

Kysymyksiä ja vastauksia koskien tarjouskilpailua UUDELY/2017/3 (Nurmijärven alueellinen käyttöoikeussopimus). Osaan kysymyksistä on vastattu jo aiemmin. Tässä on esitetty aiempien vastausten jälkeen määräaikaan mennessä esitetyt kysymykset vastauksineen

Kysymys 47. Tarjouspyynnön kohdan 4 mukaan velvoitteena on hoitaa liikennöinti liitteen 3 ja määritellyn palvelutason mukaisesti.

a) Nurmijärvi kk – Helsinki -väli on määritelty palvelutasoluokkaan IV, mutta lauantaisin luokkaan III. Vaaditaanko lauantaisin myös muiden kuin vuoroväliä koskevien luokan III kriteerien täyttyvän (liikennöinti-aika klo 9.00 – 21.30, kävelymatka pysäkille enintään 800 m), kun työpäivinä liikennöinti-aika on tätä lyhyempi eikä kävelymatkamääritelmää ole lainkaan? Kun suorina vuoroja vaaditaan luokan IV mukaisesti, koskeeko niitä myös luokan IV liikennöinti-aika klo 9.00 – 18.00 eli voiko liikenne klo 18.00 – 21.30 perustua kokonaan vaihdollisiin yhteyksiin Kivistössä?

b) Palveluliikenne Kivenkyydin palvelutasoa ei varsinkaan kutsuliikenteen osalta ole määritelty. Voiko sen suunnitella vapaasti vai onko sille määrääviä kriteerejä? Sitooko liitteessä 6 esitetty Kivenkyydin aikataulukirja tarjoajaa jotenkin?

c) Korven alueelle (Korventie, Lohjanharjuntie, vt 25) ei ole määritelty lainkaan palvelutasoa, vaikka siellä nykyisellään kulkee koululaisia kuljettava Koulp-linja 49. Eikö Korven alueelle tarvitse jatkossa liikennöidä lainkaan?

d) Nummenpään palvelutaso on luokassa VII (M-P 0-2 vuoroa/suunta/vrk). Vuoroja on nykyisellään neljä suuntaansa. Nummenpään koulu on lakkautettu kouluvuoden 2017-18 alusta lukien ja oppilaat tulee viedä Uotilan kouluun. Palvelutasomääritelmän mukaan kuitenkin 1-2 vuoroa/suunta riittää. Mikä on täsmällinen vaatimus?

e) Onko tilaajien tarkoitus, että Koulp-vuorot ajetaan sellaisina kuin ne ovat liitteen 6 (taustamateriaali) aikataulukirjoissa, vaikka niiden määrä eri yhteysväleillä (Nukari, Nummenpää, Palojoki jne.) ylittää liitteessä 3 määritellyn palvelutason?

f) Rajamäki on palvelutasoluokassa V. Eikö siellä siis tarvitse olla joukkoliikennettä arkisin ennen klo 7 tai klo 18 jälkeen? Tai Klaukkalassa klo 21.30 jälkeen/Nurmijärven Kirkonkylässä klo 20.00 jälkeen?

g) Palvelutasokartasta ei selviä, missä määrin vuoroja Kirkonkylästä/-ään tulisi ajaa Hämeenlinnantietä (mt 130) pitkin välillä Klaukkalan liittymä – Nurmijärven liittymä. Moottoritietä ajaville vuoroille on asetettu vähimmäismäärä. Voivatko siis kaikkikin vuorot kulkea moottoritietä?

h) Palvelutasokartassa on piirretty luokan VI mukainen liikenne kulkemaan Ojakkalantietä pitkin Nurmijärven kirkonkylän ja tien 130 välillä ja edelleen Palojoen suuntaan. Ojakkalantiellä ei ole tänä päivänä yhtäkään pysäkkiä eikä pysäkiksi soveltuvaa levikettä, ja asutustakin vain jokunen omakotitalo. Etupäässä tien lähialue on metsää. Tien kunnossapitoluokitus on alhainen. Pitääkö Ojakkalantietä pitkin todellakin liikennöidä? Jos pitää, järjestääkö tilaaja sinne pysäkit? Nykyisellään alue ohitetaan reittiä Helsingintie – Hämeenlinnantie (mt 130), ja tämän reitin varrella sijaitsee mm. Ilvesvuoren teollisuusalue, jonka kohdalle Hämeenlinnantie rakennetaan parhaillaan pysäkkejä. Ojakkalantie yhtyy Hämeenlinnantiehen satoja metrejä Ilvesvuorta etelämpänä.

i) Perttula – Nurmijärvi kk on määrätty luokkaan VI, mutta kartalla piirretty luokkaan V (Perttulantietä), kumpi määritelmä on oikea? Luokka VI kulkisi kartan mukaan Hongisojantien ja/tai Taipaleentien/Kirkkotien kautta.

j) Mitkä ovat taajamien sisäiset palvelutasot, tuleeko esimerkiksi Klaukkalassa liikennöidä jossakin määrin myös Harjulan ja/tai Syrjälän läpi, tai Rajamäellä Isokallion kautta, tai Kirkonkylässä Ihantolan, Laidunalueen ja/tai Toreenin kautta? Jos, niin missä määrin?

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

k) Edellyttääkö tilaaja, että Helsingissä käytetään Kampin kaukoliikenneterminaalia? Mitä kustannuksia sen käytöstä syntyy liikenteenharjoittajalle? Voiko vuorojen tai osan niistä lähtö- ja päätepysäkki Helsingissä olla myös vaihtoehtoisessa paikassa, esim. Elielinaukiolla, Pasilassa tai jossakin muualla? Jos voi, miten niiden käyttämiseen saa luvan?

l) Palvelutasoa ei ole tarjouspyynnön liitteessä 3 määritelty lainkaan valtatielle 3 ja Hämeenlinnantielle (mt 130) välillä Nurmijärven liittymä – Hyvinkään raja. Kyseisellä välillä kulkevien vakiovuorojen siirtymäajan liikennöintisopimus umpeutuu 31.5.2018. Mikäli yhteysvälille ei synny markkinaehtoista liikennettä, voivatko tilaajat velvoittaa liikenteenharjoittajan järjestämään korvaavaa liikennettä käyttöoikeussopimuksen lisäliikenteenä? Jos, niin maksetaanko siitä myös liikenteen muutoshintojen mukainen lisäkorvaus? Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasopäätöksessä tälle yhteysvälille on määrätty palvelutasoluokka V. Päätöksen sivulla 35 todetaan: ”Liikenteen järjestämistapa siirtymäajan liikennöintisopimusten jälkeen tulee selvittää vuoden 2017 aikana.”

m) Hämeenlinnanväylällä (vt 3) on palvelutasoksi merkitty Klaukkalan liittymästä etelään taso II yhdessä pohjoisempaa tulevan liikenteen kanssa. Tämä osuus on kuitenkin kokonaisuudessaan HSL:n toimivalta-alueella, joten puuttuvan palvelutason toteuttaminen lienee HSL:n asia? Vai edellyttääkö tilaaja, että tarjoaja tarjoaa myös HSL:n sisäisiä yhteyksiä välillä Klaukkalan liittymä – Helsinki? Miten näin voisi edes tehdä tässä tarjouskilpailussa, kun Klaukkalan liittymä sijaitsee Vantaalla ja toimivaltainen viranomaisella tällä yhteysvälillä olisi HSL? Liittymää lähellä on vain Luhtaanmäen asuinalue Vantaalla.

n) Palvelutasomäärittelyssä luokka III (Klaukkala – Klaukkalan liittymä) pitää sisällään maksimikävelyetäisyyden pysäkillä (800 m). Miten tätä pitää soveltaa, kun tausta-aineistona olevan Nurmijärven kunnan suuraluejaon mukaisen Klaukkalan suuralueen sisällä on palvelutasokartassa kolmea eri palvelutasoluokkaa (III, V, VI)? Suuralueeseen kuuluu mm. Valkjärven länsipuolinen haja-asutusalue, jossa pysäkkejä ei edes ole 800 m maksimimatkan päässä etäisimmistä taloista. Valkjärventie on kuitenkin tarjouspyynnön kartassa piirretty palvelutasoluokkaan VI. Mitä aluetta kävelyetäisyysääntö näin ollen täsmälleen koskee?

o) Sanallisessa määrittelyssä yhteysvälistä Klaukkala – Helsinki käytetään luokan IV osalta sekä sanaa ”sunnuntai” että ”viikonloppuisin”. Voiko tilaaja täsmentää tätä? Onko tarkoitus, että lauantaisin palvelutasoluokka on III, mutta suorien vuorojen osuus luokkaa IV, ja että sunnuntaisin palvelutasoluokka on IV, mutta vuorojen on oltava suorina? Sovelletaanko lauantain osalta suoriin vuoroihin myös luokan IV suositeltavaa liikennöintiä 9.00 – 18.00 eli voiko liikenne klo 18.00 – 21.00 välillä perustua kokonaan vaihdollisiin yhteyksiin Kivistössä?

p) Miten suositeltavaa liikennöintiä on tarkoitus noudattaa, jos samalla vuoromääräksi ilmoitetaan esim. 1-4 vuoroa/suunta/vrk? Riittääkö, että yhden ainoan edestakaisen vuoron kulkuaika on suositeltavan liikennöintiajan sisällä?

q) Palvelutaso on määritelty myös Nurmijärven Kirkonkylästä Palojoentietä Tuusulan Nahkelan suuntaan kunnan rajalle asti. Tuleeko tämä yhteys järjestää alueellisen käyttöoikeussopimuksen piirissä, kun se nyt toteutuu ainoastaan erillisen reittipohjaisen käyttöoikeussopimuksen nojalla (linjat 637 ja 937)? Aikooko tilaaja kilpailuttaa tämän reitin liikennettä erikseen? Katsotaanko linjojen 637 ja 937 jatkossakin täyttävän palvelutasomäärittelyn tältä osin?

r) Palvelutason ajallisessa määrittelyssä on aukko arkisin klo 14 – 15 välillä. Mikä vuorovälin on tällöin oltava? Entä arkisin klo 20.00 – 21.30 välillä palvelutasoluokassa III, kun se on

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

merkitty viivalla, mutta suositeltava liikennöintiäika kuitenkin jatkuu? (Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasopäätöksessä tässä solussa ei ole viivaa, vaan solu on tyhjä.)

s) Voiko tarjouksessa lähteä siitä, että vaaditun, nykyisestä alennetun palvelutason mukaisesti Klaukkala –Helsinki -välillä ruuhka-aikana yksi auto/vuoro riittää? Onko tilaajalla tiedossa nousijamääriä Klaukkalasta nykyään? Tarjouksen tekemiseksi tarvitaan selkeä tieto tarvittavasta kalustomäärästä.

t) Voiko kunta kilpailuttaa erikseen uuden palvelutasomääritelmän ulkopuoliset reitit tai vuorot (esim. linjat 33, 42, 47, 49 jne.)?

u) Kunta on rakentanut liityntäpysäköintialueen Myllykukon pihalle Nurmijärven liittymän yhteyteen, mutta siitä pääsee vain moottoritien pysäkeille, joita käyttävät kauempaa kuin Nurmijärven kirkonkylästä tulevat vuorot, sillä ne ovat liittymän pohjoispuolella. Aikooko kunta rakentaa uudet tämän liikenteen pysäkit Myllykukon yhteyteen lähelle Ilvesvuorenkadun risteystä?

Vastaus kysymykseen 47.

a) Määräviä palvelutasotekijöitä ovat liikennöintiäika ja vuoroväli.

b) Palveluliikenne Kivenkyödin kutsuliikenteen suunnittelussa tulee huomioida että se palvelee myös peruskoululaisten kuljetuksia (erityisesti kutsulinja 10). Kesäaikaan Kivenkyödin tarjonnan voi suunnitella vapaasti, mutta kouluvuoden aikana tulee huomioida nykyisten aikataulukirjassa esitettyjen reittien merkitys peruskoululaisten kuljetuksille.

c) Palvelutasoa on päivitetty Korven alueen osalta.

d) Nummenpään liikennöi nykytilanteessa linja 48. Myös kyseistä linjaa koskeva päivitys on esitetty e-kohdan vastauksessa.

e) Asiasta on tehty liitteeseen 6, Tausta-aineisto, päivitys: ”Nykyisistä linjoista erityisesti 42, 47, 48, 49, 51, 51K ja 53 palvelevat peruskoululaisten kuljetuksia ja samankaltaisten linjojen tulee sisältyä alueellisesta käyttöoikeussopimuksesta annettavaan tarjoukseen myös uudella sopimuskaudella, jotta koulukuljetuksissa voidaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti tarjottavaa liikennettä.”

f) Palvelutasoa on tarkennettu mm kyseisten asioiden osalta.

g) Vain moottoritietä ajaville vuoroille on asetettu minimimäärä, koska oletuksena on että liikennöitsijä haluaa ajaa mahdollisimman suuren osan vuoroista maantietä 130, jonka varrella asutus on.

h) Palvelutasokarttaa päivitetään siirtämällä linjaus nykyisin käytetyille reitille pois Ojakkalantieltä.

i) Kartan mukainen luokka V on oikea palvelutaso Perttula-Nurmijärvi kk välille.

j) Palvelutaso on määritelty vain yhteysväleittäin, mutta tavoitteena on että liikenne suunnitellaan palvelemaan myös kysymyksessä mainittuja alueita nykyisten käytäntöjen kaltaisesti.

k) Tausta-aineistossa (Liite 6) kohdassa 6.8 ilmoitetut kustannukset ovat Kampin terminaalien ja sen infojärjestelmän käytöstä aiheutuneita kustannuksia vuonna 2016. Lähtö- ja pääte pysäkkien tulee olla Kampissa.

l) Tilaajat eivät velvoita liikenteenharjoittajaa järjestämään tälle yhteysvälille korvaavaa liikennettä.

m) Tilaaja ei edellytä että liikennöitsijä järjestää HSL:n sisäisiä yhteyksiä ko. yhteysvälille. Palvelutasoluokan muutos Klaukkalan liittymästä etelään viestittää sitä, että sekä Klaukkalasta että pohjoisempaa tulee järjestää suoria yhteyksiä Helsinkiin.

n) Määräviä palvelutasokriteerejä ovat vain liikennöintiäika ja vuoroväli. Lisäksi palvelutasot on määritelty vain yhteysväleittäin eikä alueittain.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

- o) Kysymyksessä esitetysti on tarkoitus, että lauantaisin palvelutasoluokka on III, mutta suorien vuorojen osuus luokkaa IV, ja että sunnuntaisin palvelutasoluokka on IV, mutta vuorojen on oltava suoria. Lauantain osalta suoriin vuoroihin saa soveltaa luokan IV suositeltavaa liikennöintiäaikaa 9.00 – 18.00 eli liikenne voi klo 18.00 – 21.00 välillä perustua kokonaan vaihdollisiin yhteyksiin Kivistössä.
- p) Vuoromäärä tulee suhteuttaa yhteysvälin kysyntään.
- q) Linjat 637 ja 937 täyttävät ko. yhteysvälin palvelutason jatkossakin.
- r) Kello 14-15 välillä voidaan noudattaa päiväajan vuoroväliä. Luokassa III arkisin klo 20:00-21:30 ei ole yksilöityä vuoroväliä. Ylemmässä luokassa II tällöin riittää vuoroväliksi 60 min, joten luokassa III vuoroväli voi olla tätä pidempi.
- s) Tilaaja ei ota kantaa tarvittavaan kalustomäärään, koska se riippuu liikenteen toteutustavasta.
- t) Tieto mainituista linjoista on lisätty tausta-aineistoon (Liite 6.) ja ne tulee sisällyttää samankaltaisina annettavaan tarjoukseen.
- u) Kunta on toteuttamassa uudet pysäkkijärjestelyt ns. Myllykukon liittymän liikennevaloristeyksen suunnittelun yhteydessä. Liittymän suunnittelu aloitetaan Ilvesvuori pohjoisen asemakaavan saatua lainvoiman. Suunnittelun arvioitu aloitus on vuoden 2018 keväällä. Rakentamisen aikataulu tarkentuu myöhemmin, alustava aikataulu v. 2019-2020 aikana.

Kysymys 48. Liite 2, yleiset ehdot (*sopimusehdot*).

- a) Kohdan 9 mukaan matkustajat on otettava kyytiin veloituksetta lippu- ja maksujärjestelmän virhetilanteissa. Sääntö on yleinen bruttomallin mukaisessa liikenteessä, jossa tilaaja saa lipputulot, mutta ei sovellu käyttöoikeussopimukseen. Nykyinen toimintamalli on, että mikäli asiakas ei voi maksaa matkaansa lippu- ja maksujärjestelmän vian vuoksi, häneltä pyydetään yhteystiedot, ja matka laskutetaan häneltä jälkikäteen. Kieltäkö tilaaja soveltamasta nykyistä toimintatapaa jatkossa?
- b) Kohdan 16 mukaan alihankkijan kelpoisuus ratkaistaan samoilla perusteilla kuin varsinaisen liikenteenharjoittajan kelpoisuus. Hankintailmoituksen liitteen 1 (soveltuvuusvaatimukset) kohdan 2.2 vaatimuksena on mm., että vuosittainen kokonaisliikevaihto kahden viimeisen tilinpäätöskauden vahvistettujen tilinpäätöstietojen mukaan on suuruusluokaltaan vähintään 5 (viisi) miljoonaa euroa. Koskeeko tämä myös alihankkijaa? Mikäli ei, kuten kohtuuden nimissä voisi olettaa, tulisi tämä ilmoittaa selvästi yleisissä ehdoissa kohdassa 16.

Vastaus kysymykseen 48.

- a) Vikatilanteissa matkustajat pitää ottaa kyytiin vaikka maksua ei voi periä.
- b) Liikevaihtovaatimus ei koske alihankkijaa. Asia täydennetään sopimusehtoihin.

Kysymys 49. Liite 4, lippu- ja maksujärjestelmävaatimukset

- a) Peruskoululaisten enimmäishinnat: taulukossa esiintyy kahteen kertaan km-määrä 45. Ensimmäisen on varmaankin tarkoitus olla 35?
- b) Onko kertalipputaksa absoluuttisesti sidottu kilometreihin? Nykyäänhän matka esim. Helsingistä Nurmijärven kirkonkylään maksaa aikuiselta 8,20 € riippumatta siitä, kulkeeko matka Hämeenlinnanväylää/130-tietä, Vihdintien ja Lahnuksentien sekä Mäntysalon ja Metsäkylän kautta, Klaukkalan ja Perttulan kautta tai Klaukkalan, Perttulan, Röykän ja Rajamäen kautta, eli sovellettava taksa on aina 40 km mukainen, vaikka todelliset kilometrit voivat olla vaikkapa 36,5 / 43,2 / 48,0 / 60,3.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

c) Onko Hyvinkään kaupungin alueella rajoituksia lipunmyyntiin ja matkustukseen, kun alueella on voimassa vuoden 2020 loppuun saakka paikallisliikenteen käyttöoikeussopimus? Mitä rajoituksia sen PSA- tai yksinoikeussuoja aiheuttaa? Onko Hyvinkään sisäisessä matkustuksessa noudatettava Hyvinkään kaupungin kertalipputaksaa vai tilaajan määrittelemää kilometritaksaa? Saako Hyvinkään sisäiseen matkustukseen myydä esimerkiksi edullisia mobiililippuja? Onko Hyvinkään matkakortit hyväksyttävä? Miten ne clearataan ja kenen kanssa siitä pitää sopia?

Vastaus kysymykseen 49.

a) Kyllä, ensimmäisen km-määrän pitäisi olla 35.

b) Kertalipputaksaa ei ole sidottu absoluuttisesti kilometreihin, vaan kahden pisteen välinen taksa voi olla aina sama riippumatta käytetystä reitistä.

c) Liitteessä 3, Kilpailukohteen määrittely, on todettu että Hyvinkään sisäisestä liikenteestä huolehtii yhteisillä reittiosilla ensisijaisesti Hyvinkään paikallisliikenne. Liitteessä 4, Lippu- ja maksujärjestelmävaatimukset, on todettu että myös Hyvinkään alueella käytössä olevat lipputuotteet saa hyväksyä. On siis tarjoajan valinta, sopiiko näiden lipputuotteiden käytöstä Hyvinkään kaupungin kanssa. Mobiililippuja voi myydä.

Kysymys 50. Tarkentavan kirjeen 1 vastauksessa 4 todetaan, että lähtökohtaisesti markkinaehtoisien liikenteen tilalle järjestettävät vuorot tuottavat hyvin lipputulaja. Eikö niiden lakkauttaminen markkinaehtoisina kuitenkin tarkoittaisi juuri sitä, että ne eivät tuota tarpeeksi lipputulaja? Ja eikö tällöin niiden korvaaminen ilman lisäsuoritekorvausta olisi kohtuuton sopimusehto?

Vastaus kysymykseen 50. Vaatimusta ei voi pitää kohtuuttomana, vaan normaalina käyttöoikeussopimuksen henkeen kuuluvana liikennöitsijän riskinä.

Kysymys 51. Tarkentavan kirjeen 1 vastauksessa 9 todetaan, että arvioitu vakuus olisi suuruudeltaan noin 750 000 euroa, mutta ei oteta kantaa siihen, onko se kohtuuton verrattuna esim. HSL:n vakuuteen vaikkapa 35 autolle à 5 000 euroa, jolloin vakuus olisi 175 000 euroa. Kysymykseen siitä, lasketaanko vakuus verottomasta vai verollisesta korvauksesta, ei ole vastattu.

Vastaus kysymykseen 51. Vakuuden suuruutta voi pitää kohtuullisena ottaen huomioon pitkän sopimuskauden ja liikenteen järjestämisen kokonaisuuden. Vakuus lasketaan verottomasta korvauksesta.

Kysymys 52. Tarkentavan kirjeen 1 vastauksessa 16c ei ole vastattu siihen ongelmaan, että HSL:n kehyskuntalippuja myydään vain 17 vuotta täyttäneille. Miten siis nuorison liityntälippuakaan voitaisiin myydä tätä nuoremmille, kun kerran vaatimuksena on HSL:n kehyskuntalippu? Mitä tarkoittaa, että kehyskuntalipun voimassaoloa ei tarvitse tarkastaa, mutta se tulee esittää? Miten sen erottaisi mistä tahansa HSL:n matkakortista tarkastamatta rahastuslaitteella, mikä lipputuote siihen on ladattu tai onko kortilla lainkaan kautta tai arvoa?

Vastaus kysymykseen 52. Kehyskuntalipun voimassaolon tarkistamiseen liittyvät käytännöt ratkaistaan yhteistyössä voittaneen tarjoajan kanssa uuden liityntälipputuotteen käyttöönoton valmistelun yhteydessä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kysymys 53. Tarkentavan kirjeen 1 vastauksessa 17a sanotaan, että ei haluta seisomapaikallisia autoja, ja vastauksessa 17b, että kaupunkilinja-autojen ominaisuuksia ei ole haluttu rajata alaluokilla. Numeroidut alaluokat koskevat yli 22 matkustajan linja-autoja:

Alaluokka I: toistuva sisään- ja uloskäynti mahdollista, alueet seisoville matkustajille
Alaluokka II: pääasiassa istuvia matkustajia; seisovien matkustajien kuljetus käytävällä ja, jos mahdollista, alueella, jonka koko on enintään kahdelle kaksoisistuimelle varattu
Alaluokka III: yksinomaan istuvia matkustajia Kirjanalaluokat koskevat enintään 22 matkustajan linja-autoja: Alaluokka A: valmistettu kuljettamaan seisovia matkustajia; on istuimia ja voi olla varustettu seisovia matkustajia varten
Alaluokka B: ei ole valmistettu kuljettamaan seisovia matkustajia eikä varustettu heitä varten Siten tarjouspyynnön kalustovaatimukset edellyttävät A-määritelmän (vakiovuoroautojen) osalta (III tai B), että seisomapaikkoja ei ole auton koosta riippumatta. B-määritelmän (kaupunkiautot) osalta ne sallitaan vaatimuksissa. Pienkalustovaatimuksissa asiaan ei oteta kantaa.

a) Voisiko tilaaja tarkentaa, mitkä alaluokat se haluaa mihinkin liikenteeseen? Onko tilaaja tietoinen siitä, että määritelmässä A (vakiovuorokalusto) vaadittu kalustotyyppi III / B (ei seisomapaikkoja) tarkoittaa käytännössä sitä, että autotarve nykyiseen verrattuna tulee selkeästi kasvamaan?

b) Onko palveluliikennekalusto (pienkalusto) ajateltu ainoastaan liitteessä 6.6.2 esitetyn Kivenkyydin hoitamiseen? Montako autoa siihen tarvitaan?

c) Koskevatko kalustovaatimusten sivulta 2 alkavan "Määritelmä pienkalusto" -kohdan jälkeen tulevat vaatimukset pelkästään pienkalustoa? Saako tai pitääkö pienkalustossa olla myös rekisteröityjä seisomapaikkoja?

d) Onko tilaaja ottanut huomioon kilpailun vääristymisen näkökohdat, kun määritelmän A mukaisissa autoissa ei saa olla seisomapaikkoja, mutta määritelmän B mukaisessa kalustossa saa ja pitää olla? Niitä sallittaisiin kuitenkin käyttää samoilla reiteillä ja tieosuuksilla, myös moottoriteillä. Ovatko tarjoajat tällöin yhdenvertaisessa asemassa, jos HSL-alueen liikennöitsijä voi tarjota HSL-sopimuksestaan vapautuvaa kaupunkikalustoaan ja käyttää sataprosenttisesti sitä, mutta vakiovuorokalustoa käyttäviltä liikennöitsijöiltä jäisi pois mahdollisuus käyttää autoja, joihin on rekisteröity myös seisomapaikkoja ja siten autoja tarvittaisiin enemmän? Mitkä ovat turvallisuusnäkökohdat kaupunkikaluston käytössä moottoriteillä? Entä mutkaisilla maanteilla, joilla nopeusrajoitus on 80 km/h?

e) Mikä on enimmäkseen koululaisia ja lapsia kuljettavan liikenteen määritelmä, kun sellaisissa vuoroissa edellytetään turvavöitä? Montako vuoroa, mitä ja milloin?

Vastaus kysymykseen 53.

a) Tilaaja ei tarkenna minkä alaluokkien mukaista kalustoa mihinkin halutaan, mutta tausta-aineistoon (liite 6) on lisätty tietoa maanteiden talvihoitoluokista, jotka ohjaavat eri yhteysväleille soveltuvan kaluston valintaa.

b) Pienkalustoa saa käyttää muussakin liikenteessä kuin Kivenkyydissä.

c) "Määritelmä pienkalusto" -kohdan jälkeen tulevat vaatimukset koskevat vain pienkalustoa. Pienkalustossa saa olla seisomapaikkoja.

d) Liitteeseen 6, tausta-aineisto on lisätty tietoa maanteiden talvihoitoluokista, jotka osaltaan ohjaavat eri yhteysväleille soveltuvaa kalustotyyppiä. Suunnittelualueen maantiede käytännössä sulkee pois mahdollisuuden tuottaa kaikki liikenne matalalattiaisella kalustolla, joten esitetty huoli kilpailun vääristymisestä on aiheeton.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

e) Tällaista liikennettä ovat erityisesti linjat 42, 47, 48, 49, 51, 51K ja 53, joista on lisätty erityismaininta liitteeseen 6, tausta-aineisto.

Kysymys 54. Tarkentavassa kirjeessä 1 ei ole vastattu kysymyksen 17e kohtaan siitä, sallitaanko pienkalustossa vain takaosastaan matala auto, jos se muuten täyttää vaatimukset. Mikä tilaajan kanta on tähän?

Vastaus kysymykseen 54. Pienkalustossa sallitaan myös vain takaosastaan matala auto.

Kysymys 55. Tarkentavan kirjeen 1 vastauksessa 2 ei ole kerrottu, miten harmonisoidaan seuraavat tarjouspyynnön kohdat (jotka oli näin listattu alun perin lähettämässämme kysymyksessä). Voiko tilaaja täsmentää tämän? Asia on tärkeä myös sopimusasiakirjojen pätemisjärjestyksen vuoksi.

a. Hankintailmoituksen kohdassa II.2.4 mainitaan markkinaehtoista liikennettä koskevat poikkeukset ja viitataan käyttöoikeussopimusluonnokseen (liite 1).

b. Tarjouspyynnön kohdassa 1 mainitaan yksinoikeus, mutta ei sen rajoituksia.

c. Käyttöoikeussopimusluonnoksen kohdassa 2 mainitaan käyttöoikeus, mutta ei yksinoikeutta (asiakirjojen pätemisjärjestyksessä sopimus on sijalla 1).

d. Käyttöoikeussopimusluonnoksen kohdassa 12 mainitaan yksinoikeus ja sen rajoitteena Nurmijärven kunnan alueen läpi kulkeva markkinaehtoinen liikenne, jota voidaan jatkossa liikennöidä myös nykyistä enemmän. Saman kohdan mukaan yksinoikeuden turvaamiseksi käytetään kuitenkin tarvittaessa lain liikenteen palveluista mahdollistamia keinoja (uhkasakko).

e. Yleisten ehtojen (liite 2) kohdassa 2 kuvataan yksinoikeus ja todetaan, että liikenteen toiminta-alueella voi kuitenkin liikennöidä markkinaehtoista joukkoliikennettä siten kuin käyttöoikeussopimuksessa on kuvattu.

f. Liitteen 3 (kilpailukohteen määrittely) kohdan 4 mukaan käyttöoikeussopimus tuottaa liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden kilpailevalta liikenteeltä käyttöoikeussopimuksessa kuvatulla tavalla.

Vastaus kysymykseen 55. a-f) Tarjouspyynnön mukaisesti liikenteelle myönnetään yksinoikeus mainituin Nurmijärven läpi kulkevaa markkinaehtoista liikennettä koskevin rajoituksin. Uhkasakkoa voidaan käyttää yksinoikeuden turvaamiseen jos markkinaehtoisella liikenteellä pyritään luomaan alueellisen käyttöoikeussopimuksen mukaisen liikenteen kanssa kilpailevaa palvelua.

Kysymys 56. Sopimuksen piirissä kulkee paljon Nurmijärven kunnan koululaisia. Onko kunta sitoutunut koko sopimusajan pitämään nykyisen toimintamallinsa yllä (avoimessa joukkoliikenteessä kuljetetaan kaikki paitsi erityiskuljetettavat)? Jos kunta sopimusaikana kilpailuttaa koulukuljetukset erikseen nykyisestä järjestelmästä poiketen, korvataanko lipputulosten menetys käyttöoikeussopimuksessa? Onko tarjouskilpailun voittajalla yksinoikeus koululaiskuljetusten järjestämiseen?

Vastaus kysymykseen 56. Kunnan tahtotilana on jatkaa nykyistä ensisijaisesti avoimeen liikenteeseen perustuvaa toimintamallia. Liikennöitsijällä on yksinoikeus avoimeen joukkoliikenteeseen, joten liikennöitsijän tulee joustavasti muuttaa koululaisia palvelevan avoimen liikenteen tarjontaa. Mikäli koululaisliikenteeseen painottuvilla reiteillä tulee muutosten aiheuttamia kapasiteettiongelmia, voidaan neuvotella kalustomäärittelystä

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

poikkeavan kaluston käytöstä tai sopia lisäautojen käyttöönoton kustannuksista. Tarvittaessa kunta voi myös hankkia suljettuja erilliskuljetuksia muilta kilpailutetuilta yrityksiltä.

Kysymys 57. Tarkentavan kirjeen 1 kysymyksen 37 vastauksessa viitataan erityistä tarvetta aiheuttavaan kysyntään. Mitä tällä tarkoitetaan? Kuka päättää erityisen tarpeen olemassaolon? Eikö esimerkiksi Rajamäen ja Kirkonkylän välillä ole sunnuntaisin palvelutarvetta ilman, että se tuotaisiin erityisesti jotain kautta esille? Mitä kautta? Onko tämän lisätarpeen täyttäminen aina lisätilaus tilaajalta? Kun palveluntuottaja on tehnyt hyväksytyyn tarjouksen vaadittuun palvelutasoon sovitettuna, ei ole voitu varautua lisätarpeisiin samoilla kustannuksilla ja kalustolla.

Vastaus kysymykseen 57. Sopimuskauden aikana esiin nousevat erityiset tarpeet ovat lisäliikennettä, joiden hoitamista ei edellytetä ilman lisätilausta. Palvelutasoa on tarkennettu muun muassa Rajamäen ja Kirkonkylän väliseltä osin.

Kysymys 58. Tarkentavan kirjeen 1 kysymyksen 19 b vastaukseen liittyen: kun kilpailutuksessa ilmoitetut rahastustulot ovat nykyisen aikataulukirjan mukaisesta liikenteestä, ja uusi haluttu palvelutaso alittaa sen selkeästi, tulevat rahastustulot myös vähenemään. Mikä on tilaajan arvio rahastustulojen vähenemästä uudella palvelutasolla? Tällä on oleellinen merkitys tarjouksen laskennassa.

Vastaus kysymykseen 58. Tilaaja ei esitä arviota mahdollisesta rahastustulojen muutoksesta.

Kysymys 59. Saavatko koulut päättää itsenäisesti mahdollisista oppituntien pituuksien muuttamisesta? Näillä muutoksilla on erittäin suuret vaikutukset liikennejärjestelmään. Esimerkkinä oppituntien pituuksien muuttaminen Nurmijärven yhteiskoulussa 45 minuutista 90 minuuttiin. Kuinka usein koulujen lukujärjestykset lukuvuoden aikana muuttuvat? Onko kaikissa kouluissa käytössä vaihtuvat opetusjaksot? Jos on, vaihtuvatko ne aina samoina ajankohtina?

Vastaus kysymykseen 59. Eivät saa päättää itse. Nurmijärvellä on jo useamman vuoden aikana käyty alkuvuodesta yhdessä läpi koulujen ja esiopetuksen kellonsoittoaikojen sekä muiden yksiköiden toiminta-aikojen ja avoimen joukkoliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen. Sovituilla ajoilla on aloitettu uusi lukuvuosi. Tavoitteena on ollut, ettei muutoksia tulisi juurikaan. Muutoksia voi tulla lainsäädännön muutoksista, uusista opetussuunnitelmista, kouluverkon muutoksista, ym.

Nykytilanteessa Nurmijärven yhteiskoululla ja Seitsemän veljeksien koululla on viisijaksojärjestelmä (vaihtuvat samaan aikaan). Muilla 7. - 9. luokkien kouluilla saattaa tulla vuodenvaihteessa muutoksia. Osalla 1. - 6. luokkien kouluilla on valinnaisaineista johtuen myös jaksotusta. Em. jaksot alkavat samaan aikaan kuin viisijaksojärjestelmän kouluilla. Ne päättyvät kevään lopussa aikaisemmin kuin viimeinen viisijaksojärjestelmän jakso.

Kysymys 60. Onko tilaajalla mahdollisuus vaikuttaa siihen, että palveluntuottaja saisi tehtyä U-liikennesopimukset kaikkeen HSL-alueelle menevään liikenteeseen? Ns. suorat moottoritievuorot eivät HSL:n mukaan voi saada U-sopimusta. Niiden lisääntyminen halutussa palvelutasossa pienentää palveluntuottajan ansaintamahdollisuuksia.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Vastaus kysymykseen 60. Tilaajalla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa U-liikennesopimusten toteutumiseen, joten niiden varaan ei pidä laskea tarjousta hinnoittelussa.

Kysymys 61. Tarkentavan kirjeen 2 kysymyksen 46 vastauksessa on esitetty tarjottava varikkotontti Alhonnitun teollisuusalueella. Millaiset ympäristöluvut sille vaaditaan tai on saatavissa? Tontti on vuokrattavissa myös esirakennettuna, sisältyvätkö tähän polttoaineen jakelupisteet? Onko varikkotontti kartassa harmaalla esitetty osa korttelia 2604?

Vastaus kysymykseen 61. Tontille on saatavissa varikkotoiminnan mahdollistava rakennuslupa. Esirakentamiseen ei sisälly polttoaineen jakelupisteet, vaan vain tontin tasaus. Varikkotontti on kartassa harmaalla esitetty osa korttelia 2604. Mikäli tontille on tarkoitus toteuttaa polttoaineenjakehua, on se ratkaistavissa rakennusluvan yhteydessä. Polttoaineenjakehulun luparatkaisun osalta vaikuttaa polttoaineen määrä ja tyyppi ja sijainti tontilla. Perinteistä dieselpolttoainetta on mahdollista sijoittaa tontille siis vähäisissä määrin (paloviranomaisen tulkinta 10 m³) kaupunkikuvalliset ja suojaetäisyydet huomioiden.

Kysymys 62. Tarkistetaanko hintalomakkeessa ilmoitettuja liikenteen muutoshintoja myös indeksin perusteella kuukausittain? Kun kyseessä on 10 vuoden sopimus, on kohtuutonta olettaa, että muutoshinnat voitaisiin kiinteästi arvioida niin pitkäksi ajaksi, vaan niiden tulisi tällöin elää saman indeksitarkistuksen tahtiin kuin sopimuskorvauksenkin.

Vastaus kysymykseen 62. Sopimusehtoihin täydennetään myös muutoshintojen sitominen indeksiin vastaavalla tavalla kuin käyttöoikeuskorvaus on sidottu.

Kysymys 63. Koska kysymysten jättöaika umpeutui 29.9.2017, mutta tarjousaika päättyy vasta 12.12.2017, voi väliin jäävänä yli 2 kk ajanjaksona ilmetä uusia, ennalta arvaamattomia kysymyksiä. Myös tätä kirjoitettaessa vielä julkaisemattomien kysymysten vastauksiin voi tulla lisäkysymystarvetta. Vastataanko tällaisiin uusiin kysymyksiin tai vastausten lisäkysymyksiin kuitenkin, jos ne esitetään heti kun ne on voitu laatia?

Vastaus kysymykseen 63. Jäljellä oleva aika on varattu liikennöintisuunnitelman ja tarjouksen laatimiseen käytettävissä olevien tietojen pohjalta. Uusiin kysymyksiin ei enää vastata.