

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, § 79, 31.10.2018

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, § 54, 29.08.2018

§ 79

Raitiotien liikennöinnin kilpailuttaminen - tarjouskilpailun käynnistäminen

TRE:5495/02.07.01/2018

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, 31.10.2018, § 79

Valmistelija / lisätiedot:
Häyrynen Juha-Pekka

Valmistelijan yhteystiedot

Suunnittelupäällikkö Juha-Pekka Häyrynen, puh. 050 552 6124,
etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Aino Jokinen, puh. 040 801 6103,
etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Mika Periviita, Joukkoliikennejohtaja

Päätösehdotus

Raitiotien liikennöinnin kilpailutuksen hankinta-asiakirjat
hyväksytään ja käynnistetään tarjouskilpailu.

Joukkoliikennejohtaja oikeutetaan tekemään
osallistumishakemusten pohjalta päätöksen tarjoajien valinnasta
neuvotteluvaiheeseen sekä alustavien tarjousten
pohjalta tarjoajien mahdollisesta karsinnasta. Lopullisen
hankintapäätöksen tekee joukkoliikennelautakunta.

Kokouskäsittely

Kari Virtanen poistui kokouksesta asian käsittelyn aikana.

Perustelut

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on
29.8.2018 § 54 päättänyt, että raitiotien liikennöinnin hankinta
toteutetaan perustuen allianssimalliseen sopimukseen.

Joukkoliikenne-palveluryhmä ja Tampereen Raitiotie
Oy ovat laatineet yhteistyössä Vison Oy:n kanssa
palveluallianssisopimuksen kilpailuttamiseen soveltuvat
tarjouspyyntöasiakirjat. Asiakirjojen valmistelussa ovat olleet
mukana myös Tuomi Logistiikka Oy ja Tampereen kaupungin
lakiyksikkö. Tarjouspyyntöasiakirjat ovat julkaisuvalmiita 1.11.2018
alkaen. Asiakirjat esitellään lautakunnalle kokouksessa.

Tarjouskilpailuun liittyvät välipäätökset neuvottelumenettelyyn
mukaan hyväksyttävien tarjoajien valinnasta sekä mahdollisesta
tarjoajien karsinnasta alustavien tarjousten perusteella

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

esitetään delegoitavaksi joukkoliikennejohtajalle. Välipäätökset ovat luonteeltaan mekaanisia. Kaikki perusteet mukaan hyväksyttävien tarjoajien valinnasta sekä tarjoajien mahdollisesta karsinnasta alustavien tarjousten perusteella on esitetty tarjouspyyntöasiakirjoissa. Välipäätösten delegoinnilla nopeutetaan tarjouskilpailun läpivientiä ja mahdollistetaan näin liikennöintiallianssin kehitysvaiheen varhaisempi alkaminen vuonna 2019. Tavoitteena on, että hankintapäätös voitaisiin tuoda joukkoliikennelautakunnan käsiteltäväksi huhtikuussa 2019.

Tiedoksi

Pekka Sirviö/Tampereen Raitiotie Oy, Niina Uolamo/Tampereen Raitiotie Oy, Essi Rae/Tuomi Logistiikka Oy, Juha Virolainen/Vison Oy, Katja Korhonen/LAKI, Jukka Piirto/SITAR

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja asetetaan nähtäväksi kaupungin internetsivuille
www.tampere.fi 6.11.2018

Päätös on lähetetty sähköpostilla 6.11.2018
Pyydettyessä ote toimitetaan liitteineen.
Asia liitteineen on katsottavissa kaupungin Internet-sivun
<http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/paatoksenteko.html>
kautta.

Muutoksenhakuviranomainen

Tampereen kaupunginhallitus

Tampere
06.11.2018

Aino Jokinen
Hallintosihteeri

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, 29.08.2018, § 54

Valmistelijat / lisätiedot:
Häyrynen Juha-Pekka

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Mika Periviita, Joukkoliikennejohtaja

Päätösehdotus oli

Raitiotien liikennöinnin kilpailutus toteutetaan erityisalojen hankintalain (1398/2016) mukaisena neuvottelumenettelyinä.

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Hankinta toteutetaan perustuen allianssimalliseen sopimukseen, jonka sopimuskausi on varsinaisen liikennöinnin osalta noin 10 vuotta. Joukkoliikennelautakunta hyväksyy alustavan tarjouspyynnön ennen sen julkaisemista.

Perustelut

Tampereen kaupunginvaltuusto on 7.11.2016, § 53, päättänyt raitiotien osan 1 toteuttamisesta ja toteutusmallista. Valitussa mallissa raitiotien toteuttaminen on organisoitu siten, että vaunukalustoa ja rata-infrastruktuuria hallinnoimaan on perustettu Tampereen kaupungin 100 % omistama Tampereen Raitiotie Oy. Ratainfrastruktuurin suunnittelee ja rakentaa Raitiotieallianssi. Raitiovaunut ja niiden kunnossapidon toimittaa Transtech Oy. Valitussa toteutusmallissa joukkoliikennelautakunnan ja joukkoliikenteen palveluryhmän roolina on vastata raitiotieliikenteen tarjonnan suunnittelusta, operoinnin tilaamisesta, matkalippujärjestelmästä, lipputuloista ja matkustajainformaatiosta. Tällä taataan joukkoliikenteen toiminnan kokonaisvastuu.

Tampereen kaupunginhallituksen 20.11.2017, § 651, hyväksymässä Tampereen raitiotiehankkeen vastuiden ja velvoitteiden siirtosopimuksessa Tampereen kaupungin ja Tampereen Raitiotie Oy:n välillä todetaan raitiotien liikennöinnistä (operointi) seuraavasti:

”Kaupunki (Kaupunkiympäristön palvelualueen joukkoliikenteen palveluryhmä) hankkii raitiotiejärjestelmän operaattorin vuosien 2017 - 2019 aikana yhteistyössä Yhtiön kanssa. Operaattorin toimintaan kuuluu vähintään kuljettajien hankinta, kouluttaminen ja työnjohto. Operaattorin tehtäviin raitiovaunujen liikennöinnin lisäksi voi kuulua tehtäviä liittyen liityntäliikenteeseen sekä vaunujen, varikon tai infran ylläpitoon tai sen valvontaan. Joukkoliikenteen tilaajan ja Yhtiön vastuunjako tältä osin määräytyy yksityiskohtaisesti yhteistyönä suunniteltavassa ja toteutettavassa operaattorin hankinnassa.”

Joukkoliikenteen palveluryhmä ja Tampereen Raitiotie Oy valmistelevat raitiotien liikennöinnin kilpailutuksen tiiviissä yhteistyössä. Juridisena hankintayksikkönä toimii joukkoliikenneviranomaisen, eli Tampereen kaupunki. Tampereen Raitiotie Oy:n rooli raitiotiejärjestelmän toimivuuden varmistamisessa on keskeinen. Yhtiölle muodostuu rooli palveluintegraattorina, joka pitää huolta siitä, että raitiotiejärjestelmän eri sopimusten piirissä olevat osat pysyvät toimintakuntoisina ja koko raitiotiejärjestelmän toimintaa kehitetään kokonaisuutena. Tässä roolissa olisi luontevaa, että raitiotien liikennöintisopimuksen operatiiviset valvontatehtävät annetaan Tampereen Raitiotie Oy:lle.

Raitiotieallianssin osan 1 toteutussuunnitelman mukaan tavoitteena on, että raitotieinfra on valmis 31.5.2021 mennessä. Ensimmäisen raitiovaunun toimitus ajoittuu alkuvuoteen 2020, jonka jälkeen aloitetaan vaunun ja radan osien erillistä ja yhteen toimivuutta varmistava tekninen koeliikenne. Kaupallinen

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

koeliikenne ja myöhemmin kaupallinen liikenne on tarkoitus aloittaa vaiheittain vuoden 2021 aikana. Raitiotien operaattorille annetaan tyypillisesti valmistautumisaikaa 1-2 vuotta sopimuksen allekirjoittamisen ja liikennöinnin aloittamisen välillä. Koska Tampereella kyse on täysin uudesta raitiotiejärjestelmästä, sisältyy liikenteen aloittamiseen paljon enemmän suunnittelutyötä kuin jo käytössä olevissa järjestelmissä. Tämän vuoksi on syytä pyrkiä varaamaan operaattorille minimiaikaa pidempi aika liikennöinnin aloittamisen valmisteluun.

Joukkoliikenteen palveluryhmä on yhteistyössä Tampereen Raitiotie Oy:n kanssa käynyt markkinavuoropuhelua mahdollisten tarjoajien kanssa. Markkinavuoropuhelusta on julkaistu ennakoilmoitus TED-palvelussa 25.7.2017. Markkinavuoropuhelun tavoitteena on ollut kartoittaa yritysten kiinnostusta Tampereen raitiotien liikennöintiä kohtaan. Markkinavuoropuhelussa yritysten kanssa on myös käyty läpi mahdollisia liikennöinnin sopimusmalleja ja niihin liittyviä näkökohtia.

Lähtökohtana on pidetty ns. bruttomallista sopimusta, jossa liikenteen tilaaja kerää kaikki tai lähes kaikki lipputulot ja säilyttää lipputuloriskin itsellään. Tämän peruslinjauksen jälkeen valittavissa on käytännössä kaksi erilaista sopimusmallia: perinteinen malli ja allianssimalli. Perinteisellä sopimusmallilla tarkoitetaan sopimusta, jossa tilattava palvelu, palvelun hinta, palvelutuotantoon liittyvät riskit ja vastuut sekä edellä mainittujen muutosmekanismit on kirjattu mahdollisimman tarkasti. Sopimuskauden ajan osapuolet pyrkivät toimimaan sopimuksen kirjausten mukaisesti, ellei toisin sovita. Myös allianssimallisessa sopimuksessa kuvataan käytännössä samat asiat, mutta ehkä suurimpina periaatteellisina eroina perinteiseen sopimusmalliin ovat palvelun hinnoittelumekanismi ja sopimusosapuolten yhteistoiminta sopimusaikana.

Allianssisopimuksessa palvelun hinnoittelu perustuu avoimeen kirjanpitoon, jonka avulla allianssiosapuolet todentavat sopimuksenalaisessa toiminnassa syntyneet suoraan korvattavat kustannukset. Tilaaja korvaa nämä kustannukset. Suoraan korvattavien kustannusten lisäksi palveluntuottaja saa joko prosentuaalisen tai kiinteän palkkion. Palkkion määrä muuttuu sen mukaan, kuinka hyvin suoraan korvattavien kustannusten osuus on vastannut allianssiosapuolten yhdessä sopimaa palvelutuotannon tavoitehintaa. Tavoitehinnan alittuessa (ja palvelutuotannon vastatessa sovittuja laatuvaatimuksia) palkkion suhteellinen osuus kasvaa, Tavoitehinnan ylittyessä taas palkkion suhteellinen osuus pienenee. Allianssisopimuksen hinnoittelumalli mahdollistaa perinteistä sopimusmallia paremmin palvelutuotannon muutosten toteuttamisen sopimuskauden aikana. Toinen toimintaan joustavuutta tuova elementti on allianssin sopimusohjaus. Allianssin toimintaperiaatteena on, että ongelmat ja erimielisyydet ratkaistaan aina allianssin sisällä allianssiosapuolten kesken, eikä riitoja viedä ulkopuolisen tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Raitioliikenteen aloittamiseen Tampereella täysin uudessa raitiotiejärjestelmässä sisältyy paljon vielä ratkaisemattomia asioita. Tällaisia ovat mm. raitiotien käyttöönottovaiheeseen liittyvät suunnittelutarpeet, järjestelmien ja niiden osien testaukset sekä eri osapuolten yhteistyökäytäntöjen luominen. Myöskin raitiotien toteutusvaihe 2:n laajuus ja aikataulu ovat vielä liikennöinnin hankintaa tehtäessä vahvistamatta. Ratkaisemattomat asiat ja epävarmat tekijät aiheuttavat perinteisen sopimusmallin soveltamiselle haasteen, jota yleisesti kompensoidaan laskemalla hintaan sisään enemmän riskivarausta.

Toinen perinteisen sopimusmallin haaste on sopivien sopimuskannusteiden määrittäminen. Esimerkiksi perinteisellä sopimusmallilla kilpailutettu bussiliikenne on ollut varsin hintaohjattua. Tilaaja on saanut määrittelemänsä vähimmäislaatuvaatimukset täyttävää palvelua edullisesti. Sopimuksen hinnoittelu- ja ohjausmalli eivät kuitenkaan ole erityisesti tukeneet toiminnan jatkuvaa kehittämistä sopimuskauden aikana. Raitiotiestä tulee Tampereen joukkoliikennejärjestelmän tärkein yhteys - selkäranka, jonka ratainfraan ja vaunuihin investoidaan huomattava summa rahaa. Investoinnin tehokkaan käytön näkökulmasta on tärkeää, että liikennöintisopimus parhaalla mahdollisella tavalla kannustaa myös operaattoria toiminnan jatkuvaan kehittämiseen. Allianssimallinen sopimus voi mahdollistaa uudenlaisen toimintakulttuurin luomisen laajemminkin joukkoliikennepalveluiden tilaamiseen ja tuottamiseen.

Myös allianssimallisen sopimuksen käyttämiseen raitiotien liikennöinnin hankinnassa liittyy luonnollisesti omat haasteensa. Mallia ei ilmeisesti ole aiemmin sovellettu joukkoliikenteen palvelutuotannossa Euroopassa, vaikka muiden alojen palveluita onkin hankittu allianssimallilla. Uuden sopimusmallin käyttäminen edellyttää ainakin sen normaalia tarkempaa selventämistä (opettamista) mahdollisille tarjoajille tarjouskilpailuvaiheessa tai ennen sitä.

Allianssin sopimusohjausmalli edellyttää hyvin toimiakseen tilaajan säännöllistä, aktiivista osallistumista allianssissa työskentelyyn heti palvelutuotannon käynnistämisen valmistelusta (kehitysvaihe) alkaen. Tämä on otettava huomioon tilaajan resursoinnissa ja resurssien kohdentamisessa. Työmäärällisesti tilanne ei kokonaisuutena välttämättä poikkea perinteisen sopimusmallin tilaajatehtävien työmäärästä lainkaan. Allianssissa tilaajan työpanos pyritään kuitenkin ajoittamaan ja kohdentamaan ennakoivasti. Perinteisessä sopimusmallissa tilaajan työpanosta saattaa kulua enemmän jo syntyneiden ongelmien selvittelyyn kuin niiden ennakointiin ja välttämiseen.

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto
§79

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhalti-jayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)