

## Ostoliikenteen hankintaperiaatteet

Kaupunkikehityslautakunta 14.12.2021 § 103  
5071/02.08.00.00.00/2021

Valmistelija

liikennepalvelupäällikkö, Tanja Ahola, [tanja.ahola@salo.fi](mailto:tanja.ahola@salo.fi), 02 778 7714,  
liikennesuunnittelija, Vesa-Matti Väistö, [vesa-matti.vaisto@salo.fi](mailto:vesa-matti.vaisto@salo.fi), 02 778  
2116

### Hankinnan valmistelu

Markkinaoikeus kumosi päätöksellään (126/20, 24.3.2020) Salon kaupungin ostoliikenteen hankintapäätöksen (kaupunkikehityslautakunta 26.2.2019 § 37) kieltäen sen toimeenpanon 500 000 euron uhkasakon uhalla ja totesi, että Salon kaupungin on järjestettävä uusi tarjouskilpailu jatkaessaan ostoliikennepalvelujen toteuttamista julkisena hankintana. Yksi hankintaan osallistuneista tarjoajista valitti markkinaoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Markkinaoikeuden päätöksen jälkeen Salon kaupungin ostoliikenteen kohteita 1 - 4 on ajettu kaupunkikehityslautakunnan päätöksestä (12.5.2020 § 84) väliaikaisilla järjestelyillä, kunnes uuden kilpailutuksen mukainen ostoliikenne alkaa tai, kun asian käsittely oikeusasteissa on saanut lainvoimaisen päätöksen ja mahdolliset päätöksen johdosta velvoittavat toimenpiteet on suoritettu. Samalla uuden hankinnan valmistelut aloitettiin.

Salon joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet oli hyväksytty ajalle 2017-2020, joten hankinnan perustaksi liikennepalvelut valmistelivat keväällä 2021 kaupunkikehityslautakunnalle esityksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista 2021–2029. Lautakunta ei hyväksynyt mitään esitetyistä tavoitevaihtoehdoista, vaan päätti (14.9.2021 § 12), että valmistelussa oleva joukkoliikenteen hankinta kilpailutetaan mahdollisimman lyhyellä hankintakaudella nykyisen palvelutason mukaisesti. Lisäksi päätettiin, että joukkoliikenteen palvelutason ja linjaston kehittämistä varten perustetaan työryhmä.

Ostoliikenteen hankinnasta julkaistiin ennakoilmoitus 8.11.2021, jossa varsinainen hankintaprosessi on arvioitu käynnistettävän tammihelmikuussa 2022. Liikennepalvelut on myös käynyt markkinavuoropuheluja joukkoliikenteen palveluntuottajien kanssa osana hankintavalmisteluja.

Joukkoliikenteen hankinnasta pidettiin kaupunkikehityslautakunnan iltakoulu 1.12.2021. Lautakunnalle oli ennen iltakoulua lähetetty lisämateriaaliksi mm. yhteenvedot asiakaskyselyn tuloksista ja markkinavuoropuheluista. Iltakoulussa käytiin läpi liikennepalvelujen linjastosta saamia asiakaspalautteita, sekä valmistelussa olevan ostoliikennehankinnan kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä (palvelutaso, puhdas ajoneuvo -direktiivin vaatimukset, sopimuskausi, kalusto).

### Hankittava palvelutaso ja linjasto

Ostoliikenteen hankinta valmistellaan lautakunnan 14.9.2021 päätöksen (§ 12) mukaisesti nykytasoisena eli keväällä 2019 toteutetun hankinnan kaltaisena eikä linjastoa suunnitella uusiksi paria kustannusvaikutuksetonta muutosta lukuun ottamatta. Nykyinen palvelutaso on ns. perustasoista, ja palvelee työmatkaliikennettä vain osittain. Lautakunnan em. päätöksen mukaan tullaan kuitenkin pilotoimaan ilta- ja/tai viikonloppuliikennettä 1-2:lla erikseen valittavalla runkolinjalla. Kokeiluja ei sisällytetä hankintaan,

vaan ne pyritään käynnistämään jo nykyisten ennen uutta sopimuskautta määrärahojen puitteissa.

#### Linjat 120 ja 235

Liikennepalvelut on saanut palautetta linjan 120 kiertämisestä Kokkilassa. Matkustusmukavuuden parantamiseksi liikennepalvelut ehdottaa, että kahdella autolla maanantaista perjantaihin ajettava linja 120 muutetaan kahdeksi erilliseksi linjaksi, joista linjaa 120 ajetaan Kokkila-Vartsala-Mustamäki-Halikko-Salo -reittiä maanantaista perjantaihin ja linjaa 123 kiertolinjana Kokkila-Vartsala koulupäivinä (lukujärjestyksen mukaisesti 2-3 vuoroa aamulla ja 3-4 vuoroa iltapäivällä). Linjalla oleva liikkeen yhteys siirretään linjalle 235.

Edelleen esitetään, että linja 235 muutetaan ajettavaksi maanantaista perjantaihin ja sen reittiä muutetaan siten, että jatkossa linja ajetaan Mustamäen ja liikkeen pysäkin kautta Halikon keskustaan ja edelleen Lautamiehentietä Saloon. Muutoksilla ei arvioida olevan kustannuksia lisääviä vaikutuksia, mutta muutos edellyttää, että molempien linjojen reittejä ja ajopäiviä muutetaan, ja että Vartsalassa kääntöpysäkki saadaan siirrettyä Tuupikkalantien ja Kaninkolantien risteykseen. (Linjakartat 120, 123 ja 235 -oheismateriaalissa on linjamuutosehdotuksen uudet reitit).

#### Linja 522

Perniön kirkonkylänkoulun siirtyessä uusiin tiloihin Sarkatielle on tarpeen lisätä linjalle 522 yhteys Erveläntien risteyksestä koululle.

#### Linja 402

Matkustustietojen perusteella linjaa 402 ei juurikaan käytetä koulupäivien ulkopuolella, joten liikennepalvelut esittää, että nykyisin ma-pe ajettava linja muutetaan vain koulupäivisin ajettavaksi. Näin saadaan arvioilta n. 10 000 euron vuotuiset säästöt.

### **Hankittava kalusto**

#### Puhdas ajoneuvo -direktiivi

Elokuussa astui voimaan uusi laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista, jolla kansallisesti toimeenpannaan EU:n ns. puhdas ajoneuvo -direktiivi. Laki ei velvoita Saloa hankkimaan pääasiassa M3-luokan linja-autoilla ajettavaan joukkoliikenteeseensä sähköautoja. Lain ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset koskevat ns. kaupunkilinja-autoja (M3-luokan alaluokat I ja A), joissa on rekisteröityjä seisomapaikkoja. M3-luokan I ja A ajoneuvoja on nykyisestä kalustosta 8 kappaletta. Salon joukkoliikenteessä käytetyistä ajoneuvoista suurin osa on ns. seutu- tai kaukoliikenteen linja-autoja (M3-luokan alaluokat II ja III), joita päästövaatimukset eivät koske. Lisäksi on yksi M2-luokan ajoneuvo. Lain mukaan M2-luokan ajoneuvo lasketaan joukkoliikennehankinnassa linja-autoihin.

Nyt käynnissä olevalla hankinta-ajanjaksolla (2.8.2021-31.12.2025) on Salon kaupungin hankkimasta tämän ajoneuvoluokan kalustosta 41 prosentissa käyttövoimana oltava joko uusiutuva diesel, maakaasu, biokaasu, vety tai sähkö. Käyttövoimavaatimus tullaan sisällyttämään hankintaan siten, että lain vaatima 41 % minimiosuus täyttyy.

Nykyinen kalusto on pääosin vähintään EURO 5-luokkaa. Vaikka euroluokkia ei uuden lain myötä enää vaaditakaan, esittää liikennepalvelut Kuntaliiton suosituksen mukaisesti, että hankintaan laitetaan EURO 5-luokan vähimmäisvaatimus.

#### Kalustokoko ja esteettömyys

Hankinnan yhteydessä liikennepalvelut esittää, että kalustokoko päivitetään vastaamaan matkustajapaikkojen osalta tiedossa olevaa tarvetta, jotta vältetään kustannuksia nostavien lisävuorojen hankkimiselta. Matkustajapaikkamäärältään nykyistä suurempaa kalustoa tarvitaan ainakin linjoille 110 ja 522. Myös linjalle 403 on jouduttu hankkimaan satunnaisia lisävuoroja.

Markkinavuoropuhelujen perusteella tilaajalle olisi edullista, jos kalustolle ei aseteta tarkkoja rakenteellisia vaatimuksia, jolloin kalustoa on helpompi hankkia muualta Euroopasta. Suomessa autot ovat käytännössä Nordic standardin mukaisia, jota mm. HSL ja Föli vaativat. Sopimuskauden lyhyden vuoksi sekä kustannusten hillitsemiseksi liikennepalvelut esittää, että täysin uutta kalustoa ei vaadita ja että vaatimukset esim. kaluston iän ja tilaajavärytyksen osalta pidetään nykyisellään.

Salon joukkoliikenteessä olisi mahdollista ottaa käyttöön nykyistä enemmän matalalattia-autoja, koska autoissa ei enää kuljeteta rahtia. Näin matkustusmukavuutta voitaisiin parantaa ja mahdollistaa esim. lastenvaunujen kuljettaminen. Valitettavasti tällä hetkellä on vaikea arvioida matalalattiakalustoon siirtymisen kokonaiskustannusvaikutuksia, sillä uuden lain päästövaatimusten myötä matalalattiakaluston polttoainekustannukset ovat seutuautoja kalliimmat, vaikka kalustokustannus paikkamäärään suhteutettuna olisikin edullisempi.

Liikennepalvelut esittää, että matalalattiakalustoa hankitaan nykyisille linjoille sekä linjoille, joilla se on tarpeen riittävän matkustajapaikkamäärän saavuttamiseksi. Hankinnassa M3 alaluokan I ja A mukaisen kaluston tarjoamista ei kuitenkaan ole tarkoituksen mukaista kieltää muihinkaan kohteisiin, jos tarjoaja sitoutuu täyttämään kyseisen kaluston osalta lain asettamat käyttövoimavaatimukset.

Tuleva työryhmä käsitellee palvelutasotarkastelun yhteydessä Paikku-brändin markkinointia ja siihen liittyen myös linjaston esteettömyyttä ja esimerkiksi yhtenäisen tilaajavärytyksen vaatimista.

### **Hankittava liikenteen sopimuskausi**

Päätöksessään 14.9.2021 § 12 lautakunta linjasi, että hankinnan sopimuskausi on mahdollisimman lyhyt. Liikennepalvelut toteaa, että joukkoliikenteen lyhyt sopimuskausi vähentää hankinnan houkuttelevuutta, ja tulee sitä kautta nostamaan hankinnan kustannuksia. Markkinavuoropuheluissa palveluntuottajat pitivät viiden vuoden sopimuskautta miniminä mm. kaluston poistoaikojen vuoksi.

### Sopimuskauden pituus

Ostoliikenteen sopimuskaudesta halutaan lyhyttä, jotta mahdollisimman pian saadaan kaupunkiin kustannustehokas ja asukasystävällinen runko- ja joukkoliikennelinjasto. Lautakunnan päätöksen (14.9.2021 § 12) mukaisesti tätä tulevaisuuden joukkoliikennetarkistusta ja sen palvelutasoa määrittelemään perustetaan työryhmä sekä toteutetaan kokeiluja. Jotta kokeiluista saadaan tuloksia ennen kuin joukkoliikenteen palvelutasosta ja linjastosta päätetään, on liikennepalvelujen arvion mukaan kokeiluille ja työryhmätyöskentelyyn varattava aikaa alkukevääseen 2023.

Palvelutasopäätöksen jälkeen liikennesuunnittelulle ja uuden hankinnan valmistelulle on yksikön henkilöresurssit ja perustehtävistä huolehtiminen huomioiden varattava aikaa vähintään kahdeksan kuukautta. Liikennepalvelut pyytää lautakuntaa huomioimaan, että liikennepalveluissa on optiokausipäätöksistä riippuen samaan aikaan myös koulukuljetusten, palveluliikenteen sekä ruokakuljetusten hankinnat valmistelussa.

Jos valmistelu saadaan toteutettua suunnitellusti, olisi uusi hankinta julkaistavissa keväällä 2024. Kun otetaan huomioon, että lainvoimaisesta hankintapäätöksestä sopimuskauden vaihtumiseen on kohtuullista varata noin vuosi, tulee valmistelussa olevan ostoliikennehankinnan sopimuskauden jatkua vähintään vuoden 2024 loppuun. Mikäli taas linjastossa ja aikatauluissa tehdään työryhmän ehdotuksesta merkittäviä muutoksia, on tiedottamisen ja koulukuljetusten varmistamisen näkökulmasta välttämätöntä, että sopimuskauden vaihtumisajankohta on lukuvuoden vaihtuessa eli kesällä 2025. Markkinavuoropuhelujen perusteella myös palveluntuottajien olisi helpointa rekrytoida kuljettajia kesälomien jälkeen loppukesästä.

Sopimuskauden pituus ei tarkoita, ettei runko- ja joukkoliikennelinjaston parannuksia voida aloittaa asteittain jo tulevan sopimuskauden kuluessa heti palvelutasotyön valmistuttua. Tämä mahdollistetaan, kun nyt valmisteltavaan hankintaan kirjataan nykyisen sopimuksen mukainen muutosvara.

#### Sopimuskauden vaihtuminen

Koska joukkoliikenteen linjastossa ei tehdä muutoksia, voidaan nyt hankittavan ostoliikenteen sopimuskausi aloittaa aikaisimmillaan vuoden 2023 alusta. Edellytyksenä on, että hankintaperiaatteista päätetään pikaisesti, hankinta saadaan käynnistettyä heti vuoden 2022 alussa ja lainvoimainen päätös viimeistään maaliskuussa. Näin palveluntuottajille jää aikaa mm. kalusto- ja varikkojärjestelyihin lainvoimaisen hankintapäätöksen jälkeen. Sopimuskauden vaihtumista mietittäessä on vastuullista myös huomioida, että nykyisten liikenteenharjoittajien henkilöstön irtisanomisajat yt-prosesseineen vaativat noin 8-9 kk.

Liikennepalvelut esittää kuitenkin, että lautakunta valtuuttaa liikennepalvelut määrittämään aloituspäivän, kun hankintavalmistelut on saatu päätökseen ja tiedetään, milloin hankinta julkaistaan. Sopimuskauden päättymisestä liikennepalvelut esittää, että varsinainen sopimuskausi on lukuvuoden 2024-2025 loppuun (n. 31.5.2025) ja lisäksi sopimukseen kirjataan 18 kuukauden optiomahdollisuus. Optiokauden käytöstä ja pituudesta lautakunta päättää erikseen. Näin varsinaisen sopimuskauden pituudeksi tulee n. 2 v – 2 v 5 kk.

Esittelijä

Kaupunkikehitysjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunkikehityslautakunta päättää valmistelussa olevan joukkoliikenteen hankinnan osalta hyväksyä seuraavat hankintaperiaatteet:

1.) Joukkoliikenteen linjastoa ja palvelutasoa muutetaan edellä kuvatusti linjojen 120, 235, 522 ja 402 osalta.

2.) Kaluston koko linjoilla 110, 522 ja 403 päivitetään matkustajapaikkamäärien osalta vastaamaan tiedossa olevaa tarvetta. Esteettömämpää matalalattiakalustoa hankitaan nykyisille linjoille sekä linjoille, joilla se on tarpeen riittävän matkustajapaikkamäärän saavuttamiseksi.

3.) Kalustolle määritellään vähimmäisvaatimukseksi EURO 5-luokka. Ajoneuvojen käyttövoimavaatimukset toteutetaan lain vaatimalla minimitasolla. Muilta osin kalustovaatimukset pidetään ennallaan.

4.) Hankintaan kirjataan nykyisten sopimusten mukainen muutosvara, jotta linjastoa voidaan kehittää jo sopimuskauden kuluessa.

5.) Kaupunkikehityslautakunta valtuuttaa liikennepalvelut määrittämään

sopimuskauden aloituspäivän ja päättää, että hankinnan varsinainen sopimuskausi on lukuvuoden 2024-2025 loppuun (n. 31.5.2025 asti).

6.) Sopimukseen kirjataan 18 kuukauden optiokausimahdollisuus. Optiokauden kestosta ja käyttöönotosta lautakunta päättää erikseen.

Päätös

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Tiedoksianto

Liikennepalvelut