



Tartu Linnavolikogu Kantselei
Raekoda
51003 TARTU

Teie 20.04.2023
Meie 18.05.2023 nr 1-5/06439

Vastus arupärimisele Tartu rattaringluse kohta

Tartu Linnavolikogu Eesti 200 fraktsioon esitas arupärimise seoses Tartu rattaringlusega. Vastused arupärimises esitatud küsimustele on järgnevad.

1. Palume esitada detailne kulude ja tulude aruanne. Palume välja tuua lisaks kogusummadele numbrid, mis annaksid lihtsama pildi:

- Ratta kohta kulu ja tulu
- Ratta kasutusaktiivsus: kasutatavad kilomeetrid, kulu ja tulu km kohta
- Kulude/tulude trend läbi aastate, sh prognoos tulevikuks

Kuna rattaringlus on järjest laienenud (sh lähiümbruse valdadesse) ja rattad on aktiivses kasutuses, siis on ka tegevuskulud aasta-aastalt kasvanud. Kulude kasvu on põhjustanud ka kasvanud elektri hind ning muude sisendite ja materjalide kasvavad hinnad. Samas saame valdadelt nende territooriumile jäävate rattaringluse parklate opereerimisega seonduvalt igakaiseid makseid, mis aitavad meil kasvavaid kulusid katta. Oleme pakkunud avalikul konkursil reklaampinnaks rataste esikorve, mis on toonud juurde täiendavalt tulu. Alates 1. juulist 2022 tõsteti ka rattaringluse piletite hindu, mis omakorda on suurendanud tulusid.

	2019	2020	2021	2022	2023 (planeeritud)
Investeeringukulu	2 404 267 (sh eurotoetus 1 463 171)	498 593 (sh eurotoetus 185 573)	193 475	430 000	0
Tegevuskulu	614 000	655 000	714 000	900 661	995 762
Piletitulu	136 415	158 973	165 139	200 874	200 000
Esikorvi reklaam	-	-	25 200	25 000	-
Tulu valdadelt	-	3600	63 000	131 400	223 200

Rattaringluse süsteemis on hetkel ligikaudu 800 ratas, nendest 600 on elektrilised ja 200 on tavarattad. Alustades oli rattaringluses 750 ratas. Kõige enam kasutatud ratas on tänaseks sõitnud 26 900 km. Kokku on ratastega tehtud ca 3,3 mln sõitu ning läbitud ca 8,9 mln kilomeetrit. Kogu perioodi investeeringukulu ratta kohta on olnud ligikaudu 4400 eurot. Tegevuskulu ratta kohta on ca 1000 eurot aastas. Kui jagada kõik perioodil tekkinud kulud ratastega läbitud ühele kilomeetrile, siis on kilomeetri maksumuseks ca 0,79 eurot. Kogu perioodi tulu ratta kohta on olnud ligikaudu 1500 eurot. Kui jagada kõik perioodil tekkinud tulud ratastega läbitud ühele kilomeetrile, siis on kilomeetri tuluks ca 0,14 eurot.

2. Esitada hanke dokumentatsioon - kes olid pakkujad, pakkumiste hindamise protokollid ja milliste kriteeriumite järgi valiti antud Kanada firma.

Rattaringluse süsteemi käivitamise hankedokumendid on kättesaadavad riigihangete registris viitenumbriga 193527 "Tartu linna avalik rattaringlussüsteem". Lisasime valiku dokumente ka käesolevale arupärimise vastusele. Pakkumisi hinnati mitmete kriteeriumite alusel vastavalt hankedokumendis sätestatule.

Hindamiskriteeriumid:

Nr	Kriteerium	Osakaal (%)
1	Jalgrataste ja jalgrattaparkla seadmete ja juhtimissüsteemi hind ((600 jalgratast (sh. 400 elektrijalgratast ja 200 tavajalgratast), 900 kinnitusposti ja 60 infotulpa))	60
2	Täiendava jalgrattaparkla jalgrataste ja parkla seadmete hind (10 elektrijalgratast, 15 kinnitusposti ja 1 infotulp)	15
3	Jalgratta aku hind (nõuded akule on toodud tehnilistes kirjelduses, HD lisa III)	5
4	Jalgratta kasutusmugavus	10
5	Juhtimissüsteemi funktsionaalsus	10
KOKKU		100

3. Miks on valitud rataste ja taristu ostmise, omamise ja ise selle eest vastutamise lahendus teenusrendi asemel ja kas LV on juba uurinud tänaseks võimalike alternatiivide kohta?

See valik sai tehtud puhtalt majanduslikel põhjustel. Kaalusime enne rattaringluse süsteemi soetamiseks hanke läbiviimist loomulikult läbi ka alternatiivsed lahendused, sest meie esimene eelistus oli rattaringlus kui erasektori poolt pakutav teenus. Paraku saime võimalikelt pakkujatelt tagasisidet, et rattaringlust ei ole võimalik Tartus kasumlikult opereerida ning linna aastaseks tegevuskulukuks prognoositi summasid, mis ületasid ühte miljonit eurot. Näiteks ettevõtte, kes opereeris Helsingi linna rattaringluse süsteemi, pakkus Tartu rattaringluse aastaseks opereerimise kulukuks ligikaudu 1,5 miljonit eurot (summa ei sisalda investeeringukulu). Süsteemi soetamisel oli linnal võimalik ka väliseid toetusmeetmeid kasutada. Täna olukorras oleme taas alustanud võimalike alternatiivide kaalumist.

4. Miks valiti pakkuja väljastpoolt Euroopa liitu?

Pakkuja valiti vastavalt riigihanke tingimustele ja tulemustele. Riigihangetel ei ole vastavalt regulatsioonidele lubatud kasutada konkurentsi piiravaid ja diskrimineerivaid piiranguid, sh. päritolumaa osas.

5. Miks on valitud selline tehnoloogiline lahendus? Võrreldes alternatiivsete linnaratastega ja tavaratastega on Tartu valitud rattad üsna kohmakad, rasked ja ebamugavad, sageli ebameeldivalt kleepuvate käepidemetega. Valitud lahendus nõuab elektriga varustatud kalleid ja kulukaid parkimiskohti, mida ei saa paigaldada igale poole.

Rattaringluse rattad on disainitud vastu pidama aktiivsele kasutusele, mis omakorda tingib ka konstruktsiooni eripärad. Kui vaadata rattaringluse kasutusstatistikat, siis on väga raske nõustuda, et need rattad on kuidagi eriliselt ebamugavad ja et inimesed ei soovi neid kasutada. Ratastega on tänaseks sõidetud juba 8,9 mln kilomeetrit. Rattaringlus valiti linlaste poolt ka Tartu aasta teoks. Rattaringluse aktiivse kasutuse üheks põhjuseks on elektrirataste olemasolu, kindlasti ei oleks üksnes tavarataste tänavatele toomine teenust nii atraktiivseks muutnud. Seetõttu oli vajalik rajada ka laadimiseks vajalikke dokkidega parklaid.

6. Elektriliikurite (tõukerataste) pakkuja on mitu aastat olemas Tartus ka kommertsalustel (Bolt). Millist turutõrget linn lahendusega üldiselt lahendab ja kas see on ikka veel vajalik?

Linnas pakutavad liikuvusteenused peavad ära katma võimalikult paljude linlaste vajadused ja ootused. Linnas on hulk inimesi, kes pelgavad tõukerattaga sõitmist, kuid kasutavad hea meelega rattaringlust. Sageli peetakse jalgrattaga sõitmist ohutumaks kui tõukerattasõitu. Samas on loomulikult ka linlasi, kellele tõukerattaga sõitmine sobib väga hästi ning kes ei ole huvitatud jalgrataste kasutamisest. Oluline on siinkohal ka rõhutada, et rattaringluse süsteem toimib aastaringelt ja kommertsalustel see võimalik ei oleks. Oleme saanud ka näiteks Bolti esindajatelt tagasisidet, et rattaringlust ei ole üleüldse võimalik meie tingimustes kommertsalustel opereerida.

7. Mitmetes linnades on linnaratas oluliselt odavam ja lihtsam elektrimootoriga "rahvaratas", elektriratas kui mugavusteenus on saadaval kommertsalustel, kas see mudel võiks ka Tartus töötada?

Kuna oleme saanud ettevõtjatelt tagasisidet, et ka elektriratastel põhineva ringluse opereerimist ei ole võimalik Tartus kommertsalustel teostada, siis selline mudel tänaste teadmiste kohaselt Tartus ei töötaks. Kui süsteem põhineks ainult tavaratastel, siis kindlasti oleksid ülalpidamiskulud väiksemad, kuid kahtlemata oleks kasutajate arv tänasest märkimisväärselt väiksem. Eesmärk on aga vastupidine, s.t tuua rohkem inimesi rattaringlust kasutama. Rattaringluse Tartusse toomise eesmärgiks oli ka liikluskultuuri edendamine ning sõiduvahenditega seonduvate eelistuste muutmine. Tänu elektriratastele ongi rattasõit kui alternatiivne liikumisviis paljude inimeste igapäevaellu jõudnud. Elektrimootor aitab neil kasutajatel, kes muidu loobuksid rattasõidust järskude tõusude ületamise ja liigse füüsilise koormuse tõttu, teha valik jalgratta kasuks.

8. Alternatiivide analüüs - mis on tänaseks Euroopa turult saadaval (nt Saksamaalt nextbike, Eestist Bolt jne) - kui palju maksaks asendus, palju see aega võtaks?

Sellist analüüsi hetkel tehtud ei ole, sest rattaringluse hankimiseks kasutatud välisrahastuse tingimused eeldavad süsteemi jätkuvat toimimist ja oleme sellest lähtudes tegutsenud. Linnavalitsus ei plaani olemasolevat rattaringluse süsteemi uue vastu vahetada. Oleme siiski igaks juhuks uurinud, et sarnase lahenduse tarnimine tänase turuliidri (PBSC Urban Solutions) poolt läheks Tartule maksma ca 4 800 000 eurot investeringuna ja kuni 150 000 eurot iga-aastase kuluna süsteemi ülalpidamiseks.

9. Milliste alternatiivsete võimalustega linn tegeleb, arvestades praeguse pakkuja võimalikku pankrotti?

Tänaseks on meil olemas alternatiivsed tarnijad universaalsetele varuosadele. Samuti on leitud rataste spetsiifiliste elektrooniliste komponentide alternatiivsed tarnijad. Hetkel otsime lahendusi, et kuidas oleks võimalik hankida ratta tootjaspetsiifilisi konstruktsioonidetaile. Samuti tegeleme hetkel sellega, et praeguse teenusepakkuja pankroti korral oleks meil olemas rataste opereerimiseks vajalik tarkvaralahendus.

10. Millise variandiga on planeeritud edasi liikuda, arvestades seniseid kogemusi, kui ettevõtte enam teenust ei paku, kas pankroti või siis lepingu lõppemise/lõpetamise tõttu?

Kuna rattaringluse süsteemi hankimiseks kasutatud välisrahastuse tingimused eeldavad süsteemi jätkuvat toimimist, siis oleme seadnud eesmärgiks vähemalt lähiaastatel olemasoleva süsteemiga jätkata. Oleme võimelised olemasoleva riistvara baasil teenust pakkuma veel vähemalt järgmise aasta lõpuni. Samas otsime loomulikult lahendusi, et kuidas jooksvalt olemasolevat riistvara värskendada.

11. Kuidas plaanib linnavalitsus parandada koostööd linnavolikoguga, et selle liikmed ei peaks uudiseid ajalehest lugema ja alles seejärel asju arutama?

Informeerisin tegelikult linnavolikogu liikmeid rattaringlusega seonduvast olukorrast juba enne mediakajastusi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Raimond Tamm
abilinnapea