

KAUPUNKIPYÖRIEN TARVESELVITYS - LUONNOS

SISÄLLYS

1	Tausta
2	Kaupunkipyöräpalvelun kuvaus
3	Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu
4	Kaupunkipyöräpalvelun potentiaaliin vaikuttavat tekijät
5	Asukaskysely
6	Kaupunkipyöräpalvelun toteutus Lempäälässä
7	Kaupunkipyöräpalvelun vaikutukset ja perustelut
8	Palvelun hankinnan valmistelu
9	Johtopäätökset

JOHDANTO

Tampereen kaupunki on päivittämässä nykyistä kaupunkipyöräpalveluaan vuonna 2028, minkä valmistelu on aloitettu vuoden 2025 alussa. Osana valmistelua Tampereen kaupunkiseudun muutkin kunnat ovat voineet osallistua valmisteluun selvittämällä oman kuntansa potentiaalia kaupunkipyöräpalvelulle hankintaan osallistumista varten.

Tämän työn tavoitteena on laatia kaupunkipyöräpalvelun tarveselvitys Lempäälän kunnalle. Selvityksessä laaditaan kaupunkipyörille alustava palvelualue, asemaverkosto ja etenemispolku mahdolliseen hankintaan osallistumiselle. Asemaverkosto suunnitellaan tässä vaiheessa karkealla tasolla, koska pääasiallisena tarkoituksena on arvioida asemien määriä ja alueiden yleisiä toimintaedellytyksiä järjestelmän hankintaa varten. Asemaverkosto tulee suunnitella tarkemmin seuraavissa suunnitteluvaiheissa, jotka on kuvattu selvityksen lopussa.

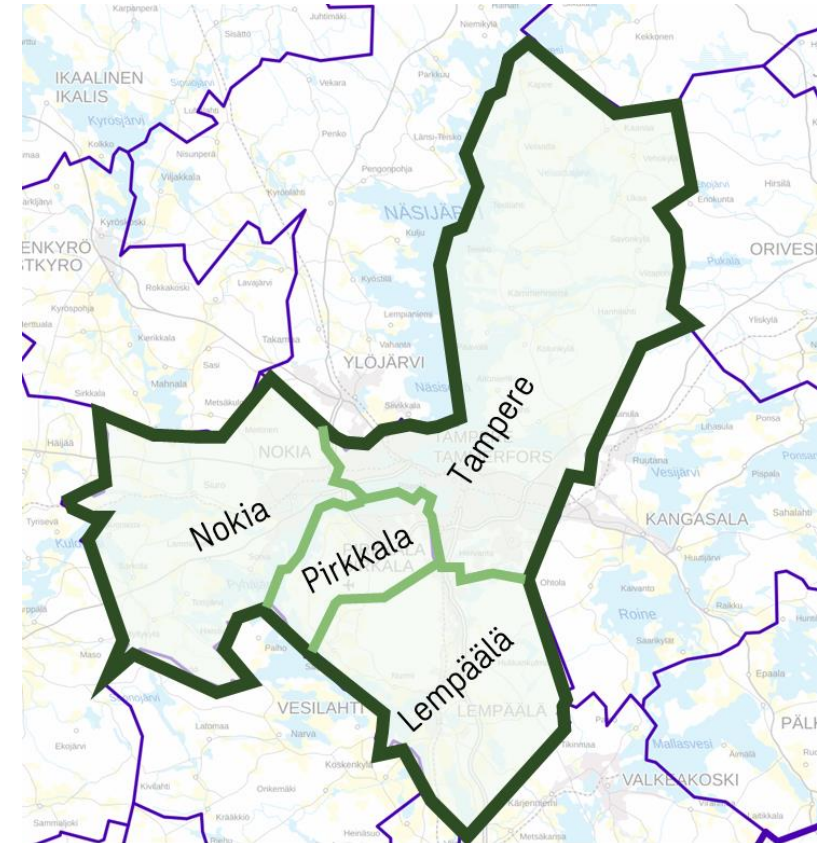
Hanke on toteutettu syksyn 2025 aikana ja sitä ovat ohjanneet Lempäälän kunnan edustajat Valtteri Partanen ja Tiina Pekkala. Sweco Finland toimi hankkeessa asiantuntijakonsulttina, jonka työryhmään kuuluivat projektipäällikkö Eeropekka Lehtinen sekä suunnittelija Lauri Vaarankorpi.

Hankkeen tavoitteet:

- **Selvittää, onko Lempäälässä perusteita hankkia kaupunkipyöräpalvelua**
 - Millaisilla alueilla potentiaalia on ja millaisilla ei?
- **Selvittää, minkä kokoinen palvelu olisi sopiva Lempäälään**
 - Kuinka laaja palvelualue?
 - Kuinka monta kaupunkipyöräasemaa?
 - Kuinka monta kaupunkipyörää?
- **Selvittää, millainen palvelukonsepti toimisi Lempäälään**
 - Asematyypit
 - Pyörätyypit
 - Palvelutaso ja palvelun vaiheistus
- **Selvittää, mitä strategisia perusteita palvelulle on?**
 - Mitä Lempäälän kunta tavoittelee kaupunkipyöräpalvelulla?
- **Selvittää, mitä mieltä asukkaat ovat mahdollisesta kaupunkipyöräpalvelusta?**
 - Asukaskysely palvelualueesta ja ominaisuuksista
- **Tuottaa tietoa kaupunkipyöräpalvelun toimintaperiaatteesta, hyödyistä, kustannusarvioista ja vaihtoehtoista päätöksenteon tueksi**
- **Parantaa seudullista yhteistyötä palvelun hankinnan valmistelun osalta**

Tampereen kaupunkipyöräpalvelun päivitys

- Tampereen kaupunki on aloittanut oman kaupunkipyöräpalvelunsa päivittämisen selvittämisen vuoden 2025 alussa
 - Tampereen kaupungin on tarkoitus ottaa käyttöön päivitetty palvelu vuonna 2028 kun nykyinen sopimuskausi päättyy
 - Tampereen tarveselvityksessä on selvitetty nykyisen palvelun oppeja, esimerkkejä maailmalta sekä asetettu alustavia tavoitteita palvelulle
 - Osana valmistelua on selvitetty seudullisen järjestämisen mahdollisuuksia ja seudullisen palvelun toimintaedellytyksiä
 - Seudullista ja kuntakohtaista potentiaalia ovat selvittäneet Nokia, Lempäälä sekä Pirkkala Tampereen kaupungin lisäksi.
- Hankinta pyritään toteuttamaan niin, ettei hankintaan osallistuminen vielä sido kuntaa tai kaupunkia hankkimaan kaupunkipyöriä, vaan palvelun hankintapäätös voidaan tehdä myöhemminkin.



2. Kaupunkipyöräpalvelun kuvaus

Kaupunkipyörät

- Kaupunkipyöräpalvelut ovat lyhytaikaiseen vuokraukseen perustuvia yhteiskäyttöisiä pyöräpalveluja
- Kaupunkipyöräpalveluja on Suomessa käytössä esimerkiksi Tampereella, Turussa, Helsingissä, Espoossa, Lahdessa ja Kuopiossa
- Kaupunkipyöräpalveluja hankitaan yleensä täydentämään joukkoliikennettä sekä tarjoamaan joustava ja tasa-arvoinen liikkumispalvelu kuntiin tai kaupunkeihin
- Kaupunkipyöräpalvelut ovat yleensä pidettyjä ja toivottuja palveluja, sillä ne helpottavat arkiliikkumista ja mahdollistavat pyörällä liikkumisen vaikka ei omistaisi omaa polkupyörää
- Kaupunkipyöräpalvelut toimivat Suomessa asemaperusteisesti
 - Tämä tarkoittaa, että pyörän voi ottaa käyttöön miltä tahansa asemalta ja palauttaa mille tahansa asemalle
 - Pyörän voi jättää tauolle asemien ulkopuolelle, mutta vuokrausta ei voida päättää kuin asemille
- Perinteisesti asiakkuus perustuu kausilippuun ja lyhyemmän ajan lipputuotteisiin
 - Lippuihin sisältyy yleensä rajaton määrä esimerkiksi 60 minuutin matkoja



Helsingin kaupunkipyöriä (Sweco Finland)

Kaupunkipyöräasemat

Kaupunkipyöräpalvelu toimii asemaperusteisesti eli pyörän saa käyttöön ja se pitää palauttaa asemalle. Kunnat voivat valita itselleen sopivia asemarakenteita yhdessä sovituista vaihtoehdoista, esimerkiksi:

Teline (ja maalaus)



- Pitää pyörät paremmin järjestyksessä
- Suositellaan vilkkaimmille paikoille
- Suurin investointi

Maalaus



- Sopii perusasemaksi esim. ajoradalle tai erotuskaistalle
- Voidaan toteuttaa nykyiseen pyöräpysäköintiin
- Pieni investointi, ei niin joustava

Infotolppa



- Sopii perusasemaksi esim. aukioille
- Voidaan toteuttaa nykyiseen pyöräpysäköintiin
- Edullisin ja joustavin

Pyörätyypit

Kaupunkipyöräpalvelu voi sisältää joko mekaanisia tai sähköavusteisia pyöriä, tai molempia. Lisäksi palveluun mahdollista lisätä erikoispyöriä, esimerkiksi tavarapyöriä pienen määrän.

Mekaaninen pyörä



Kuva: Helsingin kaupunki

- Luotettava peruspalvelu
- Edullisempi investointi
- Suosion epävarmuus seutukunnissa

Sähköavusteinen pyörä



Kuva: Barcelonan kaupunki

- Lisää merkittävästi palvelun suosiota
- Kalliimpi investointi
- Laajempi käyttäjäkunta, pidemmät matkat

Erikoispyörät



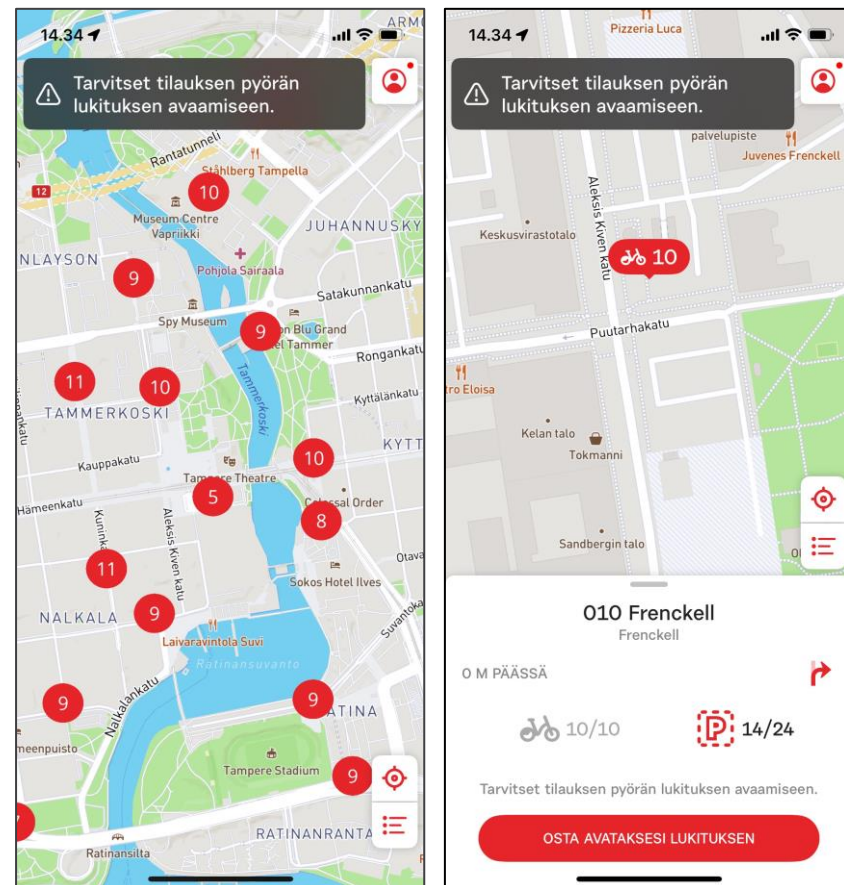
Kuva: Kaakau (Turun kaupunkipyöräoperaattori)

- Voidaan hankkia lisänä osaksi palvelua
- Muutamat pyörät per kunta

Palvelun käyttö

Kaupunkipyöräpalveluja käytetään pääasiassa sovelluksen kautta. Kilpailutuksessa on mahdollista vaatia myös vaihtoehtoisia käyttömahdollisuuksia, esimerkiksi matkakortti.

- Pyörä avataan sovelluksen kautta
- Sovelluksesta näkee, missä kaupunkipyöräasemat ovat ja kuinka paljon niillä on pyöriä
- Vuokrauksen aikana sovellus kertoo perustietoja vuokrauksesta, esimerkiksi käytetyn ajan sekä ajetun matkan
- Sovelluksen ulkoasu voidaan määritellä tiettyyn pisteeseen asti tilaajan toimesta
- Sovelluksesta on mahdollista hankkia käyttöoikeus ja maksaa palvelu
- Sovelluksen lisäksi palvelulla tulee olemaan oma internet-sivu, josta palvelusta saa perustietoa



Kuva: Ruutukaappaukset Tampereen kaupunkipyöräpalvelun sovelluksesta

Palvelun operointi ja kulut

Kaupunkipyöräpalvelu koostuu pyöristä, kaupunkipyöräasemista ja palvelun ylläpidosta. Palvelut ovat perinteisesti ”avaimet käteen” –periaatteella toimivia liikkumispalveluja, jossa yksi sopimuskumppani tuottaa palvelun kokonaisuutena.

- Palveluntuottajan yleisimpiä vastuita
 - Pyörien kunnosta ja huollosta vastaaminen
 - Kaupunkipyöräasemien kunnossapito
 - Sähköpyörien akkujen vaihtaminen ja lataaminen
 - Pyörien tasaaminen asemien välillä tilaajan määrittelemien palvelutasojen pohjalta
 - Taustajärjestelmien ja käyttösovelluksesta vastaaminen
 - Palvelun asiakaspalvelun järjestäminen
 - Pyörien säilytys käyttökausien välissä

Palvelu hankitaan yleensä ”avaimet käteen” –palveluna. Mistä palvelun kustannukset syntyvät?

1. Investointi pyöriin

- Investoinnin suuruus on vakio per pyörä.
 - Sähköpyörän hinta karkeasti kaksinkertainen mekaaniseen nähden
 - Mitä useamman vuoden kunta osallistuu palveluun, sitä pienemmäksi vuosikustannus per pyörä putoaa

2. Investointi asemarakenteisiin

- Mitä enemmän asemat sisältävät rautaa ja rakenteita, sitä suurempi kustannus on
- Sama logiikka investoinnin kuoletuksessa kuin pyörissä

3. Pyörien kunnossapito ja huolto

- Operaattori saa mittakaavahyötyä suuremmasta hankinnasta henkilöstön, tilojen jne suhteen
- Sisältyy pyörien ja asemien yksikköhintaan

4. Pyörien tasaaminen asemien välillä

- Tilaaja määrittää palvelutason asemille, eli pitääkö asemalla olla pyöriä 95 % ajasta klo 06-22.00 välillä. Mitä korkeampi palvelutaso, sitä korkeampi kustannus.
- Sisältyy asemien tai pyörien yksikköhintoihin

3. Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu

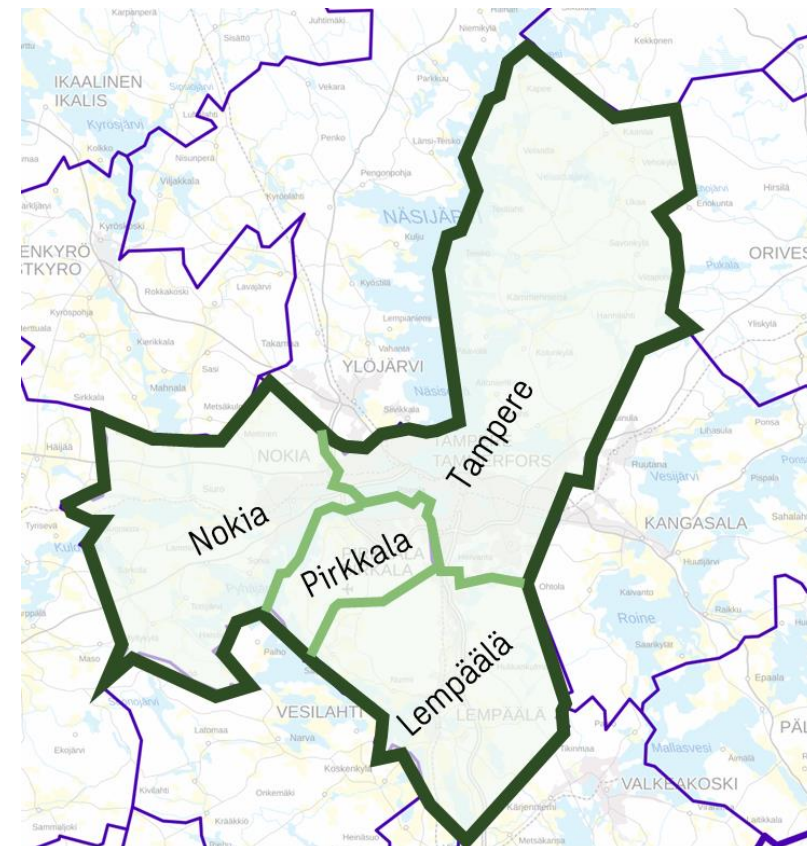
Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu koostuu useamman kunnan yhteisestä palvelusta. Tätä voi verrata esimerkiksi Nyssen järjestämään joukkoliikenteeseen, jossa samalla lipputuotteella on mahdollista liikkua koko palvelualueella.

Tampereen seudullisen kaupunkipyöräpalvelun valmisteluun ovat osallistuneet Tampereen kaupungin lisäksi Nokian kaupunki sekä Pirkkalan ja Lempäälän kunnat.

Yhteinen palvelu tarkoittaa käytännössä käyttäjälle, että:

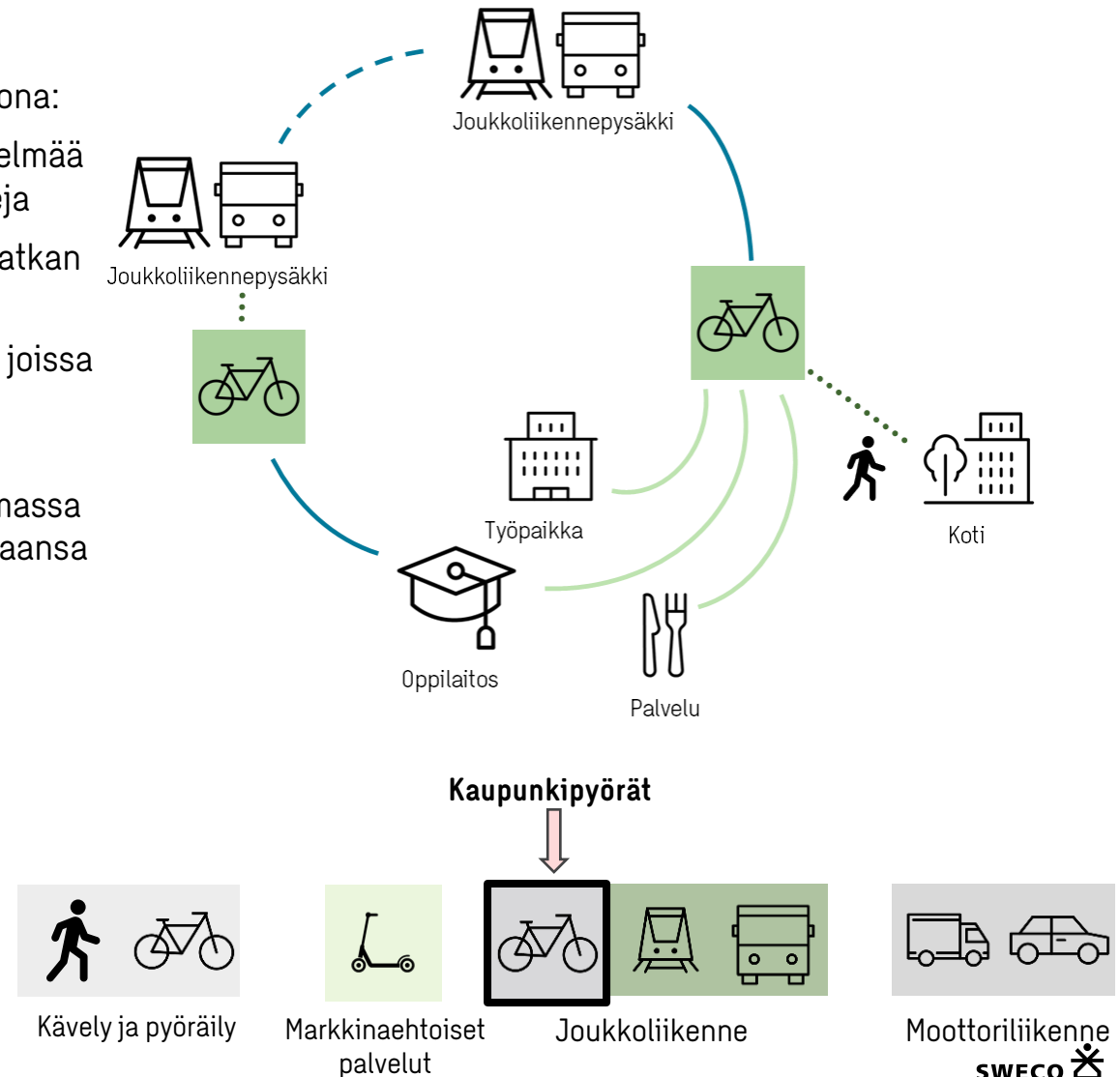
- Pyörillä on mahdollista liikkua kuntien välillä välittämättä kuntarajoista
- Palvelun lipputuotteella voi käyttää kunkin kunnan kaupunkipyöräpalvelua
- Palvelulla on yhtenäinen brändi, joka on helppo tunnistaa kunnasta riippumatta



Kaupunkipyörät ja joukkoliikenne

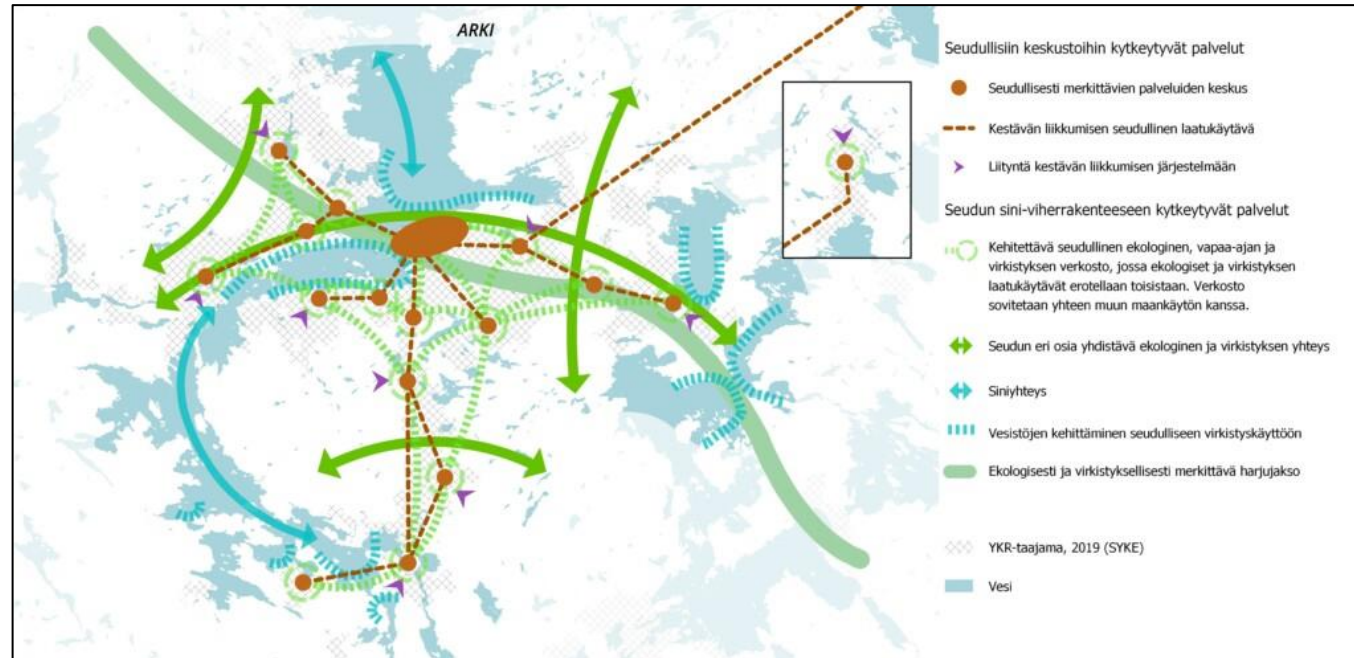
Kaupunkipyöräpalvelua voidaan pitää yhtenä joukkoliikenteen muotona:

- Kaupunkipyörät toimivat osana seudullista joukkoliikennejärjestelmää tukemalla liityntämatkoja ja luomalla kokonaan uusia matkapareja
- Kaupunkipyörät parantavat runkoyhteyksien saavutettavuutta matkan alku- ja loppupäässä
- Kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikennettä varsinkin alueilla, joissa tarjonta on heikompi sekä ilta- ja yöaikaan kun vuorovälit ovat harvempia
- Seudullisessa palvelussa asiakas voi kulkea kaupunkipyörällä omassa kunnassaan joukkoliikenteen äärelle ja jatkaa Tampereella matkaansa samalla kaupunkipyöräpalvelulla kohteeseen



Kaupunkipyörät osana kaupunkiseudun arkea

- Tukee tavoitetta kasvattaa kestävien kulkutapojen osuutta seudulla samalla lisäten viihtyisyyttä, terveellisyttä ja turvallisuutta
- Edullinen liikkumispalvelu seudun palvelukeskittymiin (teemakartan ruskeat alueet)
- Joustava ja luotettava palvelu liityntämatkoihin (teemakartan liljat nuolet)
- Matalan kynnyksen palvelu kuntarajat ylittäviin polkupyörämatkoihin (teemakartan ruskeat katkoviivat)



Arki-teemakartta: Palvelut, vapaa-aika ja virkistys (Tampereen kaupunkiseutu).

Palvelun ominaisuudet seudullisesti

- Palvelukonseptin tulee olla käyttäjien näkökulmasta mahdollisimman yhtenäinen
- **Ominaisuudet, jotka tulevat olemaan yhtenäiset kaikissa kunnissa:**
 - Lipputuotteet
 - Hinnoittelu
 - Palvelukonsepti (pyörätyypit ja asematyypit)
 - Peruskäyttökausi
 - Brändi
 - Sovellus
 - Asiakaspalvelu
 - Operointi
 - Käyttöehdot (käyttöaika ja muut ehdot)
- **Ominaisuudet, jotka voivat poiketa kunnittain**
 - Aseman fyysinen toteutus
 - Pyörätyyppien välinen suhde (ei suositella)
 - Käyttö peruskauden ulkopuolella (esim. pidentäminen sääolosuhteiden salliessa)
 - Palvelutasovaatimukset
 - Palvelualue (kunnat voivat laajentaa palvelua oman tahtotilansa mukaan)

Miksi seudullinen palvelu on perustellumpi vaihtoehto kuin kuntien omat palvelut?

- **Selkeys seudun asukkaille:**
 - Sama käyttöliittymä
 - Sama toimintalogiikka
 - Sama brändi
- **Yhdellä lipputuotteella koko seutu käytössä**
- **Mahdollisuus kytkeä kannustimena Nyssen palvelukokonaisuuteen**
- **Maine-etu kaupunkiseudulle vs. mainehaitta ei-yhtenäisestä palvelusta**
- **Yhteisen kilpailutuksen edut**
 - Tarvitaan vain yksi kilpailutus
 - Suuruuden ekonomiasta mahdollisia kustannussäästöjä
 - Laaja kilpailutus houkuttelee laajemmin tarjoajia ja saadaan parempi kilpailu
- **Seudullisuus mahdollistaa palvelun tarjoamisen sellaisissakin kunnissa, joissa palvelua ei olisi kannattavaa järjestää erikseen**
 - Seudun kasvattava käyttö- ja asiakaspotentiaali
 - Kilpailutuksen edut

Kuntien omat kaupunkipyöräpalvelut vastaavat tilannetta, jossa jokainen kunta järjestäisi Tampereen kaupunkiseudulla oman joukkoliikenteensä.

Miksi julkinen hankinta tarvitaan?

Julkisrahoitteinen

- Kunta päättää palvelun toiminta-alueen
 - Kunta voi suunnitella palvelun osaksi joukkoliikennejärjestelmää
 - Kunta voi tarjota palvelua myös pienemmän kysynnän alueilla
- Kunta voi hinnoitella palvelun tasa-arvoiseksi kaikille
- Pitkä ja vakaa sopimuskausi lisää palvelun luotettavuutta
- Kunta voi kilpailutuksessa huomioida ympäristöasiat
- Kunta voi määritellä tarkkaankin liikkumisvälineen (pyörän) ominaisuudet
 - Lihasvoimin liikkuminen
 - Turvallisuus
- Suomessa ei tällä hetkellä ole toiminnassa yhteiskäyttöisiä pyöriä tarjoavia markkinaehtoisia yrityksiä

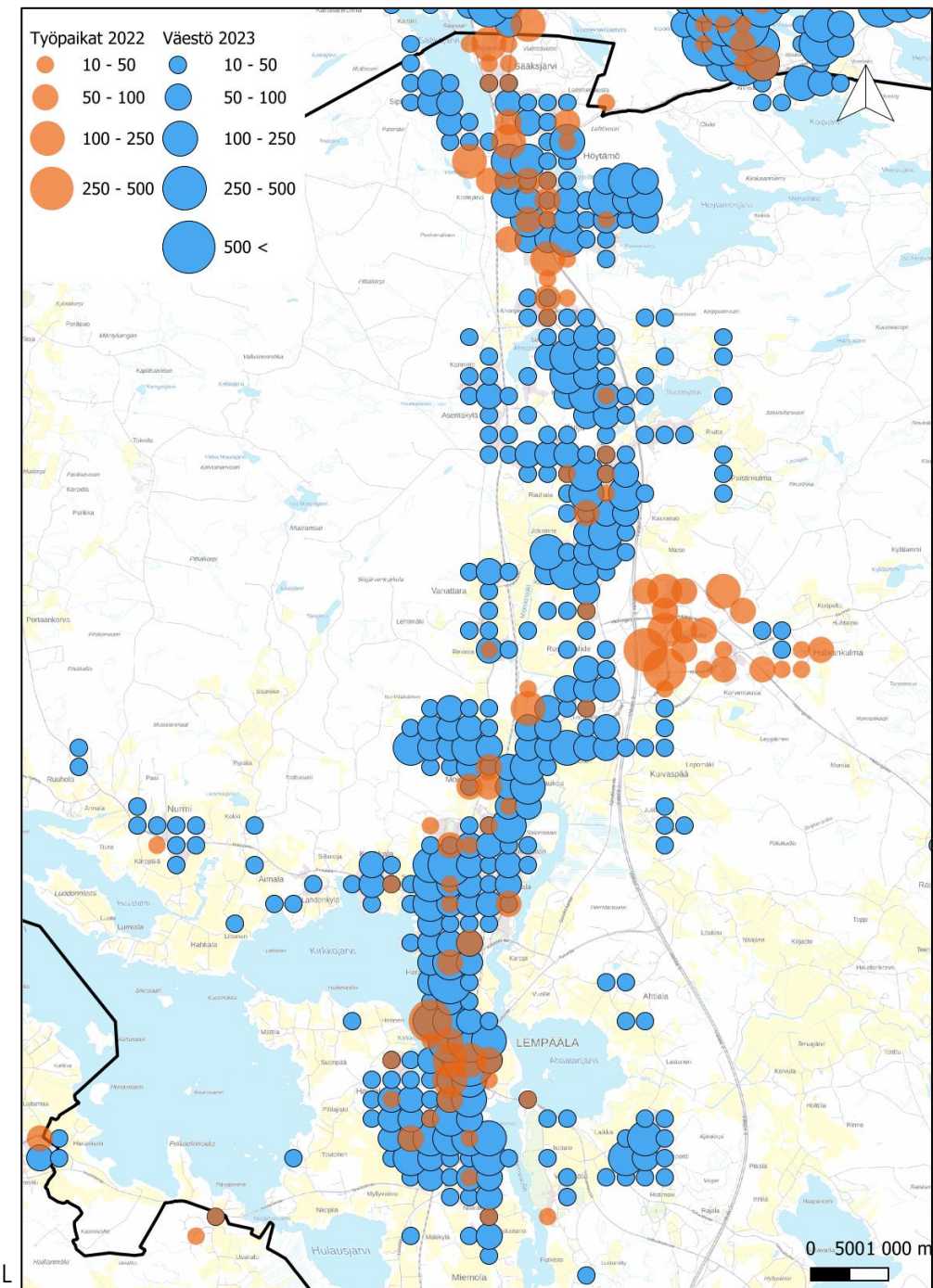
Markkinaehtoinen

- Suomessa käytännössä vain sähköpotkulautoja, ei polkupyöriä tarjoavia yrityksiä
 - Haasteet turvallisuudessa
 - Terveystyö
- Yritykset päättävät toiminta-alueensa
 - Toiminta yleensä vain siellä, missä se on erityisen kannattavaa
- Yritykset päättävät hinnat
- Yritykset voivat päättää palvelun yhdessä yössä

4. Kaupunkipyöräpalvelun potentiaaliin vaikuttavat tekijät

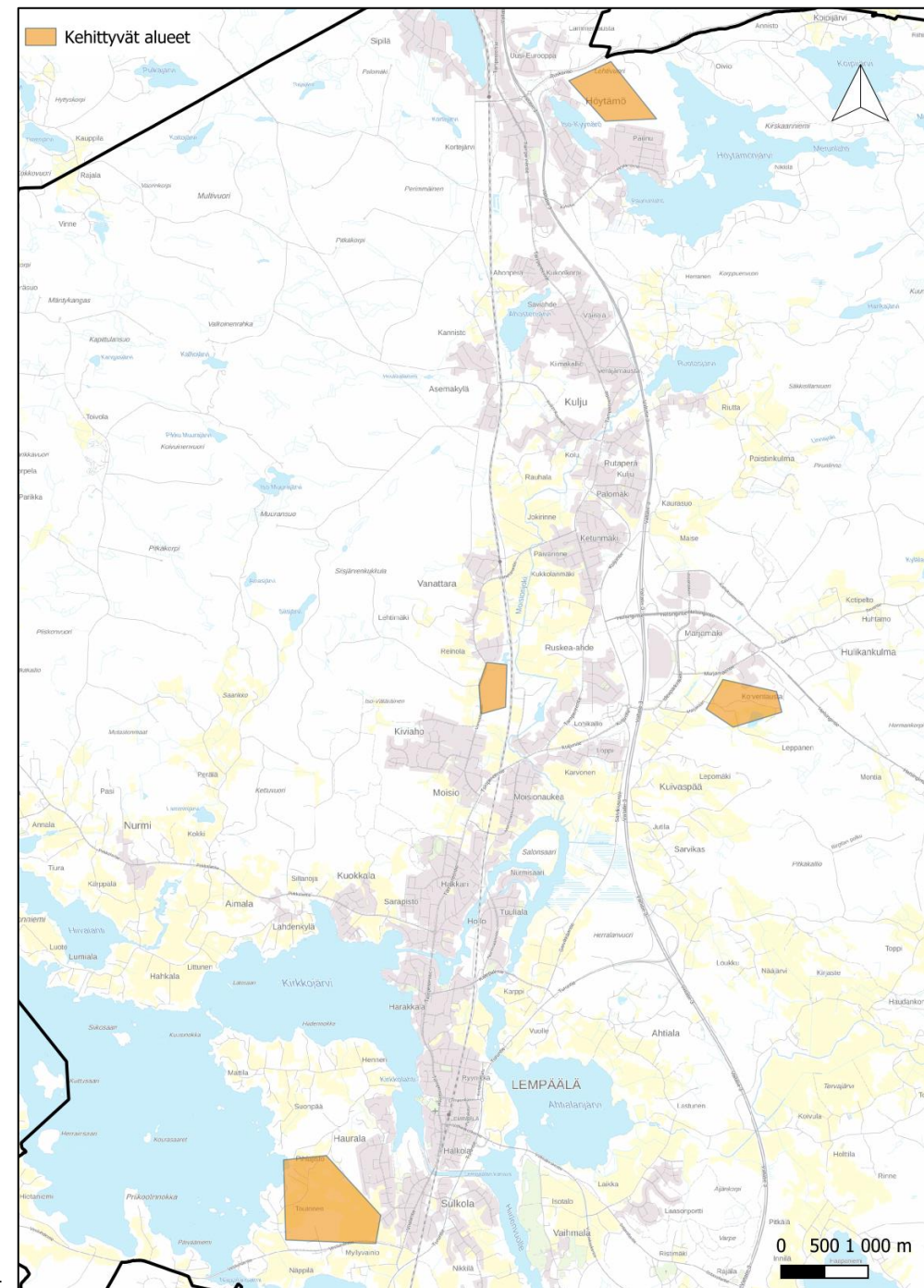
Väestö ja työpaikat

- Väestön ja työpaikkojen alueellinen jakautuminen on tärkeää huomioida kaupunkipyörien asemaverkoston suunnittelussa, koska se vaikuttaa potentiaalisten käyttäjien matkatarpeisiin. Alueilla voi olla myös erilaisia matkatarpeita, esimerkiksi palvelukeskittymiä, jotka vaikuttavat kaupunkipyörien käyttötarpeisiin.
- Lempäälän väestö on jakautunut pitkittäisesti pohjois-etelä-suunnassa junarataa mukaillen Tampereen rajalle asti. Työpaikat ovat osittain sekoittuneet samoille alueille kuin väestö. Marjamäellä on kuitenkin selkeä työpaikkoihin keskittynyt alue.
- Pitkittäinen maankäyttö voi tuottaa haasteita kaupunkipyöräpalvelulle pidempien matkojen vuoksi, mutta maankäytön tiheys ja osittainen sekoittuneisuus voi luoda hyvät puitteet kaupunkipyöräpalvelulle.
- Sekoittunut maankäyttö on yleensä otollisempi kaupunkipyöräpalvelulle, koska sekoittuneilla alueilla liikennettä on moneen suuntaan pitkin päivää. Erottuneella maankäytön alueella kaupunkipyörien saatavuus vaihtelee kellonajan mukaisesti. Asuinalueilta usein kaupunkipyörillä mennään työpaikka-alueille sekä sekoittuneen maankäytön alueille. Iltapäivällä matkataan takaisin asuinalueille.



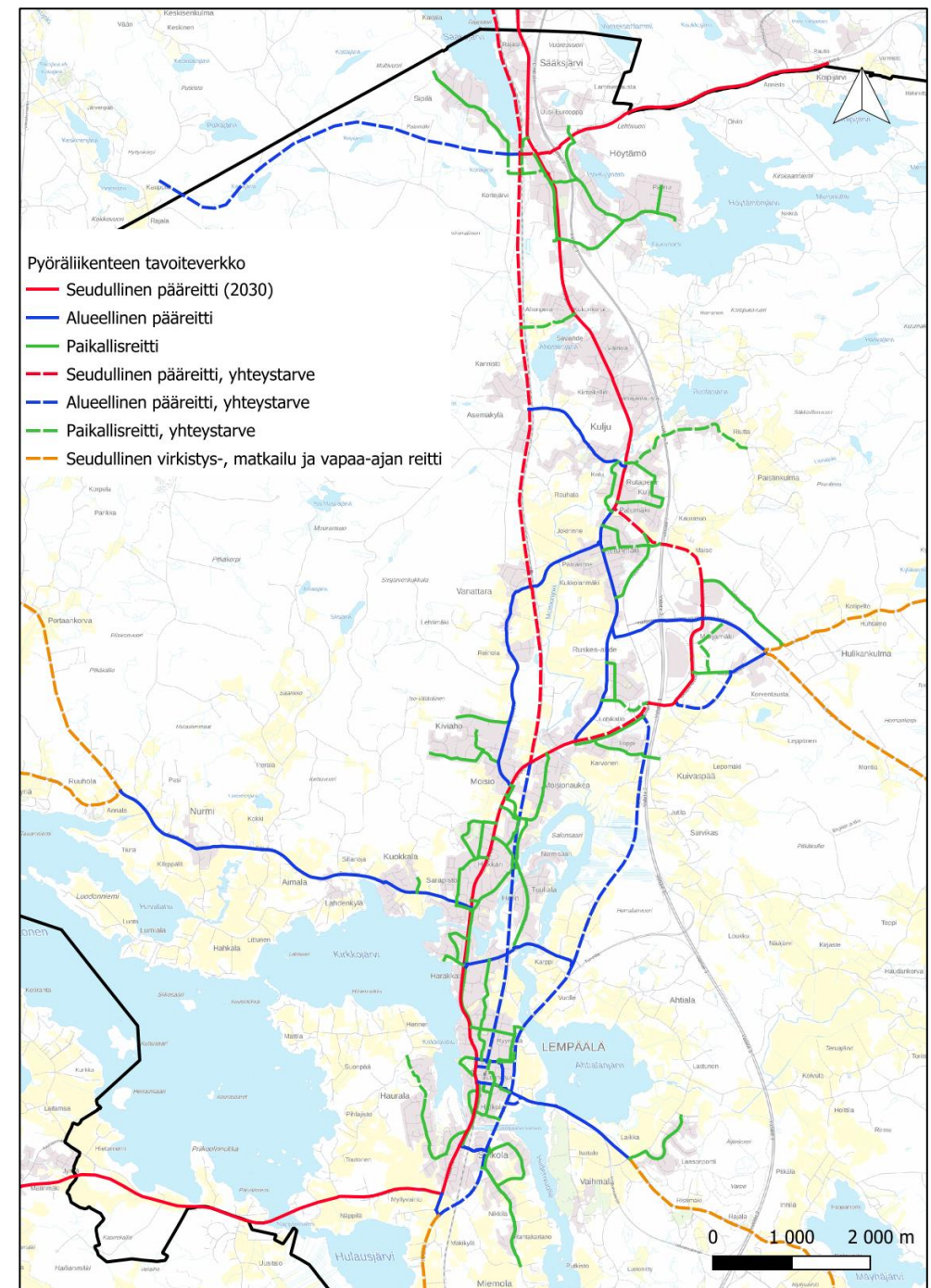
Maankäytön kehittyminen

- Maankäytön kehittyminen vaikuttaa kaupunkipyöräpalvelun toteuttamiseen ja kannattavuuteen tulevaisuudessa.
- Lempäälän keskustan lähetyvillä olevan Hauralan alueelle on odotettavissa maankäytön kehittämistä asemakaavatyön edetessä.
- Lempäälän kunnalle keskeisen Ideaparkin ympäröivän alueen maankäyttöä kehitetään myös asutuksen puolesta.
- Tampereen kuntarajan lähellä sijaitsevaa Sääksjärven ja Lehtovuoren aluetta kehitetään nykyisestä.
- Lisäksi Vanattaran ja Moisio väliin rakennetaan lisää asutusta palvelevaa maankäyttöä.



Pyöräliikenne

- Kaupunkipyöräjärjestelmän asemaverkoston sijoittelussa pyöräliikenteen tavoiteverkon, kuten pää- ja aluereittien, huomioiminen on tärkeää, sillä sen avulla pystytään parantamaan palvelun houkuttelevuutta ja kohteiden saavutettavuutta. Samalla voidaan tukea kaupunkipyöräjärjestelmän integrointia muiden liikennemuotojen kanssa sekä lisätä turvallisuutta ja optimoida käyttöastetta.
- Asemien sijoittaminen tavoiteverkon reittien varrelle vastaa pyöräilijöiden todellisia liikkumistarpeita, tekee niistä helposti löydettäviä, mahdollistaa sujuvan matkaketjun joukkoliikenteen kanssa ja vähentää konflikteja muiden tienkäyttäjien kanssa, mikä tukee kestävästä kaupunkiliikennettä.
- Seudullinen pääreitti ei ole vielä yhtenäinen. Toisen seudullisen pääreitit on tarkoitus kulkea Tampereentietä ja Ideaparkinkatua pitkin. Toisen pääreitit on tarkoitus kulkea radan viertä pitkin.
- Alueellisia pääreittejä menee seudullisen pääreitit varrelta asuinalueille. Osa alueellisista pääreiteistä ei ole vielä toteutettu.
- Lempäälässä sijaitsee useita paikallisreittejä asuinalueiden läpi. Paikallisreitit toimivat väylinä pääreiteillä.



Taustakartta: MML

Joukkoliikenne

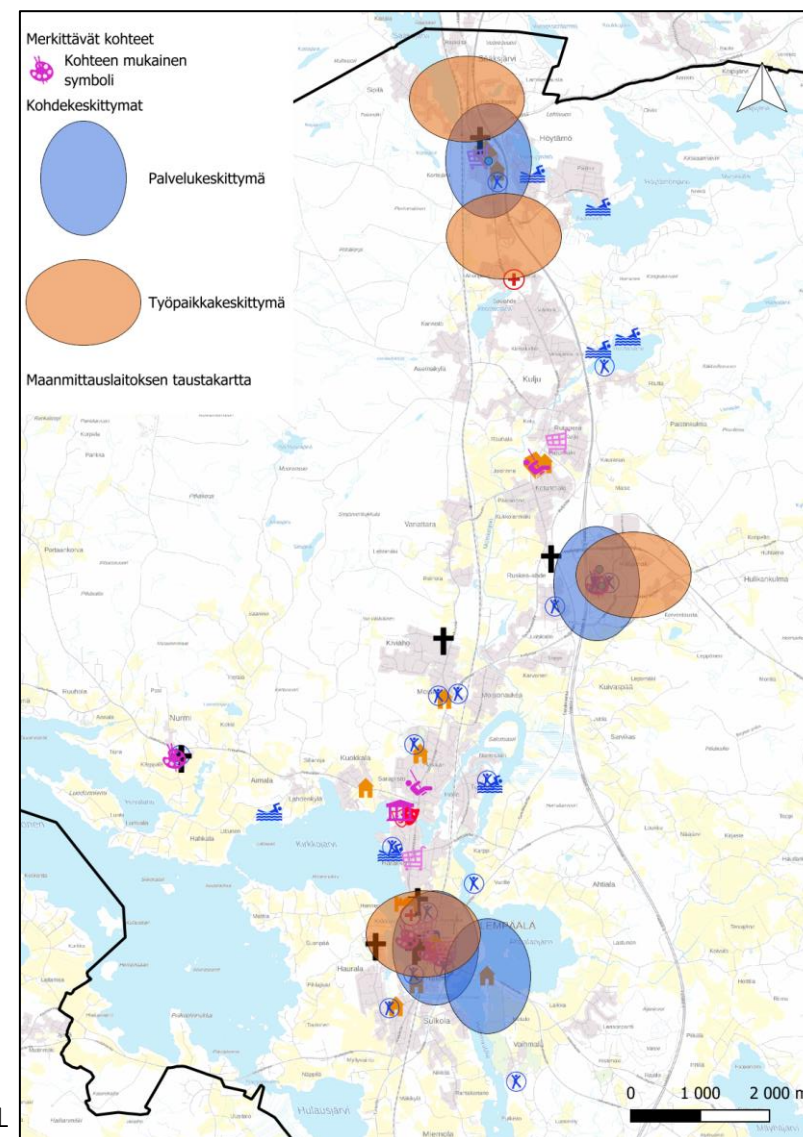
- Lempäälässä menee useampia Nyssen linjoja nauhataajamaa pitkin. Bussiliikenteen palvelutaso on kuitenkin vaihtelevaa.
- Suurin osa vuoroista menee Tampereentietä, Ideaparkinkatua ja Vt 3 pitkin.
- Nyssen linjasto talvikaudella 2025-2026 on esitetty kuvassa oikealla.
- Oleellinen osa Lempäälän joukkoliikennepalvelua on junaliikenne. Lempäälässä pysähtyvät niin kauko- kuin lähijunatkin.
- Sääksjärven alueelle suunnitellaan lähijunaseisaketta. Tämän hetken tietojen mukaan päätös seisakkeen rakentamisesta tehdään vuonna 2026 ja mahdollinen liikennöinti alkaisi vuonna 2031.



Nyssen talvikausi 2025-2026 remix-karttapalvelussa:
<https://eu.remix.com/project/aac06c79>

Pyörämatkoja synnyttävät kohteet

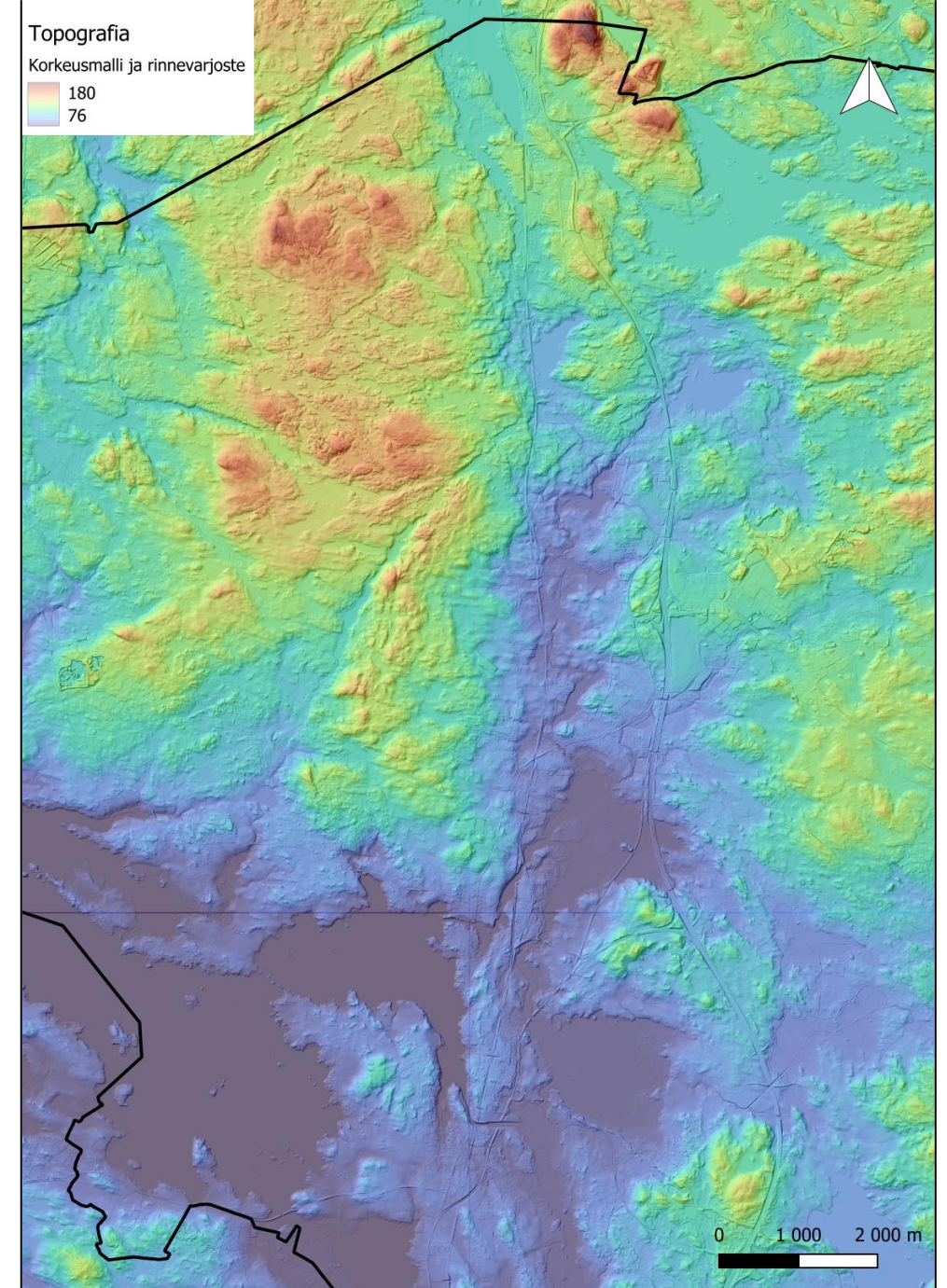
- Kaupunkipyöräjärjestelmän potentiaaliin ja asemien sijoitteluun vaikuttaa merkittävästi pyörämatkoja houkuttelevien kohteiden sijoittuminen.
- Asuinalueiden, työpaikka-alueiden sekä joukkoliikenneasemien lisäksi pyörämatkoja houkuttelevia kohteita voivat olla esimerkiksi erilaiset kunnalliset ja yksityiset palvelut, liikunta-kohteet ja oppilaitokset.
- Kaupunkipyöräasemat ovat erityisen potentiaalisia erilaisissa palvelukeskittymissä, koska ne palvelevat suuria kävijämääriä ja tarjoavat kätevän liikkumisvaihtoehdon lyhyille matkoille.
- Kaupunkipyöräasemaverkoston integrointi osaksi palvelukeskittymiä tukee kestävästä liikkumisesta sekä saavutettavuutta, kun ihmiset voivat joustavasti pysähtyä asioimaan lähellä erilaisia kohteita.
- Lempäälässä pyörämatkoja houkuttelevat kohteet painottuvat erilaisina palvelu- ja työpaikkakeskittyminä erityisesti keskustan, Ideaparkin ja Sääksjärven ympäristöön. Lisäksi ulkoilu- ja vapaa-ajan kohteita jakautuu melko tasaisesti näiden keskittymien väliin nauhataajamalle.



Taustakartta: MML

Topografia

- Topografian ja pinnanmuotojen huomioiminen on tärkeää kaupunkipyöräjärjestelmän potentiaalin arvioinnissa sekä asemaverkoston määrittelyssä, sillä tasaiset ja loivat maastot tekevät pyöräilystä mukavampaa ja houkuttelevampaa, kun taas jyrkät mäet voivat vähentää käyttöastetta.
- Tasaiset reitit parantavat pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta, mikä on tärkeää erityisesti ikääntyneille ja vähemmän aktiivisille pyöräilijöille. Hyvin suunniteltu asemaverkosto, joka ottaa huomioon maaston muodon, takaa järjestelmän toimivuuden ja käyttäjien tyytyväisyyden.
- Lempäälän topografia on melko tasaista tiheän maankäytön alueilla. Lisäksi keskeisimmät reitit sijaitsevat pääosin melko tasaisella alueella. Selkeä muutos topografiassa on Tampereen kuntarajaa lähestyessä Sääksjärven alueella. Sääksjärvi sijaitsee korkeammalla kuin suuri osa asutetusta Lempäälästä.



5. Asukaskysely

Asukaskyselyn keskeisimmät nostot

- Asukaskysely oli avoinna 3.11-24.11.
- Vastaaajia oli maltillisesti, noin 40 kpl.
- Suurin osa vastaajista asui Lempäälässä
- Kyselyssä kartoitettiin liikkumistapoja, kokemuksia Tampereen kaupunkipyöräpalvelusta, kaupunkipyöräpalvelun toiveista ja kehittämistarpeista, mielipiteitä kaupunkipyörästä ja niiden käytöstä sekä toiveita asemien sijainneista ja asukkaille tärkeistä kaupunkipyörällä pyöräiltävistä reiteistä.
- Asukaskyselyn laajempi kooste on selvityksen liitteenä.

Asukaskyselyn keskeisimmät nostot

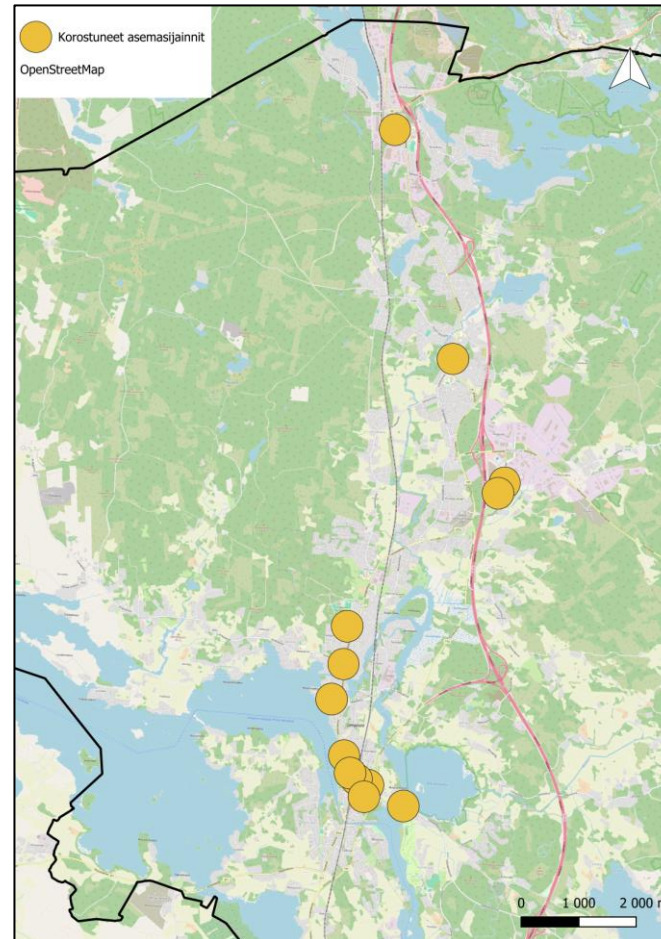
- Noin kolmasosa vastaajista uskoi käyttävänsä kaupunkipyöriä Lempäälässä. Kolmasosa vastaajista saattaisi käyttää.
- Yleisimpiä matkatyyppejä, joilla kaupunkipyöriä käytettäisiin ovat asiointimatkat, vapaa-ajan matkat ja työmatkat.
- Kaupunkipyörät koettiin käteväksi tavaksi liikkua. Positiiviseksi koettiin se, ettei tarvitse kokea huolta oman pyörän turvallisesta säilyttämisestä. Kaupunkipyörät miellettiin myös joukkoliikenteen täydentäjäksi. Myös mahdollisuus valita eri kulkutapa meno- ja paluumatkalle korostui vastauksissa.
- Kaupunkipyöriä käytettäisiin eniten Lempäälän sisällä, mutta myös muualla seudulla ja esimerkiksi Lempäälän ja Tampereen välisillä matkoilla.

Asukaskyselyn keskeisimmät nostot

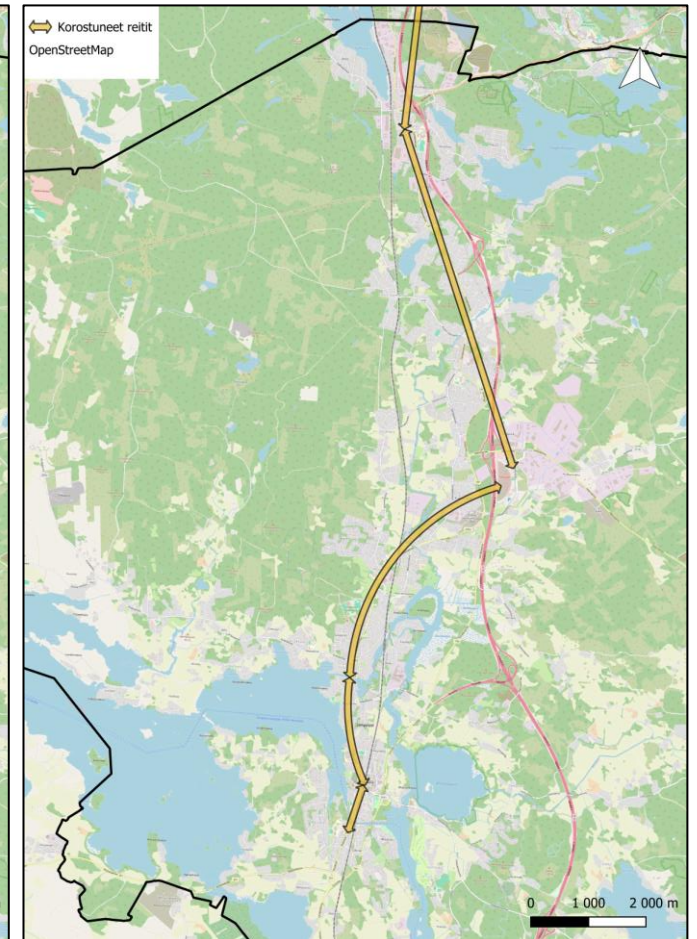
Tärkeimmät käyttötarkoitukset

- Liityntäliikenne asuinalueilta asemalle
- Liityntäliikenne bussipysäkille
- Kauppareissut Ideaparkkiin
- Asiointi keskustassa
- Liikkuminen Lempäälän ja Tampereen välillä

Taustakartta:
OpenStreetMap



Yhteensä 93 kpl



Yhteensä 18 kpl

6. Kaupunkipyöräpalvelun toteutus Lempäälässä

Vaihtoehdot palvelun aloitukseen

Vaiheistuksen eri vaihtoehdot

- Palveluverkko on mahdollista toteuttaa heti kokonaisuudessaan tai vaiheistettuna.
- Kokonaisuutena toteuttamisen etuna on se, että verkosto on heti alusta asti kattava ja täten houkutteleva.
- Vaiheistuksen etuna on se, että voidaan pilotoida palvelua keskeisimmillä alueilla ja sen pohjalta päivittää verkkoa ja palvelua.
 - Ensimmäinen vaihe voidaan toteuttaa halvemmalla, mutta laajennuksen vuosikustannukset ovat suhteessa kalliimpia.
 - Ensimmäisen vaiheen on oltava kuitenkin riittävän kattava, jotta palvelulla on edellytykset menestyä

Operoinnin eri vaihtoehdot

- Palveluverkko voidaan myös toteuttaa heti kokonaisuudessaan, mutta eri prioriteetin kohteita voidaan operoida eri tasoilla.
- Keskeisimpiä asemia voidaan operoida korkeimmalla palvelutasolla ja vähemmän keskeisiä asemia matalammalla palvelutasolla.
- Käytännössä tämä tarkoittaa, että asemaverkosto on laaja ja tietyillä asemilla on lähtökohtaisesti aina pyöriä tarjolla

Vaihtoehdot palvelun aloitukseen

Toteutustapa 1: Koko kaupunkipyöräpalvelun ja kaikkien asemien toteuttaminen samanaikaisesti



Kustannukset: Suuremman alkuinvestoinnin tarve kaikkien pyörien ja infrastruktuurin hankkimiseen ja palvelun yhtäaikaiseen käynnistämiseen. Mahdollisia volyymietuja hankinnoissa ja asennuksissa yhden isomman hankekokonaisuuden muodossa.



Saavutettavuus: Palvelu on heti käytettävissä koko Lempäälässä, mikä mahdollistaa laajemman liikkuvuuden ja yhteyksien parantumisen kaikkialla heti alusta lähtien. Palvelun yhtäaikainen toteutus osoittaa panostusta koko Lempäälän alueen liikkumiseen.



Käytettävyys: Käyttäjät kaikkialla kunnassa saavat pyörät käyttöön ja voivat hyötyä kaupunkipyöräjärjestelmästä samanaikaisesti, mikä voi lisätä järjestelmän tehokkuutta ja edistää pyörien käyttökulttuuria ja positiivista kuvaa.



Käyttöönotto: Yhtäaikainen käyttöönotto voi johtaa alkuvaiheen toimintahäiriöihin ja käyttökokemuksen ongelmiin.



Infrastrukturi: Yhtenäinen infrastrukturi voidaan toteuttaa kaikkialla kunnassa samalla kertaa, mikä voi parantaa käyttäjäkokemusta ja helpottaa ylläpitoa.



Käyttäjäkokeemus: Koko kunnan asukkaat kokevat tasa-arvoisuuden pyörien saatavuudessa, ja pyörien käyttökulttuuri voi levitä nopeasti. Kuitenkin käyttöönoton alkuvaiheen mahdolliset haasteet voivat vaikuttaa laajemmin.

Toteutustapa 2: Kaupunkipyöräpalvelun toteuttaminen kahdessa vaiheessa



Kustannukset: Investoinnit voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti jakaa pidemmälle aikavälille. Mahdollisuus tehdä pilottivaiheessa muutoksia ennen laajennusta, mutta vuosikustannukset voivat olla suuremmat.



Saavutettavuus: Palvelun saatavuus ja hyöty on aluksi rajattu tietyille alueille, mikä voi vähentää kiinnostusta ja käyttöä ennen toisen vaiheen toteuttamista.



Käytettävyys: Vaiheittain toteutettu palvelu ei välttämättä tue kokonaisvaltaista kaupunkipyöräkokemusta ja yhtenäisyyttä heti alusta lähtien.



Käyttöönotto: Pilotoimalla ja vaiheissa toteutettu kaupunkipyöräpalvelu mahdollistaa optimoinnin ennen laajennusta.



Infrastrukturi: Vaiheittaisessa toteutuksessa voidaan ensimmäisessä vaiheessa keskittyä tiettyihin alueisiin. Kahden vaiheen toteutus saattaa luoda monimutkaisuutta projektin jatkon hallinnassa.



Käyttäjäkokeemus: Vaiheistuksen avulla saadaan palautetta ja kokemuksia, jotka voidaan hyödyntää järjestelmän parantamisessa ennen laajennusta. Muiden alueiden asukkaat voivat tuntea tyytymättömyyttä, kun järjestelmä keskittyy vain tiettyihin kunnan osiin painottaen seudullista liikennettä eikä Lempäälän sisäistä liikkumista.

Suosittelava ratkaisu

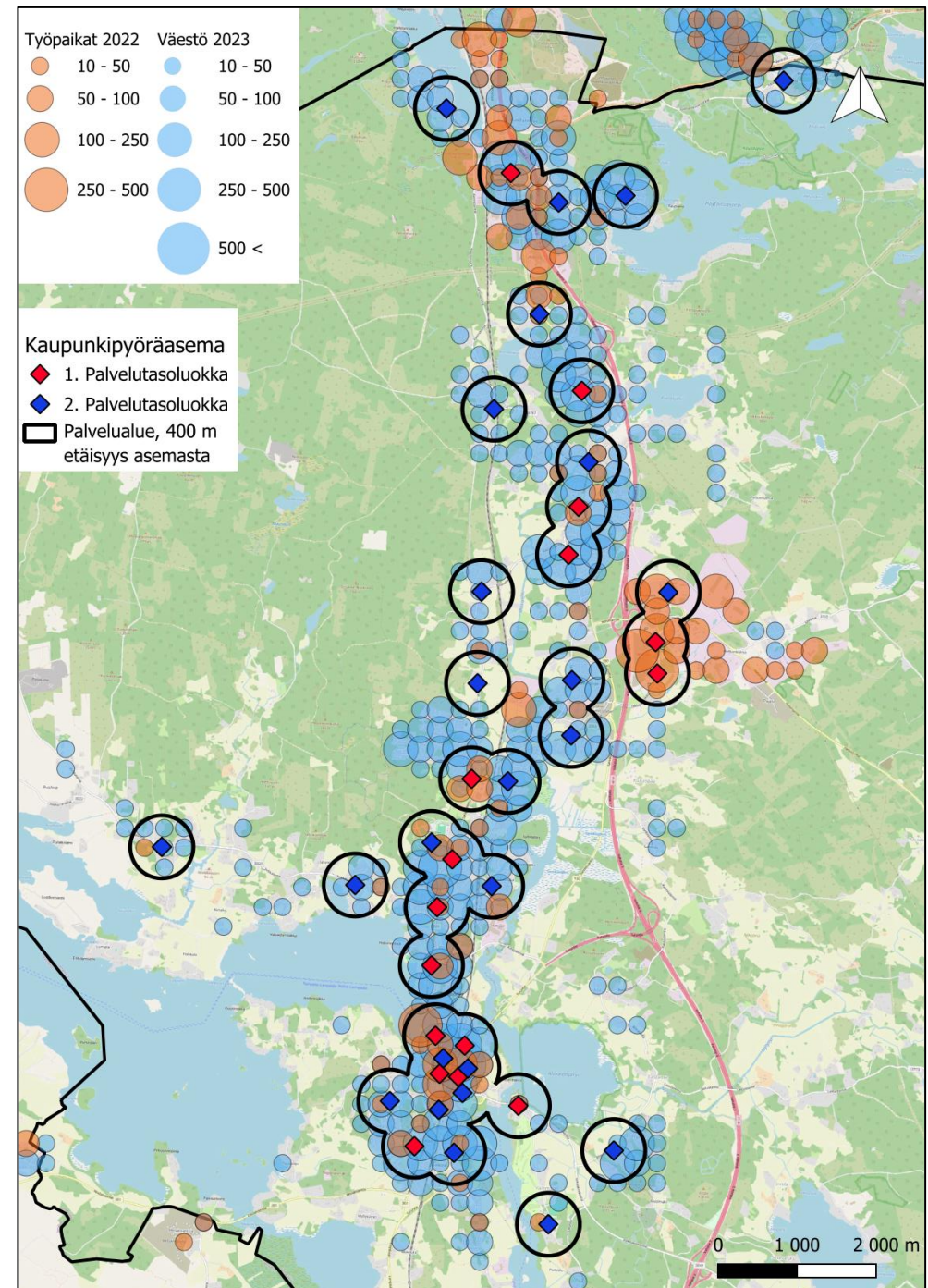
- Lempäälässä toimisi todennäköisesti paremmin ratkaisu, jossa koko alue toteutetaan kerralla. Se luo kaupunkipyöräpalvelulle parhaan mahdollisuuden menestyä. Vaihtoehdon edut ovat huomattavasti suuremmat kuin vaiheittaisen toteutuksen.
- Kaupunkipyöräasemat on hyvä jakaa eri palvelutasoluokkiin.
 - Eri palvelutasoluokat käytännössä tarkoittavat niiden operointiluokkia.
 - Alhaisen palvelutason asemalle pyöriä tasataan vähemmän ja harvemmin.
 - Korkean palvelutasoluokan asemalle pyöriä tasataan enemmän ja useammin.
 - Korkean palvelutason asemaksi on suositeltavaa määrittää ne kohteet, joissa halutaan olevan mahdollisimman usein pyöriä saatavilla.
 - Alhaisen palvelutason asemaksi voidaan osoittaa sellaisia kohteita, joihin on hyvä päästä pyörällä, mutta ei kuitenkaan ole niin suurta tarvetta olla aina pyöriä saatavilla.
- Alhaisen palvelutasoluokan kustannukset ovat matalammat kuin korkean palvelutasoluokan. Asettamalla osa asemista alhaiselle palvelutasoluokalle voidaan vaikuttaa siihen, että kustannukset eivät välttämättä ole kovin paljoa suuremmat laajemmalla alueella kuin vaiheittaisen toteutuksen ensimmäisessä osassa.

Alustavat asemasijainnit

Asemaverkosto luonnos

- Kaupunkipyöräpalvelulle potentiaalisimpia alueita ovat ja Sääksjärven, Hakkarin ja Kuljun asuinalueet Ideapark ja keskusta.
- Kaupunkipyörärien sijoittelu perustuu erityisesti tehokkaan joukkoliikenteen, asuinalueiden ja palvelukeskittymien yhdistämiseen.
- Suunnitellussa asemaverkostossa alustavat asemasijainnit on esitetty palvelualueella, joka kattaa 400 metrin etäisyyden asemasta. Tässä asemaverkostossa asemia on sijoitettu Lempäälän alueelle yhteensä 41.
- Asemaverkosto on jaoteltu kahteen palvelutasoluokkaan. Ensimmäisen palvelutasoluokan alueella asuu noin 8 000 asukasta ja toisen palvelutasoluokan alueella noin 9 400 asukasta. Palvelualueet ovat osittain päällekkäisiä. Yhteensä koko palvelualueella asuu noin 14 500 asukasta.

Palvelualue	Asemat	Asukkaat	Asukkaat/asema
Lempäälä, koko alue	41	14 530	354
Palvelutasoluokka 1	16	8002	500
Palvelutasoluokka 2	25	9446	378



7. Kaupunkipyöräpalvelun vaikutukset ja perustelut

Strategiat

- **Hiilineutraali Pirkanmaa 2030**

- Toimenpide: Lihasvoimalla tapahtuvan liikkumisen edellytysten parantaminen (esim. merkittävät väyläverkon parannukset kuten pyöräbaanat, kaupunkipyöräjärjestelmät). Vastuutaho kunnat, valtio, yritykset

→ Kaupunkipyörät parantavat pyöräliikenteen kulkutapaosuutta ja parantavat kestäviä matkaketjuja

- **Hiilineutraali Lempäälä 2030**

- **Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma**

- Osallistutaan aktiivisesti Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin.

- **Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimus**

- Kestävät kulkumuodot ovat kilpailukykyisiä ja luovat houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Kestävien kulkutapaosuuksien osuus Tampereen kaupunkiseudulla tehtävistä matkoista on noussut yli 55 prosenttiin.

→ Kaupunkipyörät parantavat pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta ja lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta

- **Kuntastrategia**

- "Vahvistamme kestäviä työ- ja asiointiliikkumisen muotoja. Tuetaan joukkoliikennettä erilaisilla suunnitteluratkaisuilla. Aktiivisiin liikkumismuotoihin perustuvia elämäntapoja vauhditetaan täydentämällä pyöräily- ja kävelyreittejä."
- Tavoitteena edistää liikkumista ja aktiivista elämää sekä vähentää liikkumattomuuden kustannuksia.

- **Lempäälän kunnan liikkumishjelma**

- "Vahvistamme kestäviä työ- ja asiointiliikkumisen muotoja."
- "Edistetään kävelyä ja pyöräilyä yhteistyössä eri palvelualojen kanssa."
- "Kävely ja pyöräily työmatkoilla lisääntyy."

- **Valmisteilla olevat hyvinvointiohjelma, elinvoimaohjelma sekä matkailusuunnitelma.**

Lempäälän omat tavoitteet palvelulle

Lempäälän kunta on asettanut alustavia strategisia tavoitteita kaupunkipyöräpalvelulle, mitkä vastaavat myös kunnan omiin ja seudullisiin strategioihin

- Kaupunkipyörät parantavat kestävän liikkumisen olosuhteita ja tuovat pyöräliikenteen näkyväksi kulkumuodoksi Lempäälään
- Kaupunkipyörät parantavat joukkoliikenteen runkoyhteyksien saavutettavuutta ja parantavat palvelutasoa alueilla, joissa joukkoliikennetarjonta on heikompaa
- Kaupunkipyörät edistävät lempääläisten terveyttä ja hyvinvointia tarjoamalla matalan kynnyksen lihasvoimaan perustuvan kulkumuodon kaikkien saataville
- Kaupunkipyörät vaikuttavat positiivisesti Lempäälän liikenteestä koituviin päästöihin
- Kaupunkipyörät tarjoavat huolettoman ja käyttövarman vaihtoehdon jo olemassa oleville kulkumuodoille
- Kaupunkipyörät parantavat Lempäälän brändiä helppona paikkana asua

Matka- ja käyttäjämääräarviot, terveystaloudelliset vaikutukset ja kustannusarviot

Pyöräkonsepti	Konversio (%)	Asemat (kpl)	Pyörät (kpl)	Kausikäyttäjät (kpl)	Matkat/kausi (kpl)	Käyttöaste (matkaa/pyörä/päivä)	Terveystaloudelliset vaikutukset (€, inflaatiokorjattu 2025 tasoon)	Vähenevät CO2-päästöt (1000kg)	Bruttokustannukset /vuosi (€)	Lippu- ja sponsoritulot /vuosi (€)	Nettokustannukset /vuosi (€)	Nettokustannukset yhteensä (€)	Subventio €/matka*
Mekaaniset	2,5	41	90	221	17 678	0,98	488 000	11	90 000	18 900	71 100	568 800	4,0
Hybridi	3,5	41	90	309	24 749	1,37	688 000	16	135 000	28 100	106 900	855 200	4,3
Sähkö	5,5	41	90	486	38 891	2,16	1 080 000	25	180 000	61 700	118 300	946 400	3,0

Muuttujat ja taustaoletukset:

- Konversio-oletus on arvio siitä, mikä osuus kaupunkipyöräpalvelun palvelualueen 15-64 –vuotiaista asukkaista ostaa palvelun kausituotteen. Konseptikohtaiset konversio-oletukset on suhteutettu Tampereen nykyisen palvelun konversioon, mutta niitä on skaalattu hieman alaspäin.
- Sponsoriraha laskettu Tampereen kaupungin arvioimista sponsorirahoista yhteistyösopimuksen mukaisilla karkeilla kuntasuuksilla, Lempäälän osuus karkeasti 6 %.
- Pyörätyyppien hinta-arviot perustuvat Tampereen kaupungin pitämiin alustaviin markkinavuoropuheluihin
- Kausilippujen hinnat 35-70 € riippuen konseptista (päätetään vasta keväällä 2026)
- Oletus, että kausikäyttäjät tuovat jatkossakin 60 % lipputulosta, lipputulossa käytetty varovaisuuskerrointa
- Matka- ja käyttäjämäärät perustuvat alustavaan palveluverkkosuunnitelmaan sekä Tampereen nykyisen palvelun toteutuneisiin käyttömääräkeskiarvoihin

HUOM! Luvut ovat varovaisia arvioita, joita kannattaa käyttää suuntaa-antavina eri konseptien arviointia varten.

8. Palvelun hankinnan valmistelu

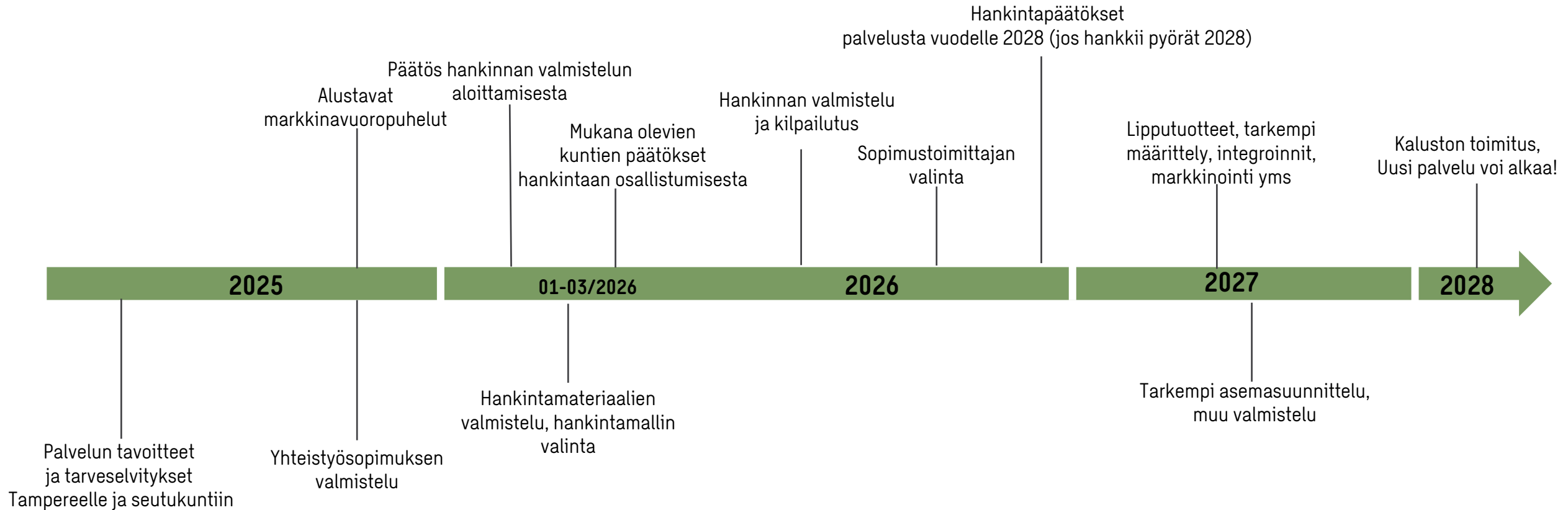
Valmistelun tehtävät

- Tampereen kaupunki koordinoi hankinnan valmistelua
 - Tampere vastaa hankintamateriaalien tuottamisesta ja kilpailutuksesta
 - Muiden kuntien odotetaan osallistuvan palvelun ominaisuuksien määrittelyyn

Pyörätyypit, palvelutaso, lipputuotteet, käyttöehdot jne

- Mukaan lähtevien kuntien on hyväksyttävä kaupungin yhteistyösopimus alkuvuodesta 2026, jossa sovitaan palvelun valmistelusta ja palvelun aikaisten kustannusten ja tulojen jaosta
- Osallistuvien kuntien tulee tehdä periaatepäätös hankintaan osallistumisesta alkuvuodesta 2026.
 - Hankintaan osallistuminen ei sido palvelun hankintaan
 - Kunnat voivat tilata oman tarpeensa mukaan palvelua joko heti sopimuskauden alussa tai myöhemmin tiettyjen reunaehtojen puitteissa
 - Hankinnassa tavoitellaan yhden toimittajan puitejärjestelyä
- Mikäli Lempäälän kunta hankkii kaupunkipyöräpalvelua osana yhteistä puitejärjestelyä:
 - Tulee Lempäälän kunnan osallistua palvelun aikaiseen ohjausryhmätoimintaan, palvelun kehittämiseen ja varata resursseja palvelusta vastaamiseen oman palvelunsa osalta
 - Kunkin kunnan tulee suunnitella oma asemaverkostonsa vielä tarkemmin ja määritellä tarkat sijainnit katualueilta kaupunkipyöräasemille
 - Kunkin kunnan tulee laatia palvelulle oma mikroliikkumislupa uuden lain mukaisin ehdoin

Kaupunkipyöräpalvelun päivityksen tavoiteaikataulu



9. Johtopäätökset

Lempäälän kaupunkipyöräpalvelu

- **Tarveselvityksen perusteella Lempäälän kunnalla on perusteet osallistua seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankintaan**
 - Lempäälällä ei olisi perusteita hankkia omaa, itsenäistä kaupunkipyöräpalvelua, mutta osana seudullista palvelua käyttöpotentiaali kasvaa merkittävästi
 - Seudullisen hankinnan valmistelusta, toimijoita kiinnostavammasta kilpailutuksesta ja laajemmasta hankinnasta saadaan todennäköisesti kustannussäästöjä palvelun järjestämiseen ja hankintaan
- **Lempäälässä on joitain tekijöitä, jotka lisäävät kaupunkipyöräpalvelun potentiaalia**
 - Sijainti lähellä seudun keskuskaupunkia
 - Juna-asema
 - Seudullinen joukkoliikenne
 - Kiinnostavia matkailukohteita
- **Tekijöitä, jotka heikentävät potentiaalia**
 - Nauhamainen taajamarakenne
 - Pitkät etäisyydet
 - Harvahko asutus joillain alueilla

Lempäälän kunnalla on useita omia strategisia tavoitteita, joihin kaupunkipyöräpalvelu vastaa

Yhteenvetona voidaan todeta, että Lempäälän kunnalla on edellytykset toimivalle kaupunkipyöräpalvelulle osana seudullista kokonaisuutta, vaikka palvelu ei saavuttaisi vastaavaa suosiota muihin seutukuntiin nähden. Palvelun kannattavuutta kannattaa mitata oletetun subventioasteen kautta, mutta myös peilaten sitä Lempäälän kunnan tavoitteisiin liittyen esimerkiksi aktiiviseen liikkumiseen, elämänlaatuun sekä ympäristötavoitteisiin.

Suosituksat jatkoon

- Hankintaan osallistuminen ja kaupunkipyöräpalvelun tavoittelu
- Sähköpyörät vähintään osaksi palvelua, tavoitellaan 100 % sähköpyöriä
- Asemakonseptista mahdollisimman joustava, riittävän joustavat palvelutasovaatimukset asemille
- Suosion kasvaessa pyörä- ja asemamäärän kasvattaminen