



Aittonen, Laura Karvonen, Tapio

LAUTTALIIKENTEN KILPAILUTTAMISOHJELMA 2005–2008



Turun yliopisto
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Veistämönaukio 1-3
20100 TURKU

Puh. (02) 281 3300
Faksi (02) 281 3311
<http://mkk.utu.fi>

Sisältö

1	JOHDANTO	4
2	KILPAILUTTAMISOHJELMA 2005–2008	5
2.1	Kilpailuttamisprosessin pääpiirteet	5
2.2	Pienten kokonaisuuksien vaihtoehto	6
2.3	Suurten kokonaisuuksien vaihtoehto	17
3	KILPAILUTTAMISPROSESSISSA HUOMIOITAVAT ASIAT	24
3.1	Kilpailuttamisen valmistelu ja asiakirjojen laadinta	24
3.1.1	Tarjouspyyntö ja sopimus	24
3.1.2	Palvelutasovaatimukset	25
3.1.3	Varakalustokysymys	25
3.1.4	Kiinnittymislaitteiden standardisointi	26
3.1.5	Kiinteän yhteyden optio	26
3.2	Tiedottaminen ja yhteiskunnalliset vaikutukset	26
3.2.1	Tiedottaminen	26
3.2.2	Yhteiskunnalliset vaikutukset	27

1 JOHDANTO

Yleisten teiden lauttaliikenne avataan kilpailulle vuodesta 2005 alkaen. Tämän kilpailuttamisen taustamateriaaliksi Tiehallinnon Turun tiepiiri on tilannut Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukselta (MKK) lauttaliikenteen kilpailuttamisohjelman. Ohjelma on jatkoa MKK:n tekemälle lauttaliikenteen markkina-analyysille, jossa kartoitettiin lauttaliikenteen mahdolliset toimijat ja otettiin selvää näiden toimijoiden mielipiteistä lauttaliikenteen eri kilpailuttamismuodoista ja lauttaoperoinnin kiinnostavuudesta.

Ennen markkina-analyysia Turun tiepiiri teetti selvityksen lauttaliikennepalvelujen hankintamenettelyjen kehittämisestä¹. Selvityksessä tarkasteltiin eri hankintavaihtoehtoja ja niiden yhdistelmiä. Siinä esitettiin vaihtoehtoiset mallit lauttaliikenteen kilpailuttamiselle. Nyt valmistuneen kilpailuttamisohjelman tarkoituksena on esittää mallien soveltamiskohteet eli miten lauttaliikenteen kilpailuttaminen toteutettaisiin käytännössä.

Kilpailuttamisohjelma sisältää aikataulun kaikkien Suomen yleisten teiden lauttapaikkojen kilpailuttamiselle. Ne lauttapaikat, joissa kiinteän yhteyden rakentaminen on käynnissä tai joissa on jo tehty päätös kiinteän yhteyden rakentamisesta, eivät ole kilpailuttamisohjelmassa mukana. Ohjelma sisältää ehdotukset siitä, millaisina kokonaisuuksina lauttapaikat kilpailutettaisiin ja mitä kilpailuttamismuotoa kussakin paikassa käytettäisiin.

Ohjelma tarjoaa kaksi vaihtoehtoa siitä, millaisina kokonaisuuksina lauttapaikat kilpailutettaisiin, ns. pienet kokonaisuudet ja suuret kokonaisuudet. Kummassakin vaihtoehdossa lauttapaikoille esitetään kilpailuttamista joko siten, että paikalla jatketaan liikennöintiä lautalla jatkossakin tai että lauttaliikennöintiin sisältyy ns. kiinteän yhteyden optio. Tämä tarkoittaa sitä, että yrittäjällä on mahdollisuus rakentaa sopimusaikana lauttapaikalle kiinteä yhteys tai jatkaa liikennöintiä lautalla.

Aikataulun, erilaisten kokonaisuuksien ja hankintamallien lisäksi ohjelmassa esitetään muita tekijöitä, jotka kilpailuttamisessa on otettava huomioon. Nämä perustuvat kilpailuttamisselvityksen yrityskyselyssä saatuihin vastauksiin.

Kilpailuttamisohjelman ovat laatineet tutkijat Laura Aittonen ja Tapio Karvonen Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta. Ohjelman laadinnassa on tehty tiivistä yhteistyötä Turun tiepiirin edustajien hankintapäällikkö Matti Vehviläisen ja tieinsinööri Timo Laaksosen kanssa. Arvokasta tietoa on saatu myös muiden tiepiirien edustajilta.

¹ Lauttaliikennepalvelujen hankinnan kehittäminen. Turku 2003. Tiehallinto, Turun tiepiiri.

2 KILPAILUTTAMISOHJELMA 2005–2008

2.1 Kilpailuttamisprosessin pääpiirteet

Kilpailutettavia lauttapaikkoja on yhteensä 40. Markkina-analyysi, jossa kar-
toitettiin potentiaaliset toimijat sekä toiminnan käynnistämisen edellytykset,
valmistui jo vuoden 2003 lopulla. Kilpailuttamisen aikataulu on suunniteltu
sellaiseksi, että vuoden 2004 aikana tehdään tarvittava valmistelutyö, johon
sisältyy ohjelman laadinnan lisäksi mm. sopimusasiakirjamallien laadinta eri
hankintamalleja varten. Vuoden aikana käydään myös vuoropuhelua mark-
kina-analyyseissä tehtyyn kyselyyn vastanneiden, lauttaliikenteen kilpailutta-
misesta kiinnostuneiden toimijoiden kanssa.

Varsinainen tarjouskilpailu käynnistyy, kun EU:n virallisessa lehdessä jul-
kaistaan hankintailmoitus ensimmäisten kohteiden osalta vuonna 2005. En-
simmäisiksi kohteiksi tämän kilpailuttamisohjelman kummassakin vaihtoeh-
dossa esitetään neljää lauttapaikkaa sekä Turun että Kaakkois-Suomen tie-
piirien alueelta ja kahta lauttapaikkaa Savo-Karjalan tiepiirin alueelta. Turun
ja Kaakkois-Suomen tiepiirien kahdeksan lauttapaikkaa esitetään kilpailu-
tettaviksi joko neljänä kahden lauttapaikan kokonaisuutena tai kahtena nel-
jän lauttapaikan kokonaisuutena. Savo-Karjalan aloituskohteet kilpailutetaan
kummassakin vaihtoehdossa yhtenä kahden lauttapaikan muodostamana
kokonaisuutena. Aloituskohdeksi on valittu sellaiset lauttapaikat, joilla on
vanhenevaa lauttakalustoa ja joihin ei ole odotettavissa kiinteää yhteyttä
tämänhetkisten arvioiden mukaan.

Kilpailuttamista jatketaan vuosittain siten, että vuonna 2008 avattaisiin vii-
meisetkin lauttapaikat kilpailulle. Kilpailuttamisen edetessä saatavia koke-
muksia voidaan hyödyntää ohjelman loppupuolella avautuvissa kohteissa.

Tarjouspyynnössä on oltava määriteltynä liikennöinnin alkamisaika. Kilpailun
avaamisesta ja tarjousten hyväksymisestä varataan tarjouskilpailun voitta-
jalle riittävästi valmistautumisaikaa liikennöinnin aloittamiselle. Valmistautu-
misaikaa määriteltessä on huomioitava, että kilpailun voittajalla ei välttämättä
ole liikennöinnissä tarvittavaa kalustoa valmiina, vaan toimijan on joko han-
kittava käytettyä kalustoa tai tilattava uutta. Tarvittava valmistautumisaika on
noin 1–2 vuotta. Valmistautumisaikana lauttaliikennepalvelu hankitaan neu-
vottelusopimuksella Tieliikelaitoksen Lauttavarustamolta.

Varsinaisen sopimusajan jälkeen palvelun tuottajalla on mahdollisuus jatkaa
liikennöintiä sopimuksen mukaisella optioajalla. Riippuen option käytöstä
lauttaliikenne kilpailutetaan uudelleen joko varsinaisen tai optioajan loppu-
puolella, kuitenkin riittävän ajoissa, jotta mahdollisella uudella toimijalla on
aikaa valmistautua liikenteen aloittamiseen. Päätös option käyttämisestä on
tehtävä noin 2 vuotta ennen varsinaisen sopimusajan päättymistä. Optio on
molemminpuolinen eli palvelun tilaaja voi olla hyväksymättä sopimuksen
jatkamista optioajalla.

Mikäli kilpailutuksessa ei saada hyväksyttävissä olevia tarjouksia lauttalii-
kennepalvelun tuottamisesta, lauttaliikennettä jatketaan neuvottelusopimus-
periaatteella myös kilpailun avaamisen jälkeen.

Kilpailuttamisessa käytetään kahta hankintamallia: lauttaliikenteen kilpailuttamista pitkäaikaisella sopimuksella ja kiinteän yhteyden optiolla. Ensimmäisessä kilpailutetaan lauttaliikenteen tuottaminen 10–15 vuoden sopimuksella, johon liittyy optio 5 vuoden jatkoajasta. Tätä mallia sovelletaan lauttapaikkoihin, joissa silta (tai tunneli) ei ole ainakaan sopimuskaudella ajankohtainen vaihtoehto.

Kiinteän yhteyden optio tarkoittaa kilpailuttamista siten, että kilpailun voittaneelle toimijalle tarjotaan mahdollisuus rakentaa lauttapaikalle kiinteä yhteys sopimuskauden aikana. Toimija voi toteuttaa kiinteän yhteyden tai jatkaa lauttaliikennettä joko omalla tai vuokraamallaan kalustolla. Jos kiinteää yhteyttä ei sopimuskauden aikana ole rakennettu, järjestetään uusi kilpailu. Sopimuskauden pituus tässä hankintamallissa on 5 vuotta + 5 vuoden optio jatkoajasta.

Yksityiskohtaiset aikajanamuotoiset esitykset kilpailuttamisen etenemisestä lauttapaikkakokonaisuuksittain löytyvät pienten kokonaisuuksien vaihtoehdon osalta taulukosta 2.3 ja suurten kokonaisuuksien vaihtoehdon osalta taulukosta 2.5.

Seuraavaksi esitetään vaihtoehtoiset kilpailuttamisohjelmat. Kilpailuttaminen voidaan toteuttaa jommankumman vaihtoehdon tai niiden yhdistelmän mukaan. Kilpailuttamisen edetessä ohjelmaa voidaan tarkistaa saatujen kokeuksien perusteella. Suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa on yhdistetty joitakin sellaisia kokonaisuuksia, jotka pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa ovat erillisinä. Suurten kokonaisuuksien vaihtoehto on ensisijainen kilpailutuksen toteuttamismalli, mutta mahdollisuus pienempiin kokonaisuuksiin saattaa olla tarpeen, jotta pienemmälläkin yrityksillä on mahdollisuus osallistua ainakin joidenkin lauttapaikkakokonaisuuksien kilpailuttamiseen.

Vaihtoehtojen jälkeen tuodaan esille erilaisia tekijöitä, jotka kilpailuttamista valmistellessa on otettava huomioon, jotta vältetään mahdollisilta ongelmatilanteilta. Nämä tekijät perustuvat enimmäkseen lauttaliikenteen kilpailuttamisedellytyksistä tehdyn selvityksen tuloksiin.

2.2 Pienten kokonaisuuksien vaihtoehto

Pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa kilpailutettavia lauttapaikkojen kokonaisuuksia on yhteensä 21 kappaletta. Näistä 16 esitetään kilpailutettavaksi lauttaliikenteenä ja 5 kiinteän yhteyden optio -mallilla. Ohjelman mukaan lauttapaikkoja ja niistä muodostettavia lauttapaikkakokonaisuuksia kilpailutettaisiin tässä vaihtoehdossa seuraavasti:

Vuosi	Kilpailutettavien lauttapaikkojen määrä	Kilpailutettavien lauttapaikkakokonaisuuksien määrä
2005	10	5
2006	7	4
2007	14	7
2008	9	5
Yhteensä	40	21

Turun tiepiirin alueella tässä vaihtoehdossa muodostettaisiin 9 kokonaisuutta, Kaakkois-Suomen tiepiirissä 5 kokonaisuutta, Savo-Karjalan tiepii-

rissä 2 kokonaisuutta, Vaasan tiepiirissä 2 kokonaisuutta, Uudellamaalla 1 kokonaisuus sekä Oulun tiepiirissä 2 kokonaisuutta, joista toinen on yhteinen Lapin tiepiirin kanssa. Viimeksi mainittuun kokonaisuuteen kuuluu yksi Oulun tiepiirin alueella oleva lauttapaikka ja kaksi Lapin tiepiirin alueella olevaa lauttapaikkaa. Seuraavissa kartoissa on esitetty kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet alueittain pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa. Lapin, Oulun, Vaasan ja Uudenmaan tiepiirien osalta kokonaisuudet ovat samat kummassakin vaihtoehdossa.

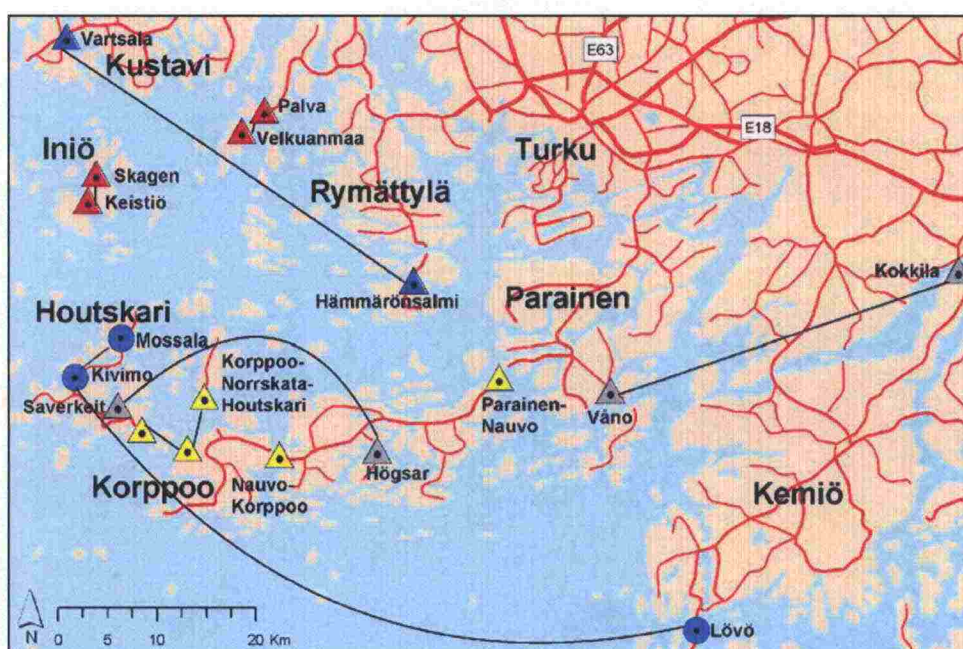
Oikealla ovat selitteet kilpailutettavia lauttapaikkakokonaisuuksia kuvaaville kartoille. Symbolien värit ilmaisevat vuoden, jolloin kyseiset lauttapaikat on ohjelman mukaan tarkoitus kilpailuttaa. Symbolien muoto puolestaan osoittaa hankintamallin: kolmio tarkoittaa, että kohde kilpailutetaan lauttaliikenteen mallilla ja ympyrä, että kohde kilpailutetaan kiinteän yhteyden option mallilla. Lauttapaikkakokonaisuudet on yhdistetty mustalla viivalla toisiinsa.

Karttaselitteet

-  Lautta 2005
-  Lautta 2006
-  Lautta 2007
-  Lautta 2008
-  Kiinteä yhteys 2007
-  Kiinteä yhteys 2008

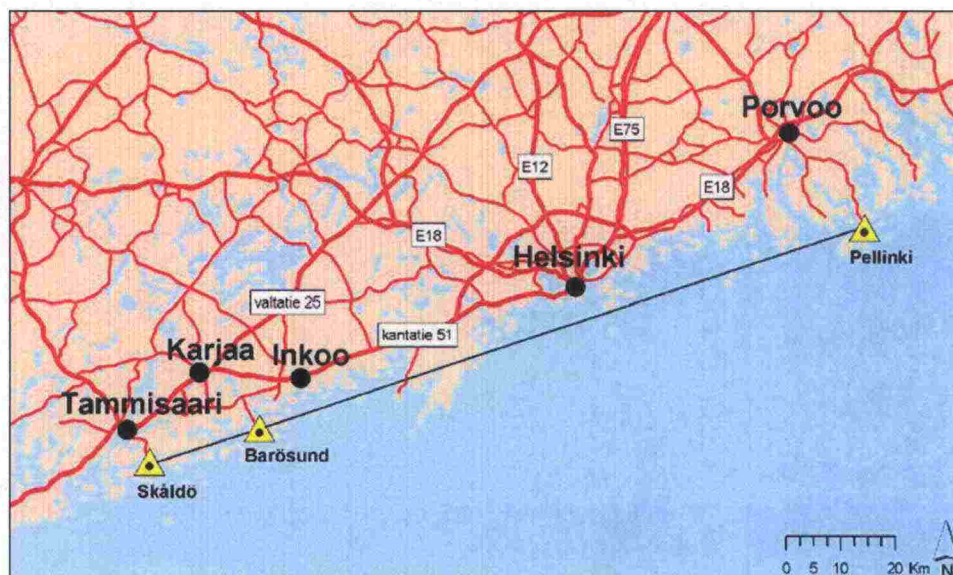
Yksityiskohtaiset tiedot kilpailutettavista pienten kokonaisuuksien vaihtoehdon mukaisista lauttapaikkakokonaisuuksista perusteluineen löytyvät taulukosta 2.2. Seuraavassa käydään kilpailuttamisen eteneminen pääpiirteissään läpi tiepiireittäin tarkasteltuna.

Pienten kokonaisuuksien ohjelmassa esitetään, että Turun tiepiirin alueella kilpailulle avataan ensimmäiseksi vuonna 2005 Skagenin, Keistiön, Palvan ja Velkuanmaan lauttapaikat kahtena kahden lauttapaikan kokonaisuutena. Vuonna 2006 avataan kolme kokonaisuutta: Parainen–Nauvo, Nauvo–Korpoo ja Korppoo–Norrskata–Houtskari. Kaikki em. lauttapaikat kilpailutetaan lauttaliikenteen mallilla. Vuonna 2007 kilpailutetaan lauttaliikenteen mallilla Hämmärönsalmi ja Vartsala yhtenä pakettina ja ensimmäisenä Turun tiepiirin alueen kiinteän yhteyden optio -mallin kohteina Kivimo, Mossala ja Lövä yhtenä kokonaisuutena. Ohjelmakauden viimeiselle vuodelle 2008 jäävät Högsar ja Saverkeit sekä Kokkila ja Våno, jotka kilpailutetaan lauttaliikenteen mallilla. (Kartta 2.1.)



Kartta 2.1. Kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet Turun tiepiirin alueella pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa.

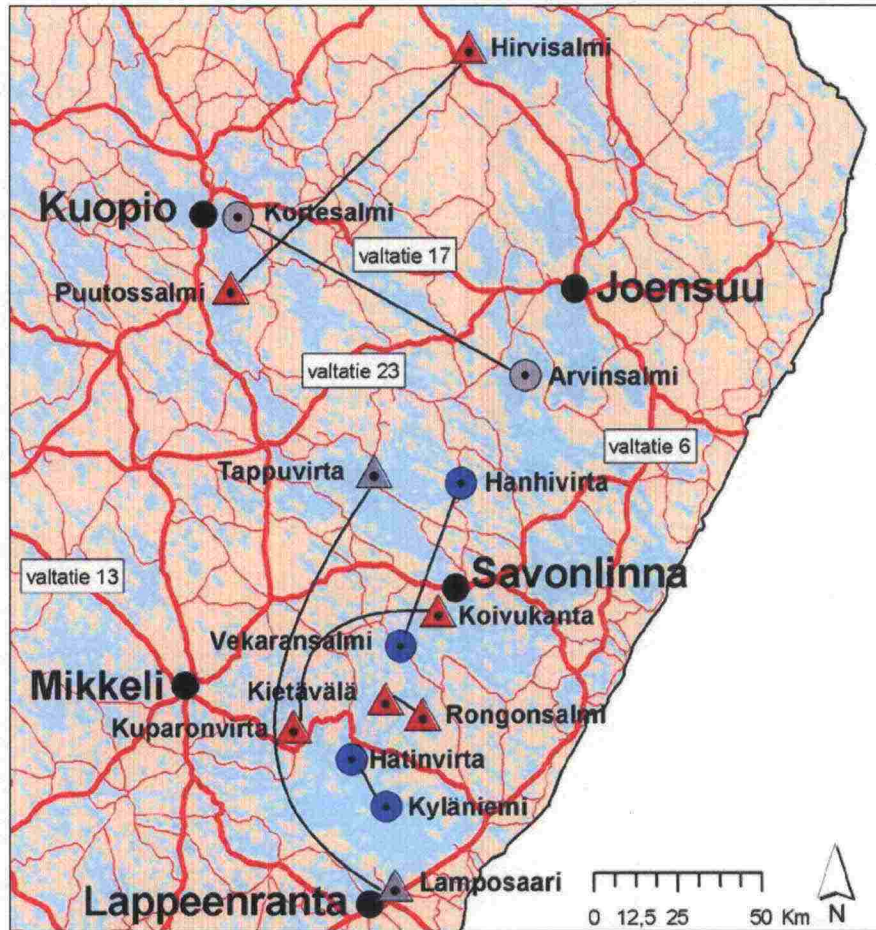
Uudenmaan tiepiirin alueen lauttapaikat Barösund, Pellinki ja Skäldö esitetään kilpailutettaviksi sekä pienten että suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa yhtenä kokonaisuutena. Kohteet kilpailutetaan lauttaliikenteen hankintamallilla vuonna 2006. (Kartta 2.2.)



Kartta 2.2. Kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet Uudenmaan tiepiirin alueella kummassakin vaihtoehdossa.

Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirien alueella kilpailuttaminen aloitetaan vuonna 2005 kolmesta lauttapaikkakokonaisuudesta, jotka muodostuvat Kietävälän ja Rongonsalmen, Koivukannan ja Kuparonvirran sekä Hirvisalmen ja Puutossalmen lauttapaikoista. Vuonna 2007 ovat vuorossa Han-

hivirta ja Vekaransalmi sekä Hätinvirta ja Kyläniemi, jotka esitetään kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optio -mallilla kahtena erillisenä kokonaisuutena. Vuonna 2008 ovat vuorossa Lamposaaren ja Tappuvirran muodostama kokonaisuus, joka kilpailutetaan lauttaliikenteenä, sekä Arvinsalmi ja Kortessalmi, jotka kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena kiinteän yhteyden optio -mallilla. (Kartta 2.3.)



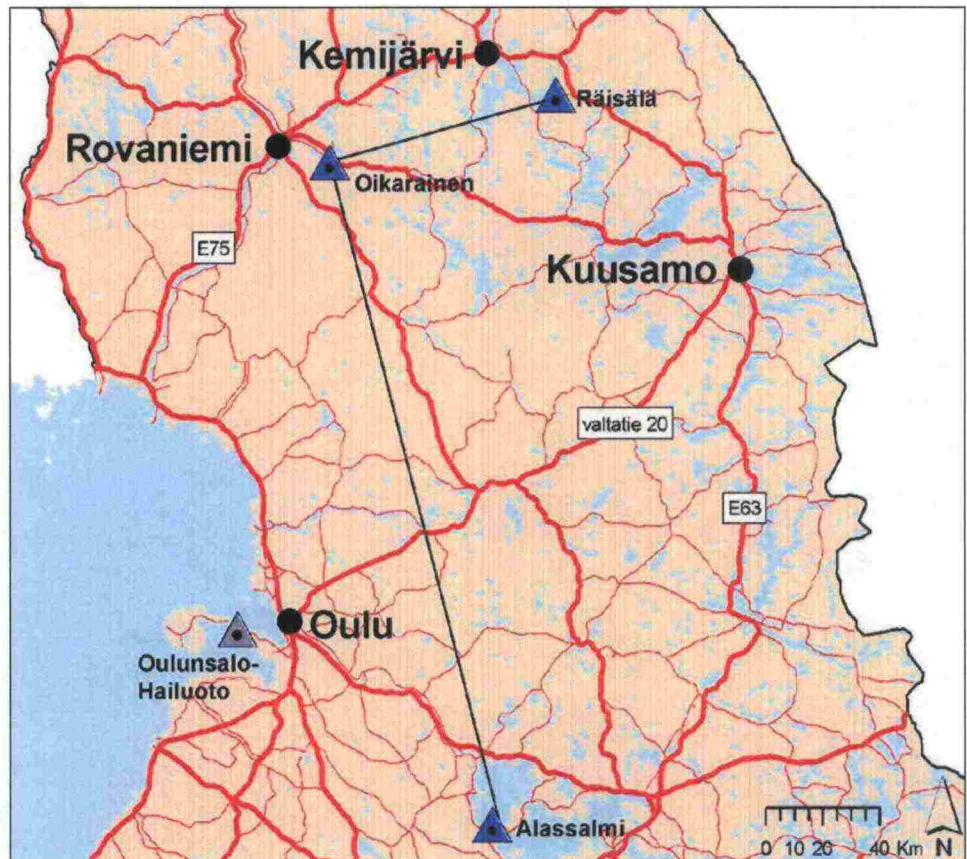
Kartta 2.3. Kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirien alueella pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa.

Vaasan tiepiirin kaksi lauttapaikkaa esitetään kilpailutettavaksi siten, että Bergö kilpailutetaan vuonna 2007 lauttaliikennemallilla ja Eskilsö niin ikään vuonna 2007 kiinteän yhteyden optio -mallilla. (Kartta 2.4.)



Kartta 2.4. Kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet Vaasan tiepiirin alueella kummassakin vaihtoehdossa.

Oulun tiepiirin kahdesta lauttapaikasta Oulunsalo–Hailuoto esitetään kilpailutettavaksi lautta-aluksella hoidettavana kohteena vuonna 2008. Oulun toinen lauttapaikka, Alassalmi, kilpailutetaan samassa kokonaisuudessa Lapin tiepiirin kahden lauttapaikan, Oikaraisen ja Räisälän, kanssa vuonna 2007 lauttaliikenteenä. (Kartta 2.5.)



Kartta 2.5. Kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet Oulun ja Lapin tiepiirien alueella kummassakin vaihtoehdoissa.

Pääperuste kilpailuttamiselle pieninä kokonaisuuksina on, että ne mahdollistavat myös pienten, mahdollisesti paikallisten yrittäjien osallistumisen lauttaliikenteestä järjestettävään tarjouskilpailuun. Tehdyssä selvityksessä kävi ilmi, että useilla pienillä yrityksillä on kiinnostusta lauttaliikenteen harjoittamista kohtaan, mutta niiden taloudelliset resurssit ja tähän liittyen myöskään henkilöresurssit eivät riitä monien lauttapaikkojen muodostamien kokonaisuuksien hallintaan. Lisäksi toimijoilla ei juurikaan ole kiinnostusta yhteenliittymiin, vaan useimmat haluavat osallistua kilpailuttamiseen yksin.

Lauttapaikkakokonaisuuksille tehtävät sopimukset ehdotetaan jaettavaksi kolmeen perusluokkaan sopimuksen kestoajan mukaan jaoteltuina. Seuraavassa taulukossa 2.1 esitetään pelkistetyksi nämä luokat ja perustelut niille. Tarjouksia pyydetessä aikoja voidaan muuttaa tarpeelliseksi katsotulla tavalla eri kohteissa.

Sopimukseen kuuluu aina ns. perusaika ja sen päälle optio jatkoajasta. Yrittäjällä on mahdollisuus joko jatkaa liikennöintiään tämän option tarjoaman jatkoajan tai lopettaa perusajan päätyttyä. Jos yrittäjä ei hyödynnä optiota, järjestetään uusi tarjouskilpailu erikseen määriteltävänä ajankohtana ennen perusajan umpeutumista. Optio on molemminpuolinen, joten tilaaja voi olla hyväksymättä option käyttämistä.

Sopimusaika + optio (v)	Hankintamalli	Käyttökohde
5 + 5	Kiinteän yhteyden optio	Kiinteän yhteyden option mallissa.
10 + 5	Lautta	Sellaiset lauttapaikat, joissa tulevaisuudessakin liikennöidään lautoilla.
15 + 5	Lautta	Sellaiset lauttapaikat, joissa tulevaisuudessakin liikennöidään lautoilla ja jotka vaativat palvelun tuottajalta erityisen suuria investointeja. Liikenne hoidetaan lautta-aluksilla.

Taulukko 2.1. Sopimussajat ja niiden käyttökohdeet

Seuraavilla sivuilla olevassa taulukossa 2.2. esitetään lauttaliikenteen kilpailuttamisohjelma yksityiskohtaisesti lauttapaikkakokonaisuuksittain pienten kokonaisuuksien vaihtoehdon mukaan. Jokaisesta lauttapaikkakokonaisuudesta esitetään seuraavat tiedot: kilpailuttamisajankohta, lauttaliikennepalvelun hankintamalli (lautta tai kiinteän yhteyden optio), lauttavälin pituudet, keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät (KVL = keskimääräinen vuorokausiliikenne, KKVL = kesän keskimääräinen vuorokausiliikenne), lauttojen kantavuudet ja ehdotettava sopimusaika ja sen perustelut. Lisäksi taulukossa esitetään kunkin lauttapaikkakokonaisuuden osalta yleiset perustelut kilpailuttamismallille ja ajankohdalle. Huomioitavat seikat -sarakeessa kerrotaan pienten ja suurten kokonaisuuksien erot.

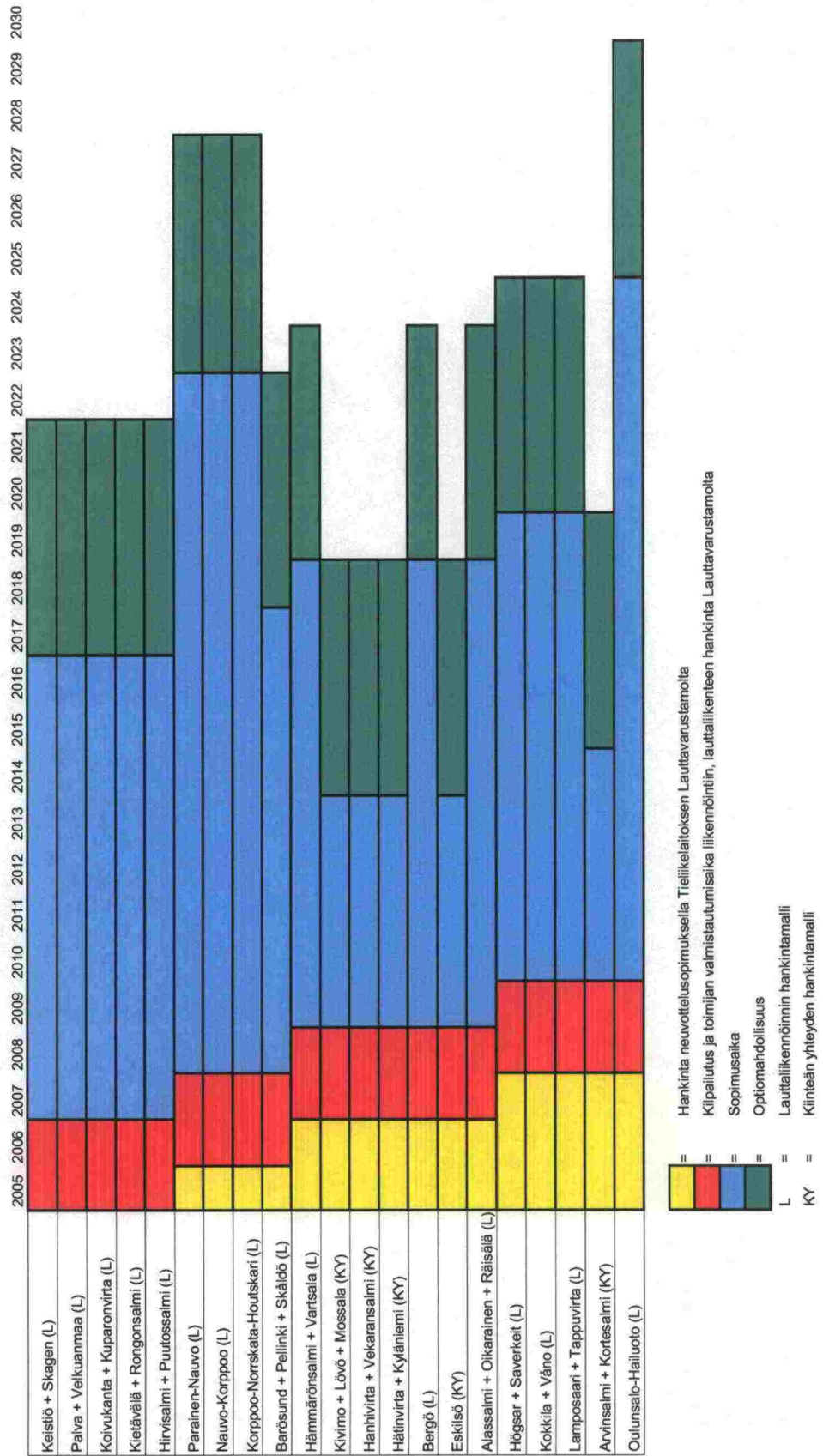
Taulukko 2.2. Kilpailuttamishjelma pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa alueittain.

Kilpailutettavat lauttapaikat	Ajan-kohta	Hankinta-malli	Tie-piiri	Lautta-välin pituus (m)	Liikenne-määrät KVL/KKVL	Lautan kantavuus	Lautan valmistumis-vuosi	Ehdotettava sopimus-aika + optio-jatkoajasta (vuosia)	Perustelut sopimusajalle	Yleiset perustelut	Huomioitavat seikat
<i>Turun saaristo</i>											
<i>Keisliö + Skagen</i>	2005	Lautta	T	K: 1400 S: 600	K: ? S: 117/167	K: 44t S: 44t	K: 1972 S: 1971	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Kaksi samassa kunnassa sijaitsevaa saman kokoluokan lauttapaikkaa, jolle ei tule kiinteää yhteyttä ja jolla on vanhaa lauttakalustoa. Mahdollisuus myös paikalliselle yrittäjälle. Sopiva alustuskohde Palvan ja Velkuurmaan kanssa. Keisliö yleiseksi tieksi syksyllä 2004.	Voidaan kilpailuttaa myös yhtenä neljän lauttavälin pakettina. Tällöin kynnys osallistua kilpailuun voi kuitenkin nousta liian korkeaksi pienille yrittäjille. (Ks. suuret kokonaisuuudet.)
<i>Palva + Velkuurmaa</i>	2005	Lautta	T	P: 1000 V: 940	P: 114/144 V: 67/96	P: 60t V: 44t	P: 1974 V: 1972	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Kaksi samassa kunnassa sijaitsevaa saman kokoluokan lauttapaikkaa, jolle ei tule kiinteää yhteyttä ja jolla on vanhaa lauttakalustoa. Mahdollisuus myös paikalliselle yrittäjälle. Kannattaa kilpailuttaa ehdottomasti yhdessä, yrittäjäetuja (hijaisena aikana yksi kuljettajia pystyy hoitamaan molemmat).	
<i>Parainen - Neuvo</i>	2006	Lautta	T	1664	1504/2219	200/150t	1992/1993	15 + 5	Säilynee lauttapaikkana. Suuret investoinnit huomioitava sopimusajan pituudessa.	näkymin tulee myös säilymään sellaisena. Kiinteäksi yhteydeksi on suunniteltu sekä sillaa että tunnelia, mutta kummankaan toteutuminen ei näytä todennäköiseltä.	
<i>Neuvo - Korppoo</i>	2006	Lautta	T	792	702/1264	130t	1983	15 + 5	Säilyy lauttapaikkana. Sopimusaika on sama kuin muilla Saaristolien lauttapaikoilla.	Nauvo - Korppoo oma erityiskohdensa, joka säilyy lauttayhteytenä (laivaväylä risteää). Teknisesti voitaisiin muuttaa lossipaikaksi nykyisen lautta-aluspaikan sijaan (nykyinen lautta on käytännössä lossi ilman vaijeria).	Tarjous pyydetään vaihtoehtoisena lautta-aluspaikoittain eriteltynä. Voidaan kilpailuttaa myös yhtenä kokonaisuutena (ks. suuret kokonaisuuudet).
<i>Korppoo - Norrskata - Houtskar</i>	2006	Lautta	T	K-H: 9500 K-N: 3900	K-H: 210/388 K-N: 89/147	K-H: 130t K-N: 130t	1967/1984	15 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Suuret investoinnit huomioitava sopimusajan pituudessa	Kaksi lautta-alusyhteyttä, jotka tulevat myös säilymään sellaisina. Kaluston uusimistarve etenkin vanhemman lautan osalta. Vaatii isot investoinnit, joten sopiva oma kokonaisuutensa.	
<i>Hämmärönsalmi + Värisala</i>	2007	Lautta	T	H: 305 V: 952	H: 166/208 V: 684/1198	H: 44t V: 130t	H: 1972 V: 1994	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Hämmärönsalmen lauttapaikalle on olemassa suunnitelma kiinteästä yhteydestä (yleissuunnitelma tehty), mutta sitä ei näillä näkymin olla toteuttamassa. Varsalassa pitkä lauttaväli, jolle ei ole kiinteän yhteyden suunnitelmaa.	
<i>Kivimo + Lövä + Mossala</i>	2007	Kiinteän yhteyden optio	T	K: 169 L: 395 M: 354	K: 210/322 L: 388/489 M: 162/246	K: 44t L: 70t M: 44t	K: 1972 L: 1995 M: 1972	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolla, jolloin sopimusaika voi olla suhteellisen lyhyt.	Kaikkiin kolmeen paikkaan on tehty suunnitelma kiinteästä yhteydestä, joka voitaisiin tällä keinolla toteuttaa.	
<i>Högsar + Saverkeit</i>	2008	Lautta	T	H: 319 S: 427	H: 71/109 S: 78/108	H: 44t S: 44t	H: 1972 S: 1972	10 + 5	Säilyvät todennäköisesti lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Högsarissa on tehty selvityksiä sillasta, mutta sitä ei olla toteuttamassa ainakaan lähitulevaisuudessa. Saverkeitissa sillan rakentaminen ei ole kannattavaa näillä näkymin.	Voidaan kilpailuttaa myös yhtenä neljän lauttavälin pakettina. Tällöin kynnys osallistua kilpailuun voi kuitenkin nousta liian korkeaksi pienille yrittäjille. (Ks. suuret kokonaisuuudet.)
<i>Kokkila + Väno</i>	2008	Lautta	T	K: 615 V: 227	K: 365/526 V: 367/463	K: 70t V: 70t	K: 1995 V: 1995	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Kaksi samantyyppistä lauttapaikkaa. Kumpaankaan ei ole suunniteltua kiinteää yhteyttä (Värossa risteää laivaväylä ja Kokkila on pitkä lauttaväli sekä matalat rammat). Molemmissa tällä hetkellä uudehkot lautat.	

Kilpailuttavat lauttapaikat	Ajan-kohta	Hankinta-malli	Tie-piiri	Lautta-välin pituus (m)	Liikenne-määrät KVL/KKVL	Lautan kantavuus	Lautan valmistusvuosi	Ehdotettava sopimus-aika + optio jatkoajasta (vuosia)	Perustelut sopimusajalle	Yleiset perustelut	Huomioitavat seikat
Sisä-Suomi											
Kietävälä + Rongonsalmi	2005	Lautta	Kas	K: 538 R: 360	K: 115/192 R: 43/76	K: 44t R: 44t	K: 1978 R: 1971	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina (Kietävälä ainakin ehdotetun sopimusajan ajan), jolen voidaan kilpailuttaa heti alkuvaiheessa. Hyvin samantyyppiset lauttapaikat ja kalusto samanikäisiä.		Voidaan kilpailuttaa myös yhtenä neljän lauttavälin pakettina. Tällöin kynnys osallistua kilpailuun voi kuitenkin nousta liian korkeaksi pienille yrityksille. (Ks. suuret kokonaisuuudet.)
Koivukanita + Kuparinvirta	2005	Lautta	Kas	Ko: 721 Ku: 235	Ko: 125/223 Ku: 78/107	Ko: 44t Ku: 44t	Ko: 1978 Ku: 1978	10 + 5	Pitkät lauttavälit. Koivukannassa risteää syväväylä. Säilyvät lauttapaikkoina, joten voidaan kilpailuttaa heti alkuvaiheessa. Hyvin samantyyppiset lauttapaikat ja kalusto samanikäisiä.		
Hirvisalmi + Puutossalmi	2005	Lautta	S-K	H: 396 P: 482	H: 453/675 P: 925/1287	H: 60t P: 130t	H: 1978 P: 1976	10 + 5	Kiinteän yhteyden mahdollisuutta selvitetään, mutta sen toteuttaminen ei ole todennäköistä. Hirvisalmi on piirin kiinteän yhteyden toteuttamisilialla häntäpäässä. Puutossalmessa erittäin paljon liikennettä, mutta siltan rakentaminen olisi erittäin kallista, koska syväväylän vuoksi siltä pitäisi tehdä korkea. Paikalla on suuren kantavuuden lautta. Voittaisiin kilpailuttaa lauttayhteytenä.		
Hanhivirta + Vekaransalmi	2007	Kiinteän yhteyden optio	Kas	H: 189 V: 252	H: 457/696 V: 451/690	H: 60t V: 70t	H: 1969 V: 1995	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolle, jolloin sopimusaika voi olla suhteellisen lyhyt.		H/K-suhte on Hanhivirran osalta niin korkea, että on harkinnan arvoista, kannattaisiko toteuttaa suoraan siltana eikä optiokohteena.
Hätinvirta + Kylläniemi	2007	Kiinteän yhteyden optio	Kas	H: 184 K: 479	H: 259/405 K: 99/198	H: 60t K: 44t	H: 1969 K: 1978	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolle, jolloin sopimusaika voi olla suhteellisen lyhyt.		Vaihtoehtoisesti voidaan kilpailuttaa yhdessä Hanhivirran ja Vekaransalmen kanssa (ks. suuret kokonaisuuudet.)
Allassalmi + Oikarainen + Räisälä	2007	Lautta	O L	A: 733 O: 291 R: 407	A: 114/233 O: 81/77 R: 247/186	A: 60t O: 42t R: 42t	A: 1971 O: 1963 R: 1958	10 + 5	Säilyvät todennäköisesti lauttapaikkoina. Voidaan kilpailuttaa yhtenä pakettina, vaikka maantieteellistä etäisyyttä Allassalmen ja kahden muun paikan välillä on paljon.		
Lamposaari + Tappuvirta	2008	Lautta	Kas	L: 380 T: 303	L: 188/205 T: 153/290	L: 44t T: 60t	L: 1971 T: 1971	10 + 5	Lamposaari säilyy lauttapaikkana, mutta saattaa siirtyä joskus Lappeenrannan kaupungin hoitoon. Tappuvirta hiljainen seutu, lossi vanha. Voittaisiin kilpailuttaa yhtenä pakettina.		
Arvinsalmi + Korttessalmi	2008	Kiinteän yhteyden optio	S-K	A: 430 K: 215	A: 308/416 K: 150/204	A: 60t K: 44t	A: 1969 K: 1978	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolle, jolloin sopimusaika voi olla suhteellisen lyhyt.		

Kilpailutettavat lauttapaikat	Ajan- Hankinta- kohta	Hankinta- malli	Tie- piiri	Lautta- välin pituus (m)	Liikenne- määrät KVL/KKVL	Lautan kantavuus	Lautan valmis- tumis- vuosi	Ehdotettava sopimus- aika + optio jatkoajasta (vuosia)	Perustelut sopimusajalle	Yleiset perustelut	Huomioitavat seikat
<i>Meri-Suomi</i>											
Barösund + Pellinki + Skäldö	2006	Lautta	U	B: 285 P: 277 S: 459	B: 352/597 P: 509/759 S: 750/1163	B: 44t P: 60t S: 60t	B: 1971 P: 1974 S: 1971	10 + 5	Säilyvät todennäköisesti lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Barösundin osalta esisuunnitelma kiinteistä yhteydestä on olemassa, mutta sen toteutus on epäodennakkoista. Kiinteä yhteys ei ole todennäköinen kahdessa muussakaan paikassa, joten kaikki kolme lauttaväliä ehdotetaan kilpailutettavaksi yhtenä paketina ensimmäisessä vaiheessa.	
Bergö	2007	Lautta	V	1186	337/433	90t	1973	10 + 5	Säilyy lauttapaikkana. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Pitkä lauttaväli (yli 1 km), säilyy lauttapaikkana jatkossakin. Kilpailutetaan lauttayhteytenä.	
Eskilsö	2007	Kiinteän yhteyden optio	V	185	152/252	44t	1972	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolle, jolloin sopimusaika voi olla suhteellisen lyhyt.	Lyhyt lauttaväli, sillan rakentamista on suunniteltu. Voittaisiin kilpailuttaa kiinteän yhteyden optiolla.	
Oulunsalo - Hailuoto	2008	Lautta	O	6894	638/842	290t/150t	1987/1996	15 + 5	Jos päädytään kilpailuttamaan lauttapaikkana, on suuret investoinnit huomioitava sopimusajan pituudessa.	Kehittämishanke. Paikalla nyt kaksi lautta-alusta, joista toinen uudehko ja toisella käytökäällä vielä runsaasti jäljellä. Kallis kohde. Eri vaihtoehdot selvitettyä tarkoin. Jos päädytään kehittämään lauttaliikennettä, voitaisiin kilpailuttaa loppuvaiheessa lauttayhteytenä.	

Taulukko 2.3. Kilpailuttamisohjelman eteneminen lauttaipaikkakokonaisuuksittain pienten kokonaisuuksien vaihtoehdossa.



2.3 Suurten kokonaisuuksien vaihtoehto

Suurten kokonaisuuksien vaihtoehto eroaa pienten kokonaisuuksien vaihtoehdosta siten, että siinä on yhdistetty joitakin lauttapaikkakokonaisuuksia, jotka toisessa vaihtoehdossa kilpailutettaisiin erikseen. Suurten kokonaisuuksien vaihtoehto helpottaa palvelun tilaajan toimia, koska tällöin solmittavia sopimuksia on vähemmän. Se saattaa kuitenkin rajata pieniä yrittäjiä kilpailuttamisen ulkopuolelle, koska niiden resurssit ja mielenkiinto eivät mahdollisesti riitä suurien kokonaisuuksien hoitamiseen.

Suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa kilpailutettavia lauttapaikkakokonaisuuksia on yhteensä 15 eli kuusi vähemmän kuin toisessa vaihtoehdossa.

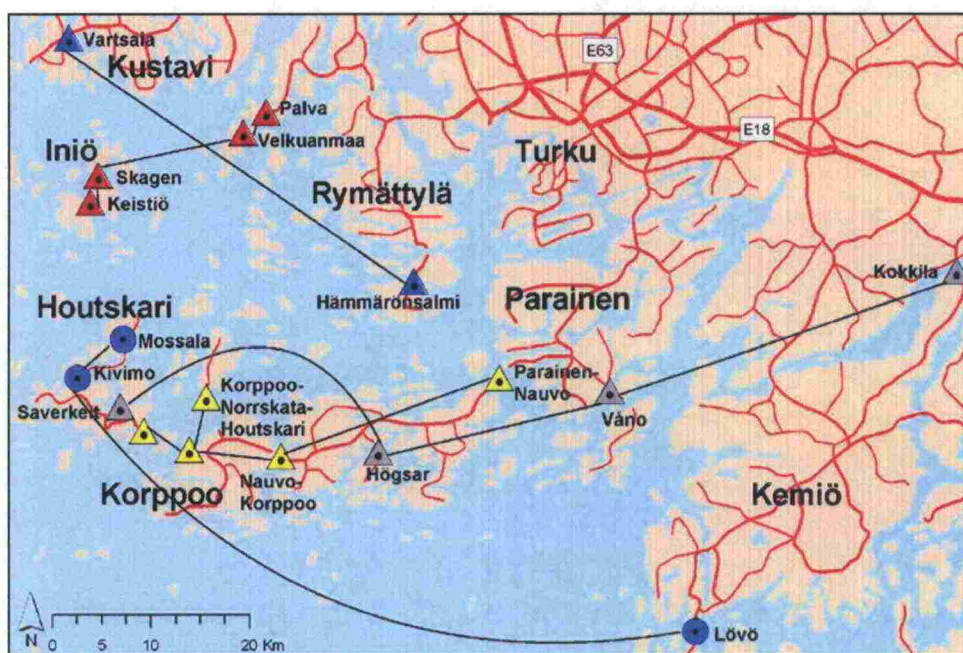
Vuosittain kilpailutettavien lauttapaikkojen ja lauttapaikkakokonaisuuksien määrä olisi seuraava:

Vuosi	Kilpailutettavien lauttapaikkojen määrä	Kilpailutettavien lauttapaikkakokonaisuuksien määrä
2005	10	3
2006	7	2
2007	14	6
2008	9	4
Yhteensä	40	15

Tiepiireittäin kokonaisuuksia olisi seuraavasti: Turun tiepiirissä 5, Kaakkois-Suomessa 3, Savo-Karjalassa 2, Vaasan tiepiirissä 2, Uudellamaalla 1 sekä Oulun tiepiirissä 1 oma ja 1 yhteinen kokonaisuus Lapin tiepiirin kanssa. Suuret kokonaisuudet on esitetty seuraavissa kartoissa alueittain. Lapin, Oulun, Vaasan ja Uudenmaan tiepiirien osalta suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet ovat samat kuin edellisessä luvussa esitetyt, joten niistä ei ole uutta karttaa.

Turun tiepiirin osalta erot pienten kokonaisuuksien vaihtoehtoon verrattuna ovat seuraavat (kartta 2.6):

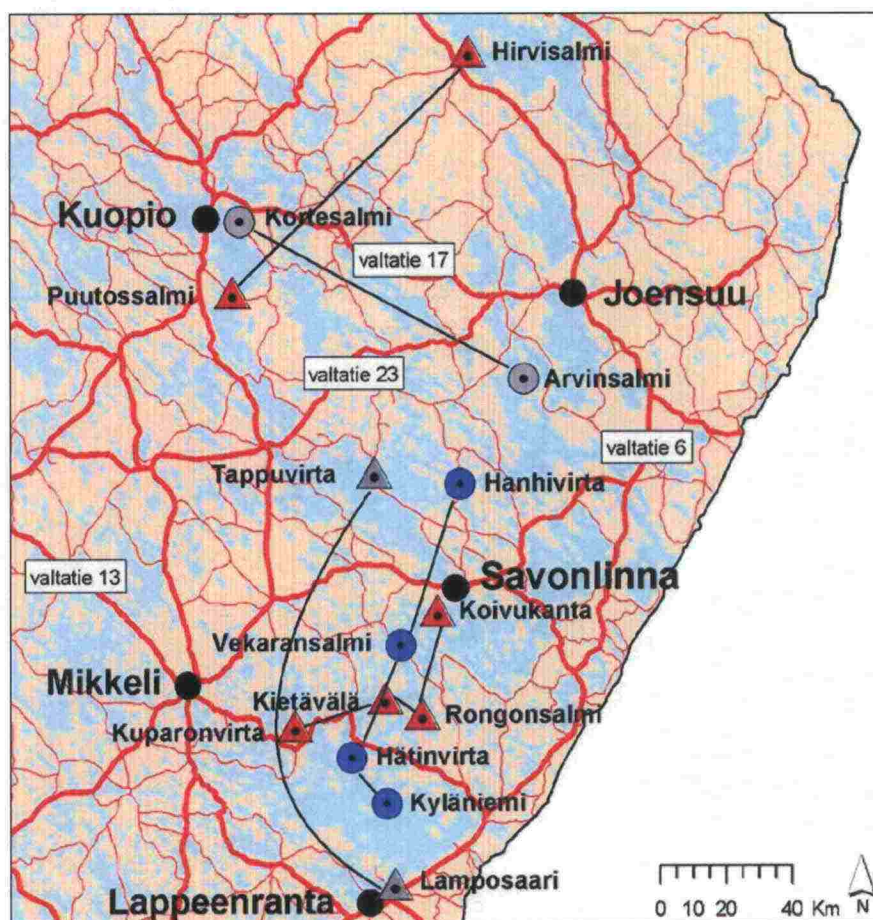
- 1) Skagen, Keistiö, Palva ja Velkuanmaa kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena vuonna 2005,
- 2) Parainen–Nauvo, Nauvo–Korppoo ja Korppoo–Norrskata–Houtskari kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena vuonna 2006 ja
- 3) Högsar, Saverkeit, Kokkila ja Våno kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena vuonna 2008.



Kartta 2.6. Kilpailutettavat lauttapaikkakokonaisuudet Turun tiepiirissä suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa.

Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirien alueella muutoksia pienten kokonaisuuksien vaihtoon verrattuna on kaksi (kartta 2.7):

- 1) Kietävälä, Koivukanta, Kuparinvirta ja Rongonsalmi kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena vuonna 2005 ja
- 2) Hanhivirta, Hätingvirta, Kyläniemi ja Vekaransalmi kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena vuonna 2007.



Kartta 2.7. Kilpailutettavien lauttapaikkojen kokonaisuudet Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirien alueella suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa.

Seuraavilla sivuilla olevassa taulukossa 2.4 esitetään lauttaliikenteen kilpailuttamisohjelma yksityiskohtaisesti lauttapaikkakokonaisuuksittain suurten kokonaisuuksien vaihtoehdon mukaan samaan tapaan kuin pienten kokonaisuuksien yhteydessä.

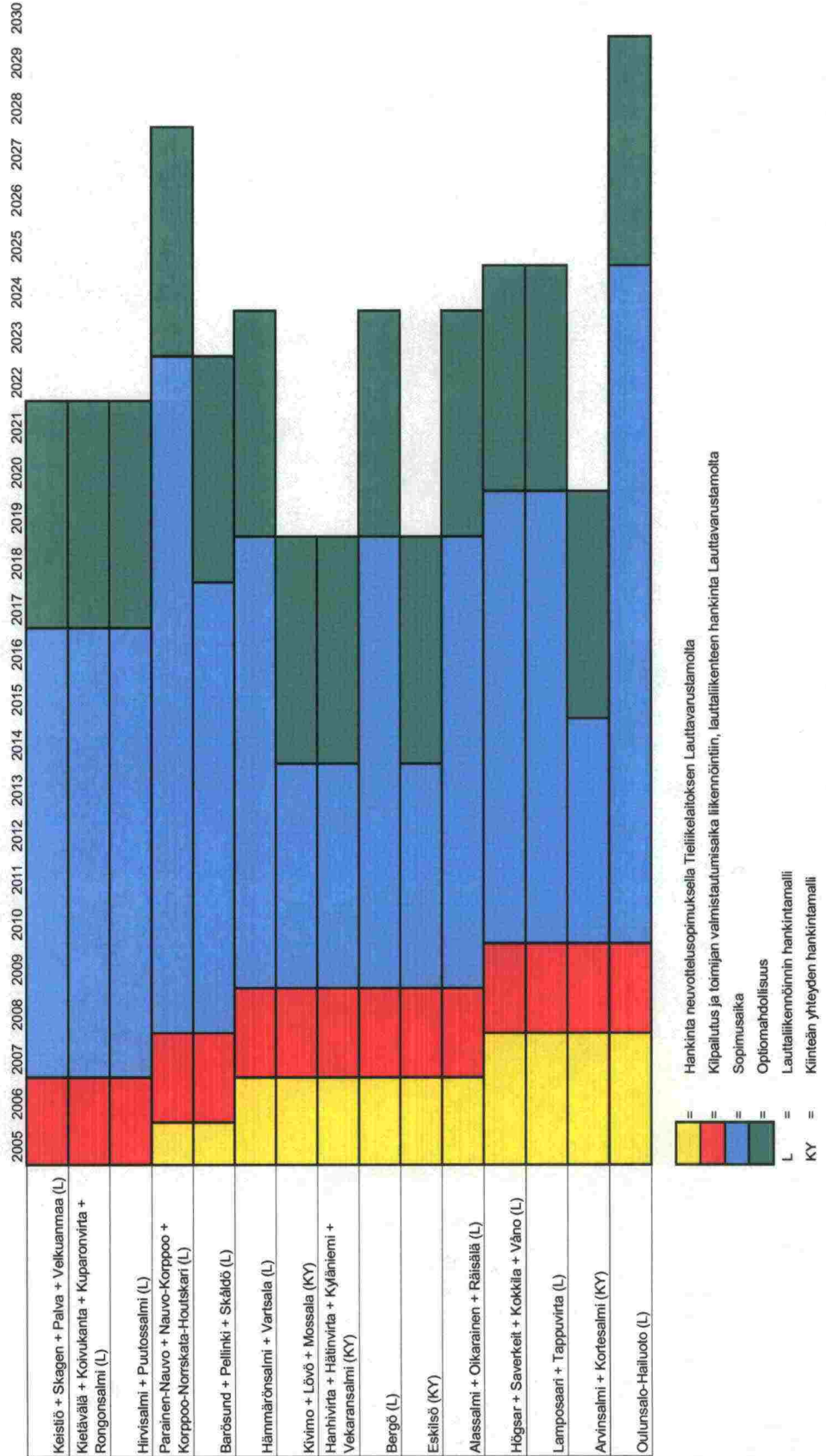
Taulukko 2.4. Kilpailuttamishjelma suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa alueittain.

Kilpailutettavat lauttapaikat	Ajan-kohta	Hankinta-malli	Tie-piiri	Lautta-välin pituus (m)	Liikenne-määrät KVL/KKVL	Lautan kantavuus	Lautan valmistus-vuosi	Ehdotettava sopimus-alka + optio-jatkoajasta (vuosia)	Perustelut sopimusajalle	Yleiset perustelut	Huomioitavat selkät
Turun saaristo											
Keisistö + Skagen + Palva + Velkuunmaa	2005	Lautia	T	K: 1400 S: 600 P: 1000 V: 940	K: ? S: 1177/167 P: 114/144 V: 67/96	K: 44t S: 44t P: 60t V: 44t	K: 1972 S: 1971 P: 1974 V: 1972	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusajalla.	Neillä samalla alueella sijaitsevaa saman kokoluokan lauttapaikkaa, jolle ei tule kiinteää yhteyttä ja jolla on vanhaa lauttakalustoa. Mahdollisuus myös paikalliselle yrittäjälle. Sopiva aloituskohta Palva ja Velkuunmaan kanssa. Keisistö yleiseksi tieksi syksyllä 2004.	Paketti saattaa olla liian iso pienille yrityksille.
Parainen - Nauvo + Nauvo - Korppoo + Korppoo - Noursketa - Houskari	2006	Lautia	T	P-N: 1664 N-K: 792 K-N: 3900 K-H: 9500	P-N: 1504/2219 N-K: 702/1264 K-N: 89/147 K-H: 210/388	P-N: 2007/150t N-K: 130t K-N: 130t K-H: 130t	P-N: 1992/1993 N-K: 1983 K-N: 1967/1984 K-H: 1967/1984	15 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Parainen - Nauvo -välikin näillä näkymin. Suuret investoinnit huomioitava sopimusajan pituudessa.	Saaristojen lautta-alusyhteydet muodostavat liikenteellisen kokonaisuuden. Yhtenä pakettina kilpailuttamisen merkittävä etu on, että aluksia on tarvittaessa helppo siirtää lauttapaikalta toiselle. Paraisen ja Nauvon välille on kiinteäksi yhteydeksi suunniteltu sekä siltaa että tunnelia, mutta kummankaan toteutuminen ei näytä todennäköiseltä. Nauvo - Korppoo voitaisiin teknisesti muuttaa lossipaikaksi nykyisen lautta-aluspaikan sijaan (Nykyinen lautta on käytännössä lossi ilman vajjeria).	Erittäin suuri kokonaisuus, mikä saattaa karsia kiinnostuneiden määrää. Tämän vuoksi tarjous pyydetään vaihtoehtoisena lautta-aluspaikottain eriteltynä.
Hämmärönsalmi + Vartsala	2007	Lautia	T	H: 305 V: 952	H: 166/208 V: 684/1198	H: 44t V: 130t	H: 1972 V: 1994	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusajalla.	Hämmärönsalmen lauttapaikalle on olemassa suunnitelma kiinteästä yhteydestä (yhteissuunnitelma tehty), mutta sitä ei näillä näkymin ole toteuttamassa. Vartsalassa pitkä lauttaväli, jolle ei ole kiinteän yhteyden suunnitelmaa.	
Kivimmo + Lövä + Mossala	2007	Kiinteän yhteyden optio	T	K: 169 L: 395 M: 354	K: 210/322 L: 388/489 M: 162/246	K: 44t L: 70t M: 44t	K: 1972 L: 1995 M: 1972	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolla, jolloin sopimusajalla voi olla suhteellisen lyhyt.	Kaikkiin kolmeen paikkaan on tehty suunnitelma kiinteästä yhteydestä, joka voitaisiin tällä keinolla toteuttaa.	
Högsar + Saverfelt + Kokkila + Väno	2008	Lautia	T	H: 319 S: 427 K: 615 V: 227	H: 71/109 S: 78/108 K: 365/526 V: 367/463	H: 44t S: 44t K: 70t V: 70t	H: 1972 S: 1972 K: 1995 V: 1995	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusajalla.	Neillä lauttapaikan kokonaisuus, joka koostuu kahdesta parista hyvin samantyyppisiä lauttapaikkoja. Sopii kilpailutettavaksi yhtenä paketina. Kiinteää yhteyttä ei olla toteuttamassa näillä näkymin.	Paketti saattaa olla liian iso pienille yrityksille.

Kilpailutettavat lauttapaikat	Ajan-kohta	Hankinta-malli	Tie-piiri	Lautta-välin pituus (m)	Liikenne-määrät KVL/KKVL	Lautan kantavuus	Lautan valmistus-vuosi	Ehdotettava sopimus-aika + optio jatkosajasta (vuosia)	Perustelut sopimusajalle	Yleiset perustelut	Huomioitavat seikat
Sisä-Suomi											
Kietävälä + Koivukanta + Kuparinvirta + Rongonsalmi	2005	Lautta	Kas	Ki: 538 Ko: 721 Ku: 235 R: 360	Ki: 115/192 Ko: 125/223 Ku: 78/107 R: 43/76	Ki: 441 Ko: 441 Ku: 441 R: 441	Ki: 1978 Ko: 1978 Ku: 1978 R: 1971	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina (Kietävälä ainakin ehdotetun sopimusajan ajan), joihin voidaan kilpailuttaa heti alkuvaiheessa. Hyvin samantyyppiset lauttapaikat ja kalusto samanikäistä.		Paketti saattaa olla liian iso pienille yrityksille.
Hirvisalmi + Puutosalmi	2005	Lautta	S-K	H: 396 P: 482	H: 453/675 P: 925/1287	H: 601 P: 1301	H: 1978 P: 1976	10 + 5	Kiinteän yhteyden mahdollisuutta selvitetään, mutta sen toteuttaminen ei ole todennäköistä. Hirvisalmi on piirin kiinteän yhteyden toteuttamissuunnitelma häntäpäässä. Puutosalmessa on erittäin paljon liikennettä, mutta sillan rakentaminen olisi erittäin kallista, koska syväväylän vuoksi siitä pitäisi tehdä korkea. Paikalla on suuren kantavuuden lautta. Voilaisiin kilpailuttaa lauttayhteyttä.		
Hanhivirta + Hälinvirta + Kylänieni + Vekaransalmi	2007	Kiinteän yhteyden optio	Kas	Ha: 189 Hä: 184 K: 479 V: 252	Ha: 457/696 Hä: 259/405 K: 99/198 V: 451/690	Ha: 601 Hä: 441 K: 441 V: 701	Ha: 1969 Hä: 1969 K: 1978 V: 1995	5 + 5	Kaikki neljä kohdetta paikkoja, joihin voitaisiin rakentaa silta lämän kilpailuttamisen yhteydessä. Hanhivirta on piirin kärkikohde kiinteän yhteyden toteuttamiseksi. Tiesuunnitelma on olemassa, tarkoitus laatia yleissuunnitelma. Sillan H/K-suhte hyvä (2). Vekaransalmessa on uusi lautta ja syväväylä riistää, mutta se on liikenteellisesti tärkeä kohde. Kylänienistä on olemassa yleissuunnitelma ja Hälinvirrasta sen laatiminen on aloitettu.		Paketti koko saattaa vähentää kiinnostuneiden määrää.
Alassalmi + Oikarainen + Räisälä	2007	Lautta	O L	A: 733 C: 291 R: 407	A: 114/233 C: 81/77 R: 247/186	A: 601 C: 421 R: 421	A: 1971 C: 1963 R: 1958	10 + 5	Säilyvät todennäköisesti lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusajaksi.	Säilyvät todennäköisesti lauttapaikkoina. Voidaan kilpailuttaa yhtenä paketina, vaikka maantieteellistä etäisyyttä Alassalmen ja kahden muun paikan välillä on paljon.	
Lampoosaari + Tappuvirta	2008	Lautta	Kas	L: 380 T: 303	L: 188/205 T: 153/290	L: 441 T: 601	L: 1971 T: 1971	10 + 5	Säilyvät lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusajaksi.	Lampoosaari säilyy lauttapaikkoina, mutta saattaa siirtyä poskus Lappeenrannan kaupungin hoitoon. Tappuvirta hiljainen seututie, lossi varma. Voilaisiin kilpailuttaa yhtenä paketina.	
Arvinsalmi + Korttesalmi	2008	Kiinteän yhteyden optio	S-K	A: 430 K: 215	A: 306/416 K: 150/204	A: 601 K: 441	A: 1969 K: 1978	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolle, jolloin sopimusajaksi voi olla suhteellisen lyhyt.	Molemmat paikkoja, joihin olisi mahdollista rakentaa silta. Korttesalmesta on olemassa yleissuunnitelma. Voilaisiin kilpailuttaa kiinteän yhteyden optiota.	

Meri-Suomi												
Barösund + Pellinki + Skaldö	2006	Lauttia	U	B: 265 P: 277 S: 459	B: 352/597 P: 509/759 S: 750/1163	B: 441 P: 601 S: 601	B: 1971 P: 1974 S: 1971	10 + 5	Säilyvät todennäköisesti lauttapaikkoina. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Barösundin osalta esisuunnitelma kiinteästä yhteydestä on olemassa, mutta sen toteutus on epätodennäköistä. Kiinteä yhteys ei ole todennäköinen kahdessa muussaakaan paikassa, joten kaikki kolme lauttaväliä ehdotetaan kilpailutettavaksi yhtenä paketina ensimmäisessä vaiheessa.		
Bergö	2007	Lauttia	V	1166	337/433	90t	1973	10 + 5	Säilyy lauttapaikkana. Kyselyn mukaan n. 10 vuotta on toivotuin sopimusaika.	Prikä lauttaväli (yli 1 km), säilyy lauttapaikkana jatkossakin. Kilpailutetaan lauttayhteytenä.		
Eskilsö	2007	Kiinteän yhteyden optio	V	185	152/252	44t	1972	5 + 5	Ehdotetaan kilpailutettavaksi kiinteän yhteyden optiolla, jolloin sopimusaika voi olla suhteellisen lyhyt.	Lyhyt lauttaväli, sillan rakentamista on suunniteltu. Voitaisiin kilpailuttaa kiinteän yhteyden optiolla.		
Oulunsalo - Hailuoto	2008	Lauttia	O	6894	638/842	290t/150t	1987/1996	15 + 5	Jos päädytään kilpailuttamaan lauttapaikkana, on suuret investoinnit huomioitava sopimusajan pituudessa.	Kehtämishanke. Paikalla nyt kaksi lautta-alusta, joista toinen uudehko ja toisella käytössä vielä runsaasti jäljellä. Kallis kohde. Eri vaihtoehdot selvitetävä tarkoin. Jos päädytään kehittämään lauttaliikennettä, voitaisiin kilpailuttaa loppuvaiheessa lauttayhteytenä.		

Taulukko 2.5. Kilpailuttamishjelman eteneminen lauttaikaikkokokonaisuuksittain suurten kokonaisuuksien vaihtoehdossa.



3 KILPAILUTTAMISPROSESSISSA HUOMIOITAVAT ASIAT

3.1 Kilpailuttamisen valmistelu ja asiakirjojen laadinta

3.1.1 Tarjouspyyntö ja sopimus

Kilpailuttamiskokonaisuuden valintaan tulee kiinnittää huomiota. Liian suurten kokonaisuuksien kilpailuttaminen voi karsia tarjoajien määrää resurssien puutteessa, koska enemmistö toimijoista on kiinnostunut osallistumaan lauttaliikenteen tarjouskilpailuun yksin, eikä esimerkiksi yritysten yhteenliittymänä.

Sopimuksessa on huomioitava uuden tai käytettynä ostettavan kaluston hankinta, koska etenkin uusien lauttojen hankinta on erittäin suuri ja aikaa vievä investointi. Kaluston hankinnan kannalta on tärkeää riittävän pitkä sopimusaika suurten alkuinvestointien vuoksi. Sopimuksessa on huomioitava poistot, huollot ja muut kulut.

Etenkin pienet yritykset toivovat kaluston vuokrausmahdollisuutta. Kaluston vuokraaminen on kuitenkin ensisijaisesti uuden toimijan ja Tieliikelaitoksen Lauttavarustamon välinen neuvotteluasia.

Tarjouspyynnön ja sopimuksen valmistelussa sekä laadinnassa on otettava huomioon Suomen lainsäädännön asettamat vaatimukset julkisille hankinnoille ja kilpailuttamistoiminnalle.

Tarjouspyyntöä ja sopimusta laadittaessa on otettava huomioon asiakirjojen selkeys, jotta uusi palvelun tuottaja tietää velvollisuutensa, vastuunsa ja oikeutensa sopimuskauden aikana lauttaliikenteen ja lauttapaikan hoidossa, palvelutasokysymyksissä sekä muissa lauttaliikennöintiin liittyvissä asioissa, kuten yhteistyö- ja informointiasioissa. Näin voidaan välttää ristiriitaitilanteita sopimuskaudella. Sopimusasiakirjat on laadittava ottaen huomioon se seikka, että palvelun tuottajalla ei välttämättä ole ennakkotuntemusta lauttaliikenteen hoitamiseen liittyvistä asioista. Sopimusasiakirjojen on siten oltava aukottomia ja yksiselitteisiä.

Tilaajan on pyrittävä kuvaamaan eri lauttapaikkojen olosuhteet mahdollisimman tarkasti sopimuksessa ja otettava huomioon myös vuodenaikojen tuomat vaatimukset, kuten jääteiden ylläpito. Palvelun tuottajan on saatava tarpeeksi tietoa lauttapaikan olosuhteista ja lauttaliikenteeseen liittyvistä velvollisuuksista, jotta tuottaja kykenisi hinnoittelemaan tuottamansa palvelun oikein tuotettaviin palveluihin nähden.

Sopimusasiakirjojen laadinnassa voidaan huomioida lauttaliikenteen kilpailuttamismenettelyissä olemassa olevia käytäntöjä muualla. Mallia voidaan ottaa mm. Ahvenanmaalla käytettävistä menettelytavoista. Yhteistyötä kilpailuttamisprosessin aikana voitaisiin tehdä esimerkiksi Varustamoliikelaitoksen kanssa mm. kalustokysymyksissä.

Sopimuksen laadinnassa tulee ottaa huomioon myös vapaasti kulkevien lauttojen henkilöstön pätevyysvaatimukset. Erityisesti rannikkoseuduilla henkilöstön on oltava ruotsinkielentaitoista etenkin asiakaspalvelun vuoksi, mutta myös sujuvan toiminnan takaamiseksi ongelmatilanteissa.

Sopimusehdot, hankintamalli ja lauttapaikan tulevaisuudensuunnitelmat etenkin kiinteän yhteyden rakentamisen suhteen vaikuttavat siihen, mikä on paras sopimusaika kullakin lauttapaikalla. Jotta sopimusaika olisi kiinnostuneille yrityksille mahdollisimman sopiva, sopimukseen voidaan sisällyttää optiomahdollisuus, mikä mahdollistaa palvelun tuottajalle pidemmän sopimuskauden tämän niin halutessaan.

Uuden toimijan sopimuksen alkamisajankohta on valittava huolella. Liikenteeseen ei saa tulla katkoksia liikennöitsijän vaihtuessa. Toimijan vaihtumista ei välttämättä kannata ajoittaa vuoden vaihteeseen, kesäkauden tai vuorokauden vilkkaimpaan liikennöinti-aikaan. Kiinnittymislaitteiden mahdollinen vaihtaminen toimijan vaihtuessa on otettava huomioon, sekä ajallisesti että teknisesti.

3.1.2 Palvelutasovaatimukset

Palvelun tilaajan on määriteltävä lauttapaikalle palvelutaso, johon kuuluu muun muassa vuorotiheys ja päivittäiset vuoromäärät, vuorokautiset liikennöntiajat, aikataulun olemassaolo sekä lautan kantavuus. Myös kalustolle voidaan asettaa erilaisia vaatimuksia kilpailuttamistilanteessa palvelutason turvaamiseksi. Kaluston ikää tärkeämpi tekijä on lautan toimintavarmuus. Kaluston laatuksymyksiin ja liikennekatkosten välttämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota palvelun tuottajan vaihtuessa. Liikenne ei saa katketa pitkäksi aikaa esimerkiksi kalustovaurion vuoksi. Myös kiinteän yhteyden option kilpailuttamisvaihtoehdossa lauttakalustolle on asetettava riittävät vaatimukset, jotta palvelutaso pystytään säilyttämään myös tässä kilpailuttamisvaihtoehdossa kiinteän yhteyden rakentamisen aikana.

Palvelutaso tulee tarkastaa säännöllisesti, koska tieliikenteen liikennemäärät ja liikenteen jakautuminen vuorokaudenajan suhteen lauttapaikalla saattavat muuttua sopimusajanjaksolla. Palvelutason muutos saattaa vaikuttaa myös palvelun tuottajalle maksettavaan sopimushintaan. Palvelun tuottaja tekee esityksen tilaajalle palvelutason muutoksista mm. saadun asiakaspalautteen mukaan.

3.1.3 Varakalustokysymys

Varakalustojärjestelyihin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Varakalustoa on oltava saatavilla kalustovauriotilanteissa ja lauttojen telakointien ajan. Varakaluston järjestelykysymys on ongelmallinen lauttaliikenteen kilpailuttamisprosessissa, koska pienen lauttapaikkakokonaisuuden hoitavalla toimijalla voi olla vaikeaa hankkia yhtä ylimääräistä lauttaa varakalustoksi. Eri toimijoiden yhteistyötä tulee edistää tässä asiassa ja pohtia, olisiko toimijoilla mahdollisuutta esimerkiksi vuokrata Tieliikelaitoksen Lauttavarustamon lauttoja varakalustoksi kalustovauriotilanteissa.

Varakaluston suhteen on tärkeää määritellä, millä lauttapaikoilla varakalustoa on oltava erityisesti saatavilla esimerkiksi kiertotien puutteen vuoksi ja saarikohteissa. Nämä kohteet olisi hyvä selvittää.

Lauttakaluston on oltava myös riittävän jäävahvistettua, että se toimisi hyvin Suomen olosuhteissa. Tämä seikka tulee ottaa erityisesti huomioon hankittaessa kalustoa muista maista.

3.1.4 Kiinnittymislaitteiden standardisointi

Kilpailuttamisen yhteydessä on kiinnitettävä huomiota yhtenäisstandardin luomiseen kiinnittymislaitteiden ja ramppien suhteen Suomessa, vaikka liikennettä harjoittaisi useampikin yrittäjä. Tämä on erityisen tärkeää toimijan vaihtumisten kannalta siksi, ettei laitureita tarvitse rakentaa uudelleen toimijan mahdollisesti vaihtuessa sopimuskauden päättyessä ja että voidaan välttää liikennekatkokset, mutta myös varakaluston käytettävyyden kannalta.

3.1.5 Kiinteän yhteyden optio

Maa- ja vesirakennusalan yrittäjät suhtautuvat varauksella kiinteän yhteyden option vaihtoehtoon mikäli toimijan on hoidettava lauttaliikenne itse kiinteän yhteyden rakentamisen aikana. Lauttaliikennekaluston vaatimia alkuinvestointeja pidetään niin suurina, että lauttaliikenteen hoitaminen itse rakentamisen aikana saattaa olla kannattamaton vaihtoehto palvelun tuottajalle. Lauttaliikenteen hoitaminen alihankintana kiinteän yhteyden rakentamisen aikana koetaan helpommin toteutettavaksi vaihtoehdoksi. Suuri osa yrittäjistä on kiinnostunut pelkästä sillanrakennuksesta ilman vastuuta lauttaliikenteen hoidosta. Kilpailuttamisprosessissa voisi yhä harkita, olisiko joitakin kiinteän yhteyden option lauttapaikkoja mahdollista kilpailuttaa pelkän kiinteän yhteyden rakentamisen osalta ja ostaa samanaikaisesti lauttaliikennepalvelu neuvottelusopimuksella Tieliikelaitoksen Lauttavarustamolta rakentamisen aikana.

Jos lauttapaikalla sovelletaan kiinteän yhteyden optiomahdollisuutta, Tiehallinnon tulee määritellä lauttapaikan palvelutaso ja reunaehdot. Urakoitsijan tulee saada valita kumman annetuista vaihtoehdoista se haluaa toteuttaa, lauttaliikenteen hoitamisen vai kiinteän yhteyden option vaihtoehdon. Erityisen tärkeää on huomioida, kuinka tarjouksia vertaillaan kiinteän yhteyden optiossa ja millainen painotus erilaisille tekijöille annetaan vertailtaessa lauttaliikennettä ja kiinteän yhteyden optiota keskenään.

3.2 Tiedottaminen ja yhteiskunnalliset vaikutukset

3.2.1 Tiedottaminen

Kilpailuttamisprosessista tiedottaminen on erittäin tärkeää. Yrittäjät tarvitsevat palautetta lauttaliikenteen kilpailuttamisen edellytyksistä tehtyyn kyselyyn vastaamisestaan sekä lisätietoa kilpailuttamisen edistymisestä, aikataulusta

ja yksityiskohdista, jotta he voivat suunnitella toimintaansa pitkällä tähtäyksellä ja varautua kilpailuttamiseen.

Yrittäjiä tulee informoida tarpeeksi varhaisessa vaiheessa siitä, millaisia asioita lautaliikenteen hoitaminen käsittää ja millaisia velvoitteita se tuo palvelun tuottajalle. Vaatimusten ja velvoitteiden tarkan määrittelemisen jälkeen uusi toimija voi tehdä päätöksensä siitä, onko hänellä käytettävissä olevien resurssien puitteissa mahdollisuutta lähteä mukaan tarjouskilpailuun.

3.2.2 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Kuntien edustajat toivovat virallisen lausunnon pyytämistä kilpailuttamisprosessista kunnilta. Tärkeänä kunnissa pidetään myös, että uusi yrittäjä työllistäisi samat työntekijät kunnasta kuin aikaisemminkin. Huomiota on kiinnitettävä erityisesti palvelutason säilyttämiseen myös yöliikenteessä kilpailuttamisesta huolimatta.

Seutukaavoissa olevien tie- ja muiden aluevarausten ja suunnitelmien huomioimista ja eteenpäin viemistä tulee pohtia lautaliikenteen sopimuskauden aikana. Jos tieliikenne kytketään lautaliikenteeseen useiksi vuosiksi, jopa viideksitoista vuodeksi, on mietittävä tiesuunnitelmien kehittämistä lautta-
paikkojen lähistöllä saaristossa ja muualla Suomessa.