

15.3.2022

SELVITYS PYÖRÄLIIKENTEEEN INFRAN INVESTOINNEISTA SUURIMMISSA KAUPUNGEISSA

TARJOUS

Viite:

Keskustelu 14.2.2022 konsultti – Oulun kaupunki ja Pyöräilykuntien verkosto

Keskustelut 10.3.2022 ja 11.3.2022 konsultti – Helsingin, Oulun, Tampereen ja Turun kaupungit

Tilaaajan tiedot

Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut

Solistinkatu 2 ,90140 Oulu

Harri Vaarala

Puh. 044 703 2108

harri.vaarala@ouka.fi

Tarjoava yritys

WSP Finland Oy

Pasilan asema-aukio 1, 13. krs, 00520 Helsinki

Puh. 02 078 6411

Y-tunnus: 0875416-5

www.wsp.com

Muut hankkeeseen osallistuvat tahot

Helsingin kaupunki, Liikennejärjestelmäyksikkö

Oskari Kaupinmäki

Tampereen kaupunki, Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Timo Seimelä

Turun kaupunki, Liikennesuunnittelu

Taneli Pärssinen

Pyöräilykuntien verkosto

Matti Hirvonen

Kiitämme tarjouspyynnöstänne. Tarjoamme otsikossa mainitun työn seuraavasti:

1. Työn tausta ja tavoite

Suomessa pyöräliikenteen infran kustannusten seuranta ja tapa laskea pyöräliikenteen infraraken-
tamiseen kuuluvat kustannukset vaihtelevat kunnittain. Yhdenmukaista tapaa ei ole vakiintunut eikä
ohjeistettu. Tämä vaikeuttaa tai tekee lähes mahdottomaksi eri kuntien kustannustasojen keskinäi-
sen vertailun. Lisäksi vertailu kansainvälisiin ECF:n ja YK:n suosituksiin on vaikeaa. Euroopan pyö-
räliikenteen kattojärjestön ECF:n suosituksen mukaan nousevan kaupungin tasoa tavoittelevissa
kaupungeissa (pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus 10–25 %) noin 10 euroa asukasta kohden riittää
ylläpitämään tason ja kasvuun tarvitaan noin 15–25 euroa asukasta kohden (EU Cycling Strategy
2017). YK:n (Yhdistyneet kansakunnat) suositaa, että 20 % kaikista liikennebudjeteista tulisi osoit-
taa aktiivisille kulkumuodoille (UN Environment, 2016).

15.3.2022

Kustannusten vertailun vaikeuteen on törmätty jo vuosien ajan käytännön työssä. Lisäksi asiaa on selvitetty vuonna 2021 Umar Abdishakuur Diiriyen tekemässä opinnäytetyössä ”Pyöräliikenteen investointitasen seurannan yhdenmukaistaminen kuntien välillä”. Opinnäytteen johtopäätöksissä todetaan nykyisten käytäntöjen olevan hyvin vaihtelevia ja nostetaan esiin tarve tiedon keräämisen ohjeistukselle ja yhtenäiselle keräämistavalle.

Tietotarpeen taustalla on tarve peilata kuntien pyöräliikenteen infraan laittamia euroja toisiinsa, muuhun infrarakentamiseen ja pyöräliikennemäärien ja kulkumuoto-osuuden kehitykseen sekä niihin asetettuihin tavoitteisiin ja pyöräliikenteen kehittymisestä saataviin hyötyihin. Kaupunkien tarpeena on saada vertailukelpoista tietoa muista kunnista oman päätöksenteon tueksi.

Tämän työn tavoitteena on saada vertailukelpoinen tieto suurimpien suomalaisten kuntien pyöräliikenteen infran investointitasosta viimeisten lähivuosien aikana ja verrata sitä kansainvälisiin parhaisiin käytäntöihin. Tiedon pohjalta muodostetaan suositukset pyöräliikenteen infrakustannusten seurantatavalle Suomessa. Lisäksi työssä muodostetaan seurantakehikko, jota voidaan käyttää kustannusten seurannassa myös tulevana vuosina. Pyöräilykuntien verkosto on alustavasti lupautunut ottamaan vastuun tulevien vuosien tiedonkeruusta.

2. Työn sisältö

Työ jakautuu neljään vaiheeseen:

- 1) Tiedonkeruun suunnittelu
- 2) Tiedonkeruu
- 3) Suositukset
- 4) Raportointi

Tiedonkeruun suunnittelu

Tiedonkeruun suunnitteluvaiheessa tehdään seurantakehikko, johon eritellään tiedot, joita kunnista toivotaan saatavan. Konsultti luo kehikon ja se hyväksytetään tilaajalla ennen tiedonkeruun alkamista.

Pyöräliikenteen infran rakentamisen kustannuksista halutaan eritellä ainakin seuraavat tiedot (alustava lista):

- Jalankulun hankkeet – lasketaanko samaan vai onko erillinen seuranta? Jos erillinen seuranta, niin otetaan ylös jalankulun infraan käytetyt kustannukset.
- Uudet alueet – kuuluvatko mukaan laskentaan?
- Pyörätiehankkeet, jotka edellyttävät koko kadun saneeraamista – lasketaanko koko kustannus pyörätiehankkeeksi vai jaetaanko kustannuksia?
- Suuret infrahankkeet – erotellaanko suurten hankkeiden yhteydessä rakennettava pyöräliikenteen infran osuus osaksi seurantaa? Jos kunta tekee hankkeiden jälkilaskentaa, millä periaatteella kulut erotellaan?
- Sillat, alikulut – onko näille erillinen seuranta vai kuuluvatko mukaan?
- Voidaanko väylien uudelleenpäällystys erottaa kustannuksista? Sisältyykö se kustannuksiin?
- Sisältyykö viitoituksen ja opastuksen rakentaminen ja parantaminen kustannuksiin?
- Onko seurannassa eroteltu uusia yhteyksiä ja parannettavia yhteyksiä?
- Kuinka paljon kunta on saanut Traficomien investointiavustusta seurantavuosille? Onko mahdollisesti saatu rahoitus lisännyt pyörätieinvestointeja? Jos on, niin millä mekanismeilla tässä on onnistuttu?

Jotta pyöräliikenteen infran rakentamisen kustannuksia voidaan vertailla kaikkiin liikenneinvestointeihin, tulee myös liikenneinvestointien laskentatavan olla vertailukelpoinen. Tätä varten selvitetään kunnan tapa laskea liikenneinvestoinnit. Alustavasti selvitetään ainakin:

- Millä ja minkälaisella momentilla on koko liikenteen infrarakentamisen kustannukset?

15.3.2022

- Onko kustannuksista eroteltavissa vain tieliikenteeseen kohdistuvat kustannukset?

Jotta tiedonkeruukehikosta saadaan myös kansainvälisesti mahdollisimman vertailukelpoinen, selvitetään tässä työvaiheessa myös Hollannista ja Kööpenhaminasta vastaavat käytännöt. Hollannissa tiedetään olevan kehittynyt pyöräliikenteen infran seurantatapa muihin Euroopan maihin verrattuna, minkä takia Hollanti on hyvä vertailumaa tähän asiaan. Myös Kööpenhamina julkaisee tietoja pyöräilyinfraan käytetyistä rahoista, minkä takia oletuksena on, että laskentatapa on siellä sovittu.

Tiedonkeruu

Kaikista mukaan otettavasta 12 kunnista pyydetään tiedot viimeisen viiden vuoden ajalta eli vuodesta 2017 lähtien. Kunnat vastaavat itse tietojen keräämisestä ja laskemisesta, minkä takia työssä tulee varautua siihen, että kaikista kunnista tietoja ei välttämättä ole saatavissa halutulla tarkkuudella ja näin pitkältä aikaväliltä. Tietojen toimittaminen työhön ei välttämättä edellytä kunnalta isojen hankkeiden jälkilaskentaa, jos he eivät ole sitä aikaisemmin tehneet.

Kunnat ja yhteyshenkilöt, jotka otetaan mukaan selvitykseen:

- Oulu – Harri Vaarala
- Helsinki - Oskari Kaupinmäki
- Tampere - Timo Seimelä
- Turku - Taneli Pärssinen
- Lahti - Anna Huttunen / (Olli Alho)
- Jyväskylä - Heikki Vikki / (Mira Juuma)
- Espoo - Kristiina Kartimo
- Vantaa - Timo Väistö
- Joensuu - Ari Varonen
- Vaasa - Jukka Talvi
- Hyvinkää - Kimmo Kiuru
- Kuopio - Hanna Väätäinen

Jokainen mukaan otettava kunta kontaktoidaan sekä puhelimitse että sähköpostitse. Aluksi kuntaan lähetetään tilaajaryhmän nimissä saatekirje, jossa kerrotaan meneillään olevasta työstä ja tulossa olevasta puhelinsoitosta Puhelimessa motivoidaan luovuttamaan tiedot ja kerrotaan tarkemmin, minkälaisista erittelyä toivotaan. Puhelun jälkeen lähetetään vielä sähköpostitse tarkemmat ohjeet ja tiedonkeruulomake. Tietojen kokoaminen tällä tarkkuudella aiheuttaa suurimmalle osalle kunnista lisätyötä, minkä takia kannustamisella ja asian perustelulla on suuri merkitys selvityksen onnistumiselle. Kerättyjen tietojen jakaminen kaikkien selvitykseen osallistuvien kesken lisääisi todennäköisesti osallistumishalukkuutta. Tämän takia lupa tietojen jakamiseen tulee muistaa kysyä kaikilta osallistuvilta kunnilta.

Suosituks

Tietojen keräämisen jälkeen, tehdään kerätyn kotimaisen tiedon ja ulkomaisten esimerkkien vertailun perusteella suositus siitä, miten pyöräliikenteen infrakustannuksia tulisi Suomessa kerätä ja seurata. Konsultti tekee asiasta ensimmäisen ehdotuksen, minkä jälkeen siitä keskustellaan ohjausryhmässä. Työn aikana sovitaan, laitetaanko ohjausryhmässä muodostettu suositus vielä työssä mukana olleen kuntaryhmän kommentoitavaksi.

Työssä mukana olleilta kunnilta pyydetään lausunto siitä, haluavatko he olla mukana suosittelussa käytäntöä yleiseksi koko maassa käyttöön otettavaksi käytännöksi. Mitä suurempi määrä kuntia saadaan suosituksen taakse, sitä suurempi painoarvo sillä on. Työn pitkän tähtäimen tavoitteena on vaikuttaa koko maan käytäntöihin ja kustannuslaskentajärjestelmiin (mm. IHKU) siten, että pyöräliikenteen infrakustannukset olisivat järjestelmistä helposti eroteltavissa.

15.3.2022

Raportointi

Kerätyt tiedot luovutetaan alkuperäisessä muodossa excel-taulukossa. Lisäksi työn taustasta, tavoitteista, tärkeimmistä havainnoista ja suosituksista kootaan tiivis kalvosarja.

3. Työn organisointi ja tekijät

Tarjoamme työhön työparia, jolla on vankka kokemus pyöräliikenteen edistämisestä. Riikka Kallio toimii työn projektipäällikkönä ja vastaa työn kokonaisuudesta. Riikka ja Paula valmistelevat tiedonkeruulomakkeen yhteistyössä ja kuntien kontaktoinnit jaetaan Riikan ja Paulan kesken.

DI Riikka Kallio

Projektipäällikkö, SKOL01



Kalliolla on yli 20 vuoden monipuolinen kokemus erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisestä ja suunnittelusta, raideliikennehankkeista sekä esteettömyyteen, kestävään kaupunkiliikentäkumiseen ja liikkumisen ohjaukseen liittyvistä hankkeista. Kallio toimi pyöräliikenteen infrakustannuksiin keskittyneen opinnäytetyön sparraajana.

insinööri YAMK Paula Liukkonen

Asiantuntija, SKOL01



Paula Liukkonen erikoisalaa ovat erityisesti maankäytön suunnitteluun liittyvä liikennesuunnittelu, pysäköintiselvitykset ja -suunnitelmat, liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä kestävä liikkuminen. Liukkonen on ollut yli 21-vuotisella ammatillisella urallaan suunnittelijana, hankkeiden vetäjänä ja kaupunkiliikennesuunnittelun kehittäjänä. Kokemusta on kertynyt myös katu- ja liikenteenohjaussuunnittelusta.

Lisäksi hyödynnämme tarpeen mukaan yhtiömme muuta henkilökuntaa.

4. Aikataulu

Työ voidaan aloittaa heti kun päätös työn hyväksymisestä on saatu. Työn ensimmäinen vaihe valmistuu kuukauden kuluessa työn aloittamisesta. Tiedonkeruuvaihe pyritään toteuttamaan kahden kuukauden aikana, mutta aikataulu saattaa viivästyä, jos tietojen saaminen kunnista osoittautuu hankalaksi. Suositusten tekoon ja raportointiin varataan aikaa neljä viikkoa. Työn tavoitteellinen kokonaisaikataulu työ aloittamisesta on 4 kk pois lukien mahdollinen kesälomakausi.

15.3.2022

5. Kustannukset ja veloitusperusteet

Työn kokonaishinta on **18 000 e + alv.**

Hinta perustuu alla oleviin työmääräarvioihin:

- Riikka Kallio 61 h
- Paula Liukkonen 89 h

Tunnit jakautuvat tehtävittäin seuraavasti:

- Tiedonkeruun suunnittelu ja kansainvälinen benchmark 25 h
- Tiedonkeruu kunnista 65 h
- Suositukset 20 h
- Raportointi 25 h
- Kokoukset (3 kpl, Teams) 15 h

Tarjous perustuu Oulun kaupungin ja konsultin väliseen puitesopimukseen: Kunnallistekniikan yleis- ja rakennussuunnittelun puitesopimus; 10. Muut kunnallistekniikan suunnitteluun ja toteutukseen liittyvät asiantuntijatehtävät.

Työn tilaajana toimii Oulun kaupunki. Muut työhön osallistuvat tahot osallistuvat työn kustannuksiin ja tekevät kukin oman osallistumispäätöksen. Työn kustannukset laskutetaan suoraan kultakin osallistuvilta taholta.

Työ ehdotetaan laskutettavaksi seuraavissa erissä:

erän numero	summa	maksaja	laskutusajankohta
1.	3 000 €	Pyöräilykuntien verkosto	Kun tiedonkeruun suunnitelma on hyväksytty
2.	3 750 €	Helsingin kaupunki	Kun kaikki kuntakontaktointit on tehty
3.	3 750 €	Turun kaupunki	
4.	3 750 €	Tampereen kaupunki	Työn valmistuttua
5.	3 750 €	Oulun kaupunki	

6. Laatu ja ympäristö

WSP:llä noudatetaan kaikessa toiminnassa yhtiön toimintajärjestelmää. WSP:n toimintajärjestelmä on laadittu perustuen ISO 9001:2015 ja ISO 14001:2015 standardeihin. Toimintajärjestelmä on integroitu laatu- ja ympäristöjärjestelmä, mitä sovelletaan asiakasvaatimusten mukaan kaikkeen asiakastyöhön. Toimintajärjestelmä on sertifioitu ja se arvioidaan säännöllisesti.

15.3.2022

7. Sopimusehdot

Toimeksiannossa noudatetaan konsulttitoiminnan yleisiä sopimusehtoja KSE 2013. Vastuamme rajoittuu kaikilta osin maksetun palkkion määrään.

Tarjouksemme on voimassa 30.5.2022 asti.

Lisätietoja tarjouksesta antaa: Riikka Kallio, p. 040 8612291, riikka.kallio@wsp.com.

Ystävällisin terveisin

WSP Finland Oy

Leena Gruzdaitis
yksikönpäällikkö
Liikenne Advisory

Riikka Kallio
projektipäällikkö
Liikenne Advisory

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 6 pages before this page

Dokumentet inneholder 6 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 6 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 6 sider før denne side

Detta dokument innehåller 6 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende