



§ 509

Kaupunkipyöräpalvelun uudistamisen periaatteet

HEL 2024-011866 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä seuraavat periaatteet kaupunkipyöräpalvelun uudistamisen lähtökohdiksi seuraavalle sopimuskaudelle:

- Kaupunkipyörät toimivat seudullisesti niissä kunnissa, jotka tekevät hankintapäätökset. Sopimuskauden pituus on yhteensä kymmenen vuotta sisältäen mahdolliset optiovuodet.
- Kaupunkipyörien palvelutasoa Helsingissä parannetaan täydentämällä asemaverkostoa ja lisäämällä pyörien määrää. Pyörät ovat mekaanisia ilman avustavaa sähkömoottoria, ja niillä on kiinteät asemapaikat. Kilpailuskriteereillä huolehditaan kaupunkipyöräjärjestelmän palvelutasosta, kuten pyörien saatavuudesta eri asemilla.
- Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kausi on huhtikuun alusta lokakuun loppuun. Neuvottelumenettelyssä selvitetään kauden pidentämisen vaihtoehtoja, huomioiden seudulliset linjaukset asiasta.
- Kaupunkipyöräjärjestelmän hankintamallina käytetään puitesopimusjärjestelyä, joka mahdollistaa järjestelmän kehittämisen muun muassa optioiden avulla.
- Tavoitteena on, ettei Helsingin nettokustannustaso kasva merkittävästi nykyisestä pyöräkohtaisesta vuosikustannuksesta (noin 1 000 euroa). Kokonaisuudessa huomioidaan nykyjärjestelmään sisältyvä, kaupunkipyöräjärjestelmän toimittajalle kohdistuva mainos- ja sponsoritulojen osuus.
- Nykyisten Helsingin kaupunkipyöräasemiin liittyvien mainospaikkojen (66 kpl) sijainteja ei arvioida uudelleen. Nämä mainospaikat voidaan kilpailuttaa osana kaupunkipyöräjärjestelmää, tai ottaa yleisen Ulkomainossopimuksen (Helsingin kaupungin ulkomainonnan järjestämistä koskeva yhteistyösopimus 2024-2035) piiriin.
- Hankinnan edetessä näitä periaatteita voidaan tarkentaa kaupunkiympäristön toimialan virkatyönä, yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Puitesopimus laaditaan niin, että sen puitteissa Helsingin on mahdollista toteuttaa seuraavat valinnat joko heti tai myöhemmässä vaiheessa

- kauden pidentäminen sekä alusta että lopusta
- ympärivuotinen käyttö
- sähköpyörien hankinta osaksi järjestelmää, esimerkiksi 30% tai 50% pyöristä.



Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti käsitellä toimialajohtajan esityksen nro 5 kokouksen asiana nro 11.

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Ilari Heiska. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Lisätään päätösehdotuksen loppuun uusi periaate: "Puitesopimus laaditaan niin, että sen puitteissa Helsingin on mahdollista toteuttaa seuraavat valinnat joko heti tai myöhemmässä vaiheessa

- kauden pidentäminen sekä alusta että lopusta
- ympärivuotinen käyttö
- sähköpyörien hankinta osaksi järjestelmää, esimerkiksi 30% tai 50% pyöristä."

Kannattaja: Mia Haglund

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 3

Otto Meri, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Ei-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Saana Rossi, Anni Sinemäki

Tyhjä: 2

Sami Kuusela, Katri Penttinen

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 3–8 (2 tyhjää).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ilari Heiska, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37220
ilari.heiska(a)hel.fi

Liitteet



- 1 Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän hankesuunnitelman luonnos
- 2 Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän yhteistyösopimuksen luonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Sopimusosapuoli

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä seuraavat periaatteet kaupunkipyöräpalvelun uudistamisen lähtökohdiksi seuraavalle sopimuskaudelle:

- Kaupunkipyörät toimivat seudullisesti niissä kunnissa, jotka tekevät hankintapäätökset. Sopimuskauden pituus on yhteensä kymmenen vuotta sisältäen mahdolliset optiovuodet.
- Kaupunkipyörien palvelutasoa Helsingissä parannetaan täydentämällä asemaverkostoa ja lisäämällä pyörien määrää. Pyörät ovat mekaanisia ilman avustavaa sähkömoottoria, ja niillä on kiinteät asemapaikat. Kilpailutuskriteereillä huolehditaan kaupunkipyöräjärjestelmän palvelutasosta, kuten pyörien saatavuudesta eri asemilla.
- Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kausi on huhtikuun alusta lokakuun loppuun. Neuvottelumenettelyssä selvitetään kauden pidentämisen vaihtoehtoja, huomioiden seudulliset linjaukset asiasta.
- Kaupunkipyöräjärjestelmän hankintamallina käytetään puitesopimusjärjestelyä, joka mahdollistaa järjestelmän kehittämisen muun muassa optioiden avulla.
- Tavoitteena on, ettei Helsingin nettokustannustaso kasva merkittävästi nykyisestä pyöräkohtaisesta vuosikustannuksesta (noin 1 000 euroa). Kokonaisuudessa huomioidaan nykyjärjestelmään sisältyvä, kaupunkipyöräjärjestelmän toimittajalle kohdistuva mainos- ja sponsoritulojen osuus.
- Nykyisten Helsingin kaupunkipyöräasemiin liittyvien mainoslaittepaikkojen (66 kpl) sijainteja ei arvioida uudelleen. Nämä mainospaikat voidaan kilpailuttaa osana kaupunkipyöräjärjestelmää, tai ottaa yleisen Ulkomainossopimuksen (Helsingin kaupungin ulkomainonnan järjestämistä koskeva yhteistyösopimus 2024-2035) piiriin.



- Hankinnan edetessä näitä periaatteita voidaan tarkentaa kaupunkiympäristön toimialan virkatyönä, yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Esittelijän perustelut

Tausta ja tavoitteet

Helsingin ja Espoon 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. Yhtenäinen seudullinen järjestelmä tarjoaa parhaan mahdollisen palvelun käyttäjilleen, sillä matkatarpeita on yli kuntarajojen. Siten tulevaa kaupunkipyöräjärjestelmää on syytä suunnitella sovittaen eri kuntien tarpeita yhteen.

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 tavoitteena on, että joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Lisäksi parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja toteutetaan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaa määrätietoisesti. Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa 2020–2025 päätavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Kehittämissuunnitelmassa on lisäksi yhtenä toimenpiteenä, että kaupunkipyörärien seuraavassa hankinnassa otetaan huomioon tarpeet ympärivuotisuudesta, koko seudulle yhtenäisestä järjestelmästä, sähköpyörärien lisäämisestä järjestelmään ja muista uusista ominaisuuksista, sekä kehitetään kaupunkipyöräjärjestelmän laajuutta ja teknologiaa.

Helsinki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Pyöräliikenteen edistäminen ja pyöräliikenteen saaminen toimivaksi osaksi liikennejärjestelmää palvelee osaltaan tämän tavoitteen saavuttamista.

Yhteiskäyttöiset kulkuvälineet ovat vakiinnuttaneet asemaansa osana kaupunkien liikennejärjestelmää: ne sujuvoittavat kaupunkilaisten liikumista 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 rajoituksil-



la. 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, saatavuuteen 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 Helsingin lisäksi Espoo, 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 puittejärjestelynä. 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 käyttöönoton 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 käyttäjätestit ja tarjosten 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. Pääkau-



punkiseudun 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 tode-
tettuja 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.

Helsingissä on nykyisin 3470 kaupunkipyörää ja 347 kaupunkipyöräasemaa. Asemaverkosto ulottuu lähes kaikille asuinalueille, mutta on paikoitellen melko harva johtuen edellisen hankinnan rajoitteista. Uudessa järjestelmässä asemaverkosta on tarkoitus tihentää alustavasti noin sadan aseman kokonaisuudella. Periaatteena on toteuttaa tihein asemaverkko sinne, missä maankäytön tiiveyden ja sekoittuneisuuden johdosta on kaupunkipyörille eniten kysyntää. Kaupunkipyöräjärjestelmää on tarkoitus kehittää siten, että nykyjärjestelmään verrattuna tarjotaan tiheämpi asemaverkko joka kytkeytyy entistä vahvemmin joukkoliikenteen solmukohtiin sekä naapurikuntien kaupunkipyöräasemiin raja-alueilla. Pyöriä hankitaan enemmän, mikä vähentää tyhjien asemien ongelmaa. Puitesopimusjärjestely mahdollistaa erikseen päätettävät liisähankinnat myös hankesuunnitelman laajuudesta poiketen.

Hankinnassa pyörien laatuvertailussa painotetaan etenkin erinomaista käyttäjäkokemusta sekä pyörien ajomukavuuden että pyörien käyttönoton ja palautuksen osalta. Käyttäjäkokemusta parannetaan myös asettamalla operaattorille laatuvaatimuksia pyörien saatavuuden osalta. Koska tavoitteena on hankkia taloudellisesti tehokas ja käyttäjille edullinen järjestelmä, jossa kuitenkin on riittävästi pyöriä ja kattavasti asemapaikkoja, 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. Sähköpyörät ovat painavampia ja uutena laitteena satunnaisessa käytössä voivat aiheuttaa enemmän turvallisuusriskejä kuin mekaanisten pyörien vuokratyö, perustuen kokemuksiin sähköpotkulautojen osalta. Kaupunkipyörien käyttöönotto ja palautus tapahtuu kaupunkipyörille osoitetuilta asemilta. Helsingissä kaupunkipyöräasemina toimivat pääsääntöisesti jatkossakin asemat, joiden rakenteena on erillinen, nyky-



senkaltainen kaupunkipyöräteline, tai muu selkeästi osoitettu pyöräteline.

Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kausi alkaa jatkossakin huhtikuun alusta ja päättyy lokakuun loppuun. Mikäli toimintaa ei ole talvella, ei polkupyörien talvivarusteluun tarvitse varautua eikä pyöräasemien sijoittelussa tarvitse huomioida talvikunnossapidon vaatimuksia. Silloin vältettäisiin talvikelien tuottamat lisähaasteet pyörien ja telineiden keräämisessä. Talvikaudella käyttö on arvioitu olevan kesäkautta huomattavasti vähäisempää, mutta pyöräjärjestelmän ylläpito mahdollisesti kalliimpaa.

Järjestelmän tekniset ominaisuudet tarkentuvat neuvottelumenettelyssä. Optiot mahdollistavat palvelun kehittämisen myös sopimuskauden aikana, esimerkiksi nykyistä pidemmän kauden tai ympärivuotisen järjestelmän muodossa. Optiona selvitetään myös sähköavusteisten pyörien hankintamahdollisuus.

Vuorovaikutus

Kaupunkipyöräpalvelun vuosittain tehtyjen 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 ulkomainonnalla.

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



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

Helsingin nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä maksaa kaupungille vuosittain noin 4,4 miljoonaa euroa. Käyttäjien kaupungille maksamat tulot ovat noin 1,3 miljoonaa euroa vuodessa. Sopimus sisältää 66 kappaletta ulkomainoslaitteita sekä sponsorointisopimuksen, joista saatavat tulot kohdistuvat kaupunkipyöräyrittäjälle ja niiden mainosarvo pienentää nykyisen kaupunkipyöräpalvelun vuosittaista maksua.

Hankinnan edetessä selvitetään mainosrahoituksen suuruusluokkaa tarkemmin. Mainonnan ja sponsoroinnin todellista kustannusvaikutusta ei nykyisessä järjestelmässä tiedetä. Tavoitteena uuden kaupunkipyöräpalvelun laajuuden ja ominaisuuksien määrittelyssä on, että palvelun pyöräkohtainen nettokustannus uudessa järjestelmässä ei nouse merkittävästi nykyisestä. Kokonaisuudessa huomioidaan nykyjärjestelmään sisältyvä toimittajan mainos- ja sponsoritulojen osuus.

Kaupunkipyöriin liittyy nykyisin 66 mainoslaitetta Helsingissä. Nämä ulkomainospaikat on tarkoitus säilyttää käytössä, vaikka niiden toimittaja vaihtuisikin: kyseiset ulkomainospaikat voidaan kilpailuttaa hankinnan osana tai ottaa mukaan nykyisen yleisen Ulkomainossopimuksen piiriin. Asia on huomioitu Ulkomainossopimuksessa. Sijainnin lisäksi nykyiset mainossisältöä koskevat ehdot säilyvät näiden paikkojen osalta. Ulkomainontaan liittyvät linjaukset ja mahdollisuudet tarkentuvat hankinnan edetessä, kun niistä on saatu lisätietoa neuvottelumenettelyn kuluessa. Nykyisen pyöräjärjestelmän taustalla kadunvarsimainonnalla on ollut iso rooli, mutta tulevan pyöräjärjestelmän valinnassa pääpaino on kaupunkipyöräpalvelun laadukkaassa ja kustannustehokkaassa toteutuksessa.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n rooli

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KLOy) toimialana on osana Helsingin kaupunkikonsernia tuottaa kestävästä liikkumisesta palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja Helsingin seudulla. Yhtiö rakennuttaa, hoitaa, ylläpitää, valvoo, vuokraa ja kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja. Yhtiö toimii julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön mukaisesti omistajiensa sidosyksikkönä ja yhteishankintayksikkönä. Yhtiö noudattaa toiminnassaan Helsingin kaupungin kulloinkin voimassa olevaa konserniohjetta sekä Helsingin kaupungin yhtiölle antamaa konserniohjausta. Kaupunki maksaa KLOy:lle korvausta sen hallinnoiman infran käyttöoikeudesta sekä infraa koskevista investoinneista, ylläpidosta ja hallinnoinnista sekä muis-



ta sen kaupungille tuottamista palveluista kaupungin ja KLOy:n välisen palvelukorvaussopimuksen perusteella. Kaupungin ja KLO:y:n välisen palvelukorvauksen piiriin sisältyy raitiotie-, bussi-, juna-, ja lauttaliikenneinfra sekä muu joukkoliikennettä tukeva infra kuten liityntäpysäköinti ja kaupunkipyöräpalvelu.

Uuden kaupunkipyöräpalvelun hankintaa ja palvelukokonaisuutta käsitellään jatkossa osana palvelukorvaussopimuksen toimintasuunnitelmaa ja hanke valmistellaan tiiviissä yhteistyössä kaupunkiympäristötoimialan kanssa sekä kaupungin määrittelemät taloudelliset reunaehdot huomioiden siten, että kaupunkilaisten käytettävissä on jatkossakin kaupungin asettamien tavoitteiden mukainen kaupunkipyöräpalvelu, ja että palvelukokonaisuus osaltaan edistää Helsingissä ja Helsingin seudulla kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden kasvattamista ja asiakastyytyväisyyden korkeaa tasoa. KLOy tekee siis palvelukorvaussopimukseen perustuen hankintaan liittyvät päätökset Helsingin osalta. Kaupunkiympäristötoimiala päättää kaupunkipyöräasemien tarkemmista sijoituspaikoista.

Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan, ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty, kaupunkiympäristölautakunta päättää yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ilari Heiska, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37220
ilari.heiska(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän hankesuunnitelman luonnos
- 2 Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän yhteistyösopimuksen luonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Sopimusosapuoli

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



01.10.2024

Asia/5

Liite 1

Liite 2

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 24.09.2024 § 480