



Porvoon linja-autoliikenteen järjestämismalli

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



Porvoon linja-autoliikenteen järjestämismalli

TERO ANTTILA

ANNIKA RANTALA

SIMO AIRAKSINEN

AINO LEHTO

JOHANNA WALLIN

PEKKA AALTO

RAPORTEJA 120 | 2012

PORVOON LINJA-AUTOLIIKENTEN JÄRJESTÄMISMALLI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: WSP Finland Oy

Kansikuva: Simo Airaksinen/WSP Finland Oy

ISBN 978-952-257-674-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-674-3

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

Esipuhe

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

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

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

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

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

Sisältö

Esipuhe	1
Johdanto	3
Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat	4
Uudistunut lainsäädäntö	4
Joukkoliikenneviranomaisten alueellinen toimivalta, toimialue ja valintatilanteet päätöksenteossa	4
Palvelutasomäärittelyt	5
Päävaihtoehtoja koskeva päätös	5
Päätösten valmistelun ja täytäntöönpanon aikataulu	6
Valinnat joukkoliikenteen järjestämisvaihtoehtojen välillä	7
Henkilöliikenteen sääntelystä	7
Toimivaltaisen viranomaisen toimivallan tarkastelu	8
Vaihtoehtoiset tavat järjestää liikenne Porvoossa	8
Joukkoliikenteen järjestämistapojen vaikutusarviot Porvoossa	16
Porvoon liikenteeseen soveltuva ratkaisu	18
Liikenteen ryhmittely eri järjestämistapojen kesken	18
Lippujärjestelmä	18
Kustannukset	19
Käyttöoikeussopimusasiakirjat	21
Asiakirjojen rakenne	21
Ansaintamallia koskevaa pohdintaa	21
Kalustomääräykset sekä hinta ja laatu kilpailuja ratkaistaessa	22
Eräitä muita määräyksiä	23
Valtionapumääräysten muutostarpeet	23
Jatkosuunnittelua edellyttävät asiat	24
Tarjouspyynnön lähtötiedot	24
Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät	24
Maksu- ja infojärjestelmän organisointi ja hallinto	24
Siirtymäajan liikennöintisopimusten liikenteen lippu- ja maksujärjestelmät	24
Kirjallisuuslähteet	25
Liitteet	26

Johdanto

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

Tässä työssä on selvitetty, mikä on tarkoituksenmukaisin liikenteen järjestämistapa siinä Porvoon seudun liikenteessä, jossa siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014. Kilpailutettu käyttöoikeussopimus on yksi varteenotettava malli PSA-liikenteen järjestämisessä. Tässä työssä on selvitetty, millä tavoin käyttöoikeussopimusta on tarkoituksenmukaista soveltaa Porvoon liikenteessä. Keskeisimpiä tutkittavia asioita ovat liikennöitsijän ansaintamalli, sopimuskauden pituus, kalustomääräykset sekä sopimuskorvauksen tarkistamista koskevat kohdat.

Uusien liikennöintisopimusten voimassa ollessa liikennöidään samanaikaisesti ja liikenteellisesti osaksi päällekkäin vielä vuoden 2014 jälkeen ns. siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvaa linja-autoliikennettä, jolla on yksinoikeuden suoja. Tämä rajoittaa käyttöoikeussopimusten mukaisen liikenteen suunnittelua ja toteutusta ja joudutaan ottamaan sopimusehdoissa huomioon.

Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat

Uudistunut lainsäädäntö

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

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

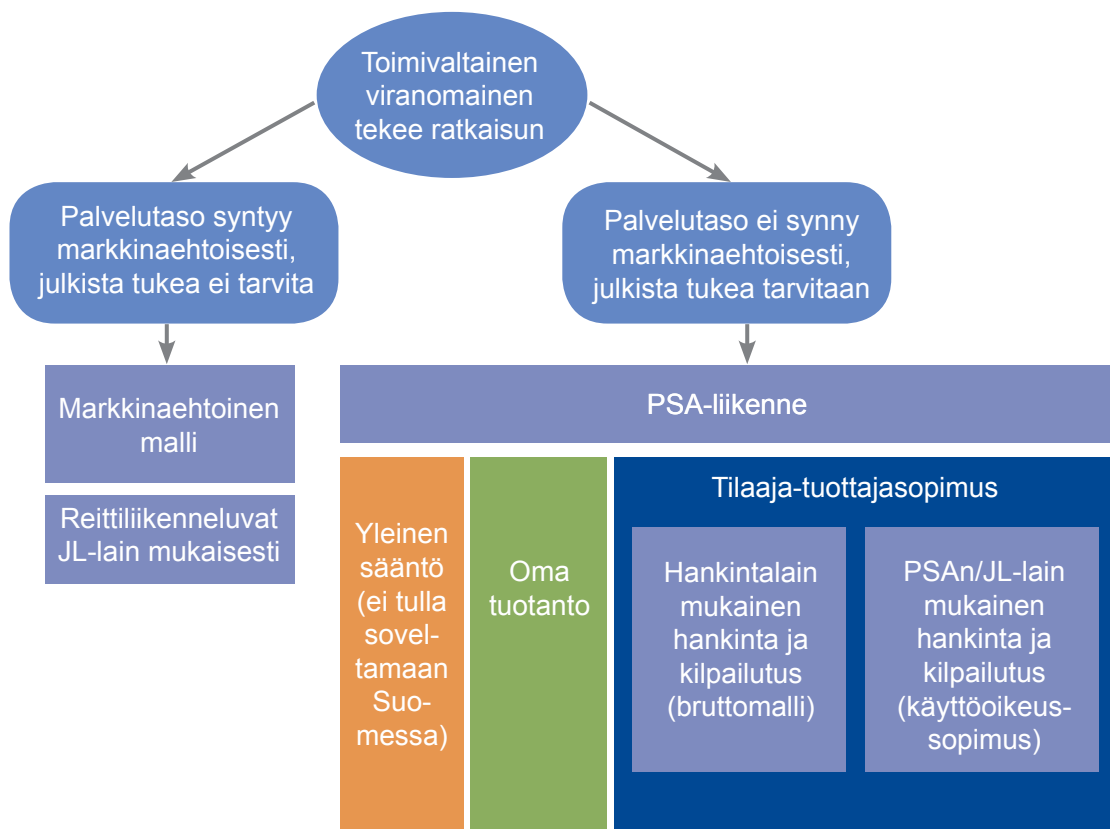
Uudenmaan ELYn toimialueella ml. Porvoo joukkoliikennettä on subventoitu esimerkiksi lippujen hintoja alentamalla ja hankkimalla palveluita ostoliikenteenä. Liikenne ei ole tältä osin markkinaehtoista, vapaaseen markkinoille pääsyyn ja vapaaseen hintakilpailuun perustuvaa elinkeinotoimintaa. Näin ollen joukkoliikenne järjestetään PSA:n, joukkoliikennelain ja julkisia hankintoja koskevien säädösten mukaisesti. Käytännössä linja-autoliikenne on kilpailutettava.

Joukkoliikennelakiin on sisällytetty ns. siirtymäaikaa koskevia säännöksiä. Vuoden 2009 lopulle voimassa olleen henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Kyseessä on kansallinen poikkeusjärjestely. Nämä määräaikaiset sopimukset ovat nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset päättyvät vuosien 2014 ja 2019 välillä. Alkuperäisen voimassaoloajan jälkeen niitä ei voida laillisesti enää jatkaa. Osa Porvoon suunnan siirtymäajan liikennöintisopimuksista umpeutuu 30.6.2014. Jäljelle jäävien siirtymäajan liikennöintisopimusten yksinoikeuden suoja on kuitenkin otettava huomioon järjestettäessä Porvoon alueenkin liikennettä PSA:n ja joukkoliikennelain edellyttämällä tavalla.

Joukkoliikenneviranomaisten alueellinen toimivalta, toimialue ja valintatilanteet päätöksenteossa

Edellä on jo todettu, että joukkoliikenteen järjestämisestä päättävät ja vastaavat alueellisesti toimivaltaiset viranomaiset, joita Suomessa ovat ELY-keskukset sekä erikseen joukkoliikennelaisissa luetellut kunnalliset suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tai kaupunkien viranomaiset. Porvoon alueen toimivaltainen viranomainen on Uudenmaan ELY-keskus. Se vastaa paitsi Porvoon alueen sisällä järjestettävästä liikenteestä, myös alueen rajan ylittävästä seudullisesta liikenteestä.

Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisen päätöksentekotilannetta havainnollistetaan seuraavassa kuvassa.



Kuva 1. Liikenteen järjestämistavan valinta

Palvelutasomäärittelyt

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

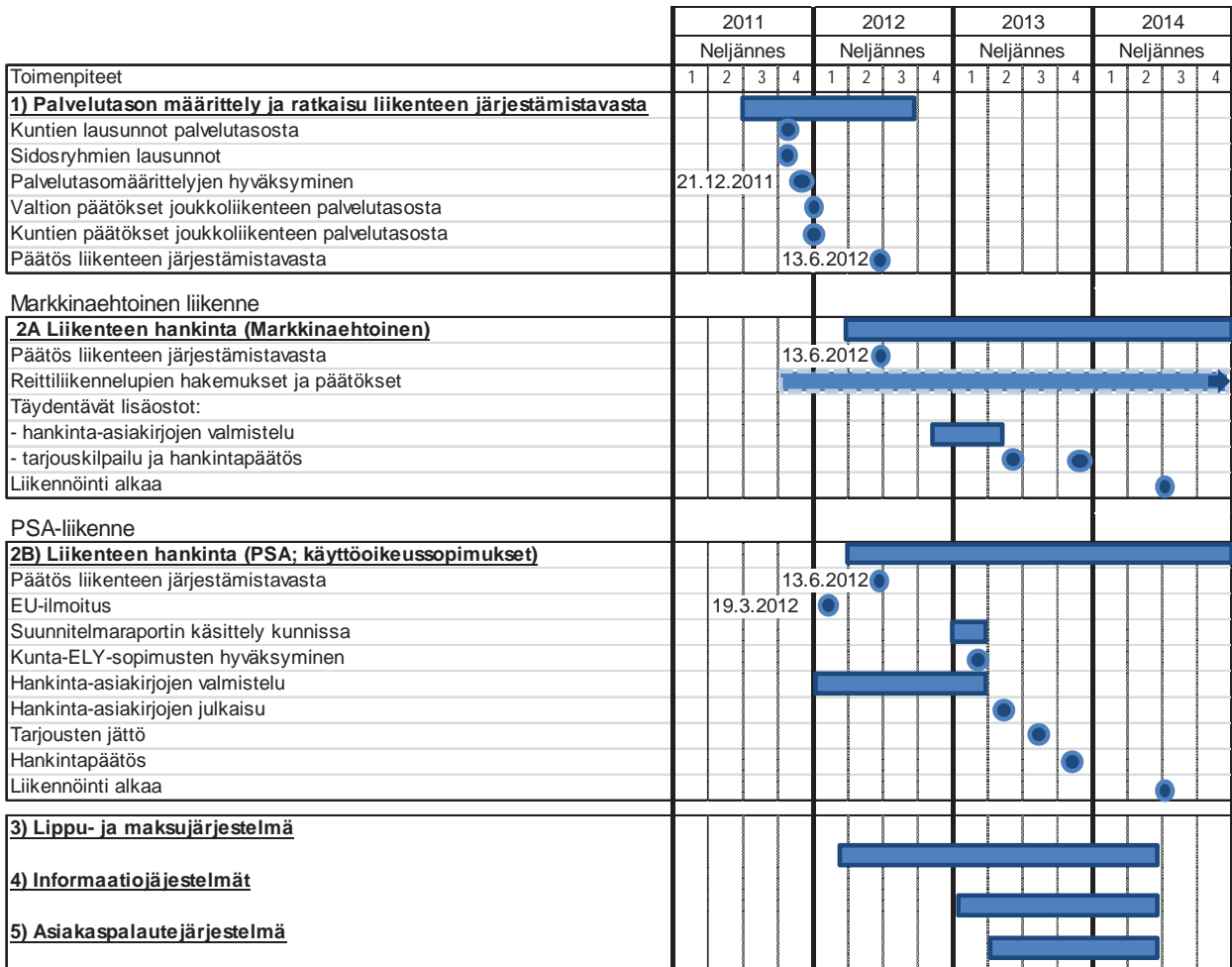
Päivaihtoehtoja koskeva päätös

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

Päätösten valmistelun ja täytäntöönpanon aikataulu

Alla on kuvattu uusien järjestämistapojen valmistelun ja täytäntöönpanon aikataulua.

Porvoon linja-autoliikenteen järjestämistapamallia esiteltiin 29.5.2012 Porvoon kaupunkikehityslautakunnassa.



Kuva 2. Aikataulu

Valinnat joukkoliikenteen järjestämisvaihtoehtojen välillä

Henkilöliikenteen sääntelystä

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

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

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

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

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

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

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

Toimivaltaisen viranomaisen toimivallan tarkastelu

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

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

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

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

Vaihtoehtoiset tavat järjestää liikenne Porvoossa

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

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

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

Markkinaehtoinen malli

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

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

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

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

Koska markkinaehtoisen liikenteen muodostamassa järjestelmässä liikenteen palvelutaso koostuu usean eri liikenteenharjoittajan reittiliikenneluvista, saattaa palvelutaso kehittyä epätasaisesti eri yritysten lisätessä tai vähentäessä liikennettä eri ajankohtina ja eri alueilla. On todennäköistä, että palvelutaso kehittyy hyväksi korkean kysynnän ajankohtina ja yhteysväleillä, mutta vastaavasti jää tavoitteista hiljaisena aikana ja harvaan asutuilla alueilla.

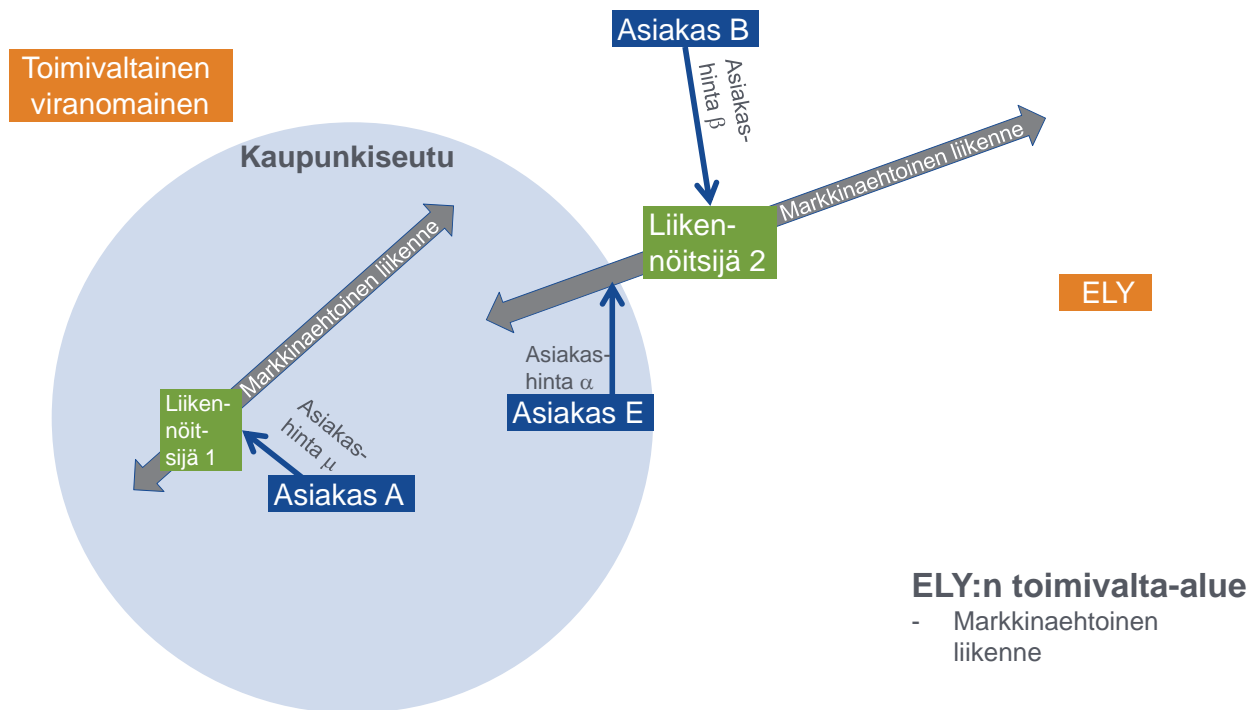
Markkinaehtoisessa mallissa joukkoliikenteen suunnittelu tapahtuu yrityksissä eikä varsinaista liikennejärjestelmätason suunnittelua ole palvelutasomäärittelyiden lisäksi. Näin ollen ei myöskään voida yhteisesti suunnitella maankäyttöä ja joukkoliikennejärjestelmää tukemaan toisiaan vaan linja-autoliikenne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

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

Mallin edut ja haitat:

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

Alla on havainnollistettu liikennöitsijän tulonmuodostusta markkinaehtoisessa mallissa.



Kuva 3. Markkinaehtoinen malli

Markkinaehtoinen malli täydennettynä palvelusopimusasetuksen keinoin

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

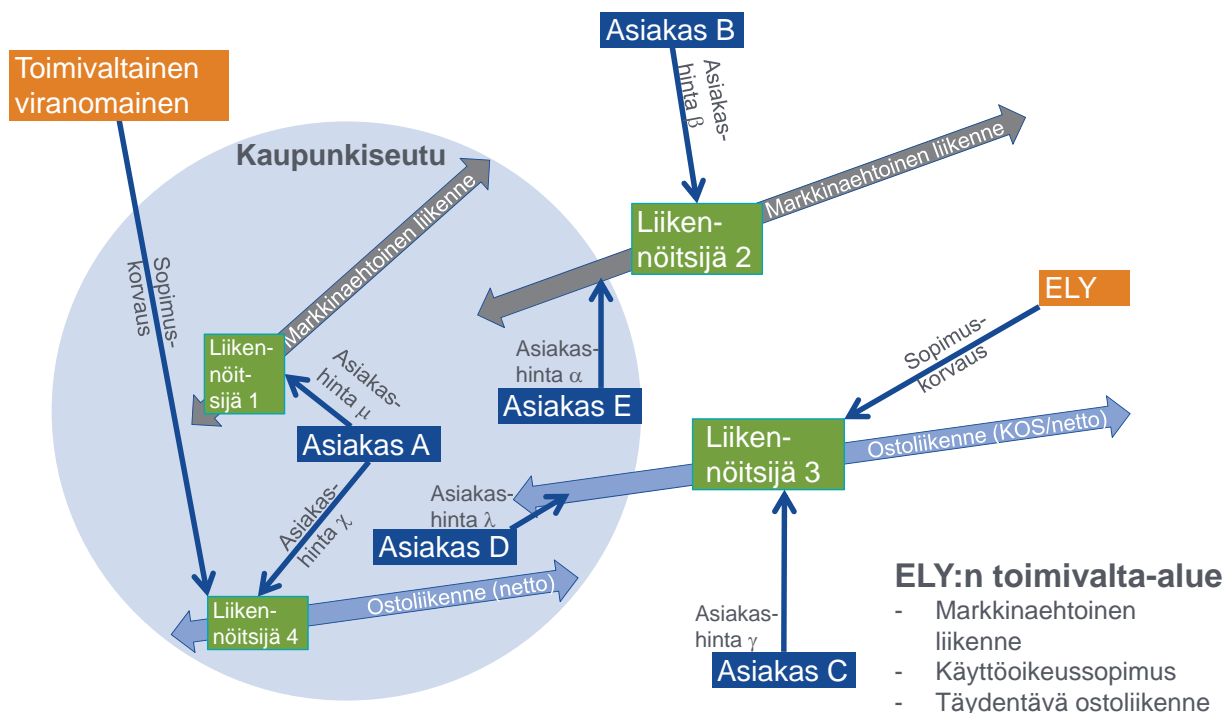
Toimivaltainen viranomainen laatii täydentävän liikenteen suunnitelman, antaa tarjouspyynnössään keskeisimpien lipputuotteiden hinnat sekä arvion matkustuskysynnästä. Tämän jälkeen kilpailun kohteena olevasta liikenteestä järjestetään tarjouskilpailu.

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

Mallin (markkinaehtoinen liikenne täydennettynä ostoliikenteellä) edut ja haitat:

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

Alla on havainnollistettu ostoliikenteellä täydennettyä markkinaehtoista mallia.



Kuva 4. Markkinaehtoinen malli ostoilla täydennettynä

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

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettu liikenne, bruttomalli

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

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

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

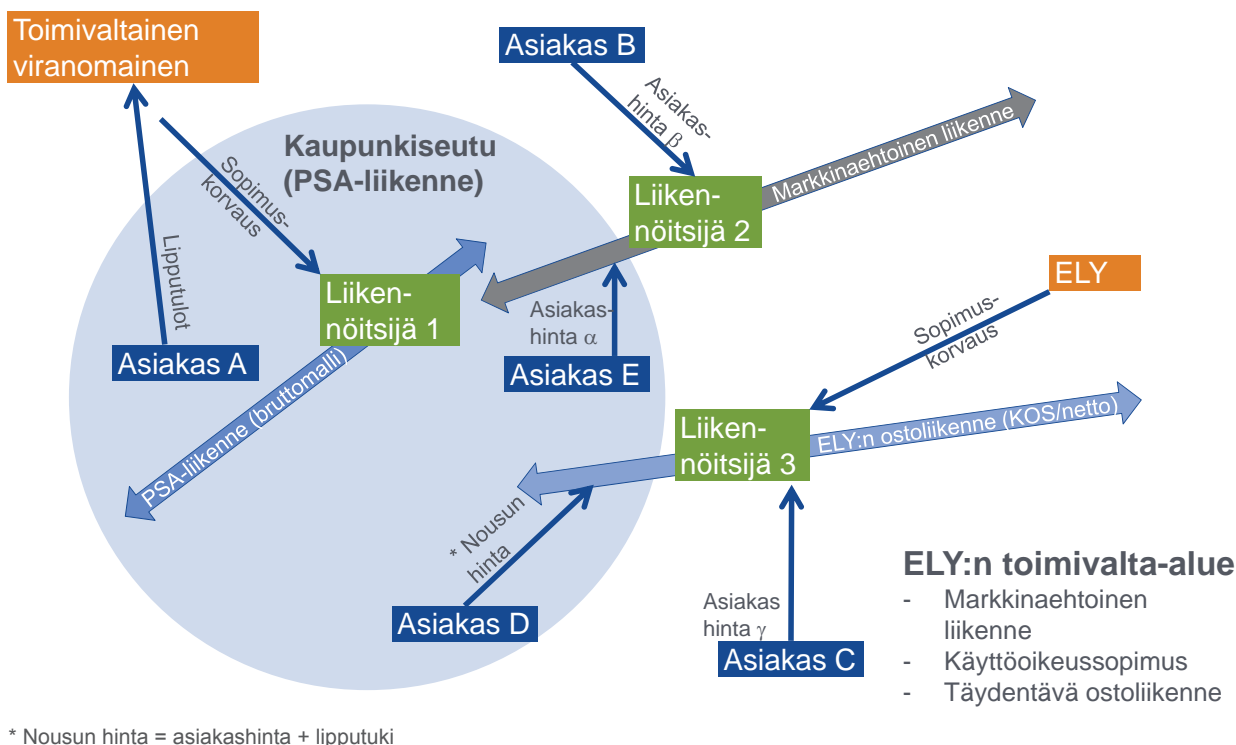
Bruttomallin heikkoutena on kuitenkin, että matkustajamäärien kasvu ei suoraan lisää liikennöitsijän tuloja. Myöskään palvelun laadun puutteista aiheutuva kysynnän lasku ei vaikuta suoraan tuloihin. Laadun merkitystä voidaan kuitenkin korostaa ja operaattorin toimintaan vaikuttaa maksamalla laadukkaasti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

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

Mallin edut ja haitat:

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

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu bruttomallia.



Kuva 5. Bruttomalli. Kuva on semaattinen. Porvoossa ELY toimii liikenteen tilaajana.

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettu liikenne, käyttöoikeussopimus

Alueellinen käyttöoikeussopimus

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

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

Kilpailun järjestävä viranomaisiin sisäisesti asettaa minimivaatimukset liikennetarjonnalle, esim. liikennöntiajalle, vuorovälille ja käytettävillä reitinosilla ja pysäkeillä, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut. Liikenteenharjoittajan oletetaan pyrkivän maksimoimaan voittonsa sääntelemällä liikennetarjonnan määrää ja laatua ottaen huomioon viranomaisen asettamat vaatimukset.

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

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

Mallin edut ja haitat:

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

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus (nettomalli)

Nettomalli on yksinkertainen muoto käyttöoikeussopimuksesta. Nettomallissa toimivaltainen viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja liikenteenharjoittaja lipputulot- tai matkustajariskistä. Nettomallista liikennöitsijä jättää tarjouksen liikennöintikustannusten ja arvioidun lipputulojen erotuksesta, jolloin lipputulot jäävät liikenteenharjoittajalle. Vaihtoehtona on, että tarjoukset annetaan matkustajanousujen perusteella maksettaviin korvauksiin, jolloin tilaajan päättämien lippujen hintojen muutokset eivät ole niin sidoksissa kustannusindeksien muutoksiin. Puhtaassa nettomallissa tarjonta on bruttomallin tapaan tilaajan melko tarkkaan sääntelemää. Monet käytännössä toteutetut mallit kuitenkin lähestyvät alueellisia käyttöoikeussopimuksia antamalla 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. Liikennöitsijä voi esimerkiksi saada luvan hinnoitella vapaasti esimerkiksi muut tuotteet kuin kausilipputuotteen tai käyttää omia lippujaan viranomaisen lippujen rinnalla.

Em. syistä liiketoimintariski on nettomallissa bruttomallia selvästi suurempi.

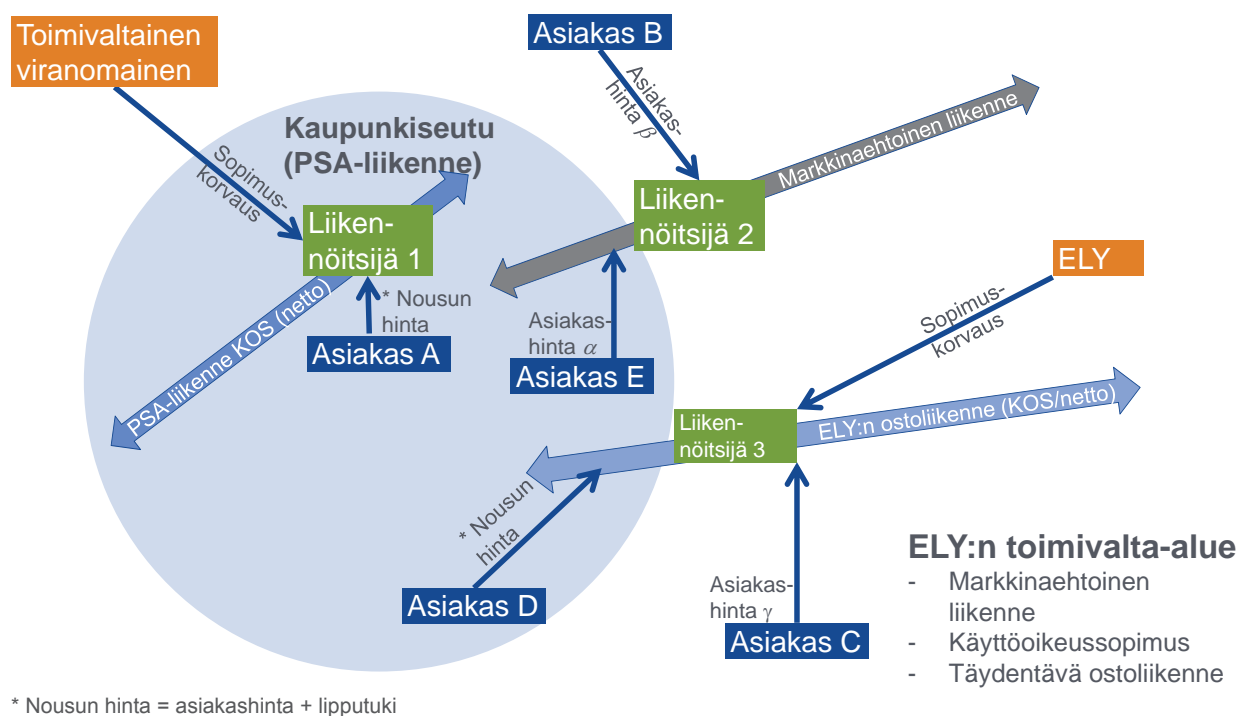
Jotta kilpailutilanne olisi nettomallissa aito, tulee kaikilla kilpailuun osallistuvilla olla yhdenvertainen ja riittävä informaatio liikennekokonaisuuden matkustajamääristä, lipputuloista ja näiden taustalla olevista muuttujista. Tämä edellyttää tarjouskilpailun järjestäjältä matkustajatietojen keräämistä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

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

Mallin edut ja haitat:

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

Alla on havainnollistettu käyttöoikeussopimuksia



Kuva 6. Käyttöoikeussopimus. Kuva on semaattinen. Porvoon kaupunkiliikenteessä ELY on toimivaltainen viranomainen

Joukkoliikenteen järjestämistapojen vaikutusarviot Porvoossa

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

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

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

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

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

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

Käyttöoikeussopimuksissa porvoolaisten keskeiset yhteydet suunniteltaisiin yhtenäisesti (ELYn palvelutasomäärittely + liikennöitsijän suunnitelma). Porvoon keskeisillä yhteyksillä olisi käyttöoikeussopimusten myötä yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä ja mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä HSL:n kanssa. Lippuyhteistyö HSL:n kanssa lisää kuitenkin kustannuksia, koska HSL perii matkalipuista porvoolaisilta omakustannushinnan. Lippujen kelpoisuus markkinaehtoiseen liikenteeseen riippuu markkinaehtoisesta liikenteen liikenteenharjoittajista ja kustannukset siitä, mihin nousuperusteiseen hintaan liikenteenharjoittajilta voidaan matkustus oikeuksia ostaa.

Porvoon sisäinen liikenne olisi luontevaa jakaa yhdeksi isoksi tai mahdollisesti 2-3 pienemmäksi kilpailukohteeksi. Yhden ison liikennekokonaisuuden kilpailuttaminen voi tilapäisesti heikentää palvelutasoa, jos liikennöitsijä vaihtuu ja uuden liikennöitsijän aloitus epäonnistuu. Riski lienee kuitenkin pieni, koska alueen liikennöitsijöillä on riittävä kokemusta pääkaupunkiseudun talousalueen joukkoliikenteestä.

Liikenteen järjestämistavan valinnassa ja suunnittelussa on myös syytä ottaa huomioon liikenteen synkronointi HSL:n Sipooseen järjestämään joukkoliikenteeseen.

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

Toimivaltaisen viranomaisen joukkoliikenneorganisaatiossa tulee tällöin ainakin kahden henkilön toimenkuvaan kuulua muiden tehtävien ohella Porvoon liikenneasioiden hoitaminen. Toinen hoitaisi painotetusti ostoliikennettä ja sen maksatuksiin liittyviä asioita toisen keskittyessä enemmän infrastruktuuriin sekä palvelutason

kehittymisen arviointiin. Voidaan olettaa, että, jos liikenne Uudenmaan ELYn alueella järjestettäisiin markkinaehtoisesti, nykyinen henkilökunta todennäköisesti riittäisi tähän.

Porvoon paikallisliikenteen nykyinen liikennöitsijä on hakenut reittiliikennelupia nykyiselle liikenteelle. Porvoon Helsinkiin suuntautuvassa lähiliikenteessä saattaa syntyä todellista kilpailua nykyisten liikennöitsijöiden yrittäessä laajentaa reviirejään korkean kysynnän aikoihin arkisin klo 7-18. On myös mahdollista, että kilpailevat lähiliikennöitsijät yrittävät laajentaa Helsingin suunnan linjojen vaikutuspiiriä Porvoon taajama-alueilla. Tämä saattaa johtaa siihen, että kaupunki joutuu rajoittamaan katuverkon käyttöä linjaliikenteeseen asemakaava-alueella.

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

Porvoon liikenteessä markkinaehtoinen liikenne tarkoittaisi, että ilta- ja sunnuntailiikenteen tarjonta saattaa jäädä pitkällä tähtäimellä heikoksi. Tällöin tarvitaan ELYn ja kunnan täydentäviä ostoja. Kannattaville reiteille saataisiin mahdollisesti uusia palveluntarjoajia ja lisää tarjontaa korkean kysynnän tilanteissa, liikenne ei tule säilymään nykyisellään. Markkinaehtoisessa liikenteessä liikennöitsijä sitoutuu palvelutasoon kahdeksi vuodeksi, tämän jälkeen ostoliikenteen tarve saattaa kuitenkin kasvaa, jos markkinaehtoinen liikenne vähenee.

Ostoilla täydennetyssä markkinaehtoisessa mallissa eri liikenteenharjoittajien lippujen keskinäinen yhteensopivuus on liikenteenharjoittajien yhteistyön varassa (Liikennevirasto selvittää parhaillaan maaseutukuntien seutu- ja työmatkalippuja). Mallissa ei ole mahdollisuutta yleiseen lippujen hintojen alentamiseen julkisilla tuilla, jolloin alennettujen lippujen verohyöty alemman työmatkakuluvähennyksen kautta jää kunnalta saamatta.

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

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

Liikenne olisi mahdollista jakaa useampaan kilpailukohteeseen kuin käyttöoikeussopimusmallissa, sillä bruttomallissa ei tarvitse muodostaa yksinoikeusalueita vaan eri liikenteenharjoittajien linjat voivat liikennöidä joillaakin reittien osilla päällekkäin.

Tarjouskilpailuissa pienempiin 1-4 auton kohteisiin saataisiin todennäköisesti 1-3 paikallisten bussiyritysten tarjoutua. Koska Porvoon sijaitsee melko lähellä Helsinkiä, suurempiin kohteisiin voidaan odottaa osallistuvan jonkun Helsingin seudun suurista liikennöitsijöistä muutaman paikallisen liikennöitsijän ohella. Pitkällä tähtäimellä markkinoiden kehittymistä on vaikea arvioida. Siihen vaikuttavat eteläisen Suomen bussimarkkinoiden kehittyminen, kun ns. siirtymäajan sopimusten päätyminen käynnistyy vaiheittain heinäkuusta 2014 alkaen.

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

Porvoon liikenteeseen soveltuva ratkaisu

Liikenteen ryhmittely eri järjestämistapojen kesken

Porvoo on Helsingin seudun kasvava kehyskunta, jonka asukasmäärä on 49 000. Porvoo rajoittuu Sipooseen, Pornaisiin, Askolaan ja Loviisaan ja liittyy siten myös Helsingin seudun työssäkäyntialueeseen. Noin 5300 porvoolaista pendelöi päivittäin Helsingin seudulle, mikä vastaa noin 23 % osuutta työssäkäyvien määrästä. Porvoon nykyinen linja-autoliikenne on jaoteltavissa seuraaviin ryhmiin:

1. Pitkämatkainen Kaakkois- sekä muualta Suomesta Helsinkiin suuntautuva liikenne, joka on pääosin itse-kannattavaa
2. Porvoon ja Helsingin välinen seutuliikenne, jossa on kasvupotentiaalia
3. Porvoon sisäinen paikallis-, koululais-, maaseutu- ja palveluliikenne, jonka liikennöinti edellyttää yhteis-kunnan tukia
4. Porvoosta muualle Uudellemaalle ja Päijät-Hämeeseen suuntautuva vakiovuoroliikenne, johon sisältyy ostoliikennettä

Porvoosta Helsinkiin suuntautuva liikenne on pitkämatkaista ja moottoritiestä johtuen poikkeaa maaseutuliikenteestä. Se liittyy pitkämatkaiseen pika- ja vakiovuoroliikenteeseen, ja on siksi luontevaa järjestää markkinaehtoisesti.

Porvoon paikallisliikenteessä hyvän palvelutason turvaaminen edellyttää pitkällä tähtäimellä liikenteen järjestämistä PSA:n mukaisesti. PSA:n mahdollistamista järjestämistavoista tarkoituksenmukaisena voidaan pitää alueellista käyttöoikeussopimusta, joka tarjoaa mahdollisuuden kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ja antaa mahdollisuuden hyödyntää liikenteenharjoittajan osaamista liikennetarjonnan suunnittelussa.

Muu Porvoon sisäinen liikenne on kysynnältään verraten vähäistä ja liittyy osittain kiinteästi koululaisliikenteen järjestämiseen. Nämä muut sisäisen liikenteen osat on tarkoituksenmukaista järjestää reittipohjaisella käyttöoikeussopimuksella lukuun ottamatta Passeli-palveluliikennettä, joka on niin vahvasti kaupungin suunnittelemaa ja subventoimaa, että sen tarkoituksenmukainen järjestämistapa on bruttomalli.

Lippujärjestelmä

Porvoon sisäisessä liikenteessä sekä Porvoon ja pääkaupunkiseudun välisessä täydentävässä PSA-liikenteessä (ei siis markkinaehtoisessa liikenteessä) tullaan vuonna 2014 ottamaan käyttöön uusi lippu- ja maksujärjestelmä, jota parhaillaan valmistellaan ns. Piletti-projektissa. Lippujärjestelmä tulee perustumaan vyöhyketariffin mukaisiin matkalippuihin ja maksujärjestelmä tulee olemaan sama kuin maassamme järjestettävässä kaupunkiseutujen ja ELYjen PSA-liikenteessä.

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

Kustannukset

Kun liikenteen järjestämistapa muuttuu, siitä voi seurata kustannusten muutoksia eri syistä. Seuraavassa on esitetty, mistä eri syistä kustannusmuutokset saattava johtua sekä arvioitu muutosten suuruusluokkaa. Näkökulma on julkisen sektorin eli ELY:n ja Porvoon kaupungin maksamien subventioiden muuttuminen. Lähtötietoina on käytetty Porvoon Liikenne Oy:n ja Kaj Forsblom Oy:n vuoden 2010 tilinpäätöksiä sekä tietoja Porvoon kaupungin maksamista joukkoliikenteen tuista vuosilta 2010–2011. Tarkastelu koskee vain Porvoon sisäistä liikennettä.

Keskeisiä julkisten subventioiden muutosten syitä ovat:

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

Lipputuloihin voivat vaikuttaa tietoinen päätös alentaa lippujen hintoja tai tariffirakenteen sellainen muutos, esimerkiksi uusien lipputuotteiden muodossa, joka ohjaa matkustajia käyttämään aikaisempaa enemmän edullisia lipputuotteita, esimerkiksi kausilippuja.

30 päivän kausilipun hinta harmonisoitiin vuonna 2011 niin, että se on koko kaupungin alueella 50 €. Sitä voidaan pitää edullisena ottaen huomioon, että matkojen keskipituus on 8 km. On siis melko epätodennäköistä, että laajaa lippujen hintoja alentavaa poliittista päätöstä tehtäisiin vuoden 2014 järjestämistapamuutoksen yhteydessä. Näin ollen ei ole todennäköistä, että tariffien kautta joukkoliikenteen julkinen tuki lisääntyisi merkittävästi.

Karkeasti arvioiden 10 %:n lipun hintojen alennus kautta linjan lisääisi subventiota noin 35 000 €/v, kun otetaan huomioon myös hintajoustosta aiheutuva matkustuksen lisäys ja siitä johtuva lipputulojen lisäys.

Kustannustason muutos voi olla kahdensuuntainen. Jos kilpailuttamisen yhteydessä hintakilpailu on kovaa esimerkiksi markkinaosuuden kasvattamisen takia, voi liikennöintisopimuksen hinnoittelun takana oleva laskennallinen tuotantokustannus olla alhaisempi kuin kilpailua edeltäneen tilanteen toteutunut tuotantokustannus. Tällöin liikenteen hinnan lasku vaikuttaa tilaajan maksamaa subventiota pienentävästi.

Jos taas liikennöitsijät hinnoittelevat esimerkiksi uuden järjestämistavan takia tarjouksiinsa korkean riskimarginaalin, liikenteen hinta voi nousta. Samoin voi käydä, jos liikenne paloitellaan eri kokonaisuuksiin tavalla, joka poistaa kilpailua edeltäneen tilanteen tuotannolliset synergiat niin, että erikseen tuotettuina liikennekokonaisuudet tulevat kalliimmiksi tuottaa, kuin jos ne tuotettaisiin yhtenä kokonaisuutena. Kolmas tuotantokustannuksia nostava syy voi olla kilpailuttamisen myötä tuleva aikaisempaa nuorempi ja modernimpi kalusto, johon tilaaja voi vaikuttaa kaluston ikää ja muita ominaisuuksia koskevilla määräyksillä.

Porvoon sisäinen liikenne ollaan jakamassa useampiin käyttöoikeussopimuksiin, mikä saattaa nostaa kustannuksia. Samoin uudistuva kalusto saattaa nostaa liikennöintikustannuksia. Tähän viittaavat mm. Porvoon Liikenteen alhaiset poistot, jotka ovat hieman pienemmät kuin keskisuurten kaupunkien kaupunkiliikenteessä keskimäärin mutta selvästi pienemmät kuin suurten kaupunkien sopimusliikenteessä.

Karkeasti arvioiden 5 %:n kustannusmuutos tarkoittaisi 97 000 €/v:n vaikutusta tuotantokustannuksiin.

Liikenteen tarjonta voi järjestämistavan muutoksen yhteydessä lisääntyä eri syistä. Toimivaltaisen viranomaisen laatima palvelutasomäärittely johtaa todennäköisesti siihen, että eri osa-alueiden väliset palveluserot pienenevät, kun samankaltaisille alueille suunnitellaan ohjeen mukaan samantasoinen palvelu. On myös mahdollista, että kun kuntalaiset ja päättäjät ymmärtävät, että heillä on viranomaisaloitteisessa järjestelmässä enemmän vaikutusvaltaa kuin yritysaloitteisessa järjestelmässä, jossa palvelutasosta viime kädessä aloitteen tekee liikenteenharjoittaja, tämä lisää painetta parantaa palvelutasoa. Jos tarjontaa lisätään muutosta edeltävästä tasosta 5 %:lla, sen kustannusvaikutus on arviolta niin ikään 97 000 €/v.

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

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

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

- | | |
|--------------------------------------|---------------------|
| • Liikenteen tarjonnan lisäys + 5 % | 97 000 €/v |
| • Tilaajan järjestämiskustannukset | 70 000 €/v |
| • Lippujärjestelmän lisäkustannukset | 15 000 € (kertaerä) |

Lisäkustannus olisi edellä esitetyn perusteella noin 99 000 € vuonna 2014 (huom. 6kk) ja myöhemmin 167 000 €/v.

Jonkinlaisena herkkyystarkasteluna voidaan olettaa, että kaluston uudistuminen ja kilpailuttamistavasta johtuva riskivaraus lisäävät tuotantokustannuksia 5 %:lla eli 97 000 €/v, päästään kustannusten arvioidussa suuruudessa haarukkaan 167 000 – 264 000 €/v.

Lippujen hintojen laskua ei tässä tilanteessa voida pitää todennäköisenä. Porvoon sisäisten lippujen harmonisoinnista johtuva vaikutus kysyntään on toteutunut ennen kesää 2014.

Käyttöoikeussopimusasiakirjat

Asiakirjojen rakenne

Tässä työssä asiakirjat on laadittu kattavasti vain Porvoon paikallisliikenteen käyttöoikeussopimukselle. Muuta Porvoon sisäistä liikennettä koskevista asiakirjoista on erikseen laadittu kohteiden kuvauksia ja kalustomäärittelyitä.

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

Tiettyyn kohteeseen tai kilpailukierrokseen liittyviä asiakirjoja ovat:

- Tarjouspyyntökirje
- Kilpailukohteen kuvaus
- Kilpailukohteeseen liittyvä tausta-aineisto

Yleisiä saman viranomaisen eri tarjouskilpailuissa käyttämiä asiakirjoja ovat:

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

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

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

Ansaintamallia koskevaa pohdintaa

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

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

Matkustajanousuihin perustuva korvausmalli on tarkoituksenmukainen käyttöoikeussopimuksissa, koska lippujen hinnoittelusta päättäminen on viranomaisilla. Tällöin lippujen hintojen muutos ei vaikuta suoraan liikennöitsijän saamaan korvaukseen. On kuitenkin syytä huomata, että merkittävästi kustannustason nousua suuremmat hintojen korotukset vaikuttavat hintajoustopuolelta matkustuskysyntään ja sitä kautta myös liikennöitsijän an-

saintaan. Tämän takia Yleisten ehtojen kohdassa 3 on tilaajan päätösvaltaa lippujen hinnoittelussa sopimuksen aikana rajoitettu.

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

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

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

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

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

Kalustomääräykset sekä hinta ja laatu kilpailuja ratkaistaessa

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

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

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

Jos bussikaluston pisteytyksessä esimerkiksi päästömääräysten kautta päädytään suosimaan uutta kalustoa, on syytä ottaa sopimusehdoissa huomioon myös kaluston toimitusajat. Koska kesällä 2014 päättyy koko maassa suuri joukko siirtymäajan sopimuksia ja alkaa vastaavasti suuri määrä uusia kilpailutettuja liikennöintisopimuksia, on todennäköistä, että bussivalmistajien tuotanto saattaa ruuhkautua. Tähän voidaan varautua järjestämällä tarjouskilpailut niin aikaisin, että tilauspäätöksestä liikenteen aloittamiseen kuluu ainakin kahdeksan kuukautta, joka riittänee bussien toimitusajaksi ylikuormittuneissakin olosuhteissa.

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

Eräitä muita määräyksiä

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

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

Valtionapumääräysten muutostarpeet

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

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

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

Jatkosuunnittelua edellyttävät asiat

Tarjouspyynnön lähtötiedot

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

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

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

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

Maksu- ja infojärjestelmän organisointi ja hallinto

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

Siirtymäajan liikennöintisopimusten liikenteen lippu- ja maksujärjestelmät

Hyvissä ajoin ennen kilpailutetun liikenteen alkamista vuoden 2014 heinäkuussa alussa tulee ottaa tarkasteluun siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisessa liikenteessä nykyisin käytettävien matkalippujen kelpoisuuden ja maksujärjestelmän käytön jatkuminen samaan aikaan ja rinnan kilpailutetun liikenteen lippu- ja maksujärjestelmän kanssa. Samalla Porvoon sisäisen ja seudullisen liikenteen alueella tulisi olemaan käytössä kaksi toisistaan merkittävästi poikkeavaa lippu- ja maksujärjestelmää.

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

Kirjallisuuslähteet

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

Leskinen T. Setälä N. Lapp T. 2011: Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso 23/2011. Uudenmaan ELY-keskus

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

Liitteet

Liite A. Tarjouspyyntö liitteineen

Tarjouspyyntö

Tarjouspyynnön liitteet:

Liite 1. Käyttöoikeussopimuksen yleiset ehdot

Liite 2. Kilpailukohteen määrittely

Liite 3. Palvelutasomäärittely (ei tässä työssä)

Liite 4. Liikennöintisuunnitelman yhteenvetolomake

Liite 5. Hintalomake

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

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

Liite 8. Sopimusluonnos

Liite 9. Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset

Liite 10. Kalustolomake

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

Liite B. Sopimus joukkoliikenneyhteistyöstä ja kustannusten jakamisesta

TARJOUSPYYNTÖ, KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS Linja-autoliikenne

I TARJOUSKILPAILU 2013/2

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

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

1. Tarjoajat

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

2. Tarjouskilpailun kohde

Tarjouskilpailu koskee alueellista käyttöoikeutta julkisen liikenteen liikenneverkkoon seuraavasti:

Kohde Porvoo 1, joka sisältää Porvoon paikallisliikennealueen linja-autoliikenteen.

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

3. Sopimusaika

Sopimusaika on kohteessa **Porvoo 1 yhdeksän (9) vuotta yksitoista (11) kuukautta** ja alkaa **1.7.2014** ja päättyy **2.6.2024**. Tilaaja tai liikenteenharjoittaja voi kuitenkin ilman eri perustetta päättää sopimuksen aikaisintaan **6.6.2021** irtisanomalla sen kirjallisesti **6.6.2019** mennessä. Tämän jälkeen sopimus voidaan päättää vastaavalla tavalla irtisanomalla se kahta (2) vuotta aikaisemmin siten, että liikenne päättyy joko kesä- tai talviaikataulukauden lopussa tai kalenterivuoden lopussa.

4. Käyttöoikeussopimuksen periaatteet

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

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

5. Tarjoukset

Liikenteenharjoittaja jättää tarjouksen käyttöoikeuden kohteen mukaisen linja-autoliikenteen hoitamisesta tilaajan vahvistamien, **liitteenä 3** olevien palvelutasomäärittelyiden mukaisesti. Palvelutasomäärittelyä täsmennetään tarpeellisessa määrin **liitteessä 2**.

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

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

5.1. Liikennöintisuunnitelma

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

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

Liikenteestä tulee esittää aikataulut ainakin talvikauden eri viikonpäivinä.

5.2. Tarjoushinnat

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

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

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

6. Siirtymäajan sopimusten aiheuttamat rajoitukset reitti- ja aikataulusuunnittelulle

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

Tarjouksen laatijan on käyttöoikeussopimuksen linjastoa ja aikatauluja

muodostettaessa otettava huomioon em. siirtymäajan liikennöintisopimusten suoja.

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

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

7. Tarjouksen laatimiseen liittyvä tausta-aineisto

Tarjouksen tekemisen taustatietoina ovat **liitteenä 6** käyttöoikeussopimuksen vaikutusaluetta 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, matkalipputulosta sekä väestötietoja alueittain, kuten myös alueen isoimmat työnantajat ja liikekeskukset. Tämän lisäksi **liitteessä 6** esitetään linja-autoliikenteen käytettävissä olevat tiet ja kadut sekä linja-autoasemat, muut terminaalit ja kaikkien edellä mainittujen käyttöedellytykset.

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

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

8. Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä

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

9. Ajamattomia lähtöjä koskeva sanktio

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

10. Ilmoitus ja asiakirjojen tilaaminen

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

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

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

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

Asiakirjat ovat saatavissa suomenkielisinä. Lisäksi tämä tarjouspyyntökirje sekä Yleiset ehdot on saatavissa ruotsinkielisinä.

11. Tiedustelut

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

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

Muutoin tarjouspyyntöä koskeviin tiedusteluihin vastaavat:

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

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

12. Tarjouspyynnön täsmentäminen

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

Jos liikenteen järjestämiseen vaikuttavat olosuhteet ovat tarjouspyynnön julkaisemisen jälkeen ennalta arvaamattomasti muuttuneet merkittävästi ja siten, että tarjouspyyntöön tehtävät muutokset olisivat olennaisia tai tilaaja arvioi edellisessä kappaleessa tarkoitetut muutokset merkittäviksi, keskeytetään tarjouskilpailu ja järjestetään uusi. Tästä ilmoitetaan erikseen tarjouspyyntöasiakirjat vastaanottaneille.

13. Tarjousten jättäminen ja voimassaolo

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

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

Tämän jälkeen saapuneita tarjouksia ei oteta huomioon.

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

Toiseen kirjekuoreen tulee tarjouskirje, palvelutasoltaan vähintään palvelutasoa koskevien määrittelyiden mukainen liikennöintisuunnitelma (liikennöitsijän esitys liikennöintisuunnitelmaksi sekä sen yhteenveto liitteen 4 lomakkeella), kalustoerittely (liitteen 11 lomakkeella) ja muut tarjouspyynnössä edellytetyt liikenteenharjoittajaa koskevat sekä muut tiedot.

Kummankin kuoren päälle tulee laittaa hankinnan nimi, tarjoajan yhteystiedot sekä tarjouksen hinnoittelun sisältävän kuoren päälle merkintä "Tarjoushinnat".

Tarjoukset tulee tehdä suomen kielellä.

Tarjousten tulee olla voimassa xx.yy.2013 saakka.

14. Tarjouskilpailun ratkaisuaikankohta, ratkaisusta ilmoittaminen ja sopimuksen allekirjoittaminen

Tarjouskilpailu ratkaistaan viimeistään ja siitä ilmoitetaan välittömästi kaikille tarjouksen tehneille.

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

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

15. Käyttöoikeussopimus ja vakuus

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

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

16. Tarjousten luottamuksellisuus

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

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

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

II TARJOUKSEEN LIITETTÄVÄT ASIAKIRJAT JA SELVITYKSET

Tarjoukseen tulee liittää seuraavat asiakirjat ja selvitykset:

1. Tiedot liikenteenharjoittajasta

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

ja tarvittaessa

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

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

2. Tiedot alihankinnasta

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

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

3. Linja-autokalusto

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

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

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

4. Palvelun laatu

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

5. Varikkopalvelut

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

6. Mahdolliset lisäselvitykset

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

III TARJOUSKILPAILUN RATKAISEMINEN

1. Tarjoajan sulkeminen tarjouskilpailun ulkopuolelle

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

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

Tarjoaja voidaan sulkea pois tarjouskilpailusta, jos

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

2. Tarjouksen hylkääminen

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

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

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

3. Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet

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

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

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

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

X = halvimman tarjouksen hinta

Y = tarjoajan hinta

Z = tarjoajan hintapisteeet

Kaluston pisteytys on esitetty **liitteessä 9**.

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

4. Hankinnan keskeyttäminen

Tilaaaja voi keskeyttää hankinnan seuraavilla perusteilla:

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

Päiväys

Allekirjoitukset

LIITTEET

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

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

MUU AINEISTO

Tapauskohtaisesti

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSEN YLEISET EHDOT

Linja-autoliikenne, Uudenmaan ELY-keskus

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

Nämä ehdot liitetään osaksi erikseen tehtävää alueellista käyttöoikeussopimusta.

1. Käyttöoikeus

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

2. Julkisen palvelun velvoite

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

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

3. Lippujärjestelmä, matkalippujen hinnat ja lipputulojen ilmoittaminen

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

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

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

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

4. Liikenteen hoidosta maksettava korvaus ja muut tulot

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

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

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

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

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

5. Liikenteen hoidosta maksettavan korvauksen tarkistaminen

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

Sopimuskauden aikana matkustajamäärien muutoksista aiheutuvat tulojen muutokset kuuluvat liikenteenharjoittajan yrittäjäriskiin.

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

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

6. Liikenteen suunnittelu ja palvelutason määrän muutokset

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

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

kaan tehdä ensimmäisenä vuotena liikenteen aloittamisesta ilman tilaajan suostumusta.

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

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

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

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

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

7. Käytettävät linja-autot

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

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

8. Linja-autonkuljettajat

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

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

9. Korvauksen vähentäminen ja sanktio

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

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

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

10. Tarjousyhteenliittymät

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

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

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

Tarjousyhteenliittymä nimeää liikenteestä vastaavan henkilön.

11. Alihankinta

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

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

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

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

12. Maksu- ja informaatiojärjestelmä

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Matkalippujen myynti, tilitys ja matkustustiedot

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

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

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

14. Markkinointi ja tiedottaminen

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

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

- Tilaaja määrittelee tässä kohdassa tuotettavan matkustajainformaation minimitason

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

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

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

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

15. Tutkimukset

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

16. Valvonta ja raportointi

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

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

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

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

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

17. Vakuudet

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

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

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

18. Sopimuksen purkautuminen ja irtisanominen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. Sulkeminen tarjouskilpailujen ulkopuolelle

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

20. Sopimuksen siirtäminen

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

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

21. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Sopimuksesta mahdollisesti johtuvat erimielisyydet ratkaisee tilaajan toimipaikan käräjäoikeus.

Porvoon sisäisen liikenteen ja Emäsalon suunnan linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksen kuvaus

1. Taustaa

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

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

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

2. Palvelutasomäärittelyn soveltaminen käyttöoikeussopimuksessa

Liikenteen palvelutasomäärittely perustuu Uudenmaan ELY-keskuksen laatiman palvelutasomäärittelyn (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisu 23/2011) palvelutasotaulukkoon (alla) sekä eri yhteysvälien palvelutasoa kuvaavaan tekstiin (raportin luku 4.3).

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttäympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille päivittäisiin kohteisiin	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjän vähimmäismatrustarpeiden tyydyttäminen	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata erityisesti arjen liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Liikkumisen vapausaste</i>	Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin	Voi kulkea melko vapaasti aikataulut tuntien	Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa	Voi kulkea, jos aikataulu mahdollistaa	Voi kulkea rajattuihin kohteisiin jos aikataulu mahdollistaa	Ei avoimia joukkoliikennepalveluita
<i>Määrälliset tekijät</i>						
Liikennöinti-aika						
Aika: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Aika: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00			
Aika: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
Vuorot : ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Vuorot: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
Etäisyys pysäkeille	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys	1000 m	1200 m	1200 m	Perusopetuslaki 5 km
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkiolioissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

Keskeisten yhteysvälien palvelutaso on palvelutasomäärittelyn mukaan seuraava. Lisäksi määritettyä palvelutasoa parempaa palvelutasoa tarjontaa tarjotaan aamuruuhkassa torille klo 6–9 ja iltaruuhkassa torilta klo 14–17 yhteysväleillä, joille on esitetty suluissa vähimmäislähtömäärä.

Tori–Peippola	Houkutteleva taso (3)
Tori–Gammelbacka	Houkutteleva taso (3)
Tori–Lehtimäki	Houkutteleva taso (3)
Tori–Hamari	Houkutteleva taso (3)
Tori–Haikkoo	Houkutteleva taso
Tori–Tolkkinen	Houkutteleva taso (3)
Tori–Kuninkaanportti	Peruspalvelutaso
Tori–Johannesberg	Peruspalvelutaso
Tori–Hornhattula	Peruspalvelutaso
Tori–Myllymäki	Houkutteleva taso (3)
Tori–Jernböle	Houkutteleva taso (3)
Tori–Huhtinen	Houkutteleva taso (3)
Tori–Kevätkumpu	Houkutteleva taso (3)
Tori–sairaala	Houkutteleva taso (3)
Tori–Emäsalo	Peruspalvelutaso (ajettava vähintään aamulla kaksi (2) lähtöä Emäsalosta Torille ja iltapäivisin neljä (4) lähtöä torilta Emäsaloon. Lähtöaikojen keskinäinen väli on vähintään yksi (1) tunti)

Kesäliikenteen osalta palvelutason sallitaan olevan kahta luokkaa talviliikenteen tasoa alhaisempi. Koululaisliikennettä ei liikennöidä kesäkaudella. Yöliikennettä järjestetään houkuttelevalla tasolla kysynnän mukaan.

Peruspalvelutasolla liikenne on sovitettava koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin ja niiden muutoksiin. Koululaisia palvelevat lähdöt on suunniteltava siten, että ne saapuvat koululle 5-15 minuuttia ennen koulun alkamisaikaa ja lähtevät 5-15 minuuttia koulun päättymisajan jälkeen. Jos samaa suuntaa palvelee useampi linja, voivat edellä mainitut ajat olla 5-25 minuuttia, jos perusteena on eri linjojen lähtöaikojen tasavälisyys.

3. Käyttöoikeussopimusta vastaavan nykyisen liikenteen kuvaus

Käyttöoikeussopimuksen piiriin tulevaa liikennettä hoidetaan tällä hetkellä (kevät 2012) siirtymäajan sopimukseen no. 500310 sisältyvillä linjoilla:

- 1 Hamari–Tori–Sairaala
- 2 Tolkkinen–Tori–Huhtinen
- 4 Haksi–Tori–Kevätkumpu
- 5 Kerkkoo–Tori–Kilpilahti (kuuluu vain osittain tämän käyttöoikeussopimuksen piiriin)

Lisäksi samalla sopimuksella no. 500310 liikennöidään Porvoosta Emäsaloon linjan 2 poikkeusreitteinä.

Väliä Kevätkumpu-Tori liikennöidään linjan 4 kanssa limittäin linjatunnuksella 813 Helsinki-Porvo-Kevätkumpu. Tätä liikennettä koskeva siirtymäajan liikennöintisopimus no. 500240 päättyy 31.12.2014, jonka jälkeen tämä tarjonta (Kevätkumpu-Tori) tulee järjestää osana tätä käyttöoikeussopimusta.

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

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

Helsingistä Porvooseen liikennöidään mt 170:ää, Helsingintietä ja Läntistä Mannerheimintietä Porvoon linja-autoasemalle vakiovuoroliikennettä. Lisäksi Helsingistä Porvooseen liikennöidään pikavuoroliikennettä vt 7:ää pitkin. Pikavuoroilla on pysäkki Näsissä. Päällekkäistä liikennettä on seuraavissa siirtymäajan liikennöintisopimuksissa (suluissa sopimusten päättymisvuodet):

- Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy no. 500141 (2015), 500146 (2018), 500154 (2018), 500165 (2018), 500167 (2018)
- Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500140 (2018), 500142 (2019), 500145 (2019), 500147 (2014), 500201 (2014)
- Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Oy no. 500237 (2018), 500240 (2014), 500307 (2015), 500310 (2014)
- Pukkilan Liikenne Oy no. 500119 (2018)

Pornaisista, Nikkimmästä ja Hinthaarasta liikennöidään Haksintietä, Mäntsäläntietä (kt 55) ja Läntistä Mannerheimintietä Porvoon linja-autoasemalle vakiovuoroliikennettä. Lisäksi Mäntsälästä ja Askolasta liikennöidään Porvooseen Mäntsäläntietä (kt 55) ja Läntistä Mannerheimintietä Porvoon linja-autoasemalle. Päällekkäistä liikennettä on seuraavissa siirtymäajan liikennöintisopimuksissa (suluissa sopimusten päättymisvuodet):

- Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500151 (2017), 500155 (2018), 500145 (2019), 500147 (2014), 500201 (2014)
- Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Oy no. 500229 (2017)
- Pukkilan Liikenne Oy no. 500119 (2018), 500244 (2018) ja 500249 (2016)

Porvoon linja-autoasemalta Kouvolaan, Loviisaan ja Kotkan suuntiin liikennöi vakio- ja pikavuoroliikennettä. Näiden reitti kulkee linja-autoasemalta Wittenberginkadun kautta Loviisantielle. Reitit eivät ole päällekkäisiä nykyisten paikallisliikenteen reittien kanssa. Lisäksi Porvoon linja-autoasemalta liikennöidään pikavuoroliikennettä Kouvolan, Loviisan ja Kotkan suuntiin. Näillä on pikavuoropysäkit Wittenberginkadulla ja Loviisantiellä. Pikavuoropysäkit eivät tarjoa päällekkäistä palvelua nykyisten paikallisliikenteen reittien kanssa.

Käyttöoikeussopimuksen mukaista liikennettä ei saa järjestää yo. siirtymäajan sopimusten voimassa ollessa siten, että se merkittävästi vähentää siirtymäajan liikennöintisopimuksen kannattavuutta. Tätä tulkitaan niin, että käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen lähdöt eivät saa olla enempää päällekkäin kuin

nykyinen paikallisliikenne on. Liikenne voi olla päällekkäistä nykyisen paikallisliikenteen tavoin linja-autoaseman sekä Näsin ja Wittenbergin pysäkkien välillä. Mäntsäläntien ja Haksintien suunnilla päällekkäisyyttä arvioidaan seuraavin aikarajoin: käyttöoikeussopimuksen perusteella ajettavan aikataululähdön lähtö- tai pysäkki-aika ei saa olla siirtymäajan sopimuksen mukaisen liikenteen lähtöön nähden aikaisemmin tai myöhemmin kuin:

- ruuhka-aikana viisi (5) minuuttia
- muina aikoina viisitoista (15) minuuttia

Ruuhka-aika tarkoittaa klo 6.30–8.30 sekä 15–18 välisiä aikoja. Aikajaksoja tulkitaan Porvoon linja-autoaseman/torin lähtö- ja saapumisaikojen perusteella.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten lakattua käyttöoikeussopimusten perusteella järjestetty liikenne on ensisijaista suhteessa reittiliikennelupien mukaan järjestettyyn liikenteeseen. Reittiliikenneluvat myöntävä viranomaisena ottaa tämän huomioon reittiliikennelupia koskevia päätöksiä tehdessään. Toimivaltainen viranomaisena voi myöntää tulevaisuudessa reittiliikennelupia Porvoosta paikallisliikennealueen ulkopuolelle silloin, kun ne liikennöivät linja-autoasemalta:

- suoraan Läntistä Mannerheimintietä Helsingintielle (mt 170) ja moottoritiele (vt 7)
- suoraan Läntistä Mannerheimintietä Mäntsäläntielle (kt 55) ja
- suoraan Wittenberginkadun kautta Loviisantielle

Edellä on kerrottu kuinka siirtymäajan sopimusten suoja tulee ottaa huomioon tarjouksen reittejä ja aikatauluja suunniteltaessa. Käyttöoikeussopimuksen liikennettä vastaava nykyinen liikenne kuuluu 30.6.2014 päättyviin siirtymäajan sopimukseen no. 500310. Näiden sopimusten mukaisen liikenteen aikataulut eivät loukkaa muita siirtymäajan sopimuksia ja sen vuoksi niitä voidaan käyttää esimerkkeinä tarjouksen reittejä ja aikatauluja laadittaessa.

Käyttöoikeussopimuksen mukainen liikenne voi jatkua sopimusalueen ulkopuolella markkinaehtoisena liikenteenä. Tällöin käyttöoikeussopimusta pidemmästä liikenteestä on käyttöoikeussopimuksen haltijan haettava reittiliikennelupaa ko. välille.

Porvoossa liikennöidään Passeli-palveluliikennettä, jonka liikennöintialue on päällekkäinen tämän kohteen kanssa. Tämä päällekkäisyys ei ole liikennöintiajoiltaan ja matkustuskysynnän osalta merkittävä.

Porvoon paikallisliikennealueen ulkopuolisen sisäisen liikenteen käyttöoikeussopimus Sondbyn, Kråkön, Epoon, Voolahden ja Loviisaan Isnäsin suuntiin

1. Taustaa

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

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

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

2. Palvelutasomäärittelyn soveltaminen käyttöoikeussopimuksessa

Liikenteen palvelutasomäärittely perustuu Uudenmaan ELY-keskuksen laatiman palvelutasomäärittelyn (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisuja 23/2011) palvelutasotaulukkoon (alla) sekä eri yhteysvälien palvelutasoa kuvaavaan tekstiin (raportin luku 4.3).

Palvelusoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille päivittäisiin kohteisiin	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjän vähimmäismatrustarpeiden tyydyttäminen	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata erityisesti arjen liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Liikkumisen vapausaste</i>	Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin	Voi kulkea melko vapaasti aikataulut tuntien	Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa	Voi kulkea, jos aikataulu mahdollistaa	Voi kulkea rajattuihin kohteisiin jos aikataulu mahdollistaa	Ei avoimia joukkoliikennepalveluita
<i>Määrälliset tekijät</i>						
Liikennöintiaika						
Aika: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Aika: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00			
Aika: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
Vuorot : ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Vuorot: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: lauantai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: sunnuntai	30 min	60 min	1000 m	1200 m	1200 m	Perusopetuslaki 5 km
Etäisyys pysäkeille	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkiloissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

Keskeisten yhteysvälien palvelutaso on seuraava:

Porvoon keskusta–Sondby	peruspalvelutaso (tarjoaja voi järjestää liikenteen vaihtoyhteytenä Bjurböleen pienkalustolla/taksilla)
Porvoon keskusta–Kråkö	minimitaso
Porvoon keskusta–Epoö	peruspalvelutaso
Porvoon keskusta–Voolahti	peruspalvelutaso
Porvoon keskusta–Isnäs	peruspalvelutaso
Porvoon keskusta–Bjurböle	minitaso (koulupäivisin aamulla vähintään kaksi (2) vuoroa keskustaan ja iltapäivisin vähintään kaksi (2) lähtöä klo 13 ja 14 jälkeen Porvoosta)

Kesäliikenteen osalta palvelutason sallitaan olevan kahta luokkaa talviliikenteen tasoa alhaisempi. Koululaisliikennettä ei liikennöidä kesäkaudella.

Peruspalvelutasolla liikenne on sovitettava koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin ja niiden muutoksiin. Koululaisia palvelevat lähdöt on suunniteltava siten, että ne saapuvat koululle 5-15 minuuttia ennen koulun alkamisaikaa ja lähtevät 5-15 minuuttia koulun päättymisajan jälkeen.

3. Käyttöoikeussopimusta vastaavan nykyisen liikenteen kuvaus

Käyttöoikeussopimuksen piiriin tulevaa liikennettä hoidetaan tällä hetkellä (kevät 2012) siirtymäajan sopimuksilla (suluissa päättymisvuosi):

- Oy Kaj Forsblom Ab no. 500202 (2014)
- Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500222 (2015), 500226 (2017), 500307 (2015)

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

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

Porvoon linja-autoasemalta Kouvolaan, Loviisaan ja Kotkan suuntiin liikennöi vakio- ja pikavuoroliikennettä. Näiden reitti kulkee linja-autoasemalta Wittenberginkadun kautta Loviisantielle. Lisäksi Porvoon linja-autoasemalta liikennöidään pikavuoroliikennettä Kouvolan, Loviisan ja Kotkan suuntiin. Näillä on pikavuoropysäkit Wittenberginkadulla ja Loviisantiellä. Pikavuoropysäkit eivät tarjoa päällekkäistä palvelua nykyisten paikallisliikenteen reittien kanssa. Isnäsiin liikennöivät lähdöt ajetaan myös Wittenberginkadun kautta, joten reitti on osin päällekkäinen tässä tarjouspyynnössä liikennöitävän liikenteen kanssa.

Käyttöoikeussopimuksen mukaista liikennettä ei saa järjestää aiemmin mainittujen siirtymäajan sopimusten voimassa olleessa siten, että se merkittävästi vähentää siirtymäajan liikennöintisopimuksen kannattavuutta. Tätä tulkitaan niin, että käyttöoikeussopimuksen perusteella ajettavan aikataululähdön lähtö- tai pysäkkiaika ei saa olla siirtymäajan sopimuksen mukaisen liikenteen lähtöön nähden aikaisemmin tai myöhemmin kuin:

- ruuhka-aikana viisi (5) minuuttia
- muina aikoina viisitoista (15) minuuttia

Ruuhka-aika tarkoittaa klo 6.30–8.30 sekä 15–18 välisiä aikoja. Aikajaksoja tulkitaan Porvoon linja-autoaseman/torin lähtö- ja saapumisaikojen perusteella.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten lakattua käyttöoikeussopimusten perusteella järjestetty liikenne on ensisijaista suhteessa reittiliikennelupien mukaan järjestettyyn liikenteeseen. Reittiliikenneluvat myöntävä viranomaisen ottaa tämän huomioon reittiliikennelupia koskevia päätöksiä tehdessään. Toimivaltainen viranomaisen voi myöntää tulevaisuudessa reittiliikennelupia Porvoosta paikallisliikennealueen ulkopuolelle silloin, kun ne liikennöivät linja-autoasemalta:

- suoraan Wittenberginkadun kautta Loviisantielle

Edellä on kerrottu kuinka siirtymäajan sopimusten suoja tulee ottaa huomioon tarjouksen reittejä ja aikatauluja suunniteltaessa. Käyttöoikeussopimuksen liikennettä vastaava nykyinen liikenne kuuluu kohdassa 3. mainittuihin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. Näiden sopimusten mukaisen liikenteen aikataulut eivät loukkaa muita siirtymäajan sopimuksia ja sen vuoksi niitä voidaan käyttää esimerkkeinä tarjouksen reittejä ja aikatauluja laadittaessa.

Porvoossa liikennöidään Passeli-palveluliikennettä, jonka liikennöintialue on päällekkäinen tämän kohteen kanssa. Tämä päällekkäisyys ei ole liikennöintiajoiltaan ja matkustuskysynnän osalta merkittävä.

Porvoon sisäisen liikenteen käyttöoikeussopimuskohteet paikallisliikennealueen ulkopuolisesta liikenteestä Hinthaaran sekä Nikkilän, Mäntsälän, Askolan sekä Pukkilan suuntiin ja Myrskylän suuntaan

1. Taustaa

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

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

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

Tarjoaja voi jättää tarjouksen alla olevista kolmesta kokonaisuudesta tai vain yhdestä tai kahdesta suunnasta. Osatarjousten jättämismahdollisuuden vuoksi nousukorvaus on esitettävä tarjouksessa suunnittain. Tilaaja arvioi tarjoukset suunnittain, mikäli osatarjouksia on tehty.

- Porvoosta Hinthaaran sekä Nikkilän suuntiin
- Porvoosta Mäntsälän, Askolan sekä Pukkilan suuntiin
- Porvoosta Myrskylän suuntaan

2. Palvelutasomäärittelyn soveltaminen käyttöoikeussopimuksessa

Liikenteen palvelutasomäärittely perustuu Uudenmaan ELY-keskuksen laatiman palvelutasomäärittelyn (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisuja 23/2011) palvelutasotaulukkoon (alla) sekä eri yhteysvälien palvelutasoa kuvaavaan tekstiin (raportin luku 4.3).

Palvelutasoluokka	Kilpailutaso	Houkutteleva taso	Keskitaso	Peruspalvelutaso	Minimitaso	Lakisääteinen taso
<i>Esimerkkejä käyttöympäristöstä</i>	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
<i>Määritelmä</i>	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille päivittäisiin kohteisiin	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjän vähimmäismatrustarpeiden tyydyttäminen	Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
<i>Tavoite</i>	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata erityisesti arjen liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
<i>Liikkumisen vapausaste</i>	Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin	Voi kulkea melko vapaasti aikataulut tuntien	Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa	Voi kulkea, jos aikataulu mahdollistaa	Voi kulkea rajattuihin kohteisiin jos aikataulu mahdollistaa	Ei avoimia joukkoliikennepalveluita
<i>Määrälliset tekijät</i>						
Liikennöinti-aika						
Aika: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Aika: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00			
Aika: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
Vuorot : ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
Vuorot: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	tarpeen mukaan		
Vuorot: sunnuntai	30 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
Etäisyys pysäkillä	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys	1000 m	1200 m	1200 m	Perusopetuslaki 5 km
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioloissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

Keskeisten yhteysvälien palvelutaso on seuraava:

Porvoon keskusta–Hinthaara	keskitaso
Porvoon keskusta–Nikkilä	keskitaso
Porvoon keskusta–Hänninmäki	peruspalvelutaso
Porvoon keskusta–Mäntsälä	peruspalvelutaso
Porvoon keskusta–Vakkola	keskitaso
Porvoon keskusta–Pukkila	peruspalvelutaso
Porvoon keskusta–Myrskylä	peruspalvelutaso

Kesäliikenteen osalta palvelutason sallitaan olevan luokkaa talviliikenteen tasoa alhaisempi. Koululaisliikennettä ei liikennöidä kesäkaudella.

Peruspalvelutasolla liikenne on sovitettava koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin ja niiden muutoksiin. Koululaisia palvelevat lähdöt on suunniteltava siten, että ne saapuvat koululle 5-15 minuuttia ennen koulun alkamisaikaa ja lähtevät 5-15 minuuttia koulun päättymisajan jälkeen.

3. Käyttöoikeussopimusta vastaavan nykyisen liikenteen kuvaus

Käyttöoikeussopimuksen piiriin tulevaa liikennettä hoidetaan tällä hetkellä (kevät 2012) siirtymäajan sopimuksilla (suluissa päättymisvuosi):

- Porvoo–Hinthaara–Halkia
 - Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500151 (2017)
- Porvoo–Hinthaara–Pihlajamäki
 - Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500151 (2017)

- Porvoo–Hinthaaara–Pornainen
 - Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500151 (2017)
- Porvoo–Hinthaaara–Nikkilä
 - Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500155 (2018), 5002101 (2014)
 - Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500310 (2014)
- Porvoo–Hinthaaara–Nikkilä–Helsinki
 - Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500310 (2014)
- Porvoo–Hinthaaara–Järvenpää
 - Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500201 (2014)
- Porvoo–Mäntsälä
 - Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy no. 500134 (2014)
- Porvoo–Monninkylän koulu
 - Pukkilan Liikenne Oy no. 500244 (2018)
- Askola–Sköldvik muovitehtaan konttori
 - Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500137 (2014)
- Porvoo–Askola
 - Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Oy no. 500229 (2017)
 - Pukkilan Liikenne Oy no. 500244 (2018)
- Helsinki–Porvoo–Pukkila (–Savijoki/Lahti)
 - Pukkilan Liikenne Oy no. 500119 (2018)
- Porvoo–Pukkila (–Savijoki/Lahti)
 - Pukkilan Liikenne Oy no. 500249 (2016)
- Porvoo–Forsslätt, Porvoo–Juornaa
 - Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy no. 500115 (2014)
- Porvoo–Myrskylä
 - Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500229 (2017)
- Porvoo–Myrskylä–Artjärvi
 - Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500229 (2017)

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

Helsingistä Porvooseen liikennöidään mt 170:ää, Helsingintietä ja Läntistä Mannerheimintietä Porvoon linja-autoasemalle vakiovuoroliikennettä. Lisäksi Helsingistä Porvooseen liikennöidään pikavuoroliikennettä vt 7:ää pitkin. Pikavuoroilla on pysäkki Näsissä. Päällekkäistä liikennettä on seuraavissa siirtymäajan liikennöintisopimuksissa (suluissa sopimusten päättymisvuodet):

- Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy no. 500141 (2015), 500146 (2018), 500154 (2018), 500165 (2018), 500167 (2018)
- Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500140 (2018), 500142 (2019), 500145 (2019), 500147 (2014), 500201 (2014)
- Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Oy no. 500237 (2018), 500240 (2014), 500307 (2015), 500310 (2014)
- Pukkilan Liikenne Oy no. 500119 (2018)

Pornaisista, Nikkillästä ja Hinthaarasta liikennöidään Haksintietä, Mäntsäläntietä (kt 55) ja Läntistä Mannerheimintietä Porvoon linja-autoasemalle vakiovuoroliikennettä. Lisäksi Mäntsälästä ja Askolasta liikennöidään Porvooseen Mäntsäläntietä (kt 55) ja Läntistä Mannerheimintietä Porvoon linja-autoasemalle. Pällekkäistä liikennettä on seuraavissa siirtymäajan liikennöintisopimuksissa (suluissa sopimusten päättymisvuodet):

- Oy Pohjolan Liikenne Ab no. 500151 (2017), 500155 (2018), 500145 (2019), 500147 (2014), 500201 (2014)
- Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Oy no. 500229 (2017)
- Pukkilan Liikenne Oy no. 500119 (2018), 500244 (2018) ja 500249 (2016)

Juornaan ja Myrskylän suunnista liikennöidään Myrskyläntietä Porvoon linja-autoasemalle. Pällekkäistä liikennettä on seuraavissa siirtymäajan liikennöintisopimuksissa (suluissa sopimusten päättymisvuodet):

- Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab no. 500229 (2017)

Käyttöoikeussopimuksen mukaista liikennettä ei saa järjestää aiemmin mainittujen siirtymäajan sopimusten voimassa ollessa siten, että se merkittävästi vähentää siirtymäajan liikennöintisopimuksen kannattavuutta. Tätä tulkitaan niin, että käyttöoikeussopimuksen perusteella ajettavan aikataululähdön lähtö- tai pysäkkiaika ei saa olla siirtymäajan sopimuksen mukaisen liikenteen lähtöön nähden aikaisemmin tai myöhemmin kuin:

- ruuhka-aikana viisi (5) minuuttia
- muina aikoina viisitoista (15) minuuttia

Ruuhka-aika tarkoittaa klo 6.30–8.30 sekä 15–18 välisiä aikoja. Aikajaksoja tulkitaan Porvoon linja-autoaseman/torin lähtö- ja saapumisaikojen perusteella.

Edellä on kerrottu kuinka siirtymäajan sopimusten suoja tulee ottaa huomioon tarjouksen reittejä ja aikatauluja suunniteltaessa. Käyttöoikeussopimuksen liikennettä vastaava nykyinen liikenne kuuluu kohdassa 3. mainittuihin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. Näiden sopimusten mukaisen liikenteen aikataulut eivät loukkaa muita siirtymäajan sopimuksia ja sen vuoksi niitä voidaan käyttää esimerkkeinä tarjouksen reittejä ja aikatauluja laadittaessa.

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

Käyttöoikeussopimuksen mukainen liikenne voi jatkua sopimusalueen ulkopuolella markkinaehtoisena liikenteenä. Tällöin käyttöoikeussopimusta pidemmästä liikenteestä on käyttöoikeussopimuksen haltijan haettava reittiliikennelupaa ko. välille.

Porvoon lounaissuunnan koululaisliikenteen hankintasopimuksen (brutto) kuvaus

1. Taustaa

Tässä liitteessä kuvataan bruttomallilla hankittava liikenne.

2. Aikataulut hankittavassa liikenteessä

Kohteessa hankitaan seuraavien aikataulujen mukaiset lähdöt.

Porvoo–Svartbäck

Linjaa liikennöidään arkipäivisin maanantaista perjantaihin. Liikenteen hoitaminen edellyttää kahta autoa.

Porvoosta	Svartbäckistä
9.20	6.55
14.15	8.10
15.15	9.50Y
	15.00
	15.55
	18.00
Y	Boxin kautta

Porvoo–Söderveckoski

Linjaa liikennöidään arkipäivisin maanantaista perjantaihin. Liikenteen hoitaminen edellyttää yhtä autoa.

Porvoo	-	14.10	15.15
Hinthaara	-	14.25	15.30
Söderveckoski	7.10	14.35	15.40
Kulloo	7.20	14.45	15.50
Porvoo	7.45		
Porvoo	8.05		
Söderveckoski	8.15		
Hinthaara	8.35		
Porvoo	8.50		

3. Kohteeseen liittyvä päällekkäinen liikenne

Porvoossa liikennöidään Passeli-palveluliikennettä, jonka liikennöintialue on päällekkäinen tämän kohteen kanssa. Tämä päällekkäisyys ei ole liikennöintiajoiltaan ja matkustuskysynnän osalta merkittävä.

Porvoon palveluliikenne Passelin kuvaus

1. Taustaa

Tässä liitteessä kuvataan bruttomallilla liikennöitävä palveluliikenne.

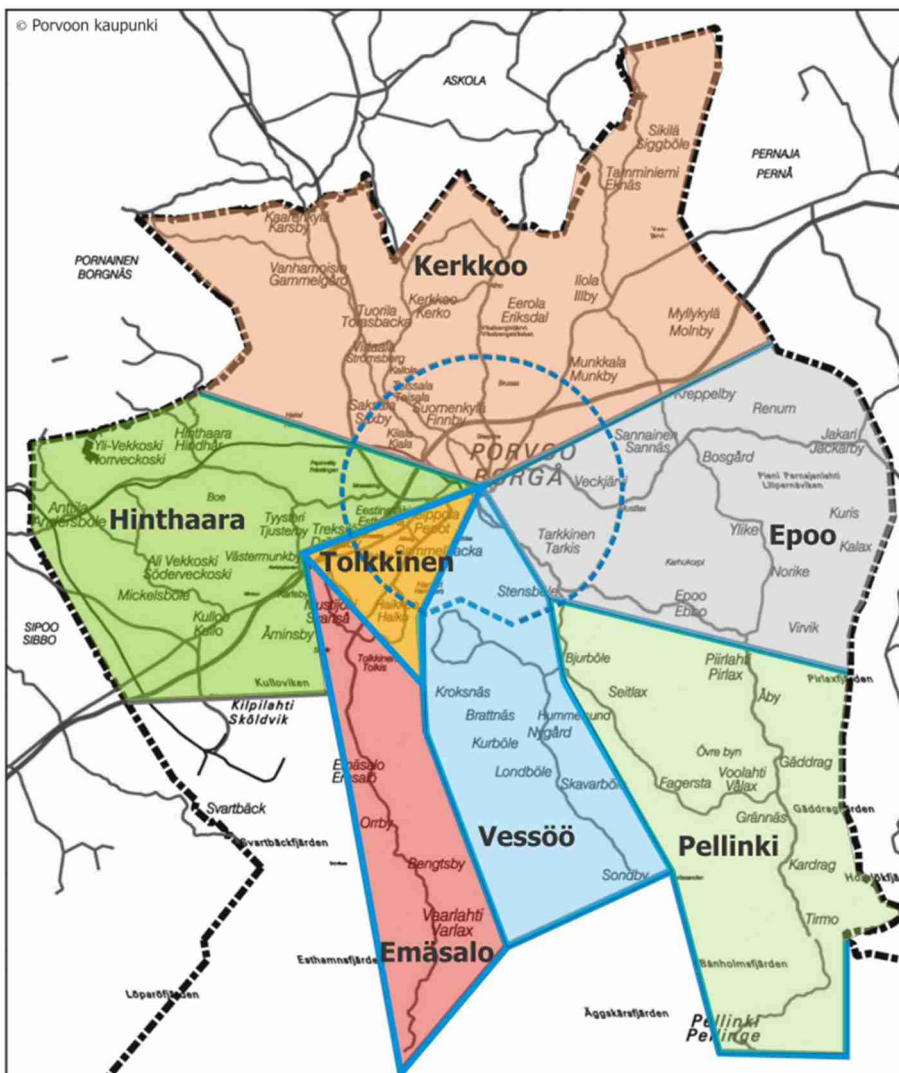
Palveluliikenne on tarkoitettu kaikille porvoalaisille, mutta aikataulut on tehty siten, että ne soveltuvat ikäihmisten asiointitarpeisiin. Palvelulinja tarjoaa kutsuttuna "ovelta-ovelle" -palvelua liikuntarajoitteisille ja ikääntyneille matkustajille aikataulun puitteissa.

2. Hankittavan liikenteen kuvaus

Kohteessa hankitaan seuraavan kuvauksen mukainen liikenne:

Aamuisin ja iltapäivisin palvelulinja ajaa alle 6 kilometrin kutsuajoa keskustan alueella, jolloin palvellaan myös Palomäen asiakkaita. Noin klo 9-14 palvelulinja ajaa pidempiä reittejä eri kyliin aikataulun mukaisesti.

Palveltavat alueet kartalla:



Aikataulu:

Kutsuohjaus

ma - pe 7.30 - 9.00 Alle 6 km matkat keskustassa, kartan sisempi katkoviiva
 ma - pe 12.30 - n. 15.45

Tilanteen salliessa kutsuohjaus toimii myös muina aikoina päivästä.

Silmukkaliikenne

Silmukka ajetaan **vain ennakkoilmoittautumisten mukaan.**

Auto lähtee paluukierrokselle, kun kaikki matkan tilanteet ovat autossa.

Emäsalon suunta maanantaisin (ks. myös Tolkkinen)

Keskustaan 9:00 Tori, Hamari, Tolkkinen, Emäsalo, tori
 Takaisin n. klo 12 Tori, Hamari, Tolkkinen, Emäsalo, tori

Epoon suunta maanantaisin

Keskustaan 8:30 Tori, Kevätkumpu, Jakari, Sannainen, Epoo, tori
 Takaisin n. klo 12 Tori, Kevätkumpu, Jakari, Sannainen, Epoo, tori

Hinthaaran suunta torstaisin

Keskustaan 8.15 Tori, Hinthaara, tori
 Takaisin n. klo 12.15 Tori, Hinthaara, tori

Kerkkoon suunta keskiviikkoisin

Keskustaan 9:30 Tori, Vanhamoisio, Kerkkoo, Ilola, tori
 Takaisin n. klo 12:30 Tori, Vanhamoisio, Kerkkoo, Ilola, tori

Pellingin suunta tiistaisin

Keskustaan 8:30 Tori, Fagersta, Voolahti, Pellinki, tori
 Takaisin n. klo 12:30 Tori, Fagersta, Voolahti, Pellinki, tori

Tolkkisten suunta tiistaisin ja perjantaisin (ks. myös Emäsalo)

Keskustaan 9:00 Tori, Ernestas, Hamari, Tolkkinen, G-backa, Näsi, tori
 Takaisin n. klo 12 Tori, Ernestas, Hamari, Tolkkinen, G-backa, Näsi, tori

Vessöön suunta torstaisin

Keskustaan 9.30 Tori, Kråkö, Vessöö, Kevätkumpu, tori
 Takaisin n. klo 13 Tori, Kevätkumpu, Vessöö, Kråkö, tori

Muuta

ma - to 7:30 - 8:30 Palomäen päivätoiminta-asiakkaiden kuljetus (toinen auto)
 ma - pe n. klo 11 -12 Kuljettajien lounastauko
 ma - to 15:00 - 15:45 Palomäen päivätoiminta-asiakkaiden kuljetus (toinen auto)
 ma - pe 16:00 Kuljettajien työaika päättyy.

3. Kohteen erityisvaatimukset

Kalusto

Palveluliikennettä liikennöidään kahdella matalalattiaisella palveluliikenneautolla (MiniA, tarjouspyynnön liite 9).

Liikenteen tilaus

Liikenne on kutsuohjattua "ovelta-ovelle" -palvelua. Tilaukset tehdään puhelimitse viimeistään edellisenä päivänä klo 15 mennessä. Liikenteenharjoittaja vastaa tilausten vastaanottamisesta ja välittämisestä kuljettajille.

Asiakaspalvelu

Palveluliikenteessä asiakaspalvelulla on tavallista suurempi merkitys. Siksi palveluliikenteen kuljettajilta ja palvelulta edellytetään seuraavia ominaisuuksia:

- kuljettajilla on oltava riittävä suomen- ja ruotsinkielentaito
- asiakaspalvelun tulee olla ystävällistä ja asiakkaan yksilöllisistä tarpeista lähtevää
- kuljettajan on tarvittaessa avustettava asiakasta ja matkatavaroita autoon ja autosta kotiovelle saakka
- kuljettajalta edellytetään taitoa vanhusten ja huonokuntoisten asiakkaiden palvelemiseen sekä heidän käyttämiensä apuvälineiden tuntemusta.
- asiakkaita tulee tarvittaessa neuvoa matkustamiseen ja asiointiin liittyvissä asioissa.

4. Vastaavan nykyisen liikenteen kuvaus

Porvoon kaupungin nykyisin ostaman Passeli-palveluliikenteen kuvaus löytyy alla olevasta internet-osoitteesta:

https://www.porvoo.fi/fi/palvelut/palvelut_eri_ryhmille/vammaispalvelut/palvelulinja

Tarjouspyynnön Liite 4

9.11.2012 T.An.

Uudenmaan ELY-keskus

Linja-autoliikenteen käyttöoikeusopimusta koskeva tarjouskilpailu

Liikennöintisuunnitelman yhteenveto

Kilpailukohteen nimi: _____

Kilpailukohteen tunnus: _____

Tarjoajan nimi: _____

Liikennettä koskevat tiedot

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

2. Liikennöintisuunnitelman mukaiset linjat

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

3. Palvelutasomäärittelyn toteutuminen yhteysväleittäin talvikaudella

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

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

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

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUS LINJA-AUTOLIIKENTEEN HOITAMISESTA

1§ Sopijapuolet

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

2§ Sopimuksen kohde

Sopimus koskee liitteessä 1 olevan tarjouspyynnön mukaista käyttöoikeuden kohdetta, joka sisältää Porvoon paikallisliikennealueen linja-autoliikenteen.

3§ Sopimusasiakirjat

Sopimusasiakirjat ovat seuraavat:

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

Jos sopimusasiakirjoissa esiintyy tulkintatarvetta, niin tulkinnessa 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/ Porvoon tasatariffialue

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

_____ €/ajokilometri

_____ €/tunti (maanantai-lauantai)

_____ €/tunti (sunnuntai)

_____ €/autopäivä

Ajokilometrin, linjatunnin ja autopäivän hintaa käytetään lisäkorvauksen maksamisessa yleisissä ehdoissa määritellyissä tilanteissa.

Korvaushintoja tarkistetaan siten, kuin käyttöoikeussopimuksen yleisissä ehdoissa on todettu.

5§ Matkalipputulosten tilittäminen

Tiedot matkustajamääristä ja niiden jakautumisesta matkaryhmittäin erilaisilla vyöhyketariffin lipuilla tehtyihin matkoihin sekä lipputulosta saadaan maksujärjestelmän kautta. Liikenteenharjoittaja ilmoittaa tiedot keräämistään tuloista ELY-keskukselle kuukausittain seuraavan kuukauden 10. päivään mennessä, ellei niitä saada maksu-

järjestelmästä. Ilmoitusvelvollisuus koskee myös niiden erikseen sovittujen lippujen myynnistä saatuja tuloja, joita lippuja liikenteenharjoittajalla on oikeus myydä omaan lukuunsa.

6§ **Maksuaikataulu**

Tilaaja maksaa sopimuksen mukaisen toteutuneisiin matkustajainousuihin perustuvan korvauksen laskua vastaan kuukausierinä jokaisen kuukauden 20. päivään mennessä kuitenkin viimeistään 10 päivän kuluttua siitä, kun on saanut 5§:ssä mainitun selvityksen. Viivästyskorko on korkolain mukainen.

7§ **Alihankinta**

Alihankinnasta ja alihankkijoista on tarjouspyynnön ja tarjouksen mukaisesti sovittu seuraavaa:

- *Todetaan mm. käytettävät alihankkijat sekä alihankinnan määrä ja kohteet. Alihankinnasta voidaan vaihtoehtoisesti tehdä sopimukseen myös erillinen liite, jota päivitetään sopimuskauden aikana.*

8§ **Liikenteestä vastaava henkilö**

Liikenteestä vastaava henkilö on liikenteen alkaessa TT.

9§ **Käytettävät linja-autot**

Liikenteessä käytettävien linja-autojen on oltava tyypiltään, iältään ja muilta ominaisuuksiltaan vähintään tarjouspyynnön ja tarjouksen mukaisia koko sopimuskauden ajan.

10§ **Maksu- ja informaatiojärjestelmä**

Tämän sopimuksen mukaisessa liikenteessä on käytössä seuraava Tarjouspyynnön mukainen maksu- ja informaatiojärjestelmä, johon liikenteenharjoittajan tietojärjestelmät ja laitteet tarvittavalta osin liitetään:

- *Tähän maksu- ja informaatiojärjestelmän kuvaus Kuten todettu, yksilöinti ja järjestelmän kuvaus selviää yleisellä tasolla kuluvana vuonna ja vuoden 2013 syksyyn mennessä tarkemmin)*

11§ **Käyttöoikeussopimuksen mukaisen oikeuden suoja ja haittaamiskielto**

Käyttöoikeussopimus tuottaa liikenteenharjoittajalle palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain mukaisen suojan/yksinoikeuden kilpailevalta liikenteeltä seuraavasti:

- *Yksinoikeuden sisältö ja laajuus sekä suhde muuhun joukkoliikenteeseen määritellään tarjouspyynnössä tarjouskilpailun kohteita koskevassa liitteessä. Tässä kohdassa viitataan ao. liitteeseen ja sovitaan tarkennuksista.*
- *On huomautettava, että sekä Porvoon alueella että muualla seudulla liikennöi useita sellaisia linjoja, jotka samanaikaisesti ovat matkustajien käytettävissä ja "kilpailevat" ajoneuvoon nousuista tämän sopimuksen tarkoittaman liikenteen kanssa.*

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

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

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

ssä kuun.....päivänä 2014

allekirjoitukset

Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset – kaupunkiliikennelinja-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-istuimia)
- 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

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

Ympäristöominaisuudet

Kaikkien käytettävien linja-autojen tulee täyttää Euro 2 -tason päästövaatimukset typen oksidien (NOx) ja partikkeleiden (PM) osalta. Tätä paremmista ympäristöominaisuuksista saa lisäpisteitä 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. Melu

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

Muut tekniset ominaisuudet

- | | |
|---|--------------|
| 3. Moottoritilaan asennettu automaattinen palonsammutin | 0,5 pistettä |
| 4. Kuljettajan alkolukko | 0,5 pistettä |

Tarjouksen saama kalustopisteiden määrä saadaan antamalla kullekin tarjotulle linja-autolle ym. kohtien 1.-4. mukaiset pisteet ja laskemalla nämä yhteen. Kun näin saatu summa jaetaan tarjottujen linja-autojen määrällä, saadaan tarjouksen kalustopisteet.

Ikä

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

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

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

Tarjottavien autojen lukumäärä ja esittäminen tarjouksessa

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

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

KILPAILUTETTAVAN LIIKENTEEN PIENKALUSTON RAKENNE- JA VARUSTETASOVAATIMUKSET

PIENKALUSTON MITAT JA MATKUSTAJAKAPASITEETTI, **MINI A**

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

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

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

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

mm:n korkeudella lattiatasosta ja poistumisovien vieressä tulee olla lisäksi lapsia varten painonappi, joka on enintään 1000 mm:n korkeudella.

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

Painonapin käytön tulee antaa äänisignaali.

7. Tukitangot ja kahvat

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

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

8. Ovien turvalaitteet

Kaikissa ovissa on oltava turvalaitteet.

9. Valo- ja ohjekilvet

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

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

10. Linjakilvet

Elektroninen ja valaistu linjakilpi tulee olla edessä

11. Infoaineisto

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

12. Rahastus- ja muut ajoneuvolaitteet

Rahastuksessa käytettävät ja muut tilaajan edellyttämät laitteet si-joitetaan tilaajan ohjeiden mukaisesti. Hankittavissa autoissa tulee ol-la tiedossa olevien laitteiden edellyttämä asennusvalmius.

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

13. Ilmanvaihto

Sisäilman on oltava suodatettua.

14. Sisävalaistus

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

15. Ikä

Linja-auton ikä saa olla enintään kahdeksan (8) vuotta koko

sopimuskauden ajan. Ikä lasketaan vuosina ensirekisteröintipäivästä yhden desimaalin tarkkuudella.

16. Kello

Autossa tulee olla matkustajille näkyvä kello.

17. Alkolukko

Autossa tulee olla ajon estävä alkolukko.

18. Päästöt

Auton hiukkas- ja NOx-päästöjen tulee täyttää Euro4-tason vaatimukset.

Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset – seutuliikennelinja-auto

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

Porvoon liikenteessä tulee käyttää alla olevan määritelmän mukaisia seutuliikennelinja-autoja seuraavissa kohteissa:

- Porvoon paikallisliikennealueen ulkopuolisen sisäisen liikenteen käyttöoikeussopimus Sondbyn, Kråkön, Epoon, Voolahden ja Loviisaan Isnäsin suuntiin
- Porvoon sisäisen liikenteen käyttöoikeussopimuskohteet paikallisliikennealueen ulkopuolisesta liikenteestä Hinthaaran sekä Nikkilän, Mäntsälän, Askolan sekä Pukkilan suuntiin ja Myrskylän suuntaan
- Porvoon lounaissuunnan koululaisliikenne (brutto)

Matkustajapalveluominaisuudet

Jäljempänä ilmoitetut mitat ja määräykset ovat kaluston vähimmäisvaatimuksia.

Seutuliikennelinja-auto:

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

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

Matkustajapalveluominaisuudet

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

1. Ovijärjestys

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

1 piste

2. Matalalattiaisuus

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

1 piste

Ympäristö- ja muut tekniset ominaisuudet

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

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

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

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

Ikä

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

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

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

Tarjottavien autojen lukumäärä ja esittäminen tarjouksessa

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

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

SOPIMUS JOUKKOLIIKENNEYHTEISTYÖSTÄ JA PORVOON LIIKENNÖINTISOPIMUSTEN KUSTANNUSTEN JAKAMISESTA

1. Sopijapuolet

Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen:

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

Kunta:

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

2. Sopimuksen kohde ja tarkoitus

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

Tämä sopimus koskee joukkoliikennelain (869/2009) mukaisten siirtymäajan liikennöintisopimuksien lakkaamisen jälkeen 1.7.2014 lukien järjestettyä liikennettä. Sopimus ei korvaa sopijapuolten välillä 1.1.2011 voimaan tullutta lippuyhteistyötä koskevaa sopimusta muulta, kuin seutulippujärjestelmää, Porvoon työmatkalippujärjestelmää, Porvoon kaupunkilippujärjestelmää ja nuorisolippujärjestelmää koskevilta osin, elleivät sopijapuolet siitä erikseen sovi. Uusi lippujärjestelmä ja maksujärjestelmä on kuvattu tämän sopimuksen liitteessä X (selviää Piletti-projektin valmistuttua vuoden 2013 alussa).

Huomautus: Porvoon/Itä-Uudenmaan seutulippusopimus 1.8.1998, Porvoon työmatkalippusopimus 17.12.2008, Porvoon kaupunkilippusopimus 15.4.2003 ja Porvoon nuorisolippusopimus 14.6.2007 joudutaan muuttamaan tai kumoamaan kokonaisuudessaan.

3. ELY-keskuksen tehtävät ja vastuut

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

ELY-keskus

1. suunnittelee yhdessä kunnan kanssa kunnan asukkaita palvelevan joukkoliikenteen ja vastaa tilaajana liikennepalveluiden järjestämisestä mukaan lukien hankinnat liikenteenharjoittajilta
2. tekee kesäkuun 15. päivään mennessä yhteistyössä kunnan kanssa liikenteenharjoittajille maksettavia korvauksia koskevan ennakkolaskelman, joka sisältää arvion

matkalipputuloista, kunnan korvattavaksi tulevasta alijäämästä sekä esityksen matkalippujen asiakashinnoista

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

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

4. Kunnan tehtävät ja vastuut

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

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

4. nimeää edustajansa alueelliseen joukkoliikennetyöryhmään.

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

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

5. Kunnan sisäisten ja seutulippujen hintarakenne ja hinnan tarkistukset

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

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

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

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

6. Raportointi

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

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

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

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

7. Joukkoliikennetyöryhmä

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

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

Joukkoliikennetyöryhmän tehtävät:

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

Työryhmälle voidaan osoittaa myös muita valmistelu- ja kehittämistehtäviä.

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

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

8. Erimielisyyksien ratkaiseminen

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

9. Sopimuksen voimassaoloaika ja irtisanominen

Tämä sopimus tulee voimaan 1.1.2014 ja on voimassa toistaiseksi.

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

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

10. Sopimusmuutokset

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

11. Allekirjoitukset

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

Helsingissä _____kuun __. päivänä 2013

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Porvoon kunta

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

Liite 1 ITÄ-UUDENMAAN SEUTULIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

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

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Itä-Uudenmaan seutulipun kelpoisuusalueeseen kuuluvat Askolan, Lapinjärven, Loviisan, Mäntsälän, Myrskylän, Pornaisen, Porvoon, Pukkilan ja Sipoon kunnat.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

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

3: Lippujärjestelmä

3.1 Korttityyppi

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

Seutulipun ulkoasusta päättää Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä.

3.2. Käyttöoikeus

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

Seutulippua myydään vain kohdassa 1 lueteltujen kuntien asukkaille lukuun ottamatta Lapinjärven kunnan asukkaita. Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmä voi sopia lippujen myymisestä myös HSL-alueen asukkaille, mikäli Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä sitoutuu korvaamaan lipun tukiosuuden asukkaidensa osalta.

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

3.3. Matkustusosoikeus ja lipun voimassaolo

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

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

Milloin lisämatkustusosoikeutta ostetaan lipun voimassaoloaikana, pidennetään voimassaoloaika ostetun matkustusosoikeuden verran.

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

Matkakortti käy osamaksuna sopimuskuntien muodostaman alueen ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla, ellei Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmässä toisin sovita.

3.4 Erilliset lisät

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

4: Laitteisto

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

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

5: Seutulipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

Asiakas voi ostaa seutulippujärjestelmässä käytettävän älykortin myyntipisteistä, joista päätetään Itä-Uudenmaan joukkoliikennetyöryhmässä. Osassa myyntipisteitä kortteja ei heti voida alustaa käyttökuntoon, vaan kortti täytyy tilata. Tilaamisen/Ostamisen yhteydessä asiakkaalle annetaan kortin ja lipun käyttöä ja säilyttämistä koskevat kirjalliset ohjeet ja lomake, johon hän merkitsee nimensä, syntymäaikansa ja kotikuntansa. Asiakkaan henkilöllisyys tarkistetaan kortin ostamisen yhteydessä. Tilattu kortti toimitetaan seutulipun perustamisen jälkeen samaan myyntipisteeseen, josta ostaja lunastaa sen. Myyjä merkitsee kortin nimikenttään ostajan nimen ja syntymävuoden kaksi viimeistä numeroa.

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

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

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

6. Seutulipun käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

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

6.2. Seutulipun ostajan kotikunnan vaihtuminen

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

6.3. Kortin kadottaminen

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

6.4 Matkan pituuden määrittäminen

Autonkuljettaja rekisteröi matkan pituutta koskevan tiedon lukijalaitteelle, ellei kortille ole tallennettu perusmatkaa.

6.5 Lipun käytön valvonta

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

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

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

6.6 Lipun käytön estyminen

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

Liite 2: PORVOON KAUPUNKILIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

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

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Porvoon kaupunkilipun kelpoisuusalueeseen kuuluu Porvoon kaupungin alue.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

Yhteistyösopimuksen kohdassa 2. on kerrottu ne liikenteet, joissa Porvoon kaupunkilippu käy maksuvälineenä.

3: Lippujärjestelmä**3.1 Korttityyppi**

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

3.2. Käyttöoikeus

Kaupunkilipun käyttöoikeus on henkilökohtainen ja kuuluu sille, jonka nimiin lippu on lunastettu (kortin haltija). Lisäksi kaupunkilipulla saa matkustaa aikuisen lisäksi 1-2 alle 7-vuotiasta lasta.

Kaupunkilippua myydään vain Porvoon kaupungin asukkaille. Lisäksi lippua voidaan myydä myös HSL-alueen asukkaille, mikäli Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä sitoutuu korvaamaan lipun tukiosuuden asukkaidensa osalta.

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

3.3. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

Kaupunkilippuun voi ostaa matkustusoikeutta 30 vuorokauden erissä. Kaupunkilipussa voi olla ostettuna yhteensä enintään 59 vuorokautta. Matkustusoikeus oikeuttaa kaupunkiliikenteessä rajattomaan määrään matkoja.

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

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

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

3.4 Erilliset lisät

Kaupunkilipun käyttäjiltä voidaan periä erillisiä maksuja, kuten esimerkiksi pikavuoro- tai yövuoroliikenne tai maksu lastenvaunujen kuljettamisesta.

4: Laitteisto

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

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

5: Kaupunkilipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

Asiakas voi ostaa kaupunkilippujärjestelmässä käytettävän älykortin myyntipisteestä. Ostamisen yhteydessä hänelle annetaan kortin ja lipun käyttöä ja säilyttämistä koskevat kirjalliset ohjeet ja lomake, johon hän merkitsee nimensä, syntymäaikansa ja kotikuntansa. Asiakkaan henkilöllisyys tarkistetaan kortin ostamisen yhteydessä. Myyjä merkitsee kortin nimikenttään ostajan nimen ja syntymävuoden kaksi viimeistä numeroa.

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

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

Kortin lunastamisen yhteydessä kaupunkilipun ostajan tulee ostaa kaupunkilippuun matkustusoikeutta vähintään 30 vuorokautta. Asiakas voi ostaa kaupunkilippuunsa lisää matkustusoikeutta tilauspisteistä tai kulkuneuvoista, joissa on latauksen mahdollistavat laitteet.

6. Kaupunkilipun käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

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

6.2. Kaupunkilipun ostajan kotikunnan vaihtuminen

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

6.3. Kortin kadottaminen

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

6.4 Matkan pituuden määrittäminen

Autonkuljettaja rekisteröi matkan pituutta koskevan tiedon lukijalaitteelle, ellei kortille ole tallennettu perusmatkaa.

6.5 Lipun käytön valvonta

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

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

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

6.6 Lipun käytön estyminen

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

Liite 3: PORVOO-HELSINKI -TYÖMATKALIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

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

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Porvoo-Helsinki –työmatkalippu (jäljempänä Porvoo-lippu) on Porvoon ja pääkaupunkiseudun (tässä: Helsingin ja Vantaan) väliseen linja-autoliikenteeseen tarkoitettu matkalippu.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

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

3: Lippujärjestelmä**3.1 Korttityyppi**

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

3.2. Käyttöoikeus

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

Työmatkalippua myydään vain Porvoon kaupungin asukkaille. Lisäksi lippua voidaan myydä myös HSL-alueen asukkaille, mikäli Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä sitoutuu korvaamaan lipun tukiosuuden asukkaidensa osalta.

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

3.3. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

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

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

3.4 Erilliset lisät

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

4: Laitteisto

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

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

5: Työmatkalipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

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

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

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

Kortin lunastamisen yhteydessä työmatkalipun ostajan tulee ladata työmatkalippuun 44 matkaa.

Asiakas voi ladata kortin uudelleen ajoneuvoissa tai lipunmyyntipisteissä.

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

6. Työmatkalipun käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

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

6.2. Työmatkalipun ostajan kotikunnan vaihtuminen

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

Toimivan työmatkalipun matkoja ei lunasteta takaisin.

6.3. Kortin kadottaminen

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

6.4 Työmatkalipun käytön valvonta

Liikenteenharjoittajan tulee valvoa, ettei työmatkalippua käytetä vastoin tämän sopimuksen määräyksiä. Mikäli työmatkalippua käytetään vastoin tämän sopimuksen määräyksiä ja lipun käyttöä kos-

kevia ohjeita, liikenteenharjoittajan edustajalla on oikeus ottaa kortti haltuunsa. Haltuun otettu kortti toimitetaan välittömästi selvittäjälle.

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

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

6.5 Työmatkalipun käytön estyminen

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

Liite 4: PORVOON NUORISOLIPPUJÄRJESTELMÄN KUVAUS

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

1: Alueellinen ulottuvuus (lipun kelpoisuusalue)

Porvoon nuorisolippu on Porvoon kaupungin alueella kelpaava matkalippu.

2: Liikenteellinen ulottuvuus

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

3: Lippujärjestelmä**3.1 Korttityyppi**

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

3.2. Käyttöoikeus

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

Nuorisolippua myydään vain 12-18-vuotiaille Porvoon kaupungin asukkaille.

Nuorisolippua ei myydä kaupungin tukemaksi koulumatkalipuksi peruskoululaisille. Myös muut erityistä tukea saavat asiakasryhmät voidaan sulkea kaupungin päätöksellä pois.

3.3. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

Nuorisolipulle ladataan 44 aikuisten yhdenmittaista (0-30 km) matkaa. Lippu on voimassa 90 päivää.

Enimmillään nuorisolipussa voi olla 87 matkaa ja kelpoisuusaikaa 90 päivää (ks kohta 5.2).

3.4 Erilliset lisät

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

4: Laitteisto

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

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

5: Nuorisolipun lunastaminen

5.1 Kortin tilaaminen ja lunastaminen

Asiakas voi ostaa nuorisolippujärjestelmässä käytettävän älykortin myyntipisteestä. Ostamisen yhteydessä hänelle annetaan kortin ja lipun käyttöä ja säilyttämistä koskevat kirjalliset ohjeet ja lomake, johon hän merkitsee nimensä, syntymäaikansa ja kotikuntansa. Asiakkaan henkilöllisyys tarkistetaan kortin ostamisen yhteydessä. Tilattu kortti toimitetaan nuorisolipun perustamisen jälkeen samaan myyntipisteeseen, josta ostaja lunastaa sen. Myyjä merkitsee kortin nimikenttään ostajan nimen ja syntymävuoden kaksi viimeistä numeroa.

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

5.2. Matkustusoikeuden ostaminen

Kortin lunastamisen yhteydessä nuorisolipun ostajan tulee ladata nuorisolippuun 44 matkaa.

Asiakas voi ladata kortin uudelleen ajoneuvoissa tai lipunmyyntipisteissä.

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

6. Nuorisolipun käyttö

6.1 Kortin vaurioituminen

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

6.2. Nuorisolipun ostajan kotikunnan vaihtuminen

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

Toimivan nuorisolipun matkoja ei lunasteta takaisin.

6.3. Kortin kadottaminen

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

6.4 Nuorisolipun käytön valvonta

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

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

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

6.5 Nuorisolipun käytön estyminen

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

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja / 120/2012					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Tero Anttila, Annika Rantala, Simo Airaksinen, Aino Lehto, Johanna Wallin, Pekka Aalto		Julkaisuaika Joulukuu 2012			
		Kustantaja / Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
Julkaisun nimi Porvoon linja-autoliikenteen järjestämismalli					
Tiivistelmä Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat uudistuneen lainsäädännön vuoksi vuodesta 2014 alkaen. Ratkaisun uudesta järjestämistavasta tekee joukkoliikennelain mukainen toimivaltainen viranomainen, joka Porvoon linja-autoliikenteessä on Uudenmaan ELY-keskus. Tämän selvityksen tarkoituksena on valmistella Uudenmaan ELY-keskuksen ratkaisua linja-autoliikenteen järjestämistavasta Porvoon seudulla. Selvityksessä on kuvattu lainsäädännön muutokset sekä millaiset vaihtoehtoiset järjestämistavat ovat mahdollisia. Järjestämistapavaihtoehdot sekä niiden hyvät ja huonot puolet on kuvattu LVM:n Linja-autotyöryhmän työn pohjalta. Vaihtoehtoista on valittu Porvoon seudulle eri liikennealueille parhaiten soveltuvat mallit. Selvityksessä esitetään markkinaehtoista mallia pitkämatkaiseen Helsingistä Porvoon kautta Kaakkois-Suomeen suuntautuvaan sekä Helsingin ja Porvoon väliseen seutuliikenteeseen. Porvoon paikallisliikenne esitetään kilpailutettavaksi alueellisena käyttöoikeussopimuksena. Muu Porvoon sisäinen, lähinnä koululaisliikenne, esitetään järjestettäväksi reittipohjaisen käyttöoikeussopimuksen nojalla. Kustannusvaikutuksia on arvioitu paikallisliikenteen osalta. Arviossa on tuotu lähinnä esiin ne muutostekijät, jotka voivat aiheuttaa muutoksia kustannuksiin. Työn yhteydessä on valmisteltu alueellisen käyttöoikeussopimuksen tarjousasiakirjat, jotka ovat raportin liitteenä. Lisäksi on valmisteltu kunta/ELY -sopimus.					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, Järjestämistapa, Tarjouskilpailu, Käyttöoikeussopimus, Tarjousasiakirjat					
ISBN (Painettu) -	ISBN (PDF) 978-952-257-674-3	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) -	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-674-3		Kieli suomi	Sivumäärä 94
Julkaisun tilaukset Julkaisu on saatavana vain verkossa					
Kustannuspaikka ja -aika 2012			Painotalo -		

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter / 120/2012				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Tero Anttila, Annika Rantala, Simo Airaksinen, Aino Lehto, Johanna Wallin, Pekka Aalto		Publiceringsdatum December 2012		
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
Publikationens titel Modell för hur busstrafiken ska ordnas i Borgå				
<p>Sammandrag</p> <p>Sätten att ordna kollektivtrafiken ändras på grund av ny lagstiftning med början 2014. Beslutet om det nya arrangemanget ska fattas av en behörig myndighet enligt kollektivtrafiklagen. I Borgå busstrafik är denna myndighet ELY-centralen i Nyland. Syftet med denna utredning är att bereda ELY-centralens beslut om hur busstrafiken ska ordnas i Borgåregionen.</p> <p>I utredningen beskrivs förändringarna i lagstiftningen och vilka alternativa arrangemangen som är möjliga. Alternativen samt deras goda och dåliga sidor beskrivs utgående från arbetet i KM:s Bussarbetsgrupp. Av alternativen har de modeller som bäst passar de olika trafikområdena i Borgåregionen valts ut.</p> <p>I utredningen presenteras en marknadsbestämd modell för den långväga trafiken från Helsingfors mot sydöstra Finland via Borgå samt för regiontrafiken mellan Helsingfors och Borgå. För Borgå lokaltrafik föreslås ett regionalt koncessionsavtal som konkurrensutsätts. För den övriga interna trafiken i Borgå, närmast skolskjutsarna, föreslås arrangemang på basis av ett ruttbaserat koncessionsavtal.</p> <p>Kostnadseffekterna har uppskattats för lokaltrafiken. I uppskattningen har närmast de förändringsfaktorer beaktats som kan orsaka ändrade kostnader.</p> <p>I samband med arbetet utformades de anbudshandlingar för ett regionalt koncessionsavtal som är bifogade rapporten. Dessutom bereddes avtalet kommun/ELY.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, sätten att ordna, arrangemang, anbudstävling, koncessionsavtal, anbudshandlingar				
ISBN (tryckt) -	ISBN (PDF) 978-952-257-674-3	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) -	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-674-3		Språk finska
Sidantal 94				
Beställningar Publikationen finns endast på webben				
Förläggningsort och datum 2012			Tryckeri -	

RAPORTEJA 120 | 2012
PORVOON LINJA-AUTOLIIKENTEN JÄRJESTÄMISMAALLI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-674-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-674-3

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

Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013



Euroopan unioni
Euroopan sosiaalirahasto