

Kaupunginhallitus 23.09.2024 § 225

§ 225

Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän hankinta

Valmistelijat / lisätiedot:
Tanska Harri
Kuronen Pauliina
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus

1

valtuuttaa Kaupunkiliikenne Oy:n kilpailuttamaan seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnan seudullisessa kaupunkipyöräjärjestelmän yhteistyösopimuksessa ja hankesuunnitelmassa kuvatuilla periaatteilla,

2

päättää hyväksyä Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän yhteistyösopimuksen ja Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän Espoon hankesuunnitelman periaatteet. Hankinnan kustannusvaikutus on hankinnan vaiheiden 1 ja 2 osalta yhteensä noin 4 milj. euroa vuodessa 6+2+2 vuoden ajalla,

3

oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialajohtajan tarvittaessa tekemään vähäisiä muutoksia kohdassa 2 mainittuun sopimukseen sekä allekirjoittamaan sopimuksen ja kaupunkipyöräjärjestelmän hankintapäätöksen Espoon osalta, mikäli se toteutuu hankesuunnitelman mukaisena eikä pyöräkohtainen bruttokustannus nouse merkittävästi nykyisestä.

Käsittely

Puheenjohtaja ehdotti, että asia jätetään pöydälle. Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan ehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen yksimielisesti hyväksyneen sen.

Päätös

Kaupunginhallitus:
Asia jätettiin yksimielisesti pöydälle.

Selostus

Espoon ja Helsingin sekä Vantaan nykyisten kaupunkipyöräpalvelujen sopimuskaudet päättyvät kauden 2025 jälkeen. Tavoitteena on ottaa käyttöön keväällä 2026 uusi seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä, joka on useassa seudun kunnassa toimiva yhtenäinen, helppokäyttöinen ja käyttäjälle edullinen kaupunkipyöräpalvelu.

Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä tukee kaupungin strategisia tavoitteita

Espoon kaupunki on asettanut tavoitteeksi olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen ja liikkumisen osalta tavoitteena on, että kaikki espoolaiset voivat liikkua sujuvasti ja vähäpäästöisesti arjen matkat niin kouluun, päiväkotiin, töihin ja palveluihin kuin vapaa-ajan harrastuksiin ja läheisten luo. Panostukset näkyvät joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamisessa. Hiilineutraali Espoo 2023- tiekartassa on nostettu omaksi toimenpiteeksi käynnistää kaupunkipyöräjärjestelmän uuden sopimuskauden kilpailutus ja viedä tulevan kaupunkipyöräpalvelun laajuus päätöksentekoon vuoden 2024 aikana. Kaupunkipyöräpalvelu tukee tämän lisäksi useaa muuta Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartan toimenpidettä kuten pyöräilyn edellytyksien parantamista, uusien kestävien liikennepalvelujen kehittämistä sekä joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä.

Yhteiskäyttöiset kulkuvälineet ovat vakiinnuttaneet asemaansa osana kaupunkien liikennejärjestelmää: ne sujuvoittavat kaupunkilaisten liikkumista ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä matkaketjujen toimivuutta. Kaupunkipyöräjärjestelmä lisää mahdollisuuksia pyörän käyttöön ja toimii liityntämahdollisuutena joukkoliikenteeseen. Tunnistettava kaupunkipyöräpalvelu vaikuttaa myös positiivisesti kaupungin imagoon ja brändiin.

Kaupunkipyöräpalvelujen lisäksi Helsingin seudulla on useita markkinaehtoisesti toimivia mikroliikkumispalveluntarjoajia, jotka toimivat alueilla, missä käyttäjiä on eniten ja matkoista saataville tuloille on suurin potentiaali. Yleisin palvelu on yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat. Sähköpotkulautojen käyttöön on liittynyt paljon liikenneturvallisuus- ja pysäköintihaasteita, joihin on jouduttu puuttumaan erilaisilla rajoituksilla. Vastaavia haasteita ei ole ollut kaupunkipyörillä. Merkittävin ero markkinaehtoisesti toimivan palvelun ja kunnan hankkiman palvelun välillä on kunnan mahdollisuus vaikuttaa palvelun ominaisuuksiin, hinnoitteluun, laatuun, käyttökauteen, palvelualueeseen ja vastuullisuuteen. Kaupungin hankkimalla palvelulla voidaan varmistaa tasa-arvoinen ja luotettava yleispalvelutaso sekä saada kaupunkipyöräpalvelusta vakiintunut osa joukkoliikennejärjestelmää.

Kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnan kuvaus ja aikataulu

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelua ja tarvittavien selvitysten laatimista on tehty yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Selvitysvaiheessa on mukana Espoon lisäksi Helsinki, Vantaa, Kauniainen, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava, Hyvinkää ja Nurmijärvi. Palvelun hankintavaiheen osapuolet tarkentuvat syksyllä 2024, kun kunnat ovat päättäneet osallistumisesta yhteiseen hankintaan. Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy vastaa projektinjohdosta sekä hankinnan valmistelusta ja kilpailuttamisesta tiiviissä yhteistyössä muiden osapuolten kanssa. Hankinta-, toteutus- ja ylläpitovaiheen tehtävät ja vastuut on kuvattu tarkemmin liitteenä olevassa hankesuunnitelmassa ja yhteistyösopimuksessa.

Kaupunkipyöräpalvelu hankitaan palveluna. Palveluntuottaja vastaa pyörien ja laitteiden hankinnasta, ylläpidosta ja huollosta sekä palvelun toteuttamisesta. Kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamisessa sovelletaan neuvottelumenettelyä niin, että hankinta tehdään julkisista hankinnoista ja

käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisena puitejärjestelynä.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun sopimuskauden pituudeksi tavoitellaan kymmenen vuoden toimintakautta sisältäen optiovuodet. Sopimuskausi tarkentuu neuvottelumenettelyn aikana. Tavoitteena on saada joustava puitesopimus, joka mahdollistaa palvelun kehittämisen ja erilaisten optioiden käyttöönottamisen sopimuskauden aikana.

Aikataulu edellyttää, että kunnat päättävät osallistumisesta hankintamenettelyyn syys-lokakuussa 2024. Alustavat hankintailmoitus ja osallistumispyyntö on tarkoitus julkaista lokakuussa. Tammi-helmikuussa 2025 pidetään neuvottelut tarjoajien kanssa, helmikuussa julkaistaan lopullinen tarjouspyyntö ja maaliskuussa suoritetaan pyörien käyttäjättestit ja tarjousten laadulliset arvioinnit. Kuntakohtaiset päätökset kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta tulee tehdä toukokuussa 2025, jotta kaupunkipyöräjärjestelmä olisi käytössä keväällä 2026.

Hankittavan palvelun kuvaus

Helsingin seudulla on käytössä Helsingin ja Espoon yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä ja Vantaan oma kaupunkipyöräjärjestelmä. Pääkaupunkiseudun kaupunkipyörillä tehdään vuosittain yli kaksi miljoonaa matkaa. Vantaalla on käytössä eri pyöräjärjestelmä ja pyöriä ei voi käyttää ristiin näiden kahden eri järjestelmän välillä. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelu on ollut maailmanluokan kärkeä, joten seudullisen järjestelmän toteutuksessa hyödynnetään näitä hyväksi todettuja malleja.

Uuden kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnassa erityisen tärkeitä ominaisuuksia ovat seudullisuus, järjestelmän toimivuus, helppokäyttöisyys ja taloudellinen tehokkuus. Palvelun tulee olla myös edullisesti saatavilla käyttäjille. Käyttäjän näkökulmasta on tärkeää, että yhdellä rekisteröitymisellä pääsee käyttämään samalla teknologialla ja toimintalogiikalla toimivaa kaupunkipyöräjärjestelmää koko seudulla. Tämä parantaa kaupunkipyöräjärjestelmän käyttökokemusta ja mahdollistaa palvelun sujuvan käytön joukkoliikennematkan alku- ja loppupäässä.

Espoossa on nykyisin 109 kaupunkipyöräasemaa ja n. 1 100 pyörää. Uudessa järjestelmässä asemia on tarkoitus laajentaa ensimmäisessä vaiheessa Länsimetron liikennekäytävään, ja Kaupunkiradan jatkeen valmistuttua järjestelmää laajennettaisiin pohjois-Espoon suuntaan. Vaiheen 1 laajuus olisi 170 asemaa, joista 60 on uusia asemia. Vaiheessa 2 lisättäisiin asemien määrää 35 asemalla, jolloin Espoon verkko olisi 205 asemaa ja noin 2 050 pyörää. Keskeisenä periaatteena on viedä asemat sinne, missä kaupunkipyörille on eniten kysyntää ja siten palvelulla on parhaat edellytykset menestyä. Kaupunkipyöräjärjestelmää on tarkoitus kehittää siten, että palvelu kattaa vaiheessa 2 kaikki Espoon kaupunkikeskukset ja kytkeytyy entistä vahvemmin joukkoliikenteen solmukohtiin sekä naapurikuntien kaupunkipyöräasemiin raja-alueilla. Puitesopimusjärjestely mahdollistaa lisähankinnat myös hankesuunnitelman laajuudesta poiketen.

Hankinnassa pyörien laatuvertailussa painotetaan etenkin erinomaista käyttäjäkokemusta sekä pyörien ajomukavuuden että pyörien käyttöönoton ja palautuksen osalta. Koska tavoitteena on hankkia taloudellisesti tehokas ja käyttäjille edullinen järjestelmä, hankinnan lähtökohdaksi on valittu mekaaniset, lihasvoimin toimivat pyörät. Vaikka sähkökäyttöiset pyörät todennäköisesti houkuttelisivat lisää käyttäjiä, ei voida taata, että

käyttömaksuilla saataisiin katettua sähköavusteisen järjestelmän korkeampia kustannuksia. Kaupunkipyörien käyttöönotto ja palautus tapahtuu kaupunkipyörille osoitetuilta asemilta. Espoossa kaupunkipyöräasemina toimivat pääsääntöisesti jatkossakin erilliset kaupunkipyörätelineet.

Järjestelmän tekniset ominaisuudet tarkentuvat neuvottelumenettelyssä. Optiot mahdollistavat palvelun kehittämisen kuten verkoston laajentamisen.

Vuorovaikutus

Kaupunkipyöräpalvelun vuosittain tehdyn asiakaskyselyn tuloksia ja vuosien varrella kertyneitä palautteita nykyisistä kaupunkipyöristä on analysoitu hankesuunnitelmien pohjaksi, jotta järjestelmästä voidaan rakentaa asiakkaita mahdollisimman hyvin palveleva. Lisäksi pohjatietojen tueksi on tehty suppea haastattelututkimus. Vuorovaikutusta tullaan tekemään hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen kaupungin toimesta erityisesti asemasijaintien suunnitteluun liittyen. HSL tulee lisäksi keräämään nykyisten asiakkaiden toiveita järjestelmän ominaisuuksista syksyllä nykyisten kaupunkipyörien asiakaskyselyssä.

Kaupunkipyöräpalvelun rahoitus

Seudullista kaupunkipyöräpalvelua rahoitetaan kaupungin rahoitusosuudella, palvelun sponsorin maksulla, käyttäjätuloilla ja mahdollisesti ulkomainonnalla.

Palveluntuottaja perii kultakin kunnalta vuosimaksun kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta. Espoon osuus seudullisen kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta perustuu palveluntarjoajan tarjoukseen palvelun tuottamisesta Espoon alueella hankesuunnitelmassa määritetyn palvelun laajuuden perusteella. Vuosimaksun lisäksi kunta maksaa bonuksia vaaditun perustason ylittävästä palvelutasosta ja vastaavasti perii sanktioita, jos palveluntuottaja ei suoriudu vaaditun palvelutasovaatimusten mukaisesti.

Muita kunnille aiheutuvia kustannuksia ovat esimerkiksi mainonnasta ja IT-järjestelmien kehittämisestä aiheutuvat kustannukset, jotka jaetaan kuntien kesken yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Espoon osuus seudullisesta kaupunkipyöräpalvelusta rahoitetaan kaupungin joukko-liikennebudjetista. Kaupunki varautuu omassa talousarviossaan toteuttamaan kaupunkipyöräpalvelun vaiheen 1 laajuudessa vuodesta 2026 alkaen. Myöhemmin päätetään optiosta laajentaa vaiheeseen 2. Tavoiteltavaa olisi, että aluetta laajennettaisiin viimeistään Kaupunkiratahankkeen valmistuessa vuonna 2028.

Espoon nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä maksaa kaupungille vuosittain n. 1,14 milj. euroa. Käyttäjätulot ovat n. 200 000 euroa/v ja bonusta on maksettu maksimissaan 50 000 euroa/v. Sopimus sisältää 19 kappaletta ulkomainoslaitteita sekä sponsorointisopimuksen, joiden mainosarvo pienentää palvelun vuosittaista maksua. Mainonnan ja sponsoroinnin todellista kustannusvaikutusta ei nykyisessä järjestelmässä tiedetä, mutta niiden oletetaan kattavan noin puolet järjestelmän kustannuksista, jolloin nykyiset bruttokustannukset olisivat ilman mainontaa ja sponsoria noin 2,0 milj. euroa.

Hyvin alustavien markkinavuoropuheluiden yhteydessä saatujen hinta-arvioiden perusteella on arvioitu, että kaupunkipyöräjärjestelmän vuosittaiset bruttokustannukset Espoolle voisivat olla hankesuunnitelma määritysten perusteella noin 4 milj. euroa, kun on otettu käyttöön optio laajennuksesta vaiheessa 2 (205 asemaa ja n. 2050 pyörää). Tämä korreloi nykyisen hintatason kanssa, ottaen huomioon pyörämäärän kasvun. Kaupunkipyöräpalveluun sisältyy jatkossakin sponsorijärjestely, jonka kaupunkipyöräoperaattori voi toteuttaa sen omasta toimestaan tai yhteistyökumppanin avulla. Tarjouksessa sponsoritulot arvioidaan vuosittain, samoin niiden sopimusehtojen mukainen toteuma. Vuosittainen sponsoritulojen toteumasta jaetaan osuus sopimusehtojen mukaisesti kuntien kesken kulloistenkin pyörämäärien suhteessa. Tämä vähentää yllä mainittua kaupungin bruttokustannusta. Käyttäjätulojen oletetaan kasvavan suhteessa pyörämäärään, joka vähentää myös vastaavasti kaupungin rahoitusosuutta.

Espoo ei sisällytä ulkomainoslaitteita uudella sopimuskaudella mukaan kilpailutukseen. Ulkomainonta tullaan kilpailuttamaan omana kokonaisuutena. Tästä osuudesta voidaan kohdentaa myöhemmin sovittavan suuruinen osuus kattamaan kaupunkipyöräjärjestelmästä kaupungille aiheutuvia kustannuksia. Kaupunki on arvioinut saavansa tällä tavoin toteutettuna ulkomainonnasta parhaimman taloudellisen hyödyn.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma Espoo
- 2 Yhteistyösopimus Helsingin seudun alueen kaupunkipyöräpalvelusta

Oheismateriaali

Tiedoksi