

Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelu Hankesuunnitelma- Sipoo



Sisällys

1.	Johdanto	4
	Hankkeen tausta	4
	Kaupunkipyöräpalvelu	5
	Markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut	6
2.	Hankkeen osapuolet ja vastuut.....	8
	Hankinnan valmistelu ja hankintavaihe	8
	Palvelun aikaiset vastuut ja osapuolet.....	9
3.	Hankkeen aikataulu	11
	Hankkeen yleinen aikataulu	11
	Päätöksenteko.....	12
	Hankinta-aikataulu	13
	Sopimuskausi	13
4.	Hankkeen tavoitteet	14
	Palvelun seudulliset tavoitteet	14
	HSL:n tavoitteet.....	14
	Kunnan tavoitteet	15
5.	Helsingin seudun kuntien kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitysten tulokset	15
	Kuntakohtaiset tulokset	16
	Pyörien määrä	16
	Palvelualue	17
6.	Hankittavan kaupunkipyöräpalvelun ominaisuudet	17
	Yleistä.....	17
	Palvelualue	18
	Kaupunkipyörät ja asemat.....	19
	IT-järjestelmä	21
	Hinnoittelu	22
	Huolto ja operointi.....	22
	Asiakaspalvelu	23
7.	Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun vaikutukset.....	24
	Kaupunkipyöräpalvelun yleiset hyödyt.....	24
	Kaupunkipyöräpalvelun seudullisuuden hyödyt	25
	Kaupunkipyöräpalvelun paikalliset hyödyt	25
8.	Hankintamalli	27
	Taustaa	27
	Yhden palveluntuottajan puitejärjestely.....	27

Hankintamenettelyyn sovellettava laki ja sopimuskauden pituus	28
Hankintamenettely	28
KLOY tekee hankintapäätöksen puitejärjestelyn perustamisesta.....	28
Kuntien hankintapäätökset ja sopimusten laatiminen palveluntuottajan kanssa	29
9. Omistusjärjestely	30
10. Hankkeen kustannukset ja kaupunkipyöräsopimuskonsepti.....	30
Yleiset periaatteet	30
Kuntakohtainen kustannusarvio	31
Arvio mainos-, sponsori- ja brändituloista	32
Arvio lipputuloista	32
Kuntakohtainen nettokustannusarvio	33

1. Johdanto

Kaupunkipyöräpalvelut ovat vakiinnuttaneet paikkansa osana nykyaikaisia liikennejärjestelmiä. Vuonna 2022 Suomessa oli käytössä 9 800 kaupunkipyörää, joista merkittävä osa oli Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöriä. Pääkaupunkiseudun lisäksi kaupunkipyörät ovat käytössä Turussa, Tampereella, Kuopiossa ja Lahdessa sekä useissa pienemmissä kunnissa (Traficom 2023).

Kaupunkipyörillä on pääkaupunkiseudulla vakiintunut käyttäjäryhmä ja pyörillä tehdään vuosittain yli kaksi miljoonaa matkaa. Kaupunkipyörät täydentävät seudun joukkoliikennettä ja tarjoavat kestävän sekä edullisen kulkutavan seudun sisäisille matkoille.

Pääkaupunkiseudun nykyisten kaupunkipyöräpalvelujen sopimuskaudet tulevat päätökseen samanaikaisesti vuonna 2025. Helsingin seudun kunnat ovat aloittaneet yhteistyössä HSL:n kanssa uuden seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelun ja tarvittavien selvitysten laatimisen yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Selvitysvaiheessa on mukana Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava, Hyvinkää ja Nurmijärvi.

Selvitysvaiheessa mukana olevissa kunnissa asui vuonna 2022 yhteensä 1 460 979 asukasta ja väestön ennustetaan kasvavan entisestään tulevina vuosikymmeninä (Tilastokeskus 2024). Koko Helsingin seutu muodostaa yhden Suomen tärkeimmistä työssäkäyntialueista, jonka sisällä tehdään päivittäin satojatuhansia matkoja. Seudulle on perusteltua hankkia uusia, joukkoliikennettä tukevia kestäviä liikkumispalveluita, jotka palvelevat kaikkia seudulla liikkuvia.

Hankkeen tausta

Helsingin seudulla on käytössä kaupunkipyöräpalvelut Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Helsingin nykyinen kaupunkipyöräpalvelu otettiin käyttöön vuonna 2016. Espoon kaupunki pilotoi kaupunkipyöräpalvelua aluksi osalla Helsingin asemista vuonna 2017 ja hankki yhtenäisen palvelun vuonna 2018. Vantaan kaupunki hankki oman, Helsingin ja Espoon palveluista irrallisen, kaupunkipyöräpalvelun vuonna 2019. Pääkaupunkiseudun lisäksi Hyvinkään kaupungilla oli kaupunkipyöräpalvelu käytössä vuosina 2020–2022. Helsingin, Espoon ja Vantaan nykyisten kaupunkipyöräpalvelujen sopimuskaudet päättyvät vuonna 2025.

Helsingin seudun liikenne (HSL) pyysi jäsenkunniltaan lausuntoja seudullisesta kaupunkipyöräpalvelusta vuonna 2021 osana HSL:n talous- ja toimintasuunnitelmaa. Jäsenkuntien lausunnoissa tuli esiin, että HSL:ää on tarkoituksenmukaista käyttää hankkeen valmistelussa ja koordinoimisessa. Seudullinen ja yhtenäinen palvelu nähtiin toimivana ratkaisuna, mikäli palvelun ominaisuudet palvelevat sekä suurempia kaupungeja että seudun pienempiä kuntia.

Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä on nostettu yhdeksi MAL 2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman toimenpiteeksi. Toimenpiteellä on tarkoitus parantaa joukkoliikenteen matkaketjuja ja liityntäliikennettä.

HSL on aloittanut seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelun vuonna 2023 laatimalla Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun vision määrittely -selvityksen sekä aloittamalla kuntakohtaisten tarveselvitysten laatimisen ja hankinnan alustavan valmistelun. Kuntakohtaisten tarveselvitysten tulokset valmistuivat alkuvuodesta 2024. Hanketta on ohjannut kuntien edustajista koostuva ohjausryhmä, joka on kokoontunut marraskuusta 2023 lähtien.

HSL on laatinut lisäksi kuntakohtaiset ennusteet kaupunkipyörien käyttäjä- ja matkamääristä sekä selvityksen seudullisen kaupunkipyöräpalvelun vaikutuksista joukkoliikenteen

käyttäjämääriin. HSL on myös selvittänyt nykyisen palvelun käyttäjien näkökulmia eri ominaisuuksista asiakasymmärrysseiväyksessä, jonka tuloksia hyödynnetään uuden palvelun ominaisuuksien määrittelyssä.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tavoitteena on muodostaa seudulle uusi yhtenäinen ja kestävä liikkumispalvelu, joka palvelee seudun asukkaita sekä seudulla liikkuvia. Erilliset kuntakohdittaiset kaupunkipyöräpalvelut, joita ei ole integroitu toimimaan yhtenä seudullisena kaupunkipyöräjärjestelmänä eivät palvele seudun tarpeita parhaalla mahdollisella tavalla.

Hankkeella on vahva yhtymäkohta HSL:n strategisen visio 2030 menestystekijään ”Sujuvat matkakäytöt”, jota kehittyvä seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä tukisi merkittävästi. Kaupunkipyörät voivat olla ainakin luonteva osittaisratkaisu ns. viimeisen mailin ongelmaan. Tästä on jo vahvaa näyttöä nykyisen järjestelmän suurista käyttömääristä runkolinjojen liityntäliikenteessä.

Kaupunkipyöräpalvelu

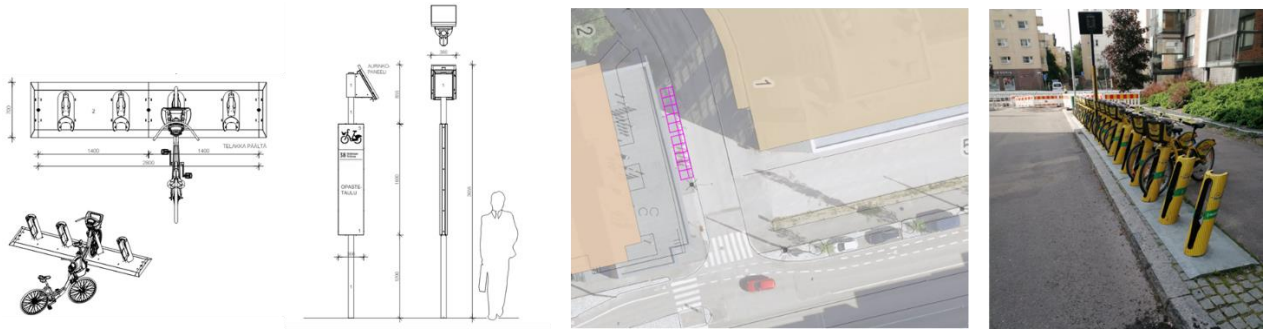
Kaupunkipyöräpalvelu on yleinen nimitys järjestelmälle, jossa pyöriä voi vuokrata lyhytaikaiseen käyttöön. Tällainen palvelu tarjoaa kätevän ja ympäristöystävällisen tavan liikkua paikasta toiseen ja se parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta.

Kaupunkipyöräpalvelut toimivat yleensä siten, että pyöriä on saatavilla useilla kaupunkipyöräasemilla, jotka sijaitsevat yleensä joukkoliikenteen pysäkkien lähellä, kaupunkien keskustoissa sekä palveluiden, työpaikkojen ja asutuksen äärellä. Käyttäjät voivat yleensä käyttää pyörää tietyn aikaa kerrallaan ja palauttaa sen eri kaupunkipyöräasemalle, kuin mistä se on vuokrattu. Tämä tekee palvelusta joustavan liikkumistavan.

Kaupunkipyöräpalvelun käyttäjäksi voi yleensä rekisteröityä verkossa tai mobiilisovelluksen kautta. Käyttömaksut perustuvat kausihintaan tai käytetyn ajan pituuteen. Kaupunkipyöräpalvelut ovat erittäin suosittuja liikkumismuotoja monissa kaupungeissa. Helsingin ja Espoon nykyinen järjestelmä toimii periaatteella, jossa käyttäjä saa ajaa rajattoman määrän 60 min mittaisia matkoja lippunsa voimassaoloaikana. Yli 60 minuutin matkoista peritään lisämaksu jokaista alkavaa 30 min kohden. Lainauksen enimmäiskesto on viisi tuntia.

Helsingin ja Espoon nykyiset kaupunkipyöräasemat koostuvat maahan kevyesti pultattavista telakoista sekä betonikivellä tai maanalaisella perustuksella asennettavasta pylonista. Yhteen telakkamoduuliin mahtuu kaksi polkupyörää ja se on 140 cm leveä sekä 70 cm syvä. Pyörän kanssa kaupunkipyöräasema vaatii tilaa syvyssuunnassa noin kaksi metriä. Kaupunkipyöräasemien aurinkopaneelipyroni on noin 3,6 metriä korkea ja se vaatii 70*70 cm vapaan tilan. Kaupunkipyöräasemat sijoitetaan lähtökohtaisesti vapaaseen kunnan hallinnoimaan tilaan, esimerkiksi leveille erotuskaistaleille. Kaupunkipyöräasemia voidaan sijoittaa sopimuksella myös muiden omistamille tai hallinnoimille kiinteistöille, esimerkiksi kaupallisten palveluiden äärelle.

Uuden seudullisen kaupunkipyöräpalvelun asemat eivät välttämättä toimi samalla periaatteella kuin nykyiset Espoon ja Helsingin palvelut. Nykyaikaisissa kaupunkipyöräjärjestelmissä on mahdollista toteuttaa GPS-rajattuja asemia, joissa alue voidaan osoittaa myös tiemerkinnoin ja pyörät saatetaan lukita tavallisiin pyörätelineisiin tai ne saattavat sisältää telakoita. Uusissa telakallisissa kaupunkipyöräasemissa on mahdollisuus kytkeä ne sähköverkkoon ja tehdä niistä sähköpyöriä lataavia, mikäli palvelu tulee sisältämään sähköpyöriä.



Kuva 1 Helsingin ja Espoon nykyisten kaupunkipyöräasemien tyyppikuva sekä suunnitelmakuva ja toteutus Hertanmäentien kaupunkipyöräasemalta. Kuvien lähteet: Helsingin kaupunki, CityBike Finland Oy



Kuva 2 Vantaan kaupunkipyöräasemat on toteutettu kaaritelineisiin perustuen. Kuvan lähde: Vantaan kaupunki

Markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut

Suomessa toimii useita markkinaehtoisia mikroliikkumispalveluntarjoajia, joiden yleisin palvelu on yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat. Yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja tarjoavia yrityksiä toimii käytännössä kaikissa Suomen suurimmissa kaupungeissa ja useissa keskikokoisissa kunnissa. Markkinaehtoiset palvelut toimivat niille otollisimmassa toimintaympäristössä ja niitä tarjoavat yritykset määrittävät tämän lähtökohtaisesti itse. Kunnan hankkimassa kaupunkipyöräpalvelussa taas kunta päättää itse palvelun toiminta-alueen.

Kaupunkipyöräpalvelut voivat olla joko markkinaehtoisia tai kuntien hankkimia. Merkittävin ero näiden välillä on kunnan mahdollisuus vaikuttaa palvelun ominaisuuksiin, hinnoitteluun, laajuuteen, käyttökauteen sekä palvelualueeseen. Markkinaehtoiset kaupunkipyöräpalvelut (ja muut mikroliikkumispalvelut) toimivat yleensä siellä, missä käyttäjiä on eniten ja matkoille on suurin potentiaali. Tämä voi tarkoittaa, että tiiviimpien alueiden ulkopuolella ei välttämättä ole tarjolla lainkaan palvelua. Tämä tarkoittaa, ettei markkinaehtoinen palvelu välttämättä mahdollista esimerkiksi joukkoliikenteen liityntämatkoja muualla kuin tiiviimmillä alueilla. Kunnilla ei myöskään ole mahdollisuutta varmistaa, että markkinaehtoiset palvelut toimivat vakiintuneesti

samoilla alueilla tai kunnassa ylipäänsä. Tämä luo epävarmuutta asukkaille kestävän arjen rakentamisessa.

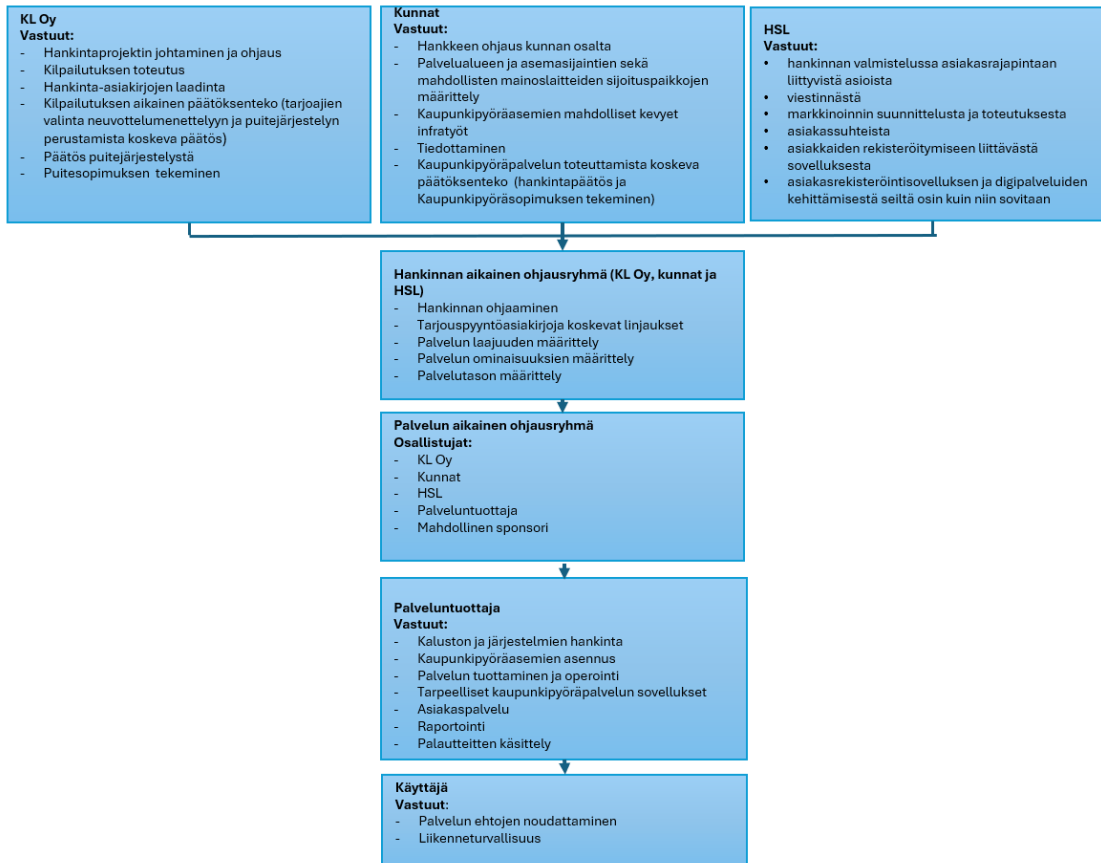
Markkinaehtoisten mikroliikkumispalveluiden yleisin muoto, yhteiskäyttöiset sähköpotkulautat, eivät vastaa samalla tavalla liikkumattomuuden haasteisiin kuin lihasvoimalla toimivat sähköavusteiset tai mekaaniset kaupunkipyörät. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttöturvallisuus on myös herättänyt paljon keskustelua.

Kun kunta hankkii palvelun, on sillä todellisempi mahdollisuus määrittää kaupunkipyörien asemaverkosto ja asemien tarkat sijainnit. Tällöin liikkumispalvelun aiheuttamat negatiiviset vaikutukset muulle liikenteelle, esimerkiksi jalankululle, voidaan minimoida. Kunta voi myös vaikuttaa palvelun hinnoitteluun, jolloin siitä voidaan saada tasa-arvoisempi liikkumispalvelu kuntalaisille. Kunnalla on myös mahdollisuus vaikuttaa palvelun käyttökauden pituuteen, materiaalien kierrätykseen, käytettävään kalustoon sekä esimerkiksi sähköpyörien lataamiseen käytettävän sähkön ympäristöystävällisyyteen.

Julkisrahoitteista kaupunkipyöräpalvelua voidaan sen luonteensa vuoksi pitää joukkoliikennepalveluna tai joukkoliikenteen tukipalveluna.

2. Hankkeen osapuolet ja vastuut

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun osapuolina ovat seudun kunnat, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KLOY). HSL, palvelun tarjoaja sekä käyttäjät. Eri osapuolille on määritetty alustavat vastuut sekä hankinta- että palveluvaiheen ajalle. Yksityiskohtaisesti eri osapuolten vastuut ja velvoitteet on määritetty kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.



Kuva 3 Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun vastuujako

Hankinnan valmistelu ja hankintavaihe

HSL-vetoisessa valmisteluvaiheessa perustettiin ohjausryhmä, jonka jäseninä ovat työvaiheeseen osallistuvat kunnat, HSL ja KLOY. Hankinnan valmisteluvaiheessa on laadittu seuraavat hankintaa valmistelevat selvitykset:

- Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun vision määrittely
- Kaupunkipyöräpalvelun asiakasymmärrys selvitys
- Kaupunkipyöräpalvelun laajentamisen vaikutusarviointi
- Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitykset

Hankinnan valmisteluvaiheessa käytiin avoimia markkinavuoropuheluita palvelun tuottamisesta kiinnostuneiden tahojen kanssa. HSL on vastannut markkinavuoropuheluiden kokoon kutsumisesta sekä niiden tulosten raportoinnista ohjausryhmän jäsenille. Ohjausryhmään kuuluvilla kunnilla on ollut mahdollisuus osallistua markkinavuoropuheluihin.

Hankinnan valmisteluun osallistuvien kuntien vastuulla on ollut osallistua ohjausryhmätyöskentelyyn sekä seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tarveselvityksiin tarjoamalla tietoa

käyttöpotentiaalista sekä tuomalla näkökulmia palvelun ominaisuuksien määrittelyyn. Kunnilla on ollut vahva ohjaava rooli hankintamallin ja palvelun ominaisuuksien, kuten palvelualueen, pyörämäärän sekä teknisten ominaisuuksien määrittelyssä.

KLOY vastaa hankinnan valmistelusta kuntien ja HSL:n välisen yhteistyösopimuksen (jäljempänä Yhteistyösopimus) periaatteiden mukaisesti siirryttäessä hankintavaiheeseen. KLOY vastaa kilpailutuksesta ja siihen tarvittavien asiakirjojen suunnittelusta ja toteutuksesta yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa. Yhteistyösopimuksessa sovitaan seudullisesta hankintayhteistyöstä Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun kilpailutuksessa. Kilpailutuksen toteuttamista koskevat ehdot ja osapuolten vastuut ja velvoitteet vahvistetaan tarkemmin Yhteistyösopimuksessa.

Ennen hankintavaiheen alkamista kaupunkipyöräpalvelun hankintaan osallistuvien kuntien tulee Yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti sitoutua hankintamenettelyyn ja varautua alustavasti hankinnan kustannuksiin talousarviosuunnittelussaan. Hankintaan osallistuvien kuntien tulee tehdä tarvittavat päätökset omissa organisaatioissaan ennen hankintailmoituksen julkaisemista päättämällä kuntakohtaisen hankesuunnitelman ja Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelua koskevan Yhteistyösopimuksen hyväksymisestä. Hankinnan lopullinen potentiaalinen laajuus voidaan hankintailmoituksen asiakirjoihin määritellä vasta sen jälkeen, kun tiedossa ovat kunnat, jotka ovat päättäneet hyväksyä Yhteistyösopimuksen ja ovat sen allekirjoittaneet.

Kuntien vastuulla olevista tehtävistä keskeinen on suunnitella ja määritellä tarkemmat kaupunkipyöräpalvelun pyöräasemien asemasijainnit viimeistään vuoden 2025 aikana, mikäli kaupunkipyöräpalvelu käynnistetään kunnassa 1.4.2026. Mahdollisesti myöhemmin puitesopimusta hyödyntävien kuntien on suunniteltava asemasijainnit palvelun aloittamista edeltävän vuoden aikana. Tämä tarkoittaa tarvittavan tilan osoittamista kaupunkipyöräasemille ja asemaverkoston tarkempaa suunnittelua. Joissain tapauksissa kuntien voi olla perusteltua toteuttaa kevyitä infratöitä, kuten asfaltointea, kaupunkipyöräasemilla. Lähtökohtaisesti kaupunkipyöräasemat voidaan kuitenkin toteuttaa ilman merkittäviä infratöitä mille tahansa kovalle pinnalle.

Kuntien vastuulla on myös määritellä, millä laajuudella kunta on valmis antamaan mainontaoikeutta palveluntuottajalle. Käytännössä tämä tarkoittaa kaupunkipyöräasemien yhteyteen tulevien ulkomainoslaitteiden sijoituspaikkoja ja määriä. Mikäli kaupunkipyöräpalvelun rahoituksessa hyödynnetään pyöräasemien yhteyteen sijoittuvista mainoslaitteista saatuja mainostuloja, tulee näiden mainoslaitteiden sijoituspaikat määritellä jatkovalmistelussa niin että ne on merkitty lopullisiin tarjouspyynnön asiakirjoihin.

KLOY tekee tarjouskilpailun perusteella valituskelpoisen julkista hankintaa koskevan päätöksen puitejärjestelyn perustamisesta. Kukin mukaan tuleva kunta tekee sitten, kun puitejärjestelyn perustamista koskeva em. päätös on tullut lainvoimaiseksi, puitejärjestelyllä hyväksytyn puitesopimuksen perusteella ja mukaisesti hankintapäätökset ao. kunnalle hankittavasta kaupunkipyöräpalvelusta. Puitesopimuksen perusteella tehdystä hankintapäätöksestä ei lähtökohtaisesti voi valittaa, ellei markkinaoikeus myönnä käsittelylupaa.

Palvelun aikaiset vastuut ja osapuolet

Palvelun aikaiset vastuut ja osapuolet on kuvattu alustavalla tasolla kuvassa 3. Esitys pohjautuu pääosin nykyisten kaupunkipyöräpalveluiden vastuunjakoon. Palvelun ohjaamiseksi perustetaan ohjausryhmä, joka koostuu KLOY:stä, kunnista, HSL:stä sekä palveluntarjoajasta. Ohjausryhmä vastaa palvelun seuraamisesta, ohjaamisesta sekä kehittämisestä. Ohjausryhmän

vastuulla on varmistaa, että palvelu vastaa sille asetettuja tavoitteita. Ohjausryhmä päättää myös palvelun kehittämiseen liittyvistä toimenpiteistä. KLOY kutsuu ohjausryhmän koolle ja vastaa sen vetämisestä tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa. Kunnat voivat myös valtuuttaa HSL:n edustamaan heitä ohjausryhmätyössä. Yksityiskohtaisesti ohjausryhmätyöskentelystä on sovittu kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

HSL vastaa kaupunkipyöräpalvelun markkinoinnista ja viestinnästä sekä tarpeellisesta koordinaoinnista. HSL ja kaupunkipyöräoperaattori sopivat asiakaspalvelun vastuiden jakamisesta kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa. HSL vastaa palvelun mahdollisesta integroimisesta järjestelmiinsä, kuten reittioppaaseen.

Kaupunkipyöräoperaattorin vastuulla on tarjota sovittua palvelua sovituin ehdoin. Kaupunkipyöräoperaattorin päävastuulla on ylläpitää kaupunkipyöriä, kaupunkipyöräasemia, vastata asiakaspalvelusta ja sekä pyörien tasauksesta palvelualueen sisällä. Palveluntuottajan velvollisuudet määritellään yksityiskohtaisesti kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Kuntien vastuulla on suunnitella korvaavat kaupunkipyöräasema- ja mainoslaitepaikat esimerkiksi katutyömaiden takia ja osallistua palvelun ohjausryhmätyöskentelyyn. Kunnat vastaavat myös normaalista palveluun liittyvästä kuntaviestinnästä. Kuntien vastuulla on vastata kaupunkipyöräpalvelua koskeviin kuntakohtaisiin kysymyksiin esimerkiksi asemapaikkoihin liittyen.

Palvelun aikaiset vastuut sovitaan alustavasti tarkemmin ennen hankintavaihetta laadittavassa Yhteistyösopimuksessa ja lopullisesti kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

3. Hankkeen aikataulu

Hanke on käynnistetty vuonna 2023 HSL:n toimesta. Kunnat ovat olleet mukana hankkeessa loppuvuodesta 2023 alkaen tarveselvitysten laatimisen alettua. KLOY:n vetovastuulle hanke tuli kesällä 2024 siirryttäessä alkavassa hankintavaiheessa kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamisen valmisteluun.

Hankkeen yleinen aikataulu

11/2023	Järjestäytyminen ja alustava sitoutuminen hankkeeseen
11/2023	Tarveselvitysten aloitus
11/2023	Hankinnan koordinoinnin aloitus
03/2024	Tarveselvitysten valmistuminen
3–4/2024	Markkinavuoropuhelut
5/2024	Kuntakohtaisten hankesuunnitelmien luonnokset
5–9/2024	Hankintadokumenttien valmistelu
5–9/2024	Hankesuunnitelmien tarkennukset ja viimeistely
8/2024– 1/2025	Hankintaan kytkettävien ulkomainoslaitapaikkojen suunnittelu kunnissa
10/2024	Kuntien ja HSL välinen yhteistyösopimus
10/2024	Kuntien päätökset hankintamenettelyyn lähtemisestä (päätös hankesuunnitelman ja yhteistyösopimuksen hyväksymisestä)
10/2024	Hankintailmoituksen ja osallistumispyynnön julkaisu
11/2024	Osallistumishakemusten määräaika
12/2024	Päätös tarjoajien valinnasta neuvottelumenettelyyn
12/2024	Neuvottelukutsun ja alustavan tarjouspyynnön julkaisu
1/2025	Alustavien tarjousten määräaika
1–2/2025	Neuvottelut tarjoajien kanssa ja lopullisen tarjouspyynnön laadinta
2/2025	Lopullisen tarjouspyynnön julkaisu
3/2025	Lopullisten tarjousten määräaika
3-4/2025	Käyttäjätestaus ja tarjousten vertailu
4/2024	Päätös puitejärjestelyn perustamisesta (päätös tarjouskilpailun voittajasta)
4/2025	Puitesopimus palveluntuottajan kanssa
5/2025	Kuntakohtainen päätös kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta
5/2025	Kuntakohtaisen toteutussopimuksen (kaupunkipyöräsopimus) Palvelutuottajan kanssa
05-11/2025	Asemasijaintien tarkka suunnittelu ja mahdolliset infratyöt
05-12/2025	Järjestelmäympäristöjen integraatiot
05-12/2025	Lipputuotteiden määrittely
5–12/2025	Muut palvelun aloittamiseen liittyvät järjestelyt
01–04/2026	Käyttöönoton valmistelu, viestintä, pyöräasemien asennukset, pyörien toimitus
04-08/2026	Portaittainen järjestelmän käyttöönotto

04/2026-	Uusi seudullinen kaupunkipyöräpalvelu
----------	---------------------------------------

Päätöksenteko

Alla olevassa taulukossa on esitetty hankkeen kannalta olennaisimmat päätökset ja sopimukset.

Päätös / sopimus	Sisältö	Päävalmistelija	Osapuolet valmistelussa	Aikataulu	Status hankesuunnitelmaa hyväksyttäessä
Osallistuminen tarveselvityksiin	Päätös osallistua kaupunkipyöräpalvelun potentiaalin selvittämiseen ja ominaisuuksien määrittelyyn	Kunta	HSL ja kunta	12/2023	Tehty
Hankesuunnitelman hyväksyminen	Tämän hankesuunnitelman hyväksyminen KLOY:n toimittamien materiaalien pohjalta.	Kunta	Kunta, KLOY ja HSL	10/2024	Kunta vienyt hankesuunnitelman valmistelun päätökseen
Yhteistyösopimus seudullisesta kaupunkipyöräpalvelusta	Sopijapuolten tehtävä- ja vastuujako. Kustannusten ja tulojen jakaminen, vastuista sopiminen. Yhteistyö kuntien kesken ja HSL:n kanssa	KLOY	KLOY, kunta ja HSL	10 / 2024	Sopimustuonnos on viimeistetty ja valmiina allekirjoitukseen.
Kuntien päätökset hankintamenettelyyn osallistumisesta	Kunnan päättäessä hankesuunnitelman ja Yhteistyösopimuksen hyväksymisestä kunta samalla päättää hankintamenettelyyn osallistumisesta KLOY:n toimittamien materiaalien pohjalta.	Kunta	Kaikki kunnat: KLOY/Helsinki ja muut kunnat	10/2024	
Päätös tarjoajien valinnasta neuvottelumenettelyyn	KLOY tekee hankintapäätöksen Yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti	KLOY	KLOY ja tarjoajat	12/2024	Valmistellaan, kun osallistumishakemukset vastaanotettu ja arvioitu
Päätös puitejärjestelyn perustamisesta (tarjouskilpailun voittajan valinta)	KLOY tekee päätöksen Yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti	KLOY	KLOY ja palveluntuottaja	4/2025	Valmistellaan kilpailutuksen ratkettua
Puitesopimus	Kunnille mahdollisuus tulla puitesopimuksen ehdoilla mukaan Helsingin seudun yhtenäiseen kaupunkipyöräpalveluun	KLOY	KLOY ja palveluntuottaja	4/2025	
Päätös kaupunkipyöräjärjestelmän toteutuksesta	Kunta tekee päätöksen kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta	Kunta	Kunta ja palveluntuottaja	5/2025	Valmistellaan, kun päätös puitejärjestelyn perustamisesta on lainvoimainen
Hankintasopimus (eli Kaupunkipyöräpalvelusopimus)	Kunta tulee mukaan Helsingin seudun yhtenäiseen kaupunkipyöräpalveluun.	Kunta	Kunta ja palveluntuottaja	5/2025- (viim. 4/2029)	

Hankinta-aikataulu

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu kilpailutetaan KLOY:n toimesta edellä esitetyn aikataulun mukaisesti 10/2024 – 4/2025.

Kunnat päättävät osallistumisestaan Helsingin seudun Kaupunkipyöräpalvelua koskevaan hankintamenettelyyn hyväksymällä hankesuunnitelman ja hankkeen toteuttamista koskevan yhteistyösopimuksen lokakuun alussa 2024.

Hankinta toteutetaan jäljempänä kuvatun mukaisesti hankintalain mukaisena neuvottelumenettelyinä. Hankintailmoitukseen ja osallistumispyyntöön tarvittavien materiaalien tulee olla valmiita viimeistään lokakuussa 2024, jolloin hankintailmoitus voidaan julkaista.

Varsinainen päätös kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta tulee kunnan tehdä viimeistään kilpailutuksen ratkettua toukokuun 2025 aikana, jotta kaupunkipyöräpalvelu voidaan käynnistää kunnassa 1.4.2026. Mikäli kunta päättää lähteä hankintaan mukaan myöhemmin, tulee kunnan tehdä sitova päätös tästä viimeistään 10 kuukautta ennen kaupunkipyöräpalvelun käyttöönottoa.

Sopimuskausi

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun puitejärjestely on voimassa hankintalain salliman enimmäispituuden mukaisesti neljä (4) vuotta. Puitejärjestelyn perusteella tehtävä toteutussopimus (kaupunkipyöräpalvelua koskeva hankintasopimus) voi olla voimassa pidempään kuin neljä vuotta.

Sopimuskauden alustavaksi pituudeksi esitetään tässä vaiheessa

- kahdeksaa (8) vuotta ja kahta yhden (1) lisävuoden jaksoa niin, että kumpikin näistä jaksoista on tilaajan erikseen mahdollisesti päättämä optiojakso tai
- kuutta (6) vuotta ja kahta mahdollista kahden (2) lisävuoden jaksoa niin, että kumpikin näistä jaksoista on tilaajan erikseen mahdollisesti päättämä optiojakso.

Toteutettavan kaupunkipyöräpalvelun lopullinen sopimuskausi voidaan täsmentää ja päättää kuntien kesken vielä tarjouskilpailun neuvotteluvaiheen aikana siten, että päätös tulee olla tehtynä viimeistään ennen lopullisen tarjouspyynnön julkaisua 2/2025.

Edellä tarkoitettu sopimuskausi tarkoittaa, että uusi seudullinen kaupunkipyöräpalvelu on käytössä vähintään vuosina 2026–2031 ja maksimissaan vuosina 2026–2035. Lisävuosia koskevien optioiden käytöstä päätetään ohjausryhmässä tapahtuvan valmistelun perusteella sopimuskauden loppupuolella. Mikäli kunta ei tee päätöstä kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta siten, että palvelu alkaa 1.4.2026 vaan mahdollisesti esim. 1.4.2027, lyhenee sopimuskausi vastaavan ajan verran, koska seudullisen kaupunkipyöräpalvelun jatkuvuuden varmistamiseksi on taroituksenmukaista, että nyt kilpailutettu kaupunkipyöräpalvelu päättyy kaikissa kunnissa samanaikaisesti.

4. Hankkeen tavoitteet

Kaupunkipyöräpalvelun tavoitteet voidaan jakaa seudullisiin, HSL:n ja kuntakohtaisiin tavoitteisiin niin, kuin jäljempänä tässä luvussa on selvitetty.

Palvelun kuntakohtaiset tavoitteet palvelualueen ja pyörämäärän suhteen on esitetty luvussa 5. *Helsingin seudun kuntien kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitysten tulokset* ja tavoiteltavat tekniset ominaisuudet luvussa 6. *Hankittavan kaupunkipyöräpalvelun ominaisuudet*.

Palvelun seudulliset tavoitteet

Kaupunkipyöräpalvelun seudullisena päätavoitteena voidaan pitää yhtenäistä, joukkoliikennettä täydentävää kestävästä liikkumispalvelua. Tämä tarkoittaa, että asiakas voi käyttää kaupunkipyöräpalvelua koko seudulla samalla lipputuotteella esimerkiksi joukkoliikennematkan alku- sekä loppupäässä. Palvelu tarjoaa myös uuden seudullisen kulkutavan kuntien sisäisiin tai kuntarajat ylittäviin matkoihin. Yhtenäiselle seudulle ei ole perusteltua kilpailuttaa erillisiä kaupunkipyöräpalveluja, jotka eivät toimi samalla lipputuotteella ja kalustolla.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu mahdollistaa kokonaan uusien kestävien matkaketjujen syntymisen. Kaupunkipyöräpalvelu mahdollistaa nopean ja terveyttä edistävän kulkutavan joukkoliikennematkan molemmissa päissä. Seudullisen palvelun tavoitteena on myös parantaa asiakkaiden käyttökokemusta poistamalla kuntarajoihin perustuvat rajoitteet palvelun käytöstä. Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu onkin yksi Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman joukkoliikennettä edistävästä toimenpiteistä.

HSL:n tavoitteet

HSL:n laatiman kaupunkipyöräpalvelun vision määrittely -selvityksen perusteella kaupunkipyöräpalvelu tukee HSL:n tavoitteita monilla eri tavoin. Vaikka HSL:n mittakaavassa kaupunkipyöräpalvelun toiminnan skaala on pientä, osana joukkoliikenteen kokonaisuutta sillä voidaan saavuttaa vaikutuksia useisiin HSL:n tavoitteisiin. HSL:n strategisia tavoitteita ovat mm. sujuvien matkaketjujen mahdollistaminen, kestävästä liikkumisen ekosysteemi ja kestävien liikkumisvaihtoehtojen mahdollistaminen.

Kaupunkipyöräpalvelu mahdollistaa sujuvia matkaketjuja laajentamalla joukkoliikenteen saavutettavuusalueetta ja mahdollistamalla matkoja, joita ihmiset eivät muuten saisi tehtyä. Kaupunkipyöräpalvelu tarjoaa joustavan ja aikariippumattoman vaihtoehdon ja tukee sujuvia matkaketjuja.

Johtavana toimijana kestävästä liikkumisen ekosysteemin kehittämisessä HSL voi kaupunkipyöräpalvelulla vaikuttaa mikroliikkumisen markkinan tasapainoiseen kehitykseen ja palveluiden saatavuuteen. Kaupunkipyöräpalvelu osana joukkoliikenteen matkaketjuja tukee myös päästötömyyden tavoitteita.

Kaupunkipyöräpalvelu on tärkeä osa kattavaa ja monipuolista liikkumisen tarjontaa, joka vähentää tarvetta auton käytölle. Vähentämällä tarvetta autolle voidaan vähentää autoille tarvittua tilaa ja tehdä kaupunkirakenteesta tiiviimpää.

HSL:n toiminnallisiin tavoitteisiin kuuluvat esimerkiksi joukkoliikenteen nousijamäärät, joukkoliikenteen kustannustehokkuus sekä HSL:n talouden tasapaino. Kaupunkipyöräpalvelun avulla parannetaan edellytyksiä joukkoliikenteen käytölle. Runkolinjaverkoston vahvistuessa myös liityntäliikenteen merkitys kasvaa. Tutkimusten mukaan noin puolet joukkoliikennematkoihin käytetystä ajasta kuluu kävelyyn. Kaupunkipyörärien avulla voidaan nopeuttaa matkoja ja näin tukea joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Osana joukkoliikenteen laajempaa kokonaisuutta kaupunkipyöräpalvelu voi osaltaan tukea joukkoliikenteen kustannustehokasta toteutusta. Tunnistamalla tilanteet, joissa joukkoliikenne ja kaupunkipyörä yhdessä voivat tarjota asiakkaalle arvokkaan palvelun, voidaan mahdollisesti välttää lisäkapasiteetin tarvetta ainakin kesäkaudelle.

Joukkoliikenne ja hyvin integroitu kaupunkipyöräpalvelu voivat muodostaa yhdessä kokonaisvaltaisen liikkumisen tarjonnan, jolloin palvelut yhdessä lisäävät joukkoliikenteen lipunmyyntiä.

HSL:n ja kuntien tulee sopia Yhteistyösopimuksella HSL:n kustannusten jakamisesta ja korvaamisesta.

Kunnan tavoitteet

Sipoon strategian 2022–2025 visiona on muun muassa olla houkutteleva ja haluttu kunta, jossa asuu ja yrittää aktiivisia ihmisiä. Asukkaiden hyvinvointi ja turvallisuus sekä kestävä kehitys on nostettu esille tärkeinä arvoina. Tärkeinä tavoitteina on puolestaan esimerkiksi kunnan asukkaiden hyvinvoinnin edistäminen ja elinympäristöjen ja alueen elinvoiman kehittäminen. Kaupunkipyöräpalvelu on konkreettinen keino esimerkiksi asukkaiden aktiivisen elämäntavan lisäämiseksi tuomalla pyöräily ja kestävä liikkuminen näkyvämmäksi ja helpommaksi osaksi asukkaiden arkea. Se on näin myös hyvä keino asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseksi.

Kaupunkipyöräpalvelun käyttöön ottamista Sipoossa tukee myös strategian erillinen liikennettä koskeva kappale, jossa muun muassa korostetaan laadukkaan liityntäpysäköinnin ja sisäisten liikkumisratkaisujen tärkeyttä kunnan tulevaisuudessa. Lisäksi Sipoon Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoite pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisesta 15 prosenttiin on helpommin saavutettavissa kaupunkipyörien avulla. Toimenpide-ehdotuksista se vastaa osin ainakin seuraaviin:

Kävelyn ja pyöräilyn asema otetaan huomioon kaikessa kunnan päätöksenteossa
Budjettiin varataan rahaa pienille, kustannustehokkaille kävelyä ja pyöräilyä lisääville hankkeille

Pyörien pysäköintitarpeet otetaan huomioon suunnittelussa
Kävelyn ja pyöräilyn asioista viestitään aktiivisesti

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitysten perusteella selvitettiin myös Sipoon tavoitetta kaupunkipyöräpalvelulle. Tärkeimmät esiin nousseet tavoitteet liittyvät liikkumis- ja joukkoliikennepalveluiden parantamiseen ja kestäväen liikkumisen edistämiseen. Myös ihmisten liikunnan lisääminen ja palvelun brändiarvo kunnalle korostuivat.

5. Helsingin seudun kuntien kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitysten tulokset

Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitysten perusteella kaikissa hankkeen valmistelussa mukana olleissa 11 kunnassa on ainakin jonkin verran potentiaalia kaupunkipyöräpalvelulle. Seudun kuntarakenteet eroavat merkittävästi toisistaan varsinkin pääkaupunkiseudun ja muun seudun välillä. Kaupunkipyöräpalvelulla on kuitenkin toimintaedellytykset kaikissa Helsingin seudun kunnissa.

Kuntayhteinen seudullinen kaupunkipyöräpalvelu tukee joukkoliikennettä erityisesti kunnissa, joissa on rautatieliikennettä tai muuten merkittäviä joukkoliikenteen runkoyhteyksiä kunnan sisällä tai muulle seudulle. Kaupunkipyöräpalvelu tukee alueen sisäistä liikkumista sekä joukkoliikenteen liityntämatkoja.

Tarveselvitysten perusteella seudulla on kysyntää sekä mekaanisille että sähköavusteisille yhteiskäyttöpöyöriille. Sähköavusteisia pyörät ovat asiakkaille houkuttelevimpia ja mahdollistavat pidemmät matkat. Sähköavusteiset pyörät mahdollistavat pyöräilyn myös kaiken ikäisille ja kuntoisille. Mekaaniset pyörät taas palvelevat jo nykyisin hyvin tiiviimmillä alueilla, joissa liityntä- ja arkimatkat ovat pääsääntöisesti lyhyempiä.

Kaikissa tarveselvitykseen osallistuneissa kunnissa pidettiin seudullisuutta ja yhtenäistä järjestelmää tärkeänä tekijänä. Kunnat kokivat myös yhteisen lipputuotteen ja brändin olevan merkittäviä menestystekijöitä uudelle palvelulle.

Tarveselvitysvaiheessa selvitettiin seudun kaikki potentiaaliset alueet kaupunkipyöräpalvelulle ja kuntien näkemykset palvelun tärkeimmistä ominaisuuksista. Selvityksen tuloksina saatiin kuntakohtaiset palvelualueet ja pyörien sekä kaupunkipyöräasemien määrät.

Kuntakohtaiset tulokset

Tarveselvityksen perusteella kaupunkipyöräpalvelu voisi soveltua Sipoossa parhaiten kunnan kahteen päätaajamaan Nikkilään ja Söderkullaan. Näiden lisäksi palvelulle nähtiin kysyntää Talman liikuntapuiston yhteydessä ja sen eteläpuolella sijaitsevan Bastukärin logistiikka-alueen ympäristössä. Taajamien välinen etäisyys on noin 11 kilometriä. Se on suhteellisen pitkä kaupunkipyörille tehtäväksi, mutta etenkin sähköpyörillä pyöräiltävissä. Talman palvelualueelta on muutaman kilometrin matka Keravan kaupunkipyöräverkostoon.

Suurin potentiaali kaupunkipyörien käytölle nähdään asukkaiden arkimatkoissa taajamien sisällä. Nikkilästä on myös pyöräiltävä matka Talman liikunta-alueelle ja Bastukärin logistiikka-alueelle, mikä voi houkuttaa erityisesti virkistys- ja työmatkapyöräilyä. Suunniteltavat aluekehitys- ja lisärakentamishankkeet voivat lisätä järjestelmän kannattavuutta entisestään. Kaupunkipyörillä on myös mahdollista parantaa kunnan nykyisin suhteellisen kapeaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

Haasteena Sipoon kaupunkipyöräjärjestelmälle tunnistettiin erityisesti Taajamien välinen etäisyys ja ympäristön mäkisyys. Sähköpyörät voisivat siten soveltua Sipoon ympäristöön mekaanisia pyöriä paremmin.

Pyörien määrä

Kaupunkipyöräpalvelun tarveselvityksen perusteella Sipoossa on potentiaalia kaupunkipyöräpalvelulle. **Tarveselvityksen perusteella ehdotetaan käynnistämään palvelu 100 sähköpyörällä ja 20 virtuaaliasemalla**, jolloin pyörien määräksi asemaa kohden tulisi 5 pyörää. Nikkilään sijoittuisi ehdotuksessa 9 asemaa ja Söderkullaan 11 asemaa. Mikäli kunta haluaa aloittaa vain toisesta taajamasta, suositellaan Nikkilään 50 pyörää tai Söderkullaan 50 pyörää.

Ehdotuksessa palvelua on ajateltu jatkossa täydennettäväksi Söderkullassa 3 asemalla ja 15 pyörällä sekä Nikkilässä, Talmassa ja Bastukärissä 6 asemalla ja 30 pyörällä.

Ehdotuksessa suositellaan sähköavusteisia pyöriä. Ehdotuksen pyörämäärät toimivat myös mekaanisilla pyörillä. Pyörätyypin kunta voi päättää siinä vaiheessa, kun tilaa kaupunkipyöräpalvelun puitesopimuksella. Tällöin pyörätyyppien todelliset bruttokustannukset ovat tiedossa.

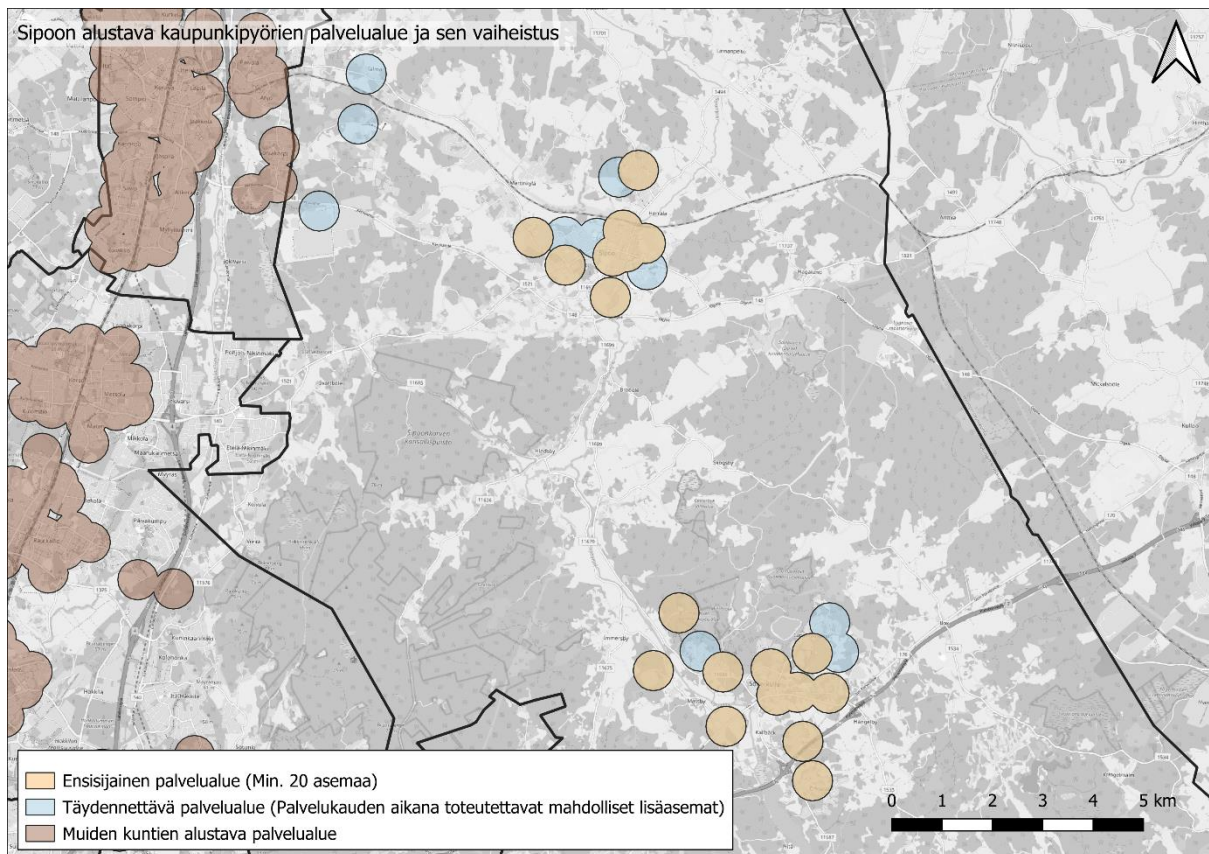
Kaupunkipyöräpalvelu ja pyörätyyppi	Pyörien määrä	Asemien määrä
1. vaiheen sähköpyöräpalvelu Nikkilässä	50	9
1. vaiheen sähköpyöräpalvelu Söderkullassa	50	11

2. vaiheen sähköpyöräpalvelu Nikkilässä, Talmassa ja Bastukärrissä	30	6
2. vaiheen sähköpyöräpalvelu Söderkullassa	15	3
Yhteensä 1. vaihe	100	20
Yhteensä 2. vaihe	45	9

Palvelualue

Sipoon palvelualue käsittää suurimman osan Nikkilän ja Söderkullan taajamien asutuista alueilta ja näiden lisäksi Talman liikunta-alueen ja sen eteläpuolisen logistiikka-alueen Bastukärrin ympäristössä. Palvelu on luontevaa aloittaa vuonna 2026 molemmista suurista taajamista.

Myöhemmin palvelualueita voidaan optioiden kautta laajentaa Talman ja Bastukärrin alueille, ja tiivistää verkostoa vuoden 2026 alueella.



Kuva 4 Alustava palvelualue

6. Hankittavan kaupunkipyöräpalvelun ominaisuudet

Yleistä

Kaupunkipyöräpalvelusta tavoitellaan pitkäaikaista palvelua koko seudulle. Palvelu kytketään mahdollisimman hyvin osaksi HSL:n palvelukokonaisuutta. Kaupunkipyöräpalvelu voidaan nimetä tilaajan toimesta tai palvelun nimi ja brändi voidaan antaa myös palveluntuottajan kautta esimerkiksi yhteistyökumppanille, mikä osaltaan vähentäisi kaupunkipyöräpalvelun kustannuksia. Lähtökohtana Yhteistyösopimuksen valmistelussa on ollut, että koko Helsingin seudun

kaupunkipyöräjärjestelmässä on yksi pääsponsor, jonka kanssa tarjouspyynnön ehtojen mukaisesti sovitaan kaupunkipyöräpalvelun brändäämisestä ja sen ehdoista. Sponsorijärjestelyn yksityiskohtaiset ehdot tullaan määrittelemään kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Kaupunkipyöräpalvelu tulee toteuttaa siten, että se on vaivattomasti kaikkien käytettävissä. Kaupunkipyöräpalveluun kuuluvat pyörät on tarkoitettu ensisijaisesti lyhyiden matkojen tekemiseen kohteiden välillä siten, että tehdyn matkan jälkeen pyörä palautetaan asemalle, josta se on heti seuraavan käyttäjän käytettävissä.

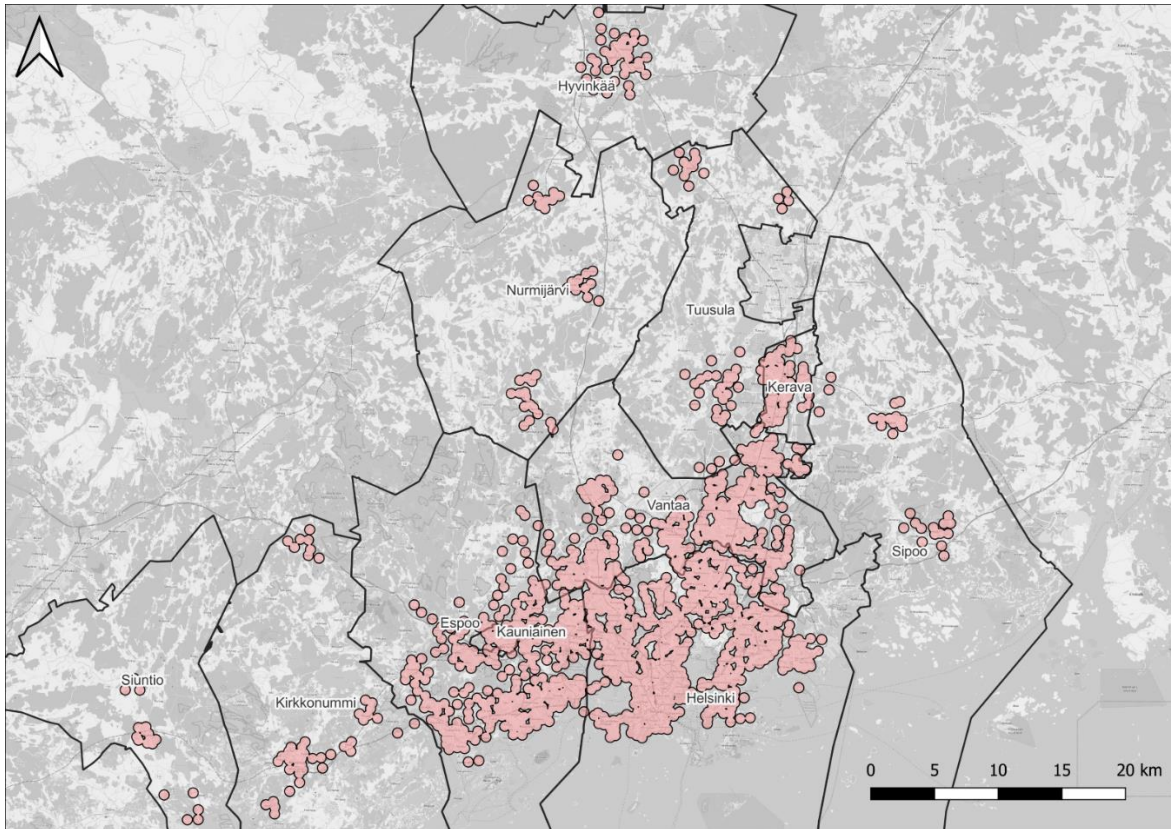
Pyörien käyttöönotto tapahtuu automatisoidusti itsepalveluperiaatteella ja käytön hinnoittelumalleilla pyritään ohjaamaan lyhytaikaiseen käyttöön. Menettelyllä halutaan mahdollistaa pyörien jatkuva saatavuus vuorokauden ympäri ja korkea käyttöaste. Lähtökohtaisesti kaupunkipyöräkausi sijoittuu sulan maan aikaan, mutta kaupunkipyöräkauden tulee myös olla jatkettavissa talvikaudelle kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksessa määritettyjen optioehtojen mukaisesti.

Palvelualue

Palvelun kokonaislaajuus määrittyy hankintaan mukaan lähtevien kuntien ja kunkin kunnan valitsemien pyörä- ja asemamäärän perusteella. Palvelun tulee käynnistyessään olla Helsingin seudulla riittävän kattava ja laadukas, jotta se saa asiakkailta positiivisen vastaanoton. Riittäväällä laajuudella tarkoitetaan vähintään nykyisten palveluiden kattamaa aluetta. Lisäksi seudun asukkaiden odotuksia seudullisesta palvelusta on kasvatettu tiedottamalla seudullisen palvelun valmistelusta. Myös hankinnan onnistumisen ja houkuttelevuuden kannalta mahdollisimman laaja palvelu ja palvelualue ovat tärkeitä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että suurimpien kuntien Helsingin, Espoon ja Vantaan tulisi muodostaa palvelun runko heti alusta alkaen. Seudullisen palvelun järjestämiseksi, asiakkaiden houkuttelemiseksi ja kuntien vuosikustannusten pienentämiseksi myös muita Helsingin seudun kuntia kannustetaan osallistumaan palveluun heti alusta alkaen.

Hankinta toteutetaan puitejärjestelynä niin, että palveluun on myös mahdollista liittyä myöhemmin, mutta kuitenkin viimeistään neljän (4) vuoden kuluessa puitesopimuksen voimaantulosta. Puitejärjestely ja kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa määritellyt ehdot myös mahdollistavat, että palvelun pyörä- ja asemamäärää sekä vuotuisten toimintakuukausien määrää on mahdollista lisätä sopimuskauden aikana. Kuvassa 4 on esitetty tarveselvitysten aikana laaditut Sipoon kuntakohtaiset alustavat asemaverkkoluonnokset eli palvelualueen laajuus. Kaupunkipyörien palvelualueita esitetään kaupunkipyöräasemilla ja niiden 400 m vaikutusalueella. Tällä tavalla ajateltuna palvelualue tarkoittaa niitä kaikkia alueita, joilta kaupunkipyöräasema on vähintään kohtuullisella kävelyetäisyydellä. Kartalla ovat mukana kaikki potentiaalisiksi tunnistetut alueet. On erittäin todennäköistä, ettei palvelu ainakaan alkuvaiheessa toteudu enimmäislaajuudessaan.

Palvelualueen sisällä kaupunkipyörillä voidaan ajaa asemalta toiselle kuntarajoista riippumatta. Kaupunkipyörillä voi myös ajaa esitetyn alueen ulkopuolella. Nykyaikaisissa markkinoilla olevissa kaupunkipyörissä on GPS, jolla pyörien käyttö voidaan rajata tietylle alueelle. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista rajata aluetta liian suppeaksi, jotta pyörillä voidaan tehdä asiakkaan niin halutessa ja käyttöehtojen puitteissa pidempiäkin matkoja asemaverkon ulkopuolella. Asiakkaan on kuitenkin palautettava pyörä aina kaupunkipyöräasemalle.



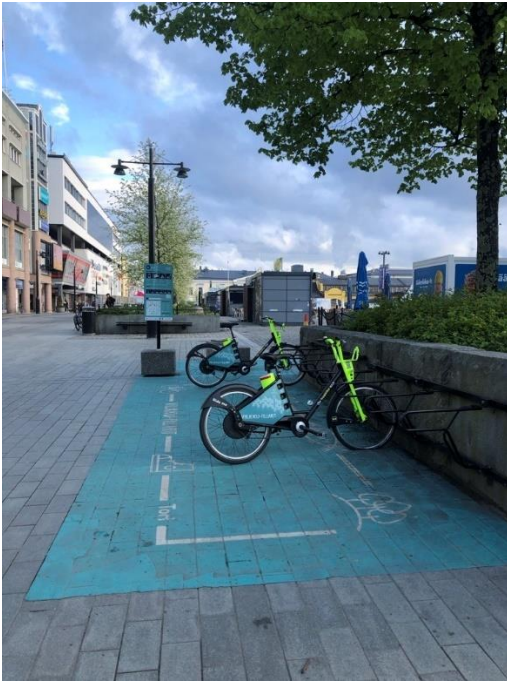
Kuva 5. Tarveselvityksissä määritelty kaupunkipyöräpalvelun palvelualue esitettynä alustavilla asemapaikoilla ja niiden 400 m vaikutusalueella.

Kaupunkipyörät ja asemat

Kaupunkipyöräpalvelu voi koostua joko tavanomaisista mekaanista pyöristä tai sähköavusteisista pyöristä tai näiden yhdistelmästä. Kaupunkipyörät ovat varta vasten kaupunkipyöräjärjestelmään suunniteltuja pyöriä. Ne on muun muassa tehty mahdollisimman monelle käyttäjälle sopivaksi ja runsasta käyttöä kestäviksi sekä mahdollisimman huoltovapaiksi.

Merkittävin ominaisuus, joka erottaa kaupunkipyörät muista polkupyöristä on niiden sisältämä paikannus- ja lukitusjärjestelmä sekä muut mahdolliset tietojärjestelmät. Lukitusjärjestelmä mahdollistaa pyörien itsepalveluperusteisen käytön ja toisaalta niiden hallinnan hallintajärjestelmän kautta. Paikannus puolestaan mahdollistaa joustavan asemakonseptin ja ehkäisee vandalismita.

Kaupunkipyörien lainaus ja palautus tapahtuvat niille osoitetuilla asemapaikoilla. Asemapaikat järjestetään vähintään virtuaalisesti eli rajaamalla GPS:n avulla pyörien tarkka palautusalue, jonka asiakas näkee palvelun sovelluksesta. Yleensä tällaisillakin GPS-rajatuilla asemilla on myös jokin fyysinen elementti osoittamassa aseman paikkaa sekä kaupunkipyörien käyttäjille että muille liikkujille. Yleensä tällaisia fyysisiä elementtejä ovat infotolppa ja palautusalueen raja maalaamalla. Lisäksi asemalle voidaan järjestää pyörätelineitä, joihin pyörät joko asetetaan tai myös lukitaan riippuen järjestelmän ominaisuuksista (kuva 6.).



Kuva 6. Esimerkki kaupunkipyöräaseman toteutuksesta Kuopion kaupunkipyöräpalvelusta Vilku-fillareista. Aseman raja-
aus perustuu GPS-paikannukseen. Lisäksi alue on maalattu/pinnoitettu ja sillä infotolppa. Kuva: Mikko Raninen
Sweco Finland Oy.

Asemat voidaan toteuttaa myös telakallisina. Pyörä asetetaan matkan päätteeksi sille varta vasten suunniteltuun telakkaan, josta se on seuraavan käyttäjän lainattavissa. Telakat pitävät pyörät hyvässä järjestyksessä ja ehkäisevät tehokkaasti varkauksia sekä muuta ilkivaltaa. Telakalliset asemat voidaan toteuttaa myös niin, että sähköpyörän akku latautuu, kun pyörän kytkee telakkaan. Tällöin telakat on kytkettävä sähköverkkoon.

Telakalliset tai muita selkeitä fyysisiä elementtejä sisältävät asemat näkyvät kaupungissa. Ne viestivät palvelun olemassaolosta niin käyttäjille kuin muille asukkaille sekä voivat tarjota sponsorijärjestelyssä näkyviä mainoslaitteiden sijoituspaikkoja mahdolliselle yhteistyökumppanille. Telakoiden ulkoasuun voidaan yleensä vaikuttaa niihin tulevien teippausten osalta. Mikäli asema perustuu GPS-rajaukseen, on sen ulkoasu fyysisten elementtien osalta täysin kuntien päätettävissä. Pyöräasemien hyödyntämistä sponsorijärjestelyssä koskevat ehdot on määriteltävä kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Kaupunkipyöräaseman kokoa eli enimmäispyörämäärää voidaan rajata. Näin voidaan toimia sekä GPS-rajattujen että telakallisten asemien osalta. Telakoiden määrä ei myöskään niin halutessa rajaa aseman enimmäispyörämäärää, vaan pyörän voi palauttaa telakoiden ulkopuolelle niiden ollessa täynnä.

Asemien lopullisessa toteutusmallissa on tarkoituksenmukaista ottaa huomioon tarjoajien neuvotteluvaiheen aikana esittämät näkemykset.

Lopullinen toteutusmalli ml. sähköavusteisia pyöriä ja pyöräasemien toteutusta koskevat ratkaisut ja valinnat tulee kuntien ja HSL:n yhteisessä valmistelussa määrittää viimeistään lopulliseen tarjouspyyntöön.

Kaupunkipyöräpalvelun seudullinen yhtenäisyys on palvelun keskeisiä tavoitteita. Myös kunta-rajat ylittävä pyörien käyttö on asetettu keskeiseksi tavoitteeksi. Samassa palvelussa voi olla sekä mekaanisia että sähköavusteisia kaupunkipyöriä. Useimmat palveluntarjoajat tarjoavat molempia malleja ja mm. monissa Euroopan ja Pohjois-Amerikan kaupungeissa

kaupunkipyöräpalvelut sisältävätkin molempia pyörämalleja. Teknisesti ei siis ole esteitä erityyppisten pyörien käytölle myös kuntarajat.

Erilaiset konseptit kuntien välillä vaativat kuitenkin kuntien välistä sopimista. Erityisesti sellaisten kuntien välillä, joilla oletetaan olevan paljon rajat ylittävää liikennettä. Tällaisissa tilanteissa voidaan joko rajoittaa pyörien kuntarajat ylittävää käyttöä tai sopia pyörien siirrosta takaisin alkuperäiseen kuntaan sekä siirron kustannuksista. Lähtökohtaisesti kustannusten jaossa noudetaan tällöin yhteistyösopimuksen linjausten mukaisesti aiheuttamisperiaatetta.

IT-järjestelmä

Kaupunkipyöräpalvelun tietojärjestelmä mahdollistaa pyörien käytön itsepalveluperusteisesti. Palveluntuottaja tarjoaa tilaajalle avaimet käteen ratkaisun sisältäen kaikki kaupunkipyöräpalveluun tarvittavat elementit. Palvelu on asiakkaiden käytettävissä mobiilisovelluksella niin suomen-, ruotsin- kuin englanninkielisenä. Lisäksi IT-järjestelmän on täytettävä liikkumispalvelulain vaatimukset avoimista rajapinnoista ja täten *Mobility as a Service* -palveluntarjoajien mahdollisuuden kytkeä kaupunkipyöräpalvelu palvelutarjoaansa. Tämän vaatimuksen kautta myös HSL:n on mahdollista kytkeä kaupunkipyörien käyttö HSL-sovellukseen.

Kaupunkipyöräpalvelun lipputuotteiden ostaminen sekä käyttäjän omien osto- ja käyttötapah- tumien seuranta tapahtuu palveluntuottajan sekä mahdollisesti HSL:n tarjoamien palveluiden kautta.

Kaupunkipyörien taustajärjestelmä hankitaan valmiina, mutta käyttöliittymän ja maksamisen kytkemistä HSL:n järjestelmiin on tutkittu. Lähestymisessä on syytä ottaa huomioon, että asiakaspalvelu kaupunkipyörien osalta on tarkoitus ulkoistaa. Seuraavassa on kuvattu, kuinka palvelun tuottajan järjestelmän integraatio HSL:n järjestelmiin vaiheistetaan:

Vaihe 1 (kevät 2026)

- Kaupunkipyöriä käytetään valitun toimittajan sovelluksella. Kaudet ostetaan myös sovelluksen kautta
- Toimittajan sovellus brändätään kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjojen linjausten mukaisesti sovellusta käytetään HSL ID-tunnuksella
- Kaupunkipyöräasemien tilanne päivittyy Reittioppaaseen
- Osto- ja matkadata saatavilla HSL:n ja tarvittaessa myös kuntien käyttöön rajapinnan kautta
- Mahdollisuuksien mukaan sovellus / reittiopas linkitetään kaupunkipyöräsovellukseen

Vaihe 2*

- Kaupunkipyörätuotteet tuodaan ostettavaksi HSL:n omiin kanaviin
- Kaupunkipyörien käyttö edelleen erillisen palveluntuottajan sovelluksen kautta

Vaihe 3*

- Kaupunkipyörien käyttö tuodaan HSL-sovellukseen, mikäli kaupunkipyöräpalvelun ohjausryhmä ja HSL näkevät sille riittävän suuren arvon
- Mahdollista jättää palveluntuottajan sovellus laajempine ominaisuuksineen HSL:n oman sovelluksen rinnalle

*Vaiheiden 2 ja 3 toteuttaminen päätetään myöhemmin

Palveluntuottaja tarjoaa tilaajan käyttöön raportointijärjestelmän tai vastaavan, jonka avulla tilaaja voi reaaliaikaisesti seurata sekä palvelun käytön tunnuslukuja, että palveluntuottajan toimenpiteitä.

Kaupunkipyörien käyttö tuottaa myös liikkumisdataa. Palveluntuottajaa vaaditaan tuottamaan avoin datarajapinta, joka tarjoaa olennaisimmat anonyymit datatiedot kustakin pyörämatkasta noudattaen esimerkiksi GBFS-standardia (General Bikeshare Feed Specification) siten kuin EU:n yleinen tietosuoja-asetus (GDPR) mahdollistaa. Lisäksi palveluntuottaja toimittaa tilaajalle koontitilastoja pyörien käytöstä vähintään kuukausittain.

Yksityiskohtaisesti kaupunkipyöräpalvelun IT-järjestelmiä koskevat vaatimukset määritellään yhteisen valmistelun perusteella kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Hinnoittelu

Kaupunkipyöräpalvelun käyttömaksut ja niiden suuruus päätetään kuntien toimesta ja yhteistyössä myös HSL:n kanssa. Hinnoittelun tulisi olla yhtenäinen koko seudulla, jotta se on asiakkaille mahdollisimman selkeä ja kannustaa palvelun seudulliseen käyttöön. Mekaaniset ja sähköpyörät voidaan hinnoitella erikseen.

Yleensä kaupunkipyöräpalvelun hinnoittelu koostuu kausilipusta, jolla pyöriä voi lainata kuinka monta kertaa tahansa lipun voimassaolokauden aikana. Käyttöoikeuteen kuuluva enimmäisaika on yleensä rajattu 30-60 minuuttiin, jonka jälkeisestä käytöstä peritään lisämaksua. Enimmäiskäyttöaika on yleensä myös rajattu, esimerkiksi viiteen tuntiin. Käyttöoikeuskausi voi olla esimerkiksi vuosi, kaupunkipyöräkausi, kuukausi, viikko tai päivä.

Käyttöoikeuteen perustuvan hinnoittelun lisäksi kaupunkipyöräpalvelun käytöstä voidaan veloittaa markkinoilla olevissa palveluissa käytön kestoon perustuen. Tällöin veloitus tapahtuu yleensä minuuttiperusteisesti, esimerkiksi xx snt/min.

Yhteistyösopimuksessa on linjattu kaupunkipyöräpalvelun ohjausryhmän toimivaltaa liittyen kaupunkipyöräjärjestelmän käyttömaksuihin ja niiden hinnoitteluun, sekä muihinkin yhteistyössä esille tuleviin päätösasioihin hankkeen aikana.

Huolto ja operointi

Kaupunkipyörien ja -asemien sekä muiden palveluun kuuluvien osien huolto, korjaukset ja varastointi kuuluvat hankittavaan palveluun. Palveluntuottaja tekee sekä ennaltaehkäisevää että reaktiivista huoltoa pyrkien pitämään pyörät ja muut palvelun osat mahdollisimman hyvässä kunnossa. Havaitessaan merkittävän vian pyörässä, palveluntuottaja ottaa pyörän pois palvelusta ja tekee sille tarvittavat korjaustoimenpiteet mahdollisimman nopeasti. Tilaajan ja palveluntuottajan välisen kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa määritellään huoltotoiminnan vaatimuksista esimerkiksi jatkuvasti käytössä olevien pyörien vähimmäismäärällä.

Pyörien kunnossapidon lisäksi palveluntuottajan vastuulle kuuluvat sähköpyörien akkujen vaihto, niiden lataus ja kulutettu sähkö sekä riittävä määrä akkuja varmistamaan operoinnin onnistuminen. Lisäksi palveluntuottaja huolehtii kaupunkipyöräasemien kunnossapidosta sisältäen talvikunnossapidon mahdollisen talvikauden aikana. Operaattori vastaa myös asemapaikojen kunnostuksesta ennen kaupunkipyöräkauden alkua sisältäen mm. lumen ja hiekan poiston.

Pyöriä tulee siirtää palveluntuottajan toimesta kysyntää ennakoiden asemalta toiselle niin, että pyörien saatavuus vastaa mahdollisimman hyvin kysyntää. Esimerkiksi palveluntuottajan tulee huolehtia, että pyöriä on saatavilla suosituimmilta asemilta aamun ruuhkatunteina. Pyöriä siirretään tarvittaessa myös reaktiivisesti operaattorin huomattessa vajausta tietyillä asemilla. Tasapainotusta kehitetään jatkuvasti kaupunkipyöräkaudella palveluntuottajan toimesta ja tilaajan toiveiden perusteella. Pyörien saatavuus on yksi palveluntuottajan suoriutumista mittaava tekijä, jolle asetetaan vähimmäisvaatimustaso.

Yksityiskohtaisesti kaupunkipyöräjärjestelmän huoltoa ja operointia koskevat vaatimukset määritellään yhteisen valmistelun perusteella kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Asiakaspalvelu

Palveluntuottaja vastaa kaupunkipyöräpalvelun asiakaspalvelusta sisältäen muun muassa vika-tilanteiden ja käyttäjien ongelmatilanteiden ratkaisemisen. Tunnistettuja asiakaspalvelutilanteita ovat asiakaspalautteet, akuutit asiakaspalvelutilanteet, maksut ja palautukset sekä vikailmoitukset.

Asiakas voi ilmoittaa huomaamistaan ongelmista palvelussa tai siihen liittyvissä tuotteissa. Asiakas voi saada soittamalla akuuttia apua ongelmatilanteisiin asiakaspalvelun aukioloaikoina. Lisäksi asiakas voi lähestyä palveluntuottajaa ongelmatilanteissa chatilla ja sähköpostilla. Näiden lisäksi asiakas voi antaa yleistä palautetta HSL:n asiakaspalvelujärjestelmän kautta ja suoraan kaupunkipyöräjärjestelmään koskevia vikailmoituksia kaupunkipyöräpalvelun sovelluksen kautta.

Asiakaspalvelun puhelinpäivystys on avoinna HSL:n asiakaspalvelun aukioloaikojen mukaisesti maanantaista perjantaihin klo 7:30 - 19:00 ja lauantaina sekä sunnuntaina (myös arkipyhät) klo 9:30 - 17:00. Aukioloaikoja voidaan muuttaa sopimuskauden aikana tilaajan ja palveluntuottajan yhteisellä päätöksellä tarveharkinnan pohjalta. Lisäksi asiakas voi antaa palautetta palvelusta vähintään verkossa ja mobiilisti. HSL:n asiakaspalvelu, mukaan lukien verkkosivujen chat, ohjaa kaupunkipyöriä koskevat yhteydenotot mahdollisimman saumattomasti palveluntuottajan järjestämään asiakaspalveluun.

Vaikka asiakaspalvelun toteuttaa kaupunkipyöräpalvelun palveluntuottaja, siitä pyritään tekemään mahdollisimman paljon HSL:n linjausten näköinen ja mukainen palvelu selkeän ja yhteisen asiakaskokemuksen takaamiseksi. Palveluntuottajan henkilökuntaa perehdytetään säännöllisesti HSL:n tyylin mukaiseen asiakastilanteiden hoitoon ja perustietoihin HSL:stä.

Asiakaspalvelu järjestetään suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Yksityiskohtaisesti asiakaspalvelua koskevat vaatimukset määritellään yhteisen valmistelun perusteella kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

7. Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun vaikutukset

Kaupunkipyöräpalvelun yleiset hyödyt

Kaupunkipyöräpalvelun merkittävimmät hyödyt syntyvät terveys- ja ympäristövaikutuksista, taloudellista hyödyistä sekä matka-aikasäästöistä. Muita hyötyjä ovat esimerkiksi kaupunkipyöräpalvelun luoma positiivinen mielikuva kunnasta edistyksellisenä asuinpaikkana, tilankäytön tehokkuus, sosiaalisen tasa-arvon lisääntyminen sekä kuntien elävöittäminen.

Kaupunkipyöräpalvelu mahdollistaa liikkumisen kustannustehokkaasti, kestävästi ja terveellisesti. Laadukas ja hyvin toimiva kaupunkipyöräpalvelu madaltaa kynnystä tehdä matkoja pyöräillen, kun pyörää on mahdollista käyttää, vaikka ei omistaisi sellaista. Pyöräily on lähipäästötön ja kestävä kulkumuoto, joka vastaa useaan yhteiskunnalliseen haasteeseen. Kaupunkipyöräpalvelu perustuu yhteiskäyttöön, joten se on myös resurssiviisas kulkumuoto, koska jokaisen ei tarvitse omistaa omaa pyörää.

Liikkumattomuus on yksi Suomen merkittävimmistä yhteiskunnallisista haasteista. UKK-instituutin mukaan liikkumattomuus aiheuttaa vuosittain yli 3 miljardin euron kustannukset (UKK-instituutti 2024). Kaupunkipyörät ovat kustannustehokas tapa lisätä kuntalaisten aktiivista arki-liikkumista mahdollistamalla polkupyörän käyttö yleisimmillä arkimatkoilla.

Kun yhä useampi valitsee kulkumuodoksi kaupunkipyörän tai yhdistää sen joukkoliikenteeseen, vähentyvät henkilöautolla tehdyt matkat. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan Helsingin seudulla tehtävistä 2–5 kilometrin matkoista 44 % ja 1–2 kilometrin matkoista 31 % tehdään henkilöautolla ajaen tai ollen kyydissä. Kaupunkipyörämatkojen keskipituudet olivat vuonna 2019 Helsingissä 2,3 kilometriä ja Kuopiossa 2,7 kilometriä (Mikkonen, 2020). Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelun käyttäjistä 29 % on vuonna 2023 korvannut vähintään yhden automatkan viikoittain kaupunkipyöränsä ansiosta (HSL 2024). Kaupunkipyörällä on siis potentiaalia korvata lyhyitä henkilöautomatkoja.

Kaupunkipyörät tuovat myös ajallista ja rahallista säästöä käyttäjilleen. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöränsä käyttäjistä 42 % koki saaneensa ajallista tai rahallista säästöä kaupunkipyöräpalvelun ansiosta (HSL 2024). Ajallinen säästö syntyy nopeammin tehdyistä matkoista ja rahallinen säästö joko edullisesta lipputuotteesta tai matka-ajan lyhentymisen takia.

Kaupunkipyöräpalvelu on myös kustannustehokas tapa parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelun käyttäjistä 24 % yhdistää matkan usein ja 46 % silloin tällöin joukkoliikenteeseen (HSL 2024). Kaupunkipyöräpalvelua voi käyttää käytännössä kuka tahansa kunnassa liikkuva pyöräilykykyinen henkilö. Pyörät ovat käytössä ympärivuorokautisesti sovitun käyttökauden ajan, joten ne mahdollistavat liikkumisen myös silloin, kun muu joukkoliikenne ei kulje. Tämä parantaa liikkumispalveluita erityisesti Helsingin seudun niillä alueilla, joiden joukkoliikennetarjonta on suppeampaa. Muilla alueilla se tukee muuta joukkoliikennettä ja mahdollistaa myös matkat suoraan kohteen ja lähtöpisteen välillä.

Kaupunkipyöräpalvelu on tilatehokas liikkumispalvelu. Palvelua varten ei tarvitse suoraan rakentaa uutta infraa, kun käytännössä jokaisessa Helsingin seudun kunnassa on jo palvelulle toimintaedellytykset. Kaupunkipyöräasemat on mahdollista sijoittaa jo olemassa olevaan kaupunkitilaan ilman merkittäviä infratöitä. Helsingissä on tällä hetkellä 347 kaupunkipyöräasemaa, jotka on kahta asemaa lukuun ottamatta sijoitettu olemassa olevalle kovalle pinnalle. Espoon kaupunki on tehnyt kevyitä infratöitä, esimerkiksi asfaltointeja ja tasoituksia kaupunkipyöräasemien sijoituspaikoille.

Helsingin ja Espoon kaupunkipyörät ovat suosionsa myötä lisänneet myös kaupunkien positii-
vistä imagoa ja toimineet markkinointiviestinnässä. Kaupunkipyöriä voidaan pitää nykyään edis-
tyksellisen asuinkunnan merkinä. Uusi kaupunkipyöräpalvelu hyödyntää koko Helsingin seu-
tua, sillä kunnat saavat imagohyötyä myös toistensa onnistuneista kaupunkipyöräpalveluista.
Mikäli seudulle toteutetaan suosittu yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä, saattaa kunnan
imago kärsiä, jos kunta ei ole mukana tarjoamassa samaa palvelua asukkaillensa.

Kaupunkipyöräpalvelu tarjoaa myös uudenlaista tietoa ihmisten liikkumistarpeista seudulla.
Kaupunkipyöräpalvelun avulla saadaan paljon esimerkiksi liikennesuunnittelua hyödyttävää tie-
toa eniten käytetyistä reiteistä, tärkeimmistä joukkoliikenteen liityntäsuunnista sekä pyörälii-
kenteen potentiaalista.

Kaupunkipyöräpalvelun seudullisuuden hyödyt

Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelu tuottaa edellä mainittujen hyötyjen lisäksi merkittäviä
synergiaetuja kuntien välille. Suurin hyöty syntyy yhtenäisestä palvelualueesta, jossa pyöriä on
mahdollista käyttää samalla lipputuotteella kuntarajoista riippumatta. Laajemmasta hankin-
nasta on myös mahdollista saada mittakaavaetuja ja sitä kautta kustannussäästöjä verrattuna
tilanteeseen, jossa jokainen kunta kilpailuttaisi erillisen kaupunkipyöräpalvelun. Seudullinen
palvelu vahvistaa koko Helsingin seudun imagoa modernina ja yhtenäisenä kaupunkiseutuna.
Palvelu mahdollistaa myös pyörällä liikkumisen kuntien välillä.

Seudullinen ja yhtenäinen palvelualue mahdollistaa esimerkiksi joukkoliikennematkojen matka-
ketjujen jatkumisen matkan molemmissa päissä ja toisaalta mahdollistaa kokonaan uusien
matkaketjujen syntymisen. Tämä tarkoittaa, ettei käyttäjän tarvitse ostaa useita lipputuotteita
tai ladata useita eri palveluntarjoajan sovellusta käyttääkseen liikkumispalvelua. Mikäli jokai-
sessa kunnassa on oma erillinen kaupunkipyöräpalvelu, joutuu käyttäjä ostamaan usean eri lip-
putuotteen käyttäessään seudun muita kaupunkipyöräpalveluja.

Kaupunkipyöräpalvelun paikalliset hyödyt

HSL on selvittänyt seudullisen kaupunkipyöräpalvelun vaikutusta uusiin joukkoliikenteen kiertoma-
tkoihin niissä kunnissa, joissa ei vielä ole kaupunkipyöräpalvelua. Kiertomatalla tarkoite-
taan matkaa, joka päättyy takaisin lähtöpisteeseen ja voi sisältää useita kulkuvälineitä tai nou-
suja esimerkiksi joukkoliikenteeseen. On todennäköistä, että jo nykyään tehtävien joukkoliiken-
nematkojen liityntämatkoja tehdään kaupunkipyörillä, mutta mallinnuksessa on huomioitu vain
uudet, uuden Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun myötä tehtävät joukkoliikennematkat.

Arviot pohjautuvat tarveselvitysten laajimpaan kaupunkipyöräverkostotarkasteluun. Arviossa
todetaan, ettei mallinnus ole erityisen herkkä kaupunkipyöräasemien määrälle vaan palvelun
maantieteelliselle kattavuudelle. Tämä tarkoittaa, että joissain kunnissa vaikutukset joukkolii-
kenteen uusiin kiertomatkoihin voivat jäädä pienemmiksi, mikäli palvelu ei toteudu maantie-
teellisesti kaikilla alueilla.

Joukkoliikenteen kysynnän arvioidaan kasvavan erityisesti juna-asemien ympäristössä, jossa
kaupunkipyörä on mahdollistaa nopeat liityntämatkat nopeaan runkolinjaan. Tällä saattaa olla
pieni laskeva vaikutus kuntien sisäisten linja-autoyhteyksien kysyntään, mutta kysyntämuutok-
set jakautuvat usealle linjalle.

Prosentuaalisesti joukkoliikennematkojen kasvu on maltillista. Joukkoliikennenuousujen määrä
on noin kaksinkertainen kiertomatkojen määrään nähden. Oletettavasti suurin osa matkoista
tehdään HSL:n kausilippulaisten toimesta, jolloin vaikutus lipputuloihin on marginaalinen.

Jopa 60–75 % uusista matkoista voisi korvata oman auton käyttöä, koska joukkoliikenteen matkavastus putoaa merkittävästi. Osa uusista matkoista korvaa kävely- ja pyöräilymatkoja.

Joukko-liikenteen kiertomatkojen määrän muutos	Uudet joukkoliikenteellä tehdyt kiertomatkat	Kasvu (%)	Kaupunki-pyöräasemia
Hyvinkää	4824	0,43	42
Kauniainen	996	0,18	20
Kerava	5273	0,35	62
Kirkkonummi	3922	0,26	52
Nurmijärvi	2766	0,23	36
Sipoo	1514	0,21	28
Siuntio	393	0,38	18
Tuusula	3522	0,31	40
Yhteensä kauden aikana	23211		298

Kaupunkipyöräpalvelu parantaa merkittävästi Sipoon linja-autoliikenteen liityntäliikennettä Söderkullassa sekä Nikkilässä. Liityntämatkat ovat Nikkilässä pääosin osa joko Keravan tai Helsingin suuntaan kulkevia matkaketjuja. Söderkullassa liityntämatkat ovat osa joko Nikkilän, Helsingin, Porvoon tai Vantaan suuntiin meneviä matkaketjuja. Kaupunkipyöräpalvelu parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta tarjoten aikatauluista riippumattoman liityntämahdollisuuden lähes koko taajamien alueilta. Nikkilästä on mahdollista tehdä kaupunkipyörillä liityntämatkoja myös Keravan juna-asemalle, vaikka pitkän välimatkan vuoksi matkaporista tuskin tulee erityisen suosittu.

Kaupunkipyörät eivät paranna merkittävästi Söderkullan ja Nikkilä välisiä liikkumismahdollisuuksia pitkän välimatkan ja puuttuvan pyörätien takia. Kaupunkipyöräpalvelu parantaa kuitenkin merkittävästi taajamien sisäistä liikkumista. Kaupunkipyöräpalvelut kattavat lähes koko taajamien alueet, jolloin niiden reuna-alueiltakin on mahdollista tehdä kaupunkipyörämatkoja palvelujen äärelle. Kaupunkipyöräpalvelulla voi olla positiivisia vaikutuksia taajamien elinvoimaan ja elinkeinoelämään.

Kaupunkipyörät palvelevat myös matkailua ja virkistystä. Helsingin ja Espoon nykyiset kaupunkipyörät voi ottaa käyttöön pisimmillään viideksi tunniksi ja pidempiaikainen vuokraus tulee olemaan mahdollista myös uudessa Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelussa. Tämä mahdollistaa pidempiaikaiset vierailut palvelualueen sisällä, esimerkiksi uimarannoille, Sipoonkorpeen tai vaikka pelaamaan frisbeegolffia. Kaupunkipyörillä on myös mahdollista vierailla palvelualueen ulkopuolella, esimerkiksi Porvoossa.

Sipoon osalta on tuotettu HEAT-laskelma (Health Economic Assessment Tool) kaupunkipyörähankinnan yhteiskuntataloudellisen arvon laskemiseksi. Työkalu on WHO:n kehittämä ja sillä voidaan arvioida aktiivisen liikkumisen tuomia terveyshyötyjä aikuisikäisellä väestöllä. Laskuri perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Se ottaa fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen lisäksi huomioon myös vaikutukset liikenteen onnettomuusriskeihin, CO₂-päästöihin ja ilmansaasteiden vähentymiseen. Käytännössä työkalu vastaa kysymykseen: jos asukkaat pyöräilisivät enemmän, mikä olisi siitä syntyvien terveyshyötyjen taloudellinen arvo.

Työkalu ei huomioi kulkutapamuutoksien vaikutuksia esimerkiksi sairaspöissaolojen vähentymiseen tai ennenaikaiseen eläköitymiseen, joten järjestelmän tuottamat taloudelliset vaikutukset saattavat olla esitettyjä lukuja korkeampiakin. Työkalun lähtötietoina on sen oletusarvojen lisäksi hyödynnetty kaupungin työikäisten asukkaiden lukumäärää sekä arviota päivittäisistä kaupunkipyörillä tehtävistä matkoista ja niiden kestosta. Matkojen kestona on käytetty nykyisessä järjestelmässä Helsingissä vuonna 2023 poljettujen matkojen keskiarvoa, 17,7 minuuttia. Päivittäisiin matkamääriin on käytetty HSL:n ennustemallin arviota vuotuisista oletetuista matkamääristä Sipoossa, joiden ennustetaan olevan 43,9 matkaa vuorokaudessa.

Laskelman perusteella kaupunkipyöräjärjestelmä vähentäisi ennen aikaista kuolleisuutta Sipoossa 0,0089 henkilöllä vuosittain ja hiilidioksidipäästöjä 0,44 tonnilla vuodessa. Tälle arvioiduksi hinnaksi työkalu laskee 35 700 euron vuosittaiset säästöt kunnalle.

8. Hankintamalli

Taustaa

HSL on yhdessä jäsenkuntien kanssa suunnitellut koko Helsingin seudun kattavan kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttamista. Tavoitteena on saada vuonna 2026 toimiva seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä, jossa matkustajat voivat kulkea kaupunkipyörillä jäsenkuntien välillä kuntien rajoista riippumatta.

Seudullinen järjestelmä edellyttää, että koko Helsingin seudulle kilpailutetaan yksi palveluntuottaja. Tällöin kaupunkipyörämatka voi alkaa ja päättyä eri kuntien alueilla. Alkuvaiheessa HSL:llä oli vetovastuu kilpailutuksen suunnittelusta. KLOY:n vetovastuulle hanke tuli kesällä 2024 siirryttäessä kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamisen valmisteluun ja toteutukseen.

Yhden palveluntuottajan puitejärjestely

Puitejärjestelyllä tarkoitetaan yhden tai useamman hankintayksikön ja yhden tai useamman toimittajan välistä puitesopimusta, jonka tarkoituksena on vahvistaa tietyn ajan kuluessa tehtäviä hankintasopimuksia koskevat suunnitellut hankintamäärät ja hinnat sekä muut ehdot.

Periaate tavoitellussa puitejärjestelyssä on, että hankintayksikön perustettua tarjouskilpailun perusteella julkisena hankintana puitejärjestelyn yhden palveluntuottajan kanssa, tehdään puitejärjestelyyn perustuvat hankinnat puitejärjestelyssä hyväksytyn puitesopimuksen ehtojen mukaisesti.

Tavoitteena on, että koko Helsingin seudun alueelle kilpailutetaan yhden palveluntuottajan puitejärjestely. Kilpailutettavan kokonaisuuden jakaminen kunnittain osa-alueisiin niin, että kunnilla voisi olla eri palveluntuottajia, ei tuottaisi haluttua lopputulosta, sillä jos eri kuntien alueelle tulisi eri palveluntuottajia, ei kaupunkipyöräpalvelu ilman merkittäviä panostuksia toimisi seudullisesti yhtenäisenä integroituna kokonaisuutena.

Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun puitejärjestely toteutetaan siten, että KLOY kilpailuttaa Yhteistyösopimuksessa sovittujen ehtojen mukaisesti julkisena hankintana kaupunkipyöräpalvelua koskevan puitejärjestelyn perustamisen. Tarjouspyynnössä haetaan koko Helsingin seudulle yhtä yhtenäistä integroitua kaupunkipyöräpalvelua niin, että tarjoajat antavat kuitenkin palvelulle erilliset kuntakohtaiset hinnat kunkin kunnan tarjouspyyntöasiakirjoihin sisältyvien määrittelyjen mukaisesti. Kilpailutuksessa valitaan yksi palveluntuottaja. Kilpailutuksen ratkettua ja KLOY:n puitejärjestelyn perustamista koskevan päätöksen tultua lainvoimaiseksi KLOY tekee puitesopimuksen tarjouskilpailun voittaneen palveluntuottajan kanssa. Kukin kunta voi tämän jälkeen tehdä päätöksen kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta kunnan alueella, eli puitejärjestelyn puitesopimukseen perustuvan hankintapäätöksen. Päätöksen jälkeen kunta tekee kaupunkipyöräpalvelun hankinnasta puitesopimuksessa vahvistettujen ehtojen mukaisen toteutussopimuksen eli alueellisen kaupunkipyöräpalvelusopimuksen.

Hankintamenettelyyn sovellettava laki ja sopimuskauden pituus

Markkinaoikeuden ratkaisukäytännössä on otettu kantaan entisen Helsingin kaupungin liikennelaitoksen eli HKL:n (nykyinen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy) kilpailuttamaan Helsingin kaupunkipyörähankintaan. Ratkaisussa MAO:306/17 markkinaoikeus totesi, että kaupunkipyöräkilpailutukseen HKL:n tapauksessa sovelletaan yleistä hankintalakia eikä erityisalojen hankintalakia. KLOY:n toteuttamaan seudullisen kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamiseen sovelletaan siten myös yleistä hankintalakia eli lakia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016), jäljempänä hankintalaki.

Hankintalain 42 §:n mukaan puitejärjestely voi olla voimassa enintään neljä (4) vuotta. Puitejärjestelyn keston/voimassaoloajan ja puitejärjestelyyn perustuvien sopimusten keston (pituuden) ei tarvitse olla keskenään yhtä pitkiä. Puitejärjestelyyn perustuva sopimus voi siis olla kestoaltaan pidempi kuin puitejärjestelyn kesto. Hankinta voidaan täten toteuttaa siten, että kilpailutettava puitejärjestely on voimassa neljä (4) vuotta, mutta puitejärjestelyyn perustuvien alueellisten kaupunkipyöräpalvelusopimusten kesto voi pidempi, esim. kymmenen (10) vuotta.

Hankintamenettely

Hankinnan kilpailutus on tarkoituksenmukaista toteuttaa neuvottelumenettelynä. Neuvottelumenettelyssä hankintayksikkö julkaisee ilmoituksen hankinnasta, johon kaikki halukkaat palveluntuottajat voivat pyytää saada osallistua. Hankintayksikkö neuvottelee hankintasopimuksen ehdoista välipäätöksellä valitsemiensa tarjoajien kanssa.

Neuvottelumenettelyn keskeinen hyöty on, että hankinnan kohdetta voidaan neuvottelumenettelyssä vielä monin tavoin täsmentää hankintaprosessin aikana, ottaen myös huomioon neuvottelumenettelyssä mukana olevilta tarjoajilta saatu palaute. Käytännössä neuvottelumenettely voidaan käynnistää, vaikka lopulliset määrittelyt eivät ole vielä valmiit, riittää, kun keskeiset perusasiat ja linjaukset, jotka määrittävät potentiaalisten tarjoajien kiinnostuksen osallistua hankkeeseen ovat selvillä. Kilpailuttamisprosessin aikana, osallistumispyynnön perusraamin puitteissa tehtyjen muutosten takia ei tarvitse aloittaa kilpailutusta alusta. Avoimessa menettelyssä kilpailutus jouduttaisiin vm. muutosten takia monessa vastaavassa tapauksessa käynnistämään uudelleen.

KLOY tekee hankintapäätöksen puitejärjestelyn perustamisesta

Hankintalain 21 §:n mukaan hankintayksiköt voivat sopia yksittäisen hankinnan toteuttamisesta yhdessä. Hankintalain esitöissä on todettu, että yhteishankinnassa kaikki osallistuvat hankintayksiköt vastaavat yhdessä hankintamenettelystä. Säännöstä sovelletaan myös tilanteessa,

jossa yksi hankintayksikkö toteuttaa hankinnan omasta ja muiden puolesta. Hankintamenettelyn selkeyden ja tarjoajien oikeussuojan kannalta on tärkeää ilmoittaa yhteishankintaan osallistuvat hankintayksiköt sekä kuvata hankintayhteistyön luonne ja päätöksentekomenettelyt ja -valtuudet jo hankintailmoituksessa ja tarjouspyynnössä.

Esimerkiksi kuntien yhteishankinnoissa epäselvyyttä on joissakin tapauksissa käytännössä aiheuttanut yhteistyöelämien rooli ja toimivaltuudet päätösten tekemisessä (MAO 275/12). Yhteishankinnassa olisi riittävää, että mahdollista lainvastaista hankintamenettelyä koskeva hankintalakiin perustuva valitus kohdistettaisiin vain yhteen yhteishankinnassa mukana olevaan hankintayksikköön, vaikkakin kaikkien hankintayksiköiden yksilöiminen on suositeltavaa (HE 108/2016 vp, s. 110).

Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelua koskevaan hankkeeseen liittyneet kunnat sitoutuvat Yhteistyösopimuksessa yksityiskohtaisesti määriteltyyn hankintamenettelyyn. Kaikki yhteistyösopimuksen perusteella hankinnassa mukana olevat hankintayksiköt on myös lueteltu ja määritelty hankintailmoituksessa ja tarjouspyynnössä.

Yhteistyösopimuksen lähtökohta on, että KLOY, kunnat ja HSL sopivat hankintayhteistyöstä seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kilpailuttamisessa. Yhteistyösopimuksella kunnat sopivat, että KLOY:n tekee julkisena hankintana puitejärjestelyn perustamista koskevan hankintapäätöksen, joka on hankintalain mukainen valituskelpoinen päätös puitesopimukseen perustuvilla hankintasopimuksilla toteutettavasta Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelusta. Mahdolliset oikaisuvaatimukset ja valitukset kohdistuvat sitten hankinnassa tähän KLOY:n hankintapäätökseen.

Kuntien hankintapäätökset ja sopimusten laatiminen palveluntuottajan kanssa

Kun KLOY:n puitejärjestelyn perustamista koskeva hankintapäätös on saanut lainvoiman, tekevät kunnat itsenäiset erilliset hankintapäätökset kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta puitesopimuksessa määriteltyjen ehtojen mukaisesti. Tarjouspyynnön ja puitesopimuksen liitteenä on kuntakohtaiset toteutus sopimukset, (alueelliset kaupunkipyöräsopimukset), jotka kunnat hankintapäätöksensä jälkeen tekevät palveluntuottajan kanssa.

Kuten Yhteistyösopimuksessa on selvitetty, kunnat eivät ole kuitenkaan sitoutuneet siihen, että tekisivät puitesopimuksen perusteella kuntakohtaisen hankintapäätöksen alueellisesta kaupunkipyöräpalvelusopimuksesta. Käytännössä kunnat yhteistyösopimuksella ovat sitoutuneet lähinnä siihen, etteivät seuraavan neljän (4) vuoden aikana, jolloin puitesopimus on kuntien käytettävissä, hanki muuta kunnan järjestämää vastaavaa kaupunkipyöräpalvelua, paitsi jo poikkeuksesta tähän puitesopimuksen periaatteeseen voidaan erikseen palveluntuottajan kanssa sopia. Puitesopimuksen perusteella tehdystä hankintapäätöksestä ei lähtökohtaisesti voi valittaa, ellei markkinaoikeus myönnä käsittelylupaa.

9. Omistusjärjestely

Kaupunkipyöräpalvelun hankintaan ei sisälly kuntien puolella laitteiden tai ohjelmistojen hankintaa. Palveluntuottaja vastaa pyörien, kaupunkipyöräasemien ja muiden mahdollisten laitteiden kuten mainoslaitteiden sekä tarpeellisten sovellusten hankinnasta, omistuksesta ja ylläpidosta sekä vaaranvastuusta. Yksityiskohtaisesti palveluntuottajalta kaupunkipyöräpalvelun toteuttamista varten edellytetystä kaupunkipyöräpalvelun edellä tarkoitettusta ns. infrastruktuurista sovitaan yhteisen valmistelun perusteella kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Mikäli palveluntuottajan toimesta järjestetään virtuaaliset asemat, kunta voi halutessaan hankkia pyörätelineet asemille, Myös pyöräasemien varustelusta sekä siihen mahdollisesti sisältyvistä tällaisista mahdollisista poikkeamista kaupunkipyöräpalvelun Infrastruktuurin omistusjärjestelyjä koskevaan edellisessä kappaleessa mainittuun perussääntöön sovitaan yhteisen valmistelun perusteella kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

10. Hankkeen kustannukset ja kaupunkipyöräsopimuskonsepti

Yleiset periaatteet

Hankkeen kustannukset palveluntuottajalle syntyvät palvelun investointikustannuksista, kuten pyörät ja asemat, sekä operointikustannuksista, kuten asiakaspalvelu, pyörien tasaus, huolto ja akkujen vaihto.

Kunnat maksavat palveluntuottajalle vuosittaisen korvauksen kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta ja operoinnista alueellisia kaupunkipyöräsopimuksia koskevien ehtojen mukaisesti.

Kaupunkipyöräpalvelun hankkimista tarkoittava puitesopimusjärjestely toteutetaan puitesopimuksella, jonka liitteenä olevissa alueellisissa kaupunkipyöräpalvelusopimuksissa lähtökohta on, että palveluntuottajan tulee aiheuttamisperiaatteen mukaisesti kohdistaa kustannuksensa niin, että kukin kunta vastaa omista kustannuksistaan. Toisaalta kukin kunta saa vastaavasti yhteistyösopimuksen ja oman alueellisen kaupunkipyöräsopimuksensa perusteella myös hyväksyen omat tulonsa.

Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun kustannuksista osa pyritään kattamaan palveluntuottajalle tarjouspyynnön ehtojen mukaisesti läpinäkyvästi tulevilla sponsori- ja brändituotoilla, kun palveluntuottajalla on oikeus hankkia palvelulle yhteistyökumppani, joka voi hyödyntää palvelua ja sille antamaansa brändiä ja käytettävissä olevia mainostiloja niin pyörissä, asemilla kuin sovelluksessa. Edellä tarkoitettut sponsori- ja brändituloja koskevat ehdot ja niiden huomioonottaminen palveluntuottajalle tulevina tuloina ja vähennyksenä tilaajien palvelumaksuissa on selvitetty kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa.

Kaupunkipyöräpalvelua koskevan hankintasopimuksen asiakirjoissa on myös määritelty, että palveluntuottaja osana tehtävää kaupunkipyöräpalvelusopimusta saa käyttöönsä kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisen rahoitusta tukevia mainostaulujen sijoituspaikkoja, joista saatavia mainostuloja kunta voi tarjouspyynnössä määriteltyjen ehtojen mukaisesti kohdistaa vähentämään alueellisen kaupunkipyöräpalvelusopimuksen palvelumaksuja.

Mainostaulujen sijoituspaikkojen ja niistä saatavien mainontatulojen ottaminen mukaan osaksi alueellisen kaupunkipyöräpalvelusopimuksen rahoitusta, että kunta päättää lopullisessa tarjouspyynnössä käyttää tätä mahdollisuutta ja että kunta on myös määritellyt näiden

mainoslaitteiden sijoituspaikat omaa alueellista kaupunkipyöräsopimusta koskevista tarjouspyyntöasiakirjoissa.

Hankkeen kustannuksista osa katetaan kaupunkipyöräpalvelun asiakkaiden maksamilla käyttömaksuilla. Yhteistyösopimuksella on sovittu, miten saadut käyttömaksut jaetaan kuntien kesken. Peruseriaate on sama aiheuttamisperiaate kuin jaettaessa kustannuksia kuntien kesken, eli kunta saa hyväksyä käyttömaksut, joiden voidaan katsoa kohdistuvan kunnan kaupunkipyöräpalvelun pyörillä tehtyihin matkoihin sillä tavalla kuin yhteistyösopimuksella on tarkemmin sovittu.

Hankkeen todelliset kuntakohtaiset nettokustannukset muodostuvat seuraavasti: a) - b) - c) = d), jossa:

- Palveluntuottajalle maksettava kuntakohtainen korvaus, joka sisältää sopimuskauden investointi- ja operointikustannukset ja jota palveluntuottaja on kaupunkipyöräpalvelua koskevan alueellisen kaupunkipyöräpalvelusopimuksen ehtojen mukaisesti alentanut kunnan hyväksi tulevilla mainontatuloilla, jos kunta on lopullisessa tarjouspyynnössä osoittanut palveluntuottajan käytettäväksi mainoslaitteiden sijoituspaikkoja,
- kunnan alueellisten kaupunkipyöräpalvelusopimusten perusteella saama osuus palveluntuottajan sponsori- ja brändimaksuja
- käyttömaksut kunnittain jaettuna Yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti
- hankkeen nettokustannus kunnalle

Kuntakohtainen kustannusarvio

Kuntakohtainen kustannusarvio on esimerkinomainen. Kuten edellä kohdan 3 jaksossa Sopimuskausi on selvitetty hankesuunnitelman perusteella kaupunkipyöräpalvelun sopimuskauden kesto voi optioiden kanssa olla 6–10 vuotta. Lisäksi toteutettavan kaupunkipyöräpalvelun lopullinen sopimuskausi voidaan täsmentää ja päättää kuntien kesken vielä tarjouskilpailun neuvotteluvaiheen aikana siten, että päätös tulee olla tehtynä viimeistään ennen lopullisen tarjouspyynnön julkaisua 2/2025.

Kaupunkipyöräpalvelun vuosittaisen kustannuksen arvioidaan olevan pelkkiä sähköpyöriä (100 kpl) sisältävälle virtuaaliasemalliselle (20 asemaa) järjestelmälle **137 794,45 – 291 665,54 €**.

Kustannus ei sisällä mahdollista ympärivuotisuutta vaan se pyydetään erillisenä optiona, jonka kunta voi halutessaan käyttää. Kustannusarvio perustuu markkinavuoropuheluista saatuihin hintatietoihin.

Kaupunkipyöräpalvelu ja pyörätyyppi	Pyörien määrä	Asemien määrä	Bruttokustannusarvio/vuosi
1. vaiheen sähköpyöräpalvelu molemmissa keskuksissa	100	20	137 794,45 – 291 665,54 €
1. vaiheen sähköpyöräpalvelu Nikkilässä	50	9	68 897,23 – 145 832,77 €
1. vaiheen sähköpyöräpalvelu Söderkullassa	50	11	68 897,23 – 145 832,77 €
2. vaiheen sähköpyöräpalvelu Nikkilässä, Talmassa ja Bastukärrissä	30	6	41 338,34 – 87 499,66 €

2. vaiheen sähköpyöräpalvelu Söderkullassa	15	3	20 669,17 – 43 749,83 €
1. vaiheen mekaanisten pyörien palvelu molemmissa keskuksissa	100	20	88 028,50 – 250 464,31 €
1. vaiheen mekaanisten pyörien palvelu Nikkilässä	50	9	44 014,25 – 125 232,15 €
1. vaiheen mekaanisten pyörien palvelu Söderkullassa	50	11	44 014,25 – 125 232,15 €
2. vaiheen mekaanisten pyörien palvelu Nikkilässä, Talmassa ja Bastukärrissä	30	6	26 408,55 – 75 139,29 €
2. vaiheen mekaanisten pyörien palvelu Söderkullassa	15	3	13 204,28 – 37 569,65 €

Markkinavuoropuhelussa on saatu arviot kuntakohtaisista sponsori- ja brändituloista ja mainontatuloista yhtenä arviona. Siitä syystä kuntakohtaisissa kustannusarvioissa ei tässä vaiheessa voida eritellä sponsori- ja brändituloja mainostauluista saatavista mainontatuloista

Kuten aiemmin tässä dokumentissa kuvattu, kunnan määrittämien sijoituspaikkoihin mainostauluista saatavat mainontatulot kohdistuvat suoraan palveluntuottajan antamaan kuntakohtaiseen hintaan. Mainontatuloilla saatava alennus palveluntuottajan palvelumaksuista on riippuvainen mainostaulujen bruttomyyntituloista, joka taas riippuu mainostaulujen määrästä ja ennen kaikkea sijoituspaikkojen kaupallisesta kiinnostavuudesta.

Sponsori- ja bränditulot jaetaan kuntien kesken Yhteistyösopimuksen jakoperiaatteiden mukaisesti.

Arvio mainos-, sponsori- ja brändituloista

Arvio mainos- ja sponsorimyynnin tuomasta edusta Sipoon kaupunkipyöräjärjestelmän kustannuksien kattamiseksi vuosittain on **60 000 € - 110 000 €**. Arvio perustuu muutamaaan digitaaliseen ulkomainoslaittepaikkaan sekä kaupunkipyöräpalvelun sponsorimyyntiin.

Arvio lipputuloista

Yhteistyösopimuksella sovitaan, että asiakkaiden suorittamat käyttömaksujen lopullinen jakaminen tehdään kaupunkipyöräpalvelusta aiheutuvien kustannusten kohdistumisperiaatteen mukaisesti kuntien yhdessä sopimalla tavalla. Lähtökohtana sopimisessa on, että jako kuntien kesken suoritetaan eri Kuntien alueella tehtyjen yksittäisten matkojen lukumäärän suhteessa, Yksittäiseksi matkaksi lasketaan kaupunkipyörän käyttöönotto sekä kaupunkipyörän palautus. Kunnan alueella aloitetut matkat ja palautukset lasketaan yhteen, mistä saadaan kunnan matkojen lukumäärä.

Hankesuunnitelmaa varten potentiaaliset lipputulot on laskettu maltillisella arviolla. Arvio matkamäärästä perustuu HSL:n laatimaan maltilliseen matkamääräennusteeseen, joka perustuu muun muassa kohdealueen maankäyttöön ja Helsingin seudun nykyisten kaupunkipyöräpalveluiden toteutuneeseen käyttöön. Yhden matkan tuotto perustuu myös Helsingin seudun nykyisten kaupunkipyöräpalveluiden toteutuneisiin tuottoihin, jossa tulot on jaettu matkamäärällä ja saatu yhden matkan synnyttämä tulo.

Arvio lipputuloista saatiin kertomalla ennustettu matkamäärä oletetulla yhden matkan tuotolla. Koska HSL:n matkamääräennuste perustuu mekaanisiin pyöriin ja kansainvälisten verokkikau-punkien näytön perusteella sähköpyörillä tehdään merkittävästi enemmän matkoja, oletetaan sähköpyörillä tehtävän tässä arviossa 1,5 kertaisesti matkoja mekaanisiin pyöriin verrattuna.

Käytetyssä laskentamallissa pyörämäärä ei vaikuta arvioitujen matkojen määrään, sillä matka-määrän arvio perustuu palvelualueeseen, jota HSL:n matkamääräennusteessa on käytetty. To-dellisuudessa pyörämäärä luonnollisesti vaikuttaa matkamääriin ja sitä myöten myös lipputu-loihin.

Lipputuloarviot:

Sähköpyörillä 8 442 €/vuosi

Mekaanisilla pyörillä 5 628 €/vuosi

Kuntakohtainen nettokustannusarvio

Kustannusarvio perustuu markkinavuoropuhelussa saatuihin bruttokustannustietoihin ja arvioi-hin sponsori- ja brändituloista ja mainostaulujen mainontatuloista sekä laskennalliseen arvioon lipputuloista. Jokaisessa edellä mainitussa nettokustannusarvion muuttujassa on epävarmuu-tensa. Bruttokustannusarvioiden, sponsorijärjestelyn tulojen ja mainostaulujen mainontatulo-ten vaihteluväli on hyvin suuri, minkä vuoksi myös nettokustannusarvion vaihteluväli on merkit-tävä. Todennäköisimmin nettokustannusarvio ei asetu kumpaankaan ääripäähän, vaan jota-kuinkin keskelle vaihteluväliä.

Sipoon kaupunkipyöräpalvelun nettokustannusarvio on laskettu tässä hankesuunnitelmassa esitetyllä pyörä- ja asemamäärällä sekä konseptilla eli 100 sähköpyörällä ja 20 virtuaalisella asemalla sekä muutamalla digitaalisella ulkomainoslaittepaikalla.

a) Arvio bruttokustannuksesta/vuosi: **137 794,45 – 291 665,54 €**

b) Arvio mainos-, sponsori- ja bränditulosta /vuosi: **60 000 € - 110 000 €.**

c) Arvio lipputuloista/vuosi: **8 442 €/vuosi**

d) Arvio nettokustannuksesta/vuosi: **19 352,45 € - 223 223,54 €**

Sipoo tekee lopulliset hankintapäätökset kaupunkipyöräjärjestelmästä vasta puitejärjeste-lyn toteuduttua ja kustannusten tarkennuttua. Käytännössä tämä tarkoittaa, että Sipoon on mahdollista hankkia kaupunkipyöräpalvelu halutussa laajuudessaan puitejärjestelyn voimassa-oloaikana (neljä vuotta) niin, että palvelusopimus päättyy yhtäaikaaisesti seudun muiden palve-luiden kanssa.