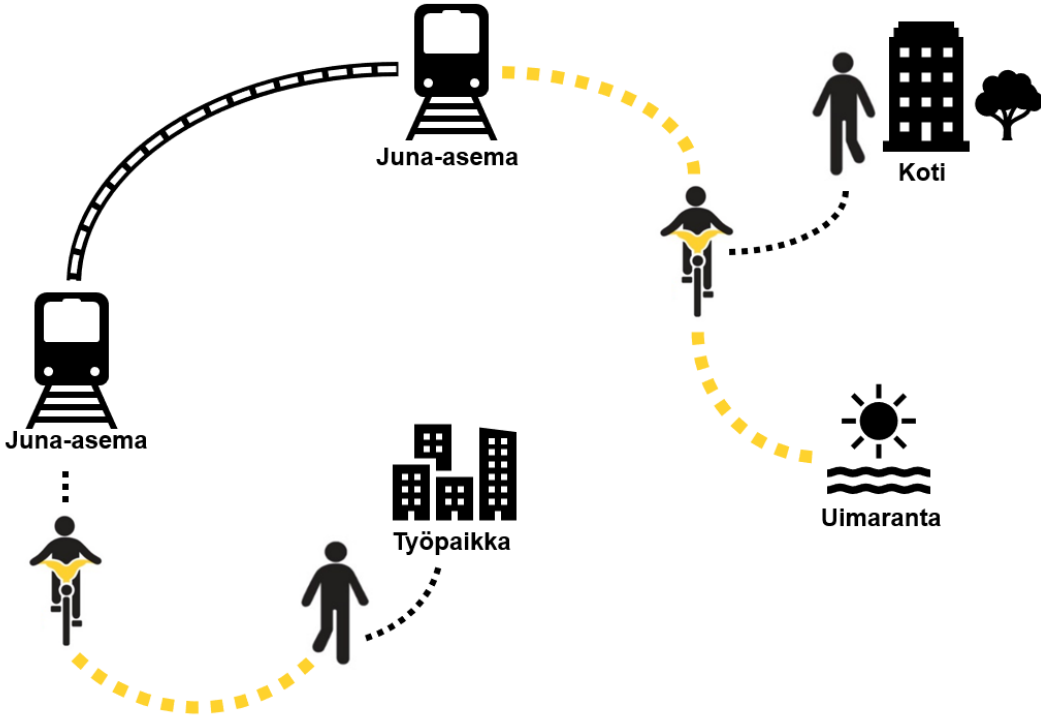


HELSINGIN KAUPUNKI

# HELSINGIN SEUDUN KAUPUNKIPYÖRÄPALVELU HANKESUUNNITELMA

LUONNOS  
12.9.2024



## Sisällysluettelo

<b>1. Hankkeen kuvaus.....</b>	<b>4</b>
1.1. Hankkeen perustiedot .....	4
<b>2. Tausta ja tavoitteet .....</b>	<b>6</b>
2.1. Hankinnan tausta .....	6
2.2. Nykyisen järjestelmän lyhyt kuvaus .....	6
2.3. Helsingin nykyisen järjestelmän verkosto ja käyttö .....	7
2.4. Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen .....	9
2.5. Kaupunkien hankkiman kaupunkipyöräpalvelun hyödyt .....	11
2.6. Kaupunkipyöräpalvelun strategiset tavoitteet.....	14
<b>3. Hankkeen osapuolet, vastuut ja sopimukset.....</b>	<b>17</b>
3.1. Hankinta .....	17
3.2. Osapuolet.....	17
3.3. Hankkeen valmisteluvaihe sekä kilpailutusvaiheen roolit ja vastuut .....	18
3.4. Toteutusvaiheen roolit ja vastuut .....	19
3.5. Ylläpitovaiheen roolit ja vastuut.....	20
3.6. Sopimukset ja niiden hallinta.....	21
<b>4. Hankkeen aikataulu, päätöksenteko ja riskit.....</b>	<b>23</b>
4.1. Aikataulu .....	23
4.2. Päätöksenteko .....	24
4.3. Riskit .....	25
<b>5. Hankittavan kaupunkipyöräpalvelun kuvaus .....</b>	<b>28</b>
5.1. Palvelun ominaisuudet käyttäjän näkökulmasta .....	28
5.2. Sopimuskausi, pyöräilykausi ja optiot .....	29
5.3. Palvelutaso ja mittarit .....	30
5.4. Verkoston laajuus ja optiot .....	30
5.5. Pyörien tekniset ominaisuudet .....	31
5.6. Asemien tekniset ominaisuudet .....	32
5.7. Käyttömaksut ja niiden kerääminen .....	33
5.8. Palvelun myynti ja markkinointi .....	33
5.9. IT-järjestelmä .....	34

---

5.10. Operointi, ylläpito ja asiakaspalvelu .....	35
5.11. Yritysten hankkimat kaupunkipyöräasemat.....	36
5.12. Seudulliset ja kaupunkikohtaiset ominaisuudet.....	36
<b>6. Kustannukset ja rahoitus .....</b>	<b>38</b>
6.1. Palvelun kustannukset, tulot ja rahoitus.....	38
6.2. Kustannusten ja tulojen jakoperiaatteet .....	40

# 1. Hankkeen kuvaus

## 1.1. Hankkeen perustiedot

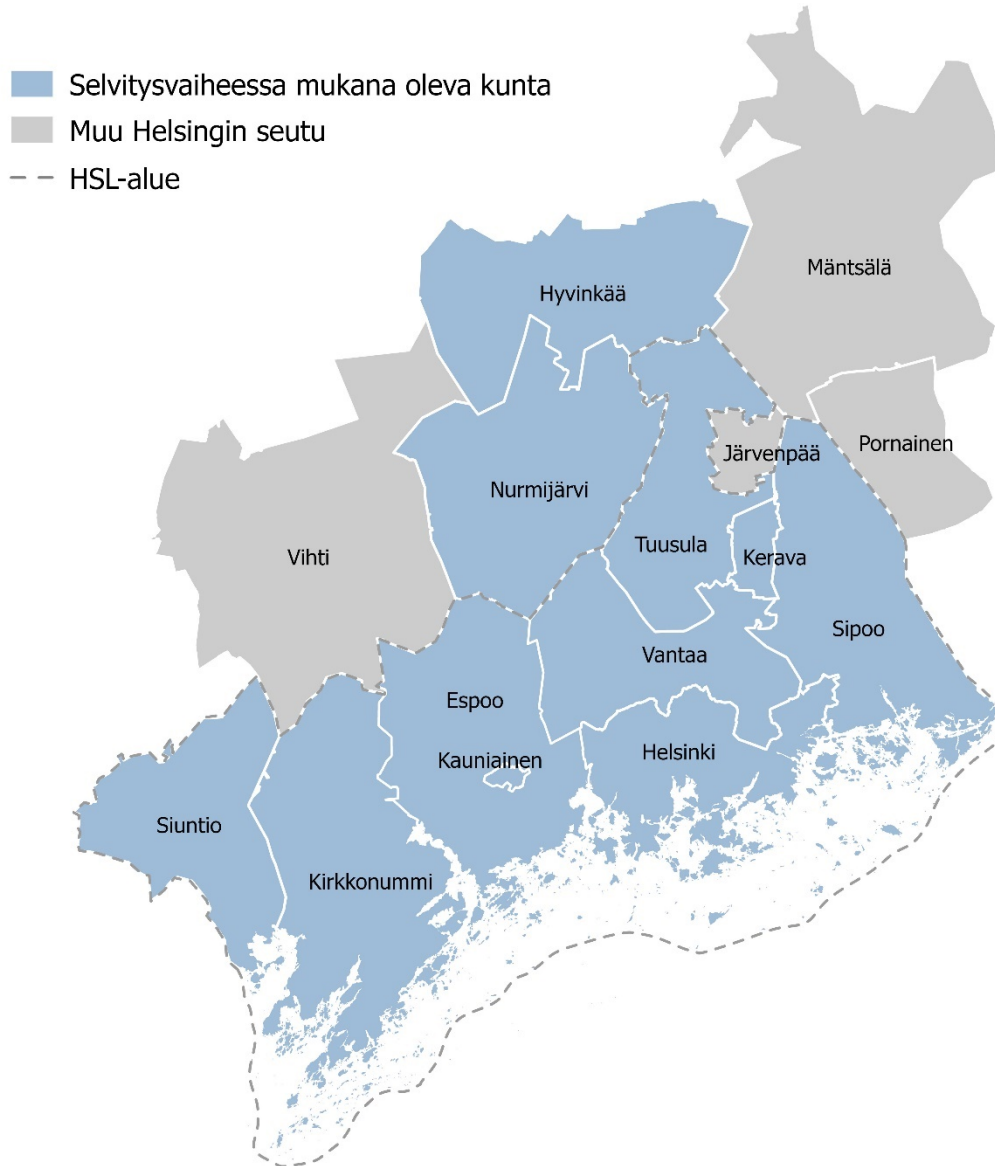
Tässä hankesuunnitelmassa on kuvattu seuraavan, vuonna 2026 käyttöön otettavan seudullisen kaupunkipyöräpalvelun palvelukonsepti sekä hankinnan toteutus. Hankesuunnitelmassa on kuvattu kilpailutuksen ja toteutuksen eri vaiheet sekä palvelun operointi sopimuskauden aikana. Hankesuunnitelmassa on kuvattu järjestelmän ominaisuudet ja laajuus sekä palvelun kustannukset, rahoitus ja tulonjako.

Hankesuunnitelmassa kuvataan hankkeen tavoitteet, toteutettava hankekokonaisuus ja sen mahdollinen vaiheistus. Kaupunkipyöräjärjestelmän menestyksekkäs toteutus vaatii monipuolista suunnittelua ja huolellista toteutusta. Tässä hankesuunnitelmassa kuvataan, miten tuleva kaupunkipyöräjärjestelmä organisoituu, rahoitetaan ja toteutetaan teknisesti, kattaen niin pyörät, asemat, verkoston, käyttöliittymän kuin teknisen taustajärjestelmänkin, sekä miten sitä markkinoidaan ja myydään.

Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä on useassa seudun kunnassa toimiva yhtenäinen kaupunkipyöräpalvelu. Seudulliset kaupunkipyörät ovat osa seudun joukkoliikennejärjestelmää. Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjuja ja liityntäliikennettä sekä tarjoavat kestävä ja edullisen tavan liikkua erilaisia matkoja seudun sisällä. Seudun asukkaat pääsevät yhdellä rekisteröitymisellä käyttämään samaa järjestelmää kaikissa seudun kunnissa ja kuntarajat ylittävillä matkoilla.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelua ja tarvittavien selvitysten laatimista on tehty yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Selvitysvaiheessa on mukana Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava, Hyvinkää ja Nurmijärvi (Kuva 1). Seudun kunnista selvitykseen eivät ole osallistuneet Järvenpää, Vihti, Mäntsälä ja Pornainen. Helsingin, Espoon ja Vantaan hankesuunnitelmat vastaavat pääosin toisiaan. Kaikkien kuntien hankesuunnitelmia on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä. Hankesuunnitelmien pohjalta kunnat päättävät liittyä kaupunkipyöräpalvelun yhteishankintaan.

12.9.2024



Kuva 1. Selvitysvaiheessa mukana olevat kunnat (Kartan lähteet: HSL 2024, MLL 2024, Syke 2024).

## 2. Tausta ja tavoitteet

### 2.1. Hankinnan tausta

Helsingin seudulla kaupunkipyöräjärjestelmä on nykyisin käytössä Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Helsingissä ja Espoossa on yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä ja Vantaalla oma kaupunkipyöräjärjestelmä. Nykyisten kaupunkipyöräpalvelujen sopimuskaudet päättyvät samanaikaisesti vuonna 2025. Nyt suunnitteilla oleva uusi seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä on useassa seudun kunnassa toimiva yhtenäinen kaupunkipyöräpalvelu.

HSL aloitti seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmistelun vuonna 2023 laatimalla selvityksen seudullisen kaupunkipyöräpalvelun visiosta sekä aloittamalla kuntakohtaisten tarveselvitysten laatimisen ja hankinnan valmistelun yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Lisäksi HSL on toteuttanut asiakasymmärryselityksen, jossa tarkasteltiin nykyisen palvelun käyttäjien näkökulmia eri ominaisuuksista. Hanketta on ohjannut kuntien edustajista koostuva ohjausryhmä, joka on kokoontunut marraskuusta 2023 lähtien. Hankinnan valmisteluvaiheessa on käyty avoimia alustavia markkinavuoropuheluja palvelun tuottamisesta kiinnostuneiden tahojen kanssa tämän hankesuunnitelman laatimisen tueksi.

Keväällä 2024 hankinnan valmistelu siirtyi kuntien vastuulle. Selvitysvaiheessa mukana olivat kunnat (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava, Hyvinkää ja Nurmijärvi) päättävät seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnasta kuntakohtaisten hankesuunnitelmien pohjalta.

### 2.2. Nykyisen järjestelmän lyhyt kuvaus

Helsingin seudulla on käytössä Helsingin ja Espoon yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä ja Vantaan oma kaupunkipyöräjärjestelmä. Pääkaupunkiseudun kaupunkipyörillä tehdään vuosittain yli kaksi miljoonaa matkaa. Kaupunkipyöräkauden pituus kaikissa kaupungeissa on seitsemän kuukautta huhtikuun alusta lokakuun loppuun.

Helsingin nykyinen kaupunkipyöräpalvelu otettiin käyttöön vuonna 2016 ja se saavutti heti suuren suosion. Hankintalaki ei mahdollistanut Helsingin kaupunkipyöräpalvelun laajentamista muihin kaupunkeihin, joten Espoon kaupunki pilotoi kaupunkipyöräpalvelua aluksi kymmenellä asemalla vuonna 2017 ja kilpailutti samana vuonna oman kaupunkipyöräpalvelun. Sama palveluntuottaja voitti Espoon kilpailutuksen, minkä vuoksi Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmä toimii yhtenä kokonaisuutena. Espoon nykyinen kaupunkipyöräpalvelu on ollut käytössä toukokuussa 2018 lähtien. Vantaan kaupunki hankki oman kaupunkipyöräpalvelun vuonna 2019. Vantaalla on käytössä eri pyöräjärjestelmä ja pyöriä ei voi käyttää ristiin näiden kahden eri järjestelmän välillä. Pääkaupunkiseudun lisäksi Hyvinkään kaupungilla oli kaupunkipyöräpalvelu käytössä vuosina 2020–2022.

Kaupunkipyöräpalvelun käyttäjät voivat käyttää pyörää tietyn aikaa kerrallaan ja palauttaa pyörän lähimmälle kaupunkipyöräasemalle. Pyörän käyttöönotto ja palautus voivat tapahtua eri asemille. Pääkaupunkiseudun kaupunkipyöräpalvelut toimivat periaatteella, jossa ostetaan käyttöoikeutta. Vantaan kaupunkipyörärekisteröityminen ja käyttö tapahtuu Vantaan kaupunkipyörät -sovelluksen kautta. Helsingin ja Espoon alueella rekisteröityminen tapahtuu verkossa. Rekisteröitymiseen käytetään henkilökohtaista HSL-tunnusta.

Vantaan kaupunkipyöräpalvelu on kaudella 2024 maksuton Vantaan 50-vuotisjuhlien kunniaksi. Helsingissä ja Espoossa koko kauden käyttöoikeuden hinta kaudella 2024 on 35 euroa. Lisäksi on mahdollista ostaa viikon käyttöoikeus (10 euroa) tai päivän käyttöoikeus

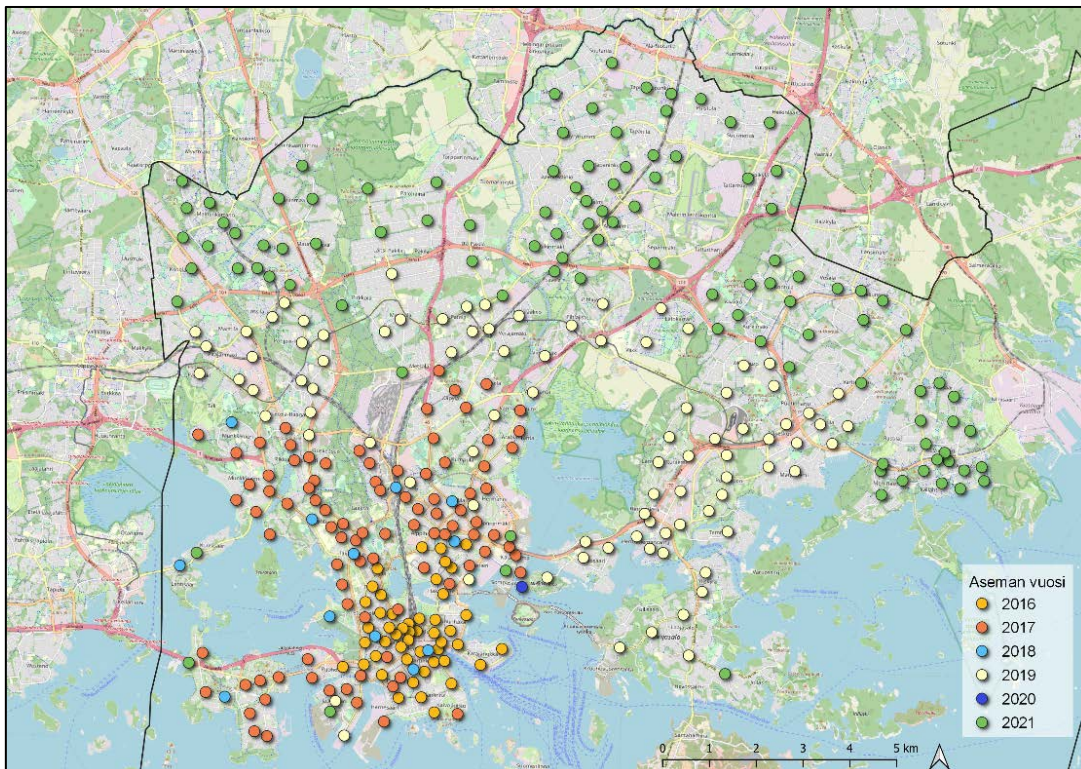
12.9.2024

(5 euroa). Lisäksi kaudesta 2023 alkaen on ollut käytössä jatkuva 30 vuorokauden tilaus (10 euroa / 30 vrk). Helsingissä ja Espoossa kaikissa käyttöoikeuksissa 30 minuutin ylittävistä ajasta veloitetaan 1 euro jokaisesta seuraavasta puolesta tunnista. Käynnissä olevalla kaudella 2024 on 30 minuutin sijaan kokeilussa 60 minuutin mittaiset matkat lipun voimassaoloaikana. Vantaan järjestelmässä pyörän käyttöaikaa on pidennetty kahteen tuntiin aikaisemman 60 minuutin sijaan. Kahden tunnin jälkeen veloitetaan 1 euro jokaisesta seuraavasta 60 minuutista (aikaisemmin 30 minuuttia). Kaikissa kaupungeissa pyörän enimmäiskäyttöaika kerralla on 5 tuntia, jonka jälkeen peritään 80 euron viivästymismaksu.

Suuri osa nykyisen palvelun järjestämisen kustannuksista katetaan sponsori- ja mainostuloilla. Alepa on toiminut sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöräjärjestelmien pääsponsorina koko sopimuskauden ajan. Mainostulojen lisäksi kaupunkipyöräpalvelua rahoitetaan myös lipputuloilla ja kaupungin rahoitusosuudella. Kaupungin rahoituksen osuus on vaihdellut eri vuosina riippuen vuosittaisista myyntituloista ja palvelun kehittämistoimenpiteistä, esim. palvelutasomuutoksista.

### 2.3. Helsingin nykyisen järjestelmän verkosto ja käyttö

Helsingissä kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2016, jolloin kaupunkipyörä oli ainoastaan kantakaupungissa. Käyttöönoton jälkeen kaupunkipyöräjärjestelmä on laajentunut lähes joka vuosi (Kuva 2). Vuosina 2017–2018 laajentumisen painopiste oli kantakaupungin alueella, jonka jälkeen järjestelmää on laajennettu myös muille alueille. Nykyisin kaupunkipyöräasemien palveluverkko kattaa lähes koko kaupungin alueen. Vuonna 2021 järjestelmä laajeni merkittävästi Helsingin pohjoisimmille esikaupunkialueille, jolloin uusia asemia otettiin käyttöön 105 ja pyörien määrä kasvoi 1050 pyörällä.

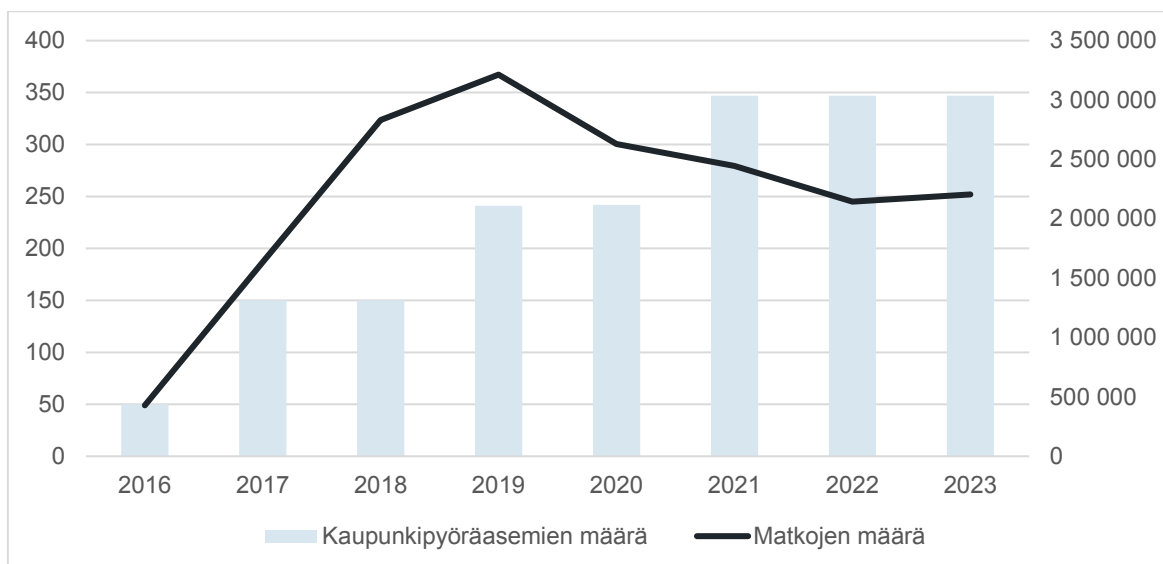


Kuva 2. Helsingin kaupunkipyöräasemien perustamisvuodet (Sweco 2024). Kartalla ei ole huomioitu, mikäli asema on vaihtanut paikkaa tai ollut pois käytöstä osan ajan.

### Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän avainlukuja (2023)<sup>1</sup>:

- **Asemien määrä:** 347 kaupunkipyöräasemaa
- **Matkat:** yhteensä 2 153 954 matkaa, 2,9 matkaa / pyörä
- **Käyttäjät:** noin 35 030 kausikäyttäjää (Helsingin ja Espoon järjestelmässä yhteensä noin 41 230 kausikäyttäjää)
- **Mainoslaitteiden määrät:** 66 kpl

Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttö Helsingissä on vakiintunut. Palveluverkossa on ollut vuosittaista vaihtelua ja se on laajentunut 50 asemasta 347 asemaan. Kaupunkipyöräpalvelun huippu saavutettiin vuonna 2019, jolloin tehtiin yhteensä noin 3,2 miljoonaa matkaa. Kaupallisten sähköpotkulautojen tulo Helsinkiin vuonna 2019 on kuitenkin vähentänyt kaupunkipyörien käyttöä. Viime vuosina kaupunkipyörien käyttö on tasaantunut ja pyörillä on tehty noin 2,2–2,4 miljoonaa matkaa vuosittain.



Kuva 3. Helsingin kaupunkipyöräasemien määrä ja kaupunkipyörillä tehtyjen matkojen määrä vuosittain.

<sup>1</sup> Matkojen määrä perustuu lähtöjen määrään. Käyttäjien määrä ei sisällä jatkuvan kk-tilauksen ostaneita käyttäjiä.



## 2.4. Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen




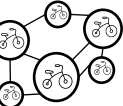



Uusi yhteinen, seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä on asiakkaan näkökulmasta jatkossa yksi ja sama koko alueella. Asiakas rekisteröityy kaupunkipyöräjärjestelmään ja maksaa yhden kausimaksun. Kausimaksut ovat samat kaikissa kunnissa ja kaupunkipyörät voivat liikkua kuntarajojen yli niin, että kaupunkipyörä voidaan käytön jälkeen palauttaa myös muun kuin matkan lähtökunnan pyöräasemille. Tarkemmin yhteinen, seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä määritellään tässä hankesuunnitelmassa ja kilpailutuksen asiakirjoissa yhteisen valmistelun perusteella.

Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelu on ollut maailmanluokan kärkeä, joten seudullisen järjestelmän toteutuksessa on syytä hyödyntää näitä hyväksi todettuja malleja. Uuden palvelun tulee järjestelmä- ja sovellusratkaisuiltaan ja kaupunkipyöriltään vastata alan parhaita nykyisiä käytäntöjä ja vastata myös tuleviin kehitystarpeisiin koko sopimuskauden ajan.

**Kuvassa alla on havainnollistettu, mitkä tekijät vaikuttavat kaupunkipyöräjärjestelmän menestykseen.**



Alla oleva taulukko havainnollistaa, miten yllä mainittuja näkökulmia huomioidaan seuraavan kaupunkipyöräjärjestelmän toteutuksessa. Näillä kaikilla tekijöillä on vaikutusta palvelun käyttöön tulevassa järjestelmässä.

Näkökulma	Miten näkökulma huomioidaan uudessa kaupunkipyöräjärjestelmässä
 <b>Organisointimalli</b> →	Yhteinen, seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä palvelee koko aluetta. Palvelun toteutuksen organisoinnissa hyödynnetään aiemmasta toimivasta Helsingin ja Espoon organisointimallista ja yhteistyöstä saatuja kokemuksia. Toteutetaan kunta-kohtaisiin sopimuksiin perustuva seudullinen ja yhtenäinen palvelu, joka vastaa asiakkaiden tarpeisiin.
 <b>Sopimusehdot</b> →	Palvelun seurannassa ja mittareissa painotetaan asiakaskokemusta, käyttöä ja laatua. Järjestelmän teknisten ratkaisujen (pyörät, asemat, sovelus, taustatekniikka) tulee vastata alan parhaita nykyisiä käytäntöjä ja vastata myös tuleviin kehitystarpeisiin koko sopimuskauden ajan.
 <b>Pyörien laatu</b> - Käyttöönotto ja palautus - Ajomukavuus →	Hankintavaiheessa pyöriä ja asemia testataan ja pisteytetään käytön helppouden, käyttäjäystävällisyyden ja teknisen toimivuuden näkökulmasta. Testaus on osana tarjoajien laadullista arviointia.
 <b>Verkoston kattavuus</b> →	Verkostoa kehitetään nykyisen järjestelmän datan perusteella. Asemien sijainteja suunnitellaan matkamäärien lisäämisen näkökulmasta. Uusi verkosto palvelee ensisijaisesti joukko liikenteen matkakeitjuja ja lyhyitä asiointimatkoja.
 <b>Käyttöliittymä ja asiakaskokemus</b> →	Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä on asiakkaan näkökulmasta yksi ja sama järjestelmä koko alueella. Digitaalista asiakasrajapintaa suunnitellaan ja toteutetaan siten, että kaupunkipyörien käyttö on mahdollisimman helppoa ja houkuttelevaa.
 <b>Taustajärjestelmä</b> →	Hankinnassa panostetaan palvelun tekniseen toimivuuteen.
 <b>Myynti ja markkinointi</b> →	Panostukset palvelun myyntiin, markkinointiin ja tunnettavuuden kasvattamiseen jatkuu koko sopimuskauden aikana (ks. luku 5.8). Hyvä käyttäjäkokemus on oleellinen osa palvelun myyntiä.

## 2.5. Kaupunkien hankkiman kaupunkipyöräpalvelun hyödyt

### Kaupunkipyörät ovat osa joukkoliikennepalvelua

Yhteiskäyttöiset kulkuvälineet, kuten kaupunkipyörät, sujuvoittavat kaupunkilaisten liikkuamista ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä matkaketjujen toimivuutta. Kaupunkipyörät myös varmistavat sujuvat liityntäyhteydet asemille ja pysäkeille silloin, kun raide- ja runkobussiyhteyksien kehittäminen kasvattaa etäisyyttä lähimmälle pysäkillä. Kaupunkipyörät ovat osa joukkoliikennejärjestelmää ja tarjoavat kestävän sekä edullisen kulkutavan seudun sisäisille matkoille.

Kaupunkipyöräjärjestelmän laatu vertautuu muuhun joukkoliikennejärjestelmään. Laatua on seudullinen kattavuus, yhtenäinen käyttöoikeus, tekninen toimivuus ja helppokäyttöisyys. Kaupunkien hankkimasta kaupunkipyöräpalvelusta saadaan vakiintunut osa joukkoliikennejärjestelmää vuodesta toiseen. Kaupungilla on mahdollisuus huolehtia, että palvelutuottaja toimii vastuullisesti.



### Markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut täydentävät julkisia liikenumuotoja

Markkinaehtoisesti toimivat mikroliikkumispalvelut ovat vakiinnuttaneet asemaansa liikennepalveluiden joukossa. Suomessa on useita markkinaehtoisesti toimivia mikroliikkumispalveluntarjoajia, joiden yleisin palvelu on yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat. Ensimmäiset markkinaehtoisesti toimivat sähköpotkulaudat tulivat Helsinkiin keväällä 2019. Pääkaupunkiseudun nykyisten kaupunkipyöräjärjestelmien aikana markkinaehtoiset mikroliikkumispalvelut ovat kehittyneet nopeaa vauhtia. Palveluita on syntynyt, mutta myös poistunut markkinoilta. Etenkin vuokrattavien sähköpotkulautojen suosio on kasvanut merkittävästi. Markkinaehtoiset palvelut toimivat niille otollisimmassa toimintaympäristössä eli siellä, missä käyttäjiä on eniten ja matkoille on suurin potentiaali. Markkinaehtoiset palvelut toimivat yleensä asemattomina järjestelminä, joissa ei ole kiinteää nouto- ja palautuspistettä.

Sähköpotkulautojen käyttöön on liittynyt paljon liikenneturvallisuus- ja pysäköintihaasteita, joihin on jouduttu puuttumaan erilaisilla rajoituksilla. Vastaavia haasteita ei ole ollut kaupunkipyörillä. Keväällä 2023 Helsingin kaupunki aloitti keskustassa sähköpotkulautojen pysäköintiudistuksen, jossa rajatulla alueella keskustassa yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ja polkupyörät saa pysäköidä vain merkityille paikoille. Keväällä 2024 pysäköintikieltoaluetta on laajennettu keskustan ulkopuolelle kaikkien metroasemien ympäristöihin ja Pasilan aseman ympäristöön. Lisäksi kaupunki on jo vuonna 2021 neuvotellut sähköpotkulautojen tarjoavien yritysten kanssa erilaisista rajoituksista, esim. nopeuksien rajoittamisesta ja ajokiellosta yöaikaan. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen määrä per ajoneuvo on kasvanut taas vuonna 2024, mutta markkinat vaikuttavat heilahtelevan muun

12.9.2024

muassa eri maiden ja kaupunkien muuttuvan sääntelyn ja yritysten taloustilanteen seurauksena.

Merkittävä ero markkinaehtoisesti toimivan palvelun ja kunnan hankkiman palvelun välillä on kunnan mahdollisuus vaikuttaa palvelun ominaisuuksiin, hinnoitteluun, laatuun, käyttökauteen sekä palvelualueeseen. Kunnan hankkiessa kaupunkipyöräpalvelun, on sillä mahdollisuus määrittää muun muassa kaupunkipyörien asemaverkoston ja palvelun hinnoittelun, jolloin palvelusta saada tasa-arvoinen liikkumispalvelu kuntalaisille. Sijaintien tarkka suunnittelu vähentää liikkumispalvelun aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia, kuten jalankululle aiheutuvat haitat keskelle kulkureittejä pysäköidyistä mikroliikkumisvälineistä. Julkisrahoitteista kaupunkipyöräpalvelua voidaan sen luonteensa vuoksi pitää osana joukkoliikennepalvelua.

### Valmisteilla oleva lainsäädäntö rajoittanee mikroliikkumispalvelujen toimintaa

Kunnan tekemällä hankinnalla ei voida estää tai rajoittaa muiden mikroliikennepalvelun tarjoajien tuloa markkinoille tai rajoittaa liikennevälineiden määrää. Parhaillaan valmistellaan mikroliikkumispalveluja ohjaavaa lainsäädäntöä. Lainsäädännön valmistelussa tarkastellaan erityisesti kuntien mahdollisuuksia ohjata mikroliikkumista sekä viranomaisten mahdollisuuksia puuttua liikenneerikkomuksiin sekä pysäköintivirheisiin. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa uudenlaisia liikkumisen palveluita ja innovaatioita. Rajoitukset voivat tulevaisuudessa koskea esimerkiksi asemattomien mikroliikkumispalvelujen, kuten sähköpotkulautojen, pysäköintiä, nopeuksia ja käyttöaikaa yöllä. Tässä hankesuunnitelmassa kuvattu seudullinen kaupunkipyöräpalvelu on lainsäädännön ulkopuolella, mikäli palvelu erottuu selvästi asemattomista mikroliikkumispalveluista. Esimerkiksi asemallinen ja vahvasti joukkoliikenteeseen kytketty kaupunkipyöräpalvelu on tapa erottua markkinaehtoisista mikroliikkumispalveluista. Lainsäädännön valmistelun on tarkoitus valmistua kesäksi 2025.

### Kuntien hankkiman kaupunkipyöräpalvelun hyödyt

Alla on koottu perustelut sille, miksi kaupunkien on suositeltavaa hankkia kaupunkipyöräpalvelu eikä tukeutua markkinaehtoiseen mikroliikkumispalveluihin

#### Luotettavuus ja tasa-arvoisuus

Julkisesti järjestetyllä yhteiskäyttöjärjestelmällä voidaan varmistaa tasa-arvoista ja luotettavaa yleispalvelutasoa koko alueella. Markkinaehtoiseen palveluihin liittyvät aina tietyt epävarmuudet ja mahdolliset nopeat muutokset, eikä kaupunkipyöräpalvelun toiminta-alue ole välttämättä kattava. Markkinatilanne voi muuttua nopeasti, eli markkinaehtoisia palveluntuottajia voi tulla, mutta myös lähteä. Markkinaehtoiset palvelut keskittyvät kovan kysynnän alueille, jolloin ne eivät täydennä joukkoliikennepalvelua. Julkisesti järjestetyllä mallilla voidaan taata tasa-arvoisempaa, luotettavampaa ja kohtuuhintaista palvelua kuin pelkästään markkinoiden ehdoilla sekä tuoda pyörällä liikkumisen vaihtoehto kaikkiin kaupunginosiin, ei vain ydinkeskustaan.

#### Saavutettavuus ja matkaketjut

Julkisesti järjestetty kaupunkipyöräjärjestelmä voi tehdä polkupyöräilyn kaupungissa helpommaksi ja saavutettavammaksi laajemmalle käyttäjäkunnalle. Kaupunkipyörät täydentävät muuta julkista liikennettä ja voivat sujuvoittaa liikkumista kaupunkialueilla

täydentämällä matkaketjuja ja ns. last mile-palveluita. Julkisessa järjestelmässä voidaan tavoitella kaupunkipyöräjärjestelmää, jossa palvelun hinta on kohtuullinen merkittävälle osalle mahdollisia käyttäjiä. Näin taloudelliset rajoitteet eivät estä ottamasta palvelua käyttöön.

### Pyöräliikenteen, kestävän liikkumisen sekä jakamistalouden edistäminen

Kaupunkipyöräjärjestelmä toimii osana kaupungin pyrkimyksiä edistää aktiivisesti kestävästä liikkumisesta. Jakamistalouden ja erilaisten palveluiden käyttö korostuvat kestävän elämäntavan valinnoissa. Julkisesti järjestetty kaupunkipyöräjärjestelmä voi auttaa vähentämään liikenteen ruuhkautumista kaupungeissa tarjoamalla houkuttelevan vaihtoehdon autoilulle. Jos kaupunkipyöräjärjestelmällä saataisiin siirrettyä pienikin osa autolla tehdystä matkoista polkupyörille, parantaa se kaupunkien viihtyisyyttä.

### Terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen

Mikroliikkumispalveluita on erilaisia, ja niillä on erilaiset hyödyt ja haitat: verrattuna esimerkiksi sähköpotkulautoihin kaupunkipyöräpalvelu tarjoaa terveellisemmän tavan liikkua. Kaupunkipyöräpalvelulla on myönteiset vaikutukset muun muassa ihmisten fyysiseen aktiivisuuteen ja sitä kautta yhteiskunnan ja terveydenhuollon kustannuksiin.

Helsingin kaupunkipyöräriiden yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia on arvioitu maailman terveysjärjestön (WHO) ylläpitämällä HEAT-menetelmällä (Health Economic Assessment Tool). Menetelmän perustana on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta. Laskenta ottaa huomioon vain aktiivisen liikkumisen määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset kuolleisuuteen. Laskelmassa käytetyt arvot on esitetty alla (taulukko 1).

**Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttö on tuonut noin 6,1 miljoonan euron suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.** Ennenaikaisen kuolleisuuden laskennallinen vähenemä on 2,2 henkilöä vuosittain. Kymmenen vuoden tarkastelujaksolla (2021–2030) hyödyt olisivat yhteensä lähes 57 miljoonaa euroa.

Taulukko 1. HEAT-laskelmassa käytetyt arvot (kaupunkipyöräriiden käyttö vuosien 2021–2023 keskiarvo)

#### HEAT-laskelmassa käytetyt arvot

Lähtöjen määrä yhteensä / kausi	2 258 250
Käyttöpäiviä kaudessa	214
Lähtöjä päivässä	10 553
Käyttäjien määrä	41 433
Keskimääräinen matka-aika (min/matka)	15,9
Matka-aikasuurite (min/henkilö/vrk)	4
Ihmishengen tilastollinen arvo (euroa vuonna 2024)	2 804 135
Diskonnttauskorko (%) (yksikköarvojen korotuksen korko %)	3,5 (1,5)
Kuolleisuus 20–64-vuotiailla Helsingissä (per 100 000 asukasta)	191

## Kaupungin brändi

Tunnistettava kaupunkipyöräpalvelu vaikuttaa positiivisesti kaupungin imagoon ja brändiin. Kaupunkipyöräpalvelun näkyvyys ja käyttö kaupungissa edistää myös pyöräilyä kaupungissa ja pyöräilyn profiilia kulkuvälineenä. Se voi houkutella matkailijoita, yrityksiä ja asukkaita, jotka arvostavat ympäristöystävällisiä ja kestäviä toimintatapoja. Kunta voi myös vaikuttaa hankkimansa palvelun materiaalien kierrätykseen sekä käytettävään kalustoon ja sitä kautta vaikuttaa palvelun vastuulliseen toteutukseen.

## Nykyisen mallin toimivuus

Helsingin ja Espoon nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä on tilastojen mukaan maailmanluokan kärkeä, jolloin nykyisen järjestelmän organisointi- ja yhteistyömallin hyviksi koettuja piirteitä on hyvä pyrkiä säilyttämään. Liitteessä 1 on vertailu Helsingin ja maailmalla toimivien kaupunkipyöräjärjestelmien avainluvuista.

## 2.6. Kaupunkipyöräpalvelun strategiset tavoitteet

### Kaupunkipyöräjärjestelmä tukee seudun ja Helsingin strategisia tavoitteita

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023 asettaa seudun kaikille kunnille yhteiset tavoitteet. Strategisessa MAL-suunnittelussa linjataan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikavälillä ja priorisoidaan tärkeimpiä toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä. Seudullisesti yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä on yksi MAL 2023 -suunnitelman joukkoliikenteen matkaketjuja ja liityntäliikennettä edistävästä toimenpiteistä. Samalla seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä tukee HSL:n strategian 2022–2025 visiota vuoteen 2030, jossa yhtenä menestystekijänä on sujuvat matkaketjut.

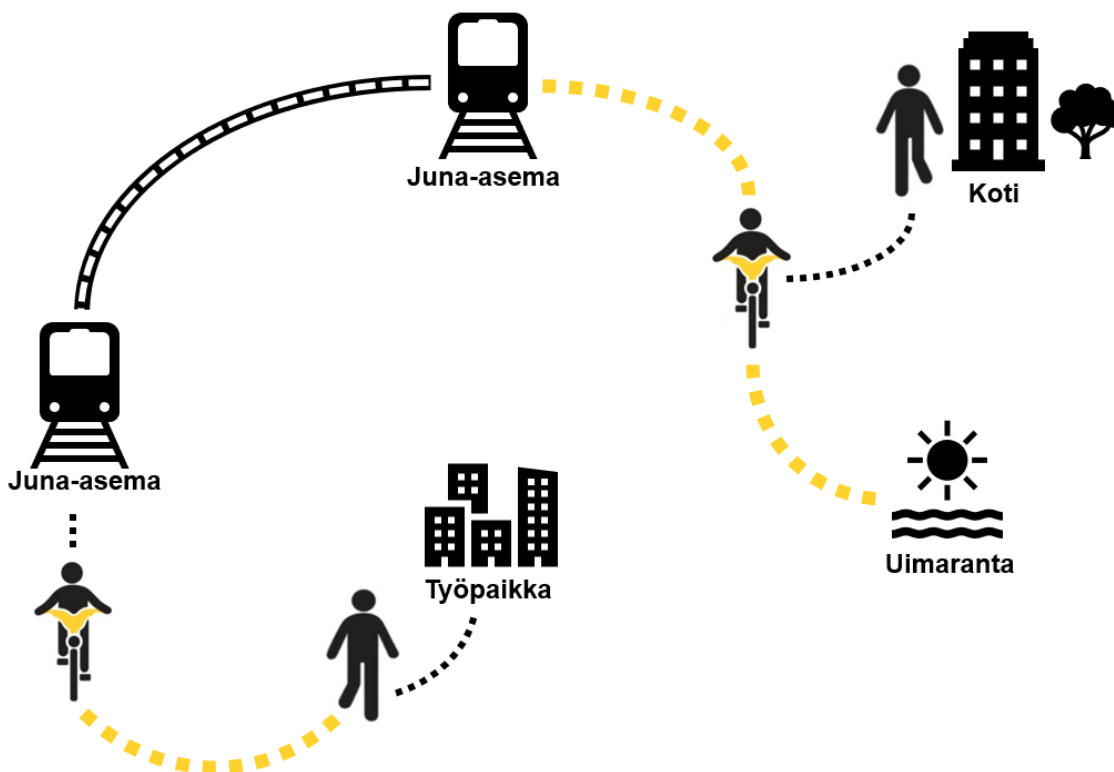
Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025 mukaan Helsingin tulevaisuus on hyvä, kun se perustuu kestäväan kasvuun. Osana kaupunkistrategiaa Helsinki on aikaistanut hiilineutraaliustavoitetta vuodesta 2035 vuoteen 2030 ja samalla uudistanut Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelman. Ilmastonäkökulma otetaan läpäisevästi osaksi kaikkea päätöksentekoa hallinnonalasta riippumatta erityisesti kaupunkirakentamisessa, liikkumisessa ja energiaratkaisuissa. Helsingin toiseksi suurin päästösektori on liikenne. Helsingin tavoitteena on olla kaupunki, jossa edellytykset liikkuvaan elämään kohenevat niin, että kaupunkilaisten terveys paranee. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkäytyminen toisiinsa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Pyöräliikenteen kehittämisohjelman toteuttaminen on yksi Hiilineutraali Helsinki toimenpiteistä. Kehittämisohjelmassa on oma toimenpide kaupunkipyöräjärjestelmän 2025 hankinnan valmisteluun ja järjestelmän kehittämiseen. Kehittämisohjelmaan on kirjattu, että kaupunkipyörärien seuraavan kauden hankinnassa otetaan huomioon tarpeet ympärivuotisuudesta, koko seudulle yhtenäisestä järjestelmästä, sähköpyörärien lisäämisestä järjestelmään ja muista uusista ominaisuuksista. Kehittämisohjelman mukaan kehitetään kaupunkipyöräjärjestelmän laajuutta ja teknologiaa. Tarvittavien resurssien osalta on kirjattu, että järjestelmän laajemmassa hankinnassa on varauduttava investointitason merkittävään kasvuun.

Helsingin liikkumisohjelma (2018) tunnistaa arkiliikkumisen yhdeksi tärkeäksi osaksi helsinkiläisten liikkumisen lisäämistä, jossa erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen lisääminen on

tärkeässä asemassa. Kaupunkipyöräpalvelu tukee liikkumishjelman tavoitetta parantaa pyöräliikenteen olosuhteita ja luoda mahdollisuuksia aktiiviseen arkiliikkumiseen.

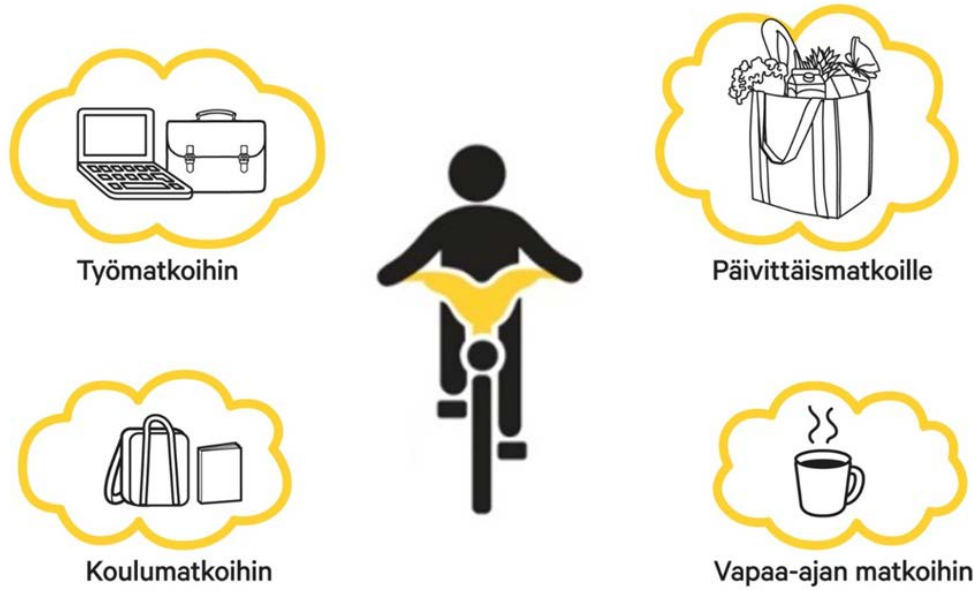
### Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tavoitteet

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tavoitteena on muodostaa seudulle uusi yhtenäinen ja kestävä liikkumispalvelu, joka palvelee seudun asukkaita sekä seudulla liikkuvia (Kuva 3, Kuva 4). 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. Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu mahdollistaa kokonaan uusien kestävien matkaketjujen syntymisen. Palvelu tarjoaa lisäksi joustavan vaihtoehdon kuntien sisäisiin ja kuntarajat ylittäviin pyörämatkoihin. Tämä lisää pyörien käyttöä kaikissa kaupungeissa.



Kuva 4. Kaupunkipyörät palvelevat erilaisia matkoja ja matkaketjuja. Kytkeä joukkoliikennejärjestelmään on vahva.

12.9.2024



Kuva 5. Kaupunkipyörät palvelevat erilaisia matkoja, esimerkiksi työmatkoja, päivittäismatkoja, koulumatkoja ja vapaa-ajan matkoja.

**Seuraava kaupunkipyöräjärjestelmä on seudullinen, toimiva ja helppokäyttöinen sekä taloudellisesti tehokas mutta samalla edullisesti saatavilla käyttäjille.** Kaupunkipyöräjärjestelmä tukee joukkoliikenteen ja alueiden saavutettavuutta ja palvelee nopeita ja helppoja matkoja.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun tavoitteet on kiteytetty alla.

SEUDULLISEN KAUPUNKIPYÖRÄPALVELUN TAVOITTEET		
 <p><b>Yhtenäinen seudullinen järjestelmä kytkeytyy vahvasti joukkoliikenteeseen</b></p>	 <p><b>Kaikille toimiva ja helppokäyttöinen järjestelmä, joka houkuttelee pyöräilemään</b></p>	 <p><b>Taloudellisesti tehokas kaupungeille ja edullinen käyttäjille</b></p>
<p><b>Kyvykkyydet ja organisointimalli</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Palvelun yhtenäisyys ja seudullisuus</li> <li>• Palvelun ohjaus, strategia ja sopimusten johtaminen</li> <li>• Suunnittelu ja konseptointi, sis. palvelun kehittäminen</li> <li>• Integrointi HSL:n joukkoliikenteen palveluihin ja lipputuotteisiin</li> <li>• Operatiivinen toteutus</li> <li>• Sitoutunut palveluntarjoaja</li> <li>• Vahva alueellinen identiteetti</li> </ul>	<p><b>Toteutuksen valinnat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suuri painoarvo järjestelmän teknisten ja toiminnallisten ratkaisujen toimivuudessa</li> <li>• Käyttöönoton ja palautuksen helppous ja nopeus</li> <li>• Käyttöliittymän selkeys</li> <li>• Verkoston laajuus ja asemien hyvät sijainnit</li> <li>• Palvelutasovaatimukset painottavat pyörien saatavuutta asemilla</li> <li>• Laadukkaat pyörät</li> <li>• Rekisteröitymisen helppous</li> <li>• Mahdollistaa pyöräilyn edullisesti, ilman oman pyörän omistamista</li> </ul>	<p><b>Rahoituksen valinnat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mainonnan ja sponsoroinnin rooli</li> <li>• Edulliset käyttäjämaksut</li> <li>• Kustannustehokas tekniikka</li> <li>• Markkinointi, myynti ja asiakkuuden hallinta</li> <li>• Kuntien käyttäjätulot</li> <li>• Pitkäaikainen julkinen rahoitus</li> </ul>



## 3. Hankkeen osapuolet, vastuut ja sopimukset

### 3.1. Hankinta

Kaupunkipyöräpalvelu hankitaan palveluna, mikä tarkoittaa, että kunnat eivät itse omista kaupunkipyöriä tai muita järjestelmään liittyviä laitteita, vaan ne ovat palveluntuottajan omaisuutta. Palveluntuottaja vastaa pyörien ja laitteiden hankinnasta, ylläpidosta ja huollosta sekä palvelun toteuttamisesta sopimuksen mukaisin ehdoin. Tämä mahdollistaa kunnille joustavuuden ja resurssien säästämisen, koska kaikki operatiiviset toiminnot ovat ulkoistettu asiantuntevalle toimijalle. Lisäksi palvelun laatu ja toimivuus voidaan varmistaa selkeillä sopimusehdoilla ja mittareilla.

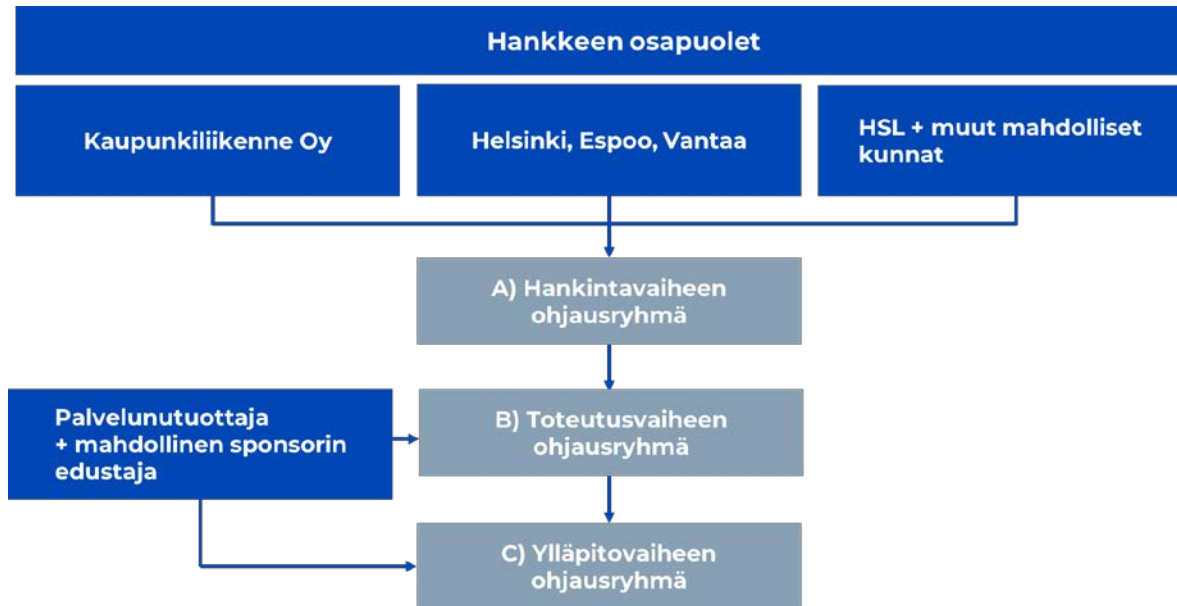
Kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamisessa sovelletaan neuvottelumenettelyä niin, että hankinta tehdään julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisena puitejärjestelynä.

### 3.2. Osapuolet

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun selvitysvaiheen osapuolet ovat Helsingin kaupunki, Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy (KL Oy), Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki, HSL sekä HSL:n edustamana Kauniainen, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava, Hyvinkää ja Nurmijärvi. Osapuolet ovat yhteisesti sopineet, että Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy vastaa projektinjohdosta sekä hankinnan valmistelusta ja kilpailuttamisesta yhteistyössä muiden osapuolten kanssa.

Kunnat toteuttavat Helsingin seudun kuntien yhteisen Kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamisen KLOY:n koordinoimana ja vetovastuulla, niin että valmisteluun osallistuvat Helsingin (KLOY ja KYMP), Espoon, Vantaan ja HSL:n edustajat. HSL huolehtii, että hankkeen valmistelussa tehdyt linjaukset ja ratkaisut tulevat tietoon muiden Kuntien valmistelutyössä niin, että Kunnilla on tieto, osaaminen ja edellytykset ottaa ne huomioon omassa valmistelussaan. Osapuolten tehtävistä ja vastuista sovitaan KLOY:n, kuntien ja HSL:n välisessä yhteistyösopimuksessa, joka kattaa hankintavaiheen, toteutusvaiheen ja ylläpitovaiheen tehtävät.

Palvelun hankintavaiheen osapuolet tarkentuvat syksyllä 2024, kun kunnat ovat päättäneet osallistumisesta yhteiseen hankintaan. Palvelun hankinnan, toteutuksen ja ylläpidon ohjaukseksi perustetaan ohjausryhmä, joka koostuu hankintavaiheessa KLOY:stä, kunnista ja HSL:stä. Toteutus- ja ylläpitovaiheessa myös palveluntarjoaja ja mahdollinen sponsorin edustaja liittyvät ohjausryhmään. KLOY kutsuu kokoukset koolle ja johtaa ohjausryhmän toimintaa. Hankkeen osapuolia ja järjestäytymistä on kuvattu alla olevassa kaaviossa (Kuva 5).



Kuva 6. Hankkeen osapuolet ja järjestäytyminen.

Seuraavissa kappaleissa on kuvattu osapuolten roolit, keskinäinen yhteistyö ja tehtävät kaupunkipyöräpalvelun hankinnassa, toteuttamisessa ja ylläpidossa. Kustannusten jakamisen periaatteet on kuvattu luvussa 6.

### 3.3. Hankkeen valmisteluvaihe sekä kilpailutusvaiheen roolit ja vastuut

Hankkeen valmistelu- ja kilpailutusvaiheen tehtävät ja vastuut on esitetty kootusti alla. Osapuolet määrittävät tiiviissä yhteistyössä tarjouspyyntöasiakirjojen keskeisen sisällön: palvelun toteutuksen keskeiset linjaukset, palvelun laajuus, palvelun ominaisuudet ja palvelutaso. HSL huolehtii, että hankkeen valmistelussa tehdyt linjaukset ja ratkaisut tulevat tiedoksi ja huomioiduksi myös muiden kuntien valmistelutyössä.

## A) Hankkeen valmistelu- ja kilpailutusvaiheen vastuut

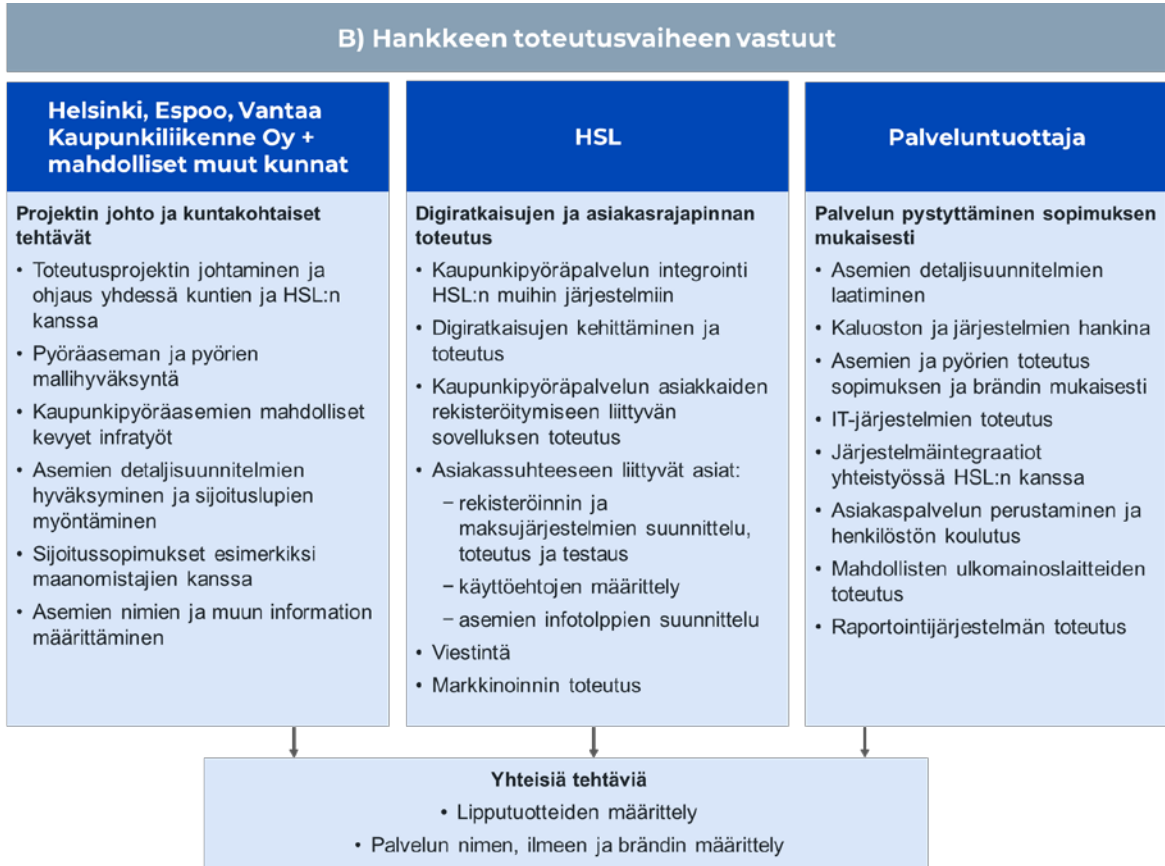
Kaupunkiliikenne Oy	Helsinki, Espoo, Vantaa + mahdolliset muut kunnat	HSL
<b>Projektin johto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hankintaprojektin johtaminen ja ohjaus</li> <li>KL OY:n, kuntien ja HSL:n yhteistyösopimuksen valmistelu</li> <li>Kilpailutuksen toteutus</li> <li>Hankinta-asiakirjojen laadinta ja julkaisu</li> <li>Käyttäjättestaukset ja tarjousten vertailu</li> <li>Kilpailutuksen aikainen päätöksenteko: <ul style="list-style-type: none"> <li>tarjoajien valinta neuvottelumenettelyyn</li> <li>puitejärjestelyn perustamista koskeva päätös</li> </ul> </li> <li>Puitesopimuksen tekeminen</li> </ul>	<b>Hankkeen suunnittelu ja päätöksenteko</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hankkeen ohjaus kunnan osalta</li> <li>Kaupunkipyöräpalvelun ominaisuuksien, teknisten vaatimusten ja palvelun laadun määrittäminen</li> <li>Verkon laajuuden ja asemien sijaintien suunnittelu</li> <li>Mahdollisten mainoslaitteiden määrän ja sijoituspaikkojen määrittely</li> <li>Asukasvuorovaikutus</li> <li>Kaupunkipyöräpalvelun toteuttamista koskeva päätöksenteko: <ul style="list-style-type: none"> <li>hankintapäätös</li> <li>puitesopimukseen perustuvan kuntakohtaisen kaupunkipyöräpalvelusopimuksen tekeminen</li> </ul> </li> </ul>	<b>Digipalvelut, asiakasrajapinta ja pienten kuntien edustajana toimiminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Osallistuminen hankinnan valmisteluun asiakasrajapintaan liittyvissä asioissa</li> <li>Asiakkaiden rekisteröitymiseen liittyvästä sovelluksesta</li> <li>Asiakasrekisteröintisovelluksen ja digipalveluiden kehittämisestä siltä osin kuin niin sovitaa</li> <li>Digiratkaisujen määrittäminen hankinta-asiakirjoihin</li> <li>Viestintä</li> <li>Markkinoinnin suunnittelu</li> <li>Pienten kuntien hankesuunnitelmien valmistelu</li> </ul>

Kilpailutusvaiheessa yhtenä keskeisenä tehtävänä on järjestelmän testaus osana palveluntarjoajien laadullista arviointia. Käyttäjätestausten testaussuunnitelman laatimisesta, testien suorittamisen vastuista ja muista tehtävistä sovitaan tarkemmin osapuolten kesken hankkeen edetessä. Testaus sisältää mm. IT-ratkaisujen ja sovelluksen testauksen järjestelmän toimivuuden sekä käyttäjien näkökulmasta, rekisteröitymisen ja sovelluksen käytön testauksen, pyörien käyttöönoton, palautuksen sekä erilaisten käyttötilanteiden testauksen ja järjestelmän kuormituksen testauksen.

### 3.4. Toteutusvaiheen roolit ja vastuut

Ohjausryhmän vastuulla on varmistaa, että palvelu toteutuu sopimusehtojen mukaisesti. Toteutusvaiheen tehtävät ja vastuut on esitetty kootusti alla.

Myös toteutusvaiheessa yhtenä keskeisenä tehtävänä on järjestelmän kokonaisuuden ja eri osioiden testaus. Käyttäjätestausten testaussuunnitelman laatimisesta, testien suorittamisen vastuista ja muista tehtävistä sovitaan tarkemmin osapuolten kesken hankkeen edetessä. Testaus sisältää mm. IT-ratkaisujen ja sovelluksen testauksen järjestelmän toimivuuden sekä käyttäjien näkökulmasta, rekisteröitymisen ja sovelluksen käytön testauksen, pyörien käyttöönoton, palautuksen sekä erilaisten käyttötilanteiden testauksen ja järjestelmän kuormituksen testauksen.



### 3.5. Ylläpitovaiheen roolit ja vastuut

Ohjausryhmä jatkaa toimintaansa palvelun käynnistymisen jälkeen sopimuskauden loppuun saakka ja vastaa palvelun seuraamisesta, ohjaamisesta sekä kehittämisestä. Ohjausryhmä seuraa vaaditun palvelutason mittareita kuukausittain ja hyväksyy jokaisen pyöräilykauden lopussa toteutuneet bonukset ja sanktiot. Ohjausryhmän vastuulla on varmistaa, että palvelu toteutetaan sopimusehtojen mukaisesti, ja päättää myös palvelun kehittämiseen liittyvistä toimenpiteistä.

Ylläpitovaiheen tehtävät ja vastuut on esitetty kootusti alla.

C) Hankkeen ylläpitovaiheen vastuut		
Helsinki, Espoo, Vantaa Kaupunkiliikenne Oy + mahdolliset muut kunnat	HSL	Palveluntuottaja
<b>Projektin johto ja ohjausryhmätyöskentely</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Projektin johtaminen (KLOY) ja ohjaus yhdessä kuntien ja HSL:n kanssa</li> <li>Asemien ja mainoslaitteiden muutokset</li> <li>Bonusten ja sanktioiden määrittäminen</li> <li>Sopimusten hallinta</li> <li>Järjestelmän kehittäminen</li> <li>Päätökset optioiden käyttöönotosta, esim. verkoston laajennukset tai talvikauden käyttöönotto</li> </ul>	<b>Digiratkaisujen ja asiakasrajapintojen ylläpito</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Digiratkaisujen kehittäminen</li> <li>Asiakasrajapinta ja asiakassuhteet</li> <li>Asiakasinformaation ylläpito (esim. HSL:n nettisivut, sovellus, reittiopas)</li> <li>Viestintä</li> <li>Markkinoinnin suunnittelu ja toteutus</li> <li>Myynti, mm. yrityskumppanuudet</li> </ul>	<b>Palvelun tuottaminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Palvelun operointi sopimuksen mukaisesti</li> <li>Asemapaikkojen ylläpito</li> <li>Asiakaspalvelu; palautteisiin vastaaminen</li> <li>Raportointi ohjausryhmälle</li> </ul>

### 3.6. Sopimukset ja niiden hallinta

Palvelun toteuttamiseen liittyvät sopimukset ovat seuraavat:

- **Yhteistyösopimuksessa** sovitaan seudullisesta hankintayhteistyöstä Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelun kilpailutuksessa KLOY:n, kuntien ja HSL:n välillä.. Kilpailutuksen toteuttamista koskevat ehdot ja osapuolten vastuut ja veloitteet vahvistetaan tarkemmin Yhteistyösopimuksessa.
- *Kaupunkipyöräpalvelun sopimusjärjestely* on Kuntien ja Palveluntuottajan välillä tehtävä järjestely Kaupunkipyöräpalvelun suunnittelusta ja toteuttamisesta ja ylläpidosta Helsingin seudulla:
- *Kaupunkipyöräpalvelun sopimusjärjestely* muodostuu
  - o **Puitesopimuksesta**, joka on Kuntien *Alueellisten Kaupunkipyöräpalvelusopimusten kuorisopimus* ja koskee koko HSL-alueetta, Puitesopimus tehdään KLOY:n ja Palveluntuottajan välillä, sekä
  - o Neljästä (4) Puitesopimuksen liitteenä olevasta **Alueellisesta kaupunkipyöräpalvelusopimuksesta**, jäljempänä myös *Kaupunkipyöräpalvelusopimus*:
    - *Liite 1: Sopimus Helsingin kaupunkipyöräpalvelusta,*
    - *Liite 2: Sopimus Espoon kaupunkipyöräpalvelusta,*
    - *Liite 3: Sopimus Vantaan kaupunkipyöräpalvelusta, ja*

- *Liite 4: Sopimus Kauniaisten / Keravan / Sipoon / Tuusulan / Kirkkonummen / Siuntion / Nurmijärven / Hyvinkään kaupunkipyöräpalvelusta kunnat)*

Alueelliset, eli kaupunkikohtaiset, kaupunkipyöräpalvelusopimukset tehdään Puitesopimuksen perusteella ao. Kunnan ja Palveluntuottajan välillä. Kaupunkiliikenne tekee Puitesopimuksen perusteella kuntakohtaisen hankintapäätöksen Kaupunkipyöräpalvelusta Puitesopimuksen liitteen A (Helsinki) ehtojen mukaisesti.

Alueellisiin Kaupunkipyöräpalvelusopimuksiin sisältyy **Kolmikantasopimus** (Kunta, HSL ja Toimittaja), jäljempänä Kolmikantasopimus, joka tehdään Kunnan, HSL:n ja Palveluntuottajan välillä.

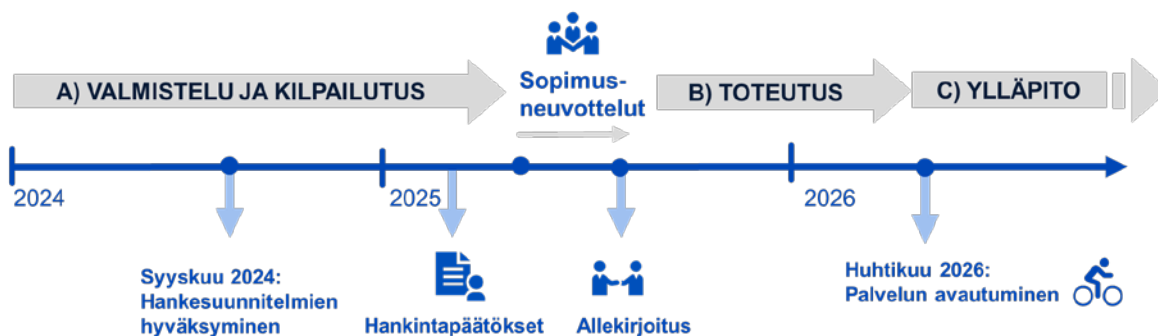
Puitesopimuksessa sovitaan, mitkä kunnat voivat puitesopimuksen perusteella tilata kaupunkipyöräjärjestelmän, eli tehdä Palveluntuottajan kanssa kuntakohtaisen toteutussopimuksen. Vaikka kunnat tekevät itsenäiset hankintapäätökset ja sopimukset kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta, sitoutuu Palveluntuottajan tarjoamaan ja toimittamaan kaupunkipyöräpalvelun kaikkiin kuntiin tarjouspyynnössä määritellyllä yhdenmukaisella ja yhteensopivalla tavalla.

12.9.2024

## 4. Hankkeen aikataulu, päätöksenteko ja riskit

### 4.1. Aikataulu

Hankkeen aikataulu ja päätöksenteon ajankohdat on esitetty alla olevassa aikataulukuvauksessa. Hankkeen etenemiseen liittyvät tehtävät ja vastuut vuosille 2024, 2025 ja 2026 on esitetty tarkemmin alla olevassa taulukossa. Kunnille kuuluvat tehtävät on esitetty sinisellä pohjavärillä.



### Hankkeen tehtävät ja vastuut vuosille 2024–2026

2024	Tehtävä	Valmistelu- vastuu
elokuu	Hankesuunnitelmien tarkennukset ja viimeistely	Kunnat
elo- syyskuu	Hankintadokumenttien valmistelu	KLOY
syyskuu	Helsingin kaupungin päätös periaatteista palvelun uudistamiseksi	Helsingin kaupunki
syys- lokakuu	Päätös hankintamenettelyyn lähtemisestä (päätös hankesuunnitelman ja yhteistyösopimuksen hyväksymisestä)	KLOY (Helsingin osalta)
lokakuu	Kuntien ja HSL välinen yhteistyösopimus	Kunnat, HSL
lokakuu	Hankintailmoituksen ja osallistumispyynnön julkaisu	KLOY
marraskuu	Osallistumishakemusten määräaika	KLOY
joulukuu	Päätös tarjoajien valinnasta neuvottelumenettelyyn	KLOY
joulukuu	Neuvottelukutsun ja alustavan tarjouspyynnön julkaisu	KLOY
2025	Tehtävä	Vastuu
tammikuu	Alustavien tarjousten määräaika	KLOY
tammi- helmikuu	Neuvottelut tarjoajien kanssa ja lopullisen tarjouspyynnön laadinta	KLOY
helmikuu	Lopullisen tarjouspyynnön julkaisu	KLOY
maaliskuu	Lopullisten tarjousten määräaika	KLOY

maaliskuu	Käyttäjättestaus ja tarjousten vertailu	KLOY
huhtikuu	Päätös puitejärjestelyn perustamisesta (päätös tarjouskilpailun voittajasta)	KLOY
huhtikuu	Puitesopimus palveluntuottajan kanssa	KLOY
toukokuu	Kuntakohtainen päätös kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta	Kunnat
toukokuu	Kuntakohtaisen toteutus sopimuksen (kaupunkipyöräsopimus) Palveluntuottajan kanssa	Kunnat
touko- lokakuu	Asemasijaintien tarkka suunnittelu ja mahdolliset infratyöt	Kunnat
touko- joulukuu	Järjestelmäympäristöjen integraatiot	HSL
touko- joulukuu	Lipputuotteiden määrittely	Kunnat, HSL
touko- joulukuu	Muut palvelun aloittamiseen liittyvät järjestelyt	Kaikki
<b>2026</b>	<b>Tehtävä</b>	<b>Vastuu</b>
tammi- maaliskuu	Käyttöön oton valmistelu, viestintä, pyöräasemien asennukset, pyörien toimitus	Kaikki
huhtikuu	Uusi seudullinen kaupunkipyöräpalvelu	Palveluntuottaja
huhti- kesäkuu	Portaittainen järjestelmän käyttöönotto	Palveluntuottaja

## 4.2. Päätöksenteko

Ennen hankintavaiheen alkamista kaupunkipyöräpalvelun hankintaan osallistuvien kuntien tulee sitoutua hankintamenettelyyn ja varautua alustavasti hankinnan kustannuksiin talousarviosuunnittelussaan.

Hankintaan osallistuvien **kuntien** tulee tehdä tarvittavat päätökset omissa organisaatioissaan ennen hankintailmoituksen julkaisemista päättämällä kuntakohtaisen hankesuunnitelman ja seudullista kaupunkipyöräpalvelua koskevan Yhteistyösopimuksen hyväksymisestä. Kunnan päättäessä hankesuunnitelman ja Yhteistyösopimuksen hyväksymisestä kunta samalla päättää hankintamenettelyyn osallistumisesta.

Hankinnan lopullinen potentiaalinen laajuus voidaan hankintailmoituksen asiakirjoihin määrittellä vasta sen jälkeen, kun tiedossa ovat ne kunnat, jotka ovat päättäneet hankkia kaupunkipyöräjärjestelmän, Yhteistyösopimus on hyväksytty ja kunnat ovat sen allekirjoittaneet.

**KLOY** tekee tarjouskilpailun perusteella valituskelpoisen julkista hankintaa koskevan päätöksen puitejärjestelyn perustamisesta.



12.9.2024

Varsinainen päätös kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta tulee **kunnan** tehdä viimeistään kilpailutuksen ratkettua toukokuun 2025 aikana, jotta kaupunkipyöräpalvelu voidaan käynnistää kunnassa aikataulun mukaisesti 1.4.2026.

**Yhteenveto päätöksenteosta Kaupunkiliikenteen ja Helsingin osalta:**

- Kaupunkiympäristön lautakunta 24.9.2024: Helsingin kaupungin päätös periaatteista palvelun uudistamiseksi.
- Kaupunkiliikenteen hallitus hyväksyy 8.10.2024 hankesuunnitelman ja yhteistyösopimuksen. Hallitus tekee päätöksen hankintamenettelyyn osallistumisesta.
- Kaupunkiliikenteen hallitus tekee Puitesopimusta koskevalla hankintapäätöksellä koko Helsingin seudun alueen Kaupunkipyöräpalvelua koskevan julkisen hankinnan hankintalain puitesopimuksen tekemistä koskevien ehtojen mukaisesti.
- Kaupunkiliikenteen hallitus tekee Puitesopimuksen perusteella kuntakohtaisen hankintapäätöksen Kaupunkipyöräpalvelusta Puitesopimuksen liitteen A (Helsinki) ehtojen mukaisesti.

Uuden kaupunkipyöräpalvelun hankintaa ja palvelukokonaisuutta käsitellään jatkossa osana Helsingin kaupungin ja KLOy:n 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 liikumismuotojen kulkutapaosuuden kasvattamista ja asiakastyytyvyyden korkeaa tasoa. KLOy tekee siis palvelukorvaussopimukseen perustuen hankintaan liittyvät päätökset Helsingin osalta. Kaupunkiympäristötoimiala päättää kaupunkipyöräasemien tarkemmista sijoituspaikoista.

### 4.3. Riskit

Kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelun yhteydessä on arvioitu hankinnan riskejä.

Riskien merkittävyyttä on arvioitu asteikolla 1–3:

3 = Sietämätön

2 = Merkittävä

1 = Siedettävä

Tunnistetuista riskeistä merkittävimmät, asteikon 2–3 riskit on kuvattu alla.

Tunnistetut riskit	Riskin todennäköisyys Riskin haittavaikutus	Riskienhallinnan toimenpide
<b>Hankinnan aikataulu.</b> Näin laajan kaupunkipyöräpalvelun hankinnan ja toteutuksen aikataulu on tiukka.	<b>Riskin merkittävyys: 3</b> <b>Vaikutus:</b> Kaupunkipyöräpalvelua ei voida toteuttaa kaudeksi 2026.	Selkeä projektin johto ja hankinnan aikataulut. Varmistetaan riittävät resurssit kilpailutuksen, päätöksenteon ja toteutuksen valmisteluun.
<b>Päätöksenteon aikataulu.</b> Kaupunkien ja kuntien toisistaan poikkeavan päätöksenteon aikataulu viivästyttää järjestelmän hankintaa ja käyttöönottoa. Kaupunkien ja kuntien välillä on eroavaisuuksia päätöksenteon vaiheissa ja käsittelyn tasoissa. Päätös jää pöydälle, jolloin hankinnan aikataulu venyy.	<b>Riskin merkittävyys: 3</b> <b>Vaikutus:</b> Kaupunkipyöräpalvelua ei voida toteuttaa kaudeksi 2026.	Aikataulussa pysyminen edellyttää päätösten tekemistä yhteisen aikataulun mukaisesti. Vuorovaikutus- ja päätöksentekoprosessiin tulisi varata riittävästi aikaa. Kaupungeilla on yhtenäiset tavoitteet ja perustelut hankinnalle.
<b>Hankinta venyy valituksen seurauksena.</b> Mitä monimutkaisempi tarjouspyyntö, sitä valitusherkempi kilpailutus on.	<b>Riskin merkittävyys: 2</b> <b>Vaikutus:</b> Kaupunkipyöräpalvelua ei voida toteuttaa kaudeksi 2026.	Selkeä projektin johto ja hankinnan aikataulut. Varmistetaan riittävät resurssit kilpailutuksen ja päätöksenteon valmisteluun.
<b>Yhteinen hankinta ei toteudu.</b>	<b>Riskin merkittävyys: 3</b> <b>Vaikutus:</b> Kaupunkipyöräpalvelua ei voida toteuttaa kaudeksi 2026.	Vuorovaikutus- ja päätöksentekoprosessiin tulisi varata riittävästi aikaa. Kaupungeilla on yhtenäiset tavoitteet ja perustelut hankinnalle.
<b>IT-ratkaisujen toteutus viivästyy.</b> Etenkin integrointi HSL:n nykyisiin järjestelmiin vaatii paljon työpanosta ja koordinointia. IT-ratkaisut ovat avainroolissa projektin teknisen toteutuksen näkökulmasta.	<b>Riskin merkittävyys: 3</b> <b>Vaikutus:</b> Käyttöönotto viivästyy, jos IT-ratkaisut eivät ole toimivia kaupunkipyöräpalvelun käyttöönottohetkellä.	HSL:ltä tarvitaan selkeä suunnitelma siitä, miten integrointi nykyisiin järjestelmiin tullaan toteuttamaan ja millä resursseilla. Kilpailutuksessa mahdollistetaan sekä toimittajan oma sovellus että integraatio HSL:n sovellukseen.

<p><b>Eri kunnilla on eri palvelutasoja.</b> Palvelun hankinta monimutkaistuu, samalla kustannukset ja riskit kasvavat kaikille osapuolille.</p>	<p><b>Riskin merkittävyys: 2</b></p> <p><b>Vaikutus:</b> Palvelun käyttö on monimutkaista käyttäjän näkökulmasta. Palvelun hyöty-kustannussuhde heikkenee kaupunkien näkökulmasta.</p>	<p>Kunnilla on yhtenäiset tavoitteet ja perustelut hankinnalle.</p>
<p><b>Palvelun ja laadun kuvaus puutteellinen.</b> Tarkoituksena ei ole ostaa innovaatiota, jonka kehittäminen tapahtuu myöhemmin, vaan toimivaa palvelua.</p>	<p><b>Riskin merkittävyys: 2</b></p> <p><b>Vaikutus:</b> Käytön aikana ilmenee teknisiä haasteita, mitkä heikentävät palvelun houkuttelevuutta ja palvelutasoa.</p>	<p>Kilpailutuksessa vaaditaan, että palvelu on ollut käytössä muualla.</p>
<p><b>Liian kalliit ratkaisut.</b> Tehdään sellaisia päätöksiä palvelun toteuttamisesta, mitkä lisäävät järjestelmän kustannuksia, mutta eivät palvelun käyttöä tai käyttäjätuloja. Esimerkiksi talvikauden suunnittelu, verkoston laajuus ja sähkökäyttöisyys.</p>	<p><b>Riskin merkittävyys: 2</b></p> <p><b>Vaikutus:</b> Palvelun hyöty-kustannussuhde heikkenee kaupunkien näkökulmasta.</p>	<p>Maltillinen verkosto, jossa optiot realistisia. Tehdään "varmoja" päätöksiä tekniikan osalta, mutta jätetään liikkumavaraa esimerkiksi kauden pituuteen ja määritettäviin optioihin.</p>

## 5. Hankittavan kaupunkipyöräpalvelun kuvaus

### 5.1. Palvelun ominaisuudet käyttäjän näkökulmasta

Käyttäjän näkökulmasta kaupunkipyöräpalvelun käytön tulee seudullisessa järjestelmässä olla yhtenäinen. Tärkeää on järjestelmän käytön helppous, nopeus ja varmatoimisuus. Tavoitteena on kehittää tulevaa järjestelmää nykyistä toimivammaksi. **Tässä kuvatut palvelun ominaisuudet ovat tavoitteellisia.** Kuvauksessa on hyödynnetty HSL:n laatimaa selvitystä (2024) nykyisen järjestelmän asiakastarpeista, jossa on huomioitu asiakaskyselyjen tulokset. Palvelun ominaisuudet tarkentuvat neuvottelumenettelyssä osana pyörien käyttötuesta ja laadullista arviointi. Laadullisessa arvioinnissa painotetaan pyörien käyttöönoton ja palautuksen helppoutta ja nopeutta sekä teknistä toimivuutta.

- ✓ **Rekisteröityminen ja käyttöoikeuden hankkiminen** on asiakaskokemuksen kannalta keskeistä. Rekisteröitymisen ja käyttöoikeuden hankkimisen tulee olla helppoa ja sen tulisi olla mahdollista myös ulkomaisilla puhelinnumeroilla sekä ilman HSL-tunnuksia.
- ✓ **Helposti ymmärrettävä ja edullinen hinnoittelu** on asiakaskokemuksen kannalta keskeistä. Selkeä ennalta määritelty kausi on monelle helppo ja jo nyt hyväksi havaittu vaihtoehto, mutta sen rinnalla on hyvä olla jatkuva kk-hinnoittelu. Nykyinen käyttökausi tyydyttää valtaosan tarpeet ja könttähinnoittelua pidetään houkuttelevana ja edullisena. Kautta kannattaa kokeilla jatkaa syksyllä suppeammalla palvelulla esimerkiksi suosituimmilla runkoliikenteen liityntäasemilla ja korkean tason kaatujen kunnossapidon alueilla. Jatkokaudelle voi olla oma hintansa.
- ✓ **Kaupunkipyörien helppo käyttö** on asiakaskokemuksen kannalta keskeistä. Sovellus on yksi luonteva tapa toteuttaa käyttöliittymä, mutta myös vaihtoehtoinen käyttötapa ilman puhelinta on osalle käyttäjistä tärkeää. Kaupunkipyörien käytön helppous, nopeus ja varmatoimisuus on erittäin tärkeää erityisesti avaus- ja lukitus-tilanteissa. Pyörien varmatoiminen palauttaminen on erittäin tärkeää myös asiakaspalvelun kuormittamisen ja virheellisten veloistusten välttämiseksi.

Ensisijainen käyttöliittymä voi olla esimerkiksi toimittajan oma sovellus, jossa on mahdollisesti paljonkin lisäominaisuuksia. Integrointi HSL-sovellukseen on myös keskeistä, jossa on käytössä ainakin käyttöoikeuden ostaminen, pyöräasemien sijaintitiedot, pyörien saatavuus sekä vikailmoitusten tekeminen. Pyörien kunnosta pitää voida ilmoittaa helposti. Koska sovellusta eivät voi kaikki käyttää, on sen tuotava muutakin lisäarvoa kuin lukitus. Integrointia HSL-sovellukseen ja sen tarkoituksenmukaisuutta arvioidaan myöhemmin erikseen.

Pyörien saatavuus on varmistettava, sillä saatavuus vaikuttaa olevan kaikkein merkittävin yksittäinen käyttöä lisäävä ja käyttökokemusta parantava asia. Jos pyöriä on riittävästi, pyörien varaaminen ei ole tarpeellista. Myös pyörän jättäminen täydelle asemalle on koettu tärkeäksi ominaisuudeksi. Pyöräasemien täyttäminen ja määrien tasaaminen ruuhka-aikoina on tärkeää. Myös pyörien saatavuuden tarkastaminen helposti sovelluksella on keskeistä. Käyttäjän pituus on asiakaskokemuksen kannalta keskeistä, jossa tunnin käyttöaika on joustavampi.

- ✓ **Yhtenäinen toimialue** on asiakaskokemuksen kannalta keskeistä, mikä tukee myös HSL:n alueellisuutta. Yhtenäinen toimialue kattaa myös järjestelmän yhtenäisen toimintalogiikan, hinnoittelun ja käyttöajat. Toimialueen laajentamista toivotaan

erityisesti joukkoliikenteen C-vyöhykkeelle. Yhtenäinen toimialue sujuvoittaa erityisesti kuntien rajoilla asuvien liikkumista ja muuttaa todennäköisesti vyöhykerajoilla asuvien liikkumistapoja.

- ✓ **Muut tärkeät ominaisuudet** asiakaskokemuksen kannalta ovat pyöräasemat, joissa pyörät ovat selkeässä järjestyksessä ja helposti palautettavissa ja otettavissa käyttöön. Erikoispyörät, kuten sähkö- ja tavarapyörät kiinnostavat käyttäjiä. Erityisesti sähköpyörät todennäköisesti houkuttelisivat uusia käyttäjiä.

Vuosittaisten asiakaskyselyjen tulosten perusteella Helsingin ja Espoon nykyiseen kaupunkipyöräpalveluun ollaan yleisesti tyytyväisiä. Kaupunkipyöräpalvelun NPS luku<sup>2</sup> on 48 eli erinomainen. Yleisarvosana palvelulle on 3,75 asteikolla 1–5, joka on lähes sama kuin aikaisempina vuosina. Parhaimmat arvostukset ovat saaneet käyttömaksujen selkeys ja kohtuullisuus, rekisteröityminen käyttäjäksi ja käyttöoikeiden ostaminen sekä ohjeistuksen ymmärrettävyys (arvosanat 4,09–4,51 välillä). Selvästi heikoimman arvostuksen on saanut pyörän palautus asematelineeseen (arvosana 2,93). Muuten alhaisimmat arvostukset ovat saaneet pyörien saatavuus, pyörien palautus täydelle asemalle, pyörien kunto ja vikailmoitusten tekeminen (arvosanat 3,22–3,44 välillä). Toisaalta hyvin harvalla vastanneista on kokemusta asiakaspalvelusta tai vikailmoitusten tekemisestä.

Vantaalla palveluun ollaan kohtalaisen tyytyväisiä (yleisarvosana 2,95), mutta arvostus on heikentynyt aiemmista vuosista (arvosanat 3,05–3,5 välillä). Myös Vantaalla parhaimman arvostuksen ovat saaneet käyttömaksujen selkeys ja kohtuullisuus (arvosanat 3,52–3,69 välillä). Vantaan järjestelmässä heikoimmat arvostukset liittyvät pyörien käyttöönottoon ja palautukseen (arvosanat 1,88–2,17 välillä). Selvästi heikoimman arvostuksen on saanut pyörän käyttöönotto CityBike Vantaan sovelluksella (arvosana 1,88). Vantaan kaupunkipyörien NPS-luku on -73 eli tulos on heikko ja tulos on heikentynyt edellisvuodesta.

## 5.2. Sopimuskausi, pyöräilykausi ja optiot

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun sopimuskauden pituudeksi tavoitellaan kymmenen vuoden toimintakautta. Lopulliseksi sopimuskaudeksi valitaan yhteiskuntataloudellisesti kannattavin, joko 6 vuotta 2+2 optiovuosilla tai 8 vuotta 2 vuoden optiolla. Sopimuskausi tarkentuu neuvottelumenettelyn aikana. Tämä tarkoittaa, että uusi seudullinen kaupunkipyöräpalvelu on käytössä vähintään vuosina 2026–2031/2033 ja maksimissaan vuosina 2026–2035.

Tavoitteena on saada joustava puitesopimus, joka mahdollistaa palvelun kehittämisen ja erilaisten optioiden käyttöönoton kuten verkoston laajentamisen, pidennetyn pyöräilykauden marraskuun loppuun, talvikauden käyttöönoton ja optiovuosien käyttöönoton. Lisäksi optiot voivat käsittää erilaisia järjestelmän teknisiä ominaisuuksia kuten tietojärjestelmän kehittämistä ja sähköpyörien lisäämistä Helsinkiin. Optioiden käytöstä päätetään ohjausryhmän toimesta.

Pyöräilykausi on lähtökohtaisesti vuosittain huhtikuun alusta lokakuun loppuun. Kaupunkipyöräsopimus sisältää option talvikauden käyttöönotosta, eli kaupunkipyöräjärjestelmän käytöstä myös talvikuukausina marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Talvikauden käyttöönotosta ja verkoston laajuudesta päätetään ohjausryhmän toimesta. Talvikausi voi olla käytössä esimerkiksi vain Helsingissä eikä tämä vaikuta muiden kuntien kaupunkipyöräjärjestelmän kustannuksiin.

<sup>2</sup> NPS eli Net Promoter Score mittaa asiakkaan suosittelemuusluokkua ja tyytyväisyyttä.

### 5.3. Palvelutaso ja mittarit

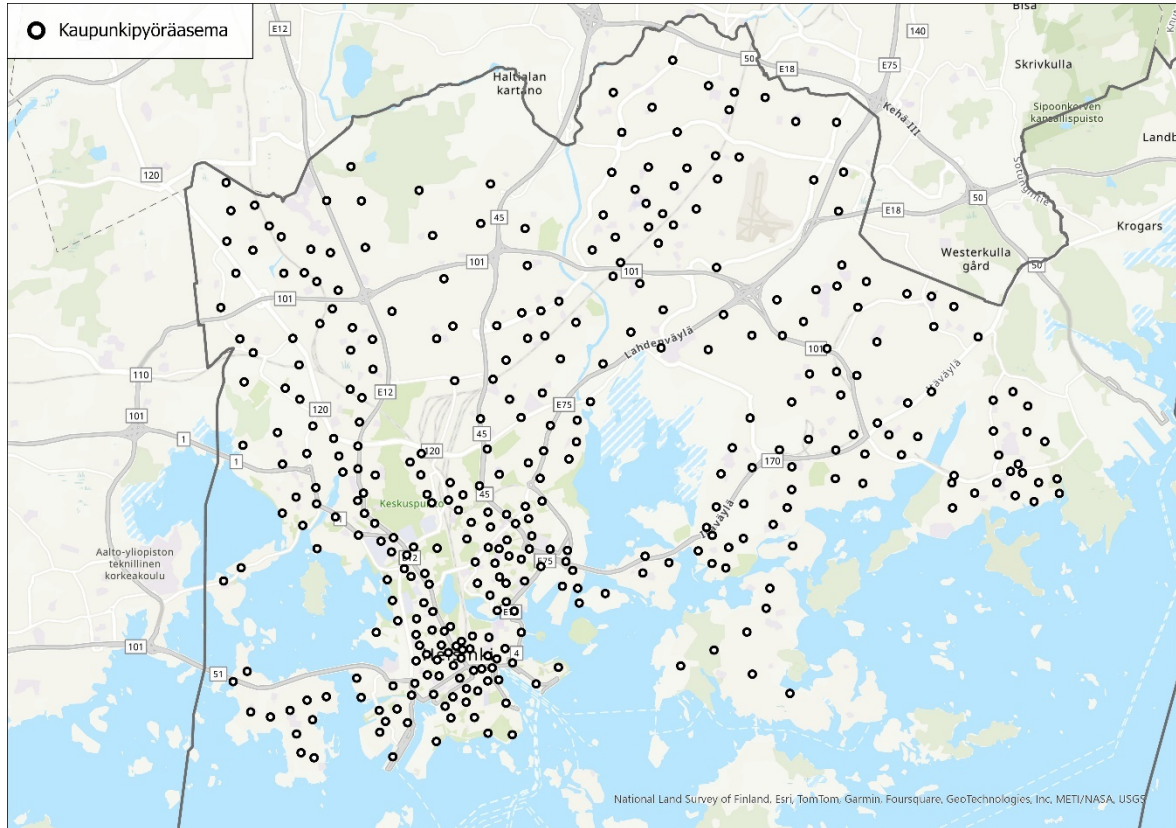
Kaupunkipyöräpalvelun toteuttamiseksi määritetään palvelun toteuttamisen palvelutasot, joita mitataan tarkkaan harkittujen kriteerien mukaisesti. Palvelutasolla ohjataan esimerkiksi pyörien siirtämistä täydeltä asemalta tyhjälle asemalle, jotta kaupunkipyörien saatavuus olisi mahdollisimman hyvä. Nykyisen kaupunkipyöräjärjestelmän hyväksi koettuja palvelutason mittareita säilytetään. Lisäksi seuraavan kaupunkipyöräjärjestelmän palvelun laadun seurantaan kehitetään uusia mittareita liittyen esimerkiksi asiakastyytyvyyteen, vastausaikaan palautteisiin, kaupunkipyörillä tehtyjen matkojen määrään sekä rikkinäisten pyörien korjausaikaan.

Kunnat maksavat vaaditun palvelutasoa ylittävästä palvelutasosta bonuksia palveluntuottajalle. Vastaavasti vaaditun palvelutason alittavista suorituksista peritään palveluntuottajalta sanktioita. Bonusten ja sanktioiden määräytymisperusteita sovitaan yhteistyössä hankintaan osallistuvien osapuolten kesken.

Valmistelussa pyritään koko alueen osalta yhdenmukaiseen palvelutasoon, jossa kuitenkin otetaan tarpeen mukaan huomioon kunnan erityistarpeet, kuten esimerkiksi kuntakohtaisesta kysynnästä aiheutuvat palvelutasovaatimukset. Kunnat päättävät kuntakohtaisesti kaupunkipyöräpalvelun palvelutasosta. Palvelutaso ja mittarit tarkentuvat neuvotteluissa mahdollisten tarjoajien kanssa.

### 5.4. Verkoston laajuus ja optiot

Helsingissä on nykyisin 347 kaupunkipyöräasemaa. Nykyisten asemien sijainnit on esitetty kuvassa 6. Tulevassa järjestelmässä kaupunkipyöräverkostoa tihennetään lisäämällä verkostoon 100 asemaa. Kaupunkipyöräverkoston nykyiseen palvelualueen laajuuteen tai asemien sijainteihin ei esitetä tässä hankesuunnitelmassa muutoksia.



Kuva 7. Helsingin nykyinen kaupunkipyöräverkosto

## 5.5. Pyörien tekniset ominaisuudet

Nykyisissä kaupunkipyöräjärjestelmissä maailmalla on tarjolla sekä mekaanisia (lihasvoimilla toimivia) että sähköavusteisia kaupunkipyöriä. Monissa kaupungeissa käytetään myös ns. hybridijärjestelmiä, joissa molemmat pyörätyypit ovat rinnakkain käytössä. Maailmalla on kansainvälisiä esimerkkejä, joissa matkat ovat jopa kaksinkertaistuneet kun järjestelmää on päivitetty mm. sähköpyörät lisäämällä. Sähkökäyttöisiä pyöriä käytetään lähtökohtaisesti mieluummin, jos tarjolla on sekä sähkökäyttöisiä että mekaanisia pyöriä. Kansainvälisissä esimerkeissä sähköpyörillä tehdään myös jonkin verran pidempiä matkoja. Sähkökäyttöisen järjestelmän kustannukset ovat selvästi korkeammat mekaaniseen verrattuna, erityisesti jos asemat sähköistetään akkujen latausta varten. Lisäkuluja aiheuttavat kalliimmat pyörät, suuremmat huolto- ja latauskustannukset. Sähköavusteisten pyörien tekniikan toimivuudessa on myös suurempia riskejä. Esimerkiksi Tukholmassa sähköavusteinen kaupunkipyöräjärjestelmä jouduttiin purkamaan turvallisuuteen liittyvien teknisten ongelmien vuoksi.

Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän tavoitteena on palvella lyhyitä matkoja alueiden välillä ja joukkoliikenteen solmukohtiin. Tavoitteena on myös olla taloudellisesti tehokas ja edullinen käyttäjille. Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit ovat todenneet, että mekaaniset pyörät täyttävät nämä tavoitteet parhaiten. Vaikka sähkökäyttöiset pyörät todennäköisesti houkuttelisivat lisää käyttäjiä, ei voida taata, että käyttömaksuilla saataisiin katettua sähköavusteisen järjestelmän korkeampia kustannuksia. Sähkökäyttöisten pyörien myötä kaupunkien kustannukset tulisivat oletettavasti kasvamaan.

Hankinnassa pyörien laatuvertailussa painotetaan etenkin erinomaista käyttäjäkokemusta sekä pyörien ajomukavuuden että pyörien käyttöönoton ja palautuksen osalta. Pyörien käytön on oltava kaikille käyttäjille helppoa ja sujuvaa. Panostamalla selkeään ja yksinkertaiseen käyttöliittymään varmistetaan, että käyttäjät voivat ottaa pyörät käyttöön ja palauttaa ne vaivattomasti. Pyörämallin osalta vaaditaan, että se on käytössä jossain toisessa kaupungissa ja todettu teknisen toimivuuden osalta erinomaiseksi. Pyörämalli voi olla päivitetty versio jo käytössä olevasta pyörämallista, mutta se ei saa olla täysin uusi innovaatio.

Pyörämallin ja pyörien teknisten ominaisuuksien osalta huomioidaan tarjoajien neuvotteluvaiheessa esittämät näkemykset.

## 5.6. Asemien tekniset ominaisuudet

Kaupunkipyörien käyttöönotto ja palautus tapahtuu kaupunkipyörille osoitetuilta asemilta. Helsingin alueella kaupunkipyöräasemina toimivat jatkossakin lähtökohtaisesti erilliset kaupunkipyörätelineet. Vantaan alueella hyödynnetään lähtökohtaisesti Vantaan nykyisessä kaupunkipyöräjärjestelmässä käytettyjä polkupyörien runkolukitustelineitä. Selkeästi merkityt kaupunkipyöräasemat parantavat kaupunkipyöräpalvelun näkyvyyttä ja selkeyttä sekä lisäävät palvelun käytön helppoutta. Pyörätelineet pitävät pyörät siistissä järjestyksessä ja mahdollistavat myös aseman ilmeen suunnittelun esimerkiksi seudun pyöräilyn brändin tai palvelun sponsorin mukaisesti.

Hiljaisemmillä alueilla on mahdollisesti mahdollista toteuttaa asemat kevyemmin, eli maalamalla kaupunkipyörien tarkat palautusalueet päällysteeseen ja merkitsemällä asema pelkällä tolalla. Myös työmaa-aikaisia tilapäisiä asemia tai tapahtumien aikaiset pop-up asemia voidaan toteuttaa edellä mainitulla tavalla. Alla on kuvattu erilaisia asematyyppejä (Kuva 8).



Kuva 8. Asemien teknisiä toteutustapoja. Vasemmalla on esitetty Helsingissä ja Espoossa käytössä olevat kaupunkipyörätelineet, keskellä Vantaan kaupunkipyörien runkolukitustelineet ja oikealla Kuopiossa Viikku-fillarien kevyet asemat. Kuvälähteet: Espoon kaupunki 2023, Vantaan kaupunki 2024, Viikkosavo 2024.

Asemien tarkat mitat suunnitellaan tapauskohtaisesti ja asemien tilatarpeet vaihtelevat sijainnin ja aseman arvioidun kysynnän mukaan. Kaupunkipyöräasemat sijoitetaan tyypillisesti vapaaseen katutilaan, esimerkiksi leveille erotuskaistoille, aukioiden reunoille tai ajoradan puolelle pysäköintipaikoille. Kaupunkipyöräasemia voidaan sijoittaa erillisellä sopimuksella myös kiinteistöjen tonteille esimerkiksi kaupallisten palveluiden lähelle.

Kaupunkipyöräasemia ei sähköistetä. Kaupunkipyöräaseman tekniikan vaatima sähkö tuotetaan tarvittaessa aurinkopaneelilla. Kaupunkipyöräasemien aurinkopaneelipylöni on tyypillisesti noin 3,5 metriä korkea ja se vaatii noin 70x70 cm vapaan tilan.



Nykyisessä järjestelmässä mahdollisuus jättää pyörän täydelle asemalle on ollut tärkeä ominaisuus käyttäjille. Tämä on tärkeä asemien ominaisuus myös seuraavassa järjestelmässä.

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

## 5.7. Käyttömaksut ja niiden kerääminen

Kunnat päättävät kaupunkipyöräjärjestelmän käyttömaksuista yhteistyössä vuosittain siten, että käyttömaksut ovat samat koko alueella. Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttömaksuja voidaan muuttaa tilapäisesti tarpeen mukaan, esimerkiksi osana kaupunkipyöräjärjestelmän markkinointia.

Käyttäjille tarjotaan jatkossakin erilaisia käyttöoikeuksia kuten pyörien käyttöoikeus koko kaudelle, viikoksi tai päiväksi. Tavoitteena on mahdollistaa monipuolisia maksutapoja. Maksutavat tarkentuvat neuvotteluissa tarjoajien kanssa.

## 5.8. Palvelun myynti ja markkinointi

Myynti, eli palveluun rekisteröityminen ja käyttöoikeuden hankinta tapahtuu HSL:n digikanavien kautta. Lisäksi esimerkiksi yritykset voivat tilata kaupunkipyöräjärjestelmään niin sanottuja koodeja, joiden avulla yritys voi jakaa kaupunkipyörien käyttöoikeutta työntekijöille tai vierailijoille.

HSL vastaa palvelun markkinoinnin ja myynnin suunnittelusta yhteistyössä kaupunkipyöräjärjestelmän ohjausryhmän kanssa. Lisäksi kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöä edistetään sekä järjestelmän saamaa näkyvyyttä lisätään eri kanavien kautta. Alla olevasta kuvasta (Kuva 9) käy ilmi, miten eri toimenpiteet, kuten järjestelmän ominaisuudet ja yhteistyökumppanuudet, tukevat järjestelmän tunnettavuuden kasvattamista ja käyttäjäkokemuksen parantamista. Näiden keinojen yhdistäminen luo kattavan markkinointistrategian, jonka tavoitteena on lisätä kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöastetta ja sen houkuttelevuutta laajalle käyttäjäkunnalle.

12.9.2024



Kuva 9. Yksinkertaistus kaupunkipyöräjärjestelmän käyttäjälähtöisestä markkinointistrategiasta.

## 5.9. 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 liikumispalvelulain vaatimukset avoimista rajapinnoista ja täten Mobility as a Service -palveluntarjoajien mahdollisuuden kytkeä kaupunkipyöräpalvelu palvelutarjontaansa. Tämän vaatimuksen kautta myös HSL:n on mahdollista kytkeä kaupunkipyörien käyttö HSL-sovellukseen. Pyörän käyttöönoton mahdollistaminen ilman sovellusta tarkentuu hankkeen edessä. Tämä voidaan esimerkiksi ottaa huomioon osana kilpailutuksen laatukriteerejä.

Kaupunkipyöräpalvelun lipputuotteiden ostaminen sekä käyttäjän omien osto- ja käyttötaphtumien 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 (Kuva 10)

- Kaupunkipyöriä käytetään valitun toimittajan sovelluksella. Kaudet ostetaan myös sovelluksen kautta.

- Toimittajan sovellus brändätään tarjouspyynnön linjausten mukaisesti. Sovellusta käytetään HSL ID-tunnuksella. Lyhyitä käyttöoikeuksia voidaan jatkossakin mahdollistaa ilman HSL ID-tunnusta.
- Kaupunkipyöräasemien tilanne päivittyy Reittioppaaseen.
- Osto- ja matkadata saatavilla HSL:n ja tarvittaessa myös kuntien käyttöön rajapinnan kautta. Tämä määritellään hankkeen edetessä tarkemmin.
- Mahdollisuuksien mukaan sovellus / reittiopas linkitetään kaupunkipyöräsovellukseen.

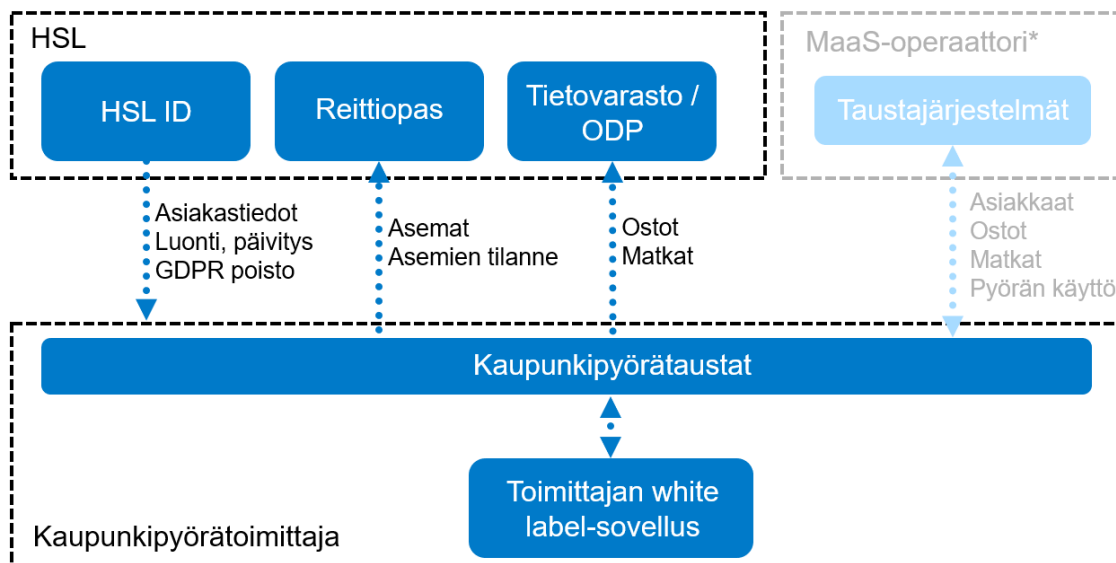
### Vaihe 2\*

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

### Vaihe 3\*

- Kaupunkipyörärien 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.



\* Valmiit rajapinnat mahdollistavat kenen tahansa MaaS-operaattorin toiminnan erikseen sovittaessa

Kuva 10. Vaiheen 1 arkkitehtuuri (HSL).

## 5.10. Operointi, ylläpito ja asiakaspalvelu

Palveluntuottaja vastaa kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta, huollosta ja ylläpidosta sopimuksessa määritettyjen ehtojen mukaisesti. Palveluntuottaja siirtää pyöriä asemien välillä, jotta pyörien saatavuus vastaa palvelutasovaatimuksia.

Palveluntuottaja vastaa kaupunkipyöräpalvelun asiakaspalvelusta sisältäen muun muassa vikatilanteiden ja käyttäjien ongelmatilanteiden ratkaisemisen. Tunnistettuja

asiakaspalvelutilanteita ovat asiakaspalautteet, akuutit asiakaspalvelutilanteet, maksut ja palautukset sekä vikailmoitukset. Asiakaspalvelu järjestetään suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

### 5.11. Yritysten hankkimat kaupunkipyöräasemat

Seudullisen kaupunkipyöräaseman verkoston alueella toimivilla yrityksillä on mahdollisuus hankkia kaupunkipyöräaseman esimerkiksi omalle tontille. Yrityksen hankkima kaupunkipyöräasema toimii osana seudullista kaupunkipyöräpalvelua, mutta yritys vastaa hankkimansa aseman kustannuksista.

### 5.12. Seudulliset ja kaupunkikohtaiset ominaisuudet

Asiakasymmärryksen näkökulmasta on tärkeää, että palvelun ominaisuudet ja käyttö ovat mahdollisimman yhtenäisiä koko seudulla. Alla olevasta taulukosta ilmenee, mitkä hankittavan palvelun ominaisuudet ovat yhtenäisiä koko seudulla ja mitkä voivat olla kuntakohtaisia.

Ominaisuus	Yhtenäinen koko seudulla	Kuntakohtainen
<b>KÄYTTÄJÄKOKEMUS, PALVELUN KÄYTTÖ JA YMMÄRRETTÄVYYS</b>		
Pyörien käyttöönotto (mm. rekisteröityminen ja maksaminen)	X	
Pyörien käyttöehdot (esim. 30 min, matkat kuntarajojen yli)	X	
Asiakashinnoittelu	X	
Asiakaspalvelu	X	
Brändi	X	
<b>FYYSISET OMINAISUUDET</b>		
Pyörien laatu ja tekniset ominaisuudet*	X	
Palvelukonsepti (asemallinen järjestelmä, ei free floating)	X	
Verkoston laajuus		X
Aseman koko ja malli		X
Teknologiset ratkaisut (esim. taustajärjestelmä)	X	
<b>SOPIMUSASIAT</b>		
Palvelutasovaatimukset		X
Kauden kesto (pl. talvi)	X	
Sopimuskauden pituus	X	
Optiovuosien käyttö		X

---

<b>Rahoitusmalli (esim. mainonta)</b>		X
<b>Sitoutuminen palvelun kehittämiseen sopimuskauden aikana</b>	X	
<b>Markkinointi ja myynti</b>	X	

\*) Puitesopimus sisältää mahdollisuuden sähköpyörien käyttöönottoon. Sähköpyörien käyttöönotosta, sen käytännön toteutuksesta ja mahdollisista vaikutuksista esim. hinnoitteluun, operointiin ja palvelutasovaatimukseen sovitaan erikseen kuntien kesken.

## 6. Kustannukset ja rahoitus

### 6.1. Palvelun kustannukset, tulot ja rahoitus

Palveluntuottaja perii kultakin kunnalta vuosimaksun kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta. Helsingin osuus seudullisen kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta perustuu palveluntarjoajan tarjoukseen palvelun tuottamisesta Helsingin alueella tässä hankesuunnitelmassa määritetyn palvelun laajuuden perusteella.

Vuosimaksu vaihtelee vuosittain tuotetun palvelun laadun perusteella. Kunnan ja palveluntuottajan vuosimaksun lisäksi kunta maksaa bonuksia vaaditun perustason ylittävästä palvelutasosta ja vastaavasti perii sanktioita, jos palveluntuottaja ei suoriudu kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttamisesta vaaditun palvelutasovaatimusten mukaisesti.

Lisäksi HSL:n tehtävistä aiheutuvat jaetaan kunnille yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti. HSL:n tehtävät on kuvattu hankesuunnitelman luvussa 3 Hankkeen osapuolet, vastuut ja tehtävät.

Lisäksi kustannuksia syntyy muun muassa palvelun markkinoinnista, asemien muutoksista sopimuskauden aikana ja pienistä infratöistä. Nämä kustannukset arvioidaan olevan vähäiset.

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

**Kunnan rahoitusosuus:** Kaupunki sitoutuu omassa talousarviossaan toteuttamaan kaupunkipyöräpalvelun verkoston hankesuunnitelmassa kuvatussa laajuudessa (447 asemaa) vuodesta 2026 alkaen. Kaupunki sitoutuu toteuttamaan palvelun vähintään sopimuskauden loppuun. Sopimuskauden pituudeksi tavoitellaan kymmenen vuoden toimintakautta, joka sisältää optiovuodet. Optiovuosien käyttöönosta päätetään erikseen. Optiovuosien käyttö riippuu palvelun suosiosta ja järjestelmätoimittajan onnistumisesta palvelun toteuttamisessa. Myös verkoston ja palvelun kehittämiseen liittyvien optioiden toteutuksesta päätetään erikseen.

**Sponsorimaksu:** Lähtökohtana Yhteistyösopimuksen valmistelussa on ollut, että koko seudun kaupunkipyöräjärjestelmässä on yksi pääsponsor, jonka kanssa tarjouspyynnön ehtojen mukaisesti sovitaan kaupunkipyöräpalvelun brändäämisestä ja sen ehdoista. Sponsorimaksu alentaa kuntakohtaisia vuosimaksuja. Sponsorimaksun kuntien osuus jaetaan kunnille pyörien määrien suhteessa.

**Ulkomainonta:** Kunta voi osoittaa omalla alueellaan julkista tilaa ulkomainontalaitteille, joilla rahoitetaan kaupunkipyöräpalvelun toteuttamista ja ylläpitoa. Tämä vähentää kunnan rahoituksen osuutta. Ulkomainontatilaa voidaan sisällyttää osaksi seudullista kaupunkipyöräjärjestelmän kilpailutusta tai ottaa mukaan Helsingin yleisen Ulkomainossopimuksen piiriin. Molemmat menettelytavat on jo huomioitu nykyisessä yleisten alueiden Ulkomainossopimuksessa.

Helsingin kaupungin nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä on osittain rahoitettu siihen liittyvällä yleisten alueiden ulkomainonnalla. Nykyinen sopimus käsittää 66 ulkomainossijaintia. Kaupunki on tunnistanut, että ulkomainoslaitesijainteja kannattaa kilpailuttaa riittävän isoina kokonaisuuksina, jotta niistä muodostuva verkosto on kiinnostava ulkomainostoimijoille ja jotta kaupunki saa niistä parhaimman taloudellisen hyödyn. Näin ollen nykyisen sopimuksen ulkomainossijainteja kannattaa säilyttää yhtenä kokonaisuutena, eikä 66 mainoslaitteen mainoslaitteverkostoa kannata pilkkoa

pienempiin osiin. Nykyisiin Helsingin kaupunkipyöräasemiin liittyvien mainoslaittepaikkojen (66 kpl) sijainteja ei arvioida uudelleen. Sijaintien lisäksi nykyiset mainossisältöä koskevat ehdot säilyvät ennallaan.

Tässä hankinnassa molemmat rahoitusmalli säilytetään vaihtoehtona tulevaan järjestelmään. 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 itse kaupunkipyöräpalvelussa. Mikäli päädytään sisällyttämään ulkomainontaa seudullisen kaupunkipyöränjärjestelmän hankintaan Helsingin osalta, tarkentuvat kaupungin ja kaupunkipyöräjärjestelmän palveluntuottajan välinen tulonjakomalli hankinnan neuvottelujen yhteydessä.

**Käyttäjätulo:** Käyttäjämaksuja pidetään maltillisina, jotta mahdollisimman monella on mahdollisuus hyödyntää kaupunkipyöräpalvelua.

### Karkea kustannusarvio

Hankesuunnitelmassa määritettyjen seudullisen kaupunkipyöräpalvelun ominaisuuksien lähtökohtana on ollut tavoite, ettei pyöräkohtainen bruttokustannus nouse merkittävästi nykyisestä. Pyöräkohtaisen kustannuksen voidaan olettaa säilyvän nykyisellä tasolla, sillä uuden järjestelmän tekniset lähtökohdat ovat pääosin samat kuin nykyisessä. Nykyistä tiukemmat palvelutasovaatimukset voivat nostaa hintatasoa, mutta toisaalta, suurempi hankinnan koko voi laskea pyöräkohtaista hintaa.

Helsingin nykyisen kaupunkipyöräpalvelun vuosikustannukset ovat nykyisellä palvelutasolla noin 4,4 milj. euroa. Palveluntuottaja kattaa osan kustannuksista mainos- ja sponsorituloilla, mikä vähentää palveluntuottajalle maksettavaa korvausta. Nykyisen sopimuksen mainos- ja sponsoritulot ovat liikesalaisuuksia, jolloin niiden suuruudesta ei ole varmaa tietoa. Helsingin osuus käyttäjämaksutuloista oli vuonna 2023 yhteensä noin 1,3 milj. euroa.

Keväällä 2024 käytyjen alustavien markkinavuoropuheluiden yhteydessä saatujen hinta-arvioiden perusteella on arvioitu, että kaupunkipyöräjärjestelmän vuosittaiset bruttokustannukset Helsingille voisivat olla hankesuunnitelman määritysten perusteella noin 8–10 milj. euroa, kun on otettu käyttöön koko verkosto (yhteensä 447 asemaa). Kustannusarvio ei sisällä mahdollisten optioiden käyttöönottoa. Tämä korreloi nykyisen kustannustason kanssa, ottaen huomioon pyörä- ja asemamäärän kasvun.

Yllä mainittuja bruttokustannuksia vähentävät käyttäjätulot sekä kaupunkipyöräpalvelun sponsorijärjestely. Käyttäjämäärät ovat kasvaneet vuonna 2024. Käyttäjätulot todennäköisesti säilyvät nykyisellä tasolla, jolloin käyttäjätulot ovat Helsingin osalta noin 1,5 milj. euroa. Kaupunki saa kaupunkipyöräverkostoon kytkeytyvistä mainoslaitesijainneista mainostuloja jatkossakin. Ulkomainonta on joko osa tätä hankintaa tai osa yleisten alueiden Ulkomainos-sopimusta. Kaupunki hyötyy taloudellisesti ulkomainonnasta myös jatkossa, vaikka se ei suoraan vähentäisi tämän hankkeen vuosittaista palvelumaksua, eli bruttokustannuksia.

Lopullinen kustannus kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta selviää kilpailutuksessa.

### **Karkea arvio palvelun tavoitteellisista kustannuksista Helsingin osalta:**

Kaupunkipyöräpalvelun vuosittainen bruttokustannus: noin 8–9 M €

Bonusten ja sanktioiden vaikutus palvelumaksuun: noin -0,2 - +0,2 M €

***Yllä olevat kustannukset on arvioitu 447 asemasta koostuvan verkoston perusteella. Kustannukset eivät sisällä mahdollisten optioiden käyttöönottoa. Optioiden käyttöönotosta ja palvelun kehittämisestä päätetään sopimuskauden aikana.***

## 6.2. Kustannusten ja tulojen jakoperiaatteet

Kaupunkipyöräjärjestelmän kustannukset ja tulot jaetaan hankkeen osapuolten kesken yhteistyösopimuksen mukaisesti seuraavasti:

### Kustannusten jakoperiaatteet:

Kukin kunta vastaa palvelun toteuttamisen kustannuksista omalla alueellaan palveluntarjoajan tarjouksen ja kunnan ja palveluntuottajan välisen kaupunkipyöräsopimuksen ehtojen mukaisesti.

Kukin kunta maksaa kaupunkipyöräjärjestelmän vaaditun perustason ylittävästä palvelutasosta bonuksia kunnan ja palveluntuottajan välisen kaupunkipyöräsopimuksen ehtojen mukaisesti yhteisten ja kuntakohtaisten mittareiden mukaisesti.

Digipalveluiden kehittämisestä ja toteuttamisesta koituvat sisäiset kustannukset kuuluvat HSL:n vastuulle ja ulkoiset kustannukset jaetaan Kuntien kesken kussakin Kunnassa olevien kaupunkipyörien määrän suhteessa.

Markkinoinnin suunnittelusta ja toteutuksesta koituvat sisäiset kustannukset kuuluvat HSL:n vastuulle. Ulkoiset kustannukset jaetaan Kuntien kesken kussakin Kunnassa olevien kaupunkipyörien määrän suhteessa.

Muilta osin kukin Sopijapuoli vastaa omalla vastuullaan olevien tehtävien rahoituksesta. Sopijapuolet eivät maksa toisilleen tämän sopimuksen piiriin kuuluvien palvelujen toteuttamisesta, ellei erikseen toisin ole sovittu. Toimenpiteet käsitellään kaupunkipyörien ohjausryhmässä. Ohjausryhmätyöskentelyssä tehtyjen linjausten ja ratkaisujen toimeenpano voi edellyttää Kuntien ja HSL:n osalta niiden tavanomaisten hallintomenettelyjen mukaista päätöksentekoa.

### Tulojen jakoperiaatteet:

Asiakkaiden suorittamat käyttömaksut ja muut asiakasmaksut jaetaan Kaupunkipyöräkauden jälkeen Kuntien kesken eri Kuntien alueella tehtyjen yksittäisten **matkojen lukumäärän suhteessa**. Asiakkaiden suorittamien käyttömaksujen lopullinen jakaminen tehdään Kaupunkipyöräpalvelusta aiheutuvien kustannusten kohdistumisperiaatteen mukaisesti Kuntien yhdessä sopimalla tavalla. Lähtökohta on, että lasketaan kunnittain yhteen kussakin Kunnassa tapahtuneet kaupunkipyörän käyttöönotot ja palautukset, ja käyttömaksujen jako Kunnille tehdään näiden kuntakohtaisten summien suhteessa. Sopijapuolet todentavat kaupunkipyörien käytön jälkikäteen Palveluntuottajan tuottamien raporttien pohjalta.

Kukin Kunta saa hyväkseen omalle alueelleen mahdollisesti sijoitettaviksi hyväksymistään Kaupunkipyöräjärjestelmään liittyvistä mainostauluista saatavat ja Alueellisen Kaupunkipyöräsopimuksen perusteella määräytyvät mainostulot. Kaupungin ja kaupunkipyörä-








järjestelmän palveluntuottajan välinen tulonjakomalli määritetään hankinnan neuvottelujen yhteydessä.

Kaupunkipyöräpalvelun pääsponsorin kaupunkipyöräbrändistä suorittama sponsorimaksu jaetaan kuntien kesken Kaupunkipyöräpalvelun käytössä kussakin Kunnassa olevien **kaupunkipyörärien suhteessa**.

Jos palveluntuottaja ei suoriudu kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttamisesta ja operoinnista vaaditun palvelutasovaatimusten mukaisesti, joutuu palveluntuottaja maksamaan kunnalle sanktioita kunnan ja palveluntuottajan välisen kaupunkipyöräsopimuksen ehtojen mukaisesti.

## Liite 1

Taulukko 1. Eri kaupunkien kaupunkipyöräjärjestelmien avainlukuja.

	Kaupunki Maa Palvelu	Vastuutaho	Toimittaja ja Operaattori	Aloitus- vuosi	Pyörien määrä	Asema- määrä	Pyörät /10 000 asukasta	Lähdöt/ pyörä/ päivä	Lähdöt/ 1 000 asu- kasta/ päivä
	<b>Helsinki</b> Suomi <i>Helsingin ja Es- poon kaupunki- pyörä-järjes- telmä</i>	Helsingin kaupunki	Inurba mobility Inurba mobility	2016	3470	347	55	2,9	15,9
	<b>Espoo</b> Suomi <i>Helsingin ja Es- poon kaupunki- pyörä-järjes- telmä</i>	Espoon kaupunki	Inurba mobility Inurba mobility	2018	1090	109	35	1,47	5,10
	<b>Antwerpenin kaupunki- keskus</b> Belgia <i>Velo Antwerpen</i>	Antwerpenin kaupunki	Clear Channel, Clear Channel	2011	4200	303	88	3,93	34,4
	<b>Antwerpenin alue</b> Belgia <i>Donkey Republic</i>	Lantis	Donkey Republic Donkey Republic	2022	2150, joista 1850 sähköisiä	430	19	0,46	0,9
	<b>Brysseli</b> Belgia <i>Villo !</i>	Brysselin pää- kaupunki- seutu	JC Decaux JC Decaux	1  2005 2  2009	5000, joista 1800 sähköisiä	345	345	0,67	2,2
	<b>Budapest,</b> Unkari <i>MOL Bubi</i>	BKK Buda- pest Mobility Agency	Next Bike Csepel	1  2014 2  2020	2200	190	23	3,71	8,4
	<b>Marseille</b> Ranska <i>Levélo</i>	Greater Aix- Marseille- Provence	Fifteen Inurba	1  2007 2  2022	2000, kaikki sähköisiä	200	23	8,6	6,9
	<b>Pariisi</b> Ranska <i>Vélib' Métropole</i>	Syndicate Autolib' Vélib' Métropolis	Smooove (Fifteen) Smovengo	1  2007 2  2017	20 000, joista 8000 sähköisiä	1443	38	7,12	23,3

Taulukon lähde: Beroud B. Van Zeebroeck B. Peduzzi E, 2024. Which future for the Brussels' public bicycles service? Synthesis of the preparatory study for the public bicycles service of the Brussels-Capital Region in 2026. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmän kuvien lähde: Espoon kaupunki 2023 ja Helsingin Sanomat 2021