



Modell för hur busstrafiken ska ordnas i Borgå

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



Modell för hur busstrafiken ska ordnas i Borgå

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

RAPPORTER 135 | 2012

MODELL FÖR HUR BUSSTRAFIKEN SKA ORDNAS I BORGÅ

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Ombrytning: WSP Finland Oy

Pärmbild: Simo Airaksinen/WSP Finland Oy

ISBN 978-952-257-704-7 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-257-704-7

www.ely-centralen.fi/publikationer | www.doria.fi/ely-keskus

Företal

Närings-, trafik- och miljöcentralen, nedan ELY-centralen, i Nyland har utrett alternativen för hur busstrafiken i Nurmijärvi och Borgå ska ordnas år 2014. Då löper avtalen för övergångsperioden enligt kollektivtrafiklagen till stor del ut och de behöriga myndigheterna måste börja ordna trafiken i enlighet med kollektivtrafiklagen och EU:s trafikavtalsförordning. WSP Finland Oy har på ELYs uppdrag gjort en utredning om saken, och den har presenterats i två separata rapporter, en för Nurmijärvi och en för Borgå.

Arbetet gjordes i april–november 2012 och styrgruppen bestod av:

Laura Langer ordf. t.o.m. 31.7.2012	ELY-centralen i Nyland (fr.o.m. 1.8.2012 Trafikverket)
Marja Rosenberg	Trafikverket
Juhani Hallenberg, ordf. fr.o.m. 1.8.2012	ELY-centralen i Nyland
Satu Hyvärinen	ELY-centralen i Nyland
Susanna Kaitainen	ELY-centralen i Nyland
Seppo Nikkanen	ELY-centralen i Nyland
Tom Heino	ELY-centralen i Nyland (fr.o.m. 18.10.2012)
Kimmo Sinisalo	Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)
Juha Oksanen	Nurmijärvi kommun
Hanna Linna-Varis	Borgå stad

Vid WSP Finland Ab har Tero Anttila, Annika Rantala, Simo Airaksinen, Aino Lehto och Johanna Wallin ansvarat för arbetet. Som underkonsult har Pekka Aalto från Suomen Paikallisliikenneliiton Palvelu Oy verkat.

Under arbetets gång har informationsmöten ordnats för förtroendepersoner och tjänsteinnehavare i Nurmijärvi och Borgå samt för trafikidkarna.

Innehåll

Företal	1
Inledning	3
Sätten att ordna kollektivtrafiken förändras.....	4
Ny lagstiftning	4
Kollektivtrafikmyndigheternas regionala behörighet, behörighetsområde och valsituationer i beslutsfattandet.....	4
Definitioner av servicenivån	5
Beslut om huvudalternativ	5
Tidtabell för beredning och verkställande av besluten	6
Val mellan olika alternativa arrangemang för kollektivtrafiken.....	7
Reglering av persontrafiken	7
Granskning av den behöriga myndighetens behörighet.....	8
Alternativa sätt att ordna trafiken i Borgå	8
Uppskattningar av effekterna av de olika sätten att ordna kollektivtrafiken i Borgå	16
En lösning som passar trafiken i Borgå.....	18
Gruppering av trafiken enligt de olika arrangemangen	18
Biljettsystemet	18
Kostnader	18
Koncessionsavtalsdokumenten.....	21
Dokumentens uppbyggnad.....	21
Diskussion kring förtjänstmodellen	21
Fordonsbestämmelser samt pris och kvalitet när tävlingarna avgörs	22
Några andra bestämmelser.....	23
Behov av ändringar i bestämmelserna om statsbidrag	23
Krav på fortsatt planering.....	24
Utgångsuppgifterna i anbudsförfrågan.....	24
Biljett-, betal- och informationssystemen	24
Organisering och administrering av betal- och infosystemet	24
Biljett- och betalsystemen i trafik enligt övergångsperiodens avtal	24
Litteratur	25
Bilagor	26

Inledning

Enligt den nya kollektivtrafiklagstiftningen som trädde i kraft i slutet av 2009 ska Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (nedan ELY-centralen) som behörig myndighet besluta om hur kollektivtrafiken ordnas och ansvara för kollektivtrafiken i de delar av Nyland som ligger utanför behörighetsområdena för samkommunen Helsingforsregionens trafik (senare HRT) och Hyvinge. ELY-centralen har beslutat att den ordnar kollektivtrafiktjänster på sitt behörighetsområde enligt EU:s trafikavtalsförordning (TAF, 1370/2007) till de delar där trafikeringsavtalen för övergångsperioden löper ut och de trafiktjänster som uppstår på marknadens villkor inte kan anses tillräckliga. När ELY-centralen väljer sättet att ordna tjänsterna kan den använda både marknadsbestämd trafik och alternativet enligt TAF. TAF-alternativet innebär i praktiken konkurrensutsättning.

I det här arbetet har vi utrett det mest ändamålsenliga sättet att ordna trafiken i Borgåregionen, där övergångsavtalen löper ut 2014. Konkurrensutsatta koncessionsavtal är en beaktansvärd modell för TAF-trafik. I det här arbetet utredde vi hur det är mest ändamålsenligt att tillämpa koncessionsavtal på Borgåtrafiken. De viktigaste frågorna som måste undersökas är trafikidkarnas förtjänstmodell, avtalsperiodens längd, fordonsbestämmelserna och de punkter som gäller justering av avtalsersättningen.

När de nya trafikeringsavtalen är i kraft sker trafikeringen samtidigt och delvis överlappande fortfarande efter 2014 i busstrafik som baserar sig på trafikeringsavtal för den s.k. övergångsperioden och som har skyddad ensamrätt. Det här begränsar planeringen och genomförandet av trafik som bygger på koncessionsavtal och det måste beaktas i avtalsvillkoren.

Sätten att ordna kollektivtrafiken förändras

Ny lagstiftning

EU:n trafikavtalsförordning (Nr 1370/2007, nedan PSA) och den nya kollektivtrafiklagen i Finland (869/2009) som gäller dess verkställande trädde i kraft den 3 december 2009. Med dessa har lagstiftningen om kollektivtrafik grundligt reformerats. Kollektivtrafiken ordnas och produceras antingen marknadsbestämt utan samhällsfinansiering eller av kollektivtrafikmyndigheterna, när den kräver ekonomiskt stöd av samhället. Enligt kollektivtrafiklagen bestämmer de behöriga myndigheterna den eftersträvade servicenivån för såväl den marknadsbestämda trafiken som den samhällsstödda kollektivtrafiken. Ifall man når den önskade servicenivån utan vare sig direkt eller indirekt offentligt stöd lägger sig myndigheten inte i hur marknaden fungerar. Offentligt stöd ingår emellertid i största delen av den lokala och den regionala trafiken eftersom den önskade servicenivån inte har uppnåtts utan köp av trafiktjänster eller subvention av biljetter. Så här kommer det att vara också i framtiden.

När den behöriga myndigheten beslutar att på sitt område ordna bättre kollektivtrafiktjänster än vad som skulle åstadkommas med linjebaserad trafik på marknadsvillkor måste TAF och bestämmelserna om offentlig upphandling (lagen om offentlig upphandling 348/2007 och den s.k. lagen om upphandling inom specialsektorerna 349/2007) följas. Ordnandet av tjänster som är bättre eller flertaligare än trafik på marknadsvillkor kan gälla förutom serviceutbudets storlek också dess kvalitet och tillförlitlighet eller förmånligare passagerarpriser. I samband med att kollektivtrafiklagen stiftades klarlades det att det inte finns andra sätt att ordna den eller andra alternativ än vad som ingår i ovan nämnda författningar.

Inom behörighetsområdet för ELY i Nyland, inklusive Borgå, har kollektivtrafiken subventionerats till exempel genom att man sänkt biljettpriserna och skaffat tjänster som köptrafik. Till den delen är trafiken inte marknadsbestämd näringsverksamhet baserad på fri tillgång till marknaden och på fri priskonkurrens. I detta fall ordnas kollektivtrafiken enligt TAF, kollektivtrafiklagen och bestämmelserna om offentlig upphandling. I praktiken ska busstrafiken konkurrensutsättas.

Kollektivtrafiklagen innehåller bestämmelser för den s.k. övergångsperioden. Linjetrafiktillstånden enligt den lag om persontrafik som gällde till slutet av 2009 har i huvuddrag ändrats och ersatts av trafikeringsavtal för övergångsperioden. Det här är ett nationellt undantagsarrangemang. De här avtalen för en bestämd tid gäller endast under lagens övergångsperiod. Avtalen löper ut mellan 2014 och 2019. Efter den ursprungliga giltighetstiden kan de inte mer förlängas på laglig väg. En del av trafikeringsavtalen för övergångsperioden i riktningen Borgå löper ut den 30 juni 2014. Skyddet av ensamrätten i de trafikeringsavtal för övergångsperioden som blir kvar ska ändå beaktas också när man ordnar trafiken inom Borgå på det sätt som förutsätts i TAF och i kollektivtrafiklagen.

Kollektivtrafikmyndigheternas regionala behörighet, behörighetsområde och valsituationer i beslutsfattandet

Ovan har redan konstaterats att det är de regionalt behöriga myndigheterna, vilka i Finland består av ELY-centralerna jämte de i kollektivtrafiklagen separat uppräknade kommunala myndigheterna i stora och medelstora stadsregioner eller städer, som beslutar om och ansvarar för hur kollektivtrafiken ska ordnas. I Borgåregionen är ELY-centralen i Nyland den behöriga myndigheten. Den ansvarar både för trafiken inom Borgå och för regiontrafiken som går över områdets gränser.

Beslutsfattandet hos den behöriga myndigheten åskådliggörs i följande bild.

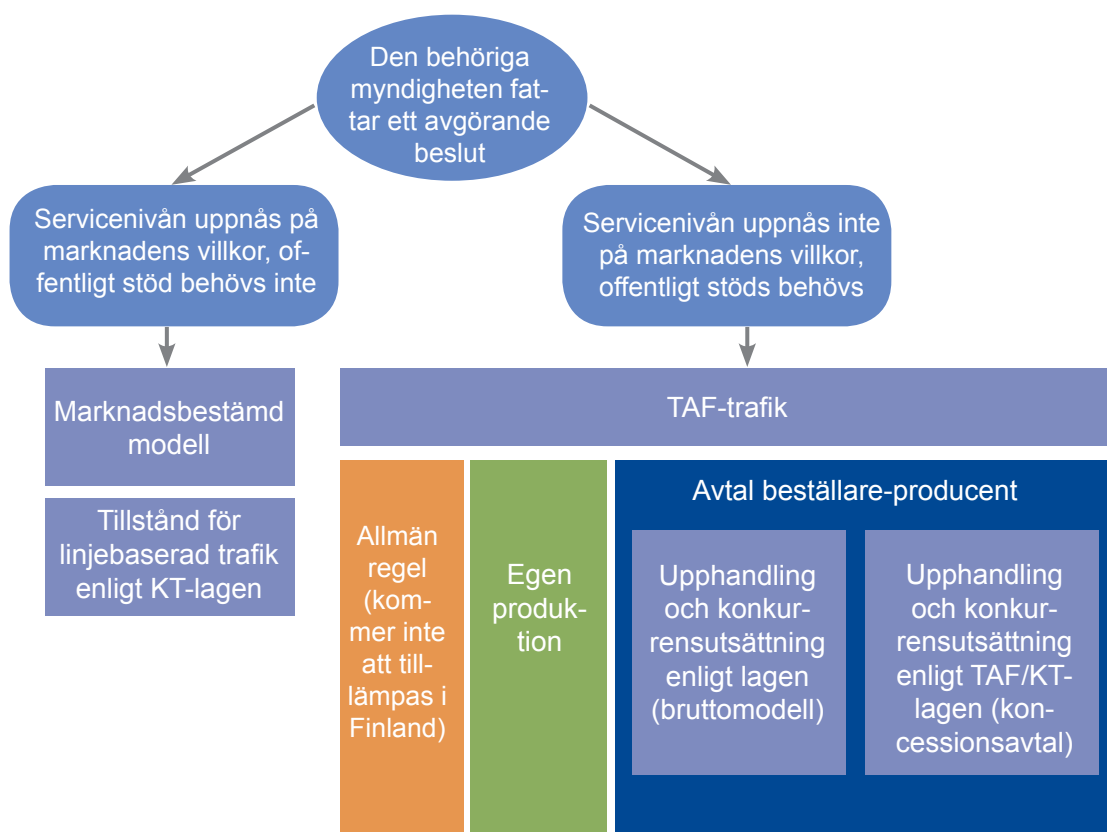


Bild 1. Valet av sätt att ordna trafiken

Definitioner av servicenivån

När ELY-centralen fattade beslut om att ordna kollektivtrafik på sitt behörighetsområde måste den enligt 4 § i kollektivlagen först bestämma nivån på servicen inom 2011. Servicen måste vara på en sådan nivå att parterna kan förbinda sig att uppnå den. Den definierade servicenivån styr ordnandet av kollektivtrafiktjänster inom området och binder kommunerna och de behöriga myndigheterna bland annat när de upphandlar trafiktjänster. ELY i Nyland godkände definitionerna av servicenivån för hela behörighetsområdet den 21 december 2011.

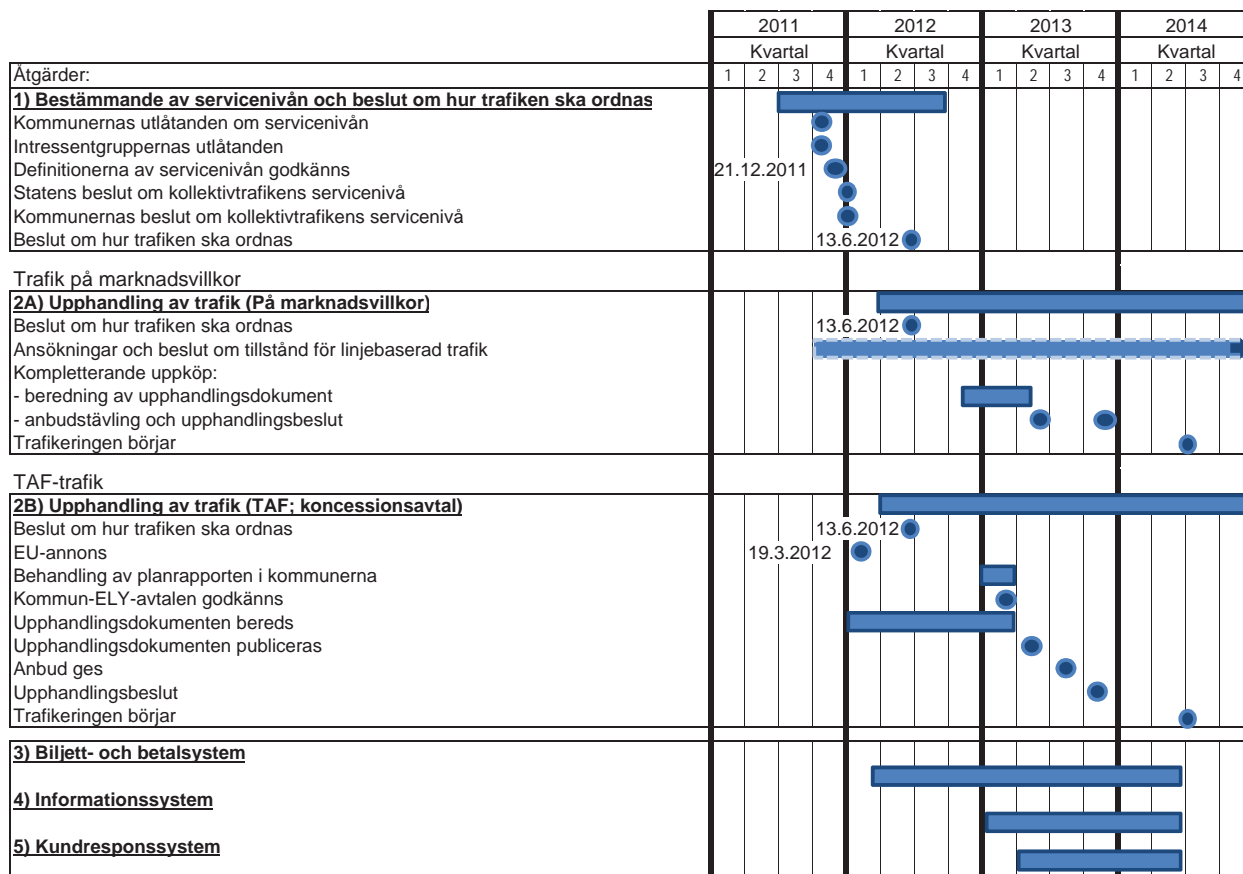
Beslut om huvudalternativ

Den behöriga myndigheten avgör också vilket av huvudalternativen, det vill säga marknadsbestämd kollektivtrafik eller TAF-trafik, som ska tas i bruk inom dess behörighetsområde eller en del av detta efter att övergångsperiodens trafikeringsavtal har upphört. En del av området kan då baseras på trafik enligt marknadsvillkor och en annan del på TAF-trafik. Oberoende av om valet faller på trafik enligt marknadsvillkor eller enligt TAF bestäms beslutstidtabellen av TAF och av att man måste reservera tillräcklig tid för konkurrensutsättning. Den 13 juni 2012 beslöt ELY i Nyland att ordna kollektivtrafiktjänsterna på sitt behörighetsområde delvis enligt TAF. Det meddelande som krävs i EU:s officiella tidning gavs den 19 mars 2012.

Tidtabell för beredning och verkställande av besluten

Nedan beskrivs tidtabellen för beredningen och verkställandet av de nya arrangemangen.

Modellen för busstrafiken i Borgå presenterades den 29 maj i stadsutvecklingsnämnden i Borgå.



Kuva 2. Tidtabell

Val mellan olika alternativa arrangemang för kollektivtrafiken

Reglering av persontrafiken

Kollektivtrafiken har länge varit föremål för en kraftig reglering från myndigheternas sida. Huvudsyftet med regleringen har varit att garantera allmänheten trafiktjänster till rimliga priser oberoende av inkomstnivå, att se till att tjänsterna finns också under tider av låg efterfrågan och att dämpa de trafikstockningar och avgasutsläpp som orsakas av personbilar. Regleringen har genomförts bland annat med trafiktillstånd.

Ansvarsförhållandena mellan myndigheter och trafikidkare samt de viktigaste reglerbara faktorerna med tanke på hur trafikmarknaden fungerar kan i kollektivtrafiken indelas på följande sätt:

- a. Reglering av utbudet (inkl. linjestrukturen) inbegriper en reglering av trafikens regionala omfattning, trafikeringstiden, rutterna, turtätheten, ändhållplatserna och hållplatserna.
- b. Reglering av tariff och intäkter inbegriper prisnivån på biljetterna, tariffstrukturen och variationer på dessa exempelvis enligt kundgrupper eller typ av service. Regleringen verkar på storleken på och strukturen hos efterfrågan. I praktiken är det fråga om en reglering av efterfrågan via ingripande i pris sättningen.
- c. Reglering av inträde på marknaden och utträde från den, alltså de processer med vilka man kan komma in på marknaden och ta sig ut från den och som reglerar förhållandena mellan operatörer och myndigheter och deras ställning.

Den faktor som är viktigast att reglera med tanke på hur marknaden bildas och fungerar är inträdet på marknaden och utträdet från den (c). Om den inte är fri när minimikraven på ett företags yrkesmässiga standard och resurser uppfylls är det fråga om en lindring av regleringen av en konkurrensfri marknad eller en åtstramning genom variation av utbud och tariffer. Företagarnas verksamhetsmöjligheter baserar sig då helt eller delvis på speciella vanligen lagstadgade rättigheter eller ensamrättigheter (trafiktillstånd) beviljade av myndigheterna, och det finns ingen eller ringa konkurrens mellan företagen inom samma bransch.

Om företagen sköter trafiken i huvudsak eller helt på egen ekonomisk risk bör regleringen av utbudet (a.) och tariffen (b.) vara i trafikidkarens händer för att inkomstbildningen ska garanteras. Ifall myndigheten reglerar endera eller båda bör den då också vara beredd att subventionera trafiken.

Till busstrafikens särdrag hör att serviceutbudet i lokal- och regiontrafiken bildas tillsammans av delvis överlappande och korsande linjer, när en resa kan bildas av flera omstigningar på olika linjer och där det inom de tätast trafikerade förbindelserna kan finnas service på linjer som går till olika ändstationer. Myndigheten ska garantera att man inte förlorar nyttan med en integration av de tjänster som erbjuds passagerarna inom ett enhetligt linjenät. Denna kan gälla ett enhetligt biljett- och betalsystem, samordning av olika operatörers tidtabeller med tanke på övergångar eller information om tidtabeller och annat som är viktigt för passagerarna. Dessa faktorer kräver också vanligen att integrationen garanteras genom myndighetsreglering.

Alla mål som satts för regleringen har inte uppnåtts. Kollektivtrafikens andel i färdvägarna har minskat över hela landet, och det har uppstått marknader som är skyddade mot konkurrens. Kostnaderna och biljettpriserna har stigit tillsammans med subventionerna från samhället. Antalet passagerare har ökat och kollektivtrafikens andel har hållits på en hög nivå endast inom de största stadsregionerna.

Granskning av den behöriga myndighetens behörighet

När en behörig myndighet fattar beslut om hur trafiken ska ordnas kan innehållet i beslutet variera enligt trafiktyp eller område.

I marknadsbestämd trafik beviljar myndigheten tillstånd för linjebaserad trafik enligt kollektivtrafiklagen. Om utbudet av marknadsbestämd trafik innehåller regionala eller tidsmässiga brister kan myndigheten upphandla kompletterande trafik genom köpavtal enligt bestämmelserna om offentlig upphandling.

I trafik enligt trafikavtalsförordningen (s.k. TAF-trafik) konkurrensutsätter myndigheten trafiken och ingår avtal om skötseln av trafiken med trafikidkarna. I TAF-trafik ansvarar myndigheten i regel för biljett- och betalsystemet, även om det är möjligt att i praktiken ordna det i form av köptjänster.

Såsom ovan konstaterats beslöt ELY-centralen som behörig myndighet också inom Borgå i början av år 2012 att kollektivtrafiken inom dess behörighetsområde delvis ska ordnas enligt TAF, alltså i praktiken konkurrensutsätts. Även om trafiken till de delar där den får offentligt stöd i huvudsak ordnas enligt TAF, är det möjligt att också ordna en del av trafiken på marknadens villkor.

Alternativa sätt att ordna trafiken i Borgå

De förändringar i busstrafiken 2014 som ovan konstaterats är betydande både ur myndigheternas och ur trafikidkarnas synvinkel. Tillägnandet av de nya författningarna och förfaringssätten pågår ännu. För att skapa en helhetsbild ska vi gå tillbaka till utgångsläget och kort behandla de olika basalternativen samt deras fördelar och nackdelar.

Utgångsläget är det att de ensam- och specialrättigheter i trafikeringsavtalen under övergångsperioden som gäller Borgå delvis upphör 2014. Det nuvarande sättet att ordna busstrafiken och subventionera biljetten för arbetsresor är inte längre lagliga enligt den ändrade lagstiftningen. I praktiken betyder detta att trafiken måste konkurrensutsättas och att det gamla systemet som bygger på direktupphandlingsavtal inte kan fortsättas. Arbetsresebiljetten i Borgå ersätts av en annan biljettform.

Av de nya arrangemang som kan tillämpas på lokal- och närtrafiken i Borgå behandlas här närmare en rent marknadsbestämd modell och en marknadsbestämd modell kompletterad med metoder enligt trafikavtalsförordningen. I fråga om trafik enligt trafikavtalsförordningen går vi närmare in på bruttomodellen och koncessionsavtalen. Modellen med egen produktion förutsätter att ELY-centralen i Nyland grundar ett offentligt ägt bussföretag eller affärsverk. Eftersom det här alternativet, visserligen möjligt enligt TAF, inte kan anses sannolikt behandlar vi det inte närmare här.

Den marknadsbestämda modellen

Den marknadsbestämda modellen baserar sig på tillstånd för linjebaserad trafik och för anropsstyrd kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen. När tillstånd beviljas kontrollerar myndigheten att trafikidkaren uppfyller de föreskrivna minimikriterierna och att trafiken inte orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för trafiken enligt TAF.

Trafiken enligt tillstånd för linjebaserad trafik ska vara regelbunden och öppen för alla. Det finns bestämmelser i kollektivtrafiklagen på basis av vilka myndigheterna i undantagsfall kan låta bli att bevilja tillstånd för linjebaserad trafik. Det är fråga om mycket exceptionella situationer. Kollektivtrafiklagen förutsätter att trafik enligt tillstånd för linjebaserad trafik idkas under minst två år.

Prissättningen i trafik på marknadsvillkor är fri. Myndigheten kan inte betala direkt eller indirekt stöd till vare sig trafiken eller trafikidkaren och kan inte heller lägga sig i trafikidkarnas biljettprissättning. Trafikidkarna kan inte heller åläggas att ansluta sig till ett gemensamt biljettsystem.

Det finns emellertid modeller med vilka man kan betala ersättning per påstigning till marknadsbestämd trafik. Det här kräver dock konkurrensutsättning av upphandlingen enligt TAF. (Hänvisning till Trafikverkets Maali-rapport)

Eftersom servicenivån i trafiken i ett system baserat på marknaden består av flera olika trafikidkares tillstånd för linjetrafik är det möjligt att den utvecklas ojämnt när företagen ökar eller minskar trafiken under olika tidpunkter och inom olika områden. Det är sannolikt att servicenivån blir god under tider och på förbindelser med hög efterfrågan, men på motsvarande sätt understiger målen under trafiksvaga perioder och i glest bebyggda trakter.

I den marknadsbestämda modellen sker planeringen av kollektivtrafiken i företagen och egentlig planering på trafiksystems nivå förekommer inte utöver fastställandet av servicenivån. Därför kan man inte heller planera markanvändningen och kollektivtrafiksystemet gemensamt så att de stöder varandra, utan busstrafiken söker sig med beslut inom företagen till samma gatunät som används av kollektivtrafiken.

En marknadsbestämd modell passar där det finns marknader, bland annat för fjärtrafiken och för trafiken mellan större tätorter.

Modellens för- och nackdelar:

- + Trafikplaneringen är föremål för så få begränsningar och förpliktelser som möjligt, vilket ökar den fria företagsamheten
- + Offentligt stöd behövs inte
- + Företagens kunnande kan utnyttjas i trafikplaneringen
- + Uppmuntrar trafikidkarna att utveckla servicen och marknadsföringen och ger plats för serviceinnovationer inom företagen
- + Priskonkurrensen sänker biljettpriserna och ökar efterfrågan på trafik tjänster
- + Kräver inte någon stark myndighetsorganisation eller separat bokföring, ifall företaget inte också har TAF-trafik som ordnas utan anbuds förfarande.
- + Inträde på och utträde från marknaden är fria
- + Trafikidkaren förbinder sig till en viss servicenivå under två (2) år, vilket ökar stabiliteten i utbudet.
- Det gemensamma biljettsystemet och resekedjorna är helt beroende av samarbetet mellan trafikidkarna och en del av den marknadsbestämda linjetrafiken kan hamna utanför biljettsamarbetet
- Trafiken som helhet är utsatt för oförutsedda förändringar i utbudet när efterfrågan och affärsinkomsterna minskar,
- Tiden för meddelande om indragning av tillstånd för linjetrafik, 3 månader, är inte tillräcklig för att man ska kunna ordna ersättande TAF-trafik
- Servicen är inte nödvändigtvis heltäckande om marknadsbestämd trafik inte åstadkoms inom alla områden eller under alla tider
- Myndigheten kan inte påverka prissättningen av biljetterna eller kollektivtrafik tjänsterna
- Tjänsternas antal och kvalitet uppfyller inte nödvändigtvis alla kriterier på servicenivå
- Passagerarna har svårt att se helheten i kollektivtrafik tjänsterna

Nedan åskådliggörs inkomstbildningen för en trafikidkare i den marknadsbestämda modellen.

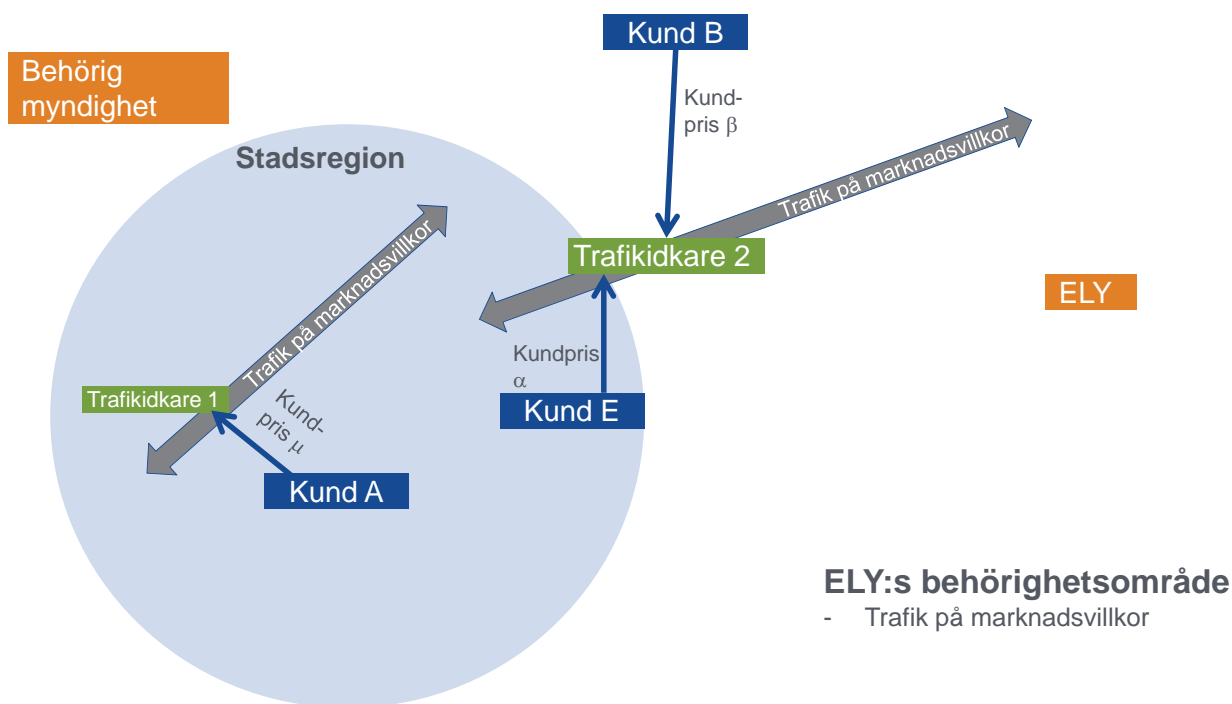


Bild 3. Den marknadsbestämda modellen

Marknadsbestämd modell kompletterad med metoder enligt trafikavtalsförordningen

Köptrafik behövs sannolikt för att komplettera den marknadsbestämda trafiken som bedrivs med tillstånd för linjetrafik. När den marknadsbestämda modellen används för kvälls- och söndagstrafik blir utbudet sannolikt mindre än vad den eftersträvade servicenivån förutsätter. Efterfrågan på trafik är då mindre än i övrigt. Dessutom gör lönetilläggen till chaufförerna kvälls-, natt- och söndagstrafiken dyr att sköta. Den behöriga myndigheten måste då köpa kompletterande trafik för att uppnå målet för servicenivån.

Den behöriga myndigheten utarbetar en plan för kompletterande trafik, ger i sin anbudsförfrågan priserna på de viktigaste biljettformerna samt en bedömning av efterfrågan på resor. Därefter ordnas en anbudstävling om den trafik som är föremål för konkurrens.

När man planerar och konkurrensutsätter den kompletterande köptrafiken är det viktigt att hålla i minnet att trafiken ska kunna anpassas på ett flexibelt sätt om det under avtalsperioden för köptrafik sker förändringar i tillstånden för linjetrafik i den marknadsbestämda trafiken. Myndigheten kan råka ut för en situation där det är svårt att planera och konkurrensutsätta den kompletterande trafiken i större helheter, ifall olika trafikidkare avslutar eller minskar sina trafikeringar vid olika tidpunkter. Ett problem med den kompletterande köptrafiken kan i framtiden också vara att det sannolikt kan finnas olika biljett- och tariffsystem och biljettpriiser som avviker från den marknadsbestämda trafiken, för vars tjänster köptrafiken har upphandlats som komplettering.

Modellens (trafik på marknadsvillkor kompletterad med köptrafik) för- och nackdelar:

- + Inträde på och utträde från marknaden är fria
- + Trafikplaneringen är föremål för så få begränsningar och förpliktelser som möjligt, vilket ökar den fria företagsamheten
- + Det offentliga stödet riktas till den kompletterande köptrafiken
- Om hela trafiken bildas av flera företagens trafik tjänster är servicen i sin helhet inte nödvändigtvis optimal för användarna
- Förändringar i den marknadsbestämda trafiken är svåra att förutse och då är det svårt att kontrollera helhetsservicen i trafikutbudet
- Kundpriserna är inte nödvändigtvis enhetliga inom stadsregionen
- Ett gemensamt biljettsystem också inom den behöriga myndighetens behörighetsområde är helt beroende av samarbetet mellan trafikidkarna och blir inte nödvändigtvis heltäckande. Modellen förutsätter bred samordning och samarbete mellan trafikidkarna för att utveckla ett biljett- och betalsystem

Nedan åskådliggörs den marknadsbestämda modellen kompletterad med köptrafik.

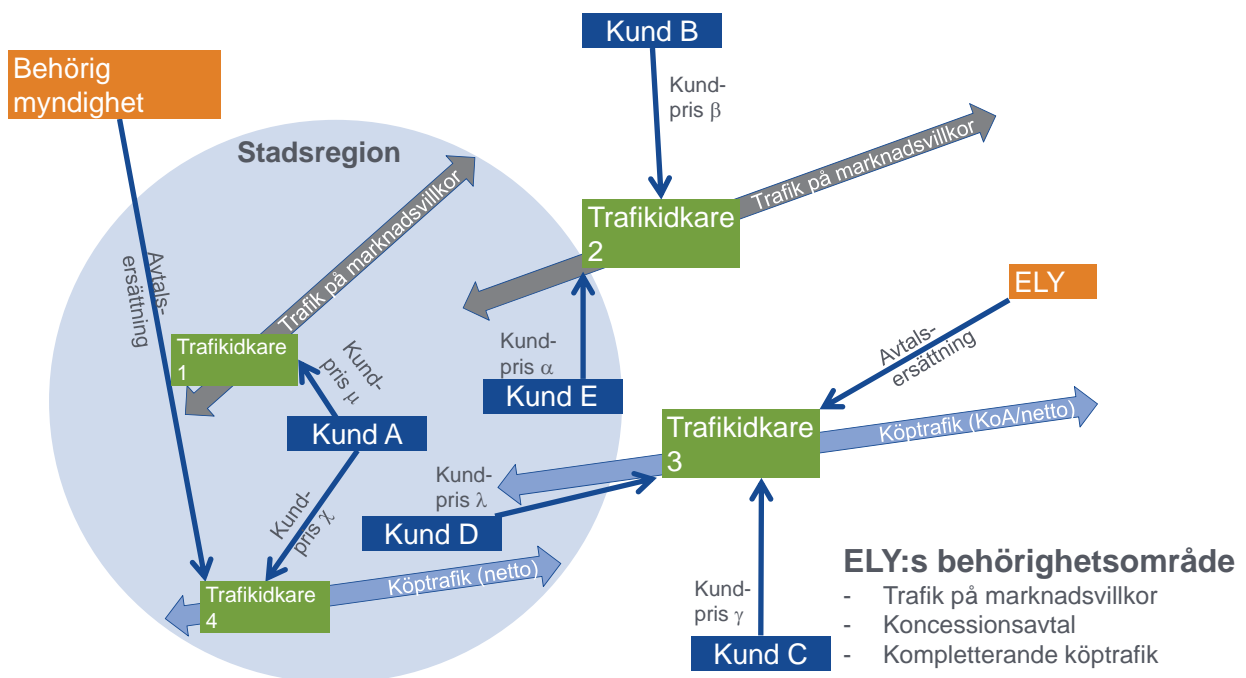


Bild. 4. Den marknadsbestämda modellen kompletterad med köp

Den allmänna regeln är möjligheten att enligt TAF och kollektivlagen bestämma en prisförpliktelse eller i praktiken maximipriser på olika biljetter. Av prisförpliktelsen följer en ersättningskyldighet för myndigheten gentemot trafikidkarna enligt principen om full ersättning inkl. en rimlig vinst. I Finland kan den allmänna regeln enligt den nuvarande lagstiftningen endast förordnas av statsrådet. Systemet är osmidigt. Dessutom ingår här ett förfarande med efterkalkyl, där myndigheterna i efterhand kontrollerar att den betalda ersättningen är av rätt storlek för varje företag, så att det inte uppstår överkompensation. Kommunikationsministeriet drog våren 2012 upp riktlinjer enligt vilka den allmänna regeln inte ska tas i bruk i Finland och att förberedelserna för den allmänna regeln inte fortsätts.

Trafik enligt trafikavtalsförordningen, bruttomodell

Med en bruttomodell avses här ett offentligt avtal om upphandling av tjänster enligt lagen om upphandling. Bruttomodellen kallas ibland felaktigt ”beställar-producentmodell”. I själva verket är alla sätt att ordna kollektivtrafiken enligt TAF beställar-producentmodeller eftersom beställaren av servicen (köparen) alltid är ett offentligt samfund och producenten (säljaren) en trafikidkare.

I köptrafik baserad på en bruttomodell ansvarar den behöriga myndigheten för planeringen av trafiken och bär biljettintäktsrisken. Av trafikidkaren köper man körning av en viss rutt med en viss tidtabell och en viss kvalitet (service, fordon). Trafikidkarens inkomst är inte beroende av passagerarantalet. Den myndighet som ordnar anbudstävlingen i köptrafik ingår ett tidsbundet avtal med vinnaren om trafikering av en trafikhelhet som jämförelsevis noggrant fastställs i anbudsförfrågan. Trafikutbudet, biljettpriserna och kvalitetsfaktorerna fastställs av den som beställer trafiken. Tävligen vinnas av den trafikidkare som har lämnat det billigaste anbudet som kan godkännas, alternativt det totalekonomiskt förmånligaste anbudet. I det sistnämnda alternativet har anbudspriset stor vikt när man avgör förmånligheten i anbudet. I anbudsförfrågan ska man ange vilket alternativ som tillämpas i anbudsförfarandet.

Bruttomodellen är bra för en trafikidkare som vill komma in på marknaden eftersom en trafikidkare med erfarenhet av trafikering inom området före konkurrensutsättningen anses ha bättre uppfattning om resebeteendet och om hur biljettintäkterna uppstår än konkurrenterna. I bruttomodellen försvinner den här konkurrensfördelen eftersom passagerarantal och biljettintäkter inte har betydelse för trafikidkarens inkomstbildning.

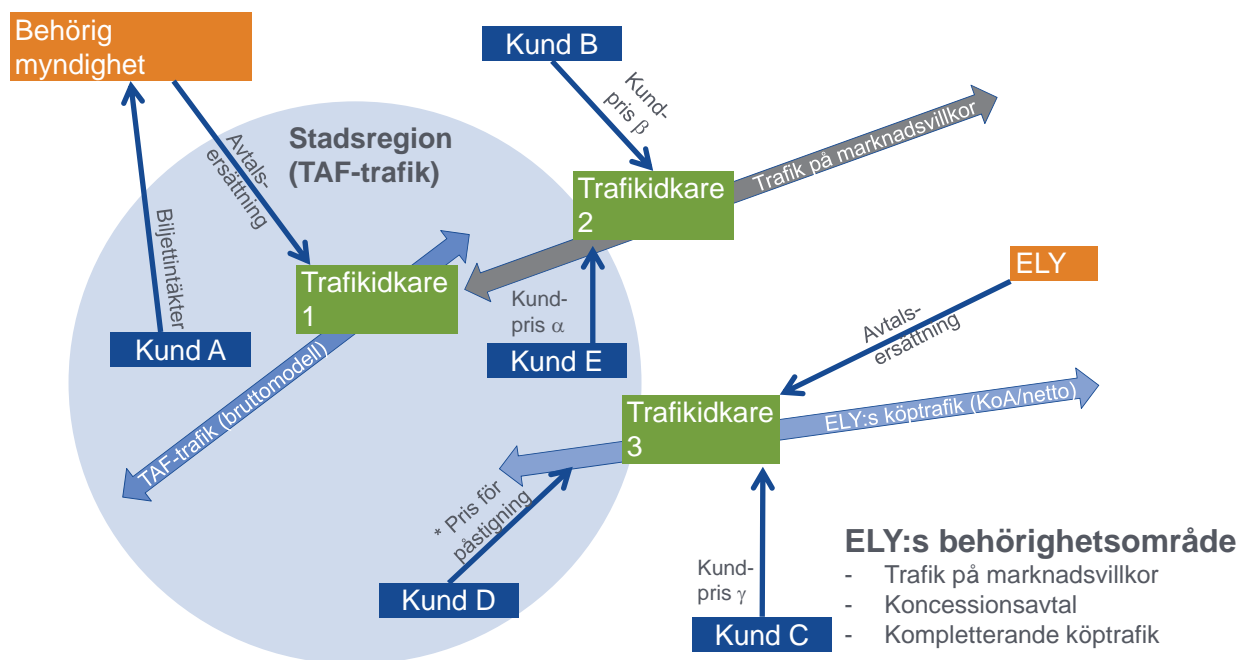
En svaghet hos bruttomodellen är emellertid att trafikidkarens inkomster inte stiger med ökande passagerarantal. En nedgång i efterfrågan på grund av brister i servicekvaliteten påverkar inte heller inkomsterna direkt. Man kan ändå betona kvalitetsens betydelse och påverka operatörens verksamhet genom att betala bonus för trafik av god kvalitet och ge böter för service av dålig kvalitet. I fall trafik konkurrensutsatt enligt bruttomodellen sköts helt enligt den tidtabell som beställaren planerat utnyttjas inte heller trafikidkarens planeringskompetens till fullo för att förbättra den operativa effektiviteten.

Bruttomodellen är det huvudsakliga systemet i Helsingforsregionens lokal- och regionaltrafik, i Åbo lokaltrafik och i delar av lokaltrafiken i Tammerfors.

Modellens för- och nackdelar:

- + Möjliggör integrering av utbudet och ett enhetligt biljettsystem inom området
- + Garanterar jämlik service på en fastställd nivå
- + Myndigheten får hela tiden direkt information om passagerarantalen
- + Myndigheten kan planera och optimera trafiken inom området som en helhet (samband mellan planeringen av markanvändning, service och trafiksystem)
- + Det är i allmänhet ganska enkelt att utforma anbudet och det kräver inte alltför stora resurser, lättare att jämföra anbudet än i koncessionsavtal
- + Trafikidkaren har ingen biljettintäktsrisk, mindre risktäckning i anbudet
- + Avtalsobjekten kan begränsas så att man får anbud både av små och av stora serviceleverantörer
- + Flexiblare än andra modeller beträffande förändringar under avtalsperioden
- En ökning av passagerarantalen höjer inte trafikidkarens inkomster direkt, och en nedgång i efterfrågan på grund av brister i kvaliteten påverkar inte heller inkomsterna direkt
- Ett företags rörelsefrihet och möjligheter att utveckla verksamheten är små och företagets verksamhet blir smalare
- Trafikidkarnas kompetens i optimeringen av linjenätet utnyttjas inte
- Linjenätets produktivitet optimeras vanligen inte med tanke på planeringen av arbetspassen och busscirkulationen
- Planeringen av trafiken kräver resurser av myndigheten, som måste vara beredd på kostnader
- När man använder stora upphandlingsobjekt finns det en fara för monopolbildning
- Förutsätter ett fungerande bonus- och sanktionssystem

I följande bild åskådliggörs bruttomodellen.



* Pris för påstigning = kundpris + biljettstöd

Bild 5. Bruttomodellen. Bilden är schematisk. I Borgå är ELY trafikbeställare.

Trafik enligt trafikavtalsförordningen, koncessionsavtal

Regionalt koncessionsavtal

I ett koncessionsavtal för kollektivtrafik beviljas trafikidkaren ensamrätt till trafiken inom ett geografiskt område eller i begränsade fall till en rutt (anknyter till den nettomall som presenteras nedan). Trafikidkaren ansvarar för planeringen av trafiken och bär inkomstrisk. I koncessionsavtalet får trafikidkaren biljettintäkterna eller en ersättning enligt sitt anbud som baserar sig på passagerarpåstigningarna. Idén med koncessionsavtalet är att trafikidkaren är motiverad att planera trafiken bra eftersom han eller hon får en ersättning baserad på passagerarantal och kundintäkter.

Koncessionsavtalet har många gemensamma drag med bland annat den nettomodell som ELY använder i köptrafiken. Enligt den nuvarande tolkningen hör nettoavtalen till koncessionsavtalen. Inträdet på marknaden sker via anbudsförfarande och både biljettintäktsrisken och risken för produktionskostnaderna bärs av trafikidkaren. Ett regionalt koncessionsavtal ger emellertid trafikidkaren flera frihetsgrader visavi servicekvaliteten och är därför mer marknadsinriktad än konkurrensutsättning av koncessionsavtalet enligt nettomodellen. Huvudskillnaden mot konkurrensutsättning enligt brutto- och nettomodellerna ligger i ansvaret för trafikplaneringen. I ett regionalt koncessionsavtal planerar trafikidkaren trafiken enligt de villkor som anges i anbudsförfrågan. I ett bruttoavtal för köptrafik bestäms trafiken mycket noggrant av beställaren.

Den myndighet som ordnar tävlingen ställer alltså minimikrav på trafikutbudet, exempelvis beträffande trafikeringstiden, turintervallerna och de avsnitt av ruten och de hållplatser på basis av vilka trafikidkaren planerar rutterna och tidtabellerna. Trafikidkaren antas sträva efter att maximera vinsten genom att reglera storleken och kvaliteten på trafikutbudet med hänsyn till de krav myndigheten ställer.

Penningströmmen mellan beställaren och trafikidkaren kan i princip löpa i båda riktningarna. Trafikidkaren kan lämna ett anbud om en summa som ska betalas beställaren inom mycket lönsamma områden. Då är det fråga om en avgift mot att företagaren får ensamrätt att erbjuda passagerarna service och ta in vinsten. I vanliga fall ligger det regionala koncessionsavtalet emellertid nära konkurrensutsättning enligt nettomodellen eftersom ett anbud lämnas för den ersättning som trafikidkaren förutsätter utöver biljettintäkterna för att trafiken ska kunna skötas på ett lönsamt sätt. Alternativet är att anbuden ges för de ersättningar som ska betalas på basis av passagerarpåstigningar. Då är de ändringar i biljettpriser som beställaren beslutar om inte så bundna av förändringar i kostnadsindex. Skillnaden mot ett nettoavtal (numera alltså ruttbaserat koncessionsavtal) ligger i den större planeringsfriheten som det regionala koncessionsavtalet ger trafikidkarna.

De första koncessionsavtalen knöts genom ett förhandlingsförfarande för Imatra, Hyvinge och Riihimäki som direktupphandlingar som understeg ett tröskelvärde. Regionala koncessionsavtal har tills vidare inte konkurrensutsatts i Finland.

Modellens för- och nackdelar:

- + Trafikidkaren är motiverad att sköta trafiken bra och att utveckla sin verksamhet
- + En bestämmning av servicenivån kan framföras i anbudsfrågan eller priset på trafiken uppskattas på förhand beroende på den ersättningsmodell som väljs
- + Möjliggör ett enhetligt biljettsystem inom stadsregionen och innovationer inom företagen
- + Kräver inte en lika bred myndighetsorganisation som exempelvis bruttomodellen
- + Anbudssammanslutningar av små företag och användning av underleverantörer samt delvis överlappande anbudstävlingar mellan olika myndigheter kan hindra uppkomsten av en monopolsituation
- + En myndighet kan planera trafiken inom området i sin helhet
- Bedömningen av anbuden kräver mer yrkeskunskap än i andra modeller, för det ligger en stor utmaning i att avgöra anbudstävlingen objektivt, att avgränsa anbudsområdet och ge ut marknadsinformation
- En bred täckning av området och långa avtalsperioder innebär en risk för uppkomsten av monopol och dess verkningar på trafikens pris och kvalitet
- Avtalsområdena blir lätt för stora för små företag
- Integreringen av trafiken med den övriga trafiken kan orsaka osäkerhet i inkomstbildningen och trafikidkarens affärsrisk är större än i bruttomodellen. Det här kan höja anbudspriset
- Oförutsedda förändringar på verksamhetsfältet under avtalsperioden är en inkomstrisk för trafikidkaren och gör det svårare att bestämma avtalsvillkoren
- Biljett- och betalssystemet är mer komplicerat än i bruttomodellen

Ruttbaserat koncessionsavtal (nettomodell)

Nettomodellen är en enkel form av koncessionsavtalet. I nettomodellen ansvarar den behöriga myndigheten för planeringen av trafiken och trafikidkaren för biljettintäkts- eller passagerarrisken. Trafikidkaren lämnar ett anbud om skillnaden mellan trafikeringskostnaderna och de uppskattade biljettintäkterna, och då går biljettintäkterna till trafikidkaren. Alternativet är att anbuden ges för de ersättningar som ska betalas på basis av passagerarpåstigningar. Då är de ändringar i biljettpriser som beställaren beslutar om inte så bundna av förändringar i kostnadsindex. I en ren nettomodell är utbudet liksom i bruttomodellen ganska noggrant reglerad av beställaren. Många modeller som tillämpas i praktiken närmar sig emellertid koncessionsavtalen genom att de ger operatören planeringsansvar. I nettomodellen lönar det sig för trafikidkaren att satsa på servicekvaliteten och marknadsföringen för att på så sätt maximera passagerarantalet och därmed sin egen inkomst. En åtminstone delvis avreglering av biljettprissättningen är av samma orsak motiverad i nettomodellen. Trafikidkaren kan till exempel få tillstånd att fritt prissätta exempelvis andra produkter än säsongbiljetten eller att använda egna biljetter vid sidan av myndighetens.

Av ovan nämnda orsaker är affärsrisken klart större i nettomodellen än i bruttomodellen

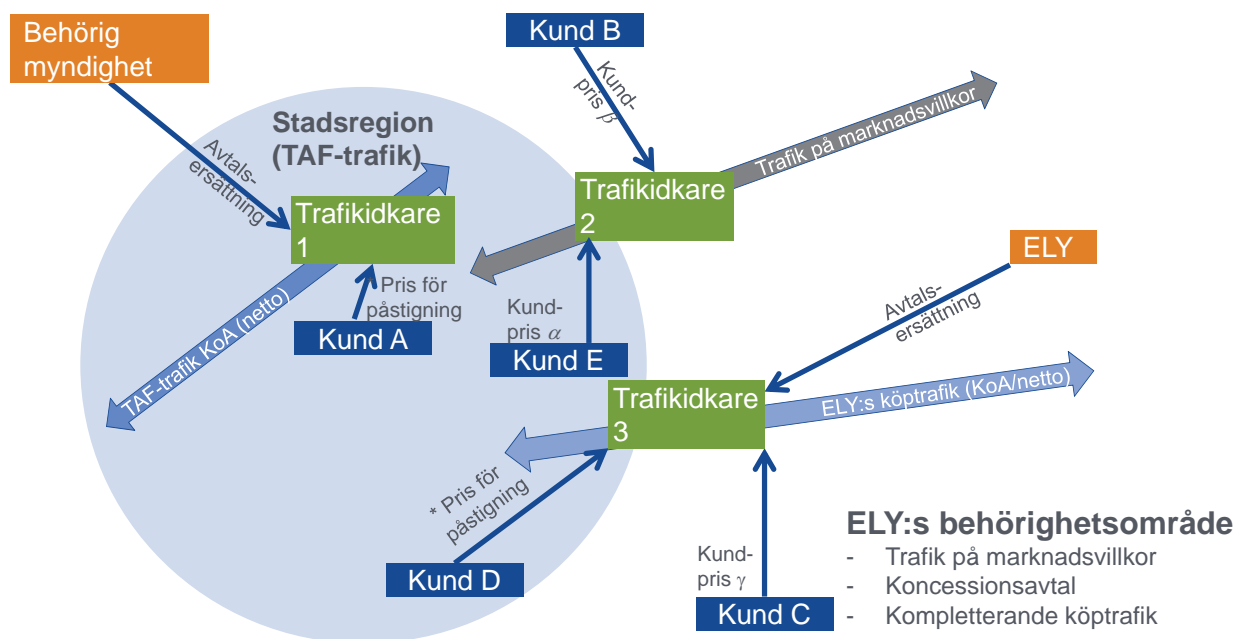
För att konkurrenssituationen ska vara genuin i nettomodellen måste alla deltagare i tävlingen ha enhetlig och tillräcklig information om passagerarantalen i trafiken som helhet, om biljettintäkterna och om de variabler som ligger i bakgrunden. Det här förutsätter att den som anordnar anbudstävlingen samlar in uppgifter om passage-rarantal och delar ut dem på förhand.

Avtal enligt nettomodellen har vanligen använts i trafik som ELY köpt för att komplettera den övriga trafiken och som täcker små områden och har korta avtalsperioder.

Modellens för- och nackdelar:

- + Beställaren kan planera utbudet enligt rutt och i enlighet med målet för servicekvaliteten
- + Trafiken på området kan planeras som en helhet
- + Det är ganska enkelt att utforma anbuden och kräver inte orimliga resurser
- + Det är lättare att jämföra anbuden än i omfattande koncessionsavtal
- + Möjliggör en stark integrering av utbudet och ett enhetligt biljettsystem
- + Trafikidkaren får behålla biljettintäkterna och då lönar det sig för honom eller henne att satsa på att förbättra servicekvaliteten och på marknadsföringen
- + Avtalsobjekten kan begränsas så att man får anbud både av små och av stora serviceleverantörer
- + Kan användas i kompletterande trafik
- Trafikidkarens affärsrisk är större än i bruttomodellen
- Biljettintäktsrisken bärs av trafikidkaren, vilket kan höja anbudspriset
- En genuin konkurrenssituation förutsätter att den som ordnar anbudstävlingen samlar passage-raruppgifter och delar ut dem till anbudsgivarna på förhand. Det här kräver resurser
- Trafikidkarnas kompetens i optimeringen av linjenätet utnyttjas inte
- Myndighetsorganisationen måste vara beredd på kostnader
- Det är svårt att hantera förändringar i kraven på servicenivå under avtalsperioden eller förändringar som orsakas av yttre omständigheter

Nedan åskådliggörs koncessionsavtalen



* Pris för påstigning = kundpris + biljettstöd

Bild 6. Koncessionsavtal. Bilden är schematisk. I stadstrafiken i Borgå är ELY den behöriga myndigheten.

Uppskattningar av effekterna av de olika sätten att ordna kollektivtrafiken i Borgå

Möjliga och ändamålsenliga sätt att i praktiken ordna trafiken i Borgåregionen är regionala och ruttbaserade koncessionsavtal enligt trafikavtalsförordningen, bruttomodellen och trafik på marknadsvillkor kompletterad med köptrafik.

De uppskattningar av personalantal i myndighetsorganisationen som presenteras nedan baserar sig på utgångspunkterna för en kollektivtrafik som är öppen för alla. De inbegriper inte resurser som krävs för lagstadgade transporter eller specialarrangemang, exempelvis av Centralen för samordnande av resor.

I ett regionalt koncessionsavtal beviljas trafikidkaren ensamrätt till ett visst område eller en viss rutt (se nedan). Myndigheten bestämmer den önskade servicenivån och ser till att den uppnås områdesvis, men trafikeringen planeras av den utvalda trafikidkaren

De viktigaste förbindelserna i Borgå planeras enhetligt enligt den fastslagna servicenivån. Det här förutsätter av den behöriga myndigheten en kollektivtrafikorganisation med tillräckliga resurser och upphandling av experttjänster genom konkurrensutsättning. I Borgås fall är det ändamålsenligt att man lägger ut betalssystemet och trafikövervakningen. Då har kollektivtrafikenheten följande uppgifter:

- ledning, avtalsfrågor
- planering
- trafikövervakning och behandling av respons
- infrafrågor i kollektivtrafiken
- underhåll och uppföljning av biljettsystemet samt budgetering
- utbetalningar av trafikeringersättningar
- allmän marknadsföring och information om kollektivtrafiken

ELY i Nyland har för närvarande 5,5 anställda med uppgifter inom kollektivtrafiken. På deras ansvar ligger utöver busstrafiken i Borgå bland annat lokaltrafiken i Nurmijärvi, Lojo, Forssa och Lovisa samt rollen som myndighet för den omfattande regionala trafiken. Det är uppenbart att om trafiken inom ELY i Nylands behörighetsområde i stor utsträckning ordnas genom koncessionsavtal behövs det en större personal. Den nuvarande styrkan på 5,5 anställda borde utökas till 7–10. Den exakta personalstyrkan beror på mängden utlagda uppgifter och på uppgifternas omfattning. Dessutom bör Borgå stad ha en egen personal med uppgift att utreda behoven av kollektivtrafik, frågor om infrastruktur och finansiering från kommunen. Vidare behövs en plats för kundservice där man säljer biljetter.

I koncessionsavtalen skulle borgåbornas viktigaste förbindelser planeras enhetligt (ELYs bestämmande av servicenivån + trafikidkarens plan). Inom de centrala förbindelserna i Borgå skulle det då finnas ett enhetligt biljett- och betalssystem och möjlighet att avtala om biljettsamarbete med HRT. Ett biljettsamarbete med HRT ökar emellertid kostnaderna eftersom HRT tar ett självkostnadspris av borgåborna för färdbiljetterna. Biljetternas giltighet i trafik på marknadsvillkor beror på trafikidkaren i den marknadsbestämda trafiken och kostnaderna på till vilket påstigningsbaserat pris man kan köpa reserätter av trafikidkaren.

Trafiken inom Borgå skulle på ett naturligt sätt kunna behandlas som en stor helhet eller eventuellt delas in i 2–3 små konkurrensutsatta områden. Konkurrensutsättning av en stor trafikhelhet kan tillfälligt försämra servicenivån, om trafikidkaren byts ut och den nya trafikidkaren misslyckas i starten. Risken torde emellertid vara liten eftersom trafikidkarna på området har tillräcklig erfarenhet av kollektivtrafiken inom huvudstadsregionens ekonomiska område.

I valet och planeringen av trafikarrangemang är det också motiverat att beakta synkroniseringen av trafiken med HRT:s kollektivtrafik till Sibbo.

Trafik på marknadsvillkor, kompletterad med köp, lämpar sig för rutter där det på grund av tillräcklig efterfrågan uppstår en ekonomiskt lönsam trafik på marknadsvillkor. I en trafik på marknadsvillkor blir utbudet av kvälls- och veckoslutstrafik emellertid dåligt på grund av liten efterfrågan. Där behövs det kompletterande trafik.

I den behöriga myndighetens kollektivtrafikorganisation måste då arbetsprofilen för minst två anställda utöver de övriga uppgifterna också omfatta skötseln av trafikärenden i Borgå. Den ena skulle huvudsakligen sköta köp-

trafiken och frågor kring betalning av den och den andra koncentrera sig mer på infrastrukturen och bedömning av hur servicenivån utvecklas. Man kan anta att om trafiken inom ELY i Nylands område ordnas enligt marknadens villkor räcker den nuvarande personalen sannolikt till.

Den aktuella trafikidkaren inom lokaltrafiken i Borgå har ansökt om tillstånd för linjebaserad trafik för sin nuvarande trafik. I närtrafiken från Borgå mot Helsingfors kan det uppstå verklig konkurrens när de nuvarande trafikidkarna försöker utvidga sina revir under perioder av hög efterfrågan vardagar kl. 7–18. Det är också möjligt att de konkurrerande närtrafikidkarna försöker utvidga verkningssområdet för linjerna i riktning Helsingfors inom Borgå tätortsområde. Det här kan leda till att staden måste begränsa bruket av gatunätet för linjetrafiken inom stadsplaneområdet.

I det här alternativet torde man vara tvungen att ordna turerna i lokal- och närtrafiken vardagar klo 18–24 och söndagar som köptrafik, och dessutom måste man köpa landsbygdstrafik för att kunna garantera tillräcklig bas-service. Den kompletterande köptrafiken kan vara trafik som den behöriga myndigheten upphandlar, mer allmänt enligt nettomodellen, eller kommunalt köpt trafik enligt upphandlingslagen. Biljetternas kundpriser i köptrafik bör hållas ganska nära priserna i den marknadsbestämda trafiken för att den behöriga myndigheten och trafikidkarna ska kunna avtala om övergångsgiltiga biljetter på frivillig basis. Resultatet är då ett täckande servicenät där samhällsstödet riktas mot att upprätthålla utbudet genom köp. Priset på biljetterna kan i ett sådant system bli högt och det varierar också på samma rutter. De ersättningar som trafikidkarna får skulle basera sig på verkliga påstigningar och på priset för påstigningar enligt anbudet eller på ett fast pris som bestäms i nettoavtalet. Alternativt kan den kompletterande trafiken upphandlas genom bruttoavtal.

I Borgåtrafiken innebär trafik på marknadsvillkor att utbudet av kvälls- och söndagstrafik kan bli dåligt på lång sikt. Då behövs kompletterande köp av ELY och kommunen. På de lönsamma rutterna kan man eventuellt få nya anbudsgivare och mer utbud under situationer med hög efterfrågan. Trafiken kommer inte att hållas på nuvarande nivå. I trafik på marknadsvillkor förbinder sig trafikidkaren till en servicenivå för två år. Därefter kan behovet av köptrafik emellertid växa ifall den marknadsbestämda trafiken minskar.

I den marknadsbestämda modellen kompletterad med köp är harmoniseringen av biljetterna hos olika trafikidkare beroende av samarbetet mellan dem (Trafikverket utreder som bäst region- och arbetsresebiljetterna i landsbygdskommunerna). Modellen ger ingen möjlighet att allmänt sänka biljettpriserna med offentliga stöd, och då blir kommunen utan skattevinsten av nedsatta biljettpriser genom lägre arbetsreseavgifter.

I bruttomodellen ansvarar den behöriga myndigheten i Nyland, ELY, för planeringen av trafiken i Borgå och bär biljettintäktsrisken. En kollektivtrafikplan som gjorts utifrån definitionen på servicenivå garanterar den önskade servicenivån på varje delområde. Dessutom kan myndigheten själv planera tidtabellerna för linjerna och därmed bland annat samordna de önskade övergångsförbindelserna.

Bruttomodellen innebär att den behöriga myndigheten också tar planeringen av linjerna jämte betalssystemet på sitt ansvar. Liksom i koncessionsavtalsmodellerna är det motiverat att lägga ut betalssystemet till en privat operator. Trafiken i Borgå skulle förutsätta skötsel av motsvarande uppgifter som tidigare framfördes i samband med koncessionsavtalsmodellen, men med den skillnaden att myndigheten skulle bära klart mer ansvar för trafikplaneringen och marknadsföringen i bruttomodellen än vid koncessionsavtal. Då skulle också myndighetens resursbehov vara större än i koncessionsavtalsmodellen.

Det är möjligt att dela upp trafiken i flera konkurrensområden än vad fallet skulle vara i koncessionsavtalsmodellen, eftersom man i bruttomodellen inte behöver bilda områden med ensamrätt, utan olika trafikidkares linjer kan på vissa ruttavsnitt trafikeras överlappande.

I anbudstävlingarna skulle man för mindre områden med 1–4 bussar sannolikt få 1–3 anbud av lokala bussföretag. Eftersom Borgå ligger ganska nära Helsingfors kan man i större områden vänta sig att någon av de stora trafikidkarna i Helsingforsregionen deltar vid sidan av de lokala. Det är svårt att bedöma marknadsutvecklingen på lång sikt. Den påverkas av hur bussmarknaden i södra Finland utvecklas när avtalen för övergångsperioden stegvis börjar upphöra från och med juli 2014.

Ur passagerarnas synvinkel kan man uppskatta att en förbättring sker under trafiksvaga perioder då trafiken sannolikt ökar något med tiden när den behöriga myndigheten bär ekonomiskt ansvar för verksamheten. Byte av trafikidkare på vissa rutter kan leda till en tillfällig störning i servicenivån under 1–2 månader ifall övertagandet av trafiken misslyckas. Orsaken kan vara svårigheter att anställa och introducera chaufförer samt förseningar i leveranserna av upphandlade bussfordon. Enligt erfarenheterna är de här störningarna dock inte särskilt sannolika.

En lösning som passar trafiken i Borgå

Gruppering av trafiken enligt de olika arrangemangen

Borgå är en växande ramkommun i Helsingforsregionen, med ett invånarantal på 49 000. Borgå gränsar till Sibbo, Borgnäs, Askola och Lovisa och ansluter sig därmed också till Helsingforsregionens pendlingsområde. Omkring 5 300 borgåbor pendlar dagligen till Helsingforstrakten, vilket motsvarar ca 23 procent av alla förvärvsarbetande. Den nuvarande busstrafiken i Borgå kan delas in i följande grupper:

1. Långväga trafik från sydöstra Finland och andra delar mot Helsingfors, som delvis är självförsörjande
2. Regiontrafik mellan Borgå och Helsingfors, som har tillväxtpotential
3. Lokal-, skol-, landsbygds- och servicetrafik, som kräver samhällsstöd
4. Trafik med regelbundna turer från Borgå mot övriga Nyland och Päijänne-Tavastland, i vilken köptrafik ingår

Trafiken från Borgå mot Helsingfors är långväga och avviker på grund av motorvägen från landsbygdstrafiken. Den hör ihop med den långväga snabb- och reguljärtrafiken, och det är därför naturligt att ordna den på marknadsvillkor.

För att man ska kunna garantera en god servicenivå i lokaltrafiken i Borgå måste trafiken på lång sikt ordnas enligt TAF. Ett ändamålsenligt arrangemang som möjliggörs av TAF kan anses vara koncessionsavtalet, som erbjuder möjlighet att höja kollektivtrafikens andel i färdställen och att utnyttja trafikidkarens kompetens när det gäller planeringen av trafikutbudet.

Den övriga interna trafiken i Borgå är ganska liten om man jämför efterfrågan och är delvis kopplad till skolskjutsarna. De här övriga delarna av den interna trafiken ordnas mest ändamålsenligt med ett ruttbestämt koncessionsavtal med undantag av servicetrafiken Passeli, som är så starkt planerad och subventionerad av staden att den mest praktiskt ordnas enligt bruttomodellen.

Biljettsystemet

I den interna trafiken i Borgå och i den kompletterande TAF-trafiken mellan Borgå och huvudstadsregionen (alltså inte i den marknadsbestämda trafiken) kommer man 2014 att ta i bruk ett nytt biljett- och betalsystem, som för närvarande förbereds i det s.k. Piletti-projektet. Biljettsystemet kommer att basera sig på färdbiljetter enligt en zontariff och betalsystemet kommer att vara detsamma som i stadsregionernas och ELY-centralernas TAF-trafik.

På HRT:s område kommer man att tillämpa ett förfarande där HRT:s gäller i den marknadsbestämda trafiken mot Borgå, om man inte separat kommer överens om undantag (t.ex. expressbussar under rusningstid). Det här förfarandet som motsvarar den nuvarande U-trafiken kommer att basera sig på att HRT konkurrensutsätter ersättningen för att deras biljetter ska vara giltiga i trafik utanför regionen bland trafikidkarna.

Kostnader

När sättet att anordna trafik ändras kan det leda till ändrade kostnader av olika orsaker. Nedan beskrivs eventuella orsaker till att kostnaderna förändras och uppskattas storleksklassen av förändringarna. Aspekten är förändringen i de subventioner som den offentliga sektorn, nämligen ELY och Borgå stad, betalar ut. Som utgångsinformation har vi använt Borgå Trafik Ab:s och Kaj Forsblom Ab:s bokslut 2010 samt uppgifter om de stöd för kollektivtrafiken som Borgå stad har betalat 2010–2011. Genomgången gäller bara den interna trafiken i Borgå.

Centrala orsaker till förändringar i de offentliga subventionerna är:

- Minskade biljettintäkter på grund av prisnedsättningar
- Förändringar i kostnadsnivån som en följd av konkurrensutsättningen av trafiken
- Ökat trafikutbud
- De extra resurser som beställarorganisationerna behöver
- Kostnader för att starta det nya biljettsystemet

Man kan påverka biljettintäkterna genom ett medvetet beslut att sänka biljettpriserna eller genom att ändra tariffstrukturen. Det kan exempelvis vara nya biljettformer, som gör att passagerarna mer än förut använder förmånliga biljettformer, till exempel säsongbiljetter.

Priset på en 30-dagars säsongbiljett harmoniserades 2011 så att biljetten kostar 50 € inom hela stadsområdet. Priset kan anses vara förmånligt med hänsyn till att medellängden på resorna är 8 km. Det är alltså ganska osannolikt att det fattas något omfattande politiskt beslut om biljettpriserna i samband med ändringarna i anordningssätt 2014. Det är sålunda inte sannolikt att det offentliga stödet till kollektivtrafiken via tariffer höjs avsevärt.

Enligt en grov uppskattning skulle en allmän sänkning av biljettpriserna på 10 procent höja subventionerna med ca 35 000€/år, när man beaktar den ökning av resorna och därmed höjda biljettintäkter som priselasticiteten medför.

Ändringen i kostnadsnivå kan vara dubbelriktad. Om priskonkurrensen i samband med konkurrensutsättningen är hård, exempelvis på grund av att man höjer marknadsandelen, kan den beräknade produktionskostnaden som ligger bakom prissättningen i trafikeringssavtalet vara lägre än vad den var i situationen före konkurrensutsättningen. I så fall sänker det lägre priset på trafiken den subvention som beställaren betalar.

Om trafikidkarna å andra sidan, till exempel på grund av det nya arrangemanget, sätter en hög riskmarginal i sina anbud kan trafikpriset stiga. På samma sätt kan det gå om trafiken styckas upp i olika block på ett sätt som avskaffar de produktionsmässiga synergier som förekom i den föregående situationen, så att trafikblocken blir dyrare att producera separat än som en sammanhållen helhet. En tredje orsak till höjda produktionskostnader är att konkurrensutsättningen kan leda till en yngre och modernare fordonspark än tidigare. Beställaren kan påverka denna med bestämmelser om fordonens ålder och andra egenskaper.

Den interna trafiken i Borgå håller på att delas upp på flera koncessionsavtal, vilket kan höja kostnaderna. En förnyad fordonspark kan också höja trafikeringsskostnaderna. Ett tecken på detta är bland annat de låga avskrivningarna hos Borgå Trafik, som är något mindre än i stadstrafiken i de medelstora städerna men klart mindre än i de stora städernas avtalstrafik.

Grovt uppskattat innebär en kostnadsändring på 5 procent en effekt på 97 000 €/år i produktionskostnaderna.

Trafikutbudet kan av olika orsaker öka i samband med det ändrade anordningssättet. Den bestämning av servicenivån som den behöriga myndigheten gör leder sannolikt till att skillnaderna i nivå mellan de olika delområdena minskar när man enligt anvisningen för liknande områden planerar service på samma nivå. Det är också möjligt att när kommuninvånarna och beslutsfattarna förstår att de har mer inflytande i ett system på myndighetens initiativ än i ett företagsinitierat system, där trafikidkaren i sista hand själv föreslår en servicenivå, kommer det här att öka trycket på att förbättra servicenivån. Om utbudet ökas med 5 procent från nivån före ändringen är kostnadseffekten uppskattningsvis densamma, 97 000 €/år.

Beställaren åsamkas anordningskostnader för att det behövs mer personal för att planera, ordna och övervaka trafiken. Om vi antar att anordnandet av kollektivtrafiktjänster i Borgå kräver att man anställer en extra person vid ELY-centralen i Nyland leder det till extra kostnader på ca 70 000 €/år. Här ingår utöver löner också lönebikostnader, hyror och driftkostnader.

Det nya biljett- och betalssystemet medför utvecklingskostnader i starten. ELY-centralen i Nylands andel i utvecklingskostnaderna för det här s.k. Piletti-systemet uppskattas till 20 000–30 000 euro. Utgifterna för underhåll av biljetter, fordonsapparater och bakgrundssystem uppskattas hålla sig på den nuvarande nivån, och då kommer det inte några särskilda extra kostnader på lång sikt.

Av de ovan framkastade möjliga extra kostnaderna har vi formulerat en kombination, som sannolikt blir verklig-
het:

- Ökat trafikutbud +5 procent 97 000 €/år
- Anordningskostnader för beställaren 70 000 €/år
- Extrakostnader för biljettsystemet 15 000 € (engångssumma)

Den extra kostnaden blir enligt föregående ca 99 000€ år 2014 (obs. 6 mån) och senare 167 000 €/år.

Som en känslighetsbetraktelse kan vi anta att förnyandet av fordonsparken och den riskreserv som konkurrensutsättningssättet medför ökar produktionskostnaderna med 5 procent, eller 97 000 €/år, och då kommer vi till kostnader som uppskattningsvis varierar mellan 167 000 och 264 000 €/år.

En sänkning av biljettpiserna kan inte anses sannolik i den här situationen. Effekten på efterfrågan på grund av harmoniseringen av biljetterna inom Borgå kommer att ha uppnåtts före sommaren 2014.

Koncessionsavtalsdokumenten

Dokumentens uppbyggnad

I det här arbetet har det skrivits heltäckande dokument endast för det koncessionsavtal som gäller lokaltrafiken i Borgå. Av de dokument som gäller den övriga interna trafiken i Borgå har beskrivningar av områdena och fordondefinitioner gjorts separat.

Konkurrensutsättning av trafiken förutsätter en uppbyggnad av dokumenten som dels går att utveckla, men dels hålls stabil, strukturerad och på så vis lätt att begripa. En del av dokumenten anknyter till vederbörande anbudstävling eller tävlingsområde, andra är av standardformat och de ändras bara när det görs ändringar i konkurrensutsettningsförfarandet eller -kraven.

Dokument som hör till ett visst område eller tävlingsomgång:

- Brev med anbudsförfrågan
- Beskrivning av tävlingsområdet
- Bakgrundsmaterial som anknyter till tävlingsområdet

Allmänna dokument som används av samma myndighet i olika anbudstävlingar:

- Allmänna villkor (egna villkor för varje konkurrensutsettningsförfarande)
- Trafikeringsavtal (underlag på vilket uppgifter om avtalsområdet fylls i)
- Definition av servicenivån
- Fordonsbestämmelser
- Beskrivning av biljett-, betal- och informationssystemet
- Blankett för beskrivning av trafiken i anbudet (koncessionsavtal)
- Prisblankett

Principerna, verksamhetsmodellerna och andra centrala definitioner i anbudstävlingen fastställs i brevet med anbudsförfrågan och i de allmänna villkoren. De övriga bilagorna är antingen mer detaljerade definitioner, bakgrundsmaterial eller blanketter av en bestämd form som berör själva anbudsgivningen.

Utöver de dokument som hör till anbudstävlingen har ett utkast till avtal mellan ELY-centralen och Borgå kommun gjorts. I det här avtalet kommer parterna överens om fördelningen av ansvaret och kostnaderna samt om formerna för samarbetet. Det kan finnas behov av att skapa ett motsvarande avtal också mellan ELY och HRT.

Diskussion kring förtjänstmodellen

En av huvudprinciperna i koncessionsavtalet är den s.k. nettoprincipen för att beräkna ersättningen till trafikidkaren. Normalt innebär det här att trafikidkarna lämnar ett anbud om en fast penningssumma, med vilken de går med på att trafikera området, när de dessutom får alla biljettintäkter.

Den här principen har av vägande praktiska skäl utvecklats så att trafikidkaren i stället för en fast summa lämnar ett anbud om en ersättning per passagerare för resor mellan olika avståndszoner (en ersättning som baserar sig på påstigningar). I subventionerad trafik är den här begärda ersättningen högre än intäkterna av de biljetter som passagerarna betalar. Då är ersättningen till trafikidkaren inte fast, utan den växer eller minskar med passagerarmängderna, vilket uppmuntrar trafikidkaren att utveckla och marknadsföra sin service.

Ersättningsmodellen, som baserar sig på påstigningar, är ändamålsenlig i koncessionsavtal eftersom det är myndigheterna som bestämmer om prissättningen av biljetterna. Då påverkas inte ersättningen till trafikidkaren direkt av ändringar i biljettpriserna. Man bör emellertid notera att höjningar av priser som betydligt överstiger den höjda kostnadsnivån via prisflexibiliteten påverkar efterfrågan på resor och därmed också trafikidkarens

förtjänst. Därför är beställarens beslutanderätt i prissättningen av biljetter i punkt 3 under Allmänna villkor under avtalsperioden begränsad.

Om man använder en ren nettomodell, där en del av trafikidkarens förtjänst baserar sig på biljettintäkter, bör trafikidkaren själv kunna bestämma om prissättningen av biljetterna. Om prissättningen av biljetterna i den här modellen är beställarens sak måste trafikidkaren sätta ett betydligt risktillägg på anbudspriset.

Avtalsperiodens längd har också att göra med förtjänstmodellen. I en avtalsmodell där biljettintäktsrisken och planeringsansvaret för trafiken bärs av trafikidkaren, men beställaren bestämmer servicenivån, är det viktigt att med en tillräckligt lång avtalsperiod garantera möjligheten till ett positivt resultat för trafikidkaren under denna period. I synnerhet vid byte trafikidkare är det sannolikt att efterfrågan på och utbudet av trafik inte möts på ett önskat sätt, utan att man måste ändra på utbudet. Det här kan ta 1–2 år, vilket kan innebära en förlustbringande tid för trafikidkaren. Även sådana tävlingsregler som uppmuntrar till att upphandla nya bussar försvarar en längre avtalsperiod. I omfattande regionala koncessionsavtal där de ovan nämnda egenskaperna uppfylls är det motiverat att använda ett ganska långt trafikeringsavtal, om inte särskilda orsaker, såsom osäkerheten i kontinuiteten av den offentliga finansieringen, talar emot det.

Ifall trafikidkaren å andra sidan har lämnat ett billigt anbud om ett omfattande och långvarigt avtal i ett strängt konkurrensläge (exempelvis för att försvara eller höja sin nuvarande marknadsandel), som visar sig vara eller blir förlustbringande under avtalsperioden, kan det här leda till problem i upprätthållandet av servicekvaliteten och utvecklandet av trafiken. Det här problemet har beaktats i grunderna för hävning av avtalen i 18 punkten i de allmänna villkoren.

Däremot kan en kortare avtalsperiod på 3–5 år vara ett ändamålsenligt alternativ i små områden, där konkurrensutsättningen görs enligt bruttoförfarandet eller enligt ett ruttbaserat koncessionsavtal och kraven på fordonen inte är särskilt hårda.

Valet av avtalsperiodens längd påverkas såväl av förtjänstmodellen, områdets storlek och fordonskraven som av beställarens bedömning av marknadens utvecklingsutsikter och med hurdana lösningar gällande avtalsperiodens längd och andra faktorer man bäst underhåller en fungerande marknad på lång sikt. Om exempelvis ett områdes hela busstrafik koncentreras på ett stort objekt med en långvarig avtalsperiod är möjligheterna för områdets många småföretag att lämna ett anbud dåliga, eftersom ett stort objekt kräver rikligt med resurser och investeringar i en fordonspark. Efter anbudstävlingen hålls huvuddelen av marknaden länge stängd. På de här grunderna kan det vara ändamålsenligt att dela upp trafiken på flera objekt och ingå kortare avtal.

Fordonsbestämmelser samt pris och kvalitet när tävlingarna avgörs

I utvärderingsgrunderna för en anbudstävling har man stannat för en modell där det viktigaste kriteriet är priset, 90 procent, och vikten av fordonsegenskaperna är 10 procent. I anbudstävlingarna hittills, närmast enligt bruttomodellen, har HRT och dess föregångare använt en modell där prisviktningen anges som 84–86 procent och vikten av fordonen och andra kvalitetsfaktorer är 14–16 procent. Beställarna av kollektivtrafik har nästan utan undantag använt en prisvikt på över 90 procent.

Trots att andelen tilläggsponng som kan ges fordonen när man jämför anbuderna och avgör tävlingen endast är max. 10 procent bör vi hålla i minnet att de grundläggande krav på fordonen som ställs i anbudsförfrågan förbättrar kvaliteten redan på grund av åldersbestämmelserna, åtminstone beträffande miljöhänsyn, men sannolikt också när det gäller passagerarservicen.

Bedömningen av trafikeringsplanens kvalitet och dess användning som utvärderingsgrund i anbudstävlingen beslöt vi att lämna bort av två orsaker. För det första visade det sig vara besvärligt att skapa en entydig och genomskinlig utvärderingsram och en kalkylmodell. För det andra uppskattade vi att koncessionsavtalen, som ett nytt anordningssätt inom branschen, är förknippade med så många delvis svårförutspådda omständigheter hos trafikidkarna att vi inte i det här inledande skedet ville ta med den här mekanismen, som kan vara svår att få grepp om.

Om man i poängsättningen av bussfordonen, exempelvis via utsläppsbestämmelserna, kommer fram till att gynna en ny fordonspark, är det motiverat att i avtalsvillkoren också beakta leveranstiderna. Eftersom en stor mängd avtal för övergångsperioden löper ut sommaren 2014 och en stor mängd nya konkurrensutsatta trafikeringssavtal ingås är det sannolikt att det uppstår stockningar i produktionen hos busstillverkarna. Det här kan man förbereda sig för genom att ordna anbudstävlingarna så tidigt att det blir en tid på minst åtta månader efter beslutet om beställning innan trafiken ska inledas. Det här torde räcka som leveranstid för bussarna även med tanke på överbelastning.

Om beställaren ändå inte hinner ordna tävlingarna så att de är avgjorda den 30 november 2013, bör beställaren tillfoga en passus i brevet med anbudsförfrågan om att trafikidkaren har tillstånd att under de tre första månaderna av avtalet köra med bussar som inte motsvarar kraven i anbudsförfrågan, med förutsättningen att trafikidkaren lämnar in ett meddelande från fordonstillverkaren om att leveransen blir försenad till trafikstarten.

Några andra bestämmelser

Storleken av den säkerhet som förutsätts av trafikidkaren måste bestämmas för varje område och den beror på områdets storlek och de fordon som krävs inom området. Den säkerhet som HRT använder är 5 000 €/buss inom området. Den säkerhet som ska krävas när kollektivtrafikillstånd beviljas är 9 000 €/första bussen och 5 000 €/följande bussar.

I punkt 5 i de allmänna villkoren nämns möjligheten att i undantagsfall avvika från kostnadsindexet för buss-trafiken som ett kontrollkriterium för nivån på trafikeringssättningen. Dessa undantagsfall kan till exempel utgöras av sådana ändringar i kollektivavtalen eller beskattningen som delvis eller inte alls syns i en ändring av indexet.

Behov av ändringar i bestämmelserna om statsbidrag

En omfattande övergång till koncessionsavtal i kollektivtrafiken leder till krav på ändringar i bestämmelserna om statliga bidrag eftersom ELY-centralerna i egenskap av avtalspartner har förbundit sig att finansiera även långvariga trafikeringssavtal.

Under den tid som avtalen gäller kan till exempel förändrade betalssystem kräva investeringar i apparater. Kostnaderna överförs från trafikidkarna till beställarna (t.ex. punkt 11 i Allmänna villkor). Det här måste beaktas i användningsändamålen i momentet om kollektivtrafik i statsbudgeten.

De behöriga myndigheternas åtagande att sköta den allmänna marknadsföringen och informationen om kollektivtrafiken (Allmänna villkor punkt 13) kräver också författningsändringar.

Krav på fortsatt planering

Utgångsuppgifterna i anbudsförfrågan

Innan beställaren skickar anbudsförfrågan måste den skapa en bild av passagerarantalen med tillräcklig noggrannhet i den trafik som utsätts för konkurrens. Utgångspunkten är de uppgifter som trafikidkarna anmält i VALLU-systemet om antal passagerare under sex veckor (vinter, sommar och höst) av övergångsperiodens avtal. Det är emellertid sannolikt att beställaren blir tvungen att komplettera de här beräkningarna med sina egna passagerarkalkyler. Det är bäst att göra beräkningarna inom mars 2013.

Biljett-, betal- och informationssystemen

Hösten 2012 inleddes arbetet med att på basis av tidigare gjorda utredningar och rekommendationer bestämma ett nytt samordnat biljett- och betalsystem i främsta rummet för ELY-centralernas och stadsregionernas TAF-trafik. Detta projekt fick namnet Piletti. Avsikten är att man också i TAF-trafiken i Nurmijärvi, som ordnas av ELY, tar i bruk de biljett- och betalsystem som fastställs inom Piletti-projektet.

Anbudshandlingarna ska kompletteras beträffande biljett- och betalsystemet när resultaten av Piletti-projektet är klara.

Organisering och administrering av betal- och infosystemet

Parallellt med projektet Piletti utreds också modeller för administrering av det nya betalsystemet. Utgångspunkten är sannolikt en gemensam administrering av systemet mellan ELY-centralerna och de kommunala behöriga som ansluter sig till systemet och utnyttjar tjänsterna. Administreringen av betalsystemet och kostnaderna för dess underhåll ska också senare beaktas i dokumenten i anbudsförfrågan och särskilt i avtalen mellan kommun och ELY.

Biljett- och betalsystemen i trafik enligt övergångsperiodens avtal

Man måste i god tid innan den konkurrensutsatta trafiken startar i början av juli 2014 börja se över hur man ska kunna fortsätta använda de färdbiljetter och det betalsystem som nu används i trafik enligt trafikeringsavtalen för övergångsperioden samtidigt och parallellt med biljett- och betalsystemet i den konkurrensutsatta trafiken. Det kommer då att finnas två från varandra betydligt avvikande biljett- och betalsystem i trafiken inom Borgå och i regionen.

Vi måste komma ihåg att avtalen för övergångsperioden och det nuvarande biljett- och betalsystemet som är kopplade till dem har en stark ställning och ett starkt rättsskydd också efter 2015. Volymen och betydelsen av den här trafiken krymper visserligen allt efter att avtalen för övergångsperioden löper ut. Därför kan vi inte heller med säkerhet säga hur länge de trafikidkare som verkar enligt avtal för övergångsperioden kommer att hålla fast vid sitt eget system. Vi måste vara beredda på förändringar.

Litteratur

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella.(Bestämmande av nivån på servicen för kollektivtrafiken inom ELY:s område i Nyland) Förutredning. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Helsingfors, 34 s (på finska).

Leskinen T. Setälä N. Lapp T. 2011: Kollektivtrafikens servicenivå i Östra Nyland 23/2011. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Linja-autotyöryhmä (Bussarbetsgruppen). 2012: Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista (Utredning av olika sätt att ordna busstrafiken). Arbetsgruppens rapport. Kommunikationsministeriet. Kommunikationsministeriets publikationer 12/2012 (på finska)

Bilagor

Bilaga A. Anbudsförfrågan med bilagor

Anbudsförfrågan

Bilagor till anbudsförfrågan

Bilaga 1. De allmänna villkoren för koncessionsavtal

Bilaga 2. Fastställande av tävlingsområde

Bilaga 3. Bestämmande av servicenivå (inte i detta arbete)

Bilaga 4. Blankett för sammanfattning av trafikeringsplanen

Bilaga 5. Prisblankett

Bilaga 6. Bakgrundsmaterial för anbudsformulering (inte i detta arbete)

Bilaga 7. Biljett-, betal- och informationssystem (inte i detta arbete)

Bilaga 8. Avtalsutkast

Bilaga 9. Krav på bussar i koncessionsavtal

Bilaga 10. Fordonsblankett

Bilaga 11. Ruttavsnitt där HRT:s biljetter används (bilaga till de allmänna villkoren för koncessionsavtal) (inte i detta arbete)

Bilaga B. Avtal om kollektivtrafiksamarbete och fördelning av kostnader

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 liikennöintiaikoina, jonka liikenteenharjoittaja sitoutuu matkustajille vähintään tarjoamaan. Edellä mainitut tiedot esitetään käyttöoikeuden kohteen palvelutasoa kuvaavassa liikennöintisuunnitelmassa, joka on osa tarjousta.

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

Liikenteestä tulee esittää aikataulut ainakin talvikauden eri viikonpäivinä.

5.2. Tarjoushinnat

Tarjous jätetään siitä matkustajanousuun perustuvasta korvauksesta, jonka tarjoaja edellyttää maksettavaksi kustakin erilaisesta 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 vaikutusalueetta nykyisin palvelevan linja-autoliikenteen reitit ja aikataulut, edelliseltä liikenteenharjoittajalta ja/tai joukkoliikenteen maksujärjestelmäoperaattorilta saatuihin tilastotietoihin perustuva arvio joukkoliikenne-matkustuksen määrästä ja sen alueellisesta ja ajallisesta jakautumasta, 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 enimmäiskäyttöä 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 asiakaspalauttejärjestelmästä, 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 joukkoliikenne-laissa (869/2009) olevia liikenteenharjoittajille asetettavia vaatimuksia taikka, kun tarjoajana on tarjousyhteenliittymä, joka ei täytä kilpailulaissa (948/2011) säädettyjä edellytyksiä eli on mm. kilpailukohteeseen nähden liian suuri.

Tarjoaja voidaan sulkea pois tarjouskilpailusta, jos

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

2. Tarjouksen hylkääminen

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

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

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

3. Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet

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

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

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

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

X = halvimman tarjouksen hinta

Y = tarjoajan hinta

Z = tarjoajan hintapisteet

Kaluston pisteytys on esitetty **liitteessä 9**.

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

4. Hankinnan keskeyttäminen

Tilaaaja voi keskeyttää hankinnan seuraavilla perusteilla:

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

Päiväys

Allekirjoitukset

LIITTEET

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

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

MUU AINEISTO

Tapauskohtaisesti

KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSEN YLEISET EHDOT

Linja-autoliikenne, Uudenmaan ELY-keskus

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

Nämä ehdot liitetään osaksi erikseen tehtävää alueellista käyttöoikeussopimusta.

1. Käyttöoikeus

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

2. Julkisen palvelun velvoite

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

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

3. Lippujärjestelmä, matkalippujen hinnat ja lipputulojen ilmoittaminen

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

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

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

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

4. Liikenteen hoidosta maksettava korvaus ja muut tulot

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

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

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

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

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

5. Liikenteen hoidosta maksettavan korvauksen tarkistaminen

Tilaajan maksaman vyöhyketariffin mukaisten matkustajanousujen korvaushintoja tarkistetaan siten, että ensin tarkistetaan tarjouksen mukaisen korvauksen arvonlisäverotonta määrää tarjouksen 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 yrittäjärisktiin.

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 johdunut 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 johdetuista 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 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 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			
Vuorot: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti	1 - 2 vuoroa / suunta kylien ja kuntakeskuksen välillä	
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 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 tarjoustähtäessä ja tarjoaja on velvollinen tarkistamaan tiedot ja ottamaan huomioon mahdolliset muutokset tarjoustähtäessä.

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 liikennöidään 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 Kouvolaan, 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 Lantistä Mannerheimintietä Helsingintielle (mt 170) ja moottoritiele (vt 7)
- suoraan Lantistä 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 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 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.

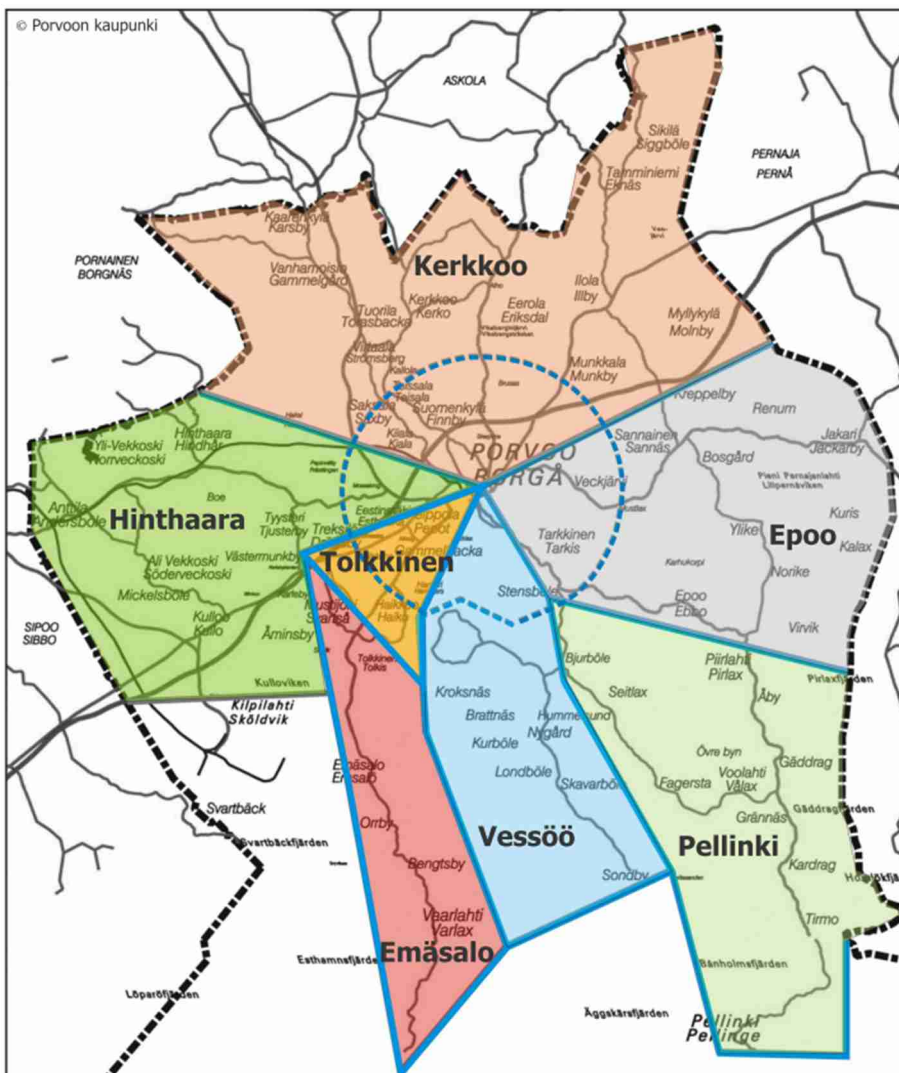
Palveluliikenne on tarkoitettu kaikille porvoalaisille, mutta aikataulut on tehty siten, että ne soveltuvat ikäihmisten asiointitarpeisiin. Palvelulinja tarjoaa kutsuttuna "ovelta-ovelle" -palvelua liikuntarajoitteisille ja ikääntyneille matkustajille aikataulun puitteissa.

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 ennakoilmoittautumisten 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
 neuvotteluihin. Mikäli tämä ei johda sopijapuolia tyydyttävään
 lopputulokseen, ratkaistaan erimielisyydet Helsingin käräjäoikeudessa.
- 16§ **Sopimuksen purkautuminen**
 Sopimuksen purkautumisen osalta noudatetaan, mitä
 käyttöoikeussopimuksen yleisten ehtojen 18. kohdassa on todettu.
- 17§ **Voimassaolo**
 Tämän sopimuksen voimassaolo alkaa 1.1.2015 ja päättyy 31.12.2024,
 ellei sitä tarjouspyyntökirjeessä esitetyllä tavalla ole irtisanottu
 päättyväksi aikaisemmin.
- Tätä sopimusta on tehty kaksi (2) samansanaista kappaletta, yksi
 kullekin sopijapuolelle.

ssä kuun.....päivänä 2014

allekirjoitukset

Käyttöoikeussopimuksen linja-autoja koskevat vaatimukset – 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 sijoitetaan tilaajan ohjeiden mukaisesti. Hankittavissa autoissa tulee olla tiedossa olevien laitteiden edellyttämä asennusvalmius.

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

13. Ilmanvaihto

Sisäilman on oltava suodatettua.

14. Sisävalaistus

Auton sisävalaistuksen tulee olla sellainen, että jokaisella istuimapaikalla 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.

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

- Porvooon paikallisliikennealueen ulkopuolisen sisäisen liikenteen käyttöoikeussopimus Sondbyn, Kråkön, Epoon, Voolahden ja Loviisaan Isnäsin suuntiin
- Porvooon sisäisen liikenteen käyttöoikeussopimuskohteet paikallisliikennealueen ulkopuolisesta liikenteestä Hinthaaran sekä Nikkilän, Mäntsälän, Askolan sekä Pukkilan suuntiin ja Myrskylän suuntaan
- Porvooon 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. Matkustusoikeus ja lipun voimassaolo

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

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

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

Mikäli lipun aikaisempi voimassaoloaika on päättynyt ennen lisämatkustusoikeuden ostamista, uusi voimassaoloaika alkaa lisämatkustusoikeuden 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 korvauksesta. 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 merkittävilä 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 matkustusosoikeudesta.

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 matkustusosoikeutta, tämän mahdollisesta hyvittämisestä sovitaan tilannekohtaisesti erikseen.

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter / 135/2012				
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 finansier/uppslagsgivare 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) 978-952-257-704-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) -	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-704-7		Språk svenska
Sidantal 94				
Beställningar Publikationen finns endast på webben				
Förläggningsort och datum 2012			Tryckeri -	

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja / 135/2012				
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) 978-952-257-704-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) -	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-704-7		Kieli ruotsi
Sivumäärä 94				
Julkaisun tilaukset Julkaisu on saatavana vain verkossa				
Kustannuspaikka ja -aika 2012			Painotalo -	

RAPPORTER 135 | 2012

MODELL FÖR HUR BUSSTRAFIKEN SKA ORDNAS I BORGÅ

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

ISBN 978-952-257-704-7 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-257-704-7

www.ely-centralen.fi/publikationer | www.doria.fi/ely-keskus

Hävkraft
frånEU
2007–2013



Europeiska unionen
Europeiska socialfonden