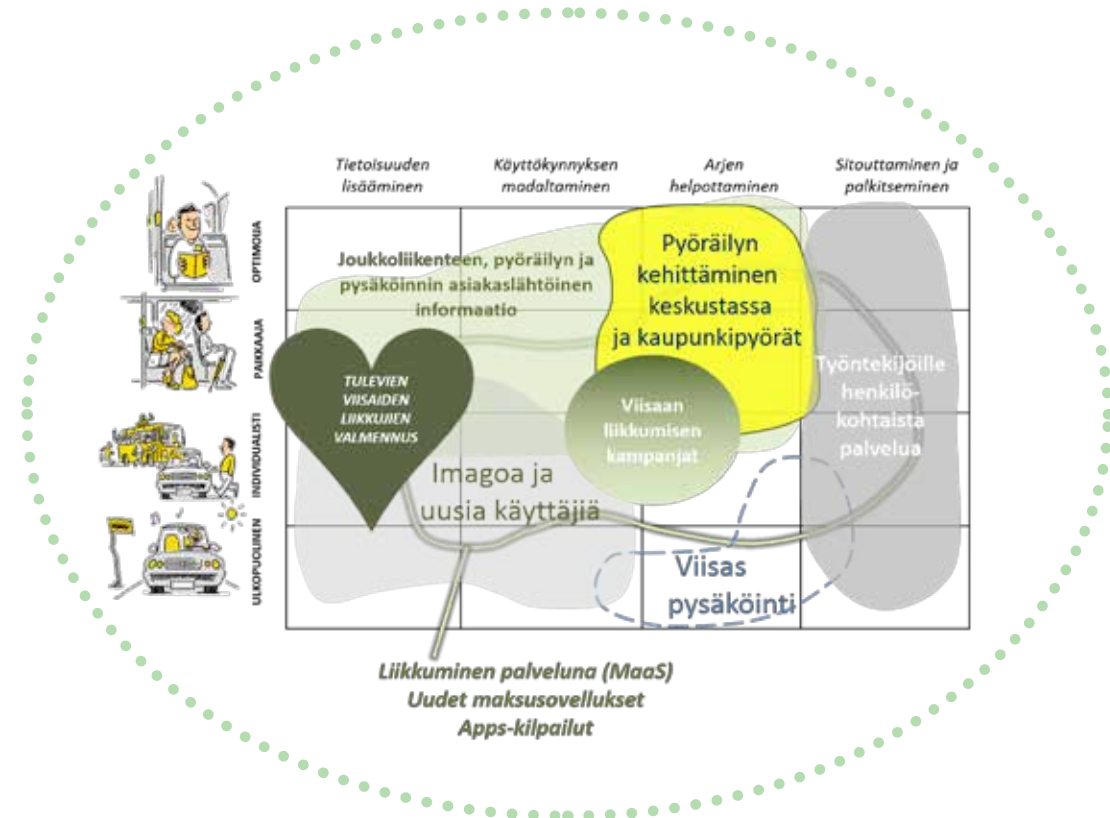
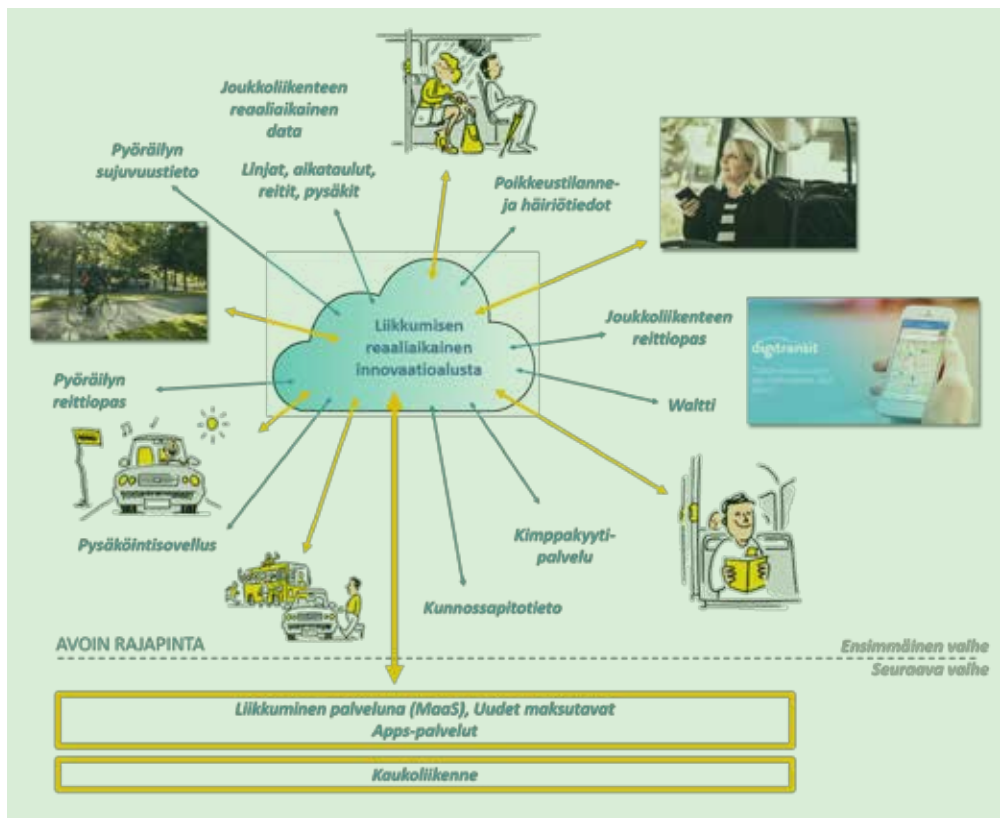


KUOPION SEUDUN VIISAAN LIIKKUMISEN TOTEUTTAMISOHJELMA 22.12.2015



Sisällysluettelo

Esipuhe

1. Toimenpideohjelmalla tavoiteltavia vaikutuksia
2. Toimenpidekokonaisuuksien valinta
3. Toimenpidekokonaisuuksien lyhyet kuvaukset
4. Toimenpideohjelma tukee Itä-Suomen liikennestrategiaa ja Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategiaa
5. Toimenpiteet parantavat Kuopion seudun yritysten kilpailukykyä
6. Toimenpiteillä Kuopion seutu nousee viisaan liikkumisen kärkikastiin Suomessa!

LIITTEET

LIITE 1: Hankekortit

- 1 JOUKKOLIIKENTEEN, PYÖRÄILYN JA PYSÄKÖINNIN ASIAKASLÄHTÖINEN INFORMAATIO
- 2A PYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN KESKUSTASSA
- 2B ÄLYKÄS KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMÄ
- 3 IMAGOA JA UUSIA KÄYTTÄJIÄ
- 4 TYÖNTEKIJÖILLE HENKILÖKOHTAISTA PALVELUA
- 5 LIIKKUMINEN PALVELUNA (MaaS), UUDET MAKSUTAVAT, APPS-SOVELLUKSET
- 6 TULEVIEN VIISAIDEN LIIKKUJIIEN VALMENNUS
- 7 TOTEUTUSOHJELMAN OHJAUS JA KOORDINOINTI

LIITE 2: Työssä arvioituja vaikutuksia

LIITE 3: Alustavat kustannusarviot vuositasolla

LIITE 4: Kuopion viisas liikkuminen, Asiakas- ja yritysnäkökulman tuominen mukaan viisaan liikkumisen palveluihin, 22.6.2015, Maiju Nöyränen ja Marianne Tenhula, Palmu Inc (oma muistio)

LIITE 5: Toimenpidekokonaisuudet ja niiden vaikutukset, 6.10.2015 (oma muistio)

Kuopion kaupunki, Siilinjärven kunta ja Pohjois-Savon ELY-keskus ovat määritelleet toimenpiteet Kuopion seudun viisaan liikkumisen palvelujen kehittämiseksi vuosien 2016-2018 aikana. Viisaalla liikkumisella tarkoitetaan muun muassa jalankulkua, pyöräilyä, joukkoliikennettä ja kimpakyytiä, mutta myös oikeaa ajotapaa henkilöautolla.

Merkittävä osa viisaan liikkumisen toteuttamisohjelman laadintaa ovat olleet asukas- ja yrityshaastattelut. Tavoitteena on, että uusilla viisaan liikkumisen palveluilla helpotetaan alueen asukkaiden arjen liikkumista sekä madalletaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn käyttökynnystä. Lisäksi lisätään tietoisuutta viisaista liikkumisvaihtoehdoista sekä palkitaan ja sitoutetaan. On erittäin tärkeää, että asukkaat ja yritykset ovat mukana myös jatkossa palveluita toteutettaessa.

Kuopion viisaan liikkumisen toimenpiteet tukevat sekä Itä-Suomen liikennestrategiaa että vuonna 2016 laadittavaa Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategiaa.

Toteuttamisohjelman laadinta alkoi keväällä 2015 ja valmistui vuoden 2015 loppuun mennessä.

Työtä on ohjannut johtoryhmä, joka kokoontui kolme kertaa työn aikana. Lisäksi toteuttamisohjelman laadinnasta on vastannut projektiryhmä, joka kokoontui viisi kertaa työn aikana. Projektiryhmän kokouksissa kävi myös Kuopion seudun yrityksiä kertomassa osaamisestaan.

Työn johtoryhmä:

Aku Latvaniemi, puheenjohtaja	Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta
Leila Strömberg	Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta
Jarmo Pirhonen	Kuopion kaupunki
Juha Romppanen	Kuopion kaupunki
Jani Reinikainen	Kuopion kaupunki
Antti Niskanen	Kuopion kaupunki
Seija Pasanen	Kuopion kaupunki
Petri Keränen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Airi Muhonen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Vesa Lötjönen	Siilinjärven kunta
Juhani Bäckström	Trafix Oy
Markus Holm, sihteeri	Trafix Oy

Työn ohjausryhmä:

Seija Pasanen, puheenjohtaja	Kuopion kaupunki
Tero Myyryläinen	Kuopion kaupunki
Jukka Eskelinen	Kuopion kaupunki
Paula Liukkonen	Kuopion kaupunki
Terhi Leppänen	Kuopion kaupunki
Pekka Kauhanen	Siilinjärven kunta
Seppo Huttunen	Pohjois-Savon Ely-keskus
Terhi Nissinen	Pohjois-Savon Ely-keskus
Ari Paanala	Kuopion hyötypyöräilijät
Majja Hartikainen	Kuopion hyötypyöräilijät
Juhani Bäckström	Trafix Oy
Maiju Nöyränen	Palmu Inc
Markus Holm, sihteeri	Trafix Oy

1. Toimenpideohjelmalla tavoiteltavia vaikutuksia

Pitkällä tähtäimellä tavoitteena on se, että Kuopion seudulla on toimiva, turvallinen, innovatiivinen ja terveyttä edistävä viisas liikkumisjärjestelmä, jota on helppo ja mukava käyttää. Viisaalla liikkumisella tarkoitetaan muun muassa jalankulkua, pyöräilyä, joukkoliikennettä ja kimppekyytiä, mutta myös oikeaa ajotapaa henkilöautolla. Tässä työssä on määritelty uusia viisaan liikkumisen palveluita, joilla helpotetaan alueen asukkaiden arjen liikkumista sekä madalletaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn käyttökynnystä. Lisäksi lisätään tietoisuutta viisaista liikkumisvaihtoehdoista sekä palkitaan ja sitoutetaan. On erittäin tärkeää, että asukkaat ja yritykset ovat mukana myös jatkossa palveluita toteutettaessa.

Viisaan liikkumisen palveluilla tavoitellaan seuraavia konkreettisia järjestelmätason vaikutuksia:

- Ajoneuvoliikenteen määrä ei kasva.
- Joukkoliikenteen säännöllisten käyttäjien määrä kasvaa.
- Joukkoliikenteen kilpailukykyinen toimialue kasvaa.
- Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kulkumuoto-osuus kasvaa.

Lisäksi toteuttaville viisaan liikkumisen palveluilla on seuraavia asiakaslähtöisiä tavoitteita:

- Käyttäjien tarvitsema tieto on helposti saatavissa kaikista liikkumistavoista (linja-auto, juna, lentoliikenne, pyöräily, kävely, auto, pysäköinti, liityntäpysäköinti).
- Tietoa on mahdollista saada matkan eri vaiheissa kaikista kulkumuodoista.
- Tarjottava tieto on ajantasaisista ja luotettavaa.
- Esteettömyys on otettu huomioon palveluissa.

Tässä työssä määritetyille toimenpiteille yhteistä on se, että niillä pyritään vähentämään joko suoraan tai välillisesti Kuopion seudun hiilidioksidipäästöjä ja energiankulutusta. Kaikilla toimenpiteillä tavoitellaan matkustamisen lisäämistä kestäville liikkumismuodoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) ja samalla henkilöautosuorituksen vähentämistä.

Toimenpiteillä on tarkoitus mahdollistaa Kuopion seudun yrityksille uudenlaisia liiketoimintamahdollisuuksia muun muassa tarjoamalla mahdollisuus osallistua liikenteen ja liikkumisen reaaliaikaisten informaatiopalveluiden toteutukseen. Yritysten on mahdollista hyödyntää avoimen informaatioalustan reaaliaikaisia tietoja ja tätä kautta kehittää aivan uudenlaisia palveluita. Toimenpiteiden yritysnaikokulmaa on käsitelty tarkemmin kappaleessa 5.

Jokaiselle toimenpidekokonaisuudelle on asetettu omat konkreettiset mitattavissa olevat tavoitteet, jotka on esitetty hankekorttien yhteydessä (liite1). Koska toimenpiteet on tarkoitus toteuttaa kahden vuoden aikana, vaikutuksia esimerkiksi joukkoliikenteen käyttäjämääriin ei pystytä luotettavasti mittaamaan näin lyhyellä aikajänteellä. Sen vuoksi pääpaino vaikutusten mittaamisessa on laadullisissa arvioinneissa. Jos esimerkiksi 90 % käyttäjistä pitää toteutettua viisaan liikkumisen palvelua hyvänä ja on valmis suosittelemaan sitä tuttavalleen, se vaikuttaa hyvin todennäköisesti joukkoliikenteen ja/tai pyöräilyn lisääntymiseen Kuopion seudulla.

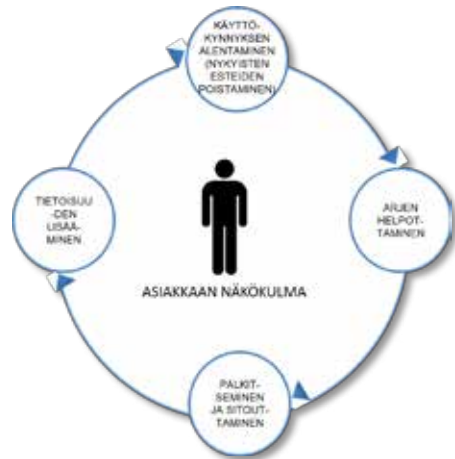
2. Toimenpidekokonaisuuksien valinta

Työn alkuvaiheessa kuvattiin noin 50 viisaan liikkumisen sateenvarjon alle kuuluvaa toimenpidettä esittelykorttien muotoon viereisen kuvan mukaisesti.

Toimenpiteitä priorisoitiin työn johto- ja projektiryhmän toimesta. Niitä myös karsittiin merkittävästi. Toimenpidekokonaisuuksia valittaessa pidettiin koko ajan mielessä se, että niiden on oltava toteutettavissa lähivuosien aikana.

Toimenpiteet ryhmiteltiin siten, että ne tavoittavat kaikkien käyttäytymisprofiilien liikkujia ja vaikuttavat palvelupolun kaikkiin vaiheisiin seuraavasti:

- lisäävät tietoisuutta
- alentavat käyttökyvynä
- helpottavat arkea
- tähtäävät palkitsemiseen ja sitouttamiseen.



Merkittävä osa toimenpiteiden valintaa olivat haastattelut, joilla selvitettiin kuopiolaisten liikkumiseen liittyviä kokemuksia ja kipupisteitä. Liikkumista tarkasteltiin erilaisten liikkujien näkökulmasta koko palvelupolun osalta. Haastateltaviksi haettiin monipuolisesti työmatkailijoita, eläkeläisiä ja opiskelijoita, joilla oli vaihtelevat liikkumispreferenssit: auto, pyörä, sähköpyörä, kävely ja julkinen liikenne. Haastatteluissa käytiin läpi kunkin haastateltavan käyttäytymismalleja ja palvelupolkuja Kuopiossa liikkumisen suhteen. Pyrittiin ymmärtämään ongelmakohtia ja pullonkauloja erityisesti julkisen liikenteen ja pyöräilyn osalta. Asiakasymmärrys selvityksen perusteella palvelupolun kaikkiin vaiheisiin löydettiin kehittämistarpeita.

Haastattelujen jälkeen erilaiset liikkujat profiloitiin neljään käyttäytymisprofiiliin. Ne kuvaavat palvelun käyttäjien arkkityyppejä, jotka edustavat suurempien käyttäjäryhmien tarpeita, tavoitteita, motiiveja, taitotasoa ym. palvelun käytön kannalta **olennaisia ominaisuuksia**.

Harvoin matkaajan kokemus

Ei ollut minusta ihan helpollukuinen se kartta pysäkillä eikä netissä, mistä menee ja mihinkä suuntaan. En tiennyt, kummalta puolelta tietä lähtisin. Vaimo oli eri mieltä kartan sisällöstä kuin minä.

Ekaa kertaa kun menin (töihin bussilla), oli vähän arpomista, mihinkä kohti mä jään. Ei ollut mitään hajua, suurin piirtein tiesin, että tähän, mutta että voisiko lähemmäskin jäädä? Kysyin bussikusilta ja se ei osannut kertoa. Se ei tiennyt edes sitä, että missä semmoinen koulu on... ...Piti lähteä aiemmalla bussilla. Olin kattonu kartasta missä kohti se on, mutta ei google mapsissa näkynyt bussipysäkkejä missä kohtaa se on...



Käyttäytymisprofiileiksi muodostuivat seuraavat:



OPTIMOJA Julkisilla tai pyörällä säännöllisesti liikkuva, jolle kulkumuotovalinta on vakiintunut osa omaa identiteettiä. Tuntee käyttämänsä linjat, niiden lähtöpysäkit sekä aikataulut. Hyödyntää peukalosääntöjä ja kertynyttä tietoa vaihtoehtoista, mutta harvoin arjessa hyödyntää verkko- tai mobiilipalveluita. Ei vierasta matkan aikana tapahtuvaa kulkuvälineen vaihtoa ja sietää pidempää matka-aikaa. Erityisesti pyöräilyyn liitetään intohimoisia ja elämänlaatua nostavia tekijöitä, kuten vapaus, kauniit maisemat sekä terveysvaikutukset.



PAIKKAAJA Perustelee liikkuvälinettä helppoudella sekä taloudellisilla argumenteilla. Autoilu on usean tekijän suhteen sujuvampi vaihtoehto: sillä pääsee lähemmäs, nopeammin ja edullisemmin kuin joukkoliikenteellä. Pyörälle kyseinen matka koetaan liian pitkäksi. Lyhyemmillä joukkoliikenteen reiteillä koetaan että kävellen olisi nopeammin perillä.

Arjessa tulee kuitenkin tilanteita, joissa joukkoliikenne tai pyörä toimii pääasiallisen liikkuvälineen paikkaajana. Paikkaustilanteita ovat mm. lumi ja kesärenkaat, puoliso ei pystykään viemään aamulla, bussi sattuuikin kohdalle, kun on kävelemässä, tai yövuorosta tullessa on liian väsynyt pyöräilläkseen/kävelläkseen.



INDIVIDUALISTI Vapaus, yksityisyys, omat valinnat arjen liikkumisessa, aikatauluista itse määrääminen sekä oma tila ovat autoilijan identiteetin omaavan individualistin tunnuspiirteitä. Hän saattaa harrastaa pyöräilyä vapaa-ajallaan, mutta arjen liikkumiseen julkinen liikenne ja pyörä eivät tarjoa riittävän joustavaa ja nopeaa vaihtoehtoa. Hyödyntää julkisia kulkuvälineitä ainoastaan hyvin poikkeuksellisissa tilanteissa, usein vain muutaman kerran vuodessa. Tällöin on kyse esimerkiksi pitkänmatkan juna-asemalle siirtymisestä, kun ei viitsi laittaa rahaa vielä taksiin, tai pikkujouluista palaamismatkasta. On myös kriittinen mielipiteissään ja arvostelee mm. tilanteita, joissa bussit ajavat tyhjänä. Ei näe yksilöllä olevan vastuuta alueensa ympäristöstä. Hyötyliikuntanäkökulma nähdään kuitenkin järkeenkäypänä, joskin mukavuudenhalu usein vie voiton kulkuvälinevalinnassa.



ULKOPUOLINEN Joukkoliikenne on ulkopuoliselle hyvin vieras käsite. Hänellä ei oikeastaan ole kosketuspintaa tarjolla oleviin vaihtoehtoihin, koska ne eivät näy hänen arjen liikkumisen ympäristöissä. Kysyttäessä syytä olla käyttämättä joukkoliikennettä hän saattaa kertoa, ettei hänelle ole tarjolla järkeviä yhteyksiä ja autolla matkantekoon menee vähintään puolet vähemmän aikaa. Ei kyseenalaista liikkujärjestelyitään, koska ei edes ajattele olemassa olevan muita vaihtoehtoja. Pyöräilyn tai joukkoliikenteen käyttämisen aloittaminen – ja edes ensimmäisen kokeilun harkitseminen – vaatisi täydellisen mielenmaailman muuttumisen. Ulkopuolinen saattaa hyvinkin olla viimeksi matkustanut julkisella jossain muualla päin maailmaa, mikä edesauttaa ulkopuolisen asenteen ylläpitoa Kuopiossa liikkuessaan, etenkin jos kokemus on ollut negatiivinen.

Käyttätymismallien avulla muodostettiin asiakas-arvomatriisi, joka toimi työvälineenä toimenpidekokonaisuuksia laadittaessa ja vaikutuksia arvioitaessa. Alkuvaiheessa laaditut toimenpiteet sijoiteltiin asiakas-arvomatriisiin, jonka pohjalta laadittiin toimenpidekokonaisuudet. Kokonaisuudet sisältävät useimmiten useita toimenpiteitä.

Asiakas-arvomatriisiin lisäksi toimenpiteiden vaikutuksia arvioitiin sen perusteella, kuinka suuren kohderyhmän ne tavoittavat ja kuinka suuren pysyvän käyttäytymismuutoksen niillä voidaan arvioida saavutettavan. Tavoitteena on, että toteutukseen valittavilla hankkeilla voidaan vaikuttaa mahdollisin moneen käyttäjäryhmään. Lisäksi arvioitiin niiden ketterää toteutavuutta ja kokeiltavuutta sekä toteutukseen liittyviä mahdollisia riskejä. Liitteessä 4 (oma muistio) on kuvattu tarkemmin, miten asiakas- ja yritys näkökulma on tuotu mukaan viisaan liikkumisen palveluihin. Liitteessä 5 (oma muistio) on puolestaan kuvattu tarkemmin toimenpidekokonaisuuksien valintaa ja perusteluja valinnoille.

Lopulta valittiin viereisen kuvan mukaiset toimenpidekokonaisuudet. Viisaasta pysäköinnistä ei kuitenkaan laadittu omaa toimenpidekokonaisuutta, koska sen osalta on aluksi järkevää laatia Kuopion seudun pysäköintistrategia. Sen sijaan pysäköinti-informaation kehittäminen otettiin mukaan osaksi asiakaslähtöistä informaatiota. Toimenpidekokonaisuudet on kuvattu tarkemmin liitteen 1 hankekorteissa.



3. Toimenpidekokonaisuuksien lyhyet kuvaukset

JOUKKOLIIKENTEEEN, PYÖRÄILYN JA PYSÄKÖINNIN ASIAKASLÄHTÖINEN INFORMAATIO

Tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin informaatiota asiakkaiden ehdoilla.

Asiakas saa internetissä ja mobiililaitteella helposti reittisuositukset niin joukkoliikenteen kuin pyöräilyn sekä pysäköinnin osalta. Palveluun on yhdistetty sekä joukkoliikenteen häiriötieto että pyöräteiden ja pysäkkien kunnossapitotieto. Autoilijat pystyvät näkemään vapaat pysäköintipaikat, paikkojen ennustetut täyttymiset ja ajo-ohjeet vapaalle paikalle.

Palveluun kuuluu myös paljon muuta olennaista joukkoliikenne-, pyöräily- ja henkilöautotietoa. Esimerkiksi pyöräilijöille tarjotaan eri reittien sujuvuustietoja, jotka perustuvat pyöräilijöiden itsensä mobiililaitteilla keräämiin tietoihin. Joukkoliikenteen matkustajat saavat korkeatasoista ja luotettavaa reaaliaikaista tietoa bussien kulusta ja häiriöistä tärkeimmillä pysäkeillä (muun muassa tori, oppilaitokset, sairaalat, kauppakeskukset). Esteettömät reitit kaikkien liikkumismuotojen osalta on mahdollista hakea palvelusta. Erilaiset kimpakyytipalvelut on mahdollista liittää palveluun.

PYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN KESKUSTASSA

Tavoitteena on parantaa pyöräilyn olosuhteita keskustassa ja lisätä siten pyöräilyn houkuttelevuutta keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Tavoitteena on, että pyöräily keskustassa on helppoa, turvallista, sujuvaa ja mukavaa, ja että yhä useampi valitsee pyörän kulkutavakseen keskustassa liikkuessaan. Samalla pyöräilijöiden tietoisuutta on lisättävä sen suhteen, että usein keskustan kiertäminen on kaikkein nopein ja turvallisin vaihtoehto, jos keskustassa ei ole tarvetta pysähtyä.

Pyöräilyssä pienetkin epäkohdat voivat muodostua merkittäviksi pullonkauloiksi etenkin harvemmin pyöräileville. Pienillä parantamistoimenpiteillä voidaan saada aikaan jo huomattavia parannuksia pyöräilyolosuhteisiin etenkin keskusta-alueilla ja samalla selkeyttää autoilijoiden, pyöräilijöiden ja kävelijöiden kohtaamista katutilassa.

ÄLYKÄS KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMÄ

Tavoitteena on lisätä pyöräilyä etenkin lyhyillä matkoilla Kuopion keskustan ja Savilahden alueella. Tavoitteena on saada yhä useampi innostumaan arkipyöräilystä. Kaupunkipyörät täydentävät Kuopion seudun liikennejärjestelmää siten, että kulkutapojen yhdistäminen onnistuu entistä helpommin ja sujuvammin. Pyörä sopii hyvin osaksi matkaketjua täydentämään esimerkiksi joukkoliikennematkaa silloin, kun omaa pyörää ei ole mahdollista kuljettaa mukana. Kaupunkipyörä voi olla sähköpyörä tai tavallinen pyörä. Kaupunkilaiset on otettava mukaan päättämään, kumpaa pyörämallia he haluavat. Osa pyöristä voidaan korvata myös Kickbike potkulaudoilla ja/tai sähköpotkulaudoilla.

Kaupunkipyörän osalta selvitetään, olisiko rahoitukseen mahdollista innostaa keskustan ja/tai Savilahden yrityksiä esimerkiksi kummipyörän muodossa, jossa yritys saa ostaa logonsa pyörään. Koko järjestelmällä voidaan hankkia myös yksi yhteinen sponsori.

IMAGOA JA UUSIA KÄYTTÄJIÄ

Tavoitteena on luoda Kuopion seudun viisaalle liikkumiselle yhtenäinen ilme ja viesti. Yhtenäinen ilme ja ulkoasu näkyvät ainakin linja-autoissa, pysäkeillä, joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkustajainformaatiossa, joukkoliikenteen palvelupisteissä, pyöräreiteillä, kaupunkipyörissä, pyöräpysäköinnissä, kampanjoissa, tapahtumissa ja markkinointiaineistoissa. Yhtenäisen ilmeen tulee välittää positiivista mielikuvaa viisaista liikkumisvalinnoista. Keskeisiä elementtejä ovat logo, nimi, väri, typografia, slogan. Kuopion seudun asukkaiden tulee olla ylpeitä viisaan liikkumisen ilmeestä ja tuntea sen omakseen. Ilmeen on tarkoitus jäädä käyttöön pitkälle tulevaisuuteen. Ilmeen ja ulkoasun käyttöönotossa on markkinointi tärkeässä asemassa ja siihen on varattava resursseja.

TYÖNTEKIJÖILLE HENKILÖKOHTAISTA PALVELUA

Tavoitteena on lisätä työntekijöiden tietoisuutta viisaista liikkumismahdollisuuksista työmatkoilla sekä lisätä viisaan työmatkaliikkumisen kulkutapaosuutta. Tavoitteena on lisätä myös työnantajien ja yritysten johdon tietoisuutta keinoista vaikuttaa työntekijöidensä liikkumiseen esimerkiksi olosuhteita kehittämällä tai erilaisilla kannustimilla. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn on oltava yhä useammin todellinen vaihtoehto työmatkoilla. Yritysten lisäksi on tarkoitus saada oppilaitoksia mukaan kehittämään työntekijöiden ja opiskelijoiden viisasta liikkumista.

Työmatkat ovat merkittävä matkaryhmä ja työssäkäyvät suuri liikkujaryhmä. Työmatkat ovat säännöllisiä ja toistuvia, joten niiden liikkumisvalinnoilla on laajoja vaikutuksia. Työpaikoille kohdennetut toimenpiteet lisäävät tietoisuutta liikkumisvaihtoehtoista päivittäisillä työmatkoilla, madaltavat käyttökynnystä ja innostavat kokeilemaan uutta. Henkilökohtaisen viisaan liikkumisen neuvonnan on todettu olevan tehokas tapa vaikuttaa ihmisten liikkumistottumuksiin. Viisaan liikkumisen kilometrikorvaus tarjoaa yrityksille keinon palkita työntekijöitään viisaista liikkumisvalinnoista.

LIKKUMINEN PALVELUNA (Maas), UUDET MAKSUTAVAT JA APPS-SOVELLUKSET

Liikkuminen palveluna (Maas) on tulevaisuutta ja sitä kehitetään laajasti useassa yrityksessä ja usealla eri foorumilla niin Suomessa kuin ulkomailla. Tarkoituksena on kiteytetysti yhdistää kaikkien liikkumispalveluiden informaatio ja maksaminen samaan palveluun palvelen liikkujien tarpeita entistä yksilöllisemmin. Liikkujille on tarkoitus tarjota erilaisia liikkumispaketteja, jolloin esimerkiksi tietyllä kuukausimaksulla on oikeus matkustaa tietty määrä tietyissä liikennevälineissä. Kuopion seutu on hyvin kiinnostunut tämän hankkeen yhteydessä tarjoamaan palveluntuottajalle markkinapaikkaa.

Älykkäät ja helpot maksutavat tehostavat joukkoliikennejärjestelmän käyttöä. Walti-järjestelmä on otettu käyttöön Kuopion seudulla, mutta tämä ei pelkästään riitä. On rohkeasti katsottava tulevaisuuteen. Joukkoliikennematka ja muut liikennepalvelut on voitava lähivuosina maksaa helposti mobiililippusovelluksella eri maksutavoilla käyttäjän toiveiden mukaan (puhelinoperaattorin laskulla, iQ-tilillä, luottokortilla). On myös realismia olettaa, että lähivuosina mobiilisovellukset kehittyvät siihen suuntaan, että käyttäjän ei tarvitse lainkaan näyttää mobiililaitetta esimerkiksi linja-autoon noustessaan tai siitä poistuessaan, vaan maksujärjestelmä osaa tehdä veloituksen käyttäjän taskussa tai laukussa olevasta laitteesta. Hankkeen yhteydessä on tavoitteena ottaa käyttöön ainakin yksi uusi maksusovellus Kuopion seudulla.

Kun osa-alueen 1 (joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin asiakaslähtöinen informaatio) yhteydessä on saatu kerättyä riittävä liikenteen ja liikkumisen reaaliaikainen informaatioalusta, niin järjestetään Apps-kilpailu, johon kaikki halukkaat palveluntuottajat saavat osallistua. Kaupunki antaa kaiken hallussaan olevan tietoaineiston palveluntuottajien käyttöön, jonka pohjalta palveluntuottajat pääsevät kehittämään vapaasti omia palveluja. Parhaat palvelut otetaan mukaan viisaan liikkumisen pilvipalveluun.

TULEVIEN VIISAIDEN LIKKUJIEN VALMENNUS

Koululaiset eli Kuopion seudun tulevat viisaat itsenäiset liikkujat oppivat käyttämään joukkoliikennettä sujuvasti ja pyöräilemään turvallisesti. Samalla koululaiset saavat tietoa liikkumisesta sekä sen vaikutuksista. Viisaasta liikkumisesta annetaan positiivinen mielikuva ja luodaan miellyttäviä kokemuksia. Myös koululaisten vanhemmat tutustuvat joukkoliikenteeseen ja/tai pyöräilyyn kotitehtävän kautta.

Hankkeessa luodaan käytäntö jatkuvaan viisaan liikkumisen kasvatustyöhön ja hankitaan siihen tarvittava rekvisiitta. Tavoitteena on, että valtaosa koululaista osallistuu viisaan liikkumisen valmennukseen vuosittain ja tekee perheenjäsentensä kanssa kotitehtäväksi annetun bussi- tai pyörämatkan. Resurssit kohdennetaan ainakin alkuvaiheessa kaupunkiliikenteen alueelle, missä viisaalle liikkumiselle on enemmän mahdollisuuksia.

4. Toimenpideohjelma tukee Itä-Suomen liikennestrategiaa ja Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategiaa

ITÄ-SUOMEN LIIKENNESTRATEGIA

Lokakuussa 2015 maakuntahallituksissa hyväksytty Itä-Suomen liikennestrategia antaa suunnan liikennejärjestelmän kehittämiseksi seuraaville vuosikymmenille Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueella. Strategia on kaikkien toimijoiden yhteinen, ja se on laadittu laajassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Kaiken lähtökohtana ovat olleet – samoin kuin Kuopion viisaan liikkumisen toteuttamissuunnitelman laadinnassa – asiakastarpeet, joiden perusteella päämäärät ja tavoitteet on asetettu. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu palveluiden, infrastruktuurin ja tiedon kokonaisuudesta. Itä-Suomen liikennestrategian toisena keskeisenä tavoitteena on arjen liikkumisen ja matkustamisen helpottaminen. Kärkitoimenpiteinä ovat uudet monipuoliset liikennepalvelut arjen matkoja varten. Liikkumista helpottamaan kehitetään reaaliaikaista tietoa hyödyntäviä mobiileja palveluita, mitä Kuopion seudun viisaan liikkumisen toteuttamisohjelma erittäin hyvin tukee.

KUOPION KAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIKENNESTRATEGIA

Kuopio on joukkoliikennekaupunki, ja tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen kulkupaosuutta. Tämä edellyttää palvelun jatkuvaa kehittämistä. Vuoden 2016 toimintasuunnitelmaan kuuluukin joukkoliikennestrategian laatiminen. Strategiatyön yhteydessä laaditaan visio Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteelle vuoteen 2025. Strategia on tärkeä työkalu, kun kehitetään joukkoliikennepalveluja lähivuosia pidemmälle. On oltava selkeä suunta, jolla mahdollistetaan pidemmän tähtäimen maankäytön, asumisen, palveluiden ja liikkumisen yhteissuunnittelu.

Kuopion viisaan liikkumisen toimenpiteet edistävät monin osin joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Vaikka toimenpiteet on tarkoitus toteuttaa muutaman vuoden aikana, niiden on tarkoitus jäädä elämään projektin jälkeen. Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennestrategiassa on hyvä huomioida esitetyt toimenpiteet ja samalla miettiä, miten ja missä laajuudessa niitä tulee edelleen kehittää sen jälkeen, kun projekti on päättynyt ja palvelut ovat käytössä.



5. Toimenpiteet parantavat Kuopion seudun yritysten kilpailukykyä

Seuraavassa on esitetty, miten toimenpiteet parantavat Kuopion seudun yritysten kilpailukykyä ja mahdollistavat liiketoiminnan kehittämisen.

Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin asiakaslähtöinen informaatio

Toimenpidekokonaisuudessa toteutetaan useita liikkumisen ja liikenteen reaaliaikaisia informaatiopalveluita ja samalla myös avoin informaatioalusta. Näiden toteuttamiseen kuopiolaisia pk-yrityksiä kannustetaan osallistumaan. Hankinta on pilkottu riittävän pieniin kokonaisuuksiin, jotta pk-yritykset voivat toteuttaa niitä osa-alueita, joihin heiltä löytyvät valmiudet.

Avoimen dataan perustuva viisaan liikkumisen informaatioalusta toimii kehittämisspaikkana uusille palveluille. Kuopion seudun pk-yritykset voivat ottaa tiedot käyttöönsä ja yhdistää niitä esimerkiksi omiin palveluihinsa ja samalla kehittää aivan uudenlaisia palveluita. Kuopiossa on muun muassa yliopiston yhteydessä syntynyt erilaisia mobiilipalveluita kehitteviä yrityksiä. Esimerkkinä voidaan mainita Sensoftia, joka on erikoistunut erilaisten GPS-paikannusmenetelmien kehittämiseen sekä terveydenhuollon että joukkoliikenteen mobiilisovellusten kehittämiseen. Informaatioalustan avoimet tiedot ovat luonnollisesti myös muiden kuin Kuopion seudun yritysten käytettävissä, mutta on todennäköistä, että tieto kiinnostaa erityisesti oman seudun pk-yrityksiä.

Kuopion seudun yritysten työntekijöille tarjotaan laadukasta tietoa joukkoliikenteestä, pyöräilystä ja pysäköinnistä. Näin työntekijöiden on helpompi valita itselle parhaiten sopiva liikkumisvaihtoehto työ- ja työasiointimatkoille. Esimerkiksi vuorotyöntekijälle saattaa olla hyvin tärkeä tieto, onko viimeinen linja-auto jo ohittanut pysäkin.

Kuopion seudun yritykset voivat tarjota informaatiota asiakkailleen. Esimerkiksi kauppojen ja yritysten auloissa voi olla tietoa seuraavista linja-autojen lähtöajoista, tietoja viimeisistä häiriöistä tai vaikkapa suositus nopeimmasta pyöräreitistä.

Liikkuminen palveluna (MaaS), uudet maksutavat ja Apps-sovellukset

Kuopion seudun yritysten näkökulmasta toimenpidekokonaisuudella 5 voidaan tunnistaa hyvin samantapaisia hyötyjä ja mahdollisuuksia kuin toimenpidekokonaisuuden 1 osalta, koska avointa informaatioalustaa on mahdollista hyödyntää myös erilaisten uusien maksupalvelujen toteuttamisessa. Tarkoituksena on hakea ennakkoluulottomasti erilaisia uusia maksutapoja ja toimintamalleja nykyisen Waltti-järjestelmän rinnalle. Mobiilimaksamiseen erikoistuneiden pk-yritysten onkin mahdollista laajentaa omia sovelluksiaan käsittämään myös liikenne- ja liikkumispalvelujen maksaminen (joukkoliikenne, henkilöautopysäköinti, pyöräpysäköinti, kimp-pakuljetukset jne.).

Työntekijöille henkilökohtaista palvelua

Kuopion seudun yritysten näkökulmasta toimenpidekokonaisuudella 4 voidaan myös tunnistaa useita hyötyjä ja mahdollisuuksia.

Yritysten työntekijät ovat terveempiä ja virkeämpiä. Noin miljoona suomalaista aikuista liikkuu riittämättömästi (Fogelholm, Miettinen, Paronen 2007). Kuopin seudulla tämä tarkoittaa noin 25 000 henkilöä. Riittämätön säännöllinen liikunta aiheuttaa vuosittain noin 300–400 miljoonan euron kustannukset, joista yli puolet johtuu sairauspoissaoloista ja työn tuottavuuden heikkenemisestä ja lähes puolet suoria terveydenhuolto- ja sosiaalimenoja. Joukkoliikenteen käyttäjälle kertyy keskimäärin 2 000 askelta päivässä enemmän kuin autoilijalle (kävelijästä tai pyöräilijästä puhumattakaan). Tämä vastaa viidennestä päivittäisestä hyötyliikuntasuosituksesta. Yritys ja sen työntekijät hyötyvät siten kestävien liikkumismuotojen käytöstä.

Suosimalla kestäviä liikkumismuotoja yritys voi profiloitua ympäristövastuullisena ja luonnonvaroista huolta kantavana yrityksenä. Tänä päivänä asialla on yhä suurempi merkitys kilpailtaessa avainhenkilöistä niin kotimaassa kuin kansainvälisesti.

Työpaikka hyötyy kestävästä liikkumisesta edistämisestä, kun pysäköintipaikka- ja kilometrikorvauskustannukset pienenevät sekä autojen hankinta- ja ylläpitokustannukset pienenevät.

Kaupunkipyöräjärjestelmä

Kuopion seudun yritysten näkökulmasta toimenpidekokonaisuudella 2A voidaan tunnistaa seuraavia hyötyjä ja mahdollisuuksia:

- Kaupunkipyöräjärjestelmä vaatii järjestelmän jatkuvaa huoltamista ja ylläpitoa. Koska kaupunkipyöräjärjestelmiin on erikoistunut moni ulkomainen yritys, niin ei ole kovinkaan realistista olettaa, että pyöräasemien ja kaupunkipyörien valmistus siirtyisi Kuopion seudulla. Sen sijaan Kuopion seudulla toimiva yritys on luonteva yhteistyökumppani vastaamaan kaupunkipyöräjärjestelmän huollosta ja ylläpidosta. Samalla yrityksen olisi mahdollista laajentaa palvelua esimerkiksi pyöräkeskuksen ylläpitoon, jossa tarjotaan pyöräilijöille erilaisia pyörän huoltoon liittyviä palveluita.
- Kaupunkipyöräjärjestelmän myötä Kuopion turisti- ja palvelukohteet ovat helpommin tavoitettavissa pyöräilykauden aikana.

Pyöräilyn kehittäminen keskustassa.

Pyöräilyn kehittämiselle Kuopion keskustassa voidaan asettaa yhdeksi tavoitteeksi se, että toimenpiteiden pitää parantaa keskustan yritysten saavutettavuutta sekä mahdollistaa myös pyörän turvallinen säilytys asiainnoin aikana.

Imago ja uusia käyttäjiä, tulevien viisaiden liikkujien valmennus.

Toimenpidekokonaisuuksilla 3 ja 6 ei ole osoitettavissa varsinaisia suoria vaikutuksia yritysten toimintaan. Kestävästä liikkumisesta viestittäminen ja markkinointi niin kaupunkiympäristössä kuin kouluissa tulevaisuuden työntekijöille edistävät edellä mainittujen asioiden toteutumista pitkällä tähtäimellä.

Jokaisen toimenpidekokonaisuuden tavoitteena on jäädä käyttöön varsinaisen hankkeen päätyttyä. Tämä antaa pk-yrityksille tarvittavaa varmuutta toiminnan jatkuvuudesta ja lisää uskallusta panostaa uusien palveluiden toteuttamiseen.

Tilajalla on myös merkittävä rooli pk-yritysten toimintaedellytysten kehittäjänä. Kaikissa kilpailutuksissa ja kilpailuissa pitää palkita uusien, ennakkoluulottomien ja rohkeiden ideoiden toteuttamisesta, jotka synnyttävät uutta liiketoimintaa.

6. Kuopion seutu nousee viisaan liikkumisen kärkikastiin Suomessa!

Viereisessä suuntaa-antavassa kuvassa on esitetty esimerkkejä, miten joidenkin toimenpiteiden osalta on tarkoitus nousta erittäin hyvälle tai parhaimmalle tasolle Suomessa. Asiakaslähtöisen joukkoliikenne-, pyöräily- ja informaatiopalvelun osalta tavoitteena on olla kansainvälinen suunnannäyttäjä. Tämä edellyttää ehdottomasti sitä, että käyttäjät otetaan mukaan aivan eri tavalla kuin mitä aikaisemmin on tehty Suomessa tai ulkomailla.

Valikoituja esimerkkejä toimenpiteiden tavoitteellisista vaikutuksista asiakkaiden käyttökokemuksiin verrattuna muihin kaupunkeihin 2018

(muiden seutujen muutoksia ei ole arvioitu)

	Kuopio	Tampere	Oulu	Turku	Lahti	Jyväskylä	HSL
Reaaliaikainen multimodaalinen info	😍	😊	😊	😊	😐	😐	😊
Joukkoliikenteen ja pyöräilyn reittioppaat	😍	😊	😐	😊	😊	😐	😍
Uudet maksutavat, liikkuminen palveluna	😊	😊	😊	😍	😊	😊	😍
Ilme, brändi	😍	😐	😍	😍	😍	😍	😍
Internet- ja mobiilipalvelut	😍	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Pyöräiltävyys keskustassa	😊	😐	😊	😐	😐	😊	😐

LIITE 1: Hankekortit

- 1 JOUKKOLIIKENTEN, PYÖRÄILYN JA PYSÄKÖINNIN ASIAKASLÄHTÖINEN INFORMAATIO
- 2A PYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN KESKUSTASSA
- 2B ÄLYKÄS KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMÄ
- 3 IMAGOA JA UUSIA KÄYTTÄJIÄ
- 4 TYÖNTEKIJÖILLE HENKILÖKOHTAISTA PALVELUA
- 5 LIIKKUMINEN PALVELUNA (MaaS), UUDET MAKSUTAVAT JA APPS-SOVELLUKSET
- 6 TULEVIEN VIISAIDEN LIIKKUJIEN VALMENNUS
- 7 TOTEUTUSOHJELMAN OHJAUS JA KOORDINOINTI

TAVOITTEET

Tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin informaatiota asiakkaiden ehdoilla. Asiakas saa internetissä ja mobiililaitteella helposti reittisuositukset niin joukkoliikenteen kuin pyöräilyn sekä pysäköinnin osalta. Palveluun on yhdistetty sekä joukkoliikenteen häiriötieto että pyöriteiden ja pysäkkien kunnossapitotieto. Autoilijat pystyvät näkemään vapaat pysäköintipaikat, paikkojen ennustetut täyttymiset ja ajo-ohjeet vapaalle paikalle.

Palveluun kuuluu myös paljon muuta olennaista joukkoliikenne-, pyöräily- ja henkilöautotietoa. Esimerkiksi pyöräilijöille tarjotaan eri reittien sujuvuustietoja, jotka perustuvat pyöräilijöiden itsensä mobiililaitteilla keräämiin tietoihin. Joukkoliikenteen matkustajat saavat korkeatasoista ja luotettavaa reaaliaikaista tietoa bussien kulusta ja häiriöistä tärkeimmillä pysäkeillä (muun muassa tori, oppilaitokset, sairaalat, kauppakeskukset). Esteettömät reitit kaikkien liikkumismuotojen osalta on mahdollista hakea palvelusta. Erilaiset kimpakyytipalvelut on mahdollista liittää palveluun.

Toteuttamisohjelman yhteydessä syntyy avoin liikenteen ja liikkumisen reaaliaikainen informaatioalusta, jota on mahdollista hyödyntää kaikissa uusissa palveluissa.

UUTTA: Asiakasymmärrys ja ketterät hankintamenetelmät

Jokaisen toteutettavan palvelun yhteydessä on oltava nimetty asiakasarvovastaava. Asiakas- arvovastaava on tilaajan nimeämä henkilö. Asiakas- arvovastaavan tukena toimii asiakasarvotyöryhmä, johon kuuluvat tilaajan edustaja, Kuopion hyötypyöräilijöiden edustaja, kuopiolainen tavallinen käyttäjä ja toteuttamisohjelmaa koordinoiva taho. Jokaisen toteutettavan palvelun osalta tulee asiakasarvovastaavan esitellä asiakasarvotyöryhmälle miten asiakkaat on huomi- oitu valinnoissa ja suunnittelussa. Kuopion seudun asukkaiden pitää päästä osallistumaan niin palveluiden suunnitteluun kuin toteutukseen.

Ketterällä toteutuksella pyritään minimoimaan riskejä jakamalla informaatiojärjestelmä useaan osahankkeeseen. Lisäksi jokainen hanke toteutetaan 2-4 viikkon sprintteinä. Kukin sprintti



70 prosenttia
16–75 -vuotiaista
suomalaisista käyttää
älypuhelimia.



1 JOUKKOLIIKENTEN, PYÖRÄILYN JA PYSÄKÖINNIN ASIAKSLÄHTÖINEN INFORMAATIO

on kuin pieni projekti ja sisältää uusien toimintojen julkaisemiseen tarvittavat tehtävät: vaatimuserittely, ohjelmistosuunnittelun, koodauksen, testauksen ja dokumentoinnin. Vaikka sprintti ei välttämättä lisää toiminnallisuutta niin, että tuotteen julkaisu olisi järkevää, ketterä ohjelmistokehitysprojekti pyrkii periaatteessa julkaisukelpoiseen ohjelmistoon jokaisen sprintin lopussa. Sprintin lopussa projektin prioriteetit arvioidaan uudelleen ja päätetään seuraavan sprintin sisällöstä. Ketterät menetelmät korostavat toimivan ohjelmiston olevan ensisijainen edistyksen mittari eikä dokumentaatiolla ole samaa itseisarvoa kuin useissa perinteisemmissä malleissa. Suunnittelua tehdään jatkuvasti koko projektin ajan, ja suunnitelmia ollaan halukkaampia muuttamaan kuin perinteisissä malleissa. Luonteva vaihe asukkaiden osallistumiselle on sprinttien jälkeen, jolloin uutta toimintoa testataan.

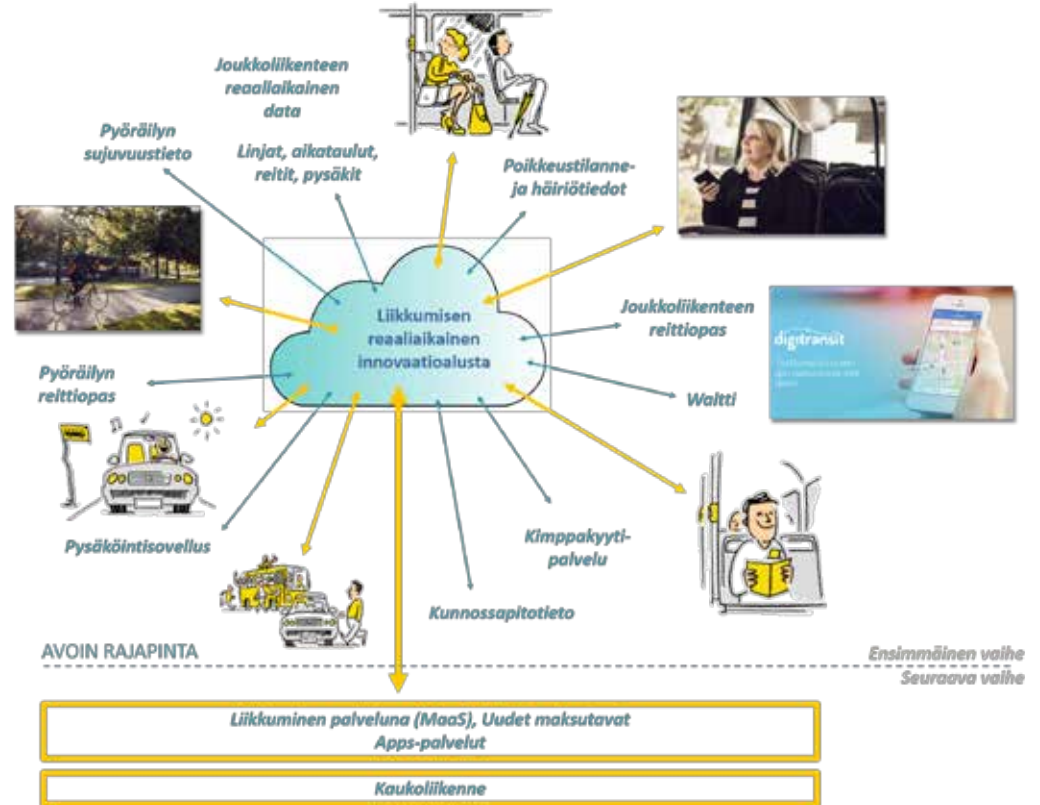
Työn alussa keskustellaan kaikkien halukkaiden palvelun tuottajien kanssa tilaajan tavoitteesta ja siitä, mitä palveluntuottajat uskoisivat pystyvänsä toteuttamaan vajaalla miljoonalla eurolla. Lisäksi keskustellaan heidän kanssaan sopivimmista hankintamalleista ja -kokonaisuuksista. Tilaajan tavoitteena on saada useampi toimittaja mukaan palveluiden toteutukseen jolloin jokainen vastaa siitä osa-alueesta, jonka parhaiten hallitsee.

TOIMINNALLISIA VAATIMUKSIA

Kaikki tieto on oltava helposti käyttäjän saatavissa. Netti- ja mobiilisivujen on oltava helppokäyttöiset ja on noudatettava yleisesti käytössä olevia toimintalogiikoita. Vaikka kuvan mukainen pilvipalvelu koostuu useasta eri palvelusta, on käyttäjälle koko palvelun tunnettava yhdeltä yhteiseltä palvelulta.

Linja-autojen on oltava reaaliaikaisessa paikannuksessa siten, että ajoneuvo lähettää oman paikkatietonsa sekunnin välein alle puolessa sekunnissa järjestelmän keskusjärjestelmään. Paikannustarkkuuden on oltava 10 metriä. Tällöin ajoneuvojen paikannustietoa on mahdollista hyödyntää jatkossa myös liikennevaloetuksissa. Reittioppaat pohjautuvat avoimen lähdekoodin ratkaisuihin tai viranomaisten yhteiseen reittiopasalustaan ja niissä on myös mobiilialustalla toimiva käyttöliittymä.

Toteuttamishojelman yhteydessä syntyy lukuisia asiakaslähtöisiä palveluita. Samalla syntyy avoin liikenteen ja liikkumisen reaaliaikainen informaatioalusta, jota on mahdollista hyödyntää kaikissa uusissa palveluissa. Tästä syystä on tärkeää, että tilaajalla on kaikkien järjestelmien kaikkien tietojen rajoittamaton ja pysyvä hyödyntämis-, käyttö- ja luovutusosoikeus. Yhtenä keskeisenä tavoitteena on se, että viranomaisten, liikennöitsijöiden ja muiden tiedon toimittajien ei tarvitse toimittaa tieto kuin yhteen paikkaan, jonka jälkeen tieto on lukuisten eri palveluiden hyödynnettävissä.



TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Työn alussa tehdään asiakasarvon "alkumittaus" lyhyellä kyselyllä, jossa mitataan kuopiolaisten asenteet ja mielikuvat informaatiojärjestelmän eri osa-alueisiin. Samanlainen kysely toistetaan vuoden 2017 loppupuolella. Näin myös saadaan EAKR:n suuntaan todennettua muutosta ja saadaan tästä ns. mallicase asiakaslähtöisen informaation toteutuksen vaikutuksista ja toimivuudesta. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen ja pyöräilyn internet- ja mobiilipalvelu äänestetään kolmen parhaimman digitaalisen palvelun joukkoon Kuopion seudulla. Tämän onnistumista voidaan pitää suunnittelun suurimpana haasteena.

NPS (Net Promoter Score) on laajasti käytössä oleva asiakastytyväisyysmittari. Joukkoliikenne- ja pyöräilyinfon NPS-luku määritetään yksinkertaisella kysymyksellä: "kuinka todennäköisesti suosittelet joukkoliikenteen ja pyöräilyn internet- ja mobiilipalvelua tuttavillesi?". Lisäksi kysytään, miksi henkilö suosittelisi tai ei suosittelisi palvelua. NPS-lähtötasomittaus toteutetaan ennen toimenpiteiden toteuttamista ja toinen mittaus tehdään toimenpiteiden toteutuksen jälkeen. Mittaus toteutetaan lyhyenä kyselynä palvelun käyttäjille. Tavoitteena on, että NPS-indeksiluku kasvaa 50 yksikköä.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Kokonaiskustannus on 0,8 miljoonaa euroa. Tiedon hallinnointi (avoin informaatioalusta) ja joukkoliikenteen reaaliaikajärjestelmä vievät arviolta kustannuksista hieman yli puolet. Muut palvelut ovat karkeasti arvioiden 10 000 - 50 000 euroa/palvelu. Summat täsmentyvät palveluntoimittajien kuulemistilaisuuksien yhteydessä. Investointien osuus voi olla enintään 75 % kokonaiskustannuksista, koska esimerkiksi palvelun ylläpito ja tiedonsiirto aiheuttavat ylläpito-kustannuksia. Hankkeen palveluiden kilpailutuksiin on varattava resursseja.

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAVUUS

Toimenpiteet madaltavat joukkoliikenteen ja pyöräilyn käyttökynnystä ja lisäävät tietoisuutta olemassa olevista palveluista parantaen etenkin nykyisten käyttäjien palvelua. Toimenpiteet voivat houkutella autoilijoita valitsemaan joukkoliikenteen tai pyörän liikkumisvälineeseen pysäköintipaikan ollessa täynnä tai jopa vakiinnuttaa autoilijat joukkoliikenteen ja pyöräilyn säännöllisiksi käyttäjiksi. Parhaimmillaan toimenpiteet houkuttelevat myös ulkopuolisia käyttämään viisaita liikkumismuotoja. Toimenpiteet vaikuttavat suurehkon joukkoon ja saavat aikaan vähäisiä käyttäytymismuutoksia.

KÄYTTÄYTYMISMUUTOSTEN MITTALUOKKA			
Kohderyhmän suuruus		Käyttäytymismuutos	
😊😊😊😊😊		++	
Resurssit	Riskit	Toteutettavuus	Kokeiltavuus
0,8 M€	+++	MELKO VAATIVA	©©

Katso LIITE 2

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Kaikista hankittavista palveluista on olemassa referenssi kohteita. Useaan palveluun jaettu hankinta on sekä riski että mahdollisuus. Riskiä vähennetään sillä, että hankintoihin varataan riittävästi resursseja ja substanssiosaamista.

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Vuoden 2018 jälkeen palveluiden on tarkoitus jatkaa toimintaansa. Järjestelmään on mahdollista lisätä ketterästi uusia ominaisuuksia tai edelleen kehittää jo olemassa olevia. On myös oltava rohkeutta karsia sellaisia palveluita, jotka eivät ole saavuttaneet käyttäjien keskuudessa suosiota.

HANKINTAMALLI

Joukkoliikenteen ja pyöräilyn asiakaslähtöinen informaatio hankitaan palveluittain avoimella/rajoitetulla menettelyllä. Kuhunkin palveluun kuuluu toteutusprojekti sekä palvelun ylläpito kahdella vuodella. Lisäksi ylläpitoon pyydetään kaksi optiovuotta. Toteutusprojektiin kuuluvat kaikki laite- ja ohjelmistohankinnat töineen, joista maksetaan kiinteä korvaus. Palvelumaksut koskevat laitteiden ja ohjelmistojen ylläpitoa. Tilaaja ei omista laitteita tai ohjelmistoja, mutta tilaajalla tulee olla oikeus lunastaa ne itselleen niin halutessaan.

Vuosina 2016-2017 hankitaan seuraavat palvelut:

- Tiedon hallinnointi, vastaanotto, syöttö ja jakelu (avoimen datan pilvipalvelu)
- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn nettisivut ja mobiilipalvelu
- Käyttäjät tiedon tuottajina palvelu (2-3 sosiaalisen median palvelua)
- Pysäköintisovellus (vapaat paikat, paikkojen ennustettu täyttyminen, jne.)
- Kunnossapitotiedot käyttäjien tarpeisiin palvelu yhteistyössä kaupungin ja ELY-keskuksen kunnossapito-organisaatioiden kanssa
- Korkeatasoinen joukkoliikenteen reittiopas
- Korkeatasoinen pyöräilyn reittiopas
- Joukkoliikennekaluston reaaliaikainen internet- ja mobiilipalvelu pitää sisällään reaaliaikaisen aikatauluinfon internetissä ja mobiilissa sekä näytöt tärkeimmillä bussipysäkeillä (tori, Savilahti). Lisäksi muita toimijoita kannustetaan hankkimaan näyttöjä tiloihinsa omalla kustannuksellaan (kauppakeskukset, oppilaitokset, sairaalat jne).
- Kimppakyytipalvelun hankkimista tullaan harkitsemaan.
- Linja-autoissa valmiina olevien sisänäyttöjen hyödyntämismahdollisuus selvitetään (25 ajoneuvossa).

Q3 / 2016 (käynnistyy elokuussa 2016)

- Alkumittaus ja NPS-kysely
- Reaaliaikainfon ja häiriönhallinnan palveluntuottajien kuuleminen
- Nettisivujen ja mobiilipalvelujen asiakaslähtöinen määrittäminen ja toteutus (linjakartat, pysäkkiaikataulut, pyöräreitit jne.)
- Avoimen informaatioalustan määrittäminen

Q4 / 2016

- Nettisivujen ja mobiilipalvelujen asiakaslähtöinen määrittäminen ja toteutus (linjakartat, pysäkkiaikataulut, pyöräreitit jne.)
- Avoimen informaatioalustan toteutus (jatkuu hankkeen loppuun saakka)
- Käyttäjät tiedon tuottajina palvelun asiakaslähtöinen määrittäminen
- Pysäköintisovelluksen asiakaslähtöinen määrittäminen
- Kunnossapitotietojen asiakaslähtöinen määrittäminen

Q1 / 2017

- Käyttäjät tiedon tuottajina palvelun asiakaslähtöinen toteutus
- Kunnossapitotietojen palvelun asiakaslähtöinen toteutus
- Pysäköintisovelluksen asiakaslähtöinen toteutus
- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn reittioppaiden asiakaslähtöiset määrittäykset

Q2 / 2017

- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn reittioppaiden asiakaslähtöinen toteutus
- Reaaliaikajärjestelmän asiakaslähtöinen määrittäminen

Q3 / 2017

- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn reittioppaiden asiakaslähtöinen toteutus
- Reaaliaikajärjestelmän asiakaslähtöinen toteutus

Q4 / 2017

- Reaaliaikajärjestelmän asiakaslähtöinen toteutus

Q1 / 2018

- Nettisivujen ja mobiilipalveluiden seuranta- ja tutkimukset

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Jatkotoimenpiteiden määrittäminen

TAVOITTEET

Pyöräilyssä pienetkin epäkohdat voivat muodostua merkittäviksi pullonkauloiksi etenkin harvemmin pyöräileville. Pienillä parantamistoimenpiteillä voidaan saada aikaan jo huomattavia parannuksia pyöräilyolosuhteisiin etenkin keskusta-alueilla ja samalla selkeyttää autoilijoiden, pyöräilijöiden ja kävelijöiden kohtaamista katutilassa.

Tavoitteena on parantaa pyöräilyn olosuhteita keskustassa ja lisätä siten pyöräilyn houkuttelevuutta keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Tavoitteena on, että pyöräily keskustassa on helppoa, turvallista, sujuvaa ja mukavaa, ja että yhä useampi valitsee pyörän kulkutavakseen keskustassa liikkeessaan. Samalla pyöräilijöiden tietoisuutta on lisättävä sen suhteen, että usein keskustan kiertäminen on kaikkein nopein ja turvallisin vaihtoehto, jos keskustassa ei ole tarvetta pysähtyä.



UUTTA: Viisasta pyöräilyn kehittämistä kilpailulla ja kansalaisraadilla

Hankkeessa etsitään kilpailun avulla toimenpiteitä pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ja pyöräilyn helpottamiseksi Kuopion keskustan alueella ja myös yhteysväleillä Kuopion keskusta-Savilahti. Kilpailulla haetaan pieniä parantamistoimenpiteitä ja ratkaisuja, jotka ovat toteutettavissa noin 200 000 eurolla. Kuopion seudun asukkaat sekä Kuopion hyötypyöräilijät pääsevät osallistumaan kilpailun ongelman asetteluun, jolloin ratkaistavaksi tulee todellisia ongelmia ja pullonkauloja.

Kuopion seudun asukkaista muodostuva kansalaisraati ja asiantuntijaraati arvioivat kilpailuehdotukset. Kuopion seudun asukkaat pääsevät osallistumaan suunnitteluratkaisujen validointiin, kun voittaneen kilpailuehdotuksen kehittämisehdotuksista laaditaan toteutussuunnitelma.

Parhaat kehittämisideat toteutetaan hankkeen puitteissa. Voittaneen kilpailuehdotuksen laatinnut toimittaja vastaa toteutussuunnittelusta tilaajan ohjauksessa ja yhdessä asukkaiden kanssa. Toimenpiteissä arvostetaan sitä, että ne ovat toteutettavissa myös laajemmin Kuopion seudulla.

TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Hankkeelle on määritetty määrällinen tavoite, suurimpaan suunnitteluhaasteeseen liittyvä laadullinen tavoite sekä NPS-tavoite seuraavasti:

- pyöräilijöiden määrä keskustan mittauspisteessä kasvaa 5 % toimenpiteiden toteutuksen jälkeen
- pyöräilyyn liittyvä turvallisuudentunne ja helppous lisääntyvät 10 % toimenpiteiden toteutuksen myötä
- NPS-indeksiluku kasvaa 15 yksikköä

Pyöräilijöiden määrää seurataan keskustaan määritetyssä mittauspisteessä. Mittauksen tehdään ennen ja jälkeen toimenpiteiden toteuttamisen sekä säännöllisesti seuraavina vuosina. Tavoitteiden määrällinen mittaaminen tulee määritellä huolella. Pyöräilyn reitit muuttuvat helposti ja toisaalta esimerkiksi säällä on suuri vaikutus tuloksiin.



[KUVAT: movabilityaustin.org1024]

Keskustassa pyöräilyyn liittyvää turvallisuuden ja helppouden tunnetta selvitetään yksinkertaisella kyselyllä. Kysely toteutetaan sekä ennen toimenpiteiden toteuttamista lähtötason selvittämiseksi sekä toimenpiteiden toteutuksen jälkeen muutoksen todentamiseksi. Kaupunkipyöräilyn NPS-luku määritetään yksinkertaisella kysymyksellä: "kuinka todennäköisesti suosittelet pyöräilyä keskustassa tuttavallisesi?". Lisäksi kysytään, miksi henkilö suosittelisi tai ei suosittelisi palvelua. NPS-lähtötasomittaus toteutetaan ennen toimenpiteiden toteuttamista ja toinen mittaus tehdään toimenpiteiden toteutuksen jälkeen. Mittaus toteutetaan lyhyenä kyselynä.

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

HANKINTAMALLI

Hanke voidaan toteuttaa kahdella tavalla:

- Avoimena tai rajoitettuna ST-kilpailuna (suunnittele ja toteuta). Tällöin voittanut kilpailuehdotus saa tehtäväkseen myös toteuttaa esittämänsä palvelut. Tilajaajalla tulee olla mahdollisuus valita osia eri kilpailuehdotuksista.
- Kilpailuna kolmelle konsulttitoimistolle. Ehdotukset palkitaan seuraavasti: 1. sija 15 000 €, 2. sija 10 000 € ja 3. sija 5 000 €. Tällöin toimenpiteiden toteutus kilpailutetaan erikseen.

VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAVUUS

Hanke parantaa pitkälti nykyisten pyöräilijöiden palvelua, mutta saattaa myös madaltaa harvemmin pyöräilevien kynnystä pyöräillä ja kokeilla pyöräilyä Kuopion keskustassa, kun olosuhteet ovat selkeämmät. Hanke helpottaa pyöräilyä, lisää pyöräilijöiden turvallisuudentunnetta keskustassa pyöräillessä sekä lisää pyöräilyn näkyvyyttä. Hanke vaikuttaa suurehkoon liikkujajoukkoon.

KÄYTTÄYTYMISMUUTOSTEN MITTALUOKKA			
Kohderyhmän suuruus		Käyttätymismuutos	
😊😊😊		++	
Resurssit	Riskit	Toteutettavuus	Kokeiltavuus
0,25 M€	+++	MELKO VAATIVA	©©©©

Katso LIITE 2

MUITA VAATIMUKSIA

Toimenpiteiden tulee helpottaa pyöräilyä keskusta-alueella, poistaa nykyisiä havaittuja pullonkauloja sekä lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuudentunnetta. Kilpailun ongelman asettelu määritetään yhteistyössä Kuopion hyötypyöräilijöiden ja Kuopion seudun asukkaiden kanssa. Toimenpiteet eivät saa vaatia merkittäviä muutostöitä nykyiseen katuinfraan. Mahdollisten pienten katuinfra-työiden kustannusten tulee sisältyä annettuihin kustannusraameihin.

Kilpailuissa pitää palkita uusien, ennakkoluulottomien ja rohkeiden ideoiden toteuttamisesta, jotka synnyttävät uutta liiketoimintaa.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Kilpailun, jatkosuunnittelun ja toteutuksen kokonaiskustannus on yhteensä 250 000 euroa hankintamallista riippumatta. Hankkeen vaatimat muut resurssit ovat vähäisiä.

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Hanke on nopeasti käynnistettävissä ja riskit ovat pienet.

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Hyväksi havaittuja toimenpiteitä voidaan toteuttaa myös muihin kohteisiin koko Kuopion seudulle.

Tehdyt toteutukset jäävät maastoon.

Q3 / 2016 (käynnistyy elokuussa 2016)

- Ongelmanasettelu yhteistyössä kaupunkilaisten ja Kuopion hyötypyöräilijöiden kanssa
- Kilpailun järjestäminen

Q4 / 2016

- Ennen-mittaukset
- Kilpailuehdotusten arviointi kansalaisraadilla ja asiantuntijaraadilla toimesta
- Kilpailun tulosten julkistaminen

Q1 / 2017

- Toimenpiteiden tarkempi suunnittelu ja ratkaisujen validointi asukkaiden kanssa
- Toteutuksen käynnistäminen

Q2 / 2017

- Ensimmäiset ratkaisut käytössä

Q3 / 2017

- Ensimmäiset ratkaisut käytössä

Q4 / 2017

- Toimenpiteiden toteutus jatkuu

Q1 / 2018

- Kaikki ratkaisut käytössä
- Seurantamittaukset

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Kaikki ratkaisut käytössä

TAVOITTEET

Tavoitteena on lisätä pyöräilyä etenkin lyhyillä matkoilla Kuopion keskustan, Savilahden ja matkakeskuksen alueella. Tavoitteena on saada yhä useampi innostumaan arkipyöräilystä. Kaupunkipyörät täydentävät Kuopion seudun liikennejärjestelmää siten, että kulkutapojen yhdistäminen onnistuu entistä helpommin ja sujuvammin. Pyörä sopii hyvin osaksi matkakettua täydentämään esimerkiksi joukkoliikennematkaa silloin, kun omaa pyörää ei ole mahdollista kuljettaa mukana. Kaupunkipyörä voi olla sähköpyörä tai tavallinen pyörä. Kaupunkilaiset on otettava mukaan päättämään, kumpaa pyörämallia he haluavat. Osa pyöristä voidaan korvata myös Kickbike potkulaudoilla ja/tai sähköpotkulaudoilla.

Kaupunkipyörän osalta selvitetään, olisiko rahoitukseen mahdollista innostaa keskustan ja/tai Savilahden yrityksiä esimerkiksi kummipyörän muodossa, jossa yritys saa ostaa logonsa pyörään. Koko järjestelmällä voidaan hankkia myös yksi yhteinen sponsori.



[KUVA: movabilityaustin.org1024]

UUTTA: Älykäs kaupunkipyöräjärjestelmä kilpailullisella neuvottelumenettelyllä

Hankkeessa toteutetaan älykäs kaupunkipyöräjärjestelmä, joka palvelee keskustan, Savilahden ja tulevan matkakeskuksen alueella. Järjestelmä voidaan toteuttaa sähköpyörinä, jos kaupunkilaiset sitä haluavat. Tällöin kuitenkin pyörien määrä on pienempi. Kaupunkipyöräjärjestelmä tulee liittää osaksi joukkoliikennejärjestelmää siten, että pyörän käyttöönotto onnistuu helposti Waltti-kortilla.

Kilpailullisella neuvottelumenettelyllä hankitaan älykäs kaupunkipyöräjärjestelmä, joka on toteutettavissa 250 000 eurolla. Kilpailullisella neuvottelumenetelmällä on löydettävissä paras ratkaisu Kuopion seudulle.

Asiakasarvotyöryhmä varmistaa osaltaan, että asiakasnäkemykset huomioidaan kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnassa. Kuopion seudun asukkaat osallistuvat kaupunkipyöräjärjestelmän vaatimusten määrittämiseen sekä toteutuksen suunnitteluun (esimerkiksi pyöräasemien sijainti). Esimerkiksi keskustan torin alle on mahdollista toteuttaa todella korkeatasoinen kaupunkipyöräparkki. Kaupunkipyörien hankinnassa pyörien käyttökokemuksella on suuri painoarvo. Osana hankintaa toteutetaan pyörien käytettävyyssarviointi, jossa eri käyttäjäryhmien edustajat testaavat ja pisteyttävät hankintamenettelyyn osallistuvien toimittajien pyöriä, pyörien käyttöönottoa ja pyörien jättämistä.

TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Hankkeelle on määritetty määrällinen tavoite, suurimpaan suunnitteluhaasteeseen liittyvä laadullinen tavoite sekä NPS-tavoite seuraavasti:

- Kaupunkipyörien käyttöaste on vähintään kolme käyttäjää pyörää kohden vuorokaudessa.
- 95 % kaupunkipyöräjärjestelmä käyttäjistä ovat tyytyväisiä pyörien saatavuuteen (pyörän saa aina tarvittaessa käyttöön).
- NPS-indeksiluku on 20 ensimmäisessä käyttöönoton jälkeisessä mittauksessa.

Kaupunkipyörien päivittäistä käyttöastetta seurataan kuukausittain. Seurannan tulokset kootaan yhteen vuoden 2017 lopussa.

Kaupunkipyörien käyttäjien tyytyväisyyttä pyörien saatavuuteen selvitetään lyhyellä kyselyllä syksyllä 2017.

Kuopion kaupunkipyöräjärjestelmän NPS-luku määritetään yksinkertaisella kysymyksellä: "kuinka todennäköisesti suosittelet kaupunkipyörää tuttavillesi?". Lisäksi kysytään, miksi henkilö suosittelisi tai ei suosittelisi palvelua. NPS-mittaus toteutetaan syksyllä 2017 lyhyenä kyselynä.

TOIMINNALLISET JA TEKNISET VAATIMUKSET

Kaupunkipyöräjärjestelmän tulee sisältää kaupunkipyöräasemat, kaupunkipyörät ja tietojärjestelmän. Järjestelmään sisältyy 3-5 pyöräasemaa ja 50-150 pyörää. Käyttäjän tulee voida tunnistautua pyörän lainaamista varten pyöräasemalla tai itse pyörään integroidulla laitteella vähintään pankki/luottokortilla (siru), Waltti-matkakortilla sekä järjestelmän rekisteröitymisvaiheessa saadulla käyttäjätunnuksella, numerolla, koodilla tms.

Pyöräasemien on oltava siirrettävissä talveksi pois. Kaupunkipyörän lainaamisen hallinnointiin ja järjestelmään rekisteröitymiseen vaadittavat laitteet, mahdollinen mainoslaitte ja joitakin perustusten osia voi kuitenkin jäädä paikoilleen, jos ne eivät ole talvikunnossapidon esteenä. Mahdollisten mainospaikkojen tulee olla integroituina pyöräasemaan tai pyöriin. Erillisiä mainoslaitteita ei sallita. Pyöräasemissa saa olla mainoksia vain, jos ne sijaitsevat alueella, jolla katumainokset ovat sallittuja. Värien ja pintamateriaalin tulee olla kaupungin ohjeiden mukaiset ja niiden on noudatettava hankekortin 3 mukaisesti laadittavaa Kuopion seudun viisaan liikku- misen uutta ilmettä. Mahdollisesta sponsorivärytyksen käyttämisestä tulee sopia tilaajan kanssa erikseen. Sponsorivärytyksestä sopiminen koskee myös itse pyöriä. Järjestelmän käyttöohjeet tulee olla vähintään suomeksi ja englanniksi.

Kaupunkipyörien on toteutettava muun muassa seuraavia vaatimuksia: tukeva runko, pistosuojatut ja ilmatäytteiset renkaat, vähintään kolme (3) vaihdetta, etuvalo napadynamolla,



heijastimet sivuille ja taakse, kori tai taakkateline, satulan korkeussäätö pikalukolla (satulaputki ei saa irrota rungosta), seisontajalka, lokasuojat edessä ja takana, lukko väliaikaista lukitsemista varten. Polkupyörien on oltava yksilöllisesti tietojärjestelmässä tunnistettavia pyörien käytön ja voittumisen seuraamiseksi.

Rekisteröityminen järjestelmän käyttäjäksi tulee onnistua vähintään järjestelmän Internet-sivuilla ja mobiililaitteella. Henkilöllisyyden varmentaminen rekisteröityessä tehdään pankki- ja luottokortilla sekä pankkitunnuksilla (Internet-palvelussa). Järjestelmän kerta- ja käyttömaksun maksaminen on oltava mahdollista luottokortilla, verkkopankkimaksulla ja tulevaisuudessa myös Waltti-matkakortilla.

Palvelun tuottajan tulee pitää kaupunkipyörät ja pyöräasemat kunnossa koko palvelun sopimusajan. Palvelun tuottajan tulee huolehtia siitä, että rikkiäisiä kaupunkipyöriä ei ole kaupunkipyörätelineissä eikä pyöräasemien läheisyydessä ja että rikkoutunut pyörä korvataan toimivalla pyörällä kolmen (3) vuorokauden kuluessa. Lisäksi palvelun tuottajan tulee huolehtia, että kaupunkipyörien määrää tasataan jatkuvasti niin, että toisaalta ei ole tyhjiä eikä täysinäisiä kaupunkipyöräasemia.

Kaupunkipyöristä vähintään 93,0 % tulee olla jatkuvasti käytettävissä kaupunkipyöräjärjestelmässä. Käytettävyyssaste lasketaan kuukausittain pyöräilykauden (1.5.–31.10.) ajalta tunnin tarkkuudella. Pyörä katsotaan olevan poissa käytöstä, kun se ei ole lainattavissa pyöräasemalta, eikä se ole lainattuna käyttöehtojen mukaisesti. Pyörän katsotaan olevan järjestelmässä, kun pyörää siirretään asemalta toiselle. Tietojärjestelmän on oltava käytettävissä 99,0 % pyöräilykauden aikana kello 06:00–22:00 välisenä aikana sekä 95,0 % klo 22:00–06:00.

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAVUUS

Kaupunkipyöräjärjestelmä helpottaa Kuopion seudun asukkaiden arkea ja liikkumista etenkin keskustan, Savilahden ja matkakeskuksen alueella sekä madaltaa pyöräilyn kynnystä keskustassa. Harvoin keskustassa pyöräilevät saattavat innostua kokeilemaan kaupunkipyöriä ja pyöräilyä keskustassa. Kaupunkipyörät lisäävät pyöräilyä lyhyillä matkoilla keskustassa sekä lisäävät pyöräilyn näkyvyyttä. Kaupunkipyöräjärjestelmä palvelee myös Kuopiossa vierailevia ja turisteja. Hanke vaikuttaa suurehkoon liikkujajoukkoon.

KÄYTTÄYTYMISMUUTOSTEN MITTALUOKKA			
Kohderyhmän suuruus		Käyttäytymismuutos	
😊😊😊		++	
Resurssit	Riskit	Toteutettavuus	Kokeiltavuus
0,25 M€	+++	MELKO VAATIVA	©©©©

Katso LIITE 2

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Hanke ovat melko nopeasti käynnistettävissä ja käytännöistä ja kaupunkipyöräjärjestelmistä on olemassa useita referenssikohteita (sähköpyöräjärjestelmistä tosin vähemmän, koska ne ovat vasta yleistymässä). Yhtenä riskitekijänä on tunnistettu se, että järjestelmä ei kiinnosta palvelun tuottajia pienuutensa takia. Tähän on varauduttu siten, että aluksi käydään vuoropuhelu toimittajien kanssa. Kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttaminen vaatii kuitenkin suunnittelua ja soveltamista.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Hankkeen kustannukset ovat 250 000 euroa käsittäen kaksi pyöräilykautta (2017 ja 2018). Optiona kannattaa pyytää pyöräilykaudet 2019 ja 2020. Hankkeen kustannuksista itse järjestelmä muodostaa noin 2/3 ja järjestelmän ylläpito noin 1/3. Järjestelmä ei ole käytössä talviaikaan.

Kaupunkipyöräjärjestelmä vaatii kaupungilta resursseja toteutuksen suunnittelussa ja hankintavaiheessa. Kun kaupunkipyöräjärjestelmä on hankittu palveluna, ylläpitovaiheessa resurssien tarve on vähäinen.

Valitsen yhä useammin keskustassa kaupunkisähköpyörän torilta työpaikalle.



HANKINTAMALLI

Hankinta toteutetaan neuvottelumenettelyllä.

Hankintaan kuuluu toteutusprojekti sekä palvelun ylläpito kahdelle vuodelle. Lisäksi ylläpitoon pyydetään kaksi optiovuotta. Toteutusprojektiin kuuluvat kaikkien pyöräasemien, pyörien ja tietojärjestelmien toteutus maastoon, joista maksetaan kiinteä korvaus. Palvelumaksut koskevat pyöräjärjestelmän ylläpitoa pyöräilykausille 2017 ja 2018. Tilaaja ei omista pyöräasemia, pyöriä tai ohjelmistoja, mutta tilaajalla tulee olla oikeus lunastaa ne itselleen niin halutessaan. Lisäksi pyydetään optiona kaksi pyöräilykautta (vuodet 2019 ja 2020).

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Kaupunkipyöräjärjestelmä on helposti laajennettavissa lisäämällä uusia kaupunkipyöräasemia, kasvattamalla pyörien määrää tai lisäämällä siihen uusia liikumisvälineitä (Kickbike potkulauta, sähköpotkulauta, Segway).

Kaupunkipyöräjärjestelmä hankitaan vuosille 2017-2018 ja optiona vuosille 2019-2020. Tilaajalla on oltava mahdollisuus lunastaa järjestelmä itselleen vuoden 2018 lopussa ja samalla kilpailuttaa huolto- ja ylläpitopalvelu.

Q3 / 2016 (käynnistyy elokuussa 2016)

- Vuoropuhelu palvelun tuottajien kanssa

Q4 / 2016

- Järjestelmän vaatimusten määrittäminen yhdessä asukkaiden kanssa
- Kilpailuasiakirjojen valmistelu ja hankintaprosessin käynnistäminen

Q1 / 2017

- Hankintaprosessi (asukkaat osallistuvat pyörien ja pyöräasemien käytettävyyden arviointiin)

Q2 / 2017

- Ensimmäiset pyörät ja pyöräasemat käytössä

Q3 / 2017

- Ensimmäiset pyörät ja pyöräasemat käytössä

Q4 / 2017

- Järjestelmä ei käytössä

Q1 / 2018

- Järjestelmä ei käytössä

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Järjestelmän kaikki pyörät ja pyöräasemat käytössä (lokakuu)
- Tavoitteiden toteutumisen arviointi

TAVOITTEET

Tavoitteena on luoda Kuopion seudun viisaalle liikkumiselle yhtenäinen ilme ja viesti. Yhtenäinen ilme ja ulkoasu näkyvät ainakin linja-autoissa, pysäkeillä, joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkustajainformaatioissa, joukkoliikenteen palvelupisteissä, pyöräreiteillä, kaupunkipyörissä, pyöräpysäköinnissä, kampanjoissa, tapahtumissa ja markkinointiaineistoissa. Yhtenäisen ilmeen tulee välittää positiivista mielikuvaa viisaista liikkumisvalinnoista. Keskeisiä elementtejä ovat logo, nimi, väri, typografia, slogan. Kuopion seudun asukkaiden tulee olla ylpeitä viisaan liikkumisen ilmeestä ja tuntea sen omakseen. Ilmeen on tarkoitus jäädä käyttöön pitkälle tulevaisuuteen. Ilmeen ja ulkoasun käyttöönotossa on markkinointi tärkeässä asemassa ja siihen on varatta resursseja.

UUTTA: Kansalaisraadin tuomaroima kilpailu

Hankkeessa laaditaan Kuopion seudun viisaan liikkumisen ilme (ulkoasu) ja viesti sekä toteutetaan useampia kohteita ilmeen mukaisina. Lisäksi Kuopion seudulle toteutettavissa muissa joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävelyhankkeissa käytetään ilmettä aina kun se on mahdollista.

Kolmelle graafisen alan toimistolle toteutetaan kilpailu Kuopion seudun viisaan liikkumisen ilmeestä ja ulkoasusta (logo, väri, typografia jne.) sekä viestistä. Kilpailuehdotuksissa esitetään viisi havainnekuvaa ilmeen käytöstä eri kohteissa (esimerkiksi linja-autossa, mobiili- ja nettipalvelussa, pysäkillä, aikatauluissa, linjakartoissa, kaupunkipyörissä, pyöräpysäköinnissä).

Kuopion seudun asukkaista muodostuvat kansalaisraati arvioi kilpailuehdotukset. Kilpailun voittanut toimittaja laatii viisaan liikkumisen graafisen ohjeistuksen. Hankkeessa valitaan 3-5 sovelluskohdetta, joihin toteutetaan Kuopion seudun viisaan liikkumisen ilme. Kilpailun voittanut toimittaja vastaa ilmeen suunnittelusta valittuihin sovelluskohteisiin. Esimerkiksi linjat 4 ja 8 sekä niiden varrella olevat keskeiset pysäkit olisivat mahdollisia sovelluskohteita, kuten myös internet- ja mobiilipalvelut, linjakartat ja kaupunkipyöräjärjestelmä.

Yksi selvittävä asia on se, että voidaanko ilmettä ja ulkoasua käyttää myös ELY-keskuksen hankkimassa linja-autoliikenteessä.

Suomen eri kaupungeissa toteutettuja ilmeitä ja ulkoasuja.



*Mikä tuo on?
Täytyypä kokeilla seuraavalla kerralla, kun menen Kuopioon asioille.*



[KUVAT: Internet]

TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Hankkeelle on määritetty määrällinen tavoite ja suurimpaan suunnitteluhaasteeseen liittyvä laadullinen tavoite seuraavasti:

- Kuopion seudun viisas liikkuminen uusi ilme näkyy viidessä eri sovelluskohteessa
- 50 % Kuopion seudun asukaista tunnistaa viisaan liikkumisen ilmeen, ovat siitä ylpeitä ja tuntevat sen omakseen

Kuopion seudun viisaan liikkumisen uuden ilmeen näkyvyys katukuvassa sekä verkko- ja mobiilipalveluissa kirjataan keväällä 2018.

Kuopion seudun viisaan liikkumisen uuden ilmeen tunnistettavuutta ja siihen kohdistuvia mielipiteitä selvitetään lyhyellä kyselyllä keväällä 2018.

HANKINTAMALLI

Hanke toteutetaan avoimena tai rajoitettuna kilpailuna kolmelle graafisen alan toimistolle. Voittaneen ehdotuksen laatinut toimisto saa 30 000 euroa Kuopion seudun viisaan liikkumisen ilmeen ja ulkoasun graafisen ohjeistuksen laadintaan. Viisaan liikkumisen ilmeen toteutus sovelluskohteisiin hankitaan erikseen. Toteutuksen suunnittelusta ja ilmeen soveltamisesta valittuihin kohteisiin vastaa kilpailun voittanut toimittaja.

TOIMINNALLISET JA TEKNISET VAATIMUKSET

Ilmeen tulee olla hyödynnettävissä kaikissa viisaan liikkumisen asiakkaiden kosketuspinnissa Kuopion seudulla. Lähtöaineistona kilpailussa toimii Kuopion seudun viisaan liikkumisen tavoitteet sekä esitys ilmeen sovelluskohteista.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Ilmeen ja ulkoasun graafisen ohjeen tekeminen sekä sovelluskohteiden suunnittelu	30 000 €
Toteutukset	120 000 € (sisältää markkinoinnin)
Yhteensä	150 000 €

Kilpailun järjestämissä sekä ilmeen ja ulkoasun laatimisessa hyödynnetään Kuopion kaupungin viestintä- ja markkinointiosaamista ja -resursseja.

Q3 / 2016 (käynnistyy elokuussa 2016)

- Kilpailuasiakirjojen valmistelu
- Kilpailun järjestäminen

Q4 / 2016

- Kilpailuehdotusten arviointi kansalaisraadista ja asiantuntijaraadista
- Kilpailun tulosten julkistaminen ja viisaan liikkumisen ilmeen esittely

Q1 / 2017

- Graafisen ohjeistuksen laadinta voittaneen toimijan toimesta
- Ensimmäisten sovelluskohteiden valinta

Q2 / 2017

- Graafinen ohjeistus valmis
- Ensimmäisten sovelluskohteiden suunnittelu ja toteutus

Q3 / 2017

- Ilme esillä ensimmäisissä sovelluskohteissa

Q4 / 2017

- Ilme esillä kaikissa valituissa sovelluskohteissa

Q1 / 2018

- Ilme esillä kaikissa valituissa sovelluskohteissa
- Seuranta

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Seuraavien sovelluskohteiden valinta

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAVUUS

Kuopion seudun viisaan liikkumisen yhtenäinen ilme lisää tietoisuutta ja madaltaa käyttökynnystä. Viisaan liikkumisen yhtenäinen ilme tavoittaa suuren joukon liikkujia, mutta itsessään vaikuttaa vain vähän liikkumistottumuksiin.

KÄYTTÄYTYMISMUUTOSTEN MITTALUOKKA			
Kohderyhmän suuruus		Käyttäytymismuutos	
😊😊😊😊😊		+++	
Resurssit	Riskit	Toteutettavuus	Kokeiltavuus
0,15 M€	†	HELPPO	©©©©

Katso LIITE 2

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Toimenpide on melko nopeasti käynnistettävissä ilman erityisiä riskejä. Käytännöstä on olemassa useita referenssi kohteita (Jyväskylä, Turku, Helsingin seutu).

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Kuopion seudun viisaan liikkumisen ilme on helppo ottaa käyttöön uusissa sovelluskohteissa.

Viisaan liikkumisen ilmeen on tarkoitus olla pitkäikäinen ja sovellettavissa kaikkiin viisaan liikkumisen kohteisiin.



TAVOITTEET

Hankkeen tavoitteena on lisätä työntekijöiden tietoisuutta viisaista liikkumismahdollisuuksista työmatkoilla sekä lisätä viisaan työmatkaliikkumisen kulkutapaosuutta. Tavoitteena on lisätä myös työnantajien ja yritysten johdon tietoisuutta keinoista vaikuttaa työntekijöidensä liikkumiseen esimerkiksi olosuhteita kehittämällä tai erilaisilla kannustimilla. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn on oltava yhä useammin todellinen vaihtoehto työmatkoilla. Yritysten lisäksi on tarkoitus saada oppilaitoksia mukaan kehittämään työntekijöiden ja opiskelijoiden viisasta liikkumista.

Työmatkat ovat merkittävä matkaryhmä ja työssäkäyvät suuri liikkujaryhmä. Työmatkat ovat säännöllisiä ja toistuvia, joten niiden liikkumisvalinnoilla on laajoja vaikutuksia. Työpaikoille kohdennetut toimenpiteet lisäävät tietoisuutta liikkumisvaihtoehtoista päivittäisillä työmatkoilla, madaltavat käyttökynnystä ja innostavat kokeilemaan uutta. Henkilökohtaisen viisaan liikkumisen neuvonnan on todettu olevan tehokas tapa vaikuttaa ihmisten liikkumistottumuksiin. Viisaan liikkumisen kilometrikorvaus tarjoaa yrityksille keinon palkita työntekijöitään viisaista liikkumisvalinnoista.

UUTTA: Viisaita työmatkoja henkilökohtaisella neuvonnalla ja uusilla kannusteilla

Hankkeessa laaditaan liikkumissuunnitelmat kymmenelle yritykselle sekä kahdelle oppilaitokselle.

Hankkeessa aktivoidaan 2-3 liikkumissuunnitelmaa yrityksille laativaa paikallista toimijaa etsimään pilottityöpaikkoja erityisesti Kuopion keskustasta ja Savilahdesta, koska näissä pystytään tarjoamaan hyvät viisaan liikkumisen palvelut. Pilottityöpaikoille laaditaan liikkumissuunnitelmat, jotka sisältävät sekä kartoituksen henkilöstön työmatkaliikkumisen nykytilasta ja kehittämistarpeista että konkreettiset toimenpiteet henkilöstön viisaan liikkumisen edistämiseksi. Liikkumissuunnitelman laadinnan lisäksi valitut toimijat tekevät pilottityöpaikkojen henkilöstölle henkilökohtaista viisaan liikkumisen neuvontaa.



Hankkeeseen mukaan lähtevät yritykset

- saavat tukea liikkumissuunnitelmien laadintaan 50 %
- saavat aiheeseen liittyen julkisuutta ja "Työpaikka, joka liikuttaa viisaasti"-sertifikaatin

Lisäksi

- pyritään saamaan lehdistö mukaan tekemään juttuja mukana olevista yrityksistä
- tarjotaan mahdollisuus saada logo kaupunkipyöriin.

Pilottityöpaikkojen työntekijät osallistuvat toimenpiteiden ideointiin ja toteutuksen iterointiin. Myös työpaikkojen henkilöstö on jaettavissa eri käyttäytymismalleihin. Siten työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laadinnassa tulee huomioida eri käyttäytymismallit sekä palvelupolku. Liikkumissuunnitelmien laadintakonsepti tarkentuu pilottien aikana kertyneiden kokemusten perusteella.

TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Hankkeelle on määritetty määrällinen tavoite, suurimpaan suunnitteluhaasteeseen liittyvä laadullinen tavoite, NPS-tavoite ja yritysjohton kokeman hyödyn tavoite seuraavasti:

- viisaan työmatkaliikkumisen kulkutapaosuus kasvaa keskimäärin 10 % pilottityöpaikoilla liikkumissuunnitelman laatimisen myötä
- 75 % pilottityöpaikkojen henkilöstöstä kokee esitettyjen toimenpiteiden palvelevan heidän tarpeitaan
- NPS-indeksiluku kasvaa 10 yksikköä
- jokaisen pilottikohteen yritysjohto on pitänyt liikkumissuunnitelman käyttöönottoa hyödyllisenä ja aikoo vakinaistaa sen käytön.

Pilottityöpaikkojen henkilöstön viisaan työmatkaliikkumisen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) kulkutapaosuuden keskimääräistä muutosta seurataan. Viisaan työmatkaliikkumisen kulkutapaosuuden lähtötilanne selvitetään liikkumissuunnitelman laadintaan liittyvällä pilottityöpaikkojen henkilöstön työmatkaliikkumisen kartoituksella, joka toteutetaan liikkumiskyselynä. Seuranta kirjataan osaksi liikkumissuunnitelmaa.

Pilottityöpaikkojen henkilöstön suhtautumista toteutettuihin toimenpiteisiin selvitetään omana kysymyksenään osana liikkumissuunnitelman seurantaa.

Viisaan työmatkaliikkumisen NPS-luku määritetään yksinkertaisella kysymyksellä: "kuinka todennäköisesti suosittelisit viisasta työmatkaliikkumista tuttavillesi?". Lisäksi kysytään, miksi henkilö suosittelisi tai ei suosittelisi palvelua. NPS-lähtötasomittaus toteutetaan henkilöstön työmatkaliikkumisen nykytilan kartoituksen yhteydessä ja toinen mittaus tehdään toimenpiteiden toteutuksen jälkeen. Mittaus toteutetaan lyhyenä kyselynä tai osana liikkumiskyselyä. Mittaukset sisältyvät liikkumissuunnitelmien laadintaan.

Yritysjohton mielipiteet ja suunnitelmat palvelun vakinaistamisesta selvitetään haastattelulla.

Keinovalikoimaa

- *toimipaikan sijainti ja helppo saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä*
- *pyörien säilytystilat sateensuojassa lähellä sisäänkäyntiä*
- *työmatkaliikkujille suihkut ja vaatteidenvaihtotilat*
- *työsuhdematkalippuetu*
- *haltijakohtainen Waltti-kortti lainattavaksi työasiointiin*
- *joukkoliikenteen reaaliaikainen aikataulunäyttö aulatiloihin*
- *joukkoliikenteen aikatauluikkunat internet- tai intranetsivuilla*
- *työsuhdepolkupyörät*
- *työasiamatkoille työpaikan tunnuksesta varustetut pyörät ja sähköavusteiset pyörät pukupäiville*
- *kestävään liikkumiseen kannustavat kampanjat ja kilpailut (pyöräilyviikko, liikkujan viikko, kilometrikisa.fi)*
- *kimppakyytipalvelu*
- *yhteiskäyttöautopalvelu*
- *taloudellisen ajotavan koulutus*
- *liikkumistarpeen vähentäminen etänevotteluilla ja etätömahdollisuudella.*



HANKINTAMALLI

Rajoitetulla hankintamenettelyllä valitaan 2-3 paikallista liikkumissuunnitelmia yrityksille laativaa toimijaa. Tarjouksessa toimijat kuvaavat pilottityöpaikkojen hankinnan, liikkumissuunnitelmien laadinnan (sis. työntekijöiden osallistumisen) ja viisaan liikkumisen henkilökohtaisen neuvonnan toteutuksen annetulla kustannusarviolla. Liikkumissuunnitelman kustannusarvio on noin 5 000 - 10 000 euroa/yritys riippuen yrityksen koosta. Tähän kuuluu mukaan myös yritysten haku ja mittaukset. Liikkumissuunnitelmat laaditaan 10 yritykselle ja kahdelle oppilaitokselle.

TOIMINNALLISET JA TEKNISET VAATIMUKSET

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laadinnassa on huomioitava työpaikkojen henkilöstön ja kautuminen tunnistettuihin käyttäytymismalleihin sekä palvelupolkuymmärrys. Pilottityöpaikkojen henkilöstö tulee osallistaa toimenpiteiden ideointiin sekä niiden toteutuksen iterointiin. Liikkumissuunnitelmien laadintamenetelmää tulee voida tarkistaa laadituista suunnitelmista kertyneiden kokemusten perusteella.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Liikkumissuunnitelmien laadinta 10 yritykselle ja kahdelle oppilaitoksella sisältäen neuvonnan maksaa hankkeelle 50 000 euroa. Lisäksi yritykset ja oppilaitokset maksavat myös 50 000 euroa.

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

Q3 / 2016 (käynnistyy elokuussa 2016)

- Toimijoiden kilpailutus ja valinta

Q4 / 2016

- Pilottityöpaikkojen ja oppilaitosten haku toimijoiden toimesta

Q1 / 2017

- Liikkumissuunnitelmien laadinta käynnistyy ensimmäisiin pilottityöpaikkoihin ja oppilaitokseen
- Ensimmäisten pilottityöpaikkojen ja oppilaitoksen henkilöstön nykytyömatkaliikkumisen kartoitus

Q2 / 2017

- Ensimmäisten pilottityöpaikkojen ja oppilaitoksen liikkumissuunnitelmat valmistuvat
- Sertifikaattien jako ensimmäisille pilottityöpaikoille

Q3 / 2017

- Liikkumissuunnitelmien laadinta käynnistyy seuraaviin pilottityöpaikkoihin ja toiseen oppilaitokseen
- Henkilöstön nykytyömatkaliikkumisen kartoitus

Q4 / 2017

- Seuraavan vaiheen liikkumissuunnitelmat valmistuvat

Q1 / 2018

- Toimenpiteiden toteutus seuraavilla pilottityöpaikoilla ja toisessa oppilaitoksessa
- Ensimmäisten työpaikkojen henkilöstön työmatkaliikkumisen seurantamittaus

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Viisaan liikkumisen toimenpiteet käytössä pilottityöpaikoilla
- Sertifikaattien jako lopuille pilottityöpaikoille

VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAUVUUS

Hanke lisää pilottityöpaikkojen ja oppilaitosten henkilöstön tietoisuutta viisaasta liikkumisesta ja madaltaa viisaiden kulkumuotojen käyttökynnystä työmatkoilla. Yritysten toteuttamat konkreettiset toimenpiteet voivat olla myös käyttäjiä palkitsevia ja sitouttavia (esimerkiksi viisaan liikkumisen kilometrikorvaus).

Pilottityöpaikkojen henkilöstön henkilökohtaisella viisaan liikkumisen neuvonnalla voidaan saada aikaan pitkäkestoisia käyttäytymismuutoksia. Myös henkilöstön osallistumisella toimenpiteiden ideointiin ja toteutuksen iterointiin voidaan innostaa ja sitouttaa henkilöstöä.

KÄYTTÄYTYMISMUUTOSTEN MITTALUOKKA			
Kohderyhmän suuruus		Käyttäytymismuutos	
☺☺☺		+++	
Resurssit	Riskit	Toteutettavuus	Kokeiltavuus
0,05 M€	†	HELPPO	©©©©©

Katso LIITE 2

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Hanke on nopeasti käynnistettävissä ja käytännöistä on olemassa useita referenssikohteita. Riskit ovat vähäisiä. Haasteena on saada yritykset houkuteltua mukaan liikkumissuunnitelmien laadintaan ja viisaan liikkumisen edistämiseen.

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Työpaikkojen liikkumissuunnitelman laadinta on helposti laajennettavissa. Kymmenen pilottityöpaikoille laaditun liikkumissuunnitelman jälkeen liikkumissuunnitelmien toteutus on konseptoitavissa, jonka jälkeen liikkumissuunnitelmien laadintaa voidaan jatkaa Kuopion seudun muillekin yrityksille hyväksi havaitun konseptin mukaisesti. Tavoitteena on, että tämän 10 yrityksen ja kahden oppilaitoksen "alkupaukun" jälkeen julkista tukea ei tarvita siihen, että yritykset laativat oma-aloitteisesti liikkumissuunnitelmia.

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laadinta tähtää pitkäjänteiseen ja jatkuvaan viisaan liikkumisen edistämiseen ja seurantaan työpaikoilla.

TAVOITTEET

Liikkuminen palveluna (MaaS) on tulevaisuutta ja sitä kehitetään laajasti useassa yrityksessä ja usealla eri foorumilla niin Suomessa kuin ulkomailla. Tarkoituksena on kiteytetysti yhdistää kaikkien liikkumispalveluiden informaatio ja maksaminen samaan palveluun palvelun liikkujien tarpeita entistä yksilöllisemmin. Liikkujille on tarkoitus tarjota erilaisia liikkumispaketteja, jolloin esimerkiksi tietyllä kuukausimaksulla on oikeus matkustaa tietty määrä tietyissä liikennevälineissä. Kuopion seutu on hyvin kiinnostunut tämän hankkeen yhteydessä tarjoamaan palveluntuottajalle markkinapaikkaa. Tästä syystä onkin järkevää käydä heti toteuttamissuunnitelman laadinnan alussa vuoropuhelua kaikkien potentiaalisten palveluntuottajien kanssa.

Älykkäät ja helpot maksutavat tehostavat joukkoliikennejärjestelmän käyttöä. Walmi-järjestelmä on otettu käyttöön Kuopion seudulla, mutta tämä ei pelkästään riitä. On rohkeasti katsottava tulevaisuuteen. Joukkoliikennematka ja muut liikennepalvelut on voitava lähivuosina maksaa helposti mobiililippusovelluksella eri maksutavoilla käyttäjän toiveiden mukaan (puhelinoperaattorin laskulla, iQ-tilillä, luottokortilla). On myös realismia olettaa, että lähivuosina mobiilisovellukset kehittyvät siihen suuntaan, että käyttäjän ei tarvitse lainkaan näyttää mobiililaitetta esimerkiksi linja-autoon noustessaan tai siitä poistuessaan, vaan maksujärjestelmä osaa tehdä veloituksen käyttäjän taskussa tai laukussa olevasta laitteesta. Hankkeen yhteydessä on tavoitteena ottaa käyttöön ainakin yksi uusi maksusovellus Kuopion seudulla.

Kun osa-alueen 1 yhteydessä on saatu kerätty riittävän hyvä viisaan liikkumisen tietovarasto, niin järjestetään Apps-kilpailu, johon kaikki halukkaat palveluntuottajat saavat osallistua. Kaupunki antaa kaiken hallussaan olevan tietoaineiston palveluntuottajien käyttöön, jonka pohjalta he pääsevät kehittämään vapaasti omia palveluja. Parhaat palvelut otetaan mukaan viisaan liikkumisen pilvipalveluun. Liikkuminen palveluna (MaaS) on tulevaisuutta ja sitä kehitetään laajasti useassa yrityksessä ja usealla eri foorumilla niin Suomessa kuin ulkomailla. Tarkoituksena on kiteytetysti yhdistää kaikkien liikkumispalveluiden informaatio ja maksaminen samaan palveluun palvelun liikkujien tarpeita entistä yksilöllisemmin.



Monta liikkumispalveluiden- ja informaationtuottajaa – matkan suunnittelu ja maksaminen yhdessä sovelluksessa

Keskustapaketti 100 euroa/kk

*Esimerkki
keskustapakettimatka:*
Auto toriparkissa ->
Joukkoliikenteellä Savilahteen
-> Sähköpyörä Savilahdessa



Liikemiespaketti 300 euroa/kk

- Vapaa joukkoliikenteen käyttö
- Vapaa pysäköinti keskustassa ja lentoasemalla
- Tietty määrä taksikyytejä
- Sähköpyörän käyttöoikeus
- Kimppakyytipalvelu



VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAVUUS

Älykkäät maksutavat ja maksamisen vaivattomuus tehostavat liikennejärjestelmän käyttöä kulkutavasta riippumatta. Vaikutukset kohdistuvat kaikkiin käyttäjäryhmiin ja kaikkiin käyttäjäpolun osiin.

PALVELUNTUOTTAJAT, TILAAJAT JA ASIAKKAAT MUKANA PALVELUN TOTEUTUKSESSA

Tässä osahankkeessa ei ole vielä tarkasti määritelty toteutettavaa palvelua. Uusia maksutapoja kehitetään jatkuvasti, Apps-kilpailu saattaa synnyttää aivan uudenlaisia palveluita ja Maas-palvelun tuottaja saattaa kiinnostua Kuopion seudusta. Tästä syystä tätä osavaihetta tukee asiakasarvotyöryhmä, johon kuuluvat esimerkiksi tilaajan edustaja, Kuopion hyötyryöryhmän edustaja, kuopiolainen tavallinen käyttäjä ja toteuttamisohjelmaa koordinoiva taho. Tällä varmistetaan se, että mahdollisten uusien toteutettavien palveluiden kehittämisessä on palveluntuottajien tukena myös käyttäjänäkökulma.

Tavoitteena on, että tässä osahankkeessa tehtävät palvelut on pystyttävä toteuttamaan lähes kokonaan palveluntuottajavetoisesti.

TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Tavoitteena on toteuttaa ainakin yksi uusi maksusovellus ja 1-2 Apps-sovellusta, jotka liitetään avoimeen informaatioalustaan. Sovellusten on tarkoitus palvella useampaa käyttäjäryhmää.

HANKINTAMALLI

Vuoropuhelu potentiaalisten palvelun tuottajien kanssa toteutetaan heti hankkeen alussa.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Mahdollisen uuden maksusovelluksen ja Apps-kilpailun toteutukseen varataan 0,15 miljoonaa euroa palveluntuottajan kehittämiskustannuksiin.

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Riskit ovat pienet, koska palvelut esitetään toteutettavaksi palveluntuottajavetoisesti.

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Palvelu jatkuu itsenäisenä toteutuksen jälkeen, jos toiminta on kannattavaa tai nähtävissä kannattavana pidemmässä juoksussa.

Q3 / 2016 (käynnistyy elokuussa 2016)

- Vuoropuhelu palveluntuottajien kanssa

Q4 / 2016

- Vuoropuhelu palveluntuottajien kanssa

Q1 / 2017

- Mahdollisen projektin/projektien käynnistäminen ja toteutus

Q2 / 2017

- Mahdollisen projektin/projektien käynnistäminen ja toteutus

Q3 / 2017

- Mahdollisen projektin/projektien käynnistäminen ja toteutus

Q4 / 2017

- Apps-kilpailu
- Mahdollisen projektin/projektien käynnistäminen ja toteutus

Q1 / 2018

- Mahdollisen projektin/projektien käynnistäminen ja toteutus

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Tavoitteiden toteutumisen arviointi

TAVOITTEET

Koululaiset eli Kuopion seudun tulevat viisaat itsenäiset liikkujat oppivat käyttämään joukkoliikennettä sujuvasti ja pyöräilemään turvallisesti. Samalla koululaiset saavat tietoa liikkumisesta sekä sen vaikutuksista. Viisaasta liikkumisesta annetaan positiivinen mielikuva ja luodaan miellyttäviä kokemuksia. Myös koululaisten vanhemmat tutustuvat joukkoliikenteeseen ja/tai pyöräilyyn kotitehtävän kautta.

Hankkeessa luodaan käytäntö jatkuvaan viisaan liikkumisen kasvatustyöhön ja hankitaan siihen tarvittava rekvisiitta. Tavoitteena on, että valtaosa koululaista osallistuu viisaan liikkumisen valmennukseen vuosittain ja tekee perheenjäsentensä kanssa kotitehtäväksi annetun bussi- tai pyörämatkan.

Resurssit kohdennetaan ainakin alkuvaiheessa kaupunkiliikenteen alueelle, missä viisaalle liikkumiselle on enemmän mahdollisuuksia.

UUTTA: Viisas liikkuminen on kansalaistaito, joka opitaan jo koulussa

Viisaiden liikkujien kasvatustyö alkaa jo koulussa jolloin asenteet muodostuvat. Vaikutus heijastuu läpi elämän ja vaikuttaa moniin päätöksiin.

Viisas liikkuja haluaa valita myös asuinpaikan sen mukaan, mahdollistaako joukkoliikenne liikkumista töihin, ostoksille ja harrastuspaikoille. Viisaan liikkumisen kasvatustyö luo pohjaa viisasta liikkumista vahvistavalle kiertelle, jonka avulla joukkoliikennepalveluiden ja pyöräilyjärjestelyjen toteuttamisesta tulee kannattavampaa ja myös mahdollistaa paremman joukkoliikennetarjonnan kehittämisen.

Hankkeessa luodaan käytäntö ja materiaali koululaisten viisaan liikkumisen kasvatukselle. Hyviä esimerkkejä löytyy muista keskisuurista kaupungeista, joiden kokemuksia ja hyviä käytäntöjä kannattaa hyödyntää. Avainasemassa ovat innostavat roolimallit, jotka jäävät lasten mieliin. Viisaan liikkumisen kotitehtävänä oppilas tekee bussi- tai pyörämatkan vanhempansa kanssa ja kirjoittaa siitä matkakertomuksen.



[KUVA: Jyväskylän kaupunki]



ASIAKKAAT MUKANA HANKINNASSA JA KEHITTÄMISESSÄ

Asiakasnäkemyks on palvelun kehittämisessä mukana heti hankinnasta lähtien. Palvelun kilpailutuksessa arvostellaan palvelun tarjoajan esitys, jolloin koululaiset osallistuvat suunnitellun valmennuksen sisällön pisteyttämiseen ja jatkokehittämiseen. Palautetta kerätään valmennukseen osallistuneilta sekä heidän vanhemmiltaan. Kasvatuksen sisältöä kehitetään tällä tavoin vastaamaan paremmin koululaisten tarpeita ja toiveita.

Yksi mahdollisuus on hyödyntää Kuopion kaupunginteatterin näyttelijöitä.

TAVOITTEIDEN MITTAUS JA SEURANTA

Määrällisenä tavoitteena on 1 000 koululaisen tavoittaminen vuosittain. Ryhmäkoko kannattaa rajata yhteen koululuokkaan, jolloin tavoitteen toteutuminen vaatisi 1-2 toteutuskertaa viikossa. Samalla viesti tavoittaa myös vähintään 1 000 aikuista. Suuri osa aikuisista on luonnollisesti käyttänyt joukkoliikennettä ja pyörää aiemminkin, mutta osa heistä saadaan todennäköisesti kokeilemaan joukkoliikenteen käyttöä ensimmäistä kertaa.

Tulevaisuuden viisaiden liikkujien valmennuksen NPS-luku määritetään yksinkertaisella kysymyksellä: "kuinka todennäköisesti suosittelisit joukkoliikennettä kaverillesi/tuttava perheelle?". Lisäksi kysytään, miksi henkilö suosittelisi tai ei suosittelisi palvelua. NPS-lähtötasomittaus toteutetaan ennen valmennusta ja toinen mittaus tehdään valmennuksen toteutuksen jälkeen. Mittaus toteutetaan lyhyenä kyselynä valmennukseen osallistuvilla oppilaille sekä heidän vanhemmilleen. Tavoitteena on, että NPS-indeksiluku kasvaa 15 yksikköä valmennuksen myötä.

HANKINTAMALLI JA VAATIMUKSET

Hankintamallina hyödynnetään rajoitettua menettelyä. Toimijoita, joilla on kasvatus- ja esiintymiskokemusta, pyydetään osallistumaan tarjouskilpailuun.

Kilpailuun valitut toimijat valmistelevat varsinaista opetustilannetta vastaavan noin puolen tunnin mittaisen esityksen ennakkomateriaalin perusteella ja esiintyvät arvosteluraadille. Ennak-

Q3 / 2016

Q4 / 2016

Q1 / 2017 (käynnistyy tammikuussa 2017)

- Kilpailutuksen valmistelu, sisällön suunnittelu
- Tarjouskilpailun ensimmäinen vaihe: tarjoajien osallistumishakemukset

Q2 / 2017

- Tarjoajien esitysten arviointi ja tarjoajan valinta
- Kilpailun tulosten julkistaminen
- Rekvisiitan / materiaalin suunnittelu tarjoajan kanssa ja sen hankkiminen

Q3 / 2017

- Aikataulun suunnittelu ja tilaisuuksien sopiminen koulujen kanssa
- Ensimmäiset tilaisuudet, seuranta on jatkuva

Q4 / 2017

- Toiminta käynnissä

Q1 / 2018

- Toiminta käynnissä

Q2 / 2018 (päättyy kesäkuussa 2018)

- Onnistumisen ja työn jatkon arviointi, uuden hankinnan suunnittelu

komateriaalina annetaan esimerkiksi Jyväskylän opetustilaisuuksien käsikirjoitus, mitä tarjoajat saavat ideoida edelleen. Arvosteluraadissa on mukana asiakasarvotyöryhmä, seudun tilaajien edustajia ja alaluokkalaisten kanssa käytännön koulutyötä tekeviä. Arvosteluperusteina on inostavuus, asiasältö ja esityksen soveltavuus.

Tarjoaja vastaa esiintymismateriaalin ideoinnista ja hankinnasta yhdessä kaupungin kanssa. Materiaali tilataan sopivalta toimittajalta (markkinointiyritys / painotalo). Esiintymismateriaalin ja kotitehtävän bussilippujen kustannuksista vastaa kaupunki.

KUSTANNUKSET JA MUUT RESURSSITARPEET

Viisaan liikkumisen koulutuksen hankinta	40 000 € (rajoitettu hankinta menettely)
Koulutukseen tarvittava materiaali / rekvisiitta	5 000 € (suorahankinta)
Bussiliput lapsille ja heidän vanhemmilleen kotitehtävää varten	5 000 € (omakustannehinta)
Hankinnan ja materiaalin suunnittelun jälkeen resurssitarve hyvin vähäinen.	

ISÄNTÄ

Kuopion kaupunki.

VAIKUTUSTEN KOHDISTUMINEN JA VAIKUTTAVUUS

Toimenpide kohdistuu vuosittain suoraan 1 000 toisen tai kolmannen vuosiluokan oppilaaseen. Väilillisesti tavoitetaan myös oppilaiden vanhemmat eli vähintään 1 000 aikuista. Jatkovana käytäntönä suurin osa kaupunkilaisista tulee käymään läpi viisaan liikkumisen valmennuksen ja kokeilevat joukkoliikennettä.

Oppilaat saavat tärkeää kokemusta viisaasta liikkumisesta, mikä vaikuttaa valintoihin pitkälle tulevaisuuteen. Oppilaiden vanhempien kokeilu madaltaa kynnystä käyttää joukkoliikennettä uudelleenkin.

Tavoitettavien aikuisten joukko on erityisen arvokas sen vuoksi, että heitä voi olla vaikea tavoittaa muilla keinoilla. 30-40 vuotiaat käyttävät hyvin vähän bussia eivätkä helposti omaehtoisesti tule edes kokeilleeksi.

KÄYTTÄYTYMISMUUTOSTEN MITTALUOKKA			
Kohderyhmän suuruus		Käyttämismuutos	
😊😊😊		+++	
Resurssit	Riskit	Toteutettavuus	Kokeiltavuus
0,05 M€	†	HELPPO	©©©©©

Katso LIITE 2

TOTEUTETTAVUUS JA RISKIT

Riskit epäonnistumisesta ovat pieniä ja kohdistuvat vain hankintavuodelle.

LAAJANNETTAVUUS JA ELINKAARI

Palvelu on helposti laajennettavissa. Hankinta tehdään aluksi yhdelle vuodelle, jonka jälkeen arvioidaan hankinnan onnistuminen toteutuksen ja määritetyn mittariston avulla. Jos käytännön kokemukset ovat positiivisia, konseptia kehitetään edelleen ja jatketaan. Jatkossa työ voidaan kilpailuttaa esimerkiksi kahdelle vuodelle sisältäen kaksi optiovuotta. Liikkumisen kasvatustyötä kannattaa harkita tehtäväksi jatkossa myös kaupungin omana työnä, jos toiminta vakiintuu.

Kuopion seudun viisaan liikkumisen toteuttamisohjelma käsittää kuusi toimenpidekokonaisuutta. Pääsääntöisesti jokainen toimenpidekokonaisuus sisältää useampia palvelujen kilpailutuksia ja/tai hankintoja. Työtä varten tarvitaan hankkeelle projektipäällikkö, joka voi toimia myös imago- ja/tai projektiryhmien puheenjohtajana. Lisäksi hankkeen toteuttamiselle on syytä perustaa ohjausryhmä joka kokoontuu neljä kertaa kahden vuoden aikana.

Toimenpidekokonaisuuksien toteutuksesta vastaavat imagoryhmä ja kaksi projektiryhmää. Jokaisen ryhmän alaisuudessa toimii asiakasarvovastaava. On erittäin tärkeää, että asiakkaat pääsevät mukaan jokaisen toimenpidekokonaisuuden suunnitteluun ja toteutukseen. Projektiryhmillä on oltava riittävät hankinta- ja substanssiasiantuntijat tarvittavien hankinta- ja kilpailutusasiakirjojen laadintaan ja toteutuksen valvontaan.

Ryhmien vastuualueet muodostuvat seuraavasti:

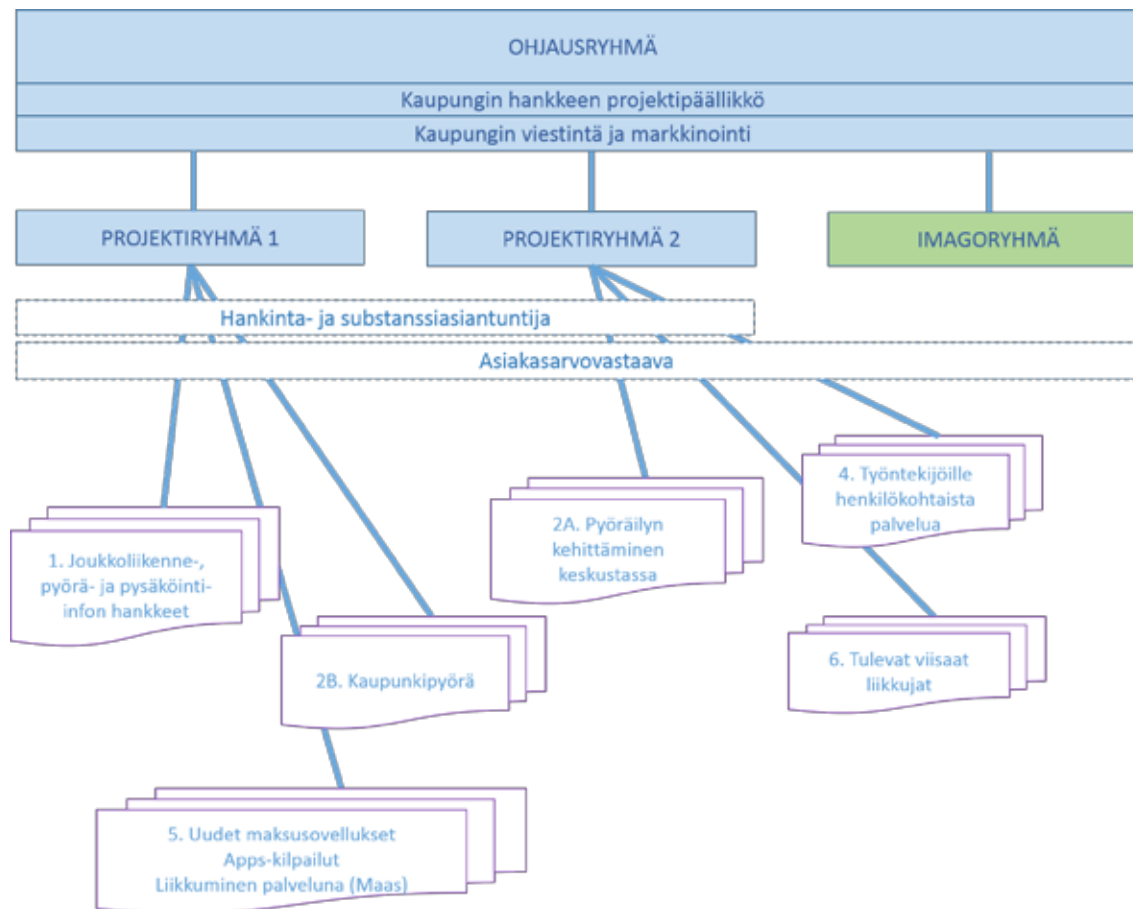
Imagoryhmä

Projektiryhmä 1

- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn asiakaslähtöinen informaatio
- Kaupunkipyörät
- Uudet liikkuminen palveluna -sovellukset (MaaS), uudet maksutavat ja Apps-kilpailut

Projektiryhmä 2

- Pyöräilyn kehittäminen keskustassa
- Työntekijöille henkilökohtaista palvelua
- Tulevien viisaiden liikkujien valmennus

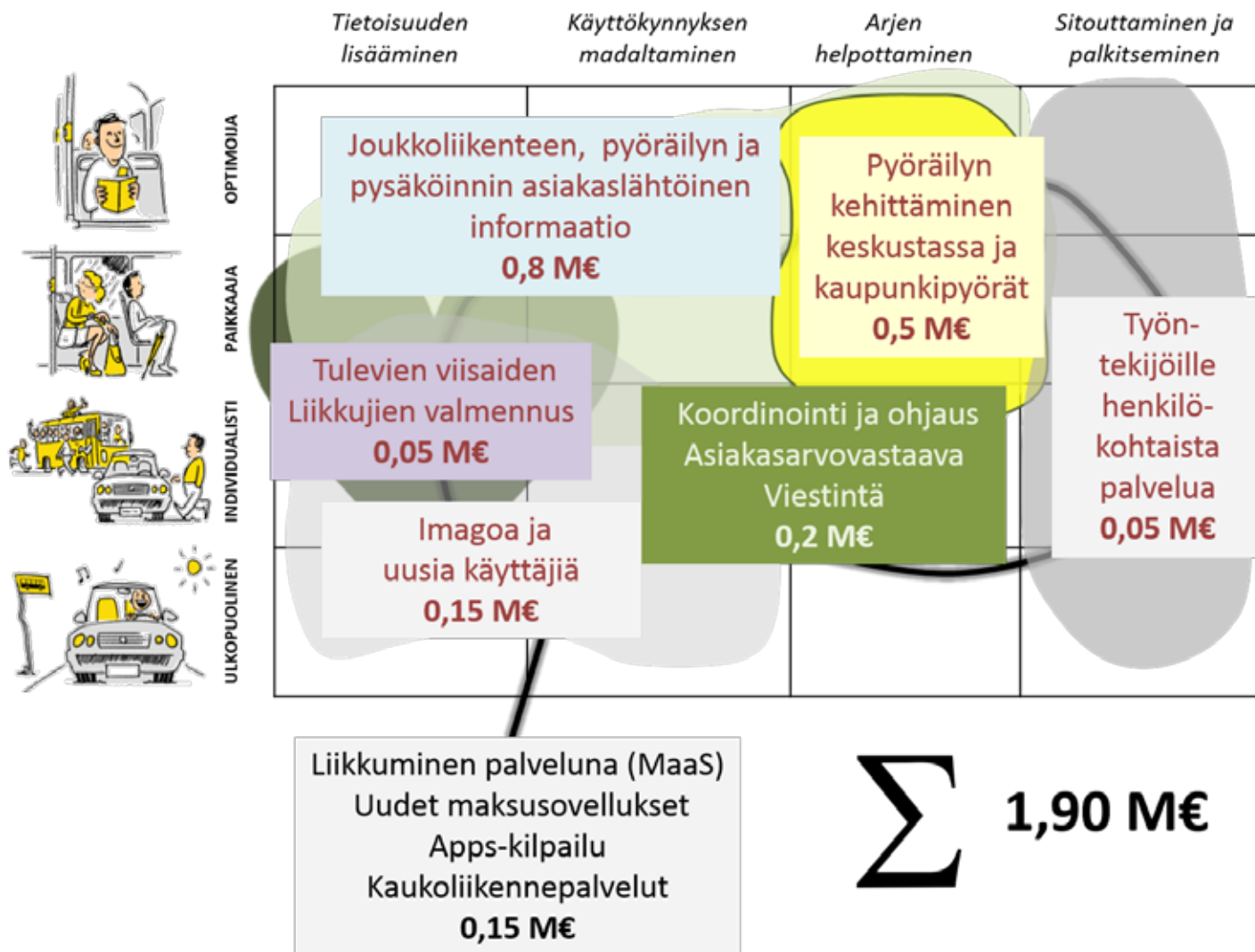


Hankkeen projektipäällikkö vastaa siitä, että tarvittavat mitaukset ja kyselyt tulevat tehtyä tavoitteiden seuraamiseksi sekä yhteistyöstä ryhmien kesken.

Kokonaiskustannukset ovat 1,9 miljoonaa euroa jakautuen viereisen kuvan mukaisesti. Koska kaikkien hankittavien palvelujen osalta on tarkoitus käydä vuoropuhelua palvelun tuottajien kanssa sekä ottaa asiakkaat mukaan suunnitteluun ja toteutukseen, on todennäköistä, että painotukset vielä muuttuvat toteuttamisen aikana. Joitakin palveluja saattaa pudota pois ja uusia tulla tilalle.

Kyseessä on erittäin laaja hankekokonaisuus. Jatkossa on määritettävä Kuopin kaupungin, Siilinjärven kunnan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen eri organisaatioiden tehtävät ja vastuut osa-alueiden toteutuksessa sekä myös hankkeen yhtymäkohdat Kuopion seudun muihin hankkeisiin.

Työn alustava kokonaisuuskaikataulu on esitetty seuraavilla sivuilla. Lisäksi liitteessä 3 on esitetty toimenpidekokonaisuusien alustavat kustannukset vuositasona.



	VUOSI 2016		VUOSI 2017				VUOSI 2018	
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
1. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin asiakaslähtöinen informaatio								
- alkumittaus	●							
- vuoropuhelu palvelun tuottajien kanssa								
- tiedon hallintapalvelu (pilvipalvelu)								
- nettisivut- ja mobiilipalvelu	●	●						
- käyttäjät tiedon tuottajina		●	●					
- pysäköintisovellus		●	●					
- kunnossapitotiedot asiakkaan tarpeisiin		●	●					
- joukkoliikenteen ja pyöräilyn reittioppaat			●	●				
- reaaliaikajärjestelmä ja pysäkinäytöt				●		●		
- mahdolliset muut palvelut (esimerkiksi kimpakyyti, häiriönhallinta)				●		●		
- tavoitteiden toteutumisen arviointi							●	
2A. Pyöräilyn kehittäminen keskustassa								
- ennen mittaukset								
- kilpailuttaminen			●					
- toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus paloittain					●			
- käyttö								
- tavoitteiden toteutumisen arviointi								●
2B. Älykäs kaupunkipyöräjärjestelmä								
- vuoropuhelu palvelun tuottajien kanssa								
- hankintaprosessi		●	●					
- toteutus								
- käyttö								
- tavoitteiden toteutumisen arviointi								●

Palvelut käytössä, parannetaan ominaisuuksia, lisätään ominaisuuksia

● Asiakasarvovastaavan tarkastuspiste
 → Palvelu käytössä

	VUOSI 2016		VUOSI 2017				VUOSI 2018	
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
3. Imagoa ja uusia käyttäjiä								
- kilpailuttaminen		●						
- graafisen ohjeistuksen laatiminen			●					
- valittujen sovelluskohteiden suunnittelu ja toteutus			●	●	●	●		
- uusi ilme käytössä					→			
- tavoitteiden toteutumisen arviointi							●	
4. Työntekijöille henkilökohtaista palvelua								
- toimijoiden kilpailutus								
- työpaikkayritysten ja oppilaitosten haku								
- ensimmäisten suunnitelmien laadinta			●					
- ensimmäiset liikkumissuunnitelmat käytössä					→			
- ensimmäisten suunnitelmien tavoitteiden toteutumisen arviointi							●	
- jälkimmäiset suunnitelmien laadinta					●			
- jälkimmäiset liikkumissuunnitelmat käytössä								→
5. Liikkuminen palveluna (Maas), Uudet maksutavat, Apps-kilpailu,								
- vuoropuhelu palvelun tuottajien kanssa								
- Apps-kilpailu					●			
- palvelujen toteutus (uudet maksutavat, liikkuminen palveluna)			→				●	
- tavoitteiden toteutumisen arviointi								●
6. Tulevien viisaiden liikkujien valmennus								
- palvelun tuottajan kilpailutus			●					
- valmennuksen suunnittelu				●				
- kasvatus kouluissa						●		
- tavoitteiden toteutumisen arviointi								●

● Asiakasarvovastaavan tarkastuspiste
→ Palvelu käytössä

LIITE 2: Työssä arvioituja vaikutuksia

Kohderyhmän suuruus

- ☺ Toimenpiteillä tavoitetaan muutamia satoja liikkujia
- ☺☺ Toimenpiteillä tavoitetaan useita satoja liikkujia
- ☺☺☺ Toimenpiteillä tavoitetaan muutamia tuhansia liikkujia
- ☺☺☺☺ Toimenpiteillä tavoitetaan useita tuhansia liikkujia
- ☺☺☺☺☺ Toimenpiteillä tavoitetaan kymmeniä tuhansia liikkujia

Toteutettavuus

VAATIVA Uudenlainen konsepti, jonka toteutuksesta ei ole suoria referenssejä. Vaatii ratkaisuja, joiden etsimiseen tarvitaan aikaa ja huomattavaa innovointia sekä useiden toimijoiden yhteistyötä ja sitoutumista. Toteutus vie suunnitteluineen ja hankintoineen 12 kk

MELKO VAATIVA

Toteuttaminen vaatii ratkaisujen etsimistä ja suunnittelua sekä huolellista valmistautumista hankintaan. Toteutus vie suunnitteluineen ja hankintoineen 6 – 12 kk

HELPPO

Helppo toteutus, valmis tuote tai konsepti, vaatii kevyttä suunnittelua. Toteutus vie suunnitteluineen ja hankintoineen alle 6 kk

Käyttäytymismuutoksen potentiaali

- +** Toimenpiteet lisäävät jonkin verran tietoisuutta viisaista liikkumisvalinnoista ja muokkaavat asenteita. Käyttäytymismuutokset hetkellisiä
- ++** Toimenpiteet lisäävät pääosin tietoisuutta ja muokkaavat asenteita, mutta innostavat myös kokeilemaan. Käyttäytymismuutokset lyhytkestoisia (esim. kokeilun tai kampanjan ajan kestäviä)
- +++** Toimenpiteet innostavat kokeilemaan, mutta käyttäytymismuutokset jokseenkin vähäisiä. Käyttäytymismuutokset kohtalaisen pitkäkestoisia
- ++++** Toimenpiteillä saavutetaan selkeitä käyttäytymismuutoksia. Käyttäytymismuutokset varsin pitkäkestoisia
- +++++** Toimenpiteillä saavutetaan merkittäviä käyttäytymismuutoksia, toimenpiteet muokkaavat liikkumisrutiineja. Käyttäytymismuutokset erittäin pitkäkestoisia, käyttäjät muuttavat liikkumistottumuksiaan pysyvästi

LIITE 2: Työssä arvioituja vaikutuksia

Riskit		Konseptin kokeiltavuus ja skaalautuvuus	
†	Hankintaan ei käytännössä sisälly riskejä.	©	Toteutus vaatii uudenlaisia toteutusmalleja, jotka pitää toteuttaa kerralla. Testaaminen ei käytännössä ole mahdollista pienessä mittakaavassa.
††	Hankinnan riskit ovat pieniä ja liittyvät lähinnä toimenpiteen mahdolliseen tehottomuuteen tai pieniin kustannusylityksiin.	©©	Toteutuksen testaaminen pienessä mittakaavassa ei välttämättä anna kunnollisia tuloksia.
†††	Hankinnassa on riskejä, mutta ne ovat tiedossa ja hallittavissa. Kustannusriski ei merkittävä.	©©©	Toteutusta voidaan testata pienemmässä mittakaavassa, mutta kokeilu voi muodostua suhteellisen kalliiksi tai resurssit eivät ole hyödynnettävissä jatkossa.
††††	Hankinnassa on selviä riskejä, joista on kuitenkin hyvä käsitys. Epäonnistuminen voi tuottaa huonoa julkisuutta. Kustannusylitykset voivat olla merkittäviä.	©©©©	Hyvin skaalautuva ja kokeiltavissa. Tulokset voivat kuitenkin jäädä täyden mittakaavan toteutuksen osalta osittain puutteellisiksi.
†††††	Hankinta on vaikea, riskejä ei täysin tunneta eikä niitä voida kunnolla hallita. Hankinnan epäonnistuminen on täysin mahdollista. Kustannusylitykset ovat todennäköisiä ja mahdollisesti merkittäviä.	©©©©©	Täysin skaalautuva ja kokeiltavissa myös pienessä mittakaavassa. Tulokset ovat hyvin peilattavissa suuremman mittakaavan toteutukseen. Käytetyt resurssit saadaan hyödynnettyä.

LIITE 3: Alustavat kustannusarviot vuositasolla (euroa, alv 0 %)

	VUOSI					YHTEENSÄ
	2016	2017	2018	2019	2020	
1. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin asiakaslähtöinen informaatio	euroa (alv 0 %)					
Mobiili- ja nettisivut	30 000	10 000	2 500	2 500	2 500	
Linja-autojen reaaliaikalaiteisto		100 000	10 000	5 000	5 000	
Linja-autojen reaaliaikatiетоjen keskuslaitteisto		75 000	5 000	5 000	5 000	
Pilvipalvelin (sis. tietojen hallinnan, syötön ja jakelun) ja palvelun jatkuvan kehittämisen	25 000	50 000	50 000	15 000	15 000	
Näytöt		50 000	2 500	2 500	2 500	
Pyöräilyn reittiopas		30 000	5 000	2 500	2 500	
Joukkoliikenteen reittiopas		20 000	10 000	10 000	10 000	
Kimppakyytisovellus		20 000	5 000	2 500	2 500	
Pyöräilyn sujuvusnavigaattori		25 000	5 000	2 500	2 500	
Käyttäjät tiedon syöttäjinä (2-3 sosiaalisen median kokeilua)		15 000	10 000	2 500	2 500	
Pysäköintipalvelu		50 000	5 000	2 500	2 500	
Kunnossapito		25 000	10 000	2 500	2 500	
Joukkoliikenteen häiriönhallinta		20 000	10 000	2 500	2 500	
Mittaukset	2 000		2 000			794 000
2A. Pyöräilyn kehittäminen keskustassa						
Toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus		200 000	50 000			
Mittaukset	2 000		2 000			254 000
2B. Älykäs kaupunkipyöräjärjestelmä						
Pyörät (mahdolliset muut laitteet)		100 000				
Pyöräasemat		50 000				
IT-sovellukset		20 000				
Ylläpito		20 000	20 000	20 000	20 000	
Mittaukset		2 000	2 000			254 000
3. Imagoa ja uusia käyttäjiä						
Graafisen ohjeistuksen laatiminen ja sovelluskohteiden suunnittelu		30 000				
Sovelluskohteiden toteutukset + markkinointi		100 000	20 000			
Mittaukset			2 000			152 000
4. Työntekijöille henkilökohtaista palvelua						
Ensimmäiset suunnitelmat valmistuvat (sis. mittaukset)		25 000				
Toiset suunnitelmat valmistuvat (sis. mittaukset)			25 000			50 000
5. Liikkuminen palveluna (Maas), Uudet maksutavat, Apps-kilpailu						
Apps-kilpailu						
Uudet maksupalvelut		75 000	75 000			
Liikkuminen palveluna (Maas)						150 000
6. Tulevien viisaiden liikkujien valmennus						
Valmennus		25 000	25 000			
Mittaus			2 000			52 000
7. Koordinointi						
Projektin johto, viestintä, asiantuntijat, asiakasarvovastaava	50 000	75 000	75 000			200 000
Yhteensä (euroa, alv 0 %)	109 000	1 212 000	430 000	77 500	77 500	1 906 000