

Hankinnan käynnistämispäätös: Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu (2028 alkaen)

Yhdyskuntalautakunta 03.03.2026 § 50
147/02.08.00/2026

Valmistelija liikenneinsinööri Valtteri Partanen

Hankinnan tausta:

Tampereen kaupungin nykyisen kaupunkipyöräpalvelun sopimuskausi päättyy vuonna 2027, jonka myötä uuden hankinnan valmistelu on aloitettu vuoden 2025 alussa. Merkittävimpana muutoksena uutta hankintaa varten on otettu tarkasteluun palvelun seudullinen laajentuminen Tampereen ympäryskuntiin. Uusi seudullinen palvelu on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2028, kun Tampereen kaupungin nykyinen sopimuskausi päättyy. Tampereen kaupunkipyöräpalvelu on ollut käytössä vuodesta 2021 lähtien osassa kaupunkia. Palvelun alkuvuodet olivat haastavia toimitusvaikeuksien ja kaluston toimivuuden osalta, mutta onnistuneet päivitykset ovat tehneet palvelusta nykyisin suositumman. Pyörien lukkojen ja käyttäjäsovelluksen päivityksen myötä palvelun käyttö on vakiintunut nykyiselle tasolle, vaikka palvelulla olisi potentiaalia suurempaan suosioon.

Kaupunkipyöräpalvelun päivityksen valmistelu on aloitettu Tampereen kaupungin toimesta selvittämällä nykyisen palvelun oppeja, kansainvälisiä esimerkkejä sekä asetettu alustavia tavoitteita uudelle järjestelmälle. Lisäksi valmistelun aikana on laadittu skenaariotarkastelut palvelun laajuudesta ja tyypistä. Valmistelun aikana järjestettiin avoimet alustavat markkinavuoropuhelut halukkaiden toimijoiden kanssa. Alustavien markkinavuoropuhelujen tavoitteena on ollut saada tietoa tarjolla olevista palveluista sekä viedä tietoa kaupunkipyöräpalvelun päivityksestä alan toimijoille. Valmistelujen aikana laadittujen käyttäjäkyselytutkimusten myötä tunnistettuina kehityskohteina esiin on noussut mm. käyttökauden pituus, sähköavusteisten pyörien tuominen osaksi kaupunkipyöräpalvelua, palvelun laajentuminen niin Tampereella kuin kaupunkiseudulla sekä joukkoliikennelipun integraatio osaksi kaupunkipyöräpalvelua.

Kaupunkipyöräpalvelu kilpailutetaan Tampereen seudun kuntien yhteishankintana. Hankinta toteutetaan niin, ettei hankintaan osallistuminen vielä sido kuntaa tai kaupunkia hankkimaan kaupunkipyöriä, vaan palvelun hankintapäätös voidaan tehdä myöhemmin. Kilpailutuksen lopputuloksena on yhden toimittajan puitejärjestely. Sopimuskaudesta pyritään tekemään ajallisesti pitkä (n. 8-10 vuotta), joka mahdollistaa palvelun joustavan kehittämisen sopimuskauden aikana ja sitouttaa palveluntuottajan sekä tilaajat palvelun pitkäjänteiseen parantamiseen osana mikroliiKENNepalveluteknologian kehittymistä.

MikroliiKKumispalveluiden yleistä kehitystä tukee myös vaatimuksiltaan riittävän joustava palvelusopimus kilpailutuksen tekniset reunaehdot kuitenkin tarkasti huomioiden. Näillä tekijöillä varmistutaan käyttäjälleen toimivasta sekä luotettavasta palvelusta. Osana valmistelua Tampereen kaupunkiseudun ympäryskunnat ovat voineet osallistua valmisteluun selvittämällä oman kuntansa potentiaalia kaupunkipyöräpalvelulle hankintaan osallistumista varten. Tampereen ja Lempäälän lisäksi Pirkkala, Nokia ja Vesilahti ovat selvittäneet kaupunkipyöräpalvelun toimintaedellytyksiä omissa kunnissaan vuoden 2025 aikana.

Yhteishankinta toteutetaan Tampereen kaupungin koordinoimana, jossa Tampere vastaa hankintamenettelystä (puitejärjestelyn kilpailutuksen osalta) yhteistyösopimuksella sovitulla tavalla hankintamenettelyyn osallistuvien hankintayksiköiden puolesta. Kuntien vastuulle jää asemaverkoston sijainnin tarkentaminen katualueille, oman alueensa palvelutasovaatimusten ja palvelun keskeisten mittareiden määrittäminen, mikroliikkumislupien valmistelu uuden lainsäädännön (Laki liikenteen palveluista 320/2017) mukaisesti sekä osallistuminen palvelun ohjaus- ja kehitystyöhön sopimuskauden aikana. Tampereen kaupunki tekee valituskelpoisen julkista hankintaa koskevan hankintapäätöksen puitejärjestelyä koskevasta kilpailutuksesta. Hankintaan osallistuvat kunnat tekevät puitejärjestelyä koskevan päätöksen lainvoimaisuuden myötä puitejärjestelyyn perustuvia hankintoja koskevat hankintapäätökset kaupunkipyöräpalvelun käyttöönotosta, joihin ei hankintalain (1397/2016) mukaisesti voi hakea muutosta. Seudullisen yhteishankinnan käynnistäminen ei siis vielä sido Lempäälän kuntaa hankkimaan kaupunkipyöräpalvelua itselleen, vaan palvelua voidaan tilata sopimuskauden myöhemmissäkin vaiheissa tiettyjen reunaehtojen puitteissa.

Hankintaan osallistuminen edellyttää kaikissa seudullisesta palvelusta kiinnostuneissa kunnissa päätökset alkuvuoden 2026 aikana, jolloin hyväksytään myös seudullinen yhteistyösopimus ja linjataan Lempäälän osallistuminen kilpailutuksen valmisteluun. Alustava ajankohta seudullista kaupunkipyöräpalvelua koskevien hankintapäätösten tekemiselle olisi loppuvuodesta 2026, jolloin hankintaa koskevista määrärahoista voidaan linjata tulevien vuosien 2027 ja 2028 talousarvioiden valmistelussa. Aikaisintaan kaupunkipyöräpalvelu saadaan käyttöön kevätkaudesta 2028 alkaen. Kuntien omassa päätöksenteossa tulee huomioida myös Tampereen kaupungin tekemästä valituskelpoisesta hankintapäätöksestä aiheutuva mahdollinen valituskäsittely sekä sen tuoma ajallinen viivästys hankinnan etenemiseen.

Kaupunkipyöräpalvelu:

Kaupunkipyöräpalvelu on yleinen nimitys järjestelmälle, jossa pyöriä voi vuokrata lyhytaikaiseen käyttöön. Toistaiseksi kaupunkipyöräpalveluja on Tampereen lisäksi käytössä Turussa, Helsingissä, Espoossa, Lahdessa ja Kuopiossa. Kaupunkipyöräpalvelut toimivat yleensä siten, että pyöriä on saatavilla useilla kaupunkipyöräasemilla, jotka sijaitsevat yleensä joukkoliikenteen pysäkkien lähellä, kuntien ja kaupunkien keskustoissa sekä palveluiden, työpaikkojen ja asutuksen äärellä. Yleisesti kaupunkipyörien voidaan katsoa olevan joukkoliikennejärjestelmää täydentävä kulkutapavaihtoehto. Ne helpottavat arkiliikkumista ja mahdollistavat pyöräilyn, vaikka ei omistaisi omaa polkupyörää. Käyttäjät voivat käyttää pyörää tietyn aikaa kerrallaan ja palauttaa sen myös eri kaupunkipyöräasemalle, kuin sieltä, mistä pyörä on vuokrattu. Esimerkiksi Helsingin kaupunkipyöräpalvelu on toimintaalueella tehtyjen käyttäjätutkimusten mukaan saanut kaupunkipyörien aktiivikäyttäjiä hankkimaan oman polkupyörän.

Uuden kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnassa erityisen tärkeitä ominaisuuksia ovat seudullisuus, järjestelmän toimivuus, helppokäyttöisyys ja taloudellinen tehokkuus. Palvelun tulee olla myös edullisesti saatavilla käyttäjille. Käyttäjän näkökulmasta on tärkeää, että yhdellä rekisteröitymisellä pääsee käyttämään samalla teknologialla ja toimintalogiikalla toimivaa kaupunkipyöräjärjestelmää seudun ympäryskuntien välillä.

Tämä parantaa kaupunkipyöräjärjestelmän käyttökokemusta ja mahdollistaa palvelun sujuvan käytön mm. joukkoliikennematkan alku- ja loppupäässä. Asiakkaille pyörien käyttöönotto tapahtuu automatisoidusti itsepalveluperiaatteella ja käytön hinnoittelumalleilla pyritään ohjaamaan lyhytaikaiseen käyttöön. Menettelyllä halutaan mahdollistaa pyörien jatkuva saatavuus vuorokauden ympäri ja korkea käyttöaste. Lähtökohtaisesti kaupunkipyöräkausi sijoittuu sulan maan aikaan, mutta kaupunkipyöräkauden tulisi myös olla jatkettavissa talvikaudelle.

Kuntien hankkimassa palvelussa, kukin kunta määrittää kaupunkipyörien asemaverkoston ja asemien tarkat sijainnit. Tällöin liikkumispalvelun aiheuttamat negatiiviset vaikutukset muulle liikenteelle, esimerkiksi jalankululle, voidaan minimoida. Kaupunkipyöräpalvelun potentiaali korotstuu merkittävästi joukkoliikennevälineen, kuten bussin tai junan liityntämatkoissa. Kaupunkipyöräpalvelu parantaa alueellisen joukkoliikennepalvelun saavutettavuutta erityisesti niillä alueilla, jonne nykyiset bussilinjat eivät kulje. Palvelun hinnoittelulla liikkumispalvelu voidaan mahdollistaa laajasti kuntalaisille. Julkisrahoitteista kaupunkipyöräpalvelua voidaan sen luonteensa vuoksi pitää joukkoliikennepalveluna tai joukkoliikenteen tukipalveluna.

Yhteistyösopimus:

Tampereen kaupungin laatima yhteistyösopimusluonnos määrittelee kuntien välisen työnjaon, kustannus- ja tuloperusteet, ohjausryhmätyöskentelyn sekä palvelun operoinnin periaatteet. Loppukäyttäjän näkökulmasta palvelun tulee olla yksi ja sama koko seudulla, ja kunnat vastaavat omien alueidensa operointimaksuista. Lipputulot jaetaan suhteessa kunnassa tehtyihin matkoihin. Sopimusluonnos löytyy päätöspykälän liitteistä. Yhteistyösopimuksen hyväksyminen on edellytys sille, että kunta voi olla hankkeessa mukana.

Tampereen kaupunki vastaa hankintailmoituksen ja tarjouspyynnön tekemisestä sekä tarjousvertailun ja hankintapäätöksen laadinnasta. Tämän pohjalta Tampere laskuttaa muilta valmisteluun osallistuvilta kunnilta prosenttiosuuden hallinnollisista kuluista sekä toteutuneista hankintakustannuksista. Myös mahdolliset hankintaoikaisun tai muutoksenhaun aiheuttamat kustannukset jaetaan samassa suhteessa.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun yhteistyösopimuksen keskeinen tavoite on toteuttaa koko kaupunkiseudulle yhdenmukainen, käyttäjäystävällinen ja tehokkaasti toimiva järjestelmä, jota voi käyttää yhdellä rekisteröitymisellä ja käyttöoikeudella kaikissa mukana olevissa kunnissa. Yhteishankinta mahdollistaa myös kustannustehokkuuden, yhteiset tekniset ratkaisut sekä seudullisesti yhdenmukaiset palveluperiaatteet. Palvelukokonaisuuden tarkempi sisältö ja kuntakohtaiset kustannukset täsmentyvät kilpailutuksen yhteydessä. Kilpailutukseen osallistuminen ei kuitenkaan sido kuntaa palvelun hankkimiseen, vaan toteutuspäätös tehdään erikseen, kun lopullinen kustannustaso on tiedossa. Yhteistyösopimuksella määritellään, että lippu- ja sponsoritulot jaetaan kuntien kesken suhteessa kunnan alueella tehtäviin kaupunkipyörämatkoihin. Yhteistyösopimuksella määritellään myös kuntien ja palveluntuottajan välisen ohjausryhmätyöskentelyn toiminnan järjestäminen, johon jokaisen osallistuvan kunnan tulee nimetä yhteyshenkilö.

Lempäälän tarveselvitys:

Lempäälän kunnalle laaditun kaupunkipyöräpalvelun tarveselvityksen perusteella kunnalla on selkeät edellytykset osallistua Tampereen kaupunkiseudun yhteisen kaupunkipyöräjärjestelmän hankintaan. Selvityksen mukaan Lempäälällä ei ole realistisia perusteita kehittää sekä kilpailuttaa omaa erillistä järjestelmää.

Seudulliseen hankintaan osallistuminen tarjoaa selvästi laajemman käyttöpotentiaalin, kustannustehokkuutta sekä laadukkaamman palvelun kuntalaisille. Yhteinen palvelu tuo yhdenmukaisen brändin, sovelluksen, hinnoittelun ja toimintaperiaatteet, mikä lisää käyttäjäystävällisyyttä ja parantaa matkaketjujen toimivuutta koko seudulla. Seudullisella kilpailutuksella varmistetaan, että Tampereen ympäryskunnat tulevat saamaan merkittävästi edullisemmat hinnat verrattuna kunnan itsensä kilpailuttamaan palveluun. Tarveselvityksessä on osoitettu, että Lempäälässä on toiminnallisesti ja kysynnän näkökulmasta perusteltu tarve kaupunkipyöräpalvelulle erityisesti kuntakeskuksen, Marjamäen ja Sääksjärven kehittyvillä alueilla.

Lempäälän tarveselvityksen on laatinut Kuntien Hankintapalvelut Oy:n kilpailuttama liikennesuunnittelun osa-alueen puitesopimus konsultti Sweco Finland Oy kunnan edustajista muodostuneen työryhmän ohjauksessa. Sweco Finland Oy vastasi myös kunnanvaltuustossa 26.04.2023 § 59 hyväksytyn kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman laatimisesta sekä yhdyskuntalautakunnassa 07.10.2025 § 149 hyväksytyn pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman laatimisesta. Osana tarveselvityksen laatimista järjestettiin asukaskysely sekä kuntaorganisaation henkilöstön poikkihallinnollinen työpajatilaisuus, joiden kautta kartoitettiin alustavia toiveita sekä ideoita tulevien kaupunkipyöräasemien sijainneista. Tarveselvityksen pohjalta suunnitellun alustavan asemaverkoston karttakuva löytyy päätöksen liitteestä.

Lempäälän vahvuuksia kaupunkipyöräpalvelun näkökulmasta ovat sijainti Tampereen läheisyydessä, vahva liityntäliikenteen perusta keskustan nykyisen ja Sääksjärven tulevan juna-aseman ansiosta, toimivat seudulliset bussiyhteydet sekä merkittävät palvelu- ja työpaikkakeskittymät, esimerkiksi Marjamäen alueella. Nämä alueet muodostavat luonnollisia solmukohtia, joissa kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikennettä ja tarjoavat kilpailukykyisen vaihtoehdon yksityisautoilulle. Samalla on tunnistettu myös haasteita: taajamarakenne on nauhamainen, etäisyydet pitkiä ja osa alueista harvaan rakennettuja. Näistä syistä erityisesti sähköavusteiset pyörät nousevat merkittävään rooliin palvelun toimivuuden ja houkuttelevuuden kannalta. Kokonaisuutena tarkasteltuna sähköpyöräpainotteinen palvelumalli arvioidaan Lempäälässä kaikkein toimivimmaksi ja kokonaistaloudellisesti perustelluimmaksi ratkaisuksi. Sähköpyörät mahdollistavat pidemmät matkat, tasaavat korkeuseroihin liittyviä haasteita ja lisäävät palvelun käyttöastetta. Samalla ne tuottavat selvästi suuremman määrän matkoja ja terveyshyötyjä sekä tukevat kunnan ilmasto- ja liikkumistavoitteita paremmin kuin mekaanisiin pyöriin perustuva ratkaisu.

Sähköpyöräkonseptin arvioitu julkisen tuen rahallinen tarve (subventio) matkaa kohden on myös kilpailukykyinen suhteessa muihin vaihtoehtoihin. Asemaverkon suunnittelu osoittaa, että toimiva palvelu edellyttää riittävästi tiheää ja kattavaa verkostoa. Lempäälän alustava asemaverkko koostuu 41 asemasta, jotka kytkevät yhteen keskeiset asuinalueet, palvelupisteet ja joukkoliikenteen solmukohdat. Palvelun lähivaikutusalueella asuu yhteensä noin 14 500 lempääläistä, mikä luo hyvän pohjan potentiaaliselle käyttäjäkunnalle.

Selvityksen mukaan koko verkon toteuttaminen kerralla on Lempäälän olosuhteissa selvästi suositeltavin vaihtoehto. Tämä ratkaisu varmistaa heti alusta alkaen kattavan palvelun, tasapuolisen saavutettavuuden sekä paremman käyttökokemuksen. Vaiheittainen toteutus sen sijaan voisi heikentää palvelun houkuttelevuutta ja vähentää käyttöä varsinkin alkuvaiheessa. Käyttäjäkokemukseen sekä käyttäjämääriin voidaan vaikuttaa kunnan päätettävissä olevien asemakohtaisten palvelutasoluokitusten kautta.

Selvityksen pohjalta asemaverkosto on jaettu kahteen palvelutasoluokkaan:

1. Korkea palvelutaso, jossa aseman pyöriä tasataan enemmän ja useammin
2. Alhaisempi palvelutaso, jossa aseman pyöriä tasataan vähemmän ja harvemmin

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, jolloin korkean palvelutasoluokan tiheämpi toteutus keskittyisi vain tietyille alueille. Valmistelua on tehty tarkastellen kolmea eri skenaariota, joissa palvelun kalusto muodostuu täysin sähköpyöristä, täysin mekaanisista pyöristä sekä molempien hybridimallista. Skenaariotarkastelujen käyttäjäarviot, terveystaloudelliset vaikutukset sekä kustannusarviot on esitetty päätöksen liitteissä. Vuositason kustannukset riippuvat paljon käyttöön valittavasta pyörätyypistä, jolloin palvelun nettokustannusarvio asettuu 70 000 € - 120 000 €:n välille. Nettokustannuksissa on huomioitu palvelun lippu- ja sponsoritulojen vähennys palvelun kokonaiskustannuksista.

Kaupunkipyöräpalvelu tukee suoraan kunnan strategisia tavoitteita. Se edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja täydentää matalalla kynnyksellä kestävien kulkutapojen tarjontaa. Palvelu vahvistaa Hiilineutraali Lempäälä -tavoitetta ja tukee MAL-sopimuksen mukaisia kestävästä liikkumisesta linjauksia. Samalla se lisää kuntalaisten hyvinvointia ja tarjoaa turvallisen, tasa-arvoisen ja helpon tavan liikkua päivittäisillä asiointi-, työ- ja vapaa-ajan matkoilla.

Edellä todeten Lempäälän osallistuminen hankinnan valmisteluun on perusteltua. Valmistelu tukee myös kunnan maankäytön, liikkumisen ja elinvoiman kehittämistä sekä vahvistaa kestävien matkaketjujen toteutumista. Lempäälässä on hyvät edellytykset toimivalle kaupunkipyöräpalvelulle osana seudullista kokonaisuutta, vaikka käyttöaste ei kaikilla alueilla olisikaan yhtä korkea kuin tiiviimmin rakennetuissa kunnissa. Palvelun vaikutuksia tulee arvioida paitsi taloudellisten muuttujien, myös laajemman strategisen hyödyn kautta: aktiivisempi arki, sujuvamat matkaketjut, vähenevät liikennepäästöt ja kunnan elinvoimaisuuden kasvu. Tarveselvityksen perusteella Lempäälän kannattaa edetä osallistumalla seudulliseen hankintaan sekä kaupunkipyöräpalvelun tavoitteluun vuodesta 2028 eteenpäin. Alustavana tavoitteena on täyden sähköpyöräpalvelun hankinta, mahdollisimman joustavan asemakonseptin toteuttaminen sekä mahdollisesti pyörä- ja asemamäärän kasvattaminen palvelun suosion kasvaessa.

Liitteet

Kaupunkipyörien tarveselvityksen raportti
Karttaliite - alustavat asemasijannit Lempäälässä
Koostetaulukko - matka- ja käyttäjämääräarviot, terveystaloudelliset vaikutukset ja kustannusarviot
Yhteistyösopimusluonnos - Tampereen seudullinen kaupunkipyöräpalvelu (ei julkaista internetissä)

Oheismateriaali

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinta – esitysmateriaali (ei julkaista internetissä)

Toimivalta: Lempäälän kunnan hallintosäännön osa I, 5 luvun 12 §:n mukaan lautakunta käy merkittävässä asioissa lähetekeskustelun ennen asian valmistelun aloittamista.

Lisätietoja: liikenneinsinööri Valtteri Partanen, puh. 044 481 1804, sähköpostit ovat muotoa etunimi.sukunimi@lempaala.fi

Esittelijä

Yhdyskuntajohtaja

Päätösehdotus

Yhdyskuntalautakunta päättää:

1. käynnistää seudullisen kaupunkipyöräpalvelun selostusosassa esitetyn mukaisesti.
2. hyväksyy osapuolten välisen yhteistyösopimuksen ja antaa yhdyskuntajohtajalle toimivallan seudullista kaupunkipyöräpalvelua koskevan yhteistyösopimuksen vastuuhenkilönä.

Käsittely

Keskustelun kuluessa lautakunnan varajäsen Jani Seppälä teki seuraavan muutosesityksen:

”Esitän, että Lempäälän kunta ei lähde mukaan seudulliseen kaupunkipyöräpalveluhankkeeseen.”

Perustelut: ”Hankkeen korkea kustannusarviotaso (296 300 € / vuosi), sopimuskauden pituudesta riippuen esimerkiksi 5 vuoden kokonaisinvestointi 1,5 milj. €. Mikäli kaupunkipyörät koetaan tarpeelliseksi tulee ne toteuttaa markkinaehtoisesti, yrittäjävoimin. Kaupunkipyörät ei kuulu kunnan ydintoimintoihin etenkin tässä haastavassa taloustilanteessa.”

Keskustelun kuluessa lautakunnan jäsenet Heli Tiensuu, Matti Kärki ja Veijo Niemi kannattivat Jani Seppälän muutosesitystä.

Keskustelun kuluessa lautakunnan jäsen Anu Nevalainen teki seuraavan muutosesityksen:

”Esitän, että asia jätetään pöydälle.”

Perustelut: ”Kyseessä on tässä vaiheessa periaatepäätös, jolla linjataan mahdollisen kaupunkipyöräpalvelun jatkovalmistelua. Palvelulla olisi merkittäviä hyötyjä sosiaalisen kestävyuden vahvistamisessa sekä

kuntalaisten terveyden ja hyvinvoinnin edistämisessä. Lisäksi kaupunkipyörät tukevat kunnan ilmasto- ja liikkumistavoitteita, strategisia linjauksia sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä."

Keskustelun kuluessa lautakunnan jäsen Virva-Mari Rask kannatti Anu Nevalaisen ehdotusta asian jättämisestä pöydälle.

Keskustelun jälkeen puheenjohtaja totesi, että on tehty kaksi kannatettua muutosesitystä, joista toinen koskee asian jättämistä pöydälle. Pöydälle jättäminen keskeyttäisi asian käsittelyn, joten asiassa tulee äänestää ensin. Puheenjohtaja ehdotti äänestystavaksi nimenhuutoäänestystä siten, että ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat Anu Nevalaisen esitystä asian jättämisestä pöydälle äänestävät EI. Yhdyskuntalautakunta hyväksyi puheenjohtajan ehdotukset yksimielisesti.

Suoritetussa nimenhuutoäänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Kärki Matti, Harsia Pirkko, Seppälä Jani, Niemi Veijo, Ropponen Sampo, Tiensuu Heli, Palokangas Juho) ja 4 EI-ääntä (Havukainen Heikki, Nevalainen Anu, Rask Virva-Mari, Silen Meeri).

Puheenjohtaja totesi, että äänin 7-4 asian käsittelyä jatketaan. Lisäksi puheenjohtaja totesi, että esittelijän päätösehdotukseen on tehty kannatettu muutosesitys, joten asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti äänestystavaksi nimenhuutoäänestystä siten, että esittelijän pohjaehdotus on JAA ja Jani Seppälän muutosesitys on EI. Yhdyskuntalautakunta hyväksyi puheenjohtajan ehdotukset yksimielisesti.

Suoritetussa nimenhuutoäänestyksessä annettiin 3 JAA-ääntä (Nevalainen Anu, Rask Virva-Mari, Silen Meeri) ja 8 EI-ääntä (Havukainen Heikki, Kärki Matti, Harsia Pirkko, Seppälä Jani, Niemi Veijo, Ropponen Sampo, Tiensuu Heli, Palokangas Juho).

Puheenjohtaja totesi, että äänin 3-8 Jani Seppälän muutosesitys on tullut lautakunnan päätökseksi.

Päätös

Yhdyskuntalautakunta päätti, että Lempäälän kunta ei lähde mukaan seudulliseen kaupunkipyöräpalveluhankkeeseen.

Tiedoksi

Tampereen kaupunki/liikenneasiantuntija, Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenne (Nysse), hankejohtaja, kehitysjohtaja, hyvinvointisuunnittelija, infrapääällikkö, liikuntapaikka-asiantuntija, kaavoitus