Yleiskatsaus kalustovaatimuksiin sopimusliikenteessä

Minna Soininen, toiminnanjohtaja,

Suomen Paikallisliikenneliitto ry

18.1.2018

Tapahtumia

- Paikallisliikenneliiton iltapäiväseminaari Helsingissä, 15.3.2018.
- Paikallisliikennepäivät 2018 Turussa, 27.-28.9.2018.

Paikallisliikenneliitto

- Helsingin seudun liikenne HSL
- Hämeenlinnan kaupunki
- Joensuun kaupunki
- Jyväskylän kaupunki
- Kuopion kaupunki
- Lahden kaupunki
- Lappeenrannan kaupunki
- Oulun kaupunki
- Porin kaupunki
- Salon kaupunki
- Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksikkö
- Turun joukkoliikennetoimisto

- Yhteistyöjäseniä
  - HKL
  - TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy
  - Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
  - Kaakkois-Suomen ELY-keskus
  - Keski-Suomen ELY-keskus
  - Pirkanmaan ELY-keskus
  - Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
  - Pohjois-Savon ELY-keskus
  - Uudenmaan ELY-keskus
    Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Kannatusjäseniä
- Kunniajäseniä

Kilpailuttaminen

- Kilpailuttamisen päätavoitteeksi on tunnistettu hyvän joukkoliikennepalvelun tarjoaminen kohtuullisin kustannuksin. Osatavoitteita ovat toimivat joukkoliikennemarkkinat, hyvät palvelut asiakkaille, kohtuullinen kustannustaso ja liikennepalveluiden kehittämisen mahdollistaminen.
- Kilpailutetut **joukkoliikennemarkkinat** ovat **toimivia** silloin, kun tarjouskilpailuissa syntyy aitoa kilpailua. Tämä edellyttää, että erikokoisilla yrityksillä on mahdollisuus osallistua tarjouskilpailuihin sekä tulla ja poistua markkinoilta kohtuullisin kustannuksin. Toimivat joukkoliikennemarkkinat on tavoitteista keskeisin, koska se mahdollistaa muiden tavoitteiden saavuttamisen.
- **Hyvät palvelut asiakkaille** toteutuvat, kun liikenteenharjoittaja tuottaa hyvää palvelua tarjouspyynnössä edellytetyllä tavalla.
- **Kohtuullisella kustannustasolla** tarkoitetaan, että liikennepalveluiden kustannustaso on ennakoitavissa ja kustannustaso kehittyy enintään linja-autoliikenteen kustannusindeksin mukaisesti.
- Liikennepalveluita on tärkeää **kehittää** asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Muutoksia on tarpeen tehdä aika ajoin myös sopimuskauden aikana.

Tavoitteisiin ja hintaan vaikuttavia asioita

- Sopimusmalli
- Kohdejako (kohteiden koko, määrä ja liikenteen rakenne)
- Sopimusaika
- Sopimusehdot
- Kilpailuttamisajankohta
- Varikko ja sosiaalitilat
- Kalustovaatimukset sekä
- Hankinta ja suunnittelutoiminnot.

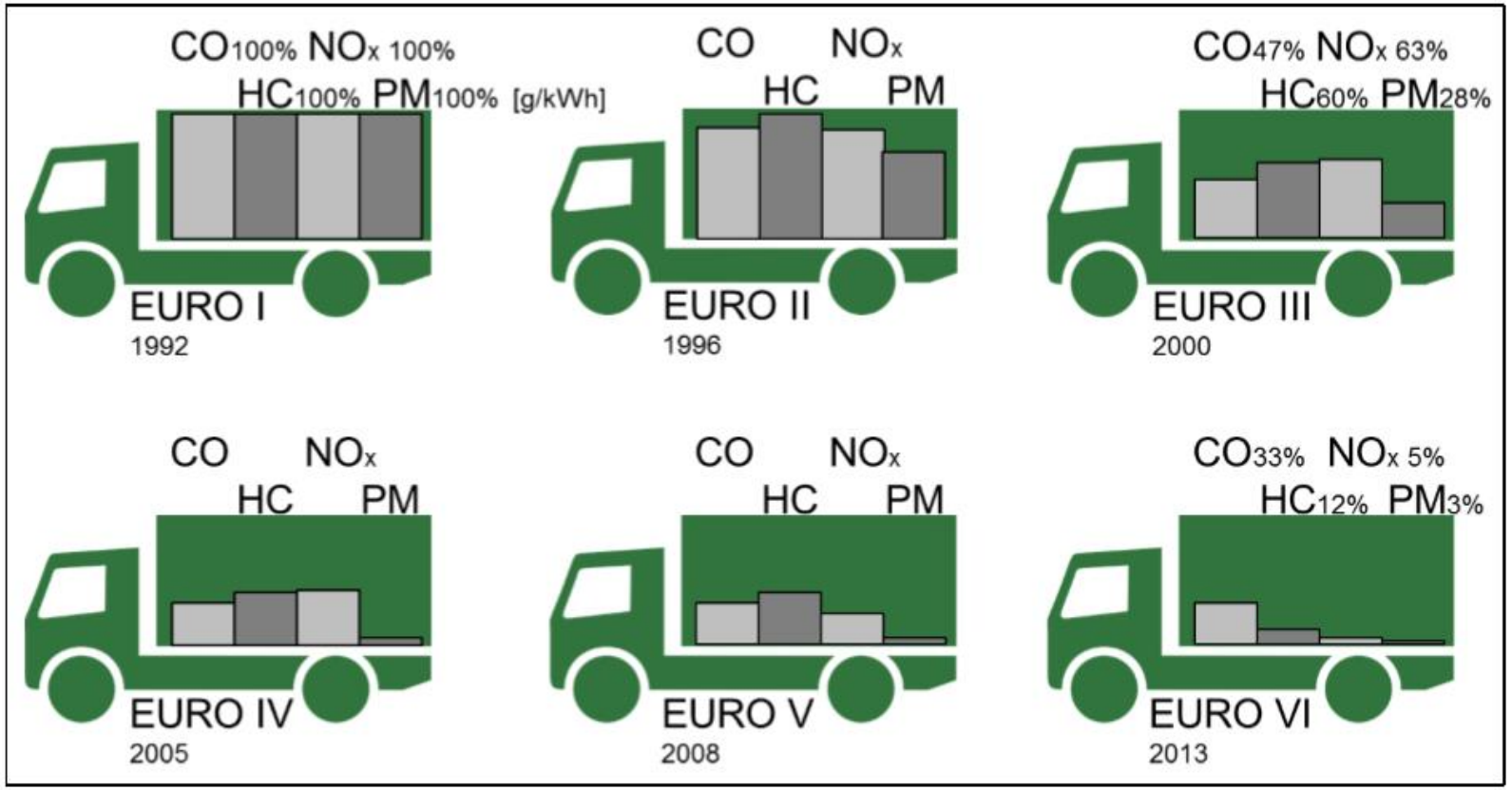
Kilpailuttamistutkimuksen kehittämisteemoja

- Sopimusten seuranta ja tunnusluvut
- Sopimusmallien toimivuuden ja vaikutusten seuranta sekä mallien jatkokehittäminen
- Yhtenäisten tarjousasiakirjojen valmistelu
- Yhtenäisten linja-autokaluston ominaisuuksia koskevien määrittelyiden valmistelu (Nordic-Bus)
- Yhtenäinen tietopankki tulevista kilpailutuksista (LIVI)
- Joukkoliikenneviranomaisten ammattitaidon kehittäminen ja koulutus
- Informaatio- ja koulutustilaisuudet liikenteenharjoittajille

Kalustovaatimukset tehtävän mukaan

- Kuljetuskapasiteetti
- Turvallisuus
- Matkustusmukavuus
- Esteettömyys
- Päästötavoitteet – tämä tiukkenee (EU) ja hankintoja tekeviin viranomaisiin kohdistuva vaatimustaso kasvaa

Euro-päästöluokituksilla säädetään EU:n tyyppihyväksyntädirektiivissä ajoneuvojen terveydelle haitallisten päästöjen enimmäisrajoista. Päästöjen enimmäisrajoja alennetaan asteittain noin viiden vuoden välein. Uusin Euro 6 -luokka sitoo moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää 1. syyskuuta 2014 alkaen. Edellinen Euro 5 -luokka astui voimaan vuoden 2011 alussa myytyihin autoihin.



Havainnollistuksessa päästölajit erikseen suhteessa toisiinsa, Lähtöarvo EURO I -luokan päästöt grammoina per kulutettu energia kilowattitunteina (g/kWh). EURO I -> EURO VI -luokkaan hiilidioksidipäästöt (CO) ovat vain kolmanneksen alkuperäisestä ja vastaavasti hiilivetypäästöt (HC) noin kymmenyksen ja typenoksidi- (NOx) ja pienhiukkaspäästöt (PM) ovat vain noin 5 % EURO I -luokan päästöistä.

Esimerkkejä sopimusten vaatimuksista

- Kalustovaatimuksissa yleisiä keski-ikä, maksimi-ikä, aloituksessa uuden kaluston osuus, euroluokka. Muutamilla vaatimus polttoaineen laadusta.
- Kaluston laatu tarjouksen arviointikriteereissä lisäpisteiden antajana. Vähimmillään/selkeimmillään euroluokan korotuksesta lisäpisteitä tai monen tekijän summana siten, että eri päästölajit huomioidaan erikseen, ulkomelu, sisämelu + 13 erilaista ominaisuutta (ovien kameravalvonnasta USB-latauspistokkeisiin)
- Liikennöitsijä vastaa liikenteessä käytettävien linja-autojen turvallisuudesta, hyväkuntoisuudesta ja siisteydestä sekä siitä, että ko. autot vastaavat ominaisuuksiltaan ja tyypiltään tarjouspyyntöasiakirjoissa täytetyt vaatimukset. Muunlaisia voi käyttää ainoastaan poikkeuksellisesti, vaikutuksia korvaukseen.
- Jos tilaajan tavoitteet matkustusmukavuudelle ja ympäristötavoitteille korkealla ja resurssit toteutukseen, näkyy se vaatimuksena uusien autojen määrästä ja euroluokkana (euro6).

Esimerkkejä sopimusten vaatimuksista

- Turvallisuus näyttäytyy sopimuksissa yleisinä liikennöintikaluston, turvallisen ajamisen ja kuljettajien kuntoisuuden vastuuehtoina;
  - ”liikennöitsijä vastaa liikenteessä käytettävien linja-autojen turvallisuudesta, hyväkuntoisuudesta ja siisteydestä. Linja-autojen on oltava siistejä ja puhtaita. Linja-auto on siivottava kerran vuorokaudessa…Linja-autot on huollettava niin, että kaikki laitteet toimivat moitteettomasti”
  - ”…kuljettajat noudattavaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi”
  - Toimimattomia ajoaikoja säädetään yhteistyössä sopimusaikana
  - Iso tilaaja edellyttää sopimuskohteen liikennevahinkotilastojen yhteistä käsittelyä 2 kertaa vuodessa
- Työntekijöiden ehtoihin liittyvissä asioissa lähtökohtaisesti kaikki samalla viivalla asiakirjojen ja lakien mukaan;
  - Työsuhteisia kuljettajia
  - Työehtosopimusta noudatettava

Sopimusliikenteen bussikalusto 11/2017

	HSL	Turku	Tampere	Oulu	Lahti	Kuopio	Jyväskylä	Joensuu	Lappeenranta	Yhteensä	Osuus
Euro 3	109	49	52	7	8	19	33	7		284	12 %
Euro 4	33	13	19	39	2	17	3	8	2	136	6 %
Euro 5	25	9	29	54	6	4	3	11	13	154	7 %
EEV	730	75	60	2	4					871	37 %
Euro 6	504	77	94	16	77	39	58	13	4	882	37 %
Sähkö	10	6	4							20	1 %
Hybridi	7	4	2							13	1 %
Yhteensä	1418	233	260	118	97	79	97	39	19	2360	1

Vapaaehtoinen ympäristöstandardi EEV (enhanced environmentally friendly vehicle), joka asettuu EURO V ja VI väliin.

Trafin tilastot koko Suomi.

- Vuoden 2016 lopussa liikennekäytössä oli 12 471 linja-autoa ja kesäkuun 2017 yhteensä 11 991 linja-autoa.
- Vuoden 2016 lopussa 33 % kokonaismassaltaan alle 5 000 kiloa (ajoneuvoluokka M2). Yli 5 000 kilon painoisia (M3) oli 67 %.
- Ajoneuvorekisterin mukaan liikennekäytössä olleiden linja-autojen keski-ikä vuoden 2016 lopussa oli 11,4 vuotta
- Liikennekäytössä olevista linja-autoista dieselkäyttöisiä oli vuoden 2016 lopulla 99,2 %. Bensiinikäyttöisten linja-autojen osuus on koko tarkastelujaksolla (2008-2016) ollut 0,2 %. Sähkökäyttöisten linja-autojen määrä on noussut nollasta 13:een (0,1 %). Maakaasukäyttöisten linja-autojen määrä puolestaan on laskenut 77:stä (0,7 %) 38:aan (0,3 %).

Yhtenäistäminen

- Nordic Bus Pohjoismaisten pääkaupunkien yhteinen kompromissi. Mutta lähti uudelle keskustelukierrokselle, koska muitakin standardeja Norjassa ja Ruotsissa, siitä valmistumassa.
- Onko lopputulos sellainen jonka esimerkiksi HSL voisi ottaa käyttöön?
- Onko muiden syytä pyrkiä siihen?
- Hyväksytään Nordic Busin mukaiset autot (käytetyt) , mutta annetaan jatkossakin lisäpisteitä esim. istumapaikoista tai suuremmasta istumaväljyydestä?
- PLL:n jäsenten kanssa lähdettiin jo vertaamaan omia vaatimuksia Nordic Busiin. Verrattaisiinko sittenkin toisiinsa?
- Tavoitteeksi kansallinen lähentyminen? Kalusto kelpaisi muuallakin vain vähäisillä muutoksilla.
- Sähköautoista sisätiloiltaan enemmän ”euroautoja”?

Citybus

Following minimum requirements apply.

Capacity types	S	M		L		XL
	MIDI - 2 axles	REGULAR - 2 axles		BOGIE - 3 axles		ARTICULATED - 3 axles
approx.	< 11.5 m	12 m	13 m	13.5 m	15 m	18 - 19 m
LE Low Entry buses						
min. number seats [1]	25	31	39	41	47	47
min of which front faci	21	25	31	35	37	39
LF Low Floor buses						
PAX total	max	max		max		max
min. number seats 1'	1/4	1/3		1/3		1/5
min of which front faci	as many as reasonable possible					

[1] without tip up seats
[2] approx.

The following number of door openings and service door configurations shall be used:

Number of doors and Configuration	S	M	L	XL
	MIDI - 2 axles	REGULAR - 2 axles	BOGIE - 3 axles	ARTICULATED - 3 axles
	< 11.5 m *	11.5 - 13 m *	13 - 15 m *	≥ 18m *
Number of door openings	2	3	3	min. 3 [1]
Configuration Service doors *(both high and low capacity)*	1 or 2 - 2 - 0	1 or 2 - 2 - 0 (LE), 1 or 2 - 2 - 1 (LE) 1 or 2 - 2 - 2 (LF)	1 or 2 - 2 - 1 (LE) 1 or 2 - 2 - 2 (LF)	2 - 2 - 2 - 0 2 - 2 - 2 - 2

* approx.
[1] or similar solutions with same total opening width (see 3.4.2)

Suburban Bus

Following minimum requirements apply:

Capacity types	S	M		L		XL
	MIDI - 2 axles	REGULAR - 2 axles		BOGIE - 3 axles		ARTICULATED - 3 axles
approx.	< 11.5 m	12 m	13 m	13.5 m	15 m	≥ 18m
Suburban bus						
min. number seats [1]	as many as possible					
of which driving pos.	as many as possible					
Regional bus						
min. number seats [1]	as many as possible					
of which driving pos.	all in driving position					

[1] without folding seats

The following number of door openings and service door configurations shall be used:

Number of doors and Configuration	S	M	L	XL
	MIDI - 2 axles	REGULAR - 2 axles	BOGIE - 3 axles	ARTICULATED - 3 axles
	< 11.5 m *	11.5 - 13 m *	13 - 15 m *	≥ 18m *
Suburban bus	(1) + (1 or 2) + (0)	(1) + (2) + (0)	(1) + (2) + (1)	(1 or 2) + (2) + (2)
Regional bus	(1) + (1 or 2) + (0)	(1) + (1 or 2) + (0)	(1) + (1 or 2) + (0)	n/a

* approx.

Nordic Bus vs. PLL jäsenet

- Istumaväljyys pääosin pienempi NB:ssä
- Oviaukon kokovaatimuksissa eroja Suomi vs. NB +2,5 cm – 5 cm (Lahti)
- Pienemmissä kaupungeissa lievemmät kuin Nordic Bus/Nordic Bus standardin mukainen soveltuu?
- Paljon vaatimuksia, joka vie pohjaa alkuperäiseltä idealta yksinkertaistaa vaatimuksia.
- Kohtia, joita EU:n bussistandardi jo edellyttää. Vertailu EU-direktiiviin.
- Kalustovaatimusten yhtenäistäminen nähdään tavoiteltavana jatkossa.

Bussien maahantuojien mielipiteitä (2014)

- Kalustovaatimukset pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa ovat olleet järkeviä ja kohtuullisia sekä keskenään hyvin samankaltaisia.
- Muualle kuin Tampereelle, Turkuun ja HSL-alueelle on voitu toimittaa lähes identtisiä autoja.
- HSL:n kalustovaatimuksia pidettiin sen sijaan vaativina ja osittain jopa kohtuuttomina.
- Myös Tampereen ja Turun kalustovaatimukset poikkeavat muiden seutujen vaatimuksista ja ne saattavat vaihdella jopa seudun sisällä.
- Kalustovaatimuksissa ei kalustotoimittajien mielestä saisi olla liikaa ehdottomia vaatimuksia. Yleisesti ennakoitavuutta ja vakautta kalustovaatimuksissa pidettiin tärkeinä.
- Aika tarjouskilpailun ratkaisusta liikenteen aloittamiseen tulisi olla vähintään 7 kk, mutta 12 kk olisi optimaalinen aika. Varsinaiset kalustotilaukset voidaan tehdä vasta ratkaisujen valitusajan jälkeen. Myös speksaamistyö on laaja ja hidas, johon menee helposti 1,5–2 kk, sisältäen paljon tehtaalla käyntejä ja muuta hienosäätöä.

Bussien maahantuojien mielipiteitä (2014)

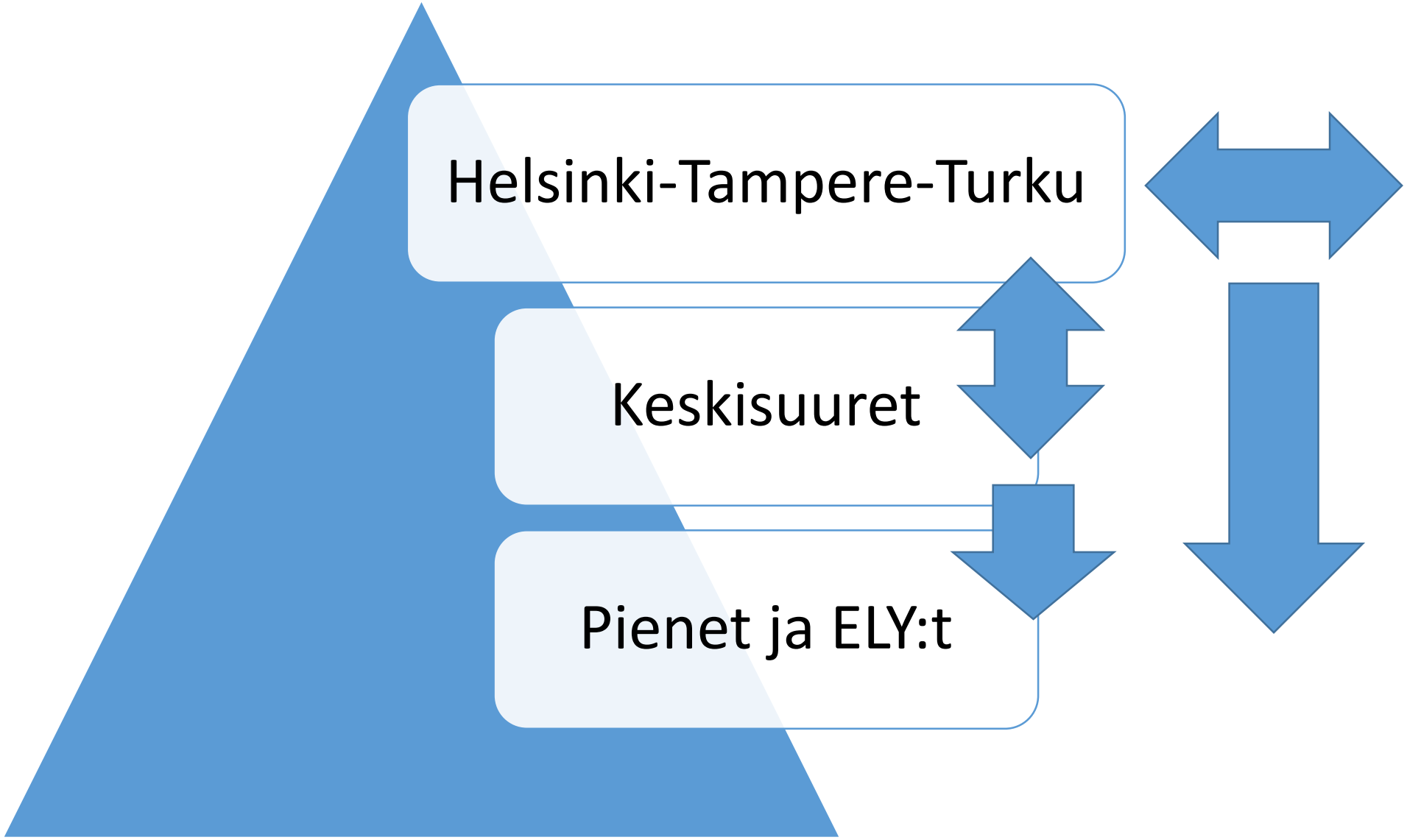
- Kalusto hankitaan pääkaupunkiseudulla usein leasingsopimuksin, muualla suositaan enemmän osamaksua. Leasingissa valmistajalla on usein jäännöserävastuu. Seitsemän vuoden jälkeen kaluston arvo on noin 20 % sen alkuperäisestä arvosta. Auton kunto ja sillä ajettu kilometrimäärä vaikuttavat kuitenkin hintaan.
- Järkevä auton käyttöikä on kalustotoimittajien mukaan noin 15 vuotta, jolloin kahdella sopimuskaudella bussi tulisi täysin hyödynnetyksi. Kalustovalmistajat tarjoavat myös huolenpitosopimuksia, mutta ne eivät ole vielä kovin yleisiä, koska moni liikenteenharjoittaja haluaa itse hoitaa pääosan huollosta ja korjauksista. Huolenpitosopimukset kuitenkin kasvattavat suosiotaan.
- Kalustovaatimukset tulisi kalustotoimittajien mielestä saada samankaltaisiksi koko maassa, jolloin kalustovalmistajien kilpailu toteutuu paremmin ja saadaan toimivat kalustomarkkinat. Kaluston myynti ulkomaille ei ole helppoa, koska joka tapauksessa tarvittaisiin muutoksia kalustoon. Myös hintataso ulkomailla on alhainen.
- Kalustovalmistajien mielestä Euro-normit riittäisivät mahdollisten pisteytysten perusteiksi. Nykyisen uuden bussikaluston päästöt ovat jo niin alhaisella tasolla, että kalustotoimittajien mielestä päästöpisteytystä voidaan pienentää. Kalustovalmistajat esittivät myös epäilyksiä esimerkiksi melumittausten luotettavuudesta, minkä takia melupisteytyksen mielekkyyttä kannattaisi harkita. Heidän mielestään olisi hyvä tyytyä valmistajien mittauksiin, jotka tehdään standardien mukaan. Ylipäätään päästöpisteytys tulisi olla riippumaton käytettävästä tekniikasta
- Ei tule jatkossakaan olemaan täysin samanlaista. Halutaan omien brändien näkyvän ja muitakin poikkeavaisuuksia voi olla, kunhan kaluston siirrettävyys paikkakunnalta toiselle tehdään mahdolliseksi. Täysmatalille busseille ei Suomessa ole tarvetta, eikä niistä keskustella tällä hetkellä.

Kalustomarkkinat ja vaatimustaso (2014)

- Tavoitteena laajemmat kalustomarkkinat. Hävinneet yritykset voivat helpommin myydä käytettyjä autoja ja voittaneet yritykset voivat hankkia myös käytettyä kalustoa.
- Yritykset voivat helpommin siirtää kalustoaan eri kaupunkiseutujen kesken. Liikennetarjonnan muutostilanteissa sopimuskauden aikana, voidaan kalustoa myös helpommin myydä/ostaa, mikäli yhtenäisemmät vaatimukset
- Suomen kalustovaatimusten tulee olla linjassa pohjoismaisten linja-autokalustoa koskevien selvitysten kanssa (Nordic Bus).
- Käytännössä kaupunki- ja seutuliikenteen yhtenäiset kalustovaatimukset tarkoittavat 3–4 eri kalustotyypin yhtenäistä, valtakunnallista määrittelyä.
  - 1–2 kalustotyyppiä koskevat matalalattiaista kaupunkikalustoa,
  - yksi kalustotyyppi seutuliikennekalustoa ja
  - yksi kalustotyyppi matalalattiaista telikalustoa.
- Maaseutuliikenteelle on myös syytä määritellä omat kalustovaatimuksensa. Lisäksi voidaan tarvita 1–2 kalustotyyppiä pienkalustolle.
- Erilaiset liikennetyypit (kaupunkiliikenne, seutuliikenne ja maaseutuliikenne) edellyttävät erilaista kalustoa. Esimerkiksi riittävä istumapaikkamäärä on tärkeämpää seutu- ja maaseutuliikenteessä kuin kaupunkiliikenteessä, maaseutuliikenteessä rahdin kuljetuksella on merkitystä, kaupunkiliikenteessä lähipäästöillä on muuta liikennettä suurempi merkitys jne.

Kalustomarkkinat ja vaatimustaso

- Kalustovaatimuksia ja -määrittelyjä laadittaessa on huolehdittava siitä, ettei niillä ole valmistajien yhdenvertaista kilpailua rajoittavia vaikutuksia linja-automarkkinoilla.
- Kaluston ikävaatimukset on syytä pitää kohtuullisina. Pääsääntöisesti keski-ikävaatimuksena riittää 8 vuotta ja maksimi-iäksi 16 vuotta. Vaikka kalustovaatimukset ovat yhtenäiset, voidaan tarvittaessa joustaa sallimalla jonkin verran vanhempaa kalustoa.
- Kaluston päästöjen pisteytys vaikuttaa merkittävästi kaluston uusiutumiseen. Pisteytyksen on syytä olla maltillinen. Sopimusajaltaan lyhyissä sopimuksissa ei päästöjä ole suositeltavaa pisteyttää lainkaan. Uusien dieselbussienkin lähipäästöt ovat hyvin alhaisia, joten niissä ei ole jatkossa juuri kiristämisen tarvetta. Sen sijaan bussiliikenteen kilpailuttamisessa tulee painottaa aiempaa enemmän kasvihuonepäästöjen vähentämistä.
- Kustannusten pienentämisen takia on hyvä, jos hankittavaa kalustoa voidaan käyttää mahdollisimman pitkään eli käytännössä kahden sopimuskauden ajan. Hyvän matkustajapalvelun ja päästöjen vähentämisen takia uutta kalustoa olisi hyvä saada kuitenkin rullaavasti käyttöön. Kalustovaatimuksilla ja pisteytyksellä tulisi pyrkiä siihen, että ainakin pääosa kokopäiväliikenteestä voidaan hoitaa sopimusten alussa uudella tai uudehkolla kalustolla. Ruuhka-ajan lisäkalustoksi sopii hyvin myös hyväkuntoinen vanhempi kalusto.


Helsinki-Tampere-Turku
Keskisuuret
Pienet ja ELY:t

Kysymyksiä?

- Mikä vaatimustaso riittää, ELY/maakunnat?
- Mitä kehitettävää vaatimuksissa on havaittu?
- Miten muutospaineet vaikuttavat? (liikennepalvelujen deregulaatio, ympäristötavoitteet, maakuntauudistus, sähköistyminen)
- Miten varmistetaan yhtenäisyys kaupunkien kesken?
- Millä prosessilla eteenpäin?
  - Vertailu HSL-Tre-Turku
  - Vertailu että Oulu ja keskisuuret ei ristiriidassa ym. kanssa
  - Yhteinen kanta NB:hen?

Kaupunkijoukkoliikenteellä kohti kestävää tulevaisuutta

Minna Soininen, toiminnanjohtaja

minna.soininen(at)pllry.fi

Paikallisliikenneliitto ry

050 4344514

Kuva: Oulun joukkoliikenne