

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kysymyksiä ja vastauksia koskien tarjouskilpailua UUDELY/2017/3 (Nurmijärven alueellinen käyttöoikeussopimus) Kysymyksiä voi esittää 29.9.2017. Viimeisiin kysymyksiin vastataan viimeistään 13.10.2017. Samoin täsmennykset tai muutokset tarjouspyyntöön ilmoitetaan viimeistään 13.10.2017.

Kysymys 1. Soveltuvuusvaatimukset, kohta 2.3: tarkoittaako kokonaisliikevaihtovaatimus liikevaihtoa aikataulunmukaisesta linjaliikenteestä, kuten yleensä? Voisiko sanamuodon selventää?

Vastaus kysymykseen 1. Kokonaisliikevaihtovaatimus koskee yrityksen liikevaihtoa, riippumatta siitä muodostuuko se aikataulunmukaisesta liikenteestä vai jostain muusta.

Kysymys 2. Mikä on yksinoikeuden todellinen sisältö? Miltä yksinoikeus oikeastaan suojaa, kun kilpaileva markkinaehtoinen liikenne on rajattu yksinoikeussuojasta pois? Palvelusopimusasetuksen 2. artiklan f-kohdan mukaan yksinoikeudella tarkoitetaan ”oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat”. Tarjouspyyntöasiakirjojen mukaan vaikuttaisi kuitenkin siltä, että mitään kilpailevaa ei suljeta pois.

Vastaus kysymykseen 2. Yksinoikeus kattaa Nurmijärven sisäisen sekä Nurmijärven kunnan alueelta alkavan Helsinkiin/Vantaalle/Espooseen/Hyvinkäälle suuntautuvan tai Helsingistä/Espoosta/Vantaalta/Hyvinkäältä alkavan Nurmijärven alueelle päättyvän liikenteen. Liikenteelle annetaan PSA-suoja.

Kysymys 3. Tarjouspyynnön (*hankintailmoituksen*) kohdassa II.2.4 viitataan liikennekaareen (HE 161/2016). Tarkoitus lienee ollut viitata lakiin liikenteen palveluista (320/2017)?

Vastaus kysymykseen 3. Kyllä, tarkoituksena on ollut viitata lakiin liikenteen palveluista.

Kysymys 4. Seuraava ehto (*markkinaehtoisen liikenteen vähentämisen aiheuttamien palvelutasopuutteiden paikkaaminen ilman korvausta*) vaikuttaisi selvästi kohtuuttomalta sopimusehdolta, joka tulee nostamaan tarjoushintoja taloudellisen riskin kasvaessa. Onko ehto myös tilaajan mielestä kohtuuton (vaatimus liikennöinnistä ilman korvausta)?

Vastaus kysymykseen 4. Tarjoaja voi hyödyntää markkinaehtoista liikennettä vaaditun palvelutason osana ja säästää liikennöintikustannuksissa. Jos tällaista palvelutason täyttymisen kannalta tarpeellista liikennettä poistuu, on käyttöoikeussopimuksen hengen mukaista että tarjoaja joutuu riskillään täydentämään tarjontaa. Lähtökohtaisesti markkinaehtoisen liikenteen tilalle järjestettävät vuorot tuottavat hyvin lipputuloja, joten ehtoa ei voi pitää kohtuuttomana.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kysymys 5. Yleisten ehtojen (*sopimusehtojen*) kohta 5: voisiko tilaaja täsmentää, miten heikko yksittäisen tilaajan rahoitustilanteen tulee olla, jotta maksimaalisiin liikenteen vähennyksiin voidaan mennä, ja missä määrin tilaajakunnan budjettikäytäntö ja poliittinen päätöksenteko (esim. joukkoliikenteen prioriteettitaso alentaminen) voi vaikuttaa liikenteen määrään sopimuskauden aikana? Ovatko tilaajat vahingonkorvaustapauksessa yhteisvastuullisia?

Vastaus kysymykseen 5. Kysymykseen ei voi antaa yksiselitteistä euromääräistä tai prosentuaalista vastausta. Lähtökohtaisesti tilaajat ovat sitoutuneet liikenteen palvelutasoon ja sen edellyttämään rahoitustasoon koko sopimuskauden ajaksi omalta osaltaan. Pitkän sopimuskauden aikana jokainen tilaaja tekee uusia budjetteja, joiden painotukset voivat vaihdella. Tilaajat ovat vahingonkorvaustapauksessa yhteisvastuullisia.

Kysymys 6. Onko yleisten ehtojen (*sopimusehtojen*) kohta 18.7. myös tilaajan mielestä kohtuuton? ”Tilajilla on oikeus irtisanoa sopimus ilman vahingonkorvausvelvoitetta jos rahoituksessa tapahtuu muutoksia, joiden johdosta tilaajien kyky suoriutua sopimusvelvoitteistaan käy mahdottomaksi.” Eikö tässä tapauksessa vahingonkorvausvelvoitteen tule kuitenkin säilyä? Missä määrin tilaajakunnan budjettikäytäntö ja poliittinen päätöksenteko voi ylittää sopimusvelvoitteet eli voidaanko tällainen tilanne synnyttää tahallisesti poliittisella päätöksenteolla? Voiko yksittäinen tilaaja irtisanoa sopimuksen tästä syystä muita tilaajia kuulematta?

Vastaus kysymykseen 6. Tilaajat haluavat säilyttää irtautumismahdollisuuden jos rahoituspohjassa tapahtuu ennalta odottamattomia, sopimuksen jatkamisen mahdottomaksi tekeviä muutoksia. Tällaisessa tilanteessa sopimuksen irtisanomismahdollisuus on kaikkien osapuolien etu. Yksittäinen tilaaja ei voi irtisanoa sopimusta muita tilaajia kuulematta.

Kysymys 7. Mitä tarkoittaa tarjouspyynnön kohdan 8 vaatima ”selvitys varikkojärjestelmästä ja -palveluista” varikkopalveluiden osalta?

Vastaus kysymykseen 7. Tällä tarkoitetaan sellaista kuvausta varikosta, jolla osoitetaan järjestelyiden riittävyys tarjouspyynnön kohteena olevaan liikenteeseen tarvittavan kaluston ylläpitoon ja säilyttämiseen.

Kysymys 8. Tarjouspyynnön kohdan 8 mukaan kesäkaudeksi katsotaan Nurmijärven koulujen kesäloma-aika. Onko tämä tarkoituksellinen heikennys nykytilaan verrattuna (nykytilanteessa kesäkausi alkaa juhannusta edeltävän viikon maanantaina ja päättyy Nurmijärven peruskoulujen lukuvuoden alkamista edeltävänä päivänä)?

Vastaus kysymykseen 8. Tarjouspyynnön mukainen talvikausi on vaadittavan palvelun minimitaso. Liikenteenharjoittaja saa tuottaa vaadittua laajempaa palvelua.

Kysymys 9. Käyttöoikeussopimusluonnoksen kohdassa 13 esitetty vakuus on suuruusluokaltaan kohtuuton. Tilaaja edellyttää vakuudeksi kolmen kuukauden käyttöoikeuskorvausta vastaavaa summaa. Mikäli vuosihinta asettuu tilaajan hankintailmoituksessa ilmoittaman kokonaisarvon mukaisesti 6 000 000 euron tasolle (ALV 0 %), on kolmen kuukauden korvaus suuruusluokkaa 1 500 000 euroa. Vastaavan suuruusissa kilpailukohteissa esim. HSL on edellyttänyt vakuudeksi 5 000 euroa/käytettävä linja-auto. Jos



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

tarjouspyynnön mukaiseen liikenteeseen tarvitaan noin 35 autoa, muodostuisi vakuudeksi tällä kaavalla 175 000 euroa. Ero on huomattava. Aikooko tilaaja muuttaa vakuusvaatimustaan kohtuullisemmaksi? Mikäli ei, lasketaanko vakuus nyt ilmoitetussa tapauksessa kolmen kuukauden verollisesta vai verottomasta käyttöoikeuskorvauksesta?

Vastaus kysymykseen 9. Hankintailmoituksessa ilmoitettu arvio hankinnan kokonaisarvosta sisältää yleisen käytännön mukaisesti myös arvion lippuloista, eli koko sopimuksen arvon. Käyttöoikeuskorvauksen osuus on noin puolet tästä, jolloin vakuuden suuruusluokka on 750 000 euroa.

Kysymys 10. Yleisten ehtojen (*sopimusehdot*) kohdassa 6 kerrotaan kertalippujen asiakashinnat ja niiden mukaan määräytyvät liikenteenharjoittajan lipputulokorvaukset, ja todetaan, että asiakashintojen muutokset vaikuttavat maksueriin. Koko kappale vaikuttaisi bruttomallin liikennettä koskevalta. Miten kertalipputulot voivat käyttöoikeussopimusliikenteessä vaikuttaa käyttöoikeuskorvaukseen? Eiväthän kertalipputulot silloin ole osa käyttöoikeuskorvausta kuten lippusubventio olisi.

Vastaus kysymykseen 10. Sopimusehtoja päivitetään tältä osin. Kertalipuilla ei ole vaikutusta liikenteenharjoittajan saamiin maksueriin.

Kysymys 11. Yleisten ehtojen (*sopimusehtojen*) kohdassa 11 ei vaadita paperisten aikataulujen painamista ja jakelua muuta kuin pysäkeille. Voiko liikenteenharjoittaja siis julkaista aikataulut vain sähköisinä? Matkustajaoikeusasetuksen (181/2011/EU) 11. artiklan mukaan yleiset tiedot matkasta ja kuljetusehdoista on matkustajan pyynnöstä annettava fyysisessä muodossa. Mikä on tilaajan tulkinta paperisten aikataulujen tarpeellisuudesta?

Vastaus kysymykseen 11. Erillisiä paperisia aikataulujulkaisuja ei tarvitse painaa, mutta sähköisten aikataulujen tulee olla tulostettavissa ja pyydetessä asiakkaalle pitää antaa yksittäisiä tulosteita.

Kysymys 12. Yleisten ehtojen (*sopimusehdot*) kohdan 12 vaatimista raporttiedoista seuraavia ei nykyjärjestelmin pystytä tuottamaan. Vaatiiko tilaaja niitä kuitenkin samalla ymmärtäen, että tällaiset raportit sisältäisivät teratavuittain tietoa ja olisivat yksityiskohtaisuudessaan käytännössä vailla hyödyntämismahdollisuuksia?

- a. pysäkkikohtaiset nousutiedot lipputuotteittain kunkin vuoron osalta ja sidottuina viranomaisen antamaan pysäkki-ID:hen
- b. vuorokohtaiset lipputulot lipputuotteittain

Vastaus kysymykseen 12. Näiden tietojen osalta riittää että päätilaaja voi tutustua niihin pyydetessä.

Kysymys 13. Yleisten ehtojen (*sopimusehdot*) kohdassa 12 vaaditaan vuorojen matkustajaprofiilien toimittamista kuukausittain. Vaatiiko tilaaja todellakin noin 550 vuoron profiilitulosteet kerran kuussa (lähes kaksi kiloa paperia)? Tai noin 550 eri pdf-tiedostoa?

Vastaus kysymykseen 13. Kuukausittaisessa raportoinnissa riittää liitteen 6.8.1 mukainen raportointi. Profiilikohtaista tietoa pitää toimittaa päätilaajan niin pyytäessä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kysymys 14. Kilpailukohteen määrittelyn kohdan 3 (Hyvinkää) mukaan opiskelijoita palvelevat vuorot voivat jatkaa linja-autoasemalta Hyvinkään oppilaitoksille. Entä paluusuunta, voivatko ne vastaavasti myös lähteä oppilaitoksilta?

Vastaus kysymykseen 14. Kyllä, paluusuuntaan voidaan lähteä oppilaitoksilta.

Kysymys 15. Liite 3, kilpailukohteen määrittely: vaihdolliset yhteydet Kivistössä, pitääkö vuorot ajaa Kivistön asemalle saakka vai riittävätkö Keimolanportin pysäkit?

Vastaus kysymykseen 15. Keimolanportin pysäkit riittävät.

Kysymys 16. Liite 4, lippu- ja maksujärjestelmä.

a. Myyntipiste vaaditaan kaikkiin päätaajamiin. Nykyisellään Rajamäellä ei sellaista ole, vaan rajamäkeläiset asioivat joko Nurmijärven kirkonkylän tai Hyvinkään myyntipisteessä. Tuleeko jatkossa Rajamäellä todellakin olla erillinen myyntipiste?

b. Vaadituista raporteista seuraavia ei nykyjärjestelmä tuota. Vaaditaanko ne ehdottomasti tietäen, että seurauksena on teratavuittain dataa, jonka hyödynnettävyys on kyseenalainen?

- nousijatiedot pysäkeittäin

- nousijatiedot lipputuotteittain

- ”edellisten raporttien yhdistelmät”

- tapahtumatason tiedot (saatavissa vain erillisenä ajona tietokannasta, ylittävät esim. MS Excelin tukeman tiedostojen maksimikoon)

c. Voiko tilaaja tarkentaa vain HSL-kehyskuntalippujen haltijoille myytävien Nurmijärvi-Kivistö-liityntälippujen ominaisuuksia?

- ovatko liput voimassa mistä tahansa/minne tahansa Nurmijärven kunnan alueella?

- onko lippu voimassa vain Kivistön asemalta/-lle vai myös mahdollisten Vantaalla sijaitsevien välipysäkkien osalta? Vai tuleeko välipysäkeille näiden lipputuotteiden osalta otto-/jättörajoituksia?

- pitääkö kuljettajan liityntälippuja autossa lisäladattaessa tarkastaa, että ostajalla on voimassa oleva HSL:n kehyskuntakausi-lippu? Miten?

- tuleeko liityntälippua lisäladattaessa esittää henkilökortti tai vastaava asiakirja? Miten todennetaan, että esitettävä kehyskuntalippu on sitä esittävän henkilön?

- HSL-alueen kehyskuntalippuja on vain aikuisille eli 17 vuotta täyttäneille, eli myydäänkö Kivistön liityntälippua vain niille nuorisolipun haltijoille, jotka ovat iältään 17-18 vuotta?

Tuleeko heidänkin voida todistaa henkilöllisyytensä ja ikänsä kuljettajalle?

d. Kohdassa ”Muut hyväksyttävät lipputuotteet” todetaan, että netti- ja mobiililipun hinnan asiakkaalle tulee olla sama kuin perinteisen paperilipun. Tämä tarkoittaa kmporrashinnoittelua, joten nykyuotoinen mobiililippu ei enää kävisi. Vaatimukset täyttävää uutta mobiililippua ei kannata lanseerata, koska asiakkaan pitäisi lippua kännykällä tilatessaan ilmoittaa lähtö- ja määränpääpysäkit tai hinnan km-porras. Tapahtuma olisi siten joko asiakkaalle hyvin hankala tai kuljettajalle mahdoton tarkastaa, virheiden

mahdollisuus olisi huomattavan suuri. Miksi tilaaja haluaa heikentää lipputarjontaa nykyisestä ja kohdan sanamuodosta pääteltynä myös kieltää tarjousliput ja vyöhykehinnoinnittelun? Kun samalla yksinoikeutta rajataan markkinaehtoisen liikenteen hyväksi, joka voi tarjota prime time -aikaan hyvinkin edullisia lippuja ja siten vaikuttaa sopimuksen kannattavuuteen, eikö tulisi olla mahdollista kilpailla sen kanssa asiakkaista myös erilaisin tarjouslipuin ja myös

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

vyöhykepohjaisin hinnoin? Mobiililippuja ja nettilippuja tulisi ainakin voida myydä halvemmalla kuin mikä tilaajan ilmoittama taksa on.

e. Ovatko alennusryhmien alennusprosentit sitovia? Käytännössä ne eivät tänä päivänä toteudu mitenkään kategorisesti, ja jo pyörityssäännöt vaikuttavat niihin.

f. Luetelluissa muissa hyväksyttävissä lipputuotteissa ei mainita (nykytilanteesta poiketen) opiskelijoiden 22 matkan prepaid-vuosilippua, Bussipassia eikä varusmiesten, siviilipalvelusmiesten, rikosseuraamusviraston yms. matkalippuja. Tuleeko ne kuitenkin hyväksyä vai onko hyväksyminen liikenteenharjoittajan päätettävissä?

g. Liitteessä ei todeta mitään mahdollisista lisähinnoista (yölisä, lisämaksu polkupyörän tai kookkaan lemmikin kuljettamisesta). Eikö mitään lisähintoja saa periä?

h. Kohdassa "Tilaajan vastuut" todetaan, että tilaajan on ilmoitettava asiakashintojen muutoksista 6 viikkoa ennen muutosajankohtaa. Yleisten ehtojen (*sopimusehtojen*) kohdassa 6 sama määräaika on yksi kuukausi ja muutosajankohta 1.3. tai myöhempi. Kumpi sääntö pätee?

Vastaus kysymykseen 16.

a. Kyllä, myös Rajamäellä tulee olla myyntipiste.

b. Katso vastaus 12 ja 13.

c. Nurmijärvi-Kivistö -lippu kelpaa mistä vain Nurmijärven alueelta Kivistön asemalle/Keimolanporttiin ja päinvastoin. Lipputuotetta voi käyttää myös kunnan sisäiseen matkustamiseen. Autossa tehtävän lisälatauksen yhteydessä ei tarvita tarkistusta HSL kehyskuntalipun voimassaolosta, mutta HSL kehyskuntalippu on esitettävä.

d. Mobiili- tai nettilippu ei saa olla kalliimpi kuin vastaava perinteinen lippu. Halvempia mobiili- tai nettilippuja saa myydä.

e. Liikenteenharjoittaja voi antaa esitettyjä suurempia alennuksia.

f. Kysymyksessä luetellut erikoisliput tulee hyväksyä.

g. Liikenteenharjoittajalla on oikeus periä lisähintoja.

h. Noudatetaan 6 viikon sääntöä. Ristiriitaista tietoa sisältäneitä sopimusehtoja päivitetään tältä osin.

Kysymys 17. Liite 5, kalustovaatimukset:

a. Määritelmän A mukaan autojen tulee olla alaluokkaa II tai B (vain istumapaikkoja, ei seisomapaikkoja). Miksi alaluokat II ja A eivät käy, jolloin autoissa voisi olla myös rekisteröityjä seisomapaikkoja? Etenkin kun samassa liitteessä sallitaan matalalattiaiset kaupunkiautot, joissa jo lähtökohtaisesti on enemmän seisoma- kuin istumapaikkoja.

b. Määritelmän B osalta ei mainita lainkaan alaluokkia, miksi?

c. Miksi määritelmän A mukaisilta autoilta vaaditaan mahdollisuutta kuljettaa polkupyörä, mutta ei määritelmän B mukaisilta? Tarjoajahan voi tarjota pelkkää määritelmän B mukaista kalustoa, jolloin polkupyöriä ei lainkaan kuljetettaisi. Määritelmä B vastaa HSLliikenteen autoja, ja esim. HSL:n palvelu- ja myyntiohjeen 2017 kohdassa 7.6 todetaan:

"Polku- ja potkupyöriä ei saa kuljettaa busseissa eikä raitiovaunuissa. Alle kouluikäisen lapsen polku- tai kolmipyörän kuljettaminen on sallittua busseissa ja raitiovaunuissa, mikäli lastenvaunuille ja pyörätuoleille varatussa paikassa on tilaa." Eikö tasapuolisuussyistä tule joko luopua polkupyöränkuljetusvaatimuksesta tai vaihtoehtoisesti vaatia, että polkupyörä kuljetetaan käytettävästä kalustotyypistä riippumatta?

d. Miksi jakelukoriin tulee mahtua A5-kokoinen materiaali, kun sen kokoisia aikataulujulkaisuja ei oikeastaan nykyään ole? Yleisimmin koko on A6 tai A65.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

- e. Koskeeko pienkalustomääritelmä (etenkin matalalattiavaatimus) vain palveluliikenne Kivenkyydin autoja vai myös kaikkia muita, esimerkiksi hiljaisena aikana muilla linjoilla käytettäväksi esitettäviä midikokoisia autoja? Sallitaanko takaosastaan matala auto (liitteessä vaaditaan etuosasta tai koko matkalta matalaa)?
- f. Hyväksytäänkö liikenteessä lainkaan esimerkiksi 26-32-paikkaista midibussia, jos takaovi on käsikäyttöinen?
- g. Koskeeko päästövaatimus myös vara-autoja?
- h. Koskeeko 50 %/80 % EURO VI-vaatimus vain todellisuudessa kulloinkin liikenteessä olevien autojen osuutta vai koko kalustoa (kasvattaako prosenttiosuutta se, että esimerkiksi viikonloppuisin liikennöitäisiin 100-prosenttisesti EURO VI-kalustolla)?
- i. Vaaditaanko myös pienkalustoon sammutusaukot? Muissa tarjouskilpailuissa ei ole vaadittu, koska moottoritilaan pääsee helposti alakautta sammutuskalustolla. Aukkojen asentaminen pienkalustoon on varsin työlästä ellei jopa mahdotonta.
- j. Millaiset paikannuslaitteet tilaaja vaatii autoihin?

Vastaus kysymykseen 17.

- a. Ei-matalalattiaympäristöön ei haluta seisomapaikallisia autoja.
- b. Määritelmän B kaupunkilinja-autojen ominaisuuksia ei ole haluttu rajata niin tarkasti että alaluokkien mainitseminen olisi ollut tarpeen.
- c. Polkupyöriä kuljetetaan vain tavaratilallisissa autoissa, ei autojen sisätiloissa.
- d. A5-kokoinen jakelukori palvelee myös A6 ja A65 –kokoisen materiaalin jakelua.
- e. Pienkalustomääritelmä koskee vain palveluliikenteen autoja.
- f. Esitetyn kokoiset midibussit voidaan hyväksyä, jos istumapaikkojen määrä riittää ja muut vaatimukset täyttyvät.
- g. Päästövaatimus ei koske vara-autoja.
- h. Vaatimus koskee koko kalustoa.
- i. Pienkalustossa ei tarvita erillisiä sammutusaukkoja jos moottoritilaan on yhteys alakautta.
- j. Tilaajat eivät aseta paikannuslaitteille tarkkoja teknisiä vaatimuksia, mutta niiden tulee mahdollistaa luonnoksessa asetuksesta liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista kuvattuja toiminnallisuuksia. Henkilöiden kuljetuspalveluun liittyviä olennaisia tietoja ovat mm:
- säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä mahdolliset tiedot liikennevälineiden reaaliaikaisesta liikkumisesta reitillään tai linkki palveluun, josta tiedot ovat saatavissa;
 - mahdolliset arviot merkittävistä myöhästymisistä tai peruutuksista heti kun ne ovat palveluntarjoajan tiedossa ja kohtuudella toimitettavissa.

Kysymys 18. Liite 7, liikennöintisuunnitelman yhteenveto: millä laskentaperusteella kesäkaudeksi lasketaan 12 x kesäviikko ja talvikaudeksi 40 x talviviikko?

Vastaus kysymykseen 18. Muutetaan liitteeseen 7 talviviikkojen määräksi 42 ja kesäviikkojen määräksi 10, jotta kesäkausi tarkoittaa koulujen kesälomakautta.

Kysymys 19. Tarjouspyynnön kohdan 4 mukaan veloitteena on hoitaa liikennöinti liitteen 3 ja määritellyn palvelutason mukaisesti.

- a) Lepsämä – Klaukkala on tasossa VI, Lintumetsä – Klaukkala tasossa V. Tuleeko Nurmijärven kunta tai ELY-keskus järjestämään Lintumetsän alueelle busseille soveltuvan kääntöpaikan, jollaista siellä nyt ei ole?



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

b) Liitteen 6 aikataulukirjat sisältävät huomattavan määrän sekä nykyisen että tarjouspyynnön mukaisen palvelutason ylittävää liikennettä. Voivatko tilaajat täsmentää, että aikataulukirjat ovat ainoastaan esimerkinomaisia eivätkä miltään osin velvoittavia?

Vastaus kysymykseen 19.

a. Kunta ei tule järjestämään erillistä kääntöpaikkaa.

b. Liitteenä olevat aikataulukirjat ovat esimerkinomaisia, eivät velvoittavia.

Kysymys 20. Liite 5, kalustovaatimukset. Mainitut päästövaatimusluokat ovat EURO V ja EURO VI. Näiden väliin sijoittuu luokka EEV alaluokkineen. Eikö huomattavasti EURO V:ttä paremmalle EEV:lle ole määritelty osuuksia?

Vastaus kysymykseen 20. Osuudet on määritelty vain luokille EURO V ja EURO VI.

Kysymys 21. Viirinlaakson tulevasta matkakeskuksesta:

a) Edellytetäänkö Klaukkalassa liikennöitävän Viirinlaakson matkakeskuksen kautta?

b) Missä määrin käyttöoikeussopimusliikenteelle (ml. palveluliikenne) varataan lähtö- ja tulolaituritilaa matkakeskuksesta?

c) Miten päätilaaja aikoo ottaa laituritilan rajallisuuden huomioon mahdollisen markkinaehtoisen liikenteen osalta, jos tila ei riitä kaikille? Onko käyttöoikeussopimusliikenne tällöin etusijalla? Mikäli laituritila ei riitä sekä käyttöoikeus- että markkinaehtoiselle liikenteelle, sitoutuuko päätilaaja ohjaamaan markkinaehtoisen, Lopen ja Vihdin suuntiin/suunnista kulkevan liikenteen uudelle Klaukkalan ohitustielle? Mikä taho ja millä perusteilla vastaa matkakeskuksen laituripaikkojen jaosta eri linjoille ja niiden eri vuoroille?

d) Koituuko liikenteenharjoittajalle kustannuksia matkakeskuksen käytöstä (laituri- tms. maksuja)?

e) Onko matkakeskuksesta saatavissa linja-autonkuljettajille soveltuvaa wc- ja taukotilaa? Mitä kautta ja mikä sen kustannus on?

f) Voivatko tilaajat täsmentää tarjouspyyntöä julkaisemalla Viirinlaakson matkakeskuksen yksityiskohtaiset asemapiirustukset ja matkakeskuksen liikenneturvallisuusmääräykset/-selosteet?

Vastaus kysymykseen 21.

a. Kyllä Klaukkalassa tulee liikennöidä Viirinlaakson kautta.

b. Tilaa pyritään varaamaan tarpeen mukainen määrä.

c. Käyttöoikeussopimusliikenne on etusijalla.

d. Uusi matkakeskus on kunnan hallinnoima kokonaisuus. Liikennöitsijälle ei tule käytöstä erillisiä maksuja.

e. Kyllä, kuljettajille järjestetään wc- ja taukotila. Näistä ei tule lisäkustannuksia liikennöitsijälle.

f. Asemapiirustukset löytyvät Nurmijärven kunnan [www-sivuilta](http://www.nurmijarvi.fi/filebank/17162-Aspiir_Matkakeskus_ja_liityntapysakointi.pdf)

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kysymys 22. Järjestävätkö tilaajat uuden pysäkkiparin Klaukkalan nykyisen linja-autoaseman kohdalle Klaukkalantielle vai oletetaanko nykyistä linja-autoasemaa käytettävän jatkossakin?

Vastaus kysymykseen 22. Nykyinen linja-autoasema poistuu käytöstä uuden matkakeskuksen valmistuttua. Uudet pysäkit rakennetaan Klaukkalantielle poistuvan linja-autoaseman tuntumaan.

Kysymys 23. Tarjouspyynnön liitteessä 6 taulukossa 6.8 on esitetty toteutuneet lipputulot vuodelta 2016 (netto 2,7 M€) eriteltynä kertalippuihin, sekä sarja- ja alennuslippuihin. Onko tämä kyseinen 2,7 M€ lipputulo liikennöitsijän käyttöön jäävää tuloa?

Vastaus kysymykseen 23. Kyllä tämä on liikennöitsijän käyttöön jäävää lipputuloa, mutta uudessa liikenteessä lipputulo voi olla jotain muuta.

Kysymys 24. Pyydämme Uudenmaan ELY-keskusta toimittamaan tarjouspyynnön liitteen 6 taulukossa 6.8 esitettyjen lipputulojen laskentaan käytetyt dokumentit, sekä selvityksen siitä mistä kyseiset tulot muodostuvat?

Vastaus kysymykseen 24. Kyseiset dokumentit eivät ole Uudenmaan ELY-keskuksen käytettävissä, koska tiedot on koostettu nykyisen liikennöitsijän toimesta liikennöitsijän omista järjestelmistä.

Kysymys 25. Onko Uudenmaan ELY-keskuksella käytettävissä edelleen voimassaolevien siirtymäajansopimusten puitteissa käyttöoikeusalueelle ja sen läpi ajettavan liikenteen lipputulo ja matkustajamäärä tietoja? Mikäli tiedot ovat saatavilla pyydämme niitä toimitettavaksi.

Vastaus kysymykseen 25. Kysymykseen vastataan myöhemmin.

Kysymys 26. Mikäli lainsäädäntö tai esimerkiksi Helsingin kaupunki muuttaa liikennöintikalustoa koskevia päästörajoja, saattaa se myös merkittävästi muuttaa kalustokustannuksia kesken pitkän sopimuskauden. Onko siinä tapauksessa sopimuskorvauksen nostamisesta mahdollista sopia?

Vastaus kysymykseen 26. Jos sopimuskauden aikana astuu voimaan tällaisia tämän hankinnan sopimusta vahvempia määräyksiä, sovitaan niiden vaikutuksista tilanteen mukaan.

Kysymys 27. Vaikuttaako kilpailun ratkaisussa tarjotun liikenteen määrä, jos vaadittu palvelutaso ylitetään tarjouksessa, vai ratkaiseeko kuitenkin vain pelkkä hinta?

Vastaus kysymykseen 27. Ratkaisuperusteena on pelkkä hinta.

Kysymys 28. Mikä on menettely liikenteen muutostarpeissa? Tulevatko muutospyynnöt aina pelkästään päättilaajalta? Saavatko muut tilaajat olla yhteydessä suoraan liikenteenharjoittajaan?

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Vastaus kysymykseen 28. Tilaajat käsittelevät muutostarpeita aina keskenään ennen niiden virallista esittämistä liikenteenharjoittajalle. Viralliset yhteydet hoidetaan päätilaajan kautta.

Kysymys 29. Kun sopimus ei anna käytännössä mitään suojaa markkinaehtoista liikennettä vastaan, kompensoiko tilaaja mahdollista lipputulon vähenemää, joka johtuu markkinaehtoisesta liikenteestä tai sen lisääntymisestä?

Vastaus kysymykseen 29. Tilaaja ei kompensoi markkinaehtoisesta liikenteestä mahdollisesti aiheutuvaa lipputulon vähenemää.

Kysymys 30. Mitä tarkoittaa tarjouspyynnön liitteen 1 kohdan 12 maininta kutsun perusteella toimivasta markkinaehtoisesta henkilöliikenteestä? Onko kyseessä taksiliikenne vai jokin muu liikennetyyppi? Laki liikenteen palveluista ei enää sisällä määritelmää kutsuliikenteestä.

Vastaus kysymykseen 30. Tällä on varauduttu mahdollisiin uudentyyppisiin liikennepalveluihin.

Kysymys 31. Jos tarjouksen tekevä yritys tuomitaan liitteen 1 kohdassa 14 mainitusta kielletystä kilpailunrajoituksesta (kartellista) ennen sopimuskauden alkua, tuleeko sopimussakko voimaan sopimuksen alusta saakka? Miten tulkitaan päätilaajan markkina-alueella toimimista, onko kyseessä tuomitun yrityksen kotipaikka vai liikenteen harjoittaminen ko. alueella?

Vastaus kysymykseen 31. Kysymykseen vastataan myöhemmin.

Kysymys 32. Koskeeko ko. kartellitoiminta saman omistajatahon kaikkia yrityksiä? Vai voisiko tuomion saanut tai tutkittavana oleva aloittaa tämän sopimuksen uudella yrityksellä tai tehdä tarjouksen perustettavan yhtiön lukuun?

Vastaus kysymykseen 32. Kysymykseen vastataan myöhemmin.

Kysymys 33. Onko tämän sopimuksen alkaessa tämän hetken tiedon perusteella edelleen käytössä kunnan subventiota sisältäviä lipputuotteita? Jos on, niin mitä? Nurmijärven alueella ei enää sopimuskauden alkaessa ole voimassa olevia vakiovuoroja sisältäviä siirtymäajan liikennöintisopimuksia, joiden lisäasiakirjoihin ns. tuetut liput perustuvat.

Vastaus kysymykseen 33. Kysymykseen vastataan myöhemmin.

Kysymys 34. Valvooko tilaaja työehtosopimuksen noudattamista sopimuksen aikana? Miten?

Vastaus kysymykseen 34. Tilaaja voi valvoa myös työehtosopimuksen noudattamista muun valvonnan yhteydessä.

Kysymys 35. Tilaajalla on liitteen 2 kohdan 5 mukaan oikeus vähentää ostettavan liikenteen laajuutta enintään 300.000 € vuodessa, mutta enintään 10 % alkuperäisestä sopimushinnasta koko sopimuskauden aikana. Kuka päättää, mistä liikennettä vähennetään, jos vähentäminen tulee ajankohtaiseksi? Saako liikenteenharjoittaja päättää siitä? Voiko tilaaja yksipuolisesti päättää liikenteen vähentämisen kohteet?

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Vastaus kysymykseen 35. Liikennettä vähentävien muutoksien kohdistaminen tehdään kaikkien sopimusosapuolien yhteisellä päätöksellä. Suunnitteluvastuu on liikenteenharjoittajalla.

Kysymys 36. Liitteessä 6.8.1 tilastotietoja on monen linjan kohdalla reitillä sama vuoro kahteen kertaan erilaisilla matkustaja ja tulotiedoilla. Esimerkiksi linjalla 45 reitillä Nurmijärvi-Hyvinkää kaksi 09:00 lähtöä, joilla on erilaiset matkustajamäärät ja tulotiedot. Näitä on myös muilla linjoilla. Kuinka tätä tulee tulkita?

Vastaus kysymykseen 36. Tuplarivejä syntyy tilanteissa, joissa alkuperäiseen reittiin on tehty muutos. Esimerkiksi mainitulla Hyvinkään ja Nurmijärven välisellä yhteysvälillä reittiin on tullut mukaan yksi uusi pysäkki. Kahden rivin summa kuvaa todellista matkustajamäärää ja tulotietoja.

Kysymys 37. Tarjouspyynnön liitteessä 3 taulukoissa 1 ja 2 mainitaan palvelutasoluokilla V ja VI lauantai- ja/tai sunnuntailiikenteen osalta ”Tarpeen mukaan”. Mitä tällä ”tarpeen mukaan”-määritelmällä tarkoitetaan?

Vastaus kysymykseen 37. Tarpeen mukaan maininta liikennöintiajan yhteydessä tarkoittaa ettei ko. ajankohtana tarvitse järjestää tarjontaa, ellei ole yhteysvälillä erityistä tarvetta aiheuttava kysyntää liikenteelle.

Kysymys 38. Tarjouspyynnön liitteessä 3 kohdassa 1 sanotaan, että ”ääripäiden tarjonta kohdistetaan päämatkustussuuntaan”. Mitkä ovat päämatkustussuunnat viikonpäivittäin ja vuorokaudenajoittain eri yhteysväleillä?

Vastaus kysymykseen 38. Päämatkustussuunta kohdistuu aamuisin Nurmijärven kunnan alueelta Helsinkiin/Espooseen/Vantaalle, Hyvinkäälle sekä Nurmijärven taajamiin. Iltapäivällä suunta on päinvastainen.

Kysymys 39. Täyttävätkö nykyisten liikennöitsijöiden voimassaolevat aikataulut ja reitit tarjouspyynnössä esitetyt vaatimukset (mm. palvelutaso, sovittaminen Hyvinkään paikallisliikenteeseen, koulujen työajat)

Vastaus kysymykseen 39. Nykyiset aikataulut ja reitit eivät kaikilta osin täytä tulevan sopimuskauden vaatimuksia.

Kysymys 40. Tarjouspyynnön liitteessä 4 sivulla 5 mainitaan, että kausilippujen hintoja voidaan korottaa maksimissaan 5 % vuodessa neljännessä sopimusvuodesta lähtien. Mitkä perusteet / tekijät voivat johtaa lipunhinnan korottamiseen?

Vastaus kysymykseen 40. Lipun hintojen nosto perustuu lähinnä yleisen hintatason nousuun. Lisäksi lipun hintojen nostolla voidaan mahdollistaa palvelun lisäämistä.

Kysymys 41. Mikä on liikenteen tilaajan intressi nostaa lipun hintaa?

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Vastaus kysymykseen 41. Nurmijärvi-liput ovat kunnan vahvasti subventoimia lipputuotteita, joten kunnalla voi olla intressi nostaa lipun hintoja pitkän sopimuskauden aikana.

Kysymys 42. Voiko liikennöitsijä kieltäytyä lipun hinnan korotuksesta?

Vastaus kysymykseen 42. Ei voi, mutta liikennöitsijällä on mahdollisuus lanseerata omia lipputuotteitaan.

Kysymys 43. Tiedustelemme onko tarjouskilpailun UUELY 2017/3 keskeisiä dokumentteja (Tarjouspyyntö ja liitteet 1-5) saatavilla ruotsinkielisinä?

Vastaus kysymykseen 43. Dokumentit ovat saatavissa vain suomenkielisinä.

Kysymys 44. Tarjouspyynnön liitteen 5 kappaleessa ”Rakenne- ja varustetasovaatimukset” kohdassa 1. käsitellään linja-autojen nousu- ja askelkorkeuksia. Kappaleessa esitetään, että ”Askelkorkeus ei saa ylittää 170 mm takaovellakaan...”. EY-direktiivi 2001/85/EY määrittää maksimi askelkorkeudeksi luokassa I & A 250 mm ja luokissa II, III & B 350 mm. 170 mm askelkorkeuden toteuttaminen on erittäin hankalaa ja johtaa sekä vakiovuoro-, että kaupunkilinja-autoissa epätarkoituksenmukaisiin rakenteellisiin ratkaisuihin. Koskeeko vaatimus ainoastaan pienkalustoa?

Vastaus kysymykseen 44. Vaatimus koskee ainoastaan pienkalustoa.

Kysymys 45. Tarjouspyynnön liitteen 5 kappaleessa ”Rakenne- ja varustetasovaatimukset” kohdassa 3. kirjoitetaan ”Autossa tulee olla invasilta ja kiinteä, tarvittaessa hydraulisesti säädettävä porrasaskelma”. Koskeeko vaatimus ainoastaan pienkalustoa?

Vastaus kysymykseen 45. Vaatimus koskee ainoastaan pienkalustoa.