

Liite 1: Tarjousten vertailutaulukko

CLIMATE-4-CAST: Liikenteen päästövaikutusten arvioinnin kehittäminen

Tarjousten vertailu

	Maks.	Tarjoaja A: Sitowise	Tarjoaja B: Ramboll	Tarjoaja C: WSP
Laatu 1: Työsuunnitelman ja aikataulujen selkeys ja tarkoituksenmukaisuus		Suunnitelma ja aikataulut on esitetty tarjouksessa selkeästi ja ne ovat sisällöltään selkeitä ja tarkoituksenmukaisia, vastaten myös tarjouspyynnössä asetettuja kriteereitä. Työsuunnitelma on jaettu hyvin eri vaiheisiin ja myös niiden välillä on selkeä tasapaino. Iso osuus työstä osoitetaan liikenteen menetelmien arvioinneille ja vertailuille, mikä on tarkoituksenmukaista ja vastaa tilaajan tarpeita. Positiivista riskienhallinnan näkökulmasta se, että asiantuntijoille on merkitty varahenkilöt.	Työsuunnitelma ja aikataulut on kuvattu tarjouspyynnössä selkeästi ja ne on helppo ymmärtää. Työsuunnitelmassa kuitenkin, työvaihe 1, jossa kootaan yhteen erilaisia liikenteen seurantaan liittyviä menetelmiä, korostuu työssä muita työvaiheita enemmän ja menetelmiä kartoitetaan paljon. Tämä ei väistämättä ole tarkoituksenmukaista, sillä se vie työpanosta muilta työvaiheilta, jotka ovat myös tärkeitä toimeksiannossa.	Suunnitelma ja aikataulut on esitetty tarjouksessa selkeästi ja ne ovat sisällöltään selkeitä ja tarkoituksenmukaisia, vastaten myös tarjouspyynnössä asetettuihin kriteereihin. Työtä on eritelty selkeästi eri vaiheisiin, nostettu esiin tärkeimmät sisällöt, aikataulutettu ja arvioitu eri työvaiheisiin arvioitua työpanosta tasapainoisesti. Yleisesti tarjous on rakennettu ja kirjoitettu selkeästi ja helposti ymmärrettäväksi.
Laatu 1: pisteet	20	20	16	20
Laatu 2: Työtapojen ja arviointimenetelmien laatu ja tarkoituksenmukaisuus		Arvioitavia menetelmiä on tunnistettu tarjouksessa jo valmiiksi laajalti ja tarkoituksenmukaisesti. Tarjouspyynnössä eriteltyjen tietolähteiden lisäksi tarkastelun alle ehdotetaan mm. Digiroad-aineistot, LVM 2021 ennusteet, Traficomin autokantadata ja joukkoliikenteen kalustekehitysenennusteet. Positiivista tarjouksessa on, että siinä on kuvattu hyvin pitkälle jo arviointimenetelmää ja tehty alustavaa arviointia eri menetelmistä. Työssä otetaan huomioon tilaajan tarpeita ja tehdään tarkennuksia työn edetessä mm. arviointikriteereihin. Työpanosta osoitetaan sopivassa suhteessa kaikille työvaiheille, myös menetelmien vertailuun ja suositusten tekemiseen. Tulosten raportointi kuvataan myös hyvin. Tarjouksen sisältämä tuntimäärä on yhteensä 218 tuntia, mikä on keskimäärä muista tarjoajista.	Kaikki työvaiheet sisältöineen on kuvattu tarjouksessa riittävällä tasolla. Verrattuna muihin tarjouksiin tarjouksessa painottuu hieman liikaa työvaihe 1, jossa tehdään varsin laajat katsannot erilaisiin olemassa oleviin menetelmiin ja tietolähteisiin. Kaikkien lähteiden benchmarkkaus ei väistämättä ole täysin tarkoituksenmukaista ja työpanosta olisi voinut toivoa jaettavan tasapainoisemmin. Tarjous sisältää muihin tarjoajiin nähden pienimmät työtunnit: 200 h. Työvaiheisiin sisältyvä työpanosten epäsuhta asettavat ehkä hieman kyseenalaiseksi sen, mikä on työssä luvattu lopputuloksen lopullinen laatu.	Arvioitavia menetelmiä on työsuunnitelmaan tunnistettu jo valmiiksi ja kattavasti. Tarjouspyynnössä esitettyjen mallien lisäksi nostettu esiin mm. Traficomin valtakunnallinen liikenne-ennustemalli sekä ajoneuvokanta, Euroopan päästötietokanta HBEFA, Tilastokeskuksen LIIKE-hanke ja laskentajärjestelmä ja siitä muodostuva yksikköpäästötietokanta. Positiivista tarjouksessa on, että toimeksiannon alussa käydään vielä tilaajan kanssa läpi tarkemmin työn tavoitteita sekä arviointikriteerejä myös esimerkiksi hankkeen näkökulmasta katsoen. Tällä varmistetaan, että työssä keskitytään olennaisiin asioihin ja että se hyödyttää niin liikenteen päästölaskentaa, kuin hankkeen tavoitteita. Tarjouksesta erottuu myös laajempi näkemys liikenteen päästöjen tarkasteluun (toimenpiteet, politiikka, käyttäytymisen muutokset yms.), mikä on myös merkittävää Climate-4-CASTille, jossa halutaan arvioida toimenpiteiden vaikutuksia. Tarjous sisältää eniten työtunteja 250.
Laatu 2: pisteet	20	19	16	20

<p>Laatu 3: Organisaation ja osallistuvien asiantuntijoiden aihepiiriin liittyvä asiantuntemus ja aikaisempi kokemus</p>		<p>Projektiin on nimetty vahvat asiantuntijat, jotka tuntevat Tampereen kaupungin ja kaupunkiseudun liikennejärjestelmät. Myös esiin nostetut referenssit ovat hyvin vahvasti soveltuvia toimeksiantoon ja tukevat sen toteuttamista. Tämä varmistaa sen, että työtä olisi mahdollista lähteä rakentamaan vahvasti olemassa olevan tiedon päälle ja myös nopeasti päästään eteenpäin. Asiantuntemuksessa erottuu myös mobiilidatan hyödyntämiseen liittyvä osaaminen.</p>	<p>Referenssit aikaisemmista töistä ovat muihin tarjoajiin nähden heikommat. Referensseiksi on sisällytetty töitä, joilla ei täysin merkitystä työn kannalta ja nämä kuvaavat vähän yleisemmällä tasolla kaupunkien ilmastotyötä (luontovaikutusten arviointeja, sopeutumista yms.). Muutamia hyviä referenssejä kuitenkin löytyy ja tarjoajalla on syvällisempää tuntemusta mm. Telia Crowd Insights -palvelun datasta.</p>	<p>Projektiin on nimetty kokeneet asiantuntijat, joilla on vankkaa kokemusta liikenteen päästövaikutusten laskennasta ja menetelmistä, liikenteen mallintamisesta ja liikenteen toimenpiteiden vaikutusten arvioinnista. Myös referenssilistaus on vahva ja iso osa näistä linkittyy Tampereelle ja Tampereen seudulle vahvasti. Erottuu myös TALLI-mallin syvälinen tuntemus sekä valtakunnallisten liikenne-ennustemallin tuntemus. Nämä varmistavat sen, että työtä on mahdollista lähteä viemään nopeasti eteenpäin.</p>
<p>Laatu 3: pisteet</p>	<p>20</p>	<p>20</p>	<p>10</p>	<p>20</p>
<p>Hinta 1: Tarjouksen kokonaishinta. Alin hinta saa maksimipisteet, johon muut suhteutetaan.</p>		<p>23 230 € (alv. 0)</p>	<p>19 855 € (alv. 0)</p>	<p>24 000 € (alv 0)</p>
<p>Hinta 1: pisteet</p>	<p>20</p>	<p>17</p>	<p>20</p>	<p>17</p>
<p>Hinta 2: Tuntihinta (painotettu keskiarvo). Alin hinta saa maksimipisteet, johon muut suhteutetaan.</p>		<p>106,60 € (alv. 0)</p>	<p>99,3 €/h (alv. 0)</p>	<p>96 €/h (alv. 0)</p>
<p>Hinta 2: pisteet</p>	<p>20</p>	<p>18</p>	<p>19</p>	<p>20</p>
<p>YHTEENSÄ</p>	<p>100</p>	<p>94</p>	<p>81</p>	<p>97</p>