.

### *Hinnan pisteytys*

Hinnan arviointi tapahtuu liikenteen kokonaishinnan (€/v) kyseessä olleen siten, että edullisin hinta saa korkeimman mahdollisen pistemäärän ja muiden tarjousten hinta suhteutetaan tähän.

Jos hinta annetaan km-hintana, saadaan kokonaishinta kertomalla km-hinta liikennöintisuunnitelman kokonaiskilometrien määrällä. Jos tarjoushinnat annetaan suoritteille (linjakm, linjatunti, autopäivä), pitää tarjouksen yhteydessä jättää myös liikennöintisuunnitelman mukaiset ajokaaviot ja niihin perustuvat suoritelaskelmat päivätyypeittäin. Näin saadaan suoritteista lasketuksi tarjouksen kokonaishinta.

Jos tarjoushinta perustuu matkustajanousuista saataviin korvauksiin, pitää tarjouspyynnössä olla mukana käytettävissä oleviin tietoihin perustuva arvio matkustajamääristä lipputyypeittäin, jonka lähteet tulee ilmoittaa.

### *Kaluston pisteytys*

Päästöjen pisteytyksessä on selkeintä käyttää päästöjen Euro-luokitusta siten, että Euro2-luokka on alin sallittu taso ja tämän alittavat päästötasot (Euro3 – Euro6) täytävälle busseille annetaan lisäpisteitä. CO<sub>2</sub>-päästöille ei ole vielä olemassa omaa luokitusta. HSL:n uusissa tarjousehdoissa 2-akselinen bussi saa lisäpisteitä, jos se pääsee alle 900 g/km (laskettuna referenssiarvosta 1200 g/km - 25%).

Taulukko 4. Euro-luokkien päästöarvoja (g/kWh)

Euro-luokka	Nox	PM	Voimaan
Euro 0	14,4	-	1988
Euro 1	8	0,36	1992
Euro 2	7	0,25	10/1996
Euro 3	3,5	0,02	10/2000
Euro 4	3,5	0,03	10/2005
Euro 5	2	0,03	10/2008
EEV	2	0,02	vapaaehtoinen
Euro 6	0,4	0,01	01/2013

Lisäksi esimerkiksi 75 tai 77 dB:n ulkomelutason alittavista busseista voidaan antaa hyvitystä. Euro-luokkien päästörajat ilmenevät taulukosta 4.

#### *Muiden laatutekijöiden pisteytys*

Muiden laatutekijöiden arvioinnin tulee perustua edellytetyn minimitason ylittävään pisteytykseen siten kuin tarjouspyynnössä on ilmoitettu. Koulutuksen osalta voidaan esimerkiksi antaa lisäpisteitä kaikille kuljettajille annettavasta ylimääräisestä vuotuisesta asiakaspalvelukoulutuspäivästä. Markkinoinnin osalta pisteytyksen tulee perustua johonkin suoritteeseen (esim. markkinointikampanja) tai rahamääräiseen panostukseen, jonka pisteytysperusteet käyvät ilmi tarjouspyynnöstä.

#### *Eri arviointitekijöiden painotus vertailussa*

Eri kilpailutekijöiden painotus eri kilpailumalleissa voi vaihdella. Koska liikennöintisuunnitelma on keskeinen arvioitava tekijä, jota sopimusliikenteen kilpailuttamisessa ei käytetä, on johdonmukaista, että käyttöoikeussopimustarjousten arvioinnissa hinnan osuus pienenee verrattuna sopimusliikenteen pisteytykseen.

Ajokaluston painoarvoa määritettäessä on syytä muistaa, että liikennöitsijän intressissä on korostaa tarjouksessaan kaluston matkustajapalveluominaisuuksia, koska lipputulot jäävät liikennöitsijälle. Vertailussa pisteytettäviksi jäävät ominaisuudet liittyisivät tällöin päästöihin ja meluun. Matkustajapalveluun ja esteettömyyteen liittyvät seikat määriteltäisiin vähimmäisvaatimuksina tarjouspyynnössä.

Seuraavassa asetelmassa on hahmoteltu eri tekijöiden painoarvoja tarjouksia pisteytettäessä. Teoreettinen maksimipistemäärä on jokaisessa tapauksessa 100.

Kilpailuttamismalli	Hinta	Liikennöintisuunnitelma	Kalusto
1-vaiheinen kilpailu	80 p.	10 p.	10 p.
2-vaiheinen kilpailu	60 p.	30 p.	10 p.
Ranskalainen urakka	-	85 p.	15 p.

Kaksivaiheisessa kilpailussa liikennöintisuunnitelmalle on annettu enemmän pisteitä kuin yksivaiheisessa kilpailussa, koska tässä mallissa liikennöitsijän odotetaan panostavan suunnitelman laadintaan enemmän ja sitä kautta saatavalla paremmalla liikennöintisuunnitelmalla odotetaan olevan lisäarvoa matkustajapalvelun kannalta.

Kaksivaiheista menettelyä oletetaan käytettävän kohteissa, joiden suunnittelutehtävä on keskimääräistä tasoa merkittävästi vaikeampi.

Yhteenvedona voidaan todeta, että eri arviointiperusteiden painoarvot ja pisteytys on oltava kokonaistaloudellisen edullisuuden kannalta perusteltu ja objektiivinen. Tämä tarkoittaa sitä, että kokonaistaloudellisen kannalta vähämerkityksellisen arviointikriteerin ylipainottaminen ei ole sallittua.

## 7.4 Tarjouspyyntöasiakirjojen rakenne

### *Tarjouspyyntökirje*

Tarjouspyyntökirje on tarjoajille suunnattu kehoitus tarjouksien tekemiseen. Tarjouspyyntö sitoo sisältönsä mukaisesti tekijäänsä eli tässä tapauksessa toimivaltaista viranomaista. Tämä tarkoittaa mm. sitä, että tarjouspyynnön julkaisemisen jälkeen sitä ei voi enää muuttaa. Tarjouspyynnön lähettäjä vastaa myös tarjouspyynnön mahdollisista virheistä. Jos siinä julkaisemisen jälkeen huomataan virhe, on selvintä peruuttaa koko tarjouskilpailu, korjata virheet ja julkaista uusi tarjouspyyntö.

Tarjouspyyntökirjeessä on kerrottava mitä vaatimuksia (ammattitaitovaatimukset, taloudellista asemaa koskevat selvitykset jne.) tarjoajalle asetetaan, jotta hänellä on oikeus osallistua tarjouskilpailuun.

Keskeisiä osia tarjouspyynnössä ovat mm. tarjousaika, eli aika, johon mennessä tarjoukset viimeistään tulee jättää. Myöhästyneitä tarjouksia ei tule edes ottaa käsiteltäväksi, vaan ne tulee kirjata saapuneiksi ja tulee palauttaa avaamattomina. Myös sopimuskausi ilmenee tarjouspyynnöstä.

Tarjouspyyntökirjeestä ja sen liitteistä tulee yksiselitteisesti selvitä tarjouskilpailun kohde, eli se liikennekokonaisuus, josta tarjouksia pyydetään. Tarjouksen tekijällä on tarjousta tehdessään oikeus luottaa kilpailukohteesta annettuihin tietoihin. Virhekohteen tiedoissa voi johtaa esim. hinnan tarkistuksiin ja pahimmillaan sopimuksen purkuun ja vahingonkorvausvaateisiin.

Tarjouskilpailun ratkaisuperusteet (hinta ja laatutekijät painoarvoineen) on tarjouspyynnössä yksiselitteisesti ja selkeästi ilmoitettava. Näin varmistetaan vertailukelpoiset tarjoukset ja niiden objektiivinen sekä puolueeton arviointi. Käytännössä eniten virheitä ja puutteita on ilmennyt juuri ratkaisuperusteiden ilmoittamisessa. Niiden sisältöä ei enää tarjousten arviointivaiheessa voi ”korjailta”.

### *Yleiset ehdot*

Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot on osa sopimusta ja liitetään sopimusasiakirjoihin. Yleisissä ehdoissa määritellään kaikkia käyttöoikeussopimuksia koskevat sopijapuolien oikeudet ja velvollisuudet:

- käyttöoikeuden yleinen sisältö ja siihen kuuluva julkisen palvelun velvoite
- tariffijärjestelmä ja matkalippujen hintojen ja korvausten tarkistaminen
- oikeudet lipputuloihin ja mahdollinen lisäkorvaus
- liikenteen suunnittelu, palvelutason muutokset
- markkinointi, maksu- ja informaatiojärjestelmä
- valvonta, raportointi, sanktiot, vakuudet jne.

Toimivaltaisen viranomaisen alueelleen laatima joukkoliikenteen palvelutasomäärittely on yleinen ja koko viranomaisen toimivalta-alueetta koskeva normatiivinen suunnitteluasiakirja ja dokumentti. Se kuuluu tausta-asiakirjana ao. kilpailun kohteena olevaa käyttöoikeussopimusta koskeviin ehtoihin. Varsinaisessa sopimuksessa (ei yleisissä ehdoissa) sitä täsmennetään liikennettä koskevilla tarkentavilla kohdekohtaisilla määräyksillä.

#### *Liikennöintisopimus*

Tarjouskilpailun voittaneen liikennöitsijän kanssa allekirjoitetaan kilpailukohteen mukaisesta liikenteestä liikennöintisopimus, johon liitetään em. tarjouspyynnön yhteydessä julkaistut asiakirjat.

Sopimuksessa todetaan liikennöitsijälle lipputulosten lisäksi mahdollisesti maksettava tarjouksen mukainen lisäkorvaus ja sen tarkistamiseen liittyvät ehdot. Matkalippujen hinnat ilmoitetaan tarjouspyynnön mukaisesti.

Mahdollinen alihankkija ja alihankinnan määrä (enintään puolet tuotannosta) todetaan sopimuksessa. Sopimuksessa yksilöidään myös käytettävä maksu- ja informaatiojärjestelmä ja siihen liittyvät vastuut. Alihankkijan osuuden tarjottavasta liikenteestä tulee olla alle puolet.

Kaikissa sopimuksissa ovat keskeistä sisältöä sopijapuolten keskinäistä lojaalisuutta ja myötävaikuttamisvelvollisuutta koskevat kohdat, kuten myös mahdollisten erimielisyyksien ratkaisemisessa noudatettavat menettelytavat ja sopimuksen purkautumista koskevat klausuulit.

#### *Kohdekohtaiset määräykset*

Kohdekohtaiset määräykset tarkentavat liikennöintisuunnitelman laadintaperusteita siitä mitä viranomainen yleisellä tasolla palvelutasomäärittelyssä asettaa. Tällaisia tarkennuksia voivat olla sallitut poikkeukset palvelutasomäärittelyn tarjonta- tai kävelyetäisyysvaatimuksista esimerkiksi harvaan asutuilla alueilla, erityiskohteiden kuten isojen oppilaitosten, sairaaloiden ja tuotantolaitosten aukioloon ja työvuoroihin liittyvät linjojen aikatauluja koskevat vaatimukset, linjaston yhdistävyyttä koskevat erityisvaatimukset sekä liikennekaluston kapasiteettia tai muita ominaisuuksia koskevat määräykset.

## 8 Sopimuskohteet Tampereen seudulla

### 8.1 Yleistä

Työssä on tuotettu vaihtoehtoisia käyttöoikeussopimuskokonaisuuksia. Lähtökohtana on seudun joukkoliikennesuunnitelmasta saatujen lausuntojen perusteella pidetty, että Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta muodostavat yhtenäisen alueen, jossa bussiliikenteen tarjonta on järjestetty joko ostoliikenteenä bruttomallilla tai TKL:n hoitamana viranomaisen omana tuotantona.

Toisena lähtökohtana on, että käyttöoikeussopimukset mahdollistavat heilurilinjaston. Tämä mahdollistaa sen, että linjasto on jonkin verran kustannustehokkaampi, linjasto tarjoaa keskustaan päättyviä linjoja enemmän vaihdottomia yhteyksiä.

Sopimuskohteita on muodostettu siten, että kohteet eivät olisi kohtuuttoman suuria. Toisaalta on pidetty tärkeänä, että kaksi tai useampi kohde ei kilpailisi samoista matkustajamääriltään merkittävistä ryhmistä. Tällöin matkustajatuloistaan riippuvaisella liikennöitsijällä on varmuus, että omalla toiminnallaan voi vaikuttaa matkustajatuloihin. Kohteen kokonaismatkustukseen nähden matkustajakysynnältään alhaisilla alueilla kohteet voivat olla kuitenkin päällekkäisiä.

Oriveden suunnan liikenne, joka jatkuu Jämsään ja Jyväskylään on oletettu järjestettävän markkinaehtoisesti. Tällöin kuitenkin Kangasalan käyttöoikeussopimuksen liikennettä ulottuu Orivedelle. Virtojen ja Ruoveden yhteydet Tampereen suuntaan voidaan jatkossa ohjata Oriveden kautta nykytilanteen kaltaisesti. Näin ollen saattaa olla tarkoituksenmukaista tulevaisuudessa muodostaa Oriveden suunnallekin oma käyttöoikeussopimus.

VR:n Tampereen seudun lähiliikenne käyttää tällä hetkellä omaa tariffiaan. Parhailaan kuitenkin neuvotellaan VR:n mukaan tulosta seudulliseen tariffijärjestelmään. Jos VR:n mukaan tulo seututariffiin toteutuu, sillä on vaikutusta bussiliikenteen kysyntään Lempäälässä, Orivedellä ja Nokialla. Tämän muutoksen vaikutukset bussiliikenteen matkustajamääriin on syytä arvioida.

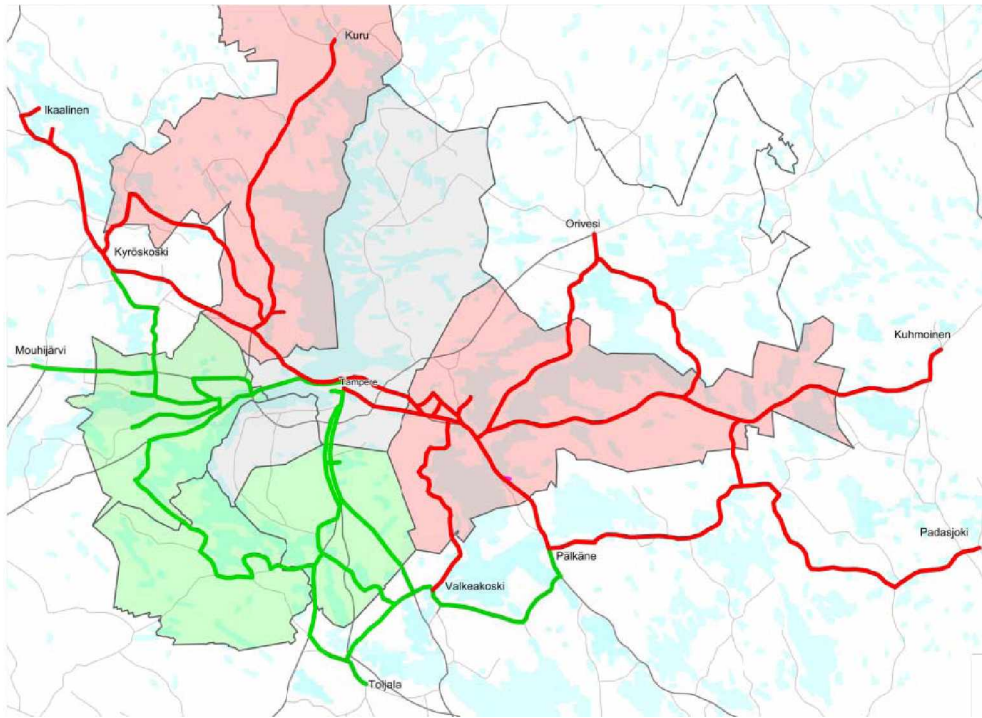
Seuraavassa on esitetty liikenteen jakaminen käyttöoikeussopimuskohteiksi työn aikana esiin tulleilla kahdella vaihtoehtoisella tavalla. Ensinnäkin on esitetty laajojen käyttöoikeussopimusten malli, joka antaa liikennöitsijöille mahdollisuuden myös reittisuunnitteluun mutta jättää kohteiden lukumäärän pieneksi. Toiseksi on esitetty reitti-kohtaisten käyttöoikeussopimusten malli, jossa tilaaja on valmiiksi suunnitellut reitit. Liikenteenharjoittajille jää tässä tapauksessa vain vähän linjastosuunnittelua ja lisäksi täydessä määrin aikataulusuunnittelu. Tässä tapauksessa käyttöoikeussopimuksia on kuitenkin määrällisesti enemmän kuin ensimmäisessä mallissa.

Luvun lopussa on vertailtu mallien hyötyjä ja haittoja keskenään.

### 8.2 Laajat käyttöoikeussopimuskohteet

Laajoja käyttöoikeussopimuskokonaisuuksia voi olla joko neljä tai kaksi kappaletta. Sopimuksia on esitelty seuraavan sivun taulukossa (taulukko 5). Seuraavassa kuvassa

on esitetty kahden sopimuskohteen vaihtoehto, jossa on kohteet ulottuvat myös pidemmälle ELY:n liikenteeseen.



Kuva 3. Alueelliset käyttöoikeussopimuskohteet

Taulukko 5. Alueelliset käyttöoikeussopimuskohteet

Kohteiden määrä	Kaupunkiseutu	Kaupunkiseutu + ELYn liikennettä
2 kohdetta	Nokian, Lempäälän sekä mahdollisesti Valkeakosken ja Ylöjärven sekä Kangasalan suunnan liikenne muodostettaisiin kahdeksi käyttöoikeussopimukseksi. Järjestely mahdollistaa heilurilinjaston.	Kuten vasemmalla kaupunkiseudun kahden kohteen kokonaisuudessa. Lisäksi kohteita laajennettaisiin kukin suunnan ELYn liikenteellä. Kohteisiin kuuluvat ELY-liikenteet ulottuvat Nokian suunnalla Mouhijärvelle ja Kyröskoskelle, Ylöjärven suunnalla Kyröskoskelle ja Ikaalisiin sekä Kuruun (kuten Ve-1/2S:ssä), Lempäälän suunnalla Viialaan, Toijalaan ja Valkeakoskelle sekä Kangasalan suunnalla Orivedelle, Kuhmoisiin, Padasjoelle ja Pälkäneelle.
4 kohdetta	Yllä olevat kahden kohteen kokonaisuudet jaettaisiin neljäksi kohteeksi siten, että Nokian, Ylöjärven, Lempäälän ja Kangasalan suunnat olisivat eri sopimuksissa. Lännestä tuleva liikenne päätettäisiin las:lle tai TAYS:lle ja idästä/etelästä tuleva liikenne Pyynikintorille ja Keskustorille. Heikkoutena on, että linjat katkaistaisiin Tampereen keskusta, jossa ei ole riittävästi terminaalitylää.	Kuten vasemmalla kaupunkiseudun neljän kohteen kokonaisuudessa. Lisäksi kohteita laajennettaisiin kunkin suunnan ELYn liikenteellä.



Yhteenveto vaihtoehtoisista sopimuskohteiden jaosta on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 6. Alueellisten sopimuskohteiden ryhmittelyvaihtoehtoja

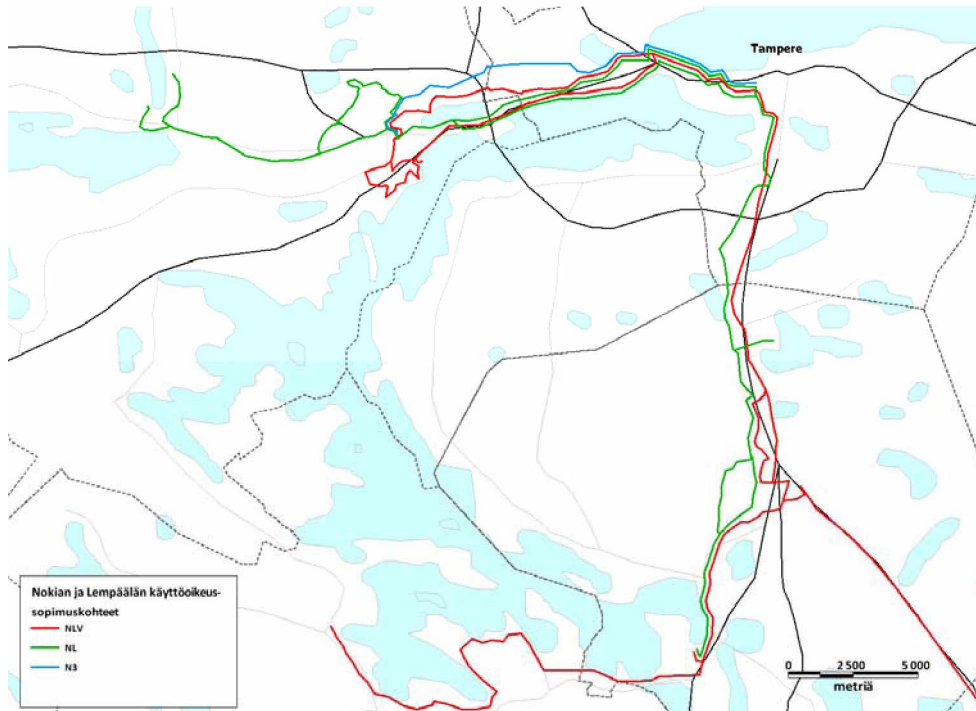
Vaihtoehto	Vaihtoehtoon kuvaus	Automäärä	Autoa/kohde
Ve-1S	4 sopimusta, kaupunkiseudun alue	49	7–17
Ve-1E	4 sopimusta, myös ELY-liikennettä	88	15–31
Ve-2S	2 sopimusta, kaupunkiseudun alue	45	15, 30
Ve-2E	2 sopimusta, myös ELY-liikennettä	84	36, 48

### 8.3 Reittipohjaiset käyttöoikeus-sopimuskohteet

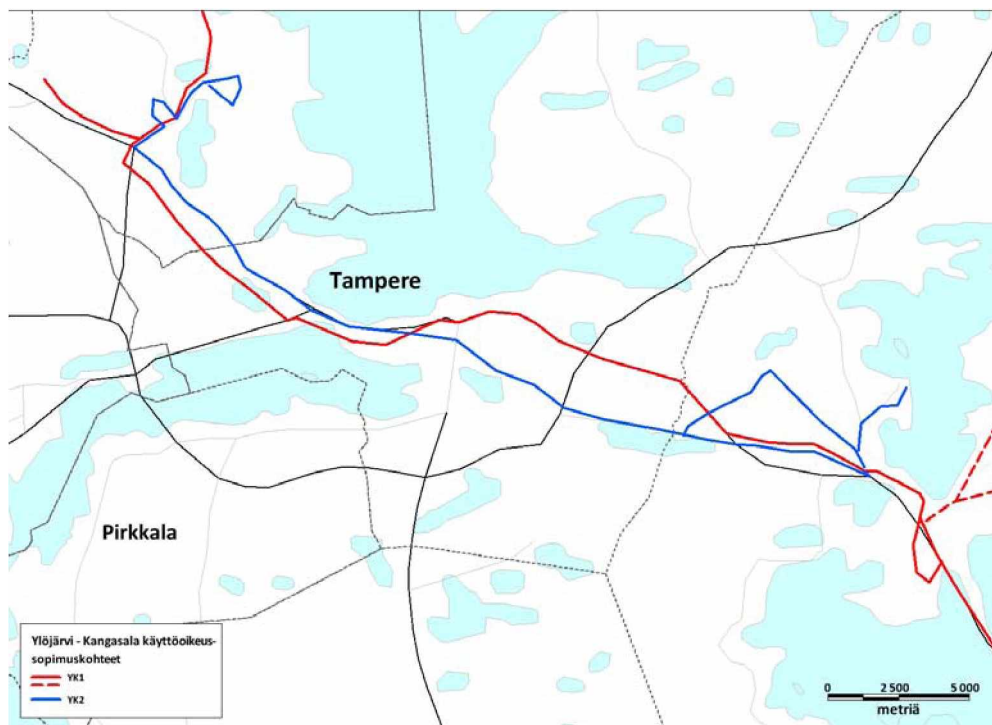
Kilpailun toimivuuden kannalta on eduksi, että käyttöoikeussopimuskohteet eivät olisi liian isoja. Toisaalta jotta liikennöitsijällä on riittävästi mahdollisuuksia vaikuttaa suunnittelullaan matkustajamääriin ja siten tuloihin, kohteet eivät saisi olla liian pieniä. Sopivana kohteiden kokona voitaisiin tällöin pitää noin 10 auton kokonaisuutta. Kun muodostetaan pienempiä kohteita, syntyy käytännössä tilanteita, joissa kohteet kilpailevat keskenään samankaltaisista matkoista. Tavoitteena on kuitenkin ollut tehdä kohteista mahdollisimman vähän päällekkäisiä.

Yleisperiaatteena kohteita muodostettaessa on ollut, että Tampereen keskustaan hidasta väylää kulkeva linja jatkaisi keskustan jälkeen nopeaa väylää. Vastaavasti nopeaa väylää Tampereen keskustaan saapuva linja kulkisi hidasta väylää keskustan jälkeen. Tavoitteena on tarjota nopeita yhteyksiä Tampereelle ja lisäksi tarjota keskustan jälkeisille työpaikka-alueille nopeampia yhteyksiä. Yleisperiaatteesta on jouduttu joissakin tapauksissa joustamaan sopivien kokonaisuuksien muodostamiseksi.

Seuraavissa kuvissa on esitetty luonnokset Tampereen ja Nokian välisille kohteille ja toisessa kuvassa Ylöjärven ja Kangasalan välisille kohteille. Linjasto olisi kohteissa nykyisestä poikkeava, minkä vuoksi automäärät ja suoritteet ovat vain arvioita.



Kuva 4. Nokian, Lempäälän ja Valkeakosken reittipohjaiset käyttöoikeus-  
sopimuskohteet.



Kuva 5. Ylöjärven ja Kangasalan reittipohjaiset käyttöoikeussopimuskohteet.

Seuraavassa taulukossa on kuvattu edellä esitetystä keskikokoisista käyttöoikeussopimuskohteista automäärät ja kilometrit sekä liikennöintikustannukset vuodessa.

Taulukko 7. Reittipohjaiset käyttöoikeussopimuskohteet

Kohde	Vaihtoehdon kuvaus	Auto- määrä	km/vuosi	eur/vuosi
NLV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nokialta Ruskeepään ja Viholan kautta moottoritille ja Tampereelle.</li> <li>Nokialta Kalkun kautta Tampereen keskustaan oleva yhteys; korvaa Tampereen sisäisen linjan 11 Kalkun pään.</li> <li>Lempäälään ja Ideaparkkiin moottoritietä.</li> <li>Lisäksi Vesilahden yhteydet.</li> <li>Sopimuskokonaisuus voi sisältää myös Tampereen ja Valkeakosken väliset yhteydet moottoritietä Kuljuun, josta Ideaparkin kautta Valkeakoskelle.</li> </ul>	15	2 131 000	4 165 000
NL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tampereen ja Nokian väliset nopeimmat yhteydet moottoritietä Maatialan liittymään ja yhteydet Nokiantietä. Lisäksi yhteydet Myllyhakaan, mahdolliselle uudelle Harjuniityn alueelle ja Linnavuoreen.</li> <li>Tampereen ja Lempäälän väliset yhteydet Lempääläntien kautta. Yhteydet Höytämöön.</li> <li>Sopimus sisältäisi nykyisen Tampereen sisäisen linjan 26 Multisillan pään.</li> </ul>	17	1 894 000	4 444 000
N3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nykyinen Tampereen sisäinen linja Y34, jota jatkettaisiin Myllypurosta Nokialle Myllyhaan kautta.</li> </ul>	3	87 000	293 000
YK1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nopeat yhteydet Ylöjärveltä Tampereelle Vaasantietä. Yhteydet Haavistosta ja Asuntilasta.</li> <li>Tampereen ja Kangasalan yhteydet Kangasalantien kautta.</li> <li>Kangasalla nykyisen linjan 45 palvelualue Kangasalan ympäristössä.</li> <li>Kangasalla Pikonlinnan ja Ranta-Koivikon yhteydet.</li> </ul>	9	965 000	2 365 000
YK2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tampereen ja Ylöjärven väliset yhteydet, jotka liikennöidään Mäkkylän kautta.</li> <li>Yhteydet Ylöjärvellä Metsäkylän, Moision ja Kurun suuntiin.</li> <li>Tampereen ja Kangasalan yhteydet TAYS:n kautta nopeaa väylää.</li> <li>Kangasalla jatkoyhteydet Kaivannon sairaalalle, Oriveden ja Sahalahden suuntaan.</li> </ul>	11	1 182 000	2 629 000

Ylöjärven ja Kangasalan sopimuksessa olisi jonkin verran tehokkaampi ratkaisu, mikäli nopeaa väylää kulkevat yhdistettäisiin samaan sopimukseen. Vastaavasti hidasta väylää kulkevat yhdistettäisiin toiseen pakettiin. Ratkaisu olisi liikennöintikustannuksiltaan jonkin verran alhaisempi. Lisäksi ratkaisu mahdollistaisi Ylöjärven suunnasta nopeat yhteydet TAYS:lle.

## 8.4 Kohteiden muodostamistapojen vertailua

Edellä esitetyt kaksi vaihtoehtoista tapaa vaikuttavat eri tavoilla liikennepalveluiden tarjontaan ja bussiliikennemarkkinoihin. Seuraavassa taulukossa on jäsennelly näitä vaikutuksia.

Taulukko 8. Kohteiden muodostamistapojen vertailua

	Alueellisten kohteiden malli	Reittikohtainen malli
<b>Palvelutarjonta</b>		
- Liikennöitsijän suunnitteluvapaus	Laaja alueellinen kokonaisuus mahdollistaa suunnitteluvapauden ja innovaatiot.	Mahdollisuudet suunnitteluvapauteen ovat vähäisemmät tai erittäin vähäiset.
- Reittisuunnittelu	Mahdollistaa alueella vapaan suunnittelun kaduilla, joissa bussiliikenne on mahdollista.	Reittikadut on määritelty tarjouspyynnössä. Sopimuksen sisällä ei ole mahdollista muuttaa tarjontaa esimerkiksi nopean tai hitaan väylän kesken.
- Linjasto- suunnittelu	Mahdollistaa vapaan suunnittelun kohdealueella.	Linjastosuunnittelun vapausasteet ovat vähäisiä. On mahdollista suunnitella liikennettä ainoastaan sopimuksen mukaisien reittien sisällä.
- Aikataulusuunnittelu	Aikataulusuunnittelussa vapauksia, kunhan palvelutason vuorovälit ja liikennöintiäjat toteutuvat.	Liikennöitsijällä mahdollisuudet suunnitella aikataulut. Kun samalla suunnalla on useita käyttöoikeussopimuksia, esim. Nokia tai Ideapark, olisi luontevaa, että eri sopimusten kesken vältettäisiin merkittävästi epäsäännöllisten vuorovälien syntymistä -> aikataulujen suunnitteluvapaus vähenee.
<b>Kilpailutilanne</b>		
- Kohteiden koko	Kohteet ovat suuria, 7-17 auton kokoisia. Kohteiden keskikoko on noin 20-25 autoa.	Kohteet ovat keskimäärin noin 10 auton kokoisia.
- Kilpailutamisen tiheys	Jos sopimukset olisivat 7-10 vuoden pituisia, tarjouskilpailuja olisi harvoin. Toisaalta Tampereella bruttokustannuskilpailuja, jolloin tarjouskilpailuja voidaan rytmittää brutto- ja käyttöoikeussopimusten välillä.	Kaikkiaan 6 kohdetta. Jos sopimukset olisivat 7-10 vuoden pituisia, on lähes joka tai joka toinen vuosi mahdollista kilpailuttaa käyttöoikeussopimus. Lisäksi kilpailut voidaan rytmittää Tampereen sisäisen liikenteen bruttokustannuskilpailujen kanssa, jolloin liikennettä kilpailutettaisiin tasaisemmin.

- Vaikutus kilpailuun	Todennäköisesti isoissa kohteissa jätettäisiin vain vähän tarjouksia. Tarjouskilpailujen vähäisyys vähentää kilpailuja. Uuden kilpailumallin soveltaminen isoissa kohteissa tuottaa riskin, joka todennäköisesti nostaisi hintoja.	Kohteet ovat pienempiä kuin alueellisissa kokonaisuuksissa. Tämän vuoksi riskit ovat vähäisempiä, tarjoajia olisi todennäköisesti enemmän ja kilpailijoita olisi useampia. Malli on toisaalta lähempänä bruttokustannusmallia ja liikenteenharjoittajien suunnitteluvapaus on vähäisempi.
- Uuden liikennöitsijän etabloituminen	Suuret kohteet mahdollistavat toisaalta uuden liikennöitsijän etabloitumisen alueelle paremmin kuin pienessä kohteessa.	Uudelle liikennöitsijälle yhden pienen kohteen voittaminen ei välttämättä tee vielä kannattavaksi uusia varikkotiloja ja muita kiinteitä kustannuksia. Pienet kohteet voivat vähentää uusien liikennöitsijöiden tuleamista markkinoille.

## 9 Sopimuskohteita koskeva informaatio

### 9.1 Informaation luonteesta ja siirrettävyydestä

Jotta liikenteen kilpailuttaminen olisi mielekäs tapa järjestää liikennöinti, tulee kilpailumenettelyn olla sellainen, että se mahdollistaa toimivan ja tasapuolisen kilpailun siihen osallistuvien yritysten kesken. Eri yrityksillä on kullakin omat tuotteensa, voimavaransa, osaamisensa ja historiansa, joihin saattaa sisältyä kilpailuetua aikaansaavia tekijöitä ja joihin viranomaiset eivät voi eikä niiden myöskään pidä voida vaikuttaa. Sen sijaan ne asiat tarjouskilpailussa, jotka ovat järjestävän viranomaisen vastuulla ja joihin sen siten tulee voida vaikuttaa, tulee toteuttaa kilpailuneutraalisti kaikkien osallistujien suhteen.

Tieto kilpailun kohteeseen liittyvistä tekijöistä on kilpailuneutraaliteetin kannalta tärkeä asia. Tämä tieto voidaan luonteensa puolesta jakaa kolmeen ryhmään:

1. Yleisesti saatavilla oleva julkinen tieto kilpailun kohteena olevasta alueesta ja/tai liikenteestä. Tällaista tietoa ovat mm. väyläverkon kuvaus, väestöä ja työpaikkoja koskevat tiedot, nykyistä joukkoliikenteen tarjontaa koskevat tiedot sekä lähitulevaisuutta koskevat alueen maankäyttöä, palveluita ja liikennettä koskevat suunnitelmat.
2. Joukkoliikenneviranomaiset tavoitteet ja suunnitelmat, jotka koskevat kilpailtavan kohteen liikennettä, mm. tarjonnan määrää alueittain, tariffeja, kalustoa, matkustajainformaatiota, infrastruktuuria sekä kaikkea muuta joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavaa, jolla on merkitystä tarjouksen laadinnan kannalta.
3. Alueella jo toimivien liikenteenharjoittajien kokemukseräinen tieto eri alueiden, väyläverkon osien ja linjojen liikennöitävyydestä, matkustajakäyttämismisestä, lipputuloista sekä joukkoliikenteen paikallisista tuotannon tekijöistä, kuten kuljettajista, varikoista ja huoltopalveluista.

Kohdan 1. tiedot ovat yleensä melko vaivattomasti saatavissa tilaajaviranomaisen omista sekä muiden viranomaisten tiedostoista. Kohdan 2. tiedot taas muodostavat tarjouspyynnön ytimen, eli kuvauksen hankittavasta palvelusta. Kohtien 1. ja 2. Informaatio on luonteeltaan melko hyvin siirrettävää ja siten sen kilpailuneutraalisuus on siten hyvä.

Kohta 3. sen sijaan on ongelmallisempi. Kaikkea tietyllä alueella tai reitillä toimivan liikenteenharjoittajan kokemukseräistä tietoa ei saada koskaan siinä laajuudessa kaikille tarjouskilpailuun osallistuville liikenteenharjoittajille jakoon, että kilpailijat olisivat kaikissa tilanteissa kilpailuneutraalissa asemassa informaation suhteen.

Viranomaisen on kuitenkin mahdollista kerätä osa liikennöitsijöiden kokemukseräisestä tiedosta ja välittää se kaikille osallistujille. Viranomaisella on joukkoliikennelakiin perustuva oikeus saada käyttöönsä esimerkiksi toimivalta-alueensa matkustajamääriä koskevia tietoja. Myös ns. siirtymäajan sopimukseen liittyy matkustajamäärien luovuttamisvelvoite. Julkisten liikenteen aikataulujen toteutumista, eri linjojen tai reitinosien ajoaikoja ja niiden hajontaa taas voidaan selvittää liikennelaskennoin ja

ajoaikamittauksin. Sen sijaan matkustuskäyttötymisen yksityiskohtainen tieto sekä liikennetuotannon kokemusperäinen tieto ovat sellaista informaatiota, jonka siirrettävyys on huono ja joka saattaa antaa jonkinasteisen kilpailuedun alueella tai tietyllä linjalla toimivalle operaattorille.

Linjaliikennelupiin perustuneessa liikenteessä ei ole ollut systemaattista matkustajamäärien keräämisen ja viranomaisille luovuttamisen perinnettä eikä siten tähän liittyviä menettelyitä ja järjestelmiä. Käyttöoikeussopimuksia valmisteltaessa nämä käytännöt täytyy muodostaa niin sopimuksia edeltäviin tarjouskilpailuihin liittyvän tiedon hankinnan kuin itse sopimusten aikaisten järjestelmienkin kannalta. Näiden järjestelmien kehittäminen aiheuttaa kustannuksia sekä viranomaisille että liikenteenharjoittajille.

## 9.2 Tarvittavat tiedot ja niiden käyttötarkoitus

Tarjouta laativan liikenteenharjoittajan kannalta eri tiedoilla on eri tarkoitus. Kaksi merkittävintä ryhmää ovat liikennetuotantoa ja matkustuskysyntää ja lipputuloja koskevat tiedot. Näiden lisäksi voidaan koota omaksi ryhmäkseen muut tiedot. Tietoja voidaan ryhmitellä niiden välttämättömyyden tai tarpeellisuuden kannalta, minkä lisäksi seuraavassa on tehty osaan tiedoista liittyviä luonnehdintoja tai täsmennyksiä.

*Taulukko 9. Liikennetuotantoa välittömästi palvelevat tiedot*

Tietosisältö	Tiedon luonne	Tiedon sitovuus	Tiedon toimittaja
Joukkoliikenteen käytettävissä oleva tie- ja katuverkko	Välttämätön suunnitellua varten	Esitettävä tarkasti	Kunta, ELY-piiri
Kunkin reitin kuvaus kartalla, pituus ja ajonopeus/ajoaika	Välttämätön, jos tilaaja suunnittelee reitit	Pituudet esitettävä tarkasti	Tilaaajaviranomainen
Väylien leveyttä ja geometriaa koskevat erityistiedot	Maininnat liikennöinnin kannalta merkittävistä erityispiirteistä tarpeen	Esitettävä tarkasti	Kunta, ELY-piiri
Pysäkkien sijainti	Välttämätön suunnitellua varten	Esitettävä tarkasti	Kunta, ELY-piiri
Linjojen/yhteysvälien vuorovälit viikontäydä ja aikajaksoittain	Välttämätön suunnitellua varten	Palvelutasomäärittelyn tasolla	Tilaaajaviranomainen
Kiinteät lähtöajat tai ohitusajat	Tapauskohtaisesti, jos ovat tarpeen	Esitettävä tarkasti, saattavat muuttua	Tilaaajaviranomainen
Aikataulun tasavälisyyttä koskevat vaatimukset	Eryystarpeita varten	Esitettävä tarkasti	Tilaaajaviranomainen
Eri linjojen tai reitinosien aikataulujen koordinaatiota koskevat vaatimukset	Tapauskohtaisesti, jos ovat tarpeen	Saattavat muuttua sopimuskauden aikana	Tilaaajaviranomainen
Ajokaluston matkustajapalvelu- ja ympäristöominaisuuksia, väritystä sekä ikää koskevat vaatimukset	Normi/vaatimus	Sitoo koko sopimuskauden	Tilaaajaviranomainen

Taulukko 10. Matkustajamääriä ja lipputuloja koskevat tiedot

Tietosisältö	Tiedon luonne	Tiedon sitovuus	Tiedon toimittaja
Nykyisen liikenteen nousumäärät linjoittain ja pysäkeit- tään/alueittain sekä viikonpäivi- tään ja kuukausittain	Välttämätön suunnitte- lua ja hinnoittelua var- ten	Tarkkuus il- maistava tar- jouspyynnössä	Tilaajaviran- omainen, liikennöitsijä
Keskimääräiset matkapituudet linjoittain/alueittain	Tarpeellinen suunnitte- lua ja hinnoittelua var- ten	Tarkkuus il- maistava tar- jouspyynnössä	Tilaajaviran- omainen, liikennöitsijä
Tariffijärjestelmän kuvaus ja lippu- jen hinnat	Välttämätön hinnoitte- lua varten	Esitettävä tar- kasti	Tilaajaviran- omainen, clearing- operaattori
Alennuslippuihin oikeuttavien eri- tyisryhmien määrittely	Tarpeellinen lippujärjes- telmän hallinnan kan- nalta	Saattavat muuttua sopi- muskauden aikana	Tilaajaviran- omainen
Matkustajakunnan jakautuminen normaalihintaisten ja alennuslip- pujen käyttäjiin	Tarpeellinen lippujärjes- telmän hallinnan kan- nalta	Saattavat muuttua sopi- muskauden aikana	Tilaajaviran- omainen
Maankäytön, palveluiden ja työ- paikkojen kehittymisennuste so- pimuskauden aikana osa-alueittain	Tarpeellinen suunnitte- lua ja hinnoittelua var- ten	Tarkkuus il- maistava tar- jouspyynnössä	Kunta
Lippujen hintojen tarkistusmekani- smi	Välttämätön suunnitte- lua ja hinnoittelua var- ten	Esitettävä tar- kasti	Tilaajaviran- omainen

Taulukko 11. Muut tiedot

Tietosisältö	Tiedon luonne	Tiedon sitovuus	Tiedon toimittaja
Mahdolliset laatubonukset ja laa- dun tavoitetason alitusta koskevat sakot	Välttämätön suunnitte- lua ja hinnoittelua var- ten	Esitettävä tar- kasti	Tilaajaviran- omainen
Joukkoliikenneterminaaleja koske- vat tiedot, esim. bussien pysäköin- tipaikat	Välttämätön tuotannon suunnittelun kannalta	Esitettävä tar- kasti	Tilaajaviran- omainen
Kuljettajien sosiaalituloja ja lippu- jen tilitystä koskevat tiedot ja hin- nat	Tarpeellisia, jälkimmäi- nen riippuu lippujärjes- telmästä	Tarkkuus il- maistava tar- jouspyynnössä	Tilaajaviran- omainen, clearing- operaattori
Varikko- ja huoltopalveluita koske- vat tiedot	Tarpeellisia tuotannon suunnittelua varten	Tarkkuus il- maistava tar- jouspyynnössä	Tilaajaviran- omainen
Matkustajainformaation jakamista koskevat tiedot	Tarpeellinen, riippuu vaaditusta infojärjes- telmästä	Kuvattava riit- tävällä tark- kuudella	Tilaajaviran- omainen



## 10 Poikkeustilanteet ja siirtymäkauden järjestelyt

### 10.1 Suorahankinnan käyttämisestä

Palvelusopimusasetuksen peruseriaatteisiin kuuluu säännellyn kilpailun käyttöönottaminen. Käyttöoikeussopimukset on asetuksessa mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta kilpailutettava. ”Toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä julkisia palveluhan- kintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella..”.

Menettelyssä noudatettavia peruseriaatteita ovat, että toimivaltainen viranomainen voi vapaasti valita julkisen liikenteen harjoittajan noudattaen avoimuuden ja kilpaile- vien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteita sekä suhteellisuus- periaatetta. Samat yleiset periaatteet sisältyvät myös kansalliseen hallintolakiin. Ky- se on oikeuseriaatteista, joita noudatetaan hankinnan kaikissa vaiheissa. Avoimuus ja yhdenvertaisuus ovat käytännössä helpommin ymmärrettäviä. Suhteellisuusperi- aatteen sisältö jää helposti huomioimatta. Oikeuskäytännössä se tarkoittaa kohtuulli- suuden vaatimuksen huomioimista: tarjouspyynnössä on tarjoajalle asetettavat vaa- timukset suhteutettava hankinnan kokoon, vaikeusasteeseen jne.. Sama koskee arvi- ointiperusteita. Ne on mitoitettava oikeasuhteisesti ja kohtuullisiksi palvelulle asetet- tavaan tavoitteeseen nähden. Tavanomaisissa joukkoliikennepalveluissa kalustovaa- timukset on suhteutettava tavoiteltavan tason mukaisiksi.

Edellä todettu rajoittaa suorahankintojen mahdollisuuksia silloinkin, kun kynnsarvot alittuisivat tai kyseessä olisi enintään 23 ajoneuvon yritys. Suorahankintapäätös on perusteltava huomioiden em. oikeuseriaatteet. Periaatteessa kaikilla kelpoisuuseh- dot täyttävillä liikenteenharjoittajilla on yhdenvertaiset oikeudet suorahankintasopi- muksiin. On muistettava, että suorahankinta on poikkeus ja tulee kysymykseen sil- loin, kun normaalia kilpailuttamista ei ole mahdollista perustellusta syystä käyttää. Suorahankintapäätös on luonnollisesti myös perusteltava.

Käyttöoikeussopimuskohteiden on oltava liikennöitävyyden kannalta mielekkäitä ko- konaisuuksia. Niiden jakaminen pienempiin kokonaisuuksiin voidaan tulkita kielletyk- si kilpailun rajoittamiseksi ja PSA:n sekä kansallisen hankintalain vastaiseksi menet- telyksi, jos jakamisen seurauksena kohteista tehtäisiin kynnsarvojen alittuessa ns. suorahankintasopimuksia.

Myös siirtymäajan liikennöintisopimusten jatkaminen suorahankintasopimuksella on jo edellä todetuilla perusteillakin juridisesti hyvin ongelmallista. Lisäksi on muistet- tava, että PSA:n 8. artiklan mukaan siirtymäajan sopimuksien soveltamista ei voi jat- kaa yli niiden alkuperäisen voimassaoloajan. Pienissäkin kohteissa päädytään käy- tännössä tällöin yksi- tai kaksivaiheiseen menettelyyn, johon osallistuu useita liiken- teenharjoittajia.

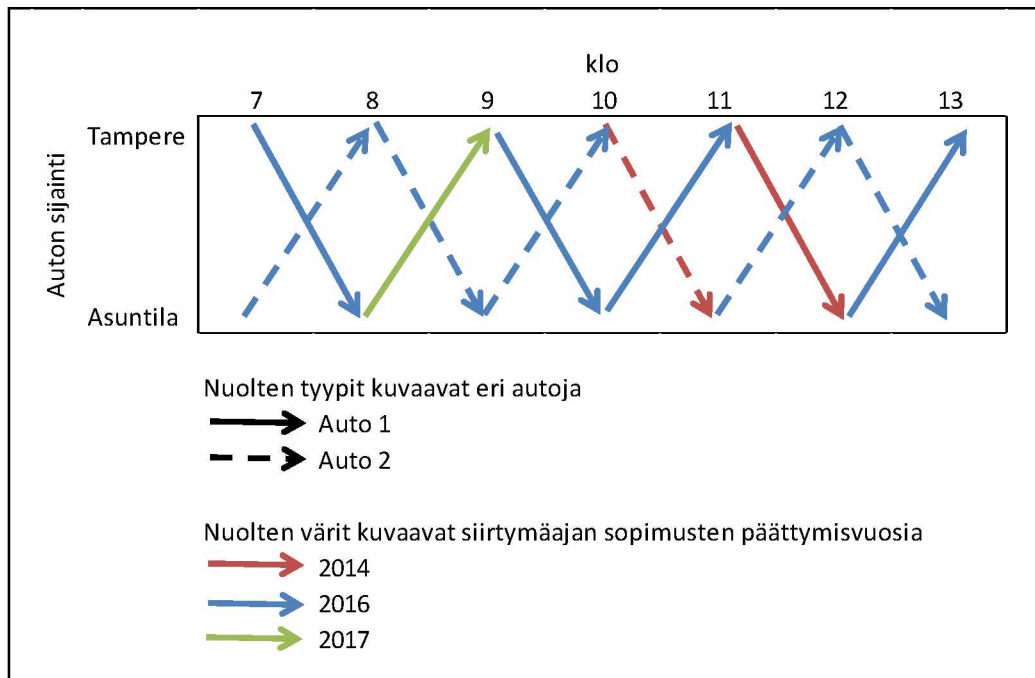
Suorahankinnan käyttäminen on siis poikkeustapaus. Onko suorahankintasopimuksil- la sitten missään tilanteessa luonnollista ja perusteltua soveltamismahdollisuutta? Suorahankinnat voivat osoittautua järkeviksi haja-asutusalueilla silloin, kun kysyntä ja kysynnän lisäämismahdollisuudet ovat heikot tilanteessa, jossa kilpailua markki- noille ei perustellusta syystä tule muodostumaan. Käyttöoikeussopimus olisi varmasti

motivoidumpi tapa liikenteenharjoittajan kannalta verrattuna ainakin bruttoperusteiseen ostosopimukseen. Edellytyksenä olisi mm. kynnyksarvojen ja automäärien alittuminen PSA:n edellyttämällä tavalla.

Selvittämisen arvoinen asia on, voidaanko suorahankintana tehdä lyhytaikaisia sopimuksia silloin, kun eri aikoina päättyvistä siirtymäajan liikennöintisopimuksista pyritään muodostamaan liikennöinnin kannalta järkeviä kokonaisuuksia myöhempää kilpailuttamista varten.

## 10.2 Case Ylöjärvi

*Ylöjärven suunnalla siirtymäajan sopimukset päättyvät vuosina 2014–2019. Arkipäivien lähdöillä vallitseva osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy vuonna 2014. Viikonloppuliikenteen lähdöistä vallitsevalla osalla sopimus päättyy vuonna 2016. Lähtöjä on kuitenkin eri sopimuksilla sillä tavoin, että niistä on vaikea muodostaa mahdollisia kokonaisuuksia. Autokierrossa seuraava lähtö voi olla myöhemmin päättyvällä sopimuksella kuin edellinen lähtö. Seuraava esimerkkikuva graafisesta aikataulusta havainnollistaa asiaa.*



Kuva 6. Yksinkertaistettu kuvaus Ylöjärven ongelmasta. Kuva on teoreettinen eikä vastaa nykyistä liikennettä.

Liikenteenharjoittajan kanssa voitaisiin harkita neuvottelua siten, että sopimusten päättymistä yhtenäistettäisiin. Tällöin vuonna 2014 päättyviä sopimuksia voitaisiin jatkaa esimerkiksi vuoteen 2015 sillä ehdolla, että vastaavassa määrin myöhemmin päättyviä sopimuksia aikaistettaisiin päättymään vuonna 2015. Toisena vaihtoehtona olisi muuttaa myöhemmin päättyvien sopimusten aikatauluja siten, että niistä muodostuisi sopivia autokierroja. Vuonna 2014 päättyvän sopimuksen mukainen liikenne voitaisiin tällöin kilpailuttaa. Riskinä on, että täydentävää liikennettä kilpailutettaessa ja sopivia autokierroja muodostettaessa palvelutaso ja kustannukset nousevat korkeammaksi.

## 11 Muut käyttöoikeussopimukseen liittyvät tekijät

### *Markkinointi ja tiedotus*

Jo aikaisemmin (kohta 4.2) on lyhyesti todettu, että matkustajamäärien lisäämistavoitteen kannalta on tärkeää, että liikenteenharjoittaja vastaa oman käyttöoikeussopimuksensa markkinoinnista. Siksi kaikki välitön kuhunkin kohteeseen liittyvä markkinointi, kuten esimerkiksi käsiaikataulujen painatus ja jakelu sekä mahdolliset kampanjat on liikenteenharjoittajan vastuulla.

Sen sijaan koko kaupunkiseudun yhteinen joukkoliikenteen markkinointi ja tiedotusvastuu on liikenteen tilaajalla. Tämän vastuun piiriin kuuluvat esimerkiksi aikataulukirjan painaminen ja jakelu, tariffitiedotus, seudun joukkoliikenteen internet-pohjaiset tietokanavat, kuten reittiopas sekä joukkoliikenteen yleismarkkinoinnin kampanjat.

Sopimusasiakirjojen yleisissä ehdoissa tulee määritellä, minkä verran tilaa bussien sisätiloista tulee varata tilaajan järjestämää joukkoliikennetiedostusta, esimerkiksi tariffeja koskevaa informaatiota varten.

### *Clearingin järjestäminen*

Seudulla käytössä olevien lippujen vaihtokelpoisuudesta, liikennöitsijöiden korvausmallista sekä kuntien osallistumisesta joukkoliikenteen rahoitukseen seuraa tarve rekisteröidä eri lipputyypeillä tehdyt matkat, kohdentaa matkustamisen perusteella maksettavat korvaukset liikenteenharjoittajille ja veloittaa liikenteen subventiot käytön suhteessa kunnilta. Tätä tarvetta varten tarvitaan liikenteen tilaajan järjestämä clearing-järjestelmä.

Kohdassa 4.2 on todettu, että maksu- ja informaatiojärjestelmä ovat osa joukkoliikenneviranomaisen määräysvaltaan kuuluvaa palveluverkkoa, jonka hyödyntämisoikeus on käyttöoikeussopimuksella annettu määräajaksi liikenteenharjoittajalle. Tästä käyttöoikeuden luonteesta ja määräaikaaisuudesta johtuen maksu- ja informaatiojärjestelmän määräysvalta tulisi olla joukkoliikenneviranomaisilla.

### *Liikennöitsijän raportoitavat asiat*

Liikennöitsijän tulee raportoida tilaajalle kuukausittain ne tilanteet, joissa liikenne ei ole toteutunut sopimuksen mukaisesti. Tämä tarkoittaa ajamatta jääneitä lähtöjä sekä sitä osaa liikenteestä, joka on liikennöity sopimukseen nähden poikkeavalla (huonommalla) kalustolla.

Maksujärjestelmä rekisteröi pääosan tarvittavista matkustamista ja lippujen käyttöä koskevista tiedoista. Jos liikennöitsijöillä on oikeus kuitenkin käyttää myös omia, liikenteen tilaajan järjestelmän ulkopuolisia lippuja, tulee näillä lipuilla matkustamista koskevat tiedot toimittaa määrävälein tilaajalle, jotta matkustuskäyttötymisestä voidaan muodostaa kokonaiskuva.

Lisäksi liikenteenharjoittajan tulee tarvittaessa tehdä liikennesuunnittelua varten kohdennettuja matkustajalaskentoja esimerkiksi kuljettajalaskentoina. Näistä voidaan tarvittaessa maksaa erillinen korvaus, jos laskentoja edellytetään tehtäväksi tarjouspyynnössä ilmaistua enemmän.

## 12 Suositukset

### 12.1 Tampereen seudulle sopiva toimintamalli

Jos Tampereen seudulla päädytään ottamaan käyttöön käyttöoikeussopimukset joukkoliikenteen järjestämistapana, tulee niiden toteuttamistavan olla sellainen, että käyttöoikeussopimukset tukevat joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvua ja muuta kehittymistä seudulla ja että käyttöoikeussopimuksen järjestetty liikenne nivoutuu hyvin yhteen muilla tavoin järjestetyn joukkoliikenteen kanssa.

Keskeisiä ratkaistavia asioita käyttöoikeussopimusten soveltamisessa ovat tällöin:

1. Kohteiden muodostamistapa ja suunnitteluvastuun jakaminen tilaajan ja liikenteenharjoittajan kesken.
2. Liikennöitsijän saaman korvauksen määräytymisperiaate
3. Sopimuskauden pituus
4. Kilpailuttamisprosessi
5. Käyttöoikeussopimuksista käytävien tarjouskilpailujen ratkaisuperusteet

Kohteiden muodostamisessa ja suunnitteluvastuun jaossa suositellaan reittipohjaisten käyttöoikeussopimusten käyttämistä (ks. kohdat 5.2 ja 8.3). Tämä tarkoittaa sitä, että tilaaja suunnittelee reitit ja liikennöitsijä aikataulut. Tämä on Tampereen kaupunkiseudulla perusteltu ratkaisu, koska seudullinen linjasto pitää integroida Tampereen sisäiseen liikenteeseen ja muiden käyttöoikeussopimusten liikenteeseen.

Liikennöitsijän saaman korvauksen määräytymisperiaatteena suositellaan käytettäväksi matkustajamääräperusteista korvausta (ks. kohta 7.2). Tällöin tarjoushinta annetaan nousuperusteisesti eri etäisyysryhmittäisille lipputyypeille. Tällainen hinnoittelu kannustaa liikennöitsijää keittämään liikennettä matkustajamäärien kasvattamiseksi ja se soveltuu hyvin käytettäväksi kehittyvällä seudulla, joilla matkustajamäärät kasvavat tai vähintäänkin pysyvät ennallaan.

Sopimuskauden pituudeksi esitetään alueellisesti laajoissa ja liikenteen volyyymilla mitattuna suurissa vähintään 20 auton kohteissa seitsemää (7) vuotta, jonka jälkeen sopimusta voidaan jatkaa enintään kolmella (3) optiovuodella. Pitkän sopimuskauden taustalla on pyrkimys varmistaa liikenteenharjoittajan ansainta koko sopimuskauteen, vaikka liikenteen käynnistäminen ja liikennöintisuunnitelman tarkistaminen eivät tekisikään sopimuksen ensimmäisistä vuosista erityisen kannattavia. Pienemmissä ja liikenteen kysynnän osalta helpommin hallittavissa kohteissa voidaan käyttää lyhyempää, esimerkiksi 4-5 vuoden sopimusta.

Kilpailuttamisprosessina esitetään käytettäväksi yksivaiheista tarjouskilpailua (ks. kohta 7.1). Tämä järjestely sopii hyvin reittipohjaisten käyttöoikeussopimusten kilpailuttamismenettelyksi, koska liikenteenharjoittajan suunnitteluvapaus rajoittuu lähinnä aikataulusuunnitteluun.

Tarjouskilpailujen ratkaisuperusteena suositellaan käytettäväksi kokonaistaloudellista edullisuusvertailua, jossa tarjoushinnan paino on 80 %, liikennöintisuunnitelman 10 %, ja kaluston ympäristöominaisuuksien 10 %.

## 12.2 Jatkotoimenpiteet

Jotta käyttöoikeussopimusten kilpailuttaminen onnistuisi, pitää kilpailuja järjestävän viranomaisen kerätä tietoa kilpailun kohteena olevan liikenteen nykyisestä matkustuskäyttäytymisestä sekä hyödyntämällä liikennöitsijöiden keräämää tietoa että tarvittaessa järjestämällä omia täydentäviä matkustajalaskentoja.

Toisena lisäselvittelyjä vaativana asiana on siirtymäajan sopimusten päättyminen kesäkuun lopussa 2014. Käyttöoikeussopimusten aloittamisen kannalta suotuisampia aloitusajankohtia olisivat joko kesäaikataulukauden alku kesäkuun alussa tai talviliikenteen alku kesän lopulla.

Tässä raportissa ja sen liitteenä olevissa tarjouspyyntöasiakirjoissa on tariffijärjestelmää käsitelty melko yleispiirteisesti, koska tarkkaa tietoa tulevasta tariffijärjestelmästä ei vielä ole. Ennen tarjouskilpailun käynnistämistä tulee tariffijärjestelmä valmistella ja liikenteenharjoittajan vastuut siihen liittyen kuvata.

Käyttöoikeussopimuksien käyttöön siirtyminen on suuri toimintaympäristön muutos kaikille osapuolille, mutta etenkin liikenteenharjoittajille. Viranomaisten täytyy turvata tasapuolisen kilpailun edellytykset sekä riittävä informaatio käyttöoikeussopimusten sisällöstä ja tarjouskilpailuun liittyvistä käytännöistä. Tämän vuoksi siirtymävaiheessa viranomaisten on syytä järjestää informaatiotilaisuuksia liikenteenharjoittajille sekä tuottaa esimerkkidokumentteja mm. liikennöintisuunnitelman sisällöstä.

Yksi merkittävä kilpailuneutraalisuuteen vaikuttava tekijä on varikkopalveluiden saatavuus. Ennen käyttöoikeussopimusten kilpailuttamisen aloittamista kilpailuttavan viranomaisen on syytä kartoittaa toimialueellaan sijaitsevien potentiaalisten raskaan liikenteen varikoiden määrä sekä niiden tekninen ja sopimuksellinen käytettävyys bussivarikoina. Varikoiden saatavuus ja varikoiden haltijoiden yhteystiedot on syytä informoida liikennöitsijöille viimeistään tarjouskilpailun julkaisemisen yhteydessä.

VR:n Tampereen seudun lähiliikenteen liittyminen seudulliseen tariffiyhteistyöhön vaikuttaa bussiliikenteen kysyntään Lempäälässä, Nokiella ja Orivedellä. Nämä vaikutukset tulee jollain tarkkuudella selvittää ja ottaa huomioon käyttöoikeussopimuksia koskevissa tarjouspyyntöasiakirjoissa.

Kun käyttöoikeussopimuksia valmistellaan yksityiskohtaisesti, pitää päättää otetaanko koulukuljetukset osaksi niitä vai ei. Jos koulukuljetukset tulevat käyttöoikeussopimuksen osaksi, pitää tarjouspyynnössä selvittää liikenteenharjoittajan suunnitteluvapaus ja siihen liittyvät rajoitteet mm. suhteessa kouluihin sekä tarvittaessa tarkentaa liikennöitsijän ansaintamallia.



## TARJOUSPYYNTÖ, KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS Linja-autoliikenne

### I TARJOUSKILPAILU 2013/1

Tampereen seudun joukkoliikennelautakunta 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 joukkoliikenneluvan perusteella oikeus henkilöliikenteen harjoittamiseen. Liikenteenharjoittajien oikeudesta muodostaa tarjousyhteenliittymä yhteisen tarjouksen tekemiseksi on todettu "Käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen" kohdassa 9.

#### 2. Tarjouskilpailun kohde

Tarjouskilpailu koskee käyttöoikeutta julkisen liikenteen liikenneverkkoon seuraavasti:

Kohde YK, joka sisältää:

- Ylöjärven ja Kangasalan sisäisen liikenteen
- Ylöjärven ja Kangasalan välisen liikenteen (lukuun ottamatta Siivikkalan liikennettä)
- Ylöjärven ja Tampereen (lukuun ottamatta Siivikkalan liikennettä) sekä Kangasalan ja Tampereen välisen liikenteen

Kaikkien samalla kertaa kilpailuun tulevien kohteiden tarkempi määrittely on esitetty tarjouspyynnön **liitteessä 2** "Kilpailukohteen määrittely".

#### 3. Sopimusaika

Sopimusaika on seitsemän (7) vuotta ja alkaa 1.7.2014 ja päättyy 30.6.2021. Tämän jälkeen sopimusta voidaan jatkaa sopimusehtoja (olennaisesti) muuttamatta molempien osapuolien niiden halutessa vielä enintään kolmella (3) vuodella. Päätös option käyttämisestä tulee tehdä 18 kuukautta ennen varsinaisen sopimuksen päättymistä.

#### 4. Käyttöoikeussopimuksen periaatteet

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

Liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut ottaen huomioon, mitä liitteissä 2 ja 3 on todettu.

#### 5. Tarjoukset

Liikenteenharjoittaja jättää tarjouksen käyttöoikeuden kohteen mukaisen julkisen liikenteen hoitamisesta toimivaltaisen viranomaisen vahvistamien, **liitteenä 3** olevien palvelutasomäärittelyiden mukaisesti.

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

Tarjouksen liikennettä koskevat tiedot ilmoitetaan **liitteenä 4** olevalla kaavakkeella. Tämän lisäksi tulee esittää reittikartta, josta käyvät ilmi kaikkien liikennöitävien linjojen reitit.

Liikenteestä tulee esittää ainakin aikataulut talvikauden eri viikonpäivinä.

Tarjoukset tulee tehdä kohteittain. Tarjousta ei saa sitoa minkään muun kohteen tarjouksen ratkaisemiseen.

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

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

Vaadittava korvaus ilmoitetaan erillisessä kirjekuoressa tarjouspyyntöasiakirjojen mukana toimitetulla lomakkeella, joka on myös allekirjoitettava.

Tarjouksen keskeiset tiedot tulee koota erilliseen tarjouskirjeeseen. Tarjouskirjeessä tulee olla ainakin tarjoajan nimi, liikenteestä vastaavan henkilön nimi ja tarjottavat kohteet ja liikennöintisuunnitelma. Jos tarjoajana on tarjousyhteenliittymä, tulee tarjouskirjeen sisältää yhteenliittymään osallistuvien nimet. Myös mahdollisesta alihankijasta on ilmoitettava alihankintaan osallistuvien nimet.

Ennen tarjouksen tekemistä liikenteenharjoittajan tulee selvittää ja riittävällä huolellisuudella tarkistaa käyttöoikeussopimuksen kohteena olevan liikenteen taustatiedot, joihin on viitattu myöhemmin tarjouspyynnön kohdassa 6.

## 6. Tarjouksen laatimiseen liittyvä tausta-aineisto

Tarjouksen tekemisen taustatietoina ovat **liitteenä 6** käyttöoikeussopimuksen vaikutusalueella 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.



## 7. Maksu- ja informaatiojärjestelmä

Tarjouspyynnön **liitteissä 1 ja 7** on kuvattu maksujärjestelmä ja informaatiojärjestelmä sekä siihen liittyvät toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan oikeudet ja velvollisuudet.

## 8. Ajamattomia lähtöjä koskeva sanktio

Käyttöoikeussopimusten yleisten ehtojen kohdassa 8. on kuvattu ajamattomista lähdoistä seuraava sanktiomaksu. Sanktiomaksun suuruus tässä kohteessa on \_\_\_\_\_ euroa/ajamaton lähtö.

## 9. Ilmoitus ja asiakirjojen tilaaminen

Ilmoitus tarjouskilpailun järjestämisestä on jätetty pp.kk.2013 julkaistavaksi Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä ja se on ilmestynyt Julkiset hankinnat -lehdessä nro \_\_\_\_\_ sekä internetosoitteessa [www.hankintailmoitukset.fi](http://www.hankintailmoitukset.fi).

\_\_\_\_\_ kuun \_\_\_\_\_ päivästä lähtien tarjouspyyntöasiakirjat (kaksikieliset kunnat) ovat tilattavissa tai noudettavissa tilaajan toimipaikalta osoitteesta:

(puh. \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_ e.mail: \_\_\_\_\_ )

Asiakirjat ovat saatavissa suomenkielisinä.

## 10. Tiedustelut

Tarjouskilpailua koskevat kirjalliset tiedustelut tulee toimittaa toimivaltaisen viranomaisen kirjaamoon, osoite:

Tampeen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen/  
Tampereen joukkoliikenne  
Frenckellinaukio 2 E  
PL 487, 33101 Tampere

Muutoin tarjouspyyntöä koskeviin tiedusteluihin vastaavat:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen/  
Tampereen joukkoliikenne  
Mika Periviita,  
sähköposti: [mika.periviita@tampere.fi](mailto:mika.periviita@tampere.fi), puh:

Kaikkiin määräaikaan mennessä jätettyihin tiedusteluihin vastataan viimeistään pp.kk.vvvv. Vastauskirje lähetetään kaikille tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

## 11. Tarjouspyynnön täsmentäminen

Jos esitetyissä tiedusteluissa tai muutoin on tullut ilmi tarjouskilpailun kanalta 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 lähettämisen jälkeen ennalta arvaamattomasti muuttuneet merkittävästi ja siten, että tarjouspyyntöön tehtävät muutokset olisivat olennaisia tai toimivaltainen viranomaisen arvioi edellisessä kappaleessa tarkoitetut muutokset merkittäviksi, keskeytetään tarjouskilpailu ja järjestetään uusi. Tästä ilmoitetaan erikseen tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

## 12. Tarjousten jättäminen ja voimassaolo

Tarjoukset tulee toimittaa tarjouspyyntöasiakirjojen mukana olevissa kahdessa kirjekuoressa viimeistään \_\_\_\_\_ klo \_\_\_\_\_ mennessä toimivaltaisen viranomaisen kirjaamoon, osoite:

Tämän jälkeen saapuneita tarjouksia ei oteta huomioon.

Toiseen kirjekuoreen tulee tarjoajan edellyttämä korvaus, jonka tarjoaja vaatii eri matkaryhmiin kuuluvista matkoista sekä tarjoajan lisäliikenteestä edellyttämät ajosuoritteiden yksikköhinnat.

Toiseen kirjekuoreen tulee tarjouskirje, palvelutason osalta vähintään palvelutasoa koskevien määrittelyiden mukainen liikennöintisuunnitelma, kalustoerittely ja muut tarjouspyynnössä edellytetyt tiedot.

Tarjoukset tulee tehdä suomen kielellä.

Tarjousten tulee olla voimassa xx.yy.2013 saakka.

## 13. Tarjouskilpailun ratkaiseminen

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 (hakemusosoitus markkinaoikeuteen ja valitusosoitus) tiedoksi.

Jos jokin tarjoaja on suljettu pois tarjouskilpailusta tai jokin tarjous on hylätty, päätös tästä ilmoitetaan perusteluineen asianomaiselle tarjoajalle. Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet esitetään jäljempänä tässä tarjouspyynnössä.

## 14. Käyttöoikeussopimus ja vakuus

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

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

## 15. Tarjousten luottamuksellisuus

Tarjouksista julkaistaan niiden vertailutaulukko. Voittaneesta tarjouksesta ilmoitetaan seuraavat tiedot: tarjoajan nimi, liikennöintisuunnitelma, matka-

lipputulosten lisäksi liikenteenharjoittajalle mahdollisesti maksettava vuotuisen korvaus sekä tarjousarvioinnin tulos. 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.

## II TARJOUKSEEN LIITETTÄVÄT ASIAKIRJAT JA SELVITYKSET

Tarjoukseen tulee liittää seuraavat asiakirjat ja selvitykset:

### 1. Tiedot liikenteenharjoittajasta

- 1) selvitys siitä, että tarjoajalla on tarjouksen jättäessään voimassa olevien joukkoliikennettä koskevien säädösten 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
- 4) vakuutusyhtiön ilmoitus siitä, että työntekijöiden eläkevakuutusmaksut on maksettu
- 5) selvitys siitä, mitä työehtosopimusta noudatetaan

ja tarvittaessa

- 6) selvitys tarjousyhteenliittymästä ja mahdollisista alihankkijoista edellä kohdissa 1 - 4 mainittuine tietoineen

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

### 2. Tiedot alihankinnasta

Jos liikennöitsijä käyttää alihankkijaa, tarjouksesta tulee ilmetä, mikä osuus liikennöinnistä on tarkoitus suorittaa alihankintana. Tarjouskilpailussa valitun liikenteenharjoittajan tulee hyväksyttävä käyttämänsä alihankkijat etukäteen toimivaltaisella viranomaisella.

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 toimivaltaisen viranomaisen asettamat vaatimukset.

Tarjouksessa (erillinen kaavake) ilmoitetaan vain käytettävien linja-autojen rekisteröintivuosi ja tyyppi, josta ilmenee myös alustan ja korin malli.

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

### 4. Palvelun laatu

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

Liikenteenharjoittajan tulee ennen liikenteen aloittamista esittää selvityksenä palvelun laadusta sertifioitu ISO-9001 laatujärjestelmä ja ISO-14001 ympäristöjärjestelmä tai muun vastaava järjestelmä.

### 5. Varikkopalvelut

Tarjouksessa ilmoitetaan varikkopalveluiden sijainti tai jos liikennöitsijällä 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 tarjousyhteenyliittymä, 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 on sellaisia tarjoajasta itsestään johtuvia avoimia työehtosopimusriitoja tai työoikeudellisten velvoitteidensa laiminlyöntejä, esimerkiksi palkanmaksu sekä työaikamääräysten 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 tarjoukseksi 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 eri pituisten 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 toimivaltaiselle viranomaiselle kokonaistaloudellisesti edullisin. Tarjousten keskinäistä edullisuutta arvioidessa otetaan huomioon vuotuinen laskennallinen kokonaiskorvaus, joka matkustajien kuljettamisesta vaaditaan (hintalomakkeen korvaussumma) ja laatutekijöinä liikennöintisuunnitelman palvelutaso sekä kaluston ympäristöystävällisyys.

Arvioinnissa korvauksen painoarvo on 80 prosenttia, liikennöintisuunnitelman 10 prosenttia ja kaluston 10 prosenttia.

Tarjouksessa vaadittavan korvauksen edullisuutta arvioidaan liikenteestä vaadittavan kokonaiskorvauksen perusteella. Edullisin tarjous saa 80 pistettä. Muiden tarjousten hinta lasketaan kaavalla  $X/Y \cdot 80 = Z$ , jossa

X = halvimman tarjouksen hinta

Y = tarjoajan hinta

Z = tarjoajan hintapisteet

Kaluston ja liikennöintisuunnitelman pisteytys on esitetty liitteissä 9 ja 10.

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

#### 4. Hankinnan keskeyttäminen

Toimivaltainen viranomainen 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)

MUU AINEISTO

Tapauskohtaisesti

## KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSEN YLEISET EHDOT

Linja-autoliikenne, Tampereen joukkoliikennetoimisto

Näitä yleisiä ehtoja noudatetaan tehtäessä linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksia Tampereen seudullisen joukkoliikenneviranomaisen (jäljempänä toimivaltainen viranomainen) 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 käyttöoikeussopimusta.

### 1. Käyttöoikeus

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

### 2. Julkisen palvelun velvoite

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

### 3. Tariffijärjestelmä, matkalippujen hinnat ja lipputulojen ilmoittaminen

Toimivaltainen viranomainen vahvistaa käyttöoikeussopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävän tariffijärjestelmän, matkalippujen hinnat ja myyntiehdot. Liikenteenharjoittaja ilmoittaa saamansa matkalipputulot ja matkojen jakauman eri vyöhykelipuille kuukausittain toimivaltaiselle viranomaiselle tai tämän osoittamalle taholle.

### 4. Liikenteen hoidosta maksettava korvaus ja muut tulot

Liikenteenharjoittajalle maksettava korvaus käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen hoitamisesta perustuu eri matkan pituuksille määriteltyyn matkustajamääräkohtaisiin korvauksiin (esimerkiksi vyöhyketariffi). Nämä korvaukset eivät ole suoraan riippuvaisia matkalippujen hinnoista.

Liikennöitsijän saama korvaus maksetaan kuukausittain vähentämällä laskennallisesta kuukausikorvauksesta liikennöitsijän saamat lipputulot.

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

Toimivaltaisen viranomaisen maksaman matkustajamääräkohtaisen korvauksen suuruutta tarkistetaan siten, että ensin tarkistetaan tarjouksen mukaisen korvauksen arvonlisäverotonta määrää tarjouksen jättämiskuukauden tasosta liikenteen aloittamispäivää edeltävän kuukauden tasoon soveltaen Tielastokeskuksen linja-autoliikenteen kokonaisindeksin muutosta. Tämän jälkeen korvausta tarkistetaan kerran kuukaudessa lukien 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 toimivaltaisen viranomaisen toimialueella toimivien liikenteenharjoittajien kanssa. Tarkistustarpeen arvioimisen lähtökohtana on linja-autoliikenteen kokonaisindeksin kaupunkiliikenteen alaindeksin muutos.

## 6. Liikenteen suunnittelu ja palvelutason määrän muutokset

Liikenteen reitti- ja aikataulusuunnittelussa käytetään kahta vaihtoehtoista mallia, jotka ovat:

- a) Aluepohjainen käyttöoikeussopimus ja
- b) Reittipohjainen käyttöoikeussopimus

Liikenteenharjoittaja suunnittelee käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen

- a) reitit ja aikataulut tai
- b) aikataulut

ottaen huomioon tarjouspyynnössä asetetut vaatimukset ja liikenteenharjoittajan tarjouksessaan ilmoittama palvelutaso.

Sopimuskauden aikana liikenteenharjoittaja voi muuttaa käyttöoikeussopimuksen mukaisen julkisen liikenteensä linjojen

- a) reittejä, aikatauluja ja vuorotarjontaa tai
- b) aikatauluja ja vuorotarjontaa

sekä kohdentaa liikennettä paremmin palveluiden kysyntää vastaavaksi, ottaen huomioon palvelutasoa koskevat määräykset ja sen, mitä käyttöoikeussopimuksessa on sovittu. Muutoksia ei saa kuitenkaan tehdä ensimmäisenä vuotena liikenteen aloittamisesta ilman tilaajan suostumusta.

Sopijapuolet voivat neuvotella liikennepalveluiden muutostarpeista ennen niiden toteuttamista. Liikenteenharjoittaja ilmoittaa tehtävistä muutoksista toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kolme (3) kuukautta ennen niiden toteuttamista. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava 21 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, toimivaltainen viranomainen voi vähentää palvelutason alueellista vähimmäistarjontaa.

Jos toimivaltaisen viranomaisen ilmoittamat tarjouspyynnön laatimiseen liittyvän tausta-aineiston tiedot osoittautuvat sopimuskauden ensimmäisen kuuden (6) kuukauden aikana olennaisesti virheellisiksi, sopijaosapuolet voivat neuvotella sopimuksen mukaisen korvauksen tai palvelutasomäärittelyiden mukaisen liikennetarjonnan tarkistamisesta vastaamaan todellista tilannetta. Olennaisella tausta-aineiston virheellisyydellä tarkoitetaan arvioidun matkustuksen määrän ja matkalipputulujen jäämistä olennaisesti pienemmiksi siten, että virhe vaikuttaa liiketoiminnan kannattavuuteen.



Sopimuskauden aikana matkustajamäärien aiheuttamat kustannusten ja tulojen muutokset kuuluvat liikenteenharjoittajan yrittäjäriskiin.

Jos toimivaltainen viranomaisen sopimuskauden aikana päättää täydentää palvelutasoa, sovitaan liikenteenharjoittajalle asetettavasta lisävelvoitteesta ja sen korvaamisesta erikseen. Korvauksen lähtökohtana ovat liikenteentarjouksessaan antamat linjakilometrin ja autopäivän yksikköhinnat sekä kuljettajan tuntipalkka ilman lisiä. Linjakilometrin ja autopäivän yksikköhintoja käytetään sellaisenaan. Kuljettajatuntikustannuksen laskennan perustana käytetään kuljettajan tuntipalkkaa, jonka päälle lisätään palkan sivukulut ja työehtosopimuksen mukaiset lisät. Maksettavien kuljettajatuntien määrä on vähintään kolme (3) tunti per päivä.

## **7. Käytettävät linja-autot**

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

Ominaisuuksiltaan ja tyyppiltään 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. Korvauksen vähentäminen ja sanktio**

Jos tarjouksen ja palvelutasoa koskevien määrittelyiden ja voimassa olevien aikataulujen mukainen liikenne ei ole toteutunut, eikä tämä ole johtunut toimivaltaisen viranomaisen vastuulla olevista syistä, alennetaan korvausta toteutumattomien lähtöjen määrän perusteella. Tällöin korvauksen vähentämisen perusteena on ajamattomalle lähdölle tarjouspyyntökirjeessä ilmoitettu käyttöoikeussopimuskohtainen sanktio, jonka määräämisessä on otettu huomioon arvioitu keskimääräinen aikataulun mukaisen lähdön kustannus. Jos laiminlyönti on viikkotasolla toistuvaa eikä syynä ole ylivoimainen este, alennetaan korvausta toteutumattomien liikennesuoritteiden määrän osalta kaksinkertaisesti. Tämän lisäksi yritys vastaa ajamattomasta liikenteestä johtuvista vahingonkorvauksista ja korvaavien palveluiden järjestämisestä.

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.

Jos korvauksen vähentämisen perusteet olisivat muutoin olemassa, mutta liikenteenharjoittajalle ei korvausta kuitenkaan tarjouksen ja sopimuksen mukaan makseta, määritellään sanktio erikseen.

## **9. 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 liikennöitsijät vastaavat yhteisvastuullisesti käyttöoikeussopimuksen mukaisista velvoitteista. Tarjousyhteenliittymää kohdellaan itsenäisenä oikeushenkilönä.

Tarjousyhteenliittymä nimeää liikenteestä vastaavan henkilön.

## 10. Alihankinta

Jos liikennöinnissä käytetään alihankkijaa, kuuluu vastuu liikenteen hoidosta käyttöoikeussopimuksen tehneelle liikenteenharjoittajalle. Alihankkijat ja muutokset alihankkijoissa tulee ilmoittaa toimivaltaisen viranomaisen 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 toimivaltaisen viranomaisen välillä ei olekaan sopimussuhdetta.

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

## 11. Maksu- ja informaatiojärjestelmä

Liikenteenharjoittaja sitoutuu liittymään ennen sopimuskauden alkua johonkin viranomaisen auditoimaan, hyväksymään ja osoittamaan elektroniseen matkakorttijärjestelmään ja informaatiojärjestelmään.

*•Käyttöoikeussopimuksen liitteenä on Tampereen kaupunkiseudulla käytettävän maksu- ja informaatiojärjestelmän yleiskuvaus.*

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

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

Liikenteenharjoittaja vastaa myös omalta osaltaan maksu- ja informaatiojärjestelmänsä soveltuvuudesta toimivaltaisen viranomaisen osoittaman muun alueella käytössä olevan maksu- ja informaatiojärjestelmän kanssa.

Jos järjestelmää sopimuskauden aikana toimivaltaisen viranomaisen toimesta muutetaan siten, että siitä aiheutuu liikenteenharjoittajalle lisäkustannuksia esimerkiksi uusien laitehankintojen kautta, toimivaltainen viranomaisen 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 muuhun toimivaltaisen viranomaisen osoittamaan tietokantaan.

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

## 12. Matkalippujen myynti, tilitys ja matkustustiedot

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

Liikenteenharjoittajalla on oikeus myydä linja-autoissa myös oman tariffinsa mukaisia matkalippuja, jos myyntioikeudesta on toimivaltaisen viranomaisen kanssa erikseen sovittu.

- *Maksujärjestelmän periaatekuvaus on jokin seuraavasta kolmesta vaihtoehdosta*

1. Liikenteessä on käytössä viranomaisen elektroninen maksujärjestelmä, josta viranomainen kerää kuukausittain suoraan tiedot matkalipputulosta, matkustuksesta ja mahdollisesti ajamatta jääneistä vuoroista.
2. Liikenteessä on käytössä kolmannen tahon (*esim. MH*) elektroninen maksujärjestelmä. Liikenteenharjoittaja tekee palvelusopimuksen ao. maksujärjestelmän haltijan kanssa clearing- ja matkustuspalveluista sekä matkalipputulosten tilityksestä. Toimivaltaiselle viranomaiselle toimitaan kuukausittain suoraan ao. järjestelmästä tiedot matkalipputulosta ja matkustuksesta ja mahdollisesti ajamatta jääneistä vuoroista.
3. Liikenteessä on käytössä liikenteenharjoittajan oma elektroninen maksujärjestelmä, jonka toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt. Liikenneöitsijä toimittaa edellä mainitut matkalipputulot, matkustusta ja liikenteen täsmällisyyttä sekä ajamattomia vuoroja koskevat tiedot kuukausittain toimivaltaiselle viranomaiselle.

### 13. Markkinointi ja tiedottaminen

Toimivaltainen viranomainen 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.

- *Toimivaltainen viranomainen määrittelee tässä kohdassa tuotettavan matkustajainformaation minimitason*

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

Liikenteenharjoittaja varaa linja-autojen sisäpinnoista riittävästi tilaa toimivaltaisen viranomaisen 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.

### 14. Tutkimukset

Matkustusta ja lipputulot koskevia tietoja tulee saada suoraan maksu- ja informaatiojärjestelmästä

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus kustannuksellaan tehdä linja-autoissa liikennepalveluiden laatua ja asiakastytyvyyttä koskevia tutkimuksia.

### 15. Valvonta ja raportointi

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus valvoa ja tarkastaa käyttöoikeussopimukseen kuuluvan liikenteen matkalippujen myyntiin, lippukirjanpitoon, ajo-suoritteisiin ja linja-autojen käyttöön liittyviä asiakirjoja ja tietoja.

Liikenteenharjoittaja valvoo linjojensa liikennöintiä ja toimittaa toimivaltaiselle viranomaiselle seuraavat seurantaraportit ja asiakirjat:

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

Liikenteenharjoittaja liittyy tilaajan palautejärjestelmään (nykyisin Request-järjestelmä), antaa tilaajalle vastaukset toiminnastaan järjestelmän kautta annettuihin palautteisiin sekä toimittaa järjestelmään kaikki suoraan asiakkailta saamansa palautteet ja vastaa niihin.

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

## 16. Vakuudet

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

Vakuuden tai muun saatavat turvaavan järjestelyn tarkoituksena on korvata toimivaltaiselle viranomaiselle 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 toimivaltaisen viranomaisen 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.

## 17. Sopimuksen purkautuminen ja irtisanominen

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

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

Toimivaltaisella viranomaisella 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 toimivaltaisen viranomaisen esittämän vaatimuksen jälkeen kohtuullisessa ajassa saata toimintaansa sopimuksen mukaiseksi ja aseta sopimukseen perustuvien velvoitteittensa täyttämistä toimivaltaisen viranomaisen hyväksymää lisävakuutta.

Sopimus voidaan purkaa myös, jos liikenteestä vastaava henkilö on menettänyt kokonaan tai joltain osin hänelle asiaa koskevissa säädöksissä asetetut edellytykset, eikä hänen tilalleen ole asetettu ao. edellytykset täyttävää henkilöä.

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

Jos edellä mainituissa tapauksissa sopimuksen päätyminen ennenaikaisesti tapahtuu muulla perusteella kuin toimivaltaisen viranomaisen sopimusvelvoitteiden laiminlyönnistä, liikenteenharjoittaja menettää sopimuksen mukaisen vakuuden tai alkuperäistä vakuutta vastaavan summan, jonka tilaaja kuittaa liikenteenharjoittajalle maksettavasta korvauksesta, kertakaikkisena korvauksena toimivaltaiselle viranomaiselle sopimuksen purkautumisesta aiheutuvista järjestely- ja muista kustannuksista. Menettävän vakuuden määrää tai korvausta voidaan sovitella, jos sopimuksen purkautuminen tapahtuu sopimuksen jälkimmäisellä puoliskolla.

Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea määräajaksi, enintään kahdeksi (2) vuodeksi liikenteen järjestämistä koskevien tarjouskilpailujen ulkopuolelle, jos sopimuksen purkautuminen on johtunut liikennöitsijästä johtuvasta syystä

Jos liikenteenharjoittaja irtisanoo sopimuksen yllä kuvatulla tavalla, se suljetaan pois asianomaisesta kohteesta tai sitä pääosin vastaavasta kohteesta järjestettävistä tarjouskilpailuista enintään viiden (5) vuoden ajaksi.

Sopimuksen purkautuessa on sopimusta rikkonut sopijapuoli velvollinen korvaamaan vastapuolelleen näin aiheuttamansa välittömän vahingon. Jos sopimus on purkautunut liikenteenharjoittajan vastuulla olevasta syystä, voidaan liikennöinnistä maksettavaa korvausta ja vakuutta käyttää liikenteenharjoittajaa enempiä kuulematta vahingonkorvaussaatavan kuittaamiseen.

Liikenteenharjoittaja voi lisäksi ensimmäisen sopimusvuoden aikana irtisanoa sopimuksen lakkaamaan kuuden (6) kuukauden irtisanomisajan jälkeen, jos tarjouksen tekemisen taustatietoina ilmoitetut matkustuksen määrää ja/tai matkalipputulot koskevat arviot osoittautuvat ennalta arvaamattomasti ja todistettavasti olennaisesti virheellisiksi siten, että liikenteen kannattavuus jää olennaisesti alhaisemmaksi kuin tarjousta tehtäessä on arvioitu eikä edellä kohdassa 6. mainituissa neuvotteluissa ole saavutettu ratkaisua.

Sopimus voidaan irtisanoa myös kymmenen (10) 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 liikennöitsijän poissulkemiselle toimivaltaisen viranomaisen järjestämistä tarjouskilpailuista. Tällöin liikenteenharjoittaja ei myöskään menetä sopimusvelvoitteidensa täyttämiseksi asettamaansa vakuutta.

Sopimuksesta mahdollisesti johtuvat erimielisyydet ratkaisee toimivaltaisen viranomaisen toimipaikan käräjäoikeus.

## 18. Sopimuksen siirtäminen

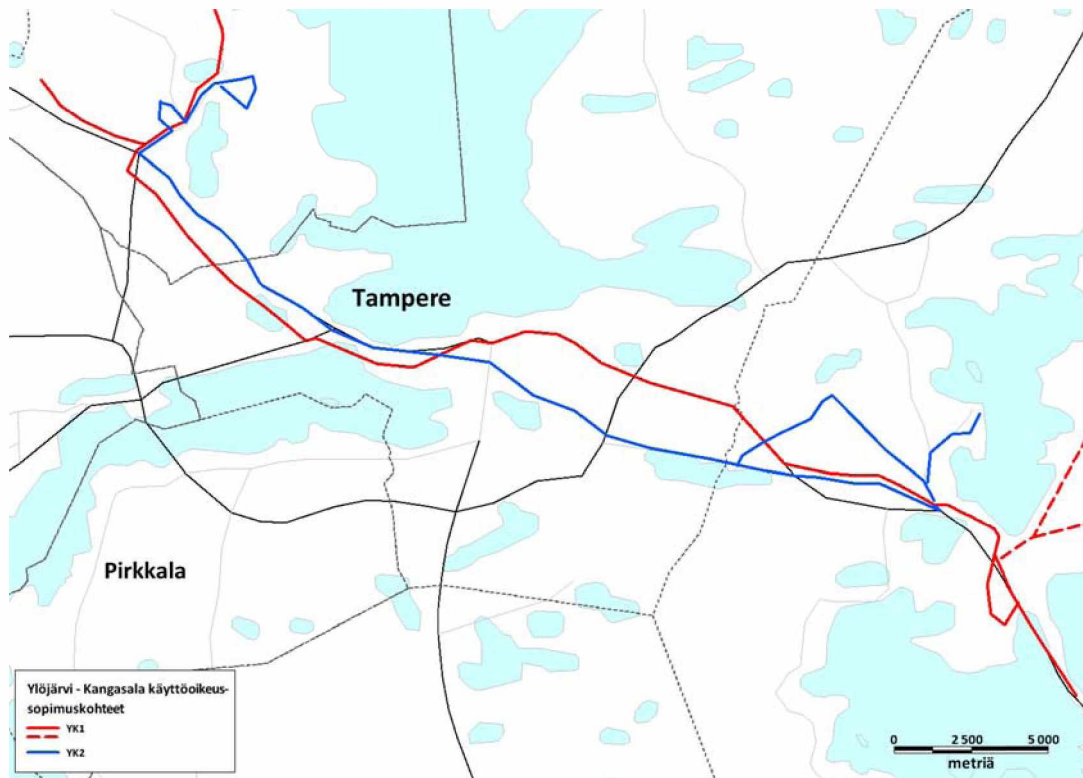
Sopimus voidaan siirtää toiselle liikenteenharjoittajalle esimerkiksi liiketoimintakaupan yhteydessä. Tämä edellyttää aina kuitenkin toimivaltaisen viranomaisen etukäteishyväksyntää.

## LINJA-AUTOLIIKENTEN KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS

## Kilpailukohteen määrittely

1. Kohteen liikennetarjonnan kuvaus ja edellytetty palvelutaso

Sopimuskohteeseen kuuluvat reitit YK1 ja YK2, jotka on kuvattu seuraavassa kuvassa. Linjat sisältävät lähiliikenteen Tampereelta Ylöjärvelle, Kangasalaan, Sahalahteen ja Kangasalan sekä Oriveden välisen liikenteen.



Kuva 1. Tampereen, Ylöjärven ja Kangasalan muodostaman käyttöoikeussopimuskokonaisuuden liikenteen reitit.

Kohteiden pääpalvelualueet koostuvat alla olevista yhteyksistä:

- Tampereen ja Ylöjärven keskustan välinen paikallisliikenteen omainen tiheä liikenne. Nopeita yhteyksiä tarjotaan Vaasantietä ja hitaampia yhteyksiä rinnakkaistien ja Mäkkylän kautta.
- Ylöjärvellä yhteydet Haavistoon, Asuntilaan, Metsäkylään, Mutalaan ja Kuruun
- Ylöjärven ja Tampereen välillä erityisesti Mäkkylän liikenne Mikkolantietä. Kohteessa voidaan liikennöidä myös Epilänkatua ja Pispalan valtatie kautta.
- Tampereen ja Kangasalan välinen liikenne TAYS sekä valtatie 12 kautta ja Kangasalantien kautta.
- Kangasalla yhteydet Kangasalan asemalle, Lentolan kaupallisten palveluiden alueelle, Pikonlinna, Kaivannon sairaalaan, Ranta-Koivistoon ja Herttuaan.

- Yhteydet Kangasalta Sahalahteen tarjoten yhteydet Saarioisten tehtaalle sekä työ- ja koulumatkayhteydet Sahalahdesta Kangasalan ja Tampereen suuntiin
- Yhteydet Kangasalan ja Oriveden välillä.

Kohteen YK arvioitu automäärä on 18 autoa talviarkipäivän ruuhkaliikenteessä. Kohteessa on arvioitu syntyvän vuosittain 1,1 miljoonaa kilometriä.

Kohteen linjojen palvelutaso määräytyy Tampereen kaupunkiseudulla voimassa olevan palvelutasomäärittelyn (Liite P) näille alueille antaman palvelutasoluokan mukaisesti. Linjojen varrella Tampereen kaupungin alueella sijaitsevat alueet eivät vaikuta linjojen palvelutason. Korkean kysynnän aikana Tampereen alueelta tulevat matkustajat saattavat kuitenkin aiheuttaa lisäkapasiteetin tarvetta, joka tulee ottaa huomioon aikatauluja laadittaessa.

Vaihtoehtoisesti voidaan määritellä vaadittava palvelutaso reittiosittain esimerkiksi: "Tampereen ja Ylöjärven välillä tilaaja edellyttää seuraavaa minimipalvelutasoa." *Jos palvelutasotavoitteet esitetään yleisesti taulukkona ja alueittaisina karttakuvina, tilaaja toivoisi tarjoajan päättävän saman lopputuloksen kuin se alla olevan kaltaisessa taulukossa olisi jo tilaaja valmiiksi tarjouspyynnössä esittänyt.*

**Taulukko 1. Palvelutasotavoitteet voidaan esittää haluttaessa alla olevan taulukon kaltaisesti. Kuva on esimerkki esittämistavasta eikä sisällä kaikkia yhteysvälejä eikä kuvaa lopullista haluttua palvelutasoa.**

	Tampere-Ylöjärvi, Vaasantietä	Tampere-Ylöjärvi, Mikkolantietä
<b>Vuorovälitavoitteet</b>		
<b>Talviliikenne</b>		
- arki, ruuhka	15	30
- arki, pv	30	30
- arki-ilta	30	30
- la	30	30
- su	60	60
- yö	60	60
<b>Kesäliikenne</b>		
- arki, ruuhka	30	30
- arki, pv	30	30
- arki-ilta	30	30
- la	30	30
- su	60	60
- yö	60	60
<b>Liikennöinti-aika</b>		
- arki	5.30-22.30	5.30-22.30+ pe-iltana yövuoroja
- la	5.30-22.30	5.30-22.30 + yövuoroja
- su	9.00-22.30	9.00-22.30

Tilaaja on määrittänyt kohteen reitit, joita ei tarjouksessa saa muuttaa. Sen sijaan liikenteenharjoittaja voi laatia liikennöintisuunnitelmansa siten, että osaa lähdoistä liikennöidään pääreittiä lyhyempinä. Kaikki lähdot tulee kuitenkin ajaa vähintään Tampereen keskustaan/keskustasta Keskustorin ohi tai sinne päättyen. Perustelluissa poikkeustapauksissa Kangasalan ja Ylöjärven keskustaa etäämpänä oleva lähtö voi päättyä kuntakeskukseen ja yhteys Tampereelle perustuisi järjestettyyn vaihtoon. Sopimus ei mahdollista pelkästään Tampereen kaupungin alueella liikennöitävää täydentävää sisäistä liikennettä.

Liikennöitsijä esittää linjojen aikataulut tarjouksessaan. Linjojen aikataulut pitää suunnitella Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn (liite P) mukaisesti.

Palvelutaso-ohjeen lisäksi kohteen aikataulujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon seuraavat erityismääräykset (esimerkkejä):

- Kangasalan ja Oriveden välillä täytyy sovittaa tarjonta koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin. Orivedellä koulu alkaa klo x tai x ja päättyy klo x, x.
- Kangasalan ja Sahalahden välillä täytyy sovittaa tarjonta siten, että työmatkayhteydet tarjotaan Saarioisten tehtaan työvuorojen alkamis- ja päättymisaikojen mukaisesti. Lisäksi tulee tarjota vähintään kolme lähtöä aamulla Tampereen Keskustorille klo 7.30-9.00 välisenä aikana ja vähintään kolme lähtöä illalla Tampereen Keskustorilta klo 15.00-17.00 välisenä aikana. Maksimivuoroväli aamu- ja iltaruuhkan aikana on 60 min.

## 2. Käytettävä liikenneverkko ja pysäkit

Käytettävä liikenneverkko ja pysäkit käyvät ilmi liitteen P reittikartoista.

- Tähän huomioita liikenneverkon liikennöitävyydestä, esim. kapeat ajoradat, poikkeuksellisen jyrkät pituuskaltevuudet, hankalat päätepysäkit

## 3. Kohteen kanssa samoja alueita tai reitinosia palveleva muu joukkoliikenne

Tampereen kaupungin alueella on kohteen linjojen kanssa päällekkäistä Tampereen sisäisen liikenteen tarjontaa tällä hetkellä seuraavasti:

Linja 18 (lähtöt/suunta: arki/la/su) reitillä Ylöjärventie-Epiläntie

Linjat 1, 11, 13,18,19,25,26,27,29,Y34 (lähtöt/suunta: arki/la/su) reitillä Pispalantie-Hämeenkatu

Linjat ... (HARKITTAVAKSI, KUINKA TARKKAAN TÄMÄ PITÄÄ TEKSTISSÄ ESITTÄÄ, JOS LIITTEENÄ ON KARTTA )

Päällekkäisyyksiä on havainnollistettu tämän liitteen lopussa olevassa kartassa.

Kangasalan alueella liikennöidään vakiovuoro- ja pikavuoroliikennettä kohteen reittien kanssa päällekkäin seuraavasti:



- Tähän luettelo kohteen reittien kanssa päällekkäisestä pika- ja vakiovuoroliikenteestä

Ylöjärven alueella liikennöidään vakiovuoro- ja pikavuoroliikennettä kohteen reittien kanssa päällekkäin seuraavasti:

- Tähän luettelo kohteen reittien kanssa päällekkäisestä pika- ja vakiovuoroliikenteestä

Päällekkäisyyksiä on havainnollistettu tämän liitteen lopussa olevassa kartassa.

#### 4. Liikenteen kysyntä kohteen vaikutusalueella

Linjojen YK1 ja YK2 Kangasalan ja Ylöjärven vaikutusalueita palvelevan liikenteen kysyntä näiltä alueilta arvioidaan olevan seuraava (luvut eivät sisällä Tampereen sisäisen liikenteen matkustajia):

	<u>Talviarki</u>	<u>Talviviikko</u>	<u>Vuosi</u>
Ylöjärvi ⇔ Tampere	x.000	xx.000	xxx.000
Kangasala ⇔ Tampere	x.000	xx.000	xxx.000

Tampereen sisäisen liikenteen matkoja arvioidaan kertyvän xxx.000 matk./v.

#### 5. Ajoajat

Liitteessä Q on esitetty keskeisten yhteysvälien ajoaikoja, jotka on mitattu alueella nykyisin liikennöiviltä linjoilta.

#### 6. Kohteen liikennöintiin liittyvät rajoitukset ja muut erityispiirteet

- Tähän esimerkiksi tuotantolaitosten ja koulujen edellyttämiä kiinteistä lähtö- ja saapumisaikoja

**Linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimus**

Tarjouskilpailu no: \_\_\_\_\_

Kilpailukohde, linjat: YK1 ja YK2**Hintalomake****1. Tarjoushinta käyttöoikeussopimuskohteen liikennöinnistä**

1) Matkaryhmä tariffivähykkeittäin	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 yhteysvälejä	7) Muuta
I	<b>1,10</b>	150 000	165 000	2,8	Tampereen sisäisiä matkoja	Arvio linjojen YK1 ja YK2 osuudesta
I - II	<b>3,30</b>	1 040 000	3 432 000	11,0	Kangasala-Tampere, Ylöjärvi-Tampere	50% Kangasala-Tampere, 50% Ylöjärvi-Tampere
II	<b>2,60</b>	26 000	67 600	9,0	Kangasalan sisäiset matkat, Ylöjärven sisäiset matkat	50% Kangasalan sis. matkoja, 50% Ylöjärven sis. matkoja
II-II	<b>5,10</b>	15 000	76 500	25,0	Kangasala-Ylöjärvi-matkat	
I-III	-	0			Orivedelle suuntautuvia matkoja, ei tässä tarjouksessa	
II-III	-	0			Orivedelle suuntautuvia matkoja, ei tässä tarjouksessa	
III	-	0			Oriveden sisäisiä matkoja	
		1 231 000	<b>3 741 100 €/v = sopimuksen laskennallinen kokonaiskorvaus</b>			

Täyttöohje: Tarjous annetaan täyttämällä pyydetty matkustajakohtainen korvaus keltaisella merkittyihin ruutuihin.  
Tarjouksen arvioinnissa käytettävä hinta on taulukon automaattisesti siniseen ruutuun laskema korvausten kokonaissumma.

**2. Mahdollisten tilaajan edellyttämien lisäliikenteen suoritteiden yksikköhinnat**

Suorite	Tarjoushinta, €	Suoritteen kuvaus
- ajokilometrit	<b>0,71</b>	poltto- ja voiteluaineiden kulutus sekä korjaus- ja huoltokustannukset
- ajotunnit ma-la	<b>30,55</b>	kuljettajien palkat sivukuluineen, työasu sekä työterveys- ruokailu- ja muut sosiaalikulut, maanantai-lauantai
- ajotunnit sunnuntai	<b>45,86</b>	kuljettajien palkat sivukuluineen, työasu sekä työterveys- ruokailu- ja muut sosiaalikulut, sunnuntai
- autopäivät	<b>150,66</b>	kaluston pääomakulut, vakuutukset, hallinto-, kiinteistö- sekä muut yleiskustannukset

Näiden suoritehintojen käyttö on selostettu tarjouspyynnön kohdassa 5.

**KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS LINJA-AUTOLIIKENTEEN HOITAMISESTA****1§ Sopijapuolet**

Tämän sopimuksen sopijapuolina ovat toimivaltaisena viranomaisena Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta (*Y-tunnus*) ja liikenteenharjoittajana (*liikenteenharjoittajan nimi ja Y-tunnus*)

**2§ Sopimuksen kohde**

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

- Ylöjärven ja Kangasalan sisäisen liikenteen
- Ylöjärven ja Kangasalan välisen liikenteen (lukuun ottamatta Siivikkalan liikennettä)
- Ylöjärven ja Tampereen (lukuun ottamatta Siivikkalan liikennettä) sekä Kangasalan ja Tampereen välisen liikenteen

**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 2013 \_\_\_\_\_ kuukauden hintatasossa ja on määrältään (ilman alv) seuraava:

\_\_\_\_\_ €/nousu/ Ylöjärven ja Kangasalan sisäinen matka  
 \_\_\_\_\_ €/nousu/ Ylöjärven ja Kangasalan välinen matka  
 \_\_\_\_\_ €/nousu/ Ylöjärven ja Tampereen välinen matka  
 \_\_\_\_\_ €/nousu/ Kangasalan ja Tampereen välinen ma  
 \_\_\_\_\_ €/nousu/ Tampereen sisäinen matka

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

\_\_\_\_\_ €/ajokilometri  
 \_\_\_\_\_ €/tunti (kuljettajan tuntipalkka ilman lisiä)  
 \_\_\_\_\_ €/autopäivä

Ajokilometrin ja autopäivän hintaa käytetään lisäkorvauksen maksamisessa sellaisenaan. Kuljettajan tuntipalkkaa käytetään neuvotteluiden pohjana, siten kuin yleisissä ehdossa on määrätty.

Korvaushintoja tarkistetaan siten, kuin käyttöoikeussopimuksen yleisissä ehdoissa on todettu.

5§ **Matkalipputulojen tilittäminen**

Tiedot matkustajamääristä ja niiden jakautumisesta matkaryhmittäin erilaisilla vyöhyketariffin lipuilla tehtyihin matkoihin sekä lipputuloista toimitetaan toimivaltaiselle viranomaiselle kuukausittain laskun liitteenä seuraavan kuukauden 10. päivään mennessä.

6§ **Maksuaikataulu**

Toimivaltainen viranomainen maksaa sopimuksen mukaisen matkustajamääräperusteisen korvauksen vähennettynä kertyneillä lipputuloilla laskua vastaan kuukausierinä jokaisen kuukauden 20. päivään mennessä kuitenkin viimeistään 10 päivän kuluttua siitä, kun on saanut 5§:ssä mainitun selvityksen. Viivästyskorke 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: (kesken)

- *Tähän maksu- ja informaatiojärjestelmän kuvaus*

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 Tampereen kaupungin keskusta-alueella liikennöi useita sellaisia linjoja, jotka samanaikaisesti ovat*

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

- 12§ **Vakuudet**  
Liikennöitsijä asettaa tämän sopimuksen mukaisten sopimusvelvoitteidensa kaikenpuolisesta täyttämisestä vakuuden, jonka suuruus on \_\_\_\_\_euroa. Vakuuden käyttämisestä toimivaltaisen viranomaisen vahingonkorvaussaatavien kuittaamiseen on todettu käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 17. kohdassa.
- 13§ **Korvausten pidättäminen ja kuittaus**  
Toimivaltaisella viranomaisella 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 17. kohdassa on todettu.
- 14§ **Erimielisyydet**  
Sopimuksen pätevyyttä, tulkintaa ja soveltamista koskevat erimielisyydet pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan sopijapuolten välisin neuvotteluihin. Mikäli tämä ei johda sopijapuolia tyydyttävään lopputulokseen, ratkaistaan erimielisyydet Tampereen käräjäoikeudessa.
- 15§ **Sopimuksen purkautuminen**  
Sopimuksen purkautumisen osalta noudatetaan, mitä käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 17. kohdassa on todettu.
- 16§ **Voimassaolo**  
Tämän sopimuksen voimassaolo alkaa 1.7.2014 ja päättyy 30.6.2021.  
  
Sopimusta voidaan sopimusehtoja olennaisesti muuttamatta jatkaa tarjouspyynnön mukaisesti enintään kolmella (3) vuodella liikenteenharjoittajan ja toimivaltaisen viranomaisen yhteisestä sopimuksesta.  
  
Tätä sopimusta on tehty kaksi (2) samansanaista kappaletta, yksi kullekin sopijapuolelle.

ssä

kuun.....päivänä 2013

allekirjoitukset

## Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset - kaupunki- ja lähiliikennelinja-auto

Näitä linja-autokalustoa koskevia vaatimuksia noudatetaan kaupunkien paikallisliikenteessä ja kaupunkiseutujen lähiliikenteessä.

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

### Matkustajapalveluominaisuudet

Jäljempänä ilmoitetut mitat ja määräykset ovat kaluston vähimmäisvaatimuksia.

#### A) Kaupunkilinja-auto:

- pituus vähintään 11 metriä
- ovijärjestys vähintään 1+2+0 (etu-, keski- ja takaovi)
- kiinteitä istumapaikkoja vähintään 30 kpl (ei sis. ns. klaffi-istumia)
- kokonaispaikkamäärä vähintään 60 matkustajapaikkaa
- vähintään 1 lastenvaunupaikka keskioven yhteydessä
- portaaton (matala) lattia etu- ja keskiovien välisellä käytävällä ja lastenvaunupaikalla, nousukorkeus linja-autoon on enintään 350 mm
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasissa tai sen yläpuolella

Kaupunkilinja-autojen ohella voi ruuhkatunteina, arkisin klo 6.00 - 9.00 ja 14.00 – 18.00, enintään puolet palvelutarjonnasta hoitaa alla olevan määritelmän mukaisilla linja-autoilla edellyttäen että ao. reitinosilla liikennöidään myös kaupunkilinja-autoilla.

#### B) Täydentävän palvelun linja-auto kaupunkiliikenteessä:

- 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-istumia)
- linjatunnusta osoittava näyttö edessä tuulilasin yläpuolella

Erityisehto: Tässä kohteessa B)-ryhmän linja-autoa saa yllä esitettyjen aikarajojen lisäksi käyttää kaikilla niillä lähdöillä, jotka ajetaan Kuruun/Kurusta, Saarioisiin/Saarioisista,

### Ympäristöominaisuudet

Kaikkien käytettävien linja-autojen tulee täyttää Euro 2 –tason päästövaatimukset typen oksidien (NOx) ja partikkeleiden (PM) osalta. Tämän lisäksi kalustosta voi tarjousten vertailussa saada enintään 10 pistettä seuraavasti:

1. Euro-luokat	<u>Euro-luokka</u>	<u>pisteet</u>
	Euro 3	1
	Euro 4	2
	Euro 5	3
	EEV	6
	Euro 6	8

## 2. CO<sub>2</sub>-päästöt

Kasvihuonekaasupäästöjen osalta kaluston referenssitaso on 1200 g/km CO<sub>2</sub>-ekvivalenttina. Lisäpisteitä annetaan seuraavasti:

Kun CO<sub>2</sub>-päästövähennys on vähintään 25% referenssitasosta, annetaan siitä vertailussa yksi (1) piste.

## 3. Melu

Jos linja-auton ulkomelutaso on 77 dB(A) tai alle sen, annetaan tästä 1 piste.

Tarjouksen saama kalustopisteiden määrä saadaan antamalla kullekin tarjotulle linja-autolle ym. kohtien 1.-3. 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 7,0 vuotta. Yksittäisen kaupunkilinja-auton enimmäisikä on 16 vuotta laskettuna rekisteröintiajankohdasta. Täydentävän palvelun linja-auton enimmäisikä saa olla enintään 20 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.

## LINJA-AUTOLIIKENTEE KÄYTTÖOIKEUSOPIMUS

### Liikennöintisuunnitelma arviointi

Käyttöoikeussopimus: Ylöjärvi-Kangasala-seutuliiikenne sekä Ylöjärven ja Kangasalan sisäinen liikenne (pl. Siivikkalan liikenne)

#### 1. Liikennöintisuunnitelman sisältö

Liikennöintisuunnitelman tulee sisältää tarjouspyynnön liitteen M Käyttöoikeussopimuskohteen kuvaus mukaisesti laaditut liikennöitävien linjojen reitit ja talvikauden aikataulut alinjoittain eriteltyinä.

#### 2. Arvioitavat tekijät

Liikennöintisuunnitelmia vertaillaan kolmen tekijän vuorovälin, matka-aikojen sekä aikataulujen tasavälisyyden perusteella. Liikennöintisuunnitelman perusteella voi tarjousten kokonaistaloudellisessa vertailussa saada enintään kymmenen (10) pistettä.

Tarjonnan määrän arvioinnin perusteena on arkisin klo 9.01-15.00 Tampereen ja Ylöjärven sekä Tampereen ja Kangasalan rajan ylittävien lähtöjen määrä molempiin suuntiin. Enimmäispistemäärä on viisi (5) pistettä.

Matka-ajan arviointi tehdään yhteysväleille Ylöjärven keskusta - Keskustori sekä Kangasalan keskusta - Keskustori arkiliikenteessä Tampereelle klo 7.00 – 8.59 saapuvilla lähdöillä. Enimmäispistemäärä on kolme (3) pistettä.

Aikataulujen tasavälisyyttä arvioidaan niinä ajanjaksoina, joina linjan vuoroväli on 11-60 minuuttia. Enimmäispistemäärä on kaksi (2) pistettä.

#### 3. Arvioinnin toteuttaminen

Tarjonnan määrän arvioinnissa lasketaan yhteen arkipäivänä kaikki arkisin klo 9.01-15.00 em. kuntarajat ylittävät lähdöt. Eniten lähtöjä molempiin suuntiin sisältävä tarjous saa vertailussa 5 pistettä. Muiden tarjousten pistemäärä lasketaan kaavalla:

(tarjouksen lähtömäärä/eniten lähtöjä sisältäneen tarjouksen lähtömäärä) x 5 pistettä

Tarjoajan tulee ilmoittaa tarjouksessaan ensimmäinen ja viimeinen kuntarajan välillä klo 9.01-15.00 ylittävä lähtö. Jos näitä ei ilmoiteta, tilaaja arvioi, mitkä lähdöt lasketaan vertailuun mukaan.

Matka-ajan arviointi tehdään siten, että kaikkien arvioinnin piirissä olevien lähtöjen ajoaika lasketaan yhteen ja jaetaan näiden lähtöjen määrällä. Näin saadaan keskimääräinen matka-aika. Tämä keskimääräinen matka-aika lasketaan erikseen molemmille yhteysväleille Ylöjärvi-Tampere ja Kangas-ala – Tampere. Lyhyimmän keskimääräisen matka-ajan sisältänyt tarjous saa



kummallakin yhteysvälillä puolitoista (1,5) pistettä. Muiden tarjousten saama pistemäärä lasketaan kummallekin yhteysvälille kaavalla:

(lyhyimmän keskimääräisen matka-ajan sisältäneen tarjouksen matka-aika) x 1,5 pistettä  
tarjouksen keskimääräinen matka-aika

Tarjouksen matka-ajan arvioinnista saamien pisteiden määrä on molempien yhteysvälien matka-aikapisteiden summa.

Matka-ajan arvioinnissa käytetään seuraavia reittikohtaisia laskennallisia matka-aikoja, (jotka eivät sinällään velvoita tai rajoita sopimuksen voittanutta liikennöitsijää):

YK1 Ylöjärvi-Keskustori	xx min.
YK2 Ylöjärvi-Keskustori	yy min.
YK1 Kangasala- Keskustori	zz min.
YK2 Kangasala- Keskustori, reitti A	nn min.
YK2 Kangasala- Keskustori, reitti B	pp min.

Tarjouksessa tulee ilmoittaa arvioitavat lähdöt eli ne lähdöt, jotka saapuvat Keskustorille tai ohittavat Keskustorin klo 7.00 – 8.59. Jos näitä ei ilmoiteta, tilaaja arvioi mitkä lähdöt lasketaan vertailuun mukaan.

Aikataulujen tasavälisyyttä arvioidaan siten, että arjen, lauantain ja sunnuntain aikatauluista lasketaan ne aikavälit, jolloin vuoroväli on 11-60 min. Aikataulun mukaisista lähdöistä lasketaan tasavälisiksi ne lähdöt, joita ennen ja joiden jälkeen ovat vuorovälit ovat keskenään samansuuruisia ja jaetaan näin saatu luku kaikkien lähtöjen määrällä. Näin saadaan päivätyyppikohtainen vertailuluku (VL). Päivätyyppikohtaiseen vertailulukuun lasketaan mukaan kaikkien linjojen ja alinjojen lähdöt. Vertailulukua laskettaessa sekä osoittajasta että nimittäjästä jätetään pois ne lähdöt, jotka sijoittuvat ajankohtiin, joissa vuoroväli on joko 1-10 minuuttia tai yli 60 minuuttia. Tarjouksen lopullinen vertailuluku on saadaan kaavasta

$$VL(\text{lopullinen}) = \frac{5 \times VL(\text{arki}) + VL(\text{lauantai}) + VL(\text{sunnuntai})}{7}$$

Se tarjous, joka saa korkeimman vertailuluvun, VL(lopullinen) saa tarjousten vertailussa kaksi (2) pistettä. Muiden tarjousten pistemäärä lasketaan kaavasta:

Tarjouksen vertailuluku x 2 pistettä  
Korkein vertailuluku

Tarjouksessa tulee ilmoittaa arvioitavat lähdöt eli ne lähdöt, joita ennen ja joiden jälkeen vuoroväli on 11-60 minuuttia. Jos näitä ei ilmoiteta, tilaaja arvioi, mitkä lähdöt lasketaan vertailuun mukaan.

