

KOTKAN JA KOUVOLAN KAUPUNKIPYÖRÄ- KOKEILU 2018

TIETOPAKETTI



Kouvola®

Liik
enne
vira
sto



SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	3
ONGELMA: OLEMASSAOLEVAT RATKAISUT EIVÄT TOIMINEET	4
RATKAISU: PAIKALLINEN TOIMIJA	5
MILLAINEN ON KOKEILUN KAUPUNKIPYÖRÄ?	6
KUINKA KAUPUNKIPYÖRÄÄ KÄYTETÄÄN?	7
HINNOITTELU	8
ASEMIEN SIJOITTELU	9
ASEMAT: KOUVOLA	10
ASEMAT: KOTKA	11
KOORDINAATTORIN ROOLI	12
MATKAN VARRELTA	13
TUNNUSLUVUT 20.7.-30.9.	18
YHTEENVETO KÄYTTÄJÄKYSELYSTÄ	19
ONNISTUNUT KOKEILU HERÄTTÄÄ KIINNOSTUSTA MYÖS MUUALLA	20
MIKSI KAUPUNKIPYÖRÄT JATKOSSAKIN?	21
LIITE 1. KÄYTTÄJÄKYSELYN TULOKSET	22

JOHDANTO

Kouvolan ja Kotkan kaupungit järjestivät helmi - joulukuussa 2018 kaupunkipyöräkokeilun kymenlaaksolaisena yhteishankkeena. Kokeilun tarkoituksena oli käytännön pilotilla selvittää, millainen kevyt kaupunkipyöräratkaisu toimisi parhaiten näissä ja myös muissa vastaavan kokoluokan suomalaisissa kaupungeissa. Hanke sai rahoitusta Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen valtionavustuksena.

Hankkeen budjetti oli 65 500 euroa (sis. alv), josta 20 000 euroa varattiin järjestelmän markkinointiin, 20 000 euroa projektin koordinoinnin palveluostoihin ja loppusumma kaupunkien henkilöstökuluihin, pyöräneuvojen palkkaukseen, asiantuntijapalveluihin ja muihin kuluihin.

Hankkeen yhteistyökumppaneina toimivat Liikennevirasto, Pyöräliitto ja Kotkan - Haminan seudun kehitysyritys Cursor Oy.

Hanke jakautui seuraaviin eri vaiheisiin:

1. Sopivan kevyen kaupunkipyöräjärjestelmämallin selvittäminen ja järjestelmätoimittajien etsintä.
2. Järjestelmän kilpailutus ja valinta.
3. Tiivis yhteistyö valitun järjestelmätoimittajan kanssa koko kauden ajan.
4. Hankkeesta tiedottaminen, tapahtumien järjestäminen ja järjestelmän markkinointi.
5. Kokeilun tulosten keruu, analysointi ja raportointi.

Kotkan ja Kouvolan kaupunkipyöräkokeilu oli toiminnassa 20.7. - 30.9.2018, jonka jälkeen järjestelmä on yhä ollut julkisessa käytössä molemmissa kaupungeissa ilman kaupunkien palveluostoa.

ONGELMA: OLEMASSAOLEVAT RATKAISUT EIVÄT TOIMINEET

Hanke lähti käyntiin helmikuussa 2018 ohjausryhmän perustamisella ja projektikoordinaattorin kilpailutuksella. Koordinaattori aloitti työskentelyn huhtikuussa. Hänen tehtävänään keväällä oli selvittää olemassa olevista kevyistä kaupunkipyöräjärjestelmistä sopivimmat hankkeelle, ottaa niihin yhteyttä ja saada parhaat ehdokkaat neuvottelemaan kaupunkien kanssa järjestelmän toteuttamisesta.

Hanke pyrki alkuun saamaan järjestelmätoimittajaksi jonkin kansainvälisesti tunnetuista kaupunkipyöräoperaattoreista. Tarkoituksena oli, että valittu yritys tulisi tekemään kokeilun omalla taloudellisella riskillään ilman kaupunkien suoraa palveluostoa. Kaupungit olisivat tukeneet operaattoria markkinoinnissa, järjestelmän rakentamisessa ja projektikoordinaattorin työpanoksella paikallisessa operoinnissa. Kontaktoituja yrityksiä olivat mm. Jump, oFo, Mobike, Obike ja Urbo Solutions.

Keskusteluissa operaattorien kanssa kävi nopeasti ilmi, että yrityksistä juuri kukaan ei ollut halukas tulemaan hankkeen kokoluokan kaupunkeihin ilman palveluostoja. Alustavia neuvotteluja käytiin muutaman toimijan kanssa, mutta ne kariutuivat toukokuun alkuun mennessä.

Kokeilun kannalta tilanne näytti tässä vaiheessa siltä, että lopputuloksena olisi vain raportti siitä, kuinka vaikeaa suomalaiseseen keskisuureen kaupunkiin on toteuttaa kevyttä kaupunkipyöräjärjestelmää.

Hankkeen sinnikkyuden ja ketteryuden tuloksena löytyi kuitenkin tapa saada kaupunkipyöräkokeilu järjestettyä. Huomio siirrettiin pois suurista kansainvälisistä toimijoista ja keskusteluja kevyestä järjestelmästä alettiin käymään kotimaisten Solo Internationalin, Easybiken ja KaaKaun kanssa. Hanke totesi, että täysin ilman palveluostoa kokeilua ei saada järjestettyä. Kokeilun budjettia muutettiin siten, että markkinointiin varattu summa voitaisiin käyttää myös kaupunkipyöräjärjestelmän palveluostoon.

RATKAISU: PAIKALLINEN TOIMIJA

Markkinavuoropuhelua järjestelmän toteuttamisesta käytiin kotimaisten palveluntarjoajien kanssa toukokuun ja operoinnin kilpailutus järjestettiin kesäkuussa.

Kilpailutuksessa hanke haki mobiiliapplikaatiolla käytettävää 40 pyörän (20 Kouvola, 20 Kotka) kevyttä kaupunkipyöräjärjestelmää täydellä ylläpidolla ja suomenkielisellä asiakaspalvelulla. Järjestelmä käynnistettäisiin heti kun mahdollista, mutta viimeistään heinäkuun viimeisellä viikolla ja se toimisi syyskuun loppuun asti.

Palvelun ostohinta määritettiin maksimissaan 20 000e (sis. alv), joka oli entinen markkinointibudjetti. Laatupisteissä painotettiin paikallista osaamista sekä soveluksen että pyörien laatua. Kilpailutukseen osallistuivat Easybike ja KaaKau Oy.

Kilpailutuksen voitti KaaKau Oy (www.kaakau.fi) edullisemmalla tarjouksella ja paremmilla laatupisteillä. Heidän tarjoamansa kaupunkipyöräjärjestelmä perustuu tanskalaisen Donkey Republicin (www.donkey.bike) sovellukseen, älylukkoon ja pyöriin yhdistettynä vahvaan paikalliseen osaamiseen.

KaaKaun kaupunkipyöräjärjestelmä aloitti toimintansa 20.7.2018 70 pyörällä (35 Kouvola, 35 Kotka). Varsinaista palvelusopimusta suuremman määrän pyöriä yritys sai tuotua yritysysteistyökumppaniensa avulla, joita kokeilukaudella olivat Kouvolaan Lakritsi, Kymen Seudun Osuuskauppa KSO, OP Kymenlaakso, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK ja kauppakeskukset Pasaati (Kotka) sekä Veturi (Kouvola).

Kaupunkipyöräasemia perustettiin alustuvaiheessa Kouvolaan 8 ja Kotkaan 11, sijoittelun painottuessa Kouvolaan keskustaan ja Kotkassa Kotkansaarelle.



MILLAINEN ON KOKEILUN KAUPUNKIPYÖRÄ?



Suunniteltu juuri kaupunkipyöräksi:

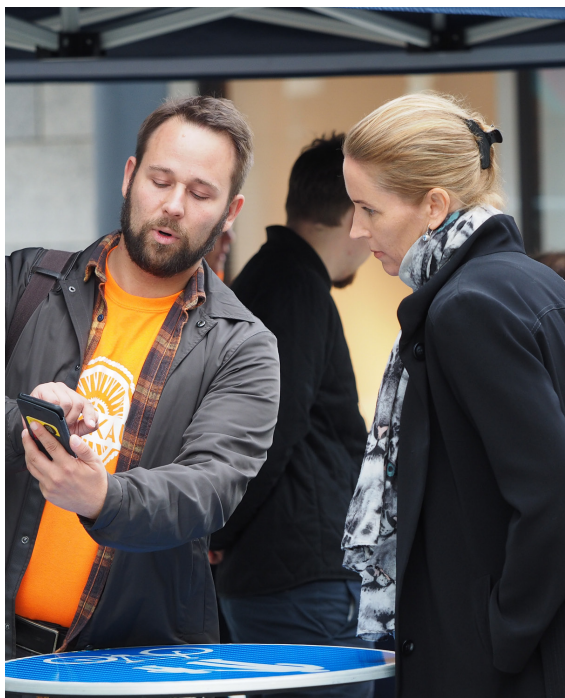
- Älylukko Bluetooth-tekniikalla, jossa integroitu lisälukitsemisketju.
- Leppoisa ajoasento.
- Käsijarrut (etu sekä taka), 3 vaihdetta.
- Säädetty istuinkorkeus n.195cm asti.
- Ilmatäytteiset pistosuojatut renkaat.
- Etulamppu ja huomiovalo takana.
- Tukeva tavarateline edessä.
- Mainospaikat takana.
- Vähän erikoisosa, helppo huoltaa.
- Hyvin erottuva väri.
- Valmistettu EU:ssa.

Monet käyttäjistä olivat yllättyneitä siitä, kuinka kevyt ja mukava kokeilun pyörä oli ajaa. Erilaisia kaupunkipyöriä aiemmin kokeilleiden mukaan tällainen perusasia on kovin usein unohdettu. Jotta satunnaiset kertakäyttäjät saadaan käyttämään palvelua vakituisesti, on pyörien käyttötuntuman oltava hyvä. Siksi koska usein ensimmäinen käyttökokemus ratkaisee käytetäänkö palvelua enää lainkaan uudelleen.

KUINKA KAUPUNKIPYÖRÄÄ KÄYTETÄÄN?

Kokeilun kaupunkipyöriä käytetään Android- ja iOS-puhelimiin saatavalla ilmaisella Donkey Republic-sovelluksella. Mahdollisista käyttäjistä karsiutuvat siis heti ne, joilla ei ole modernia älypuhelin-
ta.

Käyttäjän ladattua sovelluksen ja hyväksyttyä paikkatietojen käytön hän näkee heti kartalta missä on lähin asema, jossa pyöriä on saatavilla. Saadakseen pyörän myös käyttöönsä on käyttäjän rekisteröidyttävä sovelluksessa (sähköposti tai Facebook) ja lisättävä maksukortti. Tämän jälkeen hän voi varata tietyltä asemalta pyörän käyttöönsä 30min – 2 viikoksi. Kaikki pyörät ovat nimettyjä ja sovellus kertoo käyttäjälle mikä pyöristä on hänelle varattuna, esimerkiksi Voitto.



Saavuttuaan asemalle ja löydettyään Voiton käyttäjä avaa pyörän älylukon sovelluksesta puhelimen ottaessa Bluetooth-yhteyden lukkoon. Tämän jälkeen käyttäjä voi valitsemansa käyttöajan puitteissa välilukita pyörän älylukolla missä vain ja niin usein kuin tarvitsee.

Lopettaakseen vuokrauksen käyttäjän ja pyörän on oltava jollain järjestelmän asemista, jolloin sovellus antaa mahdollisuuden päättää vuokraus ja lukita pyörä seuraavaa käyttäjää varten. Vuokrauksen jälkeen sovellus laskuttaa käyttäjän maksukorttia.

Donkey Republic on kehittänyt sovellusta jo vuosia, ja vaikka käyttöliittymää ei löydy suomeksi, se koettiin ensimmäisen käyttökerran jälkeen pääsääntöisesti helpokäyttöiseksi ja varmatoimiseksi. Tulevaisuudessa käyttäjämäärien lisääntyessä pyörien käyttösovellus olisi hyvä olla myös suomeksi.

HINNOITTELU

Vuokrahinnat haluttiin pitää edullisina käyttäjille, ja verrokkina käytettiin julkisen liikenteen kertalipun hintaa.

Kaupunkipyöräilyn perushintana oli 1,50 euroa / 30 minuuttia vuokrauksen tullessa sitä edullisemmaksi, mitä pidemmän kertavuokrauksen osti. 24 tunnin vuokraus maksoi 12 euroa ja pisin vuokra-aika 2 viikkoa 81 euroa.

Kokeilun aikana oli mahdollista ostaa Donkey Republicin kuukausijäsenyys, jolloin 30 päivän ajan käyttäjä voi ajaa 12 tuntia päivässä ilman muita kuluja. Jäsenyyden hinta oli 19,90 euroa kuukaudessa.

Jäsenyys kattaa Donkey Republicin pyörien käytön maailmanlaajuisesti samaan hintaan. Eli pystyt samalla kuukausimaksulla ajamaan vaikkapa Kotkassa, Kouvolassa, Berliinissä, Barcelonassa ja Kööpenhaminassa. Turismin lisäksi myös työmatkapyöräilyyn tämä malli sopii erittäin hyvin, jos käyttäjän työpaikka sijaitsee toisessa kaupungissa josta DR:n pyöriä löytyy. Erillisiä päivä-, viikko- tai kausipasseja ei kokeilukaudella myyty.

Eri tapahtumiin ja sidosryhmille pystyttiin tekemään alennuskampanjoita käyttäjille annettavilla koodeilla, jotka olivat joko kertakäyttöisiä tai tietyn ajan voimassa.

Muutoksena kokeilukauteen Donkey Republicin hinnoittelujärjestelmä on muuttumassa pay-as-you-go -malliseksi, eli samanlaiseksi kuin takseissa. Maksat vain käyttämästäsi ajasta eikä vuokrauksen

pituutta tarvitse valita etukäteen.

Useiden käyttäjien toiveena oli saada käyttöoikeutta pyöriin Waltti-kortilla. Kuten Helsingissä, ensimmäiset 30 minuuttia olisivat ilmaista niille käyttäjille, jotka olisivat ostaneet Waltti-kortilleen järjestelmän kausilipun.

Jotta kaupunkipyörät otetaan massoittain käyttöön olisi myös kevyissä järjestelmissä oltava mahdollisuus integroida julkisen liikenteen maksuvälineet osaksi palvelua. Riippumatta siitä, kuka palvelua pyörittää. Käytännössä tämä on usein monimutkaista ja joissain tapauksissa myös teknisesti mahdotonta ilman mittavaa kehitystyötä.

Myös käteisellä maksettavia perinteisiä vuokrapyöriä toivottiin molempiin kaupunkeihin. Kenties nykyaikainen kaupunkipyöräjärjestelmä ja perinteinen malli voisivat toimia rinnakkain saman toimijan tarjoamina?



ASEMIEN SIJOITTELU

Yksinkertaisimmillaan kokeilun pyöräasemat olivat Donkey Republicin järjestelmään merkittäviä GPS-pistekoordinaatteja, joiden ympärillä on 20 m halkaisijaltaan oleva kehä. Käyttäjän ollessa tämän kehän sisällä, hän on pyöräasemalla ja vain tältä alueelta hän voi ottaa pyörän käyttöönsä tai palauttaa. Asemat näkyvät käyttäjälle DR -sovelluksessa. Asemia voi joustavasti lisätä minne vain ja kuinka monia tahansa.

Käytännössä kokeilun asemat rakennettiin hyödyntäen suurelta osin jo olemassaolevia pyörätelineitä ja merkitsemällä asema-alueet katukuvassa selkeillä info-tiluilla, joista löytyy mm. käyttöopastus ja asiakaspalvelun yhteystiedot. Joihinkin kohteisiin uusasennettiin kaupungeilta löytyneitä vanhoja pyörätelineitä. Kauden aikana operaattori asensi muutamia omia

pyörätelineitä lisäparkeiksi tapahtumien aikana ja perustamilleen uusille asemille.

Asemien sijoittelussa hyödynnettiin aikaisempia selvityksiä kaupunkipyöristä Kouvolassa ja Kotkassa sekä operaattorin ja koordinaattorin paikallistuntemusta. Asemien tarkat paikat käytiin läpi katselmuksissa kaupunkien teknisen puolen kanssa ja asemille haettiin katuluvat.

Kaupunkirakenteen kannalta kevyet kaupunkipyöräjärjestelmät eivät välttämättä vaadi kummoisiakaan panostuksia, mutta esimerkiksi katetut pyöräparkit voivat lisätä ajokauden pituutta ja käyttäjämääriä. Tärkeintä on asemien toimiva sijoittelu ja näkyvyys kaupungilla.



ASEMAT: KOUVOLA

Kouvolan erityispiirteitä olivat asiakaspalautteen perusteella järjestelmään lisättyjen lähiöasemien vilkas käyttö sekä tarve linkille Matkakeskuksen ja Kasarminmäen kampuksen välillä. Tykkimäen huvipuisto veti hyvin kaukaisempanakin kohteena aukiolokauden ajan.

Multimodaalisuuden merkitys asemien sijoittelussa huomattiin Veturin Onnbus-pysäkin suosiossa.

Kouvolassa kaupunkipyörien nopea saatavuus ja vapaus aikatauluista korostuivat.

Tapahtumista pop up -asemat tehtiin Viipurintien markkinoille, Kymijoki Beer Festiin ja Puolustusvoimat 100 -kesäkiertueelle, käyttö tapahtumien yhteydessä oli kuitenkin vähäistä.

Pääosa Kouvolan käyttäjistä oli paikallisia ja opiskelijoita, jotka käyttivät pyörää täydentämään joukkoliikennettä sekä asiointimatkoihin.



ASEMAT: KOTKA

Kotkan erityispiirteitä olivat pyörien käyttö osana työmatkaliikenteen matkaketjua, sekä turistien suurempi osuus käyttäjistä.

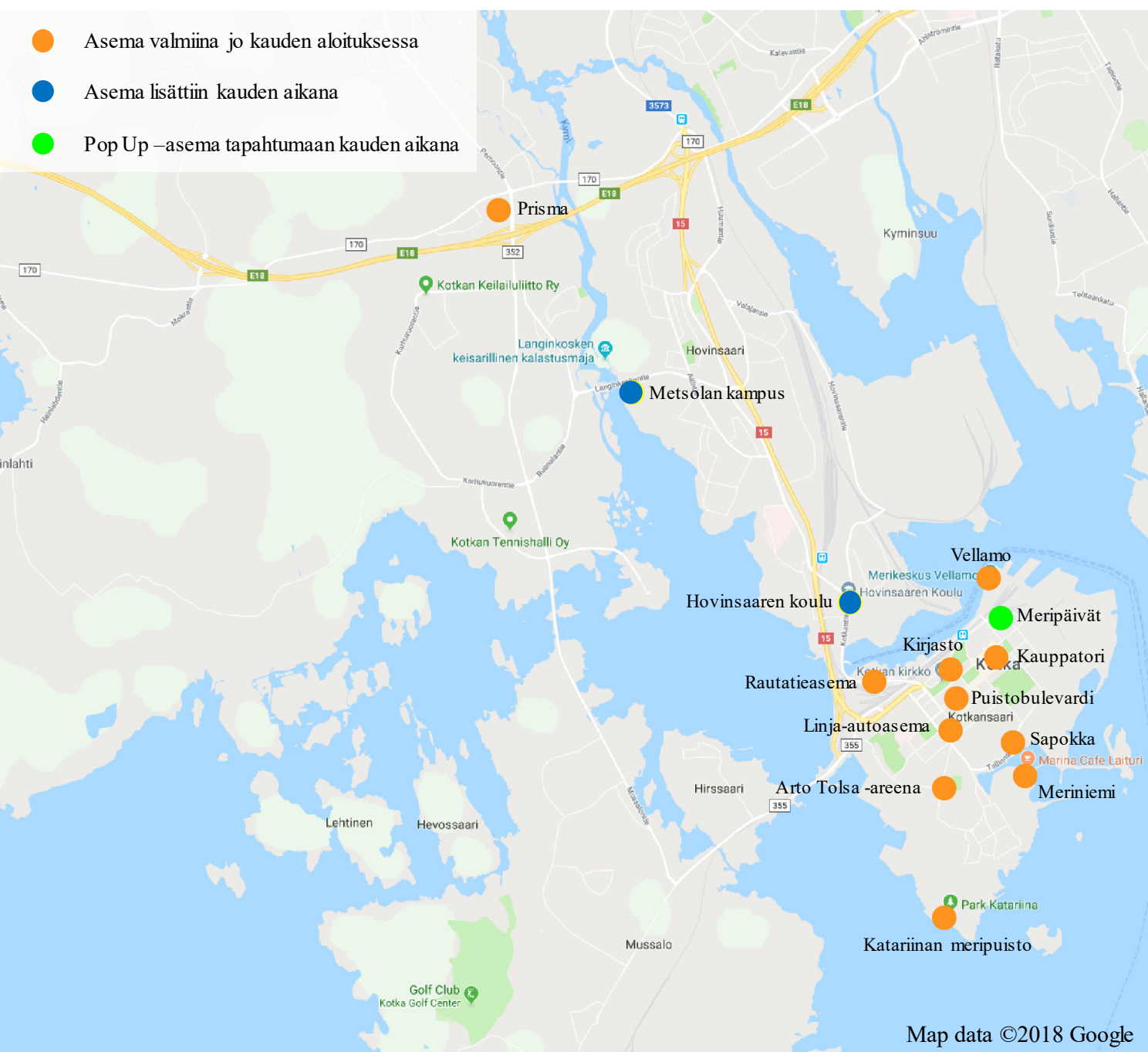
Vierasvenesatamista pyörät löysivät mukavasti käyttäjiä.

Käyttömatkat ja vuokra-ajat olivat hiukan pidempiä kuin Kouvolassa, koska käyttäjinä oli enemmän vierailijoita kuin paikallisia.

Kotkan suuremmat yleisötapahtumat lisäsivät paikallista käyttöastetta huomattavasti.

Kotkan satamiin saapuvien risteilyalusten kanssa ei kokeilukaudella tehty yhteistyötä.

Kotkan asemat olivat alkuun huomattavasti suppeammalla alueella kuin Kouvolassa, mutta kauden aikana lisätyt Hovinsaaren ja Metsolan kampuksen asemat löysivät nopeasti käyttäjänsä.



KOORDINAATTORIN ROOLI

Hankkeen projektikoordinaattori toimi hankkeessa hyvin käytännönläheisesti ja tiiviissä yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Hänen toimintansa tähtäimenä oli toimiva kevyt kaupunkipyöräjärjestelmä Kouvolassa ja Kotkassa.

Alkuvaiheen aikana koordinaattori kiersi tapaamassa eri kaupunkipyörätoimijoita ja yri-tysyhteistyökumppaneita. Näiden tapaamisten perusteella pystyttiin luomaan toimiva malli kokeilulle tilanteessa, jossa vaikutti ettei kokeilua pystytä edes järjestämään.

Koordinaattorin työhön kuului kauden aikana mm. tapahtumajärjestämistä, hankkeen viestintää ja markkinointia. Kokeilusta on annettu radiohaastatteluja ja siitä käytiin pitämässä esitelmät VeloFinland 2018 -seminaarissa, Kymenlaakson liikennejärjestelmäpäivillä ja Lappeenrannan Green Reality Network -tilaisuudessa. Kaupunkipyöräkokeilu käynnistettiin 20.7. eri sidosryhmien ja median yhteisessä avajaistilaisuudessa. Lisäksi kokeilusta on käyty kertomassa useissa suomalaisissa kaupungeissa, mikä on tuottanut positiivista mielenkiintoa hanketta kohtaan.

Koordinaattori toimi myös hankkeen palkkaamien kahden 1.8.- 30.9. osa-aikaisen kaupunkipyöräneuvojan ohjaajana. Neuvojen toimenkuvaan kuului tapahtumissa ja kaupungeilla kaupunkipyörärien käytön opastusta ja markkinointia. Ongelmatilanteissa he mahdollisuuksiensa mukaan lähtivät paikan päälle auttamaan käyttäjiä. Neuvojat osallistuivat myös pieni-muotoisiin pyöräien huoltotoimiin.

Koordinaattori teki kauden ajan tiivistä yhteistyötä järjestelmätoimittajan kanssa auttaen operaattoria myös käytännön asioissa, kuten asemien sijoittamisessa ja rakentamisessa. Vuoropuhelu ja yhteistyö hankkeen ja operaattorin välillä on ollut runsasta ja antoisaa. Koordinaattorin osaaminen saatiin valjastettua kokeilun onnistumisen edesauttamiseen ja hankkeen toiveet järjestelmän toteutuksesta tulivat hyvin toteutetuiksi.

Hankkeen raportointivaiheessa koordinaattorin tehtäviin on kuulunut käyttäjäkyselyn tekeminen ja analysointi sekä koko kauden ajan jatkuneen käyttäjien havainnoinnin ja haastatteluiden purku.



MATKAN VARRELTA

Paikallisen toimijan edut tulivat selkeästi esille kokeilun aikana. Ongelmatilanteissa käyttäjät saivat apua nopeasti ja järjestelmää on kehitetty jatkuvasti asiakaslähtöisesti käyttäjien tarpeita kuunnellen. Samanlaista sitoutumista ja ketteryyttä tuskin olisi suuremmalta toimijalta löytynyt.

Toisaalta jotkin asiat jäivät vähemmälle juuri toimintansa aloittaneen yrityksen resurssien puutteen vuoksi. Esimerkiksi operaattorin omaa asiakasmarkkinointia olisi voinut olla enemmän vaikka somessa KaaKau näkyikin.

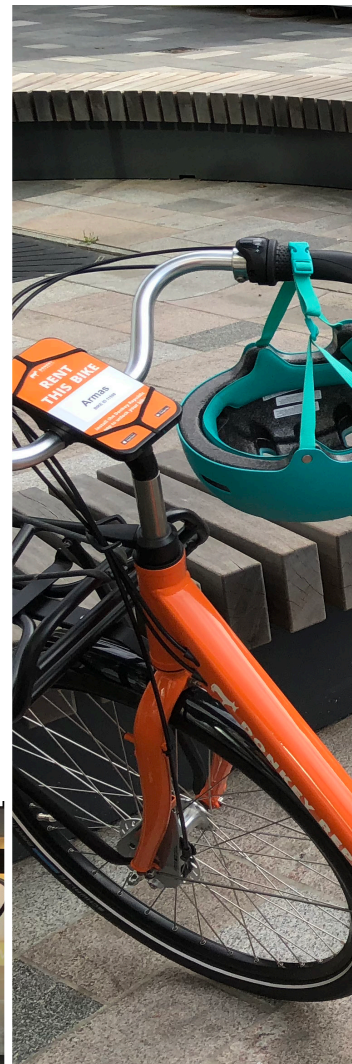
Hankkeen puitteissa pyöriä markkinoitiin Kouvolassa Viranomaiset Manskilla -tapahtumassa 15.8. ja molemmissa kaupungeissa järjestettiin Liikkujan viikon pyörätapahtumat 17.-18.9. Mediatiedotteita lähetettiin hankkeen eri vaiheissa. Pyöräliiton kanssa tehtiin myös yhteistä viestintää. Paikallinen medianäkyvyys oli kohtalaista, mutta kansallinen näkyvyys jäi vähäiseksi.

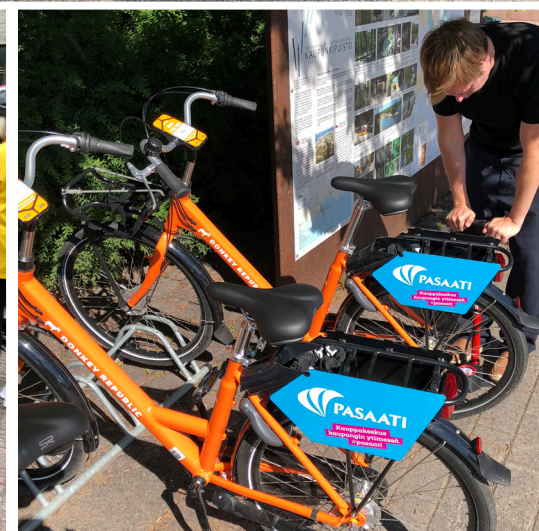
Molemmissa kaupungeissa paikalliset ottivat kaupunkipyörät "omikseen" vaikka vain murto-osa heistä on pyöriä käyttänyt. Esimerkiksi lapset bongaavat pyörien nimiä ja ihmiset ilmoittavat nopeasti jos pyöriä epäillään kaltoinkohdeltavan. Pyörien koetaan jo nyt kuuluvan kaupunkieihin.

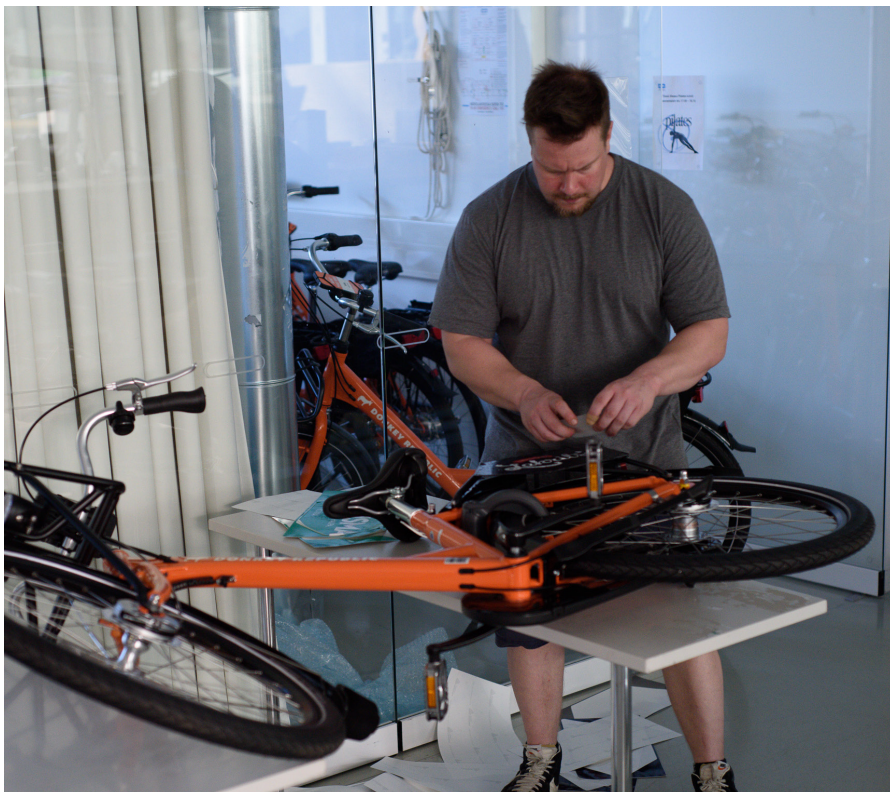
Jotta kaupunkipyöräily saadaan juurrutettua tämän kokoluokan kaupunkieihin myös taloudellisesti kannattavasti tarvitaan pitkäjänteistä työskentelyä ruohonjuuritasolta ylöspäin. Työskentelyn on tapahduttava avoimessa vuoropuhelussa ja yhteistyössä kaupunkipyöräoperaattorin (järjestelmän pyörittäminen, kehittäminen), kaupunkien (palveluostot, kaupunkirakenne, pyöräilyn edistäminen), asukkaiden (käyttäjät, tarpeet) ja liike-elämän (mainostaminen, imagomarkkinointi) kesken.

Ensiarvoisen tärkeää on löytää jokaisesta kohdekaupungista oikeat paikalliset toimijat, joiden ympärille järjestelmä rakentaa.











TUNNUSLUVUT 20.7.-30.9.

70 pyörää

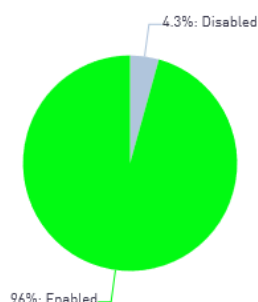
~1100 ajettua matkaa

Vertailulukuina Tampereen vastaavan pituisessa kokeilussa n.2200 matkaa 150 pyörällä ja Imatran kokeilussa n.200 matkaa 50 pyörällä.

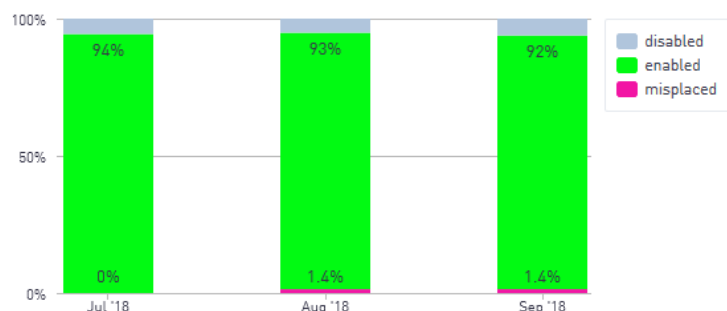
Keskimääräiset ajomatkat ja -ajat Kymenlaakson kokeilussa pidempiä.

Täydellä 70 pyörän järjestelmällä lokakuun loppuun mennessä ajoja oli n.1400 ja joulukuun puolessa välissä saavutettiin karsitulla järjestelmällä 1600 käyttökerran rajapyykki. Käyttäjättyytyväisyys pysyi kokeilukauden hyvällä päälle neljän tasolla ja pyöristä päälle 90% käyttökunnossa. Talvikaudella haasteista johtuen joulukuun mennessä käyttäjättyytyväisyys laski alle neljään ja käyttökunnossa oli n.75% pyöristä.

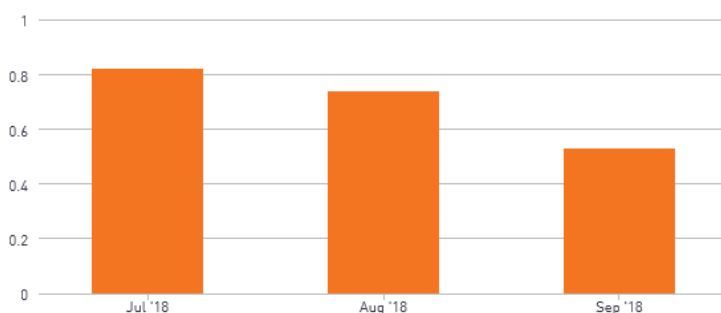
① Active Bikes: Current Status Breakdown



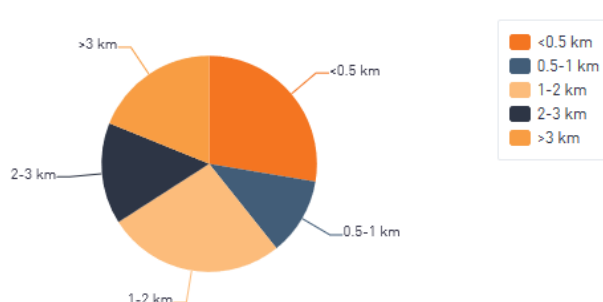
① Active Bikes Over Time



① Trips per Bike per day



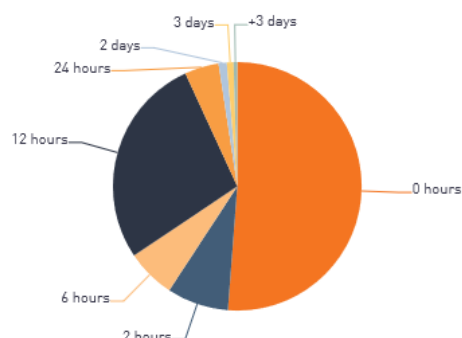
① Distance Per Trip last 30 days



① Bike Quality Rating (1=lowest; 5=highest)



① Distribution of rental period



YHTEENVETO KÄYTTÄJÄKYSELYSTÄ

Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilun käyttäjäkysely toteutettiin verkkopohjaisella Maptionnaire-kyselyohjelmalla. Kysely oli avoinna 14.11.-2.12.2018. Kyselyä markkinoitiin kaupunkien ja kaupunkipyöraoperaattorin some-kanavissa ja nettisivuilla sekä medialle lähetetyllä tiedotteella, josta seurasi radiohaastattelu ja lehtiartikkeleita.

Kyselyn vastausmäärä jäi valitettavan alhaiseksi N=63, joten mitään suurempia johtopäätöksiä aineistosta ei voi tehdä.

Yhteenveto

- Yleisesti kaupunkipyörät ovat ihmiselle jo tuttuja , vaikkeivat he kenties ole niillä vielä ajaneetkaan.
- Pyöristä on saatu riittävästi tietoa monista lähteistä ja pyöriä on käytetty moniin eri käyttötarkoituksiin.
- Pyörien käyttöönoton sujuvuus ja sovelluksen käyttäminen ovat hyvällä keskitasolla, mutta ohjeisiin ja neuvontaan kannattaa panostaa.
- Pyörien kunto ja ajokokemus ovat hyvällä tasolla.
- Pyöriä on ollut riittävästi saatavilla.
- Pyörien ja pysäkkien kokonaismäärä koetaan kuitenkin hieman liian vähäiseksi.
- Hinnoittelu on ollut sopivaa.

Yleisimmin toivottuja kehitysehdotuksia olivat pyörien ja pysäkkien suurempi määrä, sovelluksen kääntäminen suomenkieliseksi sekä järjestelmän sitominen paremmin osaksi julkista liikennettä (esim. Waltti-kortti).

Kaupunkipyöriä pidetään tarpeellisina
ja niitä halutaan suositella ystäville

9.4/11

9.2/11

Kaupunkipyörät helpottivat ihmisten päivittäistä elämää käteväällä ja edullisella tavalla liikkua vapaasti kaupungeissa.

Kyselyn kvantitatiivinen osa löytyy liitteestä 1.

ONNISTUNUT KOKEILU HERÄTTÄÄ KIINNOSTUSTA MYÖS MUUALLA

Kouvolan ja Kotkan kokeilu herätti jo nyt mielenkiintoa monissa muissa kaupungeissa ja kunnissa tuloksillaan. Kiinnostusta vastaavanlaista järjestelmää kohtaan löytyy useista keskikokoisista kaupungeista ja pienemmillekin paikkakunnille kokeilussa hioutunut malli tarjoaa mahdollisuuden kaupunkipyöriin.

Vaikka kokeilussa luotu toimintamalli tähtää 30-100 pyörän järjestelmien toteutukseen, osallistui KaaKau Oy myös Tampereelle suunniteltavan kaupunkipyöräjärjestelmän markkinavuoropuheluun 500 pyörän järjestelmän toteuttamisesta. Malli skaalautuu siis tarvittaessa laajempiinkin järjestelmiin, kuten Donkey Republicin useat toiminnassa olevat järjestelmät Euroopan suurkaupungeissa osoittavat.



Kokeilu onnistui omalta osaltaan virvoittamaan vähän aikaa hiljaiselolla olleen kiinnostuksen kaupunkipyöriä kohtaan myös muissa kuin kaikkein suurimmissa kaupungeissa esittelemällä mallin, jolla kaupunkipyöräily voidaan levittää lähes koko Suomeen. Tämä on kokeilun suurin saavutus.

MIKSI KAUPUNKIPYÖRÄT JATKOSSAKIN?

Kokeilu osoitti, että suomalaiset keski-ikäiset kaupungit pystyvät suhteellisen pienellä sijoituksella, etenkin kevyiden kaupunkipyöräjärjestelmien ollessa kyseessä, hankkimaan todella monipuolisesti hyvää tuottavan tavan liikkua kaupungissa. Tulevaisuutta ajatellen kaupunkipyörät tulisi nähdä olennaisena osana modernia kaupungin joukkoliikennettä.

Kymenlaaksoa ajatellen toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä tukee sekä Kouvolan että Kotkan strategioita kattavasti esimerkiksi liikunnan ja terveyden, asukastyytyvyyden ja kaupungin houkuttelevuuden kannalta. Sitomalla kaupunkipyörät tehokkaasti osaksi joukkoliikennettä päästään myös kohti vaativia päästötavoitteita ja jopa hiilineutraaliutta.

Kouvola ja Kotka olivat tänä kesänä kansallisia keihäänkärkiä kokoluokkansa kaupungeissa tuomalla kaupunkipyörät asukkaidensa käyttöön ja kokeilu osoitti että tarvetta ja käyttäjiä pyörille löytyy, vaikka kyseessä oli vasta heinäkuun lopulla aloittanut parin kuukauden pätkä. Nyt saavutettua momentumia ja oppeja ei kannata hukata, vaan levittää niiden avulla kaupunkipyörät mahdollisimman moneen paikkaan.

Kokeilu osoitti myös, etteivät kaupunkipyöräjärjestelmät ole täysin kannattavia pyörittää operaattorin omalla riskillä pienissä ja keski-ikäisissä suomalaisissa kau-

pungeissa. Kaupunkien on oltava valmiita panostamaan palveluun myös rahallisesti. Tätä tukee suurempien kaupunkien kehityskulku samantyyppisissä kevyissä järjestelmissä, kuten Vantaalle tulevat 1000 pyörää.

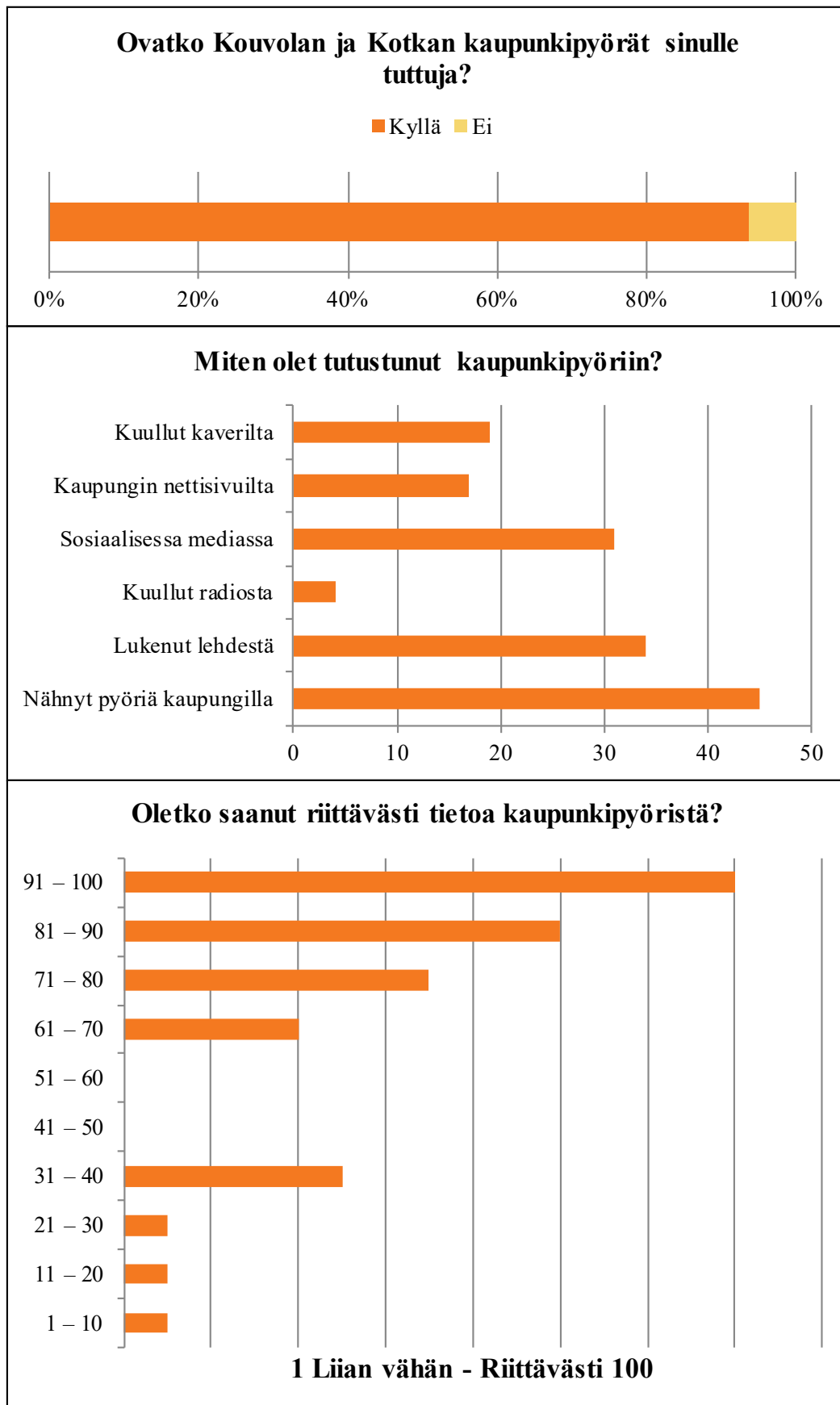
Verrattuna suuriin järjestelmiin kymenlaaksoa kokeilun aikana kehitetyllä mallilla järjestelmän kokonaiskustannukset pysyvät alhaalla ja ne pystytään jakamaan sopivissa suhteissa useiden toimijoiden kesken. Ensimmäisinä kausina kaupunkien panostus on suhteessa suurempaa, mutta käyttäjämäärien noustessa se pienenee koko ajan. Kun käyttäjämäärissä päästään lähelle Helsingin tunnuslukuja, ei kaupunkien rahallista panostusta järjestelmään tarvita välttämättä enää lainkaan.

Se mitä tarvitaan, on halu kehittää kaupunkijamme paremmiksi paikoiksi elää meille kaikille, ja kaupunkipyörät ovat yksi oivallinen tapa edistää tätä.

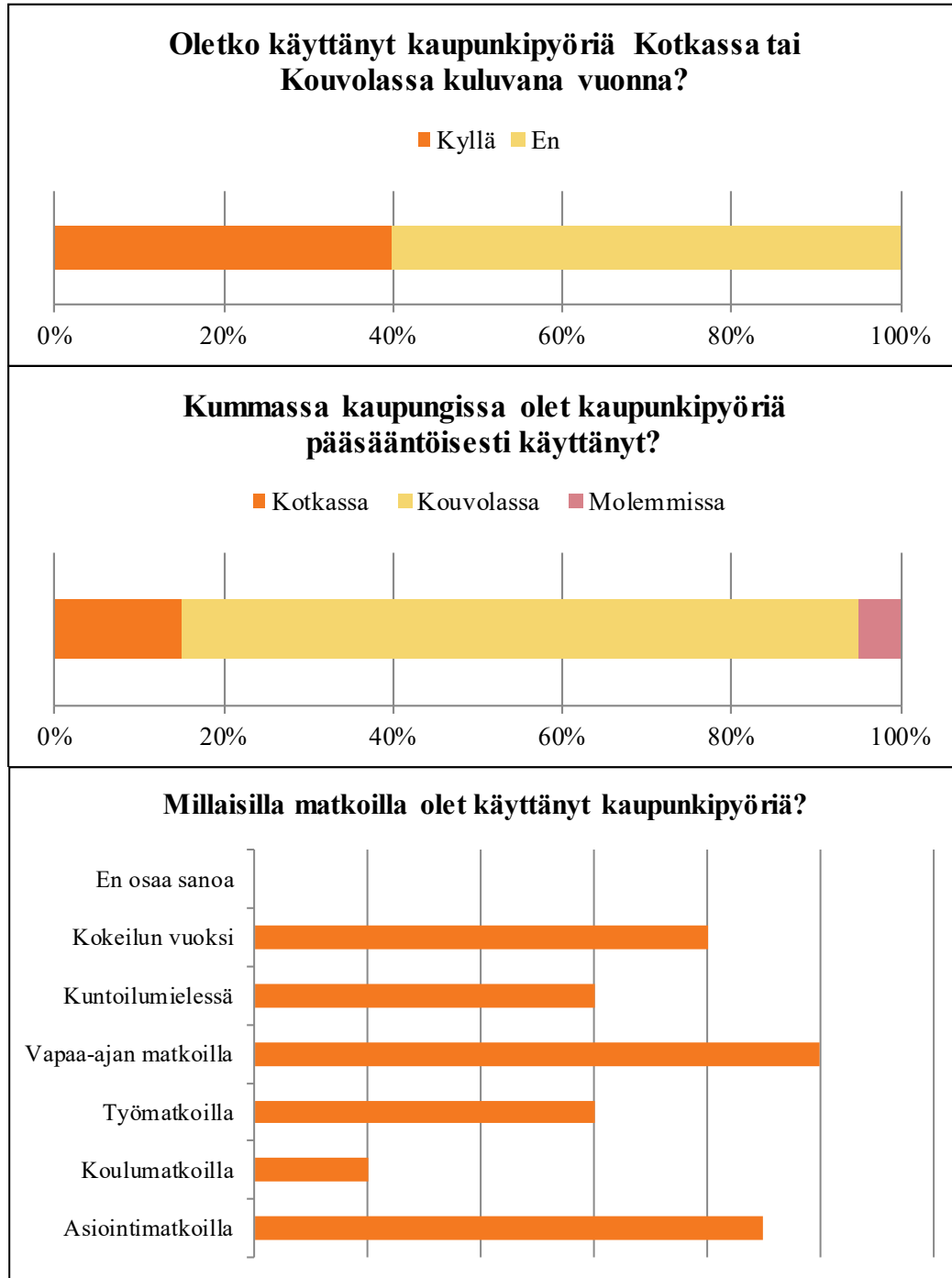


LIITE 1. KÄYTTÄJÄKYSÉLYN TULOKSET

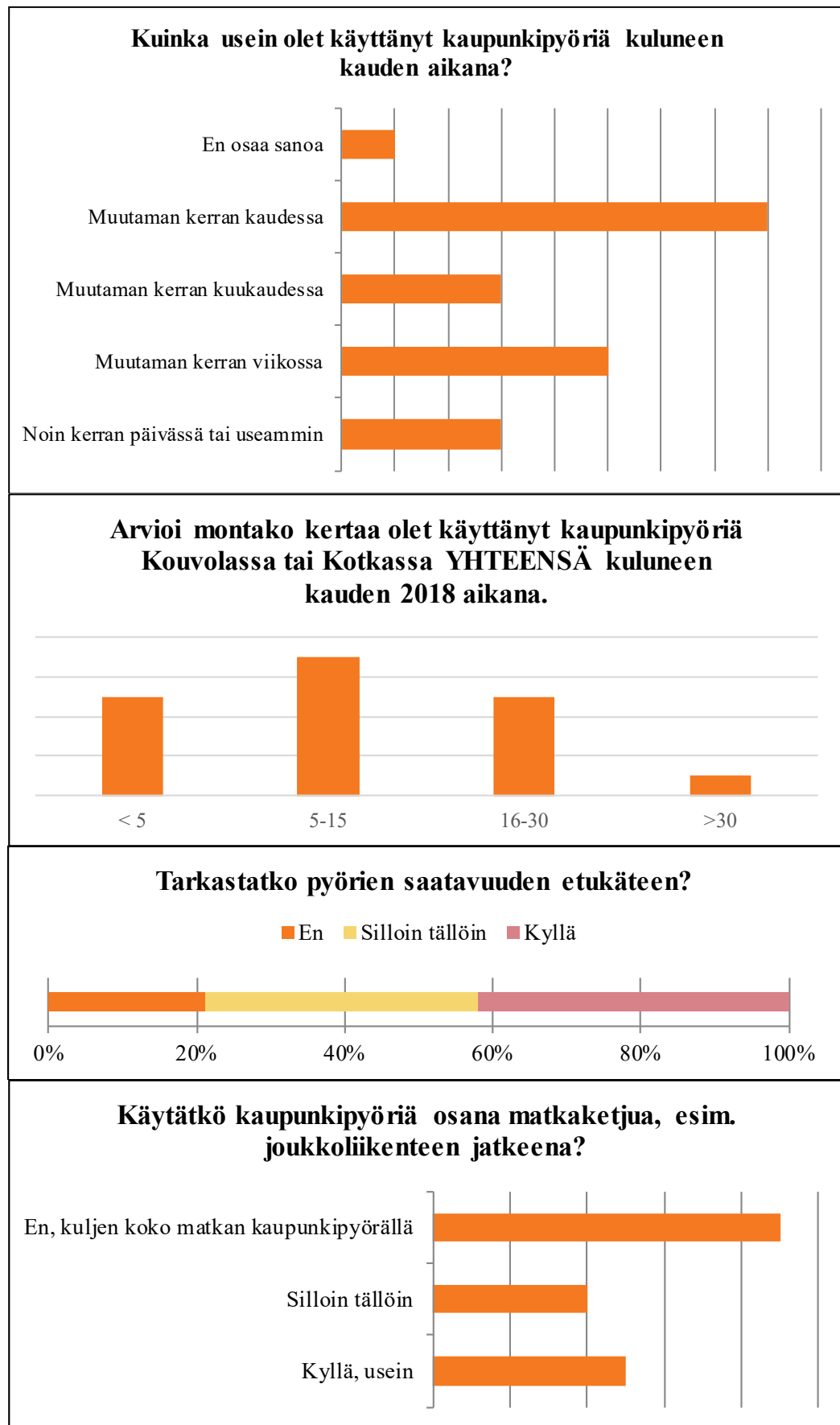
Tunnettuus



Käyttö

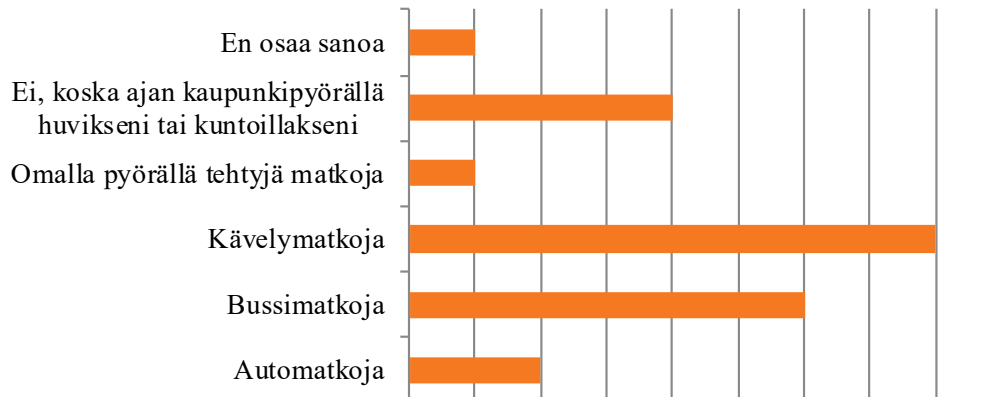


Käyttö



Käyttö

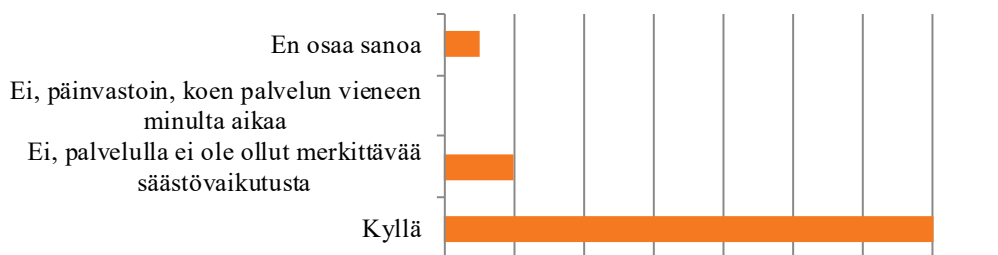
Onko kaupunkipyöräily korvannut muita kulkutapojasi?



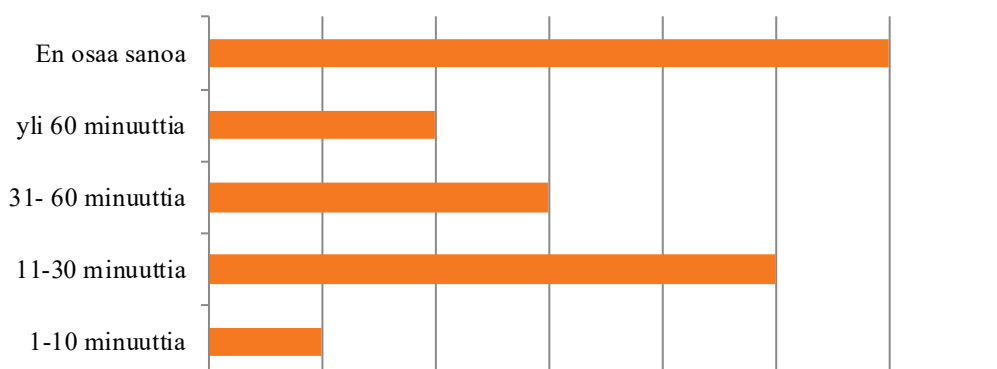
Onko kaupunkipyörien käyttö tuonut sinulle rahallisia säästöjä?



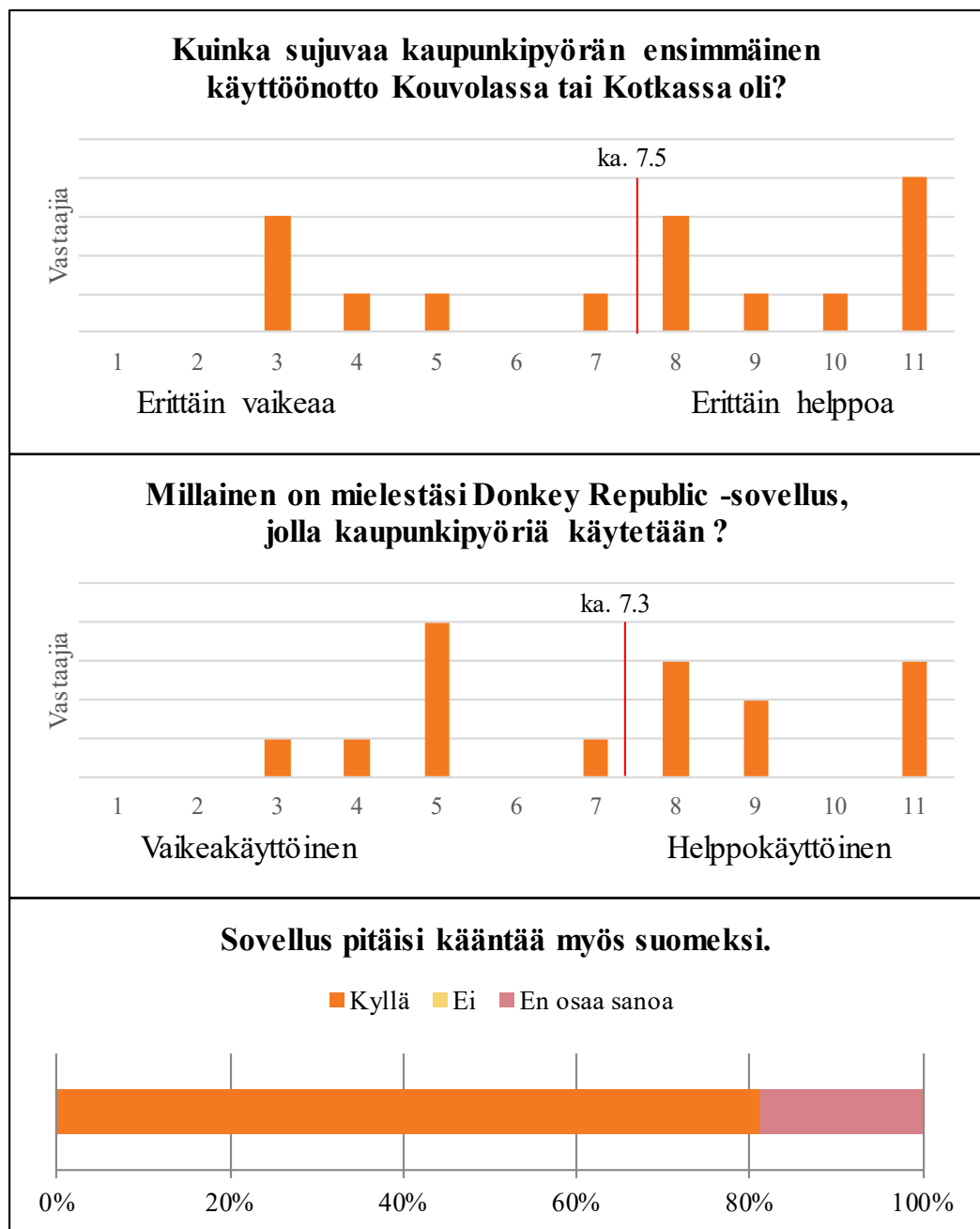
Onko kaupunkipyörien käyttö tuonut sinulle ajallisia säästöjä?



Kuinka paljon arvioisit kaupunkipyörän käytön säästävän aikaa viikossa?

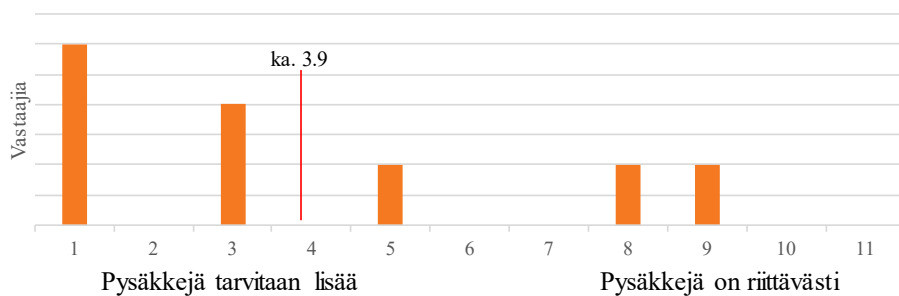


Käyttöönotto ja sovellus

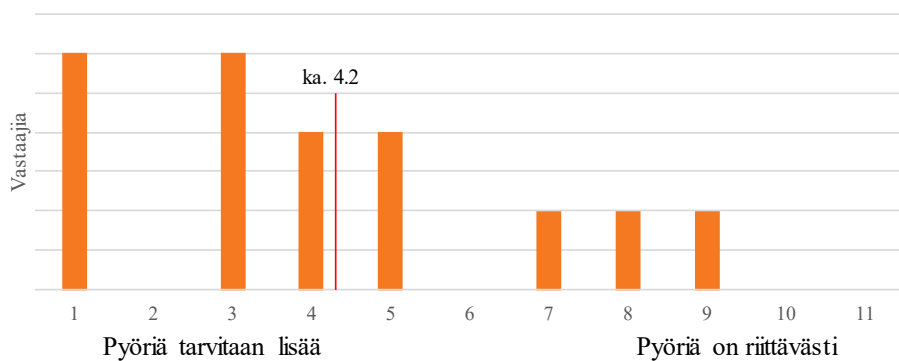


Kaupunkipyörät käytössä

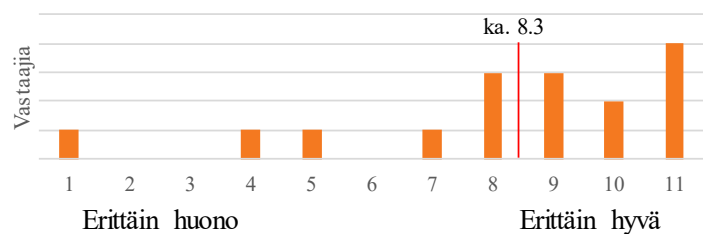
Kouvolassa ja Kotkassa on molemmissa 13 kaupunkipyöräpysäkkiä. Onko pysäkkien nykyinen määrä riittävä?



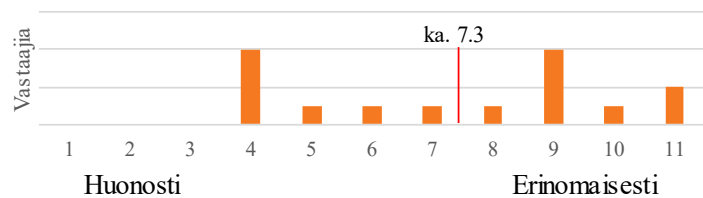
Kaupunkipyöriä on ollut sekä Kouvolassa että Kotkassa 35 kappaletta. Onko pyörien määrä mielestäsi riittävä?



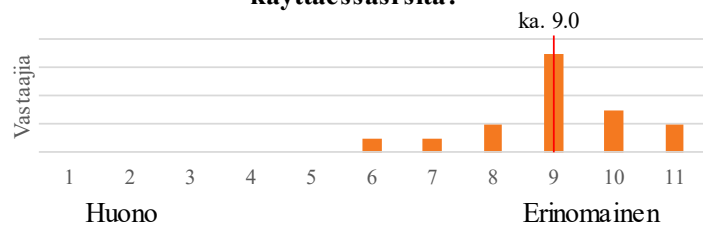
Millainen kaupunkipyörä on mielestäsi ajaa?



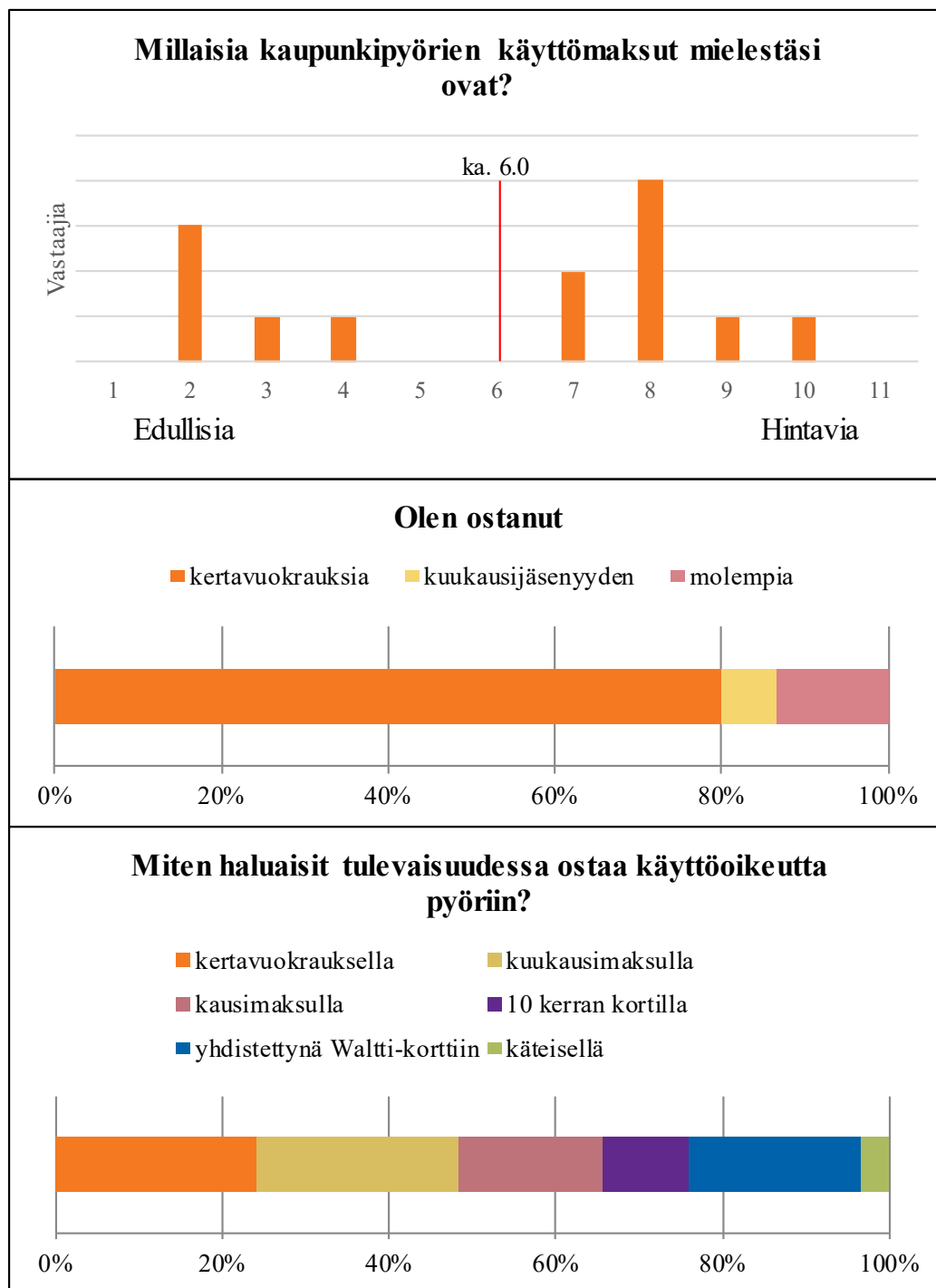
Onko pyöriä ollut saatavilla pysäkeillä tarvittaessa?



Millainen on ollut kaupunkipyörän kunto käyttäessäsi sitä?



Hinnoittelu



Yhteenveto



LISÄTIETOJA

Timo Martikainen
ympäristöasiantuntija, Kouvolan kaupunki
+358 20 615 6755
timo.martikainen@kouvola.fi

Pauli Korkiakoski
yleiskaavoittaja, Kotkan kaupunki
+358 40 620 8620
pauli.korkiakoski@kotka.fi

Antti Lääperi
kokeilun koordinointi
+358 40 5622 154
laaperinantti@gmail.com



Kouvola®

Liik
enne
vira
sto