



Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva ja tiekartta toteutukselle

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä pyytää tarjoustanne otsikon mukaisen selvityksen laatimiseen osallistumisesta.

Työn konsulttitoimeksianto on jaettu kahteen osaan:

osa A. käsittää tälle työlle ja seudun lähijunaliikenteen kehittämiseksi asetettujen odotusten kartoituksen ja analysoinnin, tavoitteellisen tulevaisuuskuvan (vision) asettamisen sekä tahtotilan muodostamiseen tähtäävän dialogin fasilitoinnin.

osa B. käsittää tavoitteellisen tulevaisuuskuvan (vision), kehittämistarpeiden, -polun ja periaatteiden (tiekartan) määrittämisen edellyttämän tietopohjan tuottamisen.

Tällä tarjouspyynnöllä pyydetään tarjouksia osan B toteuttamiseen. Osiin A ja B liittyvät tehtävät on esitetty kohdassa 3. Työn eri osia toteutetaan vuorovaikutuksessa kohdassa 3 esitetyn mukaisesti.

Tämän tarjouspyynnön luvuissa 1-4 esitellään lähtökohdat tarjouksen laatimiseen ja luvuissa 5-16 esitellään hankintamenettely. Tarjouspyynnön liitteessä on kuvattu tarjoukseen keskeisesti liittyviä lähtötietoja.



Sisällys

1. Työn tausta	3
2. Työn kriteerit ja tavoitteet	6
3. Työn vaiheet	7
4. Suunnittelualue	15
5. Tarjouskilpailuun osallistuminen ja konsultin valinta	18
6. Työssä tuotettavat aineistot.....	21
7. Toteuttamisaikataulu	21
8. Työn ohjaus ja osallistuminen	21
9. Hinta ja laskutus	22
10. Maksuehto	22
11. Tarjouksen voimassaolo	22
12. Hylkäämisperusteet	22
13. Tarjoajan kelpoisuus	23
14. Sopimusehdot.....	23
15. Sopimuksen solmiminen.....	23
16. Asiakirjojen julkisuus	24



Työn sisältö

1. Työn tausta

Tampereen kaupunkiseudulla on tavoitteena kehittää lähijunaliikennettä. Kun otetaan huomioon seudun sijaintia olemassa olevien raiteiden risteyksessä, tavoite on vähintäänkin luonteva. Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 ja Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2040 on määritelty lähijunaliikenteen kehittämissuunniksi Lempäälän ja Nokian suunnat ja Oriveden suuntaa kehitetään taajamajunaliikenteeseen tukeutuen. Lähijunaliikenteen edistämisellä on ollut keskeinen rooli kaikissa seudun kuntien ja valtion välisissä MAL-sopimuksissa vuodesta 2010 alkaen. Tämän työn toteuttaminen on sopimuskohta 8 MAL-sopimuksessa vuosille 2022-2023.

Viime vuosina liikkumiselle on asetettu uusia, liikennejärjestelmän kehittämistä kiittäviä ja rajoittavia, tavoitteita. Kaupunkiseudun tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen asettamisen yhteydessä on määritetty tavoitteen mahdollistava kulkutapajakauma: kävely 30 %, pyöräliikenne 15 %, joukkoliikenne 15 % ja autoliikenne 40 %. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämistä vuoden 2016 tasoon nähden 6 %-yksiköllä. Yksilön kannalta kulkumuodon valintaan vaikuttavat ovelta ovelle -matkaan kuluva aika, vaiva ja raha. Lähijunaliikenteessä kilpailuetuna nähdään ylivoimaisesti nopein matka-aika seudun kuntien välisessä liikkumisessa. Junan päästöttömyys sekä suuri matkustajakapasiteetti mahdollistavat merkittäviä vaikutuksia mm. liikenteen päästöjen ja ruuhkien vähentämiseksi. Muun muassa nämä tekijät perustelevat lähijunaliikenteen kehittämistä olemassa olevan väestön palvelemiseksi sekä seudun kasvun kestävästä vastaanottamisen mahdollistamiseksi.

Tampereen kaupunkiseudulle on laadittu lähijunaliikenteen kehittämisselvitys vuonna 2012 ja sitä tarkentava selvitys ”Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu” vuonna 2016. Kehittämisselvityksessä määriteltiin lähijunaliikenteen 4. vaiheinen kehityspolku sisältäen sekä infran kehittämisen että liikennetarjonnan. Asemien ja liikenteen suunnittelu -selvityksessä määriteltiin uuden aseman minimipalvelutasovaatimukset, tarkasteltiin esimerkkiasemien avulla maankäytön kehittämistä, asemien toteutusedellytyksiä ja kustannusarvioita sekä arvioitiin uusien asemien ja yhteysvälien kysyntää ja liikennetaloutta. Lisäksi Pirkanmaan liitto, Väylävirasto ja seudun kunnat ovat laatineet lukuisia asemien tarkasteluja, raitinfran kehittämisselvityksiä ja liikennöintitarkasteluja.



Lähijunaliikenteen kehityspolkuun kuvatuista askelista on konkretisoitunut lippuyhteistyö Nysse-liikenteen ja VR:n välillä. VR ja LVM ovat lisänneet junatarjontaa Tampere-Helsinki -välillä ja Lempäälässä toteutuu jo tiettyinä tunteina 2 junavuoroa suuntaansa. Myös myöhäisen illan vuoroja on lisätty. Pirkanmaalla käynnistettiin vuoden 2019 lopulla LVM:n lähijunaliikenteen pilotti. Pilotti mahdollisti mm. ensimmäisen lähijunayhteyden Tampereen ja Nokian välille tarjoten lisävuoroja työmatkaliikenteen tarpeisiin. Pilotin vaikutukset seudun junamatkustajiin tunnistettiin koronaa edeltävänä aikana merkittäviksi: pilotin ensimmäisen, ainoaksi ”normaaliksi” jääneen, kuukauden matkustajamäärät tuplaantuivat. Palvelutason parantamisen ja lippuyhteistyön kehittämisen myötä toteutunut junaliikenteen kasvu, osoittaa, että lähijunaliikenne on seudulla houkutteleva joukkoliikenteen muoto. Pilotin mukaista palvelutasoa on MAL-sopimuksen mukaista tarkoitus jatkaa.

MAL-sopimuksella edistettäviksi on määritetty seisakkeita, joilla kysyntä ja kehittämisedellytykset ovat olemassa. Uusista seisakkeista Tesoman aseman, jonka toteutus on osana MAL-sopimusta, rakentamisesta on päätetty. Asema on tarkoitus ottaa käyttöön elokuussa 2021. Olemassa olevia Nokian, Lempäälän ja Oriveden asemien kehittämistä edistetään MAL-sopimuksessa. Myös Tampereen henkilöratapihan sekä järjestelyratapihan kehittämistarpeet on MAL-sopimuksessa tunnistettu. Seudun olemassa olevat asemat ja niiden varaan kehittyvä maankäyttö, mm. Tampereen kannen alue, luovat keskeisiä perusteita junaliikenteen kehittämiseksi.

Mahdollisista uusista lähijunaliikenteen seisakkeista käydään seudulla aktiivisesti keskustelua. Esimerkiksi Tampereella on yleiskaavaluonnoksessa 2017–2021 esitetty merkittävä määrä uusia lähijuna-asemien paikkoja. Seudun useissa kunnissa on vuoden 2020 aikana toteutettu selvityksiä, joissa on tutkittu seisakkeiden teknisiä edellytyksiä. Ylöjärvellä on selvitetty raakapuuterminaalin siirtoa. Keskeinen edellytys junaliikenteen taloudellisesti perustellulle operoinnille on matkustuskysyntä. Tarkoituksenmukaisen maankäytön ja liikennejärjestelmän vaiheittaiseksi kehittämiseksi maankäyttöä ja liikennettä on tärkeää tarkastella kokonaisuuksina, alueiden kehittymisen ja niiden kehitysvaiheisiin sopivien joukkoliikennemuotojen tunnistamiseksi.

Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa on sovittu asumisen uudistuotannon kohdistamisesta pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja että uudesta asuinkerrosalasta vähintään 80 % sijoitetaan keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. MAL-sopimuksen mukainen asuntotuotannon kokonaistavoite on 3350 as/v, josta 80 % sijoittuu sopimuksen mukaan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Sopimuksen mukainen kehitys voidaan toimeenpanna usealla tavalla kestävästi. Uusien lähijunaliikenteen seisakkeiden kehittämiseksi, rajallisen kasvun suuntaaminen edellyttää valintoja eri kulkutapoihin tukeutuvan rakenteen välillä. Valintojen tekemiseksi, kunnissa tarvitaan pitkäjänteistä ja realistista kokonaisnäkemystä raideliikenteen kehittämisen edellytyksistä.

MAL-sopimuksessa on esillä myös yhteistyö valtakunnallisen raideverkon kehittämiseksi ja uusien nopeiden yhteyksien muodostamiseksi. Nopeat valtakunnalliset



yhteydet ovat tärkeitä seudun kansallisen ja kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta. Kansallisiin yhteyksiin liittyvässä suunnittelussa ja keskustelussa on tärkeää huomioida myös lähijunaliikenteen kehittämisen edellytykset, joihin tämä selvitys tuo lisätietoa. Keskustelussa nopeista yhteyksistä on tärkeää ymmärtää, sulkeeko esimerkiksi jokin kehitysvaihtoehto ovia seudullisen junapalvelun kehittämiseltä ja mikä sen yhteiskunnallinen vaikutus on.

Junaliikenteen lisäksi Tampereen kaupunkiseudulla on käynnissä muitakin merkittäviä joukkoliikenteen parantamishankkeita. Tampereella on käynnissä ensimmäisen raitiotielinjan rakentaminen ja seuraavan linjan toteutussuunnittelu. Seutuyhteistyössä laaditaan seudullisten jatkolinjojen yleissuunnitelmaa. MAL-sopimus tukee raitiotien jatkosuunnittelua seudulla. Myös bussiliikenteen kehittäminen on aktiivista. Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisestä laaditaan eri joukkoliikennemuodot kattava kokonaiskuva, MAL-sopimuksen mukaisesti, rakennesuunnitelman pohjaksi.

Tampereen kaupunkiseudulla on tunnistettu tarve muodostaa kokonaiskuva myös lähijunaliikenteen potentiaalista, kehittämismahdollisuuksista ja roolista joukkoliikennejärjestelmässä ja liikenteelle asetettuihin tavoitteisiin vastaamisessa. Näkemys lähijunaliikenteen kehittämisestä luo keskeisen pohjan seudun yhdyskuntarakenteen ja muun liikennejärjestelmän kehittämiselle. Seudun joukkoliikenteen kehityskuva määritetään osana seudun rakennesuunnitelman päivittämistä MAL-sopimuksen mukaisesti.

Raideliikenteen kehittäminen oli eritasoisina toimina vahvasti mukana myös MAL-sopimuksessa vuosille 2016-2019. Sopimuksen seurannassa on noussut vahvasti esille, että sopimuksen ylätasolla olevat kirjaukset eivät juuri ole edenneet konkreettisiksi toimiksi. Edellisellä MAL-sopimuskaudella raideliikenteen kehittämiseksi on paljon toimia menossa, mutta selkeää näkemystä selvitysten roolista ja vaikutuksista on vaikea muodostaa. Yhtenäistä tahtotilaa siitä, mitä raideliikenteen kehittämiseksi tehdään, ei valtion ja kuntien kesken ole. Myös kuntien sisällä on erilaisia näkemyksiä siitä, miten lähijunaliikennettä tulisi kehittää.

Lähijunaliikenteen kehittäminen on teema, joka edellyttää useiden eri toimijoiden samansuuntaista yhteistyötä. Yhteistyöhön muodostuu haasteita, jos ja kun samasta teemasta puhuttaessa eri toimijoilla on erilaiset käsitykset suunnittelun ja toteuttamisen edellytyksistä, toteutumisen mahdollisesta aikajänteestä, vastuista rahoituksesta, jne. Kun yhteistä kieltä ja käsitystä kehittämisen visiosta, tarpeista ja edellytyksistä ei ole, myös toimenpiteiden edistäminen on vaikeaa. Konkreettisen tekemisen sijaan korostuu edunvalvonta.

Tässä työssä muodostetaan, edellä kuvattujen lähtökohtien perustelevana, laajassa sidosryhmäyhteistyössä tavoitteellinen tulevaisuuskuva eli visio lähijunaliikenteen kehittämiselle Tampereen kaupunkiseudulla sekä selvitetään, mitä vision toteutuminen edellyttää.



2. Työn kriteerit ja tavoitteet

Tällä toimeksiannolla vastataan Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja valtion väliin MAL-sopimukseen vuosille 2020-2023 kirjattuun sopimuskohtaan 8. Sopimuskohtaan sisältyy seuraavia kriteerejä toteutettavalle selvitykselle:

- Toteutetaan selvitys lähijunaliikenteen tulevaisuuden kehittämistarpeista osana liikennejärjestelmätyötä
- Arvioidaan lähi- ja taajamajunaliikenteen roolia seudun maankäytön kehittämisessä ja joukkoliikennejärjestelmässä.
- Selvityksessä huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja linjaukset sekä lähijunaliikenteen palveluja koskevat sopimukset ja linjaukset.
- Valtio osallistuu asiantuntijana selvitystyöhön.
- Selvityksen tuloksia hyödynnetään MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä, kun osapuolet muodostavat pidemmän aikavälin linjauksia lähijunaliikenteen kehittämiseksi.

MAL-sopimuksen muodostamien kriteerien täyttämiseksi ja niiden täydentämiseksi toimeksiannolla pyritään tukemaan kuntien kaavoitusta olevien ja mahdollisten uusien asemaympäristöjen kehittämisessä, tunnistamaan eri toimijoiden resurssointitarpeita sekä vahvistamaan raideliikenteen kehittämiseen kytkeytyvien toimijoiden yhteistä näkemystä ja tahtotilaa seudun lähijunaliikenteen kehittämien visiosta, tarpeista ja kehittämisen edellytyksistä. Nämä tavoitteet muodostavat työlle edelleen seuraavia kriteerejä:

- Selvityksessä huomioidaan kuntien ja seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet, linjaukset ja suunnitelmat sekä näihin liittyvät selvitykset.
- Selvityksessä tunnistetaan lähijunaliikenteen kehittämiseen liittyvät investointi ja operointikustannukset.
- Selvityksessä muodostetaan arvio sen sisältämien tulevaisuuskuvien ja toimenpiteiden yhteiskunnallisista vaikutuksista.
- Selvityksessä tehdään laajaa sidosryhmäyhteistyötä, sisältäen kuntien ja valtion toimijoita, poliittisia päätöksentekijöitä sekä kolmannen sektorin aktiivisia toimijoita.



Työn tavoitteena on siten edellä mainitut kriteerit huomioiden:

- koota yhteen ja analysoida aiempien selvitysten ja suunnitelmien tuottama tietopohja (mm. lähijunaliikenteen kehittämisen päämäärät, reunaehdot ja mahdollisuudet) työn lähtökohta-aineistoksi
- muodostaa haastatteluilla käsitys eri sidosryhmien odotuksista ja tarpeista tälle työlle sekä lähijunaliikenteen kehittämiselle
- muodostaa em. lähtökohdista vaihtoehtoisia skenaarioita, liittyen lähijunaliikenteen rooliin Tampereen kaupunkiseudulla, mahdollisten tulevaisuuksien pohtimiseksi ja niiden vaikutusten sekä toteuttamisen edellytysten arvioimiseksi
- muodostaa Tampereen seudun lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat (visiot) vuosille 2030 ja 2050
- tunnistaa vision toteutumiseen liittyvät toimenpiteet sekä niiden vaikutukset ja kehittämisen edellytykset
- määrittää toteutuspolku, mm. seisakkeiden kehittämisen askellus, raidekapasiteetin lisäykset ja liikennöinnin kehitys, sekä vuosien 2030 ja 2050 visioiden saavuttamiseksi sekä arvioida kokonaisuuden vaikutukset. Toteutuspolun määrittämisessä huomioidaan työlle asetetut kriteerit sekä haastatteluissa tunnistetut odotukset.
- määrittää periaatteet (mm. maankäytön kohdentaminen, rahoitus, kustannusjako, muun liikennejärjestelmän kehittäminen) toteutuspolun edellyttämien (vuoteen 2030 mennessä toimeenpantavien) toimenpiteiden toteuttamiseksi
- lisätä sidosryhmien ymmärrystä lähijunaliikenteen kehittämisen toimintaympäristöstä: keskeistä on muodostaa yhteinen ymmärrys ja näkemys siitä, millaisia muutoksia ja resursseja lähijunaliikenteen kehittämisen erilaiset skenaariot ja niiden vaikutukset edellyttävät toteutuakseen sekä muodostaa tahtotilaa valintojen tekemiseen yhteisen vision pohjalta.
- sitouttaa sidosryhmiä yhteisen tavoitteellisen tulevaisuuskuvan saavuttamiseen sekä tiekartan toteutukseen

Työn tavoitteistoa tarkennetaan lähtökohtatarkastelujen jälkeen.

3. Työn vaiheet

Työ muodostuu seuraavista vaiheista, joita toteutetaan osin samanaikaisesti, alla kuvatun alustavan aikataulun mukaisesti.

1. Lähtökohtahaastattelut (osa A) (tammi-helmikuu)



2. Lähtötietoanalyysi (osa B) (helmikuu)
3. Työn lähtökohtien ja tavoitteiden tarkentaminen (osat A ja B) (maaliskuu)
4. Skenaarioiden muodostaminen (osa B) (maalis-huhtikuu)
5. Tavoitteellisten tulevaisuuskuvien (visiot) määrittäminen (osa A) (toukokuu)
6. Toimenpidepolkujen määrittäminen (osa B) (kesä-heinä, elo-syys, loka-marras)
7. Toteuttamisperiaatteiden määrittäminen (osa B) (kesä-heinä, elo-syys, loka-marras)
8. Iterointi (osat A ja B) (kesä-heinä, elo-syys, loka-marras)
9. Yhteenveto (osat A ja B) (marras-joulukuu)
10. Raportointi (osat A ja B) (helmikuu-joulukuu)

Työvaiheiden tavoitteet, alustavat tehtävät ja kytkennät muihin vaiheisiin on kuvattu alla. Työvaiheissa hyödynnettävät menetelmät tarkennetaan tarjouksessa. Osan B:n onnistuminen edellyttää yhteistyötä osa A konsultin kanssa.

3.1. Lähtökohtahaastattelut (osa A)

Mitä: Muodostetaan käsitys eri toimijoiden näkemyksistä lähijunaliikenteen kehittämisen keskeisiksi päämääriksi ja rajoitteiksi sekä odotuksista tälle työlle.

Miten: Työvaihe toteutetaan sidosryhmille tehtävillä haastatteluilla ja ryhmähaastatteluilla.

Seudun asiantuntijanäkemyksiä on tunnistettu jo aiemman seutuyhteistyön ja tämän selvityksen ohjelmoinnin yhteydessä. Asiantuntija näkemystä seudulla täydennetään ryhmähaastattelulla, johon osallistetaan seudun, seudun kuntien ja maakunnan liikenteen ja maankäytön asiantuntijoita.

Myös valtion tason asiantuntijanäkemyksiä on tunnistettu aiemman seutuyhteistyön ja tämän selvityksen ohjelmoinnin yhteydessä. Valtion tason asiantuntija näkemystä täydennetään ryhmähaastattelulla, johon osallistetaan toimijoita mm. LVM:stä, Traficomista, Väylästä sekä mahdollisista muista valtion viranomaistoista.

Kuntien ja valtion asiantuntijanäkökulmia täydennetään ensimmäisessä vaiheessa seudun ja valtion päätöksentekijöiden, HSL:n, VR:n, kauppakamarin sekä kansalaisaktiivien haastatteluilla. Haastatteluja toteutetaan n.10 kappaletta.



Miksi: Lähtökohtahaastattelut muodostavat aineistoa erityisesti työn lähtökohtien ja tavoitteiden tarkentamiseen sekä skenaarioiden muodostamiseen.

Kuka: Osan A konsultti toteuttaa ja analysoi haastattelut yhdessä tilaajan kanssa.

3.2. Lähtötietoanalyysi (osa B)

Mitä: Lähtötietoanalyysin avulla muodostetaan kokonaiskuva siitä, millaisia suunnitelmia ja selvityksiä eri toimijoilla on sekä arvioidaan niiden yhteneväisyyksiä ja eroja sekä toteutumisen edellytyksiä yksittäisinä ja seudullisena kokonaisuutena.

Seudun selvitysten ilmentävää lähestymistapaa peilataan Helsingin, Turun ja Oulun seuduilla tehtyihin sekä kansainvälisiin selvityksiin ja arvioidaan eri seutujen lähestymistapojen sekä hyödynnettyjen ratkaisujen eroja junaliikenteen kehittämisessä.

Miten: Konsultti tutustuu tarjouspyynnön liitteenä toimitettuihin aineistoihin ja koostaa niistä keskeiset asiat yhdessä selvityksen toteuttajan kanssa. Tavoitteena on tiedon tehokas koostaminen. Vuorovaikutuksen selvityksen toteuttajan kanssa voi hyödyntää esimerkiksi sähköpostikyselyä ja projektiryhmän kokousta.

Miksi: Lähtötietoanalyysi muodostaa aineistoa erityisesti työn lähtökohtien ja tavoitteiden tarkentamiseen, skenaarioiden muodostamiseen sekä toimenpidepolkujen ja toteuttamisperiaatteiden määrittämiseen. Selvitysten läpikäyminen mahdollistaa olemassa olevan tiedon hyödyntämisen sekä olemassa olevien selvitystarpeiden ja selvitysten yhteensovittamistarpeiden tunnistamisen.

Kuka: Osan B konsultti koostaa aineiston ja toteuttaa analyysin vuorovaikutuksessa lähtökohtaselvitysten toteuttajatahojen kanssa.

3.3. Työn lähtökohtien ja tavoitteiden tarkentaminen (osa A ja B)

Mitä: Työvaiheessa koostetaan yhteen työvaiheista 1 ja 2 muodostettu näkemys siitä, mihin tällä työllä tulee hakea vastauksia? Millaisiin kysymyksiin haastattelujen pohjalta halutaan vastauksi? Millaista tietopohjaa olemassa olevat selvitykset tarjoavat ja miltä osin tietoa pitää vielä tarkentaa? Mihin työssä käytössä olevat resurssit on perusteltua kohdentaa?

Miten: Työvaiheen 1 ja 2 keskeiset havainnot raportoidaan ja niiden pohjalta laaditaan esitys, päivitetty työsuunnitelma, tämän työn lähtökohtien, tavoitteiden ja hyödynnettävien menetelmien tarkentamiseksi.

Työvaiheessa pidetään sidosryhmätilaisuus tai mahdollistetaan sidosryhmien osallistaminen muulla tavoin.

Miksi: Työvaihe muodostaa lähtökohdat lopputyölle. Työvaiheessa on tärkeää, että työn keskeiset sidosryhmät sisäistävät tässä työssä tavoiteltavan tuloksen sekä saatettavan tarkkuustason.



Työvaiheessa mm. linjataan työssä hyödynnettäviä oletuksia, esim. hyödynnettävät maankäytön kasvu projektiot sekä toisaalta tunnistetaan työssä varioitavat tekijät.

Kuka: Osien A ja B konsultit työstävät yhteenvedon yhdessä tilaajan kanssa.

3.4. Skenaarioiden muodostaminen (osa B)

Mitä: Työvaiheessa muodostetaan neljä toisistaan poikkeavaa skenaariota, joista yksi kuvaa menneestä kehityksestä projektoitavaa tulevaisuutta (VE0).

Skenaariot sisältävät seudun maankäyttöä, asumista, liikennettä, palveluita ja elinkeinoja yleisellä tasolla käsittelevät tulevaisuuskuvat sekä kuvauksen siitä, millaisella lähijunaliikenteen kehitykseen kytkeytyvällä tapahtumien kululla tulevaisuuskuvaan on nykytilanteesta edetty. Skenaarioiden tulee olla johdonmukaisia sekä uskottavia.

Miten: Skenaarioiden muodostamisessa hyödynnetään työvaiheiden 1, 2 ja 3 tuloksia. Skenaariot voidaan muodostaa esimerkiksi hyödyntämällä PESTEV-analyysiä. Skenaarioiden lähtökohtana voidaan hyödyntää esimerkiksi odotuksia seudun kasvun määrästä ja kohdentumisesta, johon työhön on mahdollista saada lähtökohtia seudun maankäytön ja asumisen kehityskuvista. Skenaarioiden sisältämien tulevaisuuskuviin muita mahdollisia muuttujia ovat esimerkiksi muun liikennejärjestelmän, talouden ja seudun väestörakenteen muutokset.

Skenaarioiden yhteydessä hyödynnetään erilaisia indikaattoreita kuvaamaan esimerkiksi lähijunaliikenteen palvelutasoa [mm. matka-aika ja vuoroväli asemien välillä], yhdyskuntarakenteen kehittämisen vaikutuksia [mm. matkustajamäärät], sekä tarvittavia resursseja [mm. investointikustannukset, euroa/matka]. Indikaattoreilla hahmotetaan mittaluokkia ja eroja skenaarioiden välillä.

Skenaariot havainnollistetaan kuvilla ja kartoilla.

Miksi: Työvaiheessa tunnistetaan seudun mahdollisia tulevaisuuksia sekä niihin kytkeytyviä lähijunaliikenteen kehittämisen polkuja ja edellytyksiä.

Työvaihe muodostaa lähtökohdan vision sekä toimenpidepolkujen määrittämiselle. Työvaiheessa muodostettava VE0 muodostaa vertailuvaihtoehdon toimenpidetarkastelujen yhteydessä tehtäville vaikutusarvioinneille.

Kuka: Osan B konsultti muodostaa skenaariot yhdessä tilaajan kanssa.

3.5. Tavoitteellisten tulevaisuuskuviin (visioiden) määrittäminen (osa A-B)

Mitä: Seudun lähijunaliikenteen kehitykselle määritetään tulevaisuuteen liittyvät tavoitetilat eli visiot vuosille 2030 ja 2050.



Miten: Visio määritetään seudulle ja sen kunnille asetettuja tavoitteita hyödyntäen valmisteltujen skenaarioiden pohjalta. Visiota käsitellään ja työstetään laajassa sidosryhmäyhteistyössä. Vision yhteydessä käsitellään tarkoituksenmukaisella tasolla junaliikenteen verkostoa (esimerkiksi asemaverkkoa, pääteasemia, raitininfrastruktuuria, kalustoa ja asemaympäristöjen maankäytön volyyymiä) ja tunnuslukuja (esimerkiksi vuoroväli, kustannukset, matka-ajat).

Vision mukaisen tulevaisuuden yhteiskunnalliset vaikutukset arvioidaan suhteessa seudun ja valtion tavoitteisiin.

Työvaiheessa pidetään sidosryhmätilaisuus tai hyödynnetään muuta osallistamisen menetelmää, jossa käsitellään skenaariot ja niiden pohjalta laadittu ehdotus visioksi.

Miksi: Visio muodostaa tavoitetilan toimenpiteiden ja periaatteiden määrittämiseksi vaiheissa 6 ja 7, jotka voivat antaa perusteita vision tarkistamiselle (iterointi).

Kuka: Osan B konsultti vastaa pääosin visioehdotuksen muodostamisesta ja sen edellyttämästä tietopohjan koostamisesta.

Osan A konsultti fasilitoi keskustelun vision muodostamiseksi ja käsittelemiseksi yhdessä tilaajan kanssa.

3.6. Toimenpidetarkastelut (osa B)

Mitä: Työvaiheessa kartoitetaan toimenpiteet, joita edellisessä työvaiheessa määritetyn vision saavuttaminen edellyttää. Toimenpiteiden määrittämisessä hyödynnetään aiemmin määritettyjen skenaarioiden sisältöjä, aiempia selvityksiä sekä tehdään tarvittavilta osin uusia tarkasteluja, liittyen esim. kapasiteetin ja kaluston tarpeisiin. Toimenpiteiden ja niiden mukaisen järjestelmän vaikutukset ja toteuttamisen edellytykset arvioidaan.

Miten: Tehtävien tarkastelujen taso ja tarkkuus tarkennetaan työvaiheessa 3 hahmotettavien edellytysten pohjalta. Tarkasteltavat toimenpiteet määritetään vision pohjalta.

Tehtävien toimenpidetarkastelujen lähtökohtaisena tarkkuustasona on ”strateginen taso” millä tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että tuotettavan tiedon tulee olla riittävän tarkkaa toimenpiteiden välillä tehtävien valintojen tekemiseen ja perusteluun sekä toimenpiteiden toteuttamisedellytysten hahmottamiseen.

Työvaiheessa tulee varautua toteuttamaan vähintään kaksi toteuttamispolkua (iterointi) ja testaamaan niitä vähintään kahdessa erilaisessa maankäyttöskenaariossa sekä toteuttamaan vähintään kaksi erityyppistä herkkyystarkastelua.



Toteuttamispoluille ja niiden lopputiloille laaditaan vaikutusten arviointi. Tarkasteltavan toteuttamispolun vaikutuksia verrataan VEO vaihtoehtoon. Vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää Tampereen kaupunkiseudun MAL-suunnittelussa laadittua vaikutusten arviointikehikon mukaisia teemoja ja arviointitapoja. Vaikutusten arvioinnin tueksi tulee tuottaa tunnuslukuja, esimerkiksi mallintamalla.

Junaliikenteen toimivuuden ja toteuttamisedellytysten tarkastelussa hyödynnetään tarkoituksenmukaisia menetelmiä sekä vaiheessa 3 täsmennettäviä ohjeita ja standardeja.

Miksi: Toimenpidetarkastelut muodostava lähtökohdan toimintaperiaatteiden määrittämiselle ja iteroinnille kokonaisuuden kehittämiseksi.

Kuka: Osan B konsultti määrittää testattavan toimenpidevalikoiman yhdessä tilaajan kanssa ja toteuttaa vaikutusten arvioinnin sekä alustavan toteuttamisedellytysten arvioinnin.

3.7. Toteuttamisperiaatteiden määrittäminen (osa B)

Mitä: Työvaiheessa määritetään käsiteltyjen toimenpiteiden toteuttamisperiaatteet, eli toimenpiteiden vastuu, rahoitus, ajoitus, osalliset, laatu ym. teemoja tunnistetaan ja linjataan periaatteiksi. Toisin sanoen varmistetaan ja kartoitetaan toimenpiteiden toteuttamisedellytyksiä.

Miten: Toimepiteiden kytkennät toisiinsa sekä seudun yhdyskuntarakenteen kehittämiseen sekä muiden osapuolten kehittämiseen kartoitetaan ja kuvataan. Toimenpiteiden kustannukset kuvataan aiempien selvitysten pohjalta, arvioita tarvittaessa täsmentäen, tai lasketaan esisuunnittelutarkkuudella Toteutuspolkujen toimenpiteiden edellyttävien toimenpiteiden toteutusvastuut ja edellytykset kartoitetaan ennakkotapausten avulla.

Tehtävien tarkastelujen pohjalta toimenpiteet kuvataan toimenpidekortteina, joiden pohjalta hankkeiden osapuolet voivat tarkastella toimenpiteiden toteuttamisen edellytyksiä näkökulmastaan.

Miksi: Työvaiheessa tunnistetaan ja määritetään alustavasti toimenpiteiden toteuttamisedellytykset. Tavoitteena on löytää edellytykset asetettavan vision kannalta kriittisen toimenpidepolun toimeenpanolle sekä tunnistaa tarpeet polun ja/tai toteuttamisperiaatteiden kehittämiseksi.

Kuka: Osan B konsultti kartoittaa ja linjaa alustavat toteuttamisperiaatteet yhdessä tilaajan sekä toimenpiteiden kannalta keskeisten sidosryhmien kanssa.



3.8. Iterointi (osa A ja B)

Mitä: Työvaiheessa tarkastellaan, miten toimenpiteet (työvaihe 6) vastaa asetettuun visioon (työvaihe 5) ja miten toteuttamisedellytykset (työvaihe 7) mahdollistavat toimenpiteiden (työvaihe 6) toteuttamisen.

Miten: Iterointia ja lähtökohtia iterointiin pohditaan käytännössä jatkuvana työn vaiheiden 6 ja 7 aikana, kun tarkastellaan parhaita keinoja saavuttaa tavoiteltavaa visiota. Iteroinnin yhteydessä tarkastellaan mm. sitä, millaisilla toimenpiteillä visio on mahdollista saavuttaa ja miten toimenpiteet on mahdollista toteuttaa sekä etsitään vaihtoehtoisia tapoja vision saavuttamiseksi. Tarvittaessa avataan keskustelu myös työvaiheessa 5 asetetusta visiosta. Iterointia sisältyy siten työn vaiheisiin 5, 6 ja 7.

Ensimmäisen toimenpidepolkuvaihtoehdon valmistumisen jälkeen mietitään, mitä voidaan tehdä paremmin ja muodostetaan lähtökohdat toisen toimenpidepolun määrittämiseen.

Ensimmäisen toimenpidepolun valmistumisen jälkeen työvaiheessa pidetään sidosryhmätilaisuus tai hyödynnetään muuta osallistamisen menetelmää.

Miksi: Työssä tavoitellaan mahdollisimman laajaa ymmärrystä tahtotilan muodostamisen pohjaksi, mikä edellyttää vaihtoehtojen pohtimista.

Työn tavoitteena on määrittää saavutettavissa oleva visio ja toimenpidepolku siihen pääsemiseksi. Vision ja toimenpidepolun määrittäminen voi edellyttää useampaa yritystä.

Kuka: Osan B konsultti määrittää työvaiheiden 5,6 ja 7 pohjalta iterointitarpeet yhdessä tilaajan kanssa.

Osan A konsultti fasilitoi keskustelun iterointitarpeiden tarkentamiseksi yhdessä tilaajan kanssa.

3.9. Yhteenveto (osa A ja B)

Mitä: Työn yhteenveto sisältää työn keskeiset huomiot teemoissa:

- seudun lähijunaliikenteen kehittämisen visio ja sen yhteiskunnalliset vaikutukset
- toteutuspolku vision saavuttamiseksi
- toteutuspolun toteuttamisperiaatteet
- selvityksen prosessi
- jatkotoimenpiteet.



Miten: Yhteenvedo toteutetaan työssä toteutettavien iterointikierrosten jälkeen. Yhteenvedossa peilataan työn lopputuloksia alussa määriteltyihin skenaarioihin ja sekä tehdään johtopäätökset siitä, miten tässä työssä muodostettu tahtotila niiden toteutumiseen voi vaikuttaa.

Miksi: Yhteenvedossa kuvataan työn tavoitteiden saavuttamisen ja kriteereiden täyttyminen kannalta keskeiset nostot.

Yhteenvedossa kuvataan lisäksi, mistä asioista pystyttiin tämän työn yhteydessä määrittämään sidosryhmien kesken johdonmukainen ja yhtenevä näkemys ja tahtotila sekä mitä asioita jäi edelleen avoimeksi. Toisin sanoen yhteenvedo toteaa, miltä osin työssä määritetty toimenpidepolku on mahdollista viedä tässä työssä ja ajassa tehdyn tahtotilan pohjalta toteutukseen ja miltä osin toteutuspolun toteutumisen edellytykset ratkaistaan myöhemmin.

Työvaiheessa pidetään sidosryhmätilaisuus.

Kuka: Osan B konsultti kiteyttää yhteenvedon työvaiheiden 2-8 pohjalta. Tekemällä loppuraportin.

Osan A konsultti analysoi yhteenvedon osan 1 sekä sidosryhmätilaisuuksien keskustelun antamaa näkemystä hyödyntäen.

3.10. Raportointi (osa A ja B)

Mitä: Työn vaiheet raportoidaan siten, että niitä voi hyödyntää myös itsenäisinä tietolähteinä eri tyyppisissä jatkotoimenpiteissä. Raportointi toteutetaan tiiviinä ja havainnollisena. Raportoinnissa kuvataan myös prosessin etenemistä.

Miten: Raportointia toteutetaan jatkuvana työn edetessä. Raportoinnissa kuvataan prosessin eteneminen. Työ raportoidaan hyödyntäen Tampereen kaupunkiseudun visuaalista ilmettä. Raportointi toteutetaan mahdollisimman kansantajuuisena ja havainnollisena. Raportoinnissa hyödynnetään esimerkiksi karttoja ja infograafeja. Työn raportit toimitetaan lausunnoille sidosryhmille. Konsultit varautuvat tekemään stilistisiä muutoksia toimitettujen kommenttien pohjalta.

Miksi: Työn vaikuttavuus on laaja ja teema herättää suurta mielenkiintoa. Työn vaikuttavuuden vuoksi on tärkeää, että raportointi on ymmärrettävää ja helposti hyödynnettävää. Työn luonne on Tampereen kaupunkiseudulle uudentyypinen ja merkittävä, joten myös prosessin kuvaus on tärkeä dokumentoida.

Kuka: Raportointia toteutetaan konsulttien yhteistyönä siten, että konsultti B vastaa raportin yhtenäisestä visuaalisesta ilmeestä. Osien A ja B konsultit vastaavat sisällöntuottamisesta työn toteutuksen vastuualueiden mukaisesti. Eri osien raportoinnin ominaispiirteinä voi määrittää että, osan A raportoinnissa käsitellään seu-



dun lähijunaliikenteen tahtotilan muodostumista ja osan B raportoinnissa käsitellään lähijunaliikenteen teknis-taloudellista kehittämistä sekä yhteiskunnallisia vaikutuksia.

4. Suunnittelualue

Selvitys- ja suunnittelualue muodostuu lähtökohtaisesti Tampereen kaupunkiseudun kahdeksan kunnan alueesta sekä niiden lähijunaliikenteen kehittämisedellytyksiin kiinteästi kytkeytyvästä rataverkosta.

Eri alueiden käsittelytarkkuus vaihtelee työvaiheittain. Lähtökohtia suunnittelualueeseen ja osallistamiseen liittyen työvaiheittain seuraavassa taulukossa.

1. Lähtökohtahaastattelut (osa A)	Haastattelujen näkökulmana on Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen Haastatteluissa käsitellään tarvittaessa laajempaa aluetta
Lähtötietoanalyysi (osa B)	Analysoidaan Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisen kannalta oleelliset selvitykset ja suunnitelmat
Työn lähtökohtien ja tavoitteiden tarkentaminen (osat A ja B)	Linjataan tehdyn lähtökohtaselvittelyn perusteella jatkotyön osallistamisesta Huom. Vaiheissa 6 ja 7 käsiteltävien toimenpiteiden ja toteuttamisperiaatteiden tarkoituksenmukaiseksi sisällyttämiseksi työhön, tulisi käsiteltävien toimenpiteiden toteuttamisesta vastaavan sidosryhmän olla mukana.
Skenaarioiden muodostaminen (osa B)	Skenaarioiden sisältämissä tulevaisuuskuvissa lähtökohtaisesti kuvaus Tampereen kaupunkiseudusta. Tulevaisuuskuvan edellyttämien toimenpiteiden toteutumisessa käsitellään tarvittaessa laajempaa aluetta (esim. ”alueen ulkopuolella olevan aseman lisäraide toteutunut kääntöjen mahdollistamiseksi”)



Vision määrittäminen (osa A)	<p>Visio määritetään koskemaan Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikennettä.</p> <p>Visioon voi sisältyä myös kaupunkiseudun rajat ylittävää liikennettä (esim. tavoiteltava palvelutaso ja matka-aika Tampere-Toijala välillä)</p>
Toimenpidepolkujen määrittäminen (osa B)	<p>Toimenpidepolkuja käsitellään tarvittavassa laajuudessa</p> <p>Huom. toteuttamisedellytysten mahdollistamiseksi tulisi toimenpiteiden omistaja osallistaa työn vaiheeseen tarkoituksenmukaisesti.</p>
Toteuttamisperiaatteiden määrittäminen (osa B)	<p>Toteuttamisperiaatteita käsitellään toimenpidepolkujen edellyttämässä laajuudessa.</p>
Iterointi (osat A ja B)	<p>käsitellään kohtien 5, 6 ja 7 määrittämässä laajuudessa.</p>
Yhteenveto (osat A ja B)	<p>määritetään kohdan 3 asettamassa laajuudessa</p>
Raportointi (osat A ja B)	<p>käsitellään tarkoituksenmukaisessa laajuudessa.</p>



Tampereen kaupunkiseudun kuntien rooli työssä määrittyy vahvasti lähijunaliikenteen ja raideverkon merkityksestä kunnan kehittämisessä. Lähtökohtana on, että kaikki seudun kunnat osallistuvat selvityksen toteutukseen. Kuntien kehittämiseen liittyviä erityistarpeita on kuvattu alla:

Tampere	seudullisen liikenteen solmukohta. Kaavoissa lukuisia uusia seisakkeita. Lähijunaliikenteen kehitys ja kehittämisen edellytykset vaikuttavat merkittävästi maankäytön ja liikenteen ratkaisuihin sekä vaiheistamiseen.
Nokia ja Lempäälä	kuntakeskus henkilöliikenteen seisake. Kaavoissa lukuisia uusia seisakkeita. Lähijunaliikenteen kehitys ja kehittämisen edellytykset vaikuttavat merkittävästi maankäytön ja liikenteen ratkaisuihin sekä vaiheistamiseen.
Orivesi	kuntakeskus jakaantuu henkilöliikenteen kahteen henkilöliikenteenseisakkeeseen. Lähijunaliikenteen kehitys ja kehittämisen edellytykset vaikuttavat merkittävästi maankäytön ja liikenteen ratkaisuihin sekä vaiheistamiseen.
Kangasala, Ylöjärvi	ei henkilöliikenteen seisakkeita nykytilassa. Junaliikenteen rooli kokonaisuutena ratkaistava.
Pirkkala, Vesilahti	ei raiteita. Junaliikenteen rooli lähitulevaisuudessa matkaketjujen osana.



Hankintamenettely

5. Tarjouskilpailuun osallistuminen ja konsultin valinta

Kuntayhtymä pyytää tarjousta Osan B toteuttamisesta. Hankintamenettely on avoin. Tarjouspyyntö on julkaistu Kuntayhtymän internetsivuilla osoitteessa www.tampereenseutu.fi 18.12.2020. Tarjouspyyntö julkaistaan myös Hilmassa. Tarjouspyyntö on lähetetty suoraan joillekin mahdollisille tarjoajille.

Konsultin valinta etenee kolmivaiheisesti.

1. tarjouskilpailuun ilmoittautuminen ja esittelyajan varaaminen
2. alustavan tarjouksen esittely
3. tarjouksen laatiminen.

Tarjouskilpailuun ilmoittautuminen, tarkentavien kysymysten esittäminen ja esittelyajan varaaminen

Ensimmäisessä vaiheessa tarjoajien tulee ilmoittaa kiinnostuksensa osallistua tarjouskilpailuun, esittää tarkentavat kysymykset ja varata esittelyaika. Ilmoitus kiinnostuksesta ei sitouta tarjouksen jättämiseen.

Ilmoittautuminen tulee lähettää pe 15.1.2021 klo 12:00 mennessä osoitteisiin kirjaamo@tampereenseutu.fi ja tapani.touru@tampereenseutu.fi. Ilmoittautumisen tulee sisältää

- tarjouksen yhteyshenkilö yhteystietoineen
- työhön tarjottavat henkilöt: nimi, rooli tarjottavassa työssä ja henkilöreferenssit (maks. 5kpl/hlö/rooli) roolia vastaavista aikaisemmista työtehtävistä.
 - Referensseistä tulee käydä ilmi työn tilaaja, tiivis kuvaus työstä ja tehtävästä, valmistumisvuosi.
- tieto mahdollisista esittelyajoista
- työohjelmaan ja tarjouspyyntöön liittyvät kysymykset.



Esittelyajat jaetaan ilmoittautumisjärjestyksessä. Mahdollisia, tasatunnein vaihtuvia, 1h esittelyaikoja on seuraavissa aikaikkunoissa:

1.2. klo. 9.00 - 11.00 ja 12.00 - 15.00

2.2. klo. 9.00 - 11.00 ja 12.00 - 15.00

4.2. klo. 12.00 - 15.00

5.2. klo. 9.00 - 12.00

Tarvittaessa kartoitetaan lisää vaihtoehtoja.

Vastaukset esitettyihin kysymyksiin toimitetaan tarjouskilpailuun ilmoittautuneille yhteyshenkilöille 20.1.2020 mennessä.

Alustavan tarjouksen esittely- ja keskustelutilaisuus

Esitettyjen referenssien perusteella valitaan vähintään 2 tarjoajaa, jotka kutsutaan esittelemään alustava tarjouksensa ja ehdotuksensa työn toteuttamiseksi. Esittelytilaisuus järjestetään Teams-yhteydellä. Kullekin tarjoajalle varataan 30 min aika esitellä ehdotuksensa työstä kuntayhtymän, kuntien ja Väyläviraston asiantuntijoista koostuvalle valintaryhmälle. Esittelyn jälkeen varataan 30 min keskustelulle ja kysymyksille. Esittelymateriaali (esim. powerpoint-esitys) ja mahdolliset täydentävät liitteet tulee toimittaa esittelyn jälkeen sähköisesti valintaryhmälle.

Esittelyyn tulee sisällyttää

- Työhön tarjottava työryhmä: projektipäällikkö sekä hankkeen kaikkien avainhenkilöiden roolit ja kokemus vastaavista tehtävistä. Tarjouksen voi tehdä myös yhteenliittymänä. Esittelytilaisuudessa tulee tuoda ilmi tarjoajan mahdollisesti käyttämät yhteistyökumppanit ja alikonsultit. Tarjoaja vastaa yhteistyökumppaninsa ja alikonsulttinsa työstä kuten omastaan.
- Työsuunnitelma hyödyntäen tarjouspyynnössä esitettyä vaiheistusta. Esittelyn yhteydessä voi esittää muutoksia ja täydennyksiä vaiheistukseen. Työsuunnitelmassa tulee esittää työn menetelmät ja tuotteet työvaiheittain, mm. saavutettava suunnittelutarkkuus, sekä luonnos raportoinnin sisällysluettelosta.
- Aikataulu, sisältäen työn vaiheistus ja vuorovaikutus, koko työn toteuttamisesta.
- Ehdotus prosessin vuorovaikutuksesta suhteessa tilaajaan, ohjaus- ja projektiryhmiin, sidosryhmiin sekä osan A konsulttiin.



- Arvio kokonaispalkkion mahdollistamasta ja työsuunnitelman toteuttamisen edellyttämästä työmäärästä (h) ja kuluista. Esittelymateriaaliin tulee sisällyttää arvio tuntien kohdentumisesta työvaiheisiin ja henkilöille sekä mahdollisissa lisätöissä käytettävät henkilöryhmittäiset veloitushinnat ilman arvonlisäveroa.

Kuntayhtymä ei maksa korvausta esittelytilaisuuteen osallistumisesta.

Esittelytilaisuuteen osallistuvien tarjoajien tarjouksia arvioidaan valintaryhmässä seuraavien kriteerien avulla.

Työhön osallistuvat henkilöt (asteikko 1-5 0,5 pisteen tarkkuudella):	painoarvo
Projektipäällikön ammattitaito ja työkokemus strategisesta suunnittelusta ja projektin johtamisesta	10 %
Työryhmän sisältämä ammattitaito teemoissa: skenaariomenetelmät, MAL-suunnittelu, junaliikenteen suunnittelu, vuorovaikutus ja visualisointi.	35 %
Työryhmän työnjako ja roolit hankkeessa sekä varahenkilöjärjestelyt	5 %
Työsuunnitelma työn toteutuksesta (asteikko 1-5 0,5 pisteen tarkkuudella)	
Työn sisältö suhteessa työlle asetettuihin tavoitteisiin.	15 %
Työssä käytettävät menetelmät ja laadunvarmistus	20 %
vuorovaikutus	5 %
työmäärä ja työmäärän jakautuminen työvaiheisiin ja henkilöille	10 %



Tarjouksen tekeminen

Esittelytilaisuuksien arvioinnin jälkeen valintaryhmä pyytää lopullisen tarjouksen kokonaistaloudellisesti parhaaksi arvioidulta tarjoajalta 8.2.2020 järjestettävän tilaajakokouksen jälkeen.

Tilaaaja pidättää oikeuden kehittää tarjouspyyntöä edelleen alustavien tarjousten pohjalta. Varsinaisen tarjouksen sisältö sovitaan yhdessä valitun tarjoajan kanssa ke 10.2. klo 10.30-11.30 järjestettävässä Teams-palaverissa ja keskustelun perusteella tarjoaja viimeistelee tarjouksen 16.2.2021 mennessä. Tarjoajan tulee varautua osallistumaan 10.1. kokoukseen ja työstämään tarjousta annetussa ajassa. Tarjoaja voi hyödyntää työohjelman muodostamisessa kaikkien esittelyiden aikana esille tulleita ideoita, joten esittelytilaisuudessa ei siten voi esittää liikesalaisuuksia.

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä käsittelee tarjouksen 17.2.2021 ja tekee ehdotuksen konsultin valinnaksi seutujohtajalle. Liikennejärjestelmätyöryhmän ennakoaineistona hyödynnetään alustavaa tarjousta ja 10.2. kokouksen muistiot. Tavoitteena on, konsulttitoimeksianto päästään aloittamaan helmikuussa 2021. Kuntayhtymä ilmoittaa hankintapäätöksen kaikille tarjoajille.

6. Työssä tuotettavat aineistot

Työssä pidettävistä kokouksista ja sidosryhmäkokouksista tehdään konsultin toimesta asialistat ja pöytäkirjat. Keskeisistä sidosryhmätilaisuuksista tehdään lisäksi keskustelumuistiot.

Työ raportoidaan havainnollisena ja tiiviinä powerpoint-esittelyaineistona sekä teknisenä/teknisinä taustaraportteina. Työnaikainen materiaali toimitetaan tilaajalle työn päättyessä muistitikulle tai vastaavalle tallennettuna. Työn aineistot tulee luovuttaa sellaisina, että saavutettavuusdirektiivin vaatimukset täyttyvät.

Työssä toteutetaan ja hyödynnetään tarvittavassa määrin paikkatietotarkasteluja, mallinnuksia ja simulointeja. Tilaajalla tulee olla mahdollisuus hyödyntää tuotettavaa aineistoa.

Hankinnan tuotokset ja materiaalin omistaa Kuntayhtymä.

7. Toteuttamisaikataulu

Työ voidaan käynnistää helmikuussa 2021. Työ toteutetaan vuoden 2021 aikana.

Tarjouksessa tulee esittää tarkempi aikataulu. Kokousten ja muiden tilaisuuksien aineistot tulee toimittaa viikkoa ennen kokousta tai muuten etukäteen sovittuna ajankohtana.

8. Työn ohjaus ja osallistuminen

Hankkeen organisoinnista ja hallinnoinnista vastaa kuntayhtymä.



Työn projektiryhmäksi muodostetaan kuntayhtymän ja seudun kuntien, valtion organisaatioiden (Väylävirasto, Traficom, LVM) sekä Pirkanmaan liiton ja VR:n edustajista koostuva ryhmä. Projektiryhmä vastaa työn sisältöjen tuottamisesta käytännössä. Konsultin edustaja osallistuu projektiryhmän kokouksiin.

Työn ohjausryhmänä toimii seudun liikennejärjestelmätyöryhmä. Seudun ja valtion liikenneasiantuntijoista koostuvan ryhmän roolina on linjata työtä sen keskeisissä vaiheissa esim. tavoitetilan ja kehittämisohjelman valmistelun evästäminen ja hyväksyminen. Työn poliittinen ohjausryhmä on seutuhallitus. Konsultin tulee varautua esittelemään työtä seutuhallitukselle kahteen kertaan. Tarjouksessa tulee varautua työn esittelyyn projektiryhmätyöskentelyn lisäksi kaksi kertaa liikennejärjestelmätyöryhmälle ja kaksi kertaa kuntajohtajakokoukselle.

Työn aikana toteutetaan 4 keskustelutilaisuutta sidosryhmille. Tilaisuudet fasilitoidaan lähtökohtaisesti työn A, konsultin toimesta. Työn B konsultin tulee varautua tuottamaan tilaisuuksien valmisteluun tarvittavat aineistot tarjouspyynnön vaiheiden mukaisesti.

Kokouksissa ja muissa tilaisuuksissa on varauduttava etäosallistumiseen.

9. Hinta ja laskutus

Työn kokonaishinta on 45 000 € (+ALV). Hinta sisältää kaikki palvelun tuottamisesta aiheutuvat kulut. Niitä ovat mm. henkilötyöaika sekä matka- ja majoituskustannukset ja päivärahat.

Työstä laskutetaan Kuntayhtymää kolmessa erässä erikseen sovittavan maksuaikataulun mukaisesti. Työn viimeinen maksuerä maksetaan loppuraportin hyväksymisen jälkeen. Laskut voi toimittaa verkkolaskuina, mutta kuntayhtymä vastaanottaa myös paperilaskuja.

10. Maksuehto

Maksuehto 21 pv netto laskun saapumisesta. Viivästyskorko on korkolain 4 § 1 mom. mukainen.

11. Tarjouksen voimassaolo

Tarjouksen tulee olla voimassa neljä (4) kuukautta tarjouksen esittelypäivästä laskettuna.

12. Hylkäämisperusteet

Tarjous hylätään, jos tarjouspyynnössä esitetyt vaatimukset eivät täyty tai jos tarjoaja ei saavu sovittuun esittelytilaisuuteen. Tilaaja voi perustellusta syystä hylätä kaikki tarjoukset.



13. Tarjoajan kelpoisuus

Ennen sopimuksen solmimista tarkistetaan tehtävään valitulta tarjoajalta seuraavat tilaajavastuulain 5 §:n selvitykset:

- selvitys siitä, onko yritys merkitty ennakkoperintälain (1118/1996) mukaiseen ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisävelvollisten rekisteriin
- kaupparekisteriote
- todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus taikka selvitys siitä, että verovelkaa koskeva maksusuunnitelma on tehty
- todistukset eläkevakuutusten ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta tai selvitys siitä, että erääntyneitä eläkevakuutusmaksuja koskeva maksusopimus on tehty
- selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista.

Selvitykset eivät saa olla kolmea kuukautta vanhempia tarjouksen esittelypäivästä laskettuna. Todistukset tulee esittää myös alikonsulteilta.

Edellä mainitut erilliset todistukset voi korvata toimittamalla ajantasaisen tilaajavastuuraportin.

Tarjouksen antajalla tulee olla konsulttitoiminnan vastuuvakuutus.

14. Sopimusehdot

Tässä työssä noudatetaan Julkisten hankintojen yleisiä sopimusehtoja palveluhankinnoissa (JYSE 2014 Palvelut).

15. Sopimuksen solmiminen

Kuntayhtymä lähettää tekemänsä hankintapäätöksen tarjoajille sähköpostitse tarjoajan ilmoittamaan sähköpostiosoitteeseen.

Valitun toimijan kanssa tehdään kirjallinen sopimus. Sopimus voidaan tehdä aikaisintaan 14 päivän kuluttua hankintapäätöksen tiedoksisaannista (sähköinen tiedoksisaanti) edellytyksellä, että hankintapäätös on saanut lainvoiman. Päätös sitoo osapuolia vasta, kun asiassa on tehty erilliset kirjalliset sopimukset.

Sopimus laaditaan seuraavien asiakirjojen perusteella (asiakirjat pätevyysjärjestyksessä):

- Sopimus



- Sopimusneuvottelupöytäkirja liitteineen
- Tarjouspyyntö liitteineen
- JYSE 2014 Palvelut
- Tarjous

Sopimuksesta aiheutuvat tai siihen liittyvät riitaisuudet ratkaistaan Tampereen käräjäoikeudessa.

16. Asiakirjojen julkisuus

Viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain perusteella tarjoukset ovat yleisesti julkisia sopimuksenteon jälkeen. Tarjouskilpailuun osallistuneet saavat halutesaan tarjoukset (esittelymateriaalit) nähtäväkseen jo päätöksenteon jälkeen. Siksi materiaalit on pyrittävä laatimaan siten, ettei se sisällä liike- tai ammattisalaisuuksia. Mikäli liike- tai ammattisalaisuuksien sisällyttäminen on kuitenkin järkevän tarjouksen tekemiseksi välttämätöntä, tulee liike- tai ammattisalaisuuksiksi määritellyt tiedot ilmoittaa erillisellä liitteellä, jonka on oltava selkeästi merkitty. Tuotteen hinta ja alennusprosentti eivät ole liikesalaisuuksia.

Lisätietoja

Lisätietoja tarjouspyynnöstä voi tiedustella liikennejärjestelmäpäällikkö Tapani Tourulta tapani.touru@tampereseutu.fi

Tampereella 18.12.2020

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Päivi Nurminen

Seutujohtaja



Liite

Aikaisemmat ohjelmat, linjaukset ja muu taustamateriaalit

Seuraavassa on lueteltu työn kannalta keskeisiä tausta-aineistoa. Aineistot on koottu tarjouspyynnön yhteyteen osoitteessa www.tampereenseutu.fi.

Pirkanmaan maakuntakaava 2040

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 (2014)

<https://www.tampereenseutu2040.fi/downloads/rakennesuunnitelma2040.pdf>

Tampereen yleiskaava 2017-2021, luonnosvaihe

<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/kanta-kaupungin-yleiskaava-2017-2021/yleiskaavaluonnos.html>

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämiselvitys (Tampereen kaupunkiseutu 2012) https://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4334/lahijunaliikenteen_kehittamiselvitys_2012.pdf

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu (Tampereen kaupunkiseutu 2016) https://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4334/asemien_ja_liikenteen_suunnittelu_loppuraportti-1.pdf

Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellinen tarveselvitys (Liikennevirasto 2013) https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lts_2013-24_pirkanmaan_rataverkon_web.pdf

Rataverkon kokonaiskuva – Lähtökohtia ja näkökulmia (Liikennevirasto 2018) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-37_rataverkon_kokonaiskuva_web.pdf

Tampere–Lielähti–Nokia/Ylöjärvi -välityskykytarkastelut (Liikennevirasto 2014) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr_2014_tampere_lielähti_web.pdf

Riihimäki–Tampere-rataosan tarveselvitys (Liikennevirasto 2018) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-01_riihimäki-tampere_tarveselvitys_web.pdf

Ratayhteyden Tampere-Jyväskylä liikenteellinen tarveselvitys (Liikennevirasto 2018) (https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr_2018_ratayhteyden_tampere-jyvaskyla_web.pdf)

Tampere–Pori/Rauma -radan kehittämissuunnitelma (Pirkanmaan liitto, Satakuntaliitto, kunnat 2019) https://www.pirkanmaa.fi/wp-content/uploads/WSP_kehitt%C3%A4missuunnitelma_13122019-1.pdf

Tampere-Pori tarveselvitys (Väyläviraston julkaisu 27/2020) https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-27_tampere-pori-tarveselvitys_web.pdf



Pääradan operointiselvitys (Pirkanmaan liitto 2019) https://www.pirkanmaa.fi/wp-content/uploads/Paaradan_operointiselvitys_yhdistelm%C3%A4-1.pdf

Uudet junaliikenteen seisakkeet - Tekniset vaatimukset, kustannukset ja luokittelu (Väyläviraston julkaisu 36/2019) https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-36_uudet_junaliikenteen_web.pdf

Tampereen kantakaupungin yleiskaavatyö 2017-2019: Selvitys tulevaisuuden maankäyttöedellytyksistä Tampereen kantakaupungin lähijuna-asemien ympäristöissä (Tampereen kaupunki 2019) https://www.tampere.fi/tiedostot/y/ZvA25pJwx/2019-11-01_Tampereen_lahijuna-asemien_maankaytto_Raportti_liitteinen_pieni.pdf

Tampere-Seinäjoki -tarveselvitys, 2019: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-38_tampere-seinajoki_tarveselvitys_web.pdf

Lisäraiteiden aluevaraus suunnittelu rataosuudella Tampere - Lielähti-Nokia/Ylöjärvi http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/muut_julkaisut

Ylöjärven raakapuun kuormausalueen siirto, sijaintiselvitys, Väyläviraston julkaisu 22/2020 https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-22_ylojarven_raakapuun_web.pdf

Tampereen kantakaupungin yleiskaavaan liittyvät lähijuna-selvitykset [https://tampere.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_11112019/Kantakaupungin_yleiskaava_20172021_ja_la\(117348\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_11112019/Kantakaupungin_yleiskaava_20172021_ja_la(117348))

Tulevaisuuden lähijunaliikenteen mahdollisuudet ja maankäytön edellytykset Orivedellä: <http://pk.orivesi.fi/kokous/20203370-8-1.PDF>

Seudulla (Lempäälä, Kangasala, Nokia) tehtyjä lähijunaliikenteen selvityksiä täydennetään niiden julkaisun jälkeen

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja linjaukset <https://www.lvm.fi/-/valtakunnallisen-liikennejarjestelmasuunnitelman-luonnos-valmiina-1242628>