

Antti Lääperi

Kouvolan kaupunkipyöräselvitys

Verkkokyselyn ja haastatteluiden analysointi,
kaupunkipyöräjärjestelmien vertailu ja ehdotus
kokeilun toimintamalliksi

12/2017

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	3
2	VERKKOKYSELYN JA HAASTATTELUIDEN TULOKSET	4
2.1	Tutkimuskuvaus.....	4
2.2	Verkkokysely.....	5
2.2.1	Pyöräilytottumukset ja Kouvola pyöräilykaupunkina	5
2.2.2	Aiemmat kokemukset kaupunkipyöristä.....	16
2.2.3	Kaupunkipyöräjärjestelmä Kouvolaan.....	23
2.2.4	Kartta-aineisto: Mistä haluaisit saada kaupunkipyöriä käyttöösi?	29
2.2.5	Kartta-aineisto: Mitä reittiä ajaisit kaupunkipyörillä?	32
2.3	Vapaamuotoiset pikahaastattelut ja keskustelut eri sidosryhmien edustajien kanssa.....	33
3	KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMIEN VERTAILU.....	36
3.1	Asemallinen malli.....	36
3.2	Asematon malli	39
3.2.1	“Avaimet käteen” -malli	40
3.2.2	Maksullinen malli	41
3.3	Älylukollinen malli	43
4	VASTUUKYSYMYKSET	45
5	EHDOTUS TOIMINTAMALLIKSI	46
	LÄHTEET.....	49

1 JOHDANTO

Kouvolaan suunnitellaan kaupunkipyöräkokeilua kesäkaudelle 2018. Kokeilun suunnittelua ja toteutusta tehdään yhteistyössä Kotkan kaupungin kanssa, joka aikoo myös pilotoida kaupunkipyöriä ensi kesänä.

Tässä selvityksessä käydään läpi Kouvolassa tehty asiakastutkimus ja haastattelut, joilla selvitettiin kouvolaisten ja Kouvolassa kävijöiden mielipiteitä paikallisen kaupunkipyöräjärjestelmän tarpeellisuudesta ja siitä, millainen järjestelmä juuri Kouvolassa toimisi. Lisäksi vertaillaan Kouvolaan ja Kotkaan soivia malleja toteuttaa kaupunkipyöräjärjestelmä olemassa olevien erityyppisten ratkaisujen kautta, ottaen huomioon juuri näiden kaupunkien tarpeet ja resurssit. Saatujen tietojen perusteella selvityksessä ehdotetaan kaupunkien kaupunkipyöräkokeilulle toimintamallia, jonka pohjalta ensi kesän pilottikautta olisi hyvä alkaa rakentamaan. Selvitystä käytetään tukemaan Kouvolan kaupungin päätöksentekoa liittyen kaupunkipyörähankkeeseen sekä haettaessa yhdessä Kotkan kaupungin kanssa Liikennevirastolta Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilun toteuttamiseksi vuonna 2018.

Selvityksen tilaajana toimi Kouvolan kaupungin Viisaan Liikkumisen (VILKAS) hankkeen työryhmä ja kyselyn, kaupunkipyöräjärjestelmien vertailun ja ehdotuksen kokeilun toimintamallista toteutti palvelumuotoilun opiskelija ja Kotkan Luotsipyörät -hankkeen selvitystyötä tehnyt Antti Lääperi. Selvityksen toteutusaika oli 18.10. – 12.12.2017. VILKAS-hanke saa rahoitusta Liikennevirastolta.

2 VERKKOKYSELYN JA HAASTATTELUIDEN TULOKSET

2.1 Tutkimuskuvaus

Asiakastutkimus toteutettiin verkkokyselynä Maptionnaire -alustalla sekä vapaamuotoisina haastatteluina eri kohderyhmiä edustavien henkilöiden kanssa.

Verkkokyselyn vastausaika oli 6.11.-1.12.2017 ja linkki kyselyyn löytyi Kouvolan kaupungin verkkosivuilta <https://www.kouvola.fi/pyoraily>. Kyselystä tiedotettiin kaupungin viestinnän kautta ja aiheesta julkaistiin myös lehtiartikkeleita. Kyselyssä selvitettiin vastaajien pyöräilytottumuksia, aikaisempia kokemuksia kaupunkipyörästä, Kouvolaan sopivan kaupunkipyöräjärjestelmän mallia sekä mistä vastaajat haluaisivat saada pyöriä käyttöönsä ja millaisia reittejä he niillä ajaisivat. Kyselyyn vastasi 211 henkilöä.

Vapaamuotoisia pikahaastatteluja suoritettiin ympäri kaupunkia sekä Kouvola-Helsinki junassa, kysymysten liittyessä siihen kokisivatko haastateltavat kaupunkipyöräjärjestelmän Kouvolaan hyödylliseksi, ja onko heillä kokemusta vastaavanlaisten järjestelmien käytöstä.

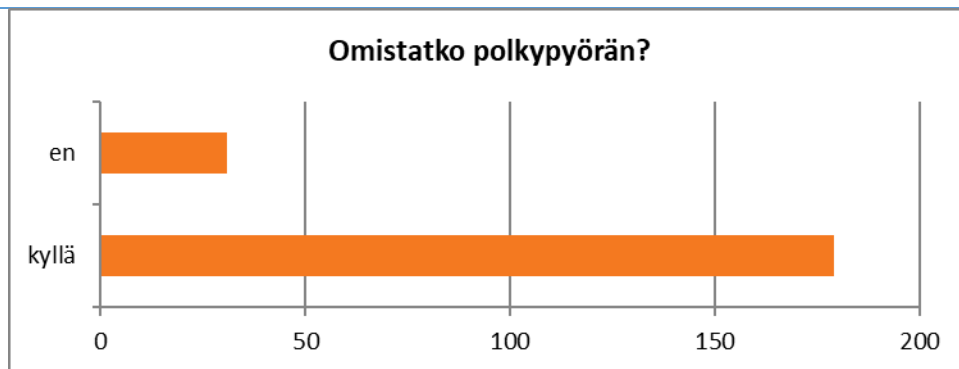
Tämän lisäksi aiheesta on keskusteltu pitkin syksyä eri sidosryhmien edustajien ja asiantuntijoiden kanssa esimerkiksi VeloFinland 2017 -seminaarissa 13.-15.10. Tampereella, LevelUp StartUp -kiihdyttämössä, Slush Y Mobility -konferenssissa 1.12. Helsingissä sekä monissa muissa paikoissa.

2.2 Verkkokysely

Seuraavassa käydään läpi verkkokyselyyn saadut vastaukset aihepiireittäin kommentoiden sitä mitä vastaukset tarkoittavat Kouvolan kaupunkipyöräkoelun kannalta ja minkälaisia olettamuksia niistä voidaan tehdä.

2.2.1 Pyöräilytottumukset ja Kouvola pyöräilykaupunkina

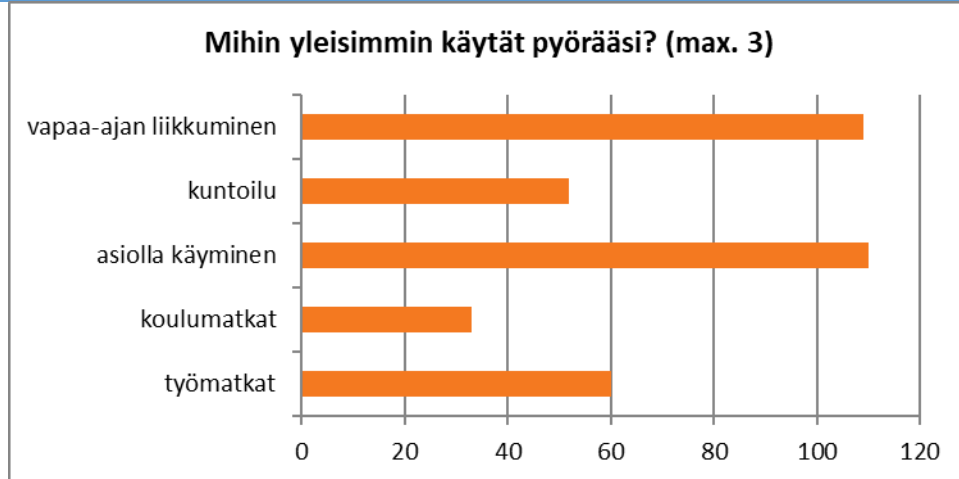
Omistatko polkupyörän?	Count	%
kyllä	179	85,2
en	31	14,8



Kuinka usein pyöräilet?	Count	%
päivittäin	30	20,8
2-5 kertaa viikossa	42	29,2
kerran viikossa	13	9,0
muutaman kerran kuukaudessa	18	12,5
kerran kuukaudessa	2	1,4
satunnaisesti	39	27,1



Mihin yleisimmin käytät pyörääsi? (max. 3)	Count	%
työmatkat	60	16,5
koulumatkat	33	9,1
asioilla käyminen	110	30,2
kuntoilu	52	14,3
vapaa-ajan liikkuminen	109	29,9



Mikä on tärkein syys käyttää polkupyörää?	Count	%
helppo tapa liikkua	56	33,9
myönteiset vaikutukset kuntoon	29	17,6
ulkoilu ja virkistys	35	21,2
edullisuus	7	4,2
ympäristöystävällisyys	13	7,9
ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	13	7,9
huonot joukkoliikenneyhteydet	12	7,3



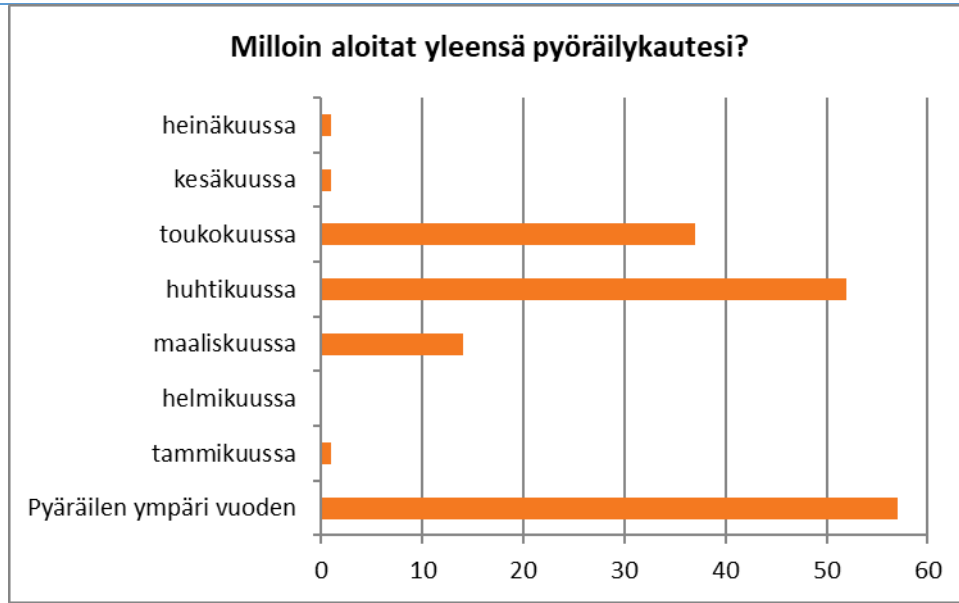
Kuinka kauan yksittäinen pyörämatkasi keskimäärin kestää?	Count	%
alle 5 minuuttia	1	0,6
alle 15 minuuttia	35	21,2
alle 30 minuuttia	79	47,9
alle 45 minuuttia	25	15,2
alle 60 minuuttia	16	9,7
alle 2 tuntia	9	5,4
yli 2 tuntia	0	0



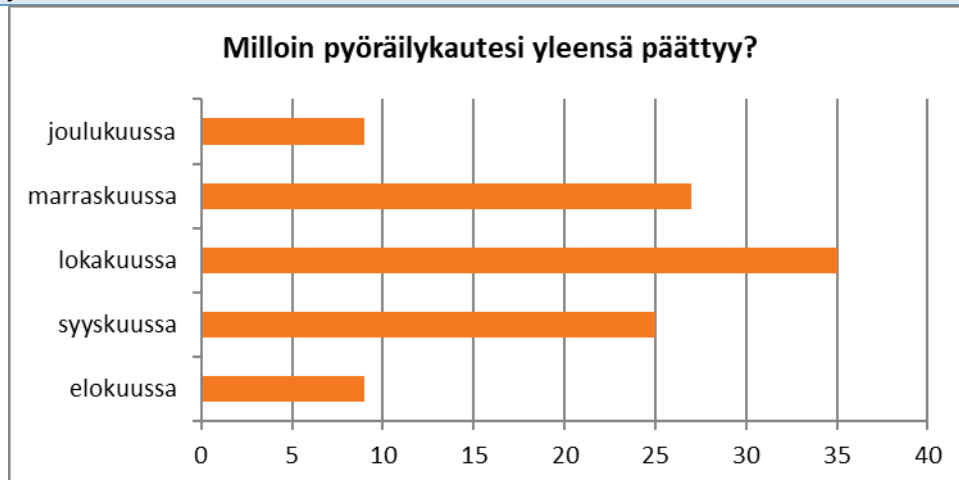
Kommentit edeltäviin kohtiin:

Vastauksista käy ilmi, että suurin osa vastaajista on ihmisiä, joille pyöräily on luontainen tapa liikkua, käytön painottuessa asioilla käymiseen ja vapaa-ajan liikkumiseen. Pyöräily koetaan helpoksi tavaksi liikkua. Noin puolet vastaajista pyöräilee useita kertoja viikossa. Keskimääräisen pyöräilymatkan pituus painottuu 5-30 minuutin välille, mikä tukee kaupunkipyörien yleisintä laskutusaikaa - 30 minuuttia. Tuloksissa yllätti työmatkapyöräilijöiden vähäinen määrä verrattuna esimerkiksi asioilla käymiseen. Tämän prosentin nostamiseen kaupunkipyörillä on hyvät mahdollisuudet.

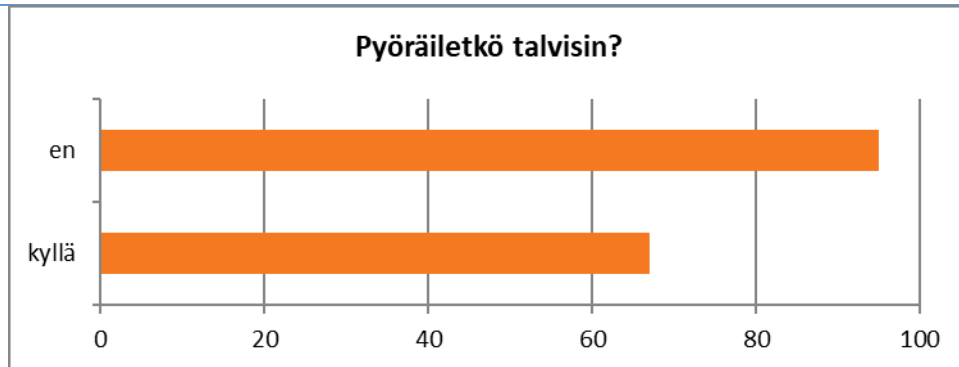
Milloin aloitit yleensä pyöräilykautesi?	Count	%
Pyöräilen ympäri vuoden	57	35,0
tammikuussa	1	0,6
helmikuussa	0	0
maaliskuussa	14	8,6
huhtikuussa	52	31,9
toukokuussa	37	22,7
kesäkuussa	1	0,6
heinäkuussa	1	0,6



Milloin pyöräilykautesi yleensä päättyy?	Count	%
elokuussa	9	8,6
syyskuussa	25	23,8
lokakuussa	35	33,3
marraskuussa	27	25,7
joulukuussa	9	8,6



Pyöräiletkö talvisin?	Count	%
kyllä	67	41,4
en	95	58,6



Pyöräiletkö talvisin? Jos et, niin miksi?

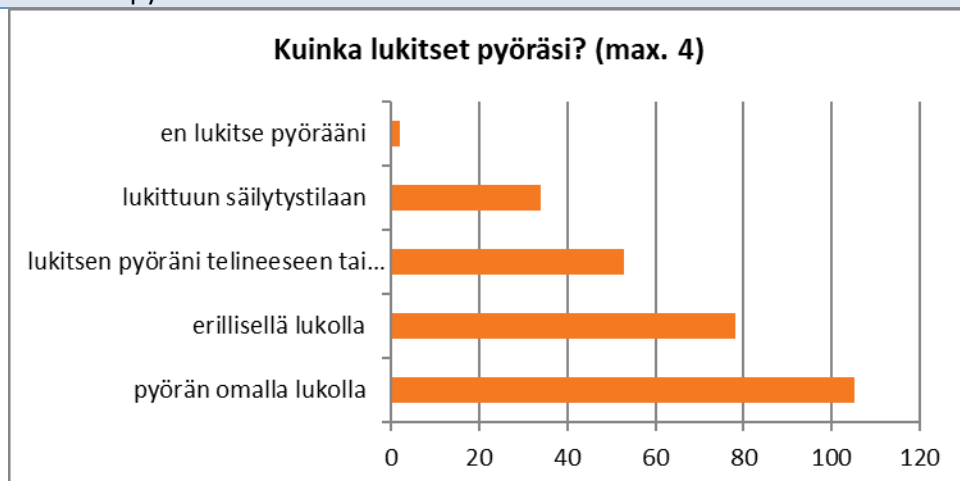
- Pelkään onnettomuuksia.
- On liukasta ja vaarallista
- Pelkään liukkautta enkä tykkää kylmästä
- pitäisi hankkia asian mukaisia varusteita. lämmin auto houkuttelee
- En ole tullut hankkineeksi talvirenkaita pyörän vähäisen käytön vuoksi.
- Liian vaarallista, sillä en halua kaatua
- En omista nastarenkaita pyörässäni, joten se olisi vaarallista.
- Paljon jos on lunta, niin en koe miellyttäväksi. Kouvolassa pidetään huonosti kevyenliikenteen väyliä kunnossa. Aurauksen ja hiekotusten osalta.
- Liukasta
- Kylmä ilma ja liukkaat tiet.
- minulla on kapeavanteinen pyörä, joka ei sovellu talviliikkumiseen
- Turvallisuus syistä, kävelen.
- Autolla liikkuminen on helpompaa.
- Kylmyys ja liukkaus
- Liukastumisen/kaatumisen vaara
- Kaatuminen/liukastumisen vaara
- Liukkaat pyörätiet
- Liukasta
- Liukasta
- Pelkään kaatumista ja tapaturmia.
- Talvella pyörällä ajaminen on vaarallisempaa (varsinkaan kun talvirenkaita ei pyörässä ole) ja kylmyyden ja pimeyden takia myös epämukavaa. Helpompaa ja turvallisempaa käyttää bussia
- Silloin on niin liukasta ja varpaat jäätyvät helposti pyöräiltäessä.
- Tiet ovat usein jäässä ja lumi haittaa polkujen käyttöä
- Itsesuojeluvaisto, voi olla liukasta
- Ei ole talvikaudella kunnollista pyörää
- Liukkaus, huonosti auratut kulkuväylät (aurataan ehkä viimeksi, autoteiden jälkeen, myöhään päivällä)
- liukasta, pimeää, kylmää
- kylmä
- Teiden liukkaus.
- On kylmä ja Elimäellä ei ole kirkonkylän ulkopuolella valaistusta.
- Pyörä ei sovellu sellaisenaan talveen

- Pelkään kaatumista
- Ei ole nastoja
- Pyörateiden talvikunnossapito ei tee talvipyöräilystä minulle turvallista. Peilijäiset, kevyesti hiekoitetut tiet eivät ole jalankulkijallekaan täysin turvalliset.
- Ai Manskin ulkopuolisilla pyörateilla vai? Kukaan itseään tapattamaan lähde.
- Pyöräilen silloin tällöin myös talvella, mutta huomattavasti harvemmin. Syinä tähän kylmyys, liukkaus ja pimeys
- Liukasta, pimeää, kylmää... kävelen mieluummin.
- Liukkaat tiet ovat riski.
- Autolla / joukkoliikenteellä on mukavampi kulkea. Mukavuudenhaluisuus.
- Kun on autokin :)
- laiskuus
- miksi pyöräilisin, jos ei ole tarve?
- voisihan se aloittaa, nastarenkaat vaan alla
- On liukasta
- Ei ole nastarenkaita
- Ei nastarenkaita
- Se on vaikeaa, ja pyörä saattaa jumittua, jos sen jättää kovilla pakkasilla parkkiin pitkäksi aikaa
- Pelkään liukkautta, sekä toisaalta kipeyden helposti, koska en osaa ajaa rauhallisesti
- kyllä, mutta harvoin
- liukkaus
- Liukasta
- Liian liukasta ja pimeää työajan ulkopuolella
- pyörateiden haasteellinen kunto talvisin
- varusteongelma
- Pelkään liaksi kaatumista, sillä minulla ei ole pyörälleni talvirenkaita.
- Kaaduttu liukkaalla riittävän usein.
- Liukkaus
- Liukkaus
- Retkipyörässä kapeat renkaat ja pelkät käsijarrut. En uskalla ajaa liukkailla ja lumisilla keleillä.
- Liukasta
- Kylmä, liukasta, ei myöskään tarvetta
- Olen aloittelija
- En halua palella
- tarvitsen työssäni autoa, joten pyörän käyttö jää vähemmälle
- Huono keli
- Pelkään liukkautta.
- pitkä työmatka, illalla jo pimeää
- Vaarallisempaa pyöräillä, jos on pakkasta
- Liukkaus
- liukkaat tiet

Käytätkö pyöräilykypärää?	Count	%
kyllä	68	41,7
satunnaisesti	36	22,1
en	59	36,2



Kuinka lukitset pyöräsi? (max. 4)	Count	%
pyörän omalla lukolla	105	38,6
erillisellä lukolla	78	28,7
lukitsen pyöräni telineeseen tai muuhun rakenteeseen	53	19,5
lukittuun säilytystilaan	34	12,5
en lukitse pyörääni	2	0,7



Millainen pyöräilykaupunki Kouvola on tällä hetkellä? (1-9)

Keskiarvo **6,2**

Avoin kysymys: Kerro toki lisää pyöräilystä Kouvolassa!

- "Kaupunkipyörät välille Matkakeskus ja Xamk olisivat varmasti monen mieleen. Ei tarvitsisi varastaa pyörää illalla, jos ei bussia enää mene, kun sellaistaikin olen ymmärtänyt tapahtuvan täällä. "
- Kouvolassa on hyvin pyöräteitä ja myös vapaa-ajan reittejä. Surullista vain, että bussit eivät kulje ja polkupyörän ottaminen bussiin on hankalaa ja kallista. Ruotsin mallin mukaiset pyörätelineet bussin keulaan!
- Pyöräilytiet ovat hyvässä kunnossa, joten pyöräily on mukavaa.
- Pyöräilen Inkeröissä, koska asun siellä. Koulumatkan taitan bussilla, mutta olisi kiva vaihtaa bussista pyörään matkakeskukselta ja pyörällä kouluun.
- Maisemat ovat kauniit ja välimatkat pyöräilyyn sopivat, mutta pyöräily etenkin keskustassa haastavaa koska pyöräilyyn varattuja kaistoja ei ole kattavasti. Lisäksi ihmiset eivät ole vielä tottuneet pyöräilijöihin, koska Kouvolassa on totuttu liikkumaan autoilla. Kaupunkipyöräasemia olisi hyvä olla ainakin kesäaikaan paikoissa: matkakeskus, Veturi, Tykkimäki/ Käyrälampi, Haanoja, Manski, Kuusaantori, Xamk kampus, Urheilupuisto.
- Kouvolassa on hyvät pyöräilytiet. Olisi kiva löytää kartta jossa olisi esitelty erilaisia ulkoilu- ja virkistysreittejä.
- olen ollut suunnittelemassa pyöräilyreittejä Kouvolaan
- Keskustassa pyöräilijät voitaisiin ottaa vielä paremmin huomioon esim. korotetuin suojatein ja ajoliuskoin.
- Kaupunkipyörät olisivat aivan mahtava juttu! Käyttäisin niitä, vaikka on omakin pyörä (välillä oma pyöräni on toisessa kaupungissa). Kouvolassa saisi olla vielä paremmat pyörätiet, ja enemmän niitä. Nyt on jo aika hyvä, mutta vielä on parantamisen varaa. Esimerkiksi naapurikaupunkeihin olisi kiva voida pyörällä (Lahti, Kotka), ja vaikka junalla takaisin. Nyt ei oikein voi, on niin kapeat maantiet ja paljon autoliikennettä niillä.
- Kunnollisen pyöräilyväylälle olisi tarvetta rautatieasemalta haanojan ja uuden Viljätien ympärille rakentuvan asutusalueen suuntaan. Itse olen muuttamassa takaisin Helsingistä Kouvolaan ensi vuonna ja ainakin täällä Helsingissä kaupunkipyörät ovat olleet todella suosittuja. Uskoisin että keskustan alueella olisi Kouvolassakin kysyntää.
- Pyörätiet ovat osittain huonokuntoisia/kuoppaisia. En tunne kaikkia "oikoreittejä" vielä niin hyvin, että pyöräilisin joka paikkaan. Jalankulkijat eivät koskaan katsele taakseen, kun poukkoilevat tiellä siksakkia tai eivät kävele omaa kaistaansa keskustan pikku pätkällä. Se vähän ärsyttää.
- Minun mielestä Kouvolassa on hyvät pyörätiet ja mahdollisuudet pyöräillä. Tuleva talvi on ensimmäinen talvipyöräily talveni Kouvolassa ja saa nähdä miten pyörätiet on hoidettu talvella.
- Olen "ulko-kouvolalainen" ja käyn lomilla Kouvolassa. Koska en omista autoa, pyörällä pääsisi mukavasti joka paikkaan, kun välimatkat on lyhyet.
- Olisi mukavaa, jos rakennettaisiin pyörätie Utin Abc:ltä Tirvan Ritoilille asti.
- Joku Kymijoen varren reitti vaikkapa Kuusankoskella olisi hieno asia
- Pyöräteiden kunnossa on monin paikoin toivomisen varaa, samoin talvikunnossapidossa. Aurausta saa monesti odotella pitkälle päivään, jopa aivan ydinkeskustassa. Liikennekulttuuri on onneksi mennyt muutamassa vuodessa selkeästi parempaan suuntaan, enää autoteitä ei tarvitse ylittää henkensä uhall.
- Lyhimmällä reitilläni sattuu tie osuuksia, jossa on heikot katuvalot, huono talvikunnossapito. Pääreitit ovat hyvin hoidettuja.
- Polkuverkostojen rakentaminen maastopyöräily varten taajamien lähistöllä olisi suotavaa. Polkukarttoja toivon. Keltin sillan ylitys pyöräilijöille mahdollistettava.

- "Hyvät reitit. Pitäisi ehdottomasti merkata pyöräily, kävely 2 km keskustasta joka suuntiin jota tukisi pyöräily kaupunki fiilis.
- Pelkkä viivojen piirtely jo lisäisi muistutusta pyöräilystä.
- Pyöräilykaupunki - ""näin on jos siltä näyttää"", sanoi Kekkonen."
- "Kouvolan esikaupunkialue on hyvin mäkistä aluetta, mikä tekee pyöräilystä toisinaan huonompikuntoiselle hieman haasteellista. Onneksi löytyy keskustaan meneviä, hieman pidempiä pyöräteitä, joilla ei ole kuin muutama pidempi ylämäki.
- Talvikunnossapitoa toivoisin enemmän, niin jalankulkijana kuin pyöräilijänä, sillä pyöräteille ei kevyen hiekoituksen lisäksi tehdä juuri mitään.
- Autottomana asukkaana olen polkupyörästä hyvin riippuvainen, etenkin työmatkoilla. "
- Kuntomielessä Kouvolassa on tosi hyviä reittejä. Itse asun Mielakassa ja sieltä pääsee kivasti kaikkiin suuntiin. Voi heittää lyhyemmän lenkin vanhan Kouvolan alueella tai pyöräillä esim. Valkealaan, Kuusankoskelle tai Myllykoskelle.
- Kouvolassa on kiitettävästi pyöräilyteitä, mutta valitettavasti niiden auraus talvella, sekä hiekoitussoran poisto lumettomana aikana on hidasta.
- Pieni kaupunkikeskus. Lyhyet etäisyydet kanta-Kouvolan alueella.
- Etenkin keskustassa lyhyet välimatkat, joten helppo ja nopea pyöräillä. Paikoitellen pyöräiden kunto kuitenkin huono, ja lisäksi autoilijat ottavat pyörät huonosti huomioon, joten matkanteko on hidasta, koska täytyy tarkkailla sekä tien kuoppia ja uria, että autoja.
- Talvella aurataan ajotiet ensiksi ja sitten vasta kevyenliikenteenväylät. Pyöräilijät eivät välitä, ajavatko he jalkakäytävällä vai ajotiellä. Esimerkiksi Kasarminmäen kampuksen päärakennukselle pääsee suorempaan autolla, kuin kävellen tai pyöräillä.
- Tiet ovat aika huonossa kunnossa monista kohtaa ja keskustan alueella on varsinkin nyt remontin aikaan todella vaikea ajaa pyörällä.
- Mahtavia pyöräreittejä on yllin kyllin keskusta-alueilla, Valkeala-Vuohijärvi-Reposi-välillä näkyy kesäisin paljon pyöräilijöitä, joten siellä olisi ehkä leveämmän pientareen tai pyörätien tarvetta ja miksei kesäisin lainapyörillekin käyttöä?
- Pyöräilyteitä voisi lisätä ja kunnostaa.
- "Käytän pyörääni paljon joukkoliikenteen lisäksi. Omistan auton, mutta käytän sitä vähän ihan ympäristöystävällisistä tekijöistä johtuen sekä hyötyliikunta on minun juttu.
- Olisin todella tyytyväinen, jos kaupunkipyörät tulisivat Kouvolaan. Voisin hyvin yhdistää sen liikkumiseeni. Tulisi kävelyliikunta kaupunkiin hyötyliikunta pyörällä ja kävely takaisin kotiin näin liikuntani monipuolistuisi eläkepäiviäni ajatellen."
- Pyöräteillä on jalankulkijoita.
- Kouvolassa on erinomaisesti pyöräteitä ja kuntoreittien suunnittelut ovat helppoja. Kaupunkialueella on hyvät pyörätiet ja kiitettävästi alikulkutunneleita.
- Olen pyöräillyt Kouvolassa vasta pari viikkoa, mutta olen huomannut, että pyöräteitä ja teiden alikulkutunneleita ei ole niin paljon kuin esim. Lahdessa. Käyn töissä Lahdesta käsin Kouvolassa ja liikun pyörä-juna-yhdistelmällä. Hankin työmatkoja varten taittopyörän, joka kulkee kätevästi mukana junassa. Lahdessa pyöräily on jotenkin sujuvampaa ja matka-aika melkein sama kuin Kouvolassa, vaikka Lahdessa pyörämatka on 4 km ja Kouvolassa 2 km.
- Pyöräily vanhan Kouvolan alueella on helppoa, mutta liikkuminen kauempaa Kouvolaan voitaisiin tehdä helpommaksi ja turvallisemmaksi esim. pyöräteiden ja valaistuksen avulla
- Manskin kävelykatu tulisi olla sallittu pyöräilylle, sillä se on lyhin tapa liikkua keskustan poikki. Tilaa kyllä riittää!
- "Lisää pyöräily reittejä joen varteen.
- Reitit ovat hyvät. Niiden kunto on sitten eri asia.
- Pyörätieverkkoa voisi vielä kehittää, vaikka se nykyiselläänkin on aika hyvä. Pyöräteiden päällyste on monin paikoin turhan rikkonainen nykyisille hybridi- pyörille, joissa

on suhteellisen kapeat renkaat ja korkeat rengaspaineet. Lisäksi pyörätieverkostoa voisi laajentaa etäämmälle kuntopyöräilijöitä ajatellen, esimerkiksi Lappeenrannan ja Kotkan suuntiin.

- "Tiet aurataan paikoittain aika huonosti. Olen pohjoisesta kotoisin, niin suurempien lumimäärien johdosta auraukset olivat sujuvia ja teiden kunnossapito hyvää. Kouvolassa satunnaisesti aloitetaan auraaminen liian myöhään ja pyörätiet hoidetaan paljon myöhemmin, vaikka olisivat pääväylillä. Tämä ongelma tulee esiin aikoina, kun lunta sataa kausittaisesti runsaammin.
- Kesällä Kouvolassa on hyvin mukavaa pyöräillä."
- Teitä ei hiekoiteta tai aurata, mutta jos niin tehdään niin liian myöhään ja huonosti
- Ei tule mitään mieleen
- Pyöräily Kouvolassa on kohtalaista.
- pyörätiestä voisi parantaa. lähinnä keskustassa turvallisemmaksi ja sujuvammaksi. talvikäyttöä pitäisi ajatella myös.
- "Keskustassa on mielestäni liikaa katujen reunakiviä.
- Sepeliä pitäisi käyttää maltillisemmin, koska se puhkoo jopa pistosuojatut kumit.
- Plussana sanoisin, että pyörätiet ovat hyvässä kunnossa ja niitä aurataan talvella riittävän usein! :-)"
- Aurausta voisi aina tehostaa ja pyörä ei tykkää karkeasta sepeli-sorasta. Manskin uudistus on hyvä fillaristin kannalta, sillä laatoituksen saumat ovat tasaisemmat.
- Pyörätiet loppuvat välillä kummallisesti kesken ilman minkäänlaista ennakkovaroitusta niin keskusta-alueella kuin sen ulkopuolella. Pyöräily Kouvolassa tuntuu kuitenkin turvalliselta, autoilijat antavat tilaa. Toivoisin, että Kouvolassa olisi nykyistä enemmän virallisia pyöräilyreittejä ja niistä laajaa mainontaa. Osaisin paremmin lähteä ajelemaan pidemmällekin ympäri suur-Kouvolaa.
- Kouvolassa on ammattikorkeakouluopiskelijoita, jotka ovat potentiaalisia kaupunkipyöräilijöitä. Ulkomaiset tutkinto-opiskelijat etenkin voisivat olla käyttäjiä kuten myös vaihto-opiskelijat.
- En yleensä pyöräile kovin kauas, joten kokemukseni Kouvolasta pyöräilykaupunkina on aika suppea
- Melko hyvin ja hyväkuntoisia reittejä (pl. Ravikylän liittymä ja Lautarontien Tykkimäen saunan puoleinen osuus vaarallinen).
- Olisi tärkeää panostaa enemmän kevyenliikenteenväyliin Kouvolassa (ja muuallakin) - ts. enemmän pyöräteitä/kävelyteitä myös taajaman ulkopuolelle. Ei ole mikään ihme, että ihmisistä on tullut kärjistetysti sohvapaperunoita, kun keskiössä ovat aina autot.
- asun toisella paikkakunnalla, olen täällä töissä (kuljen autolla), mielelläni pyöräilisin työpäivän aikana kokouksiin yms, jos minulla olisi täällä pyörä. välillä on mahdollista käyttää työkaverin pyörää.
- Pyöräilyreitit hyviä Kouvolassa. Pyöriä ei ole turvallista säilyttää Kouvolan keskustassa esim. juna-asemalla.
- Mahtava pyöräteiden verkosto.
- Kouvolassa on pääasiassa hyvät pyöräilyreitit. Keskustassa harva kävelijä tuntuu tajuavan pyöräilykaistan ideaa

Kommentit edeltäviin kohtiin:

Kolmasosa vastaajista pyöräilee läpi vuoden, joka vahvistaa olettamusta aktiivipyöräilijöiden reippaasta osallistumisesta tähän kyselyyn. Kysymykset pyöräilykauden aloittamisesta ja lopettamisesta tukevat alustavia ajatuksia kaupunkipyörien käyttökauden pituudesta toukokuun alusta lokakuun lopulle. Kaupunkipyörien käytön tulee olla helppoa ja huoletonna, ja vapaat kommentit talvipyöräilystä osoittavat, että valtaosalle pyöräilijöistä talvipyöräily on haastavaa ja epämukavaa. Jotta kaupunkipyöriä käytettäisiin myös talvella, tulisi pyöräilyn infrastruktuurin kehittämiseen ja talvikunnossapitoon panostaa huomattavasti enemmän.

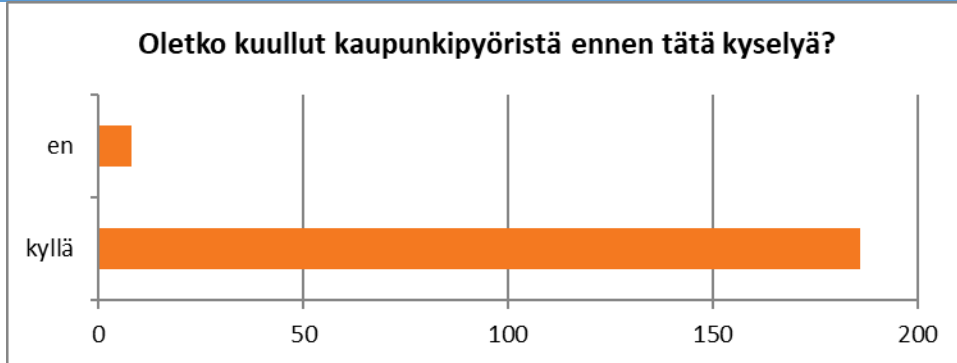
Pyöräilykypärän käyttö kaupunkipyörillä on ongelmallinen kysymys, johon tällä hetkellä järkevin ratkaisu on kannustaa käyttäjiä kypärän käyttöön, mutta lopulta vastuu kypärän käytöstä on pyöräilijällä itsellään. Yhtenä vaihtoehtona voisi olla sponsoreiden tarjoama kypärä, jonka saisi käyttöönsä vilkkaimmilta kohteilta, esim. Matkakeskus, Kasarminmäen kampus ja Veturi.

Pyörien lukitsemisessa huomaa, ettei käyttäjille ole pakollista tarjota mahdollisuutta lukita pyörään kiinteään telineeseen tai erilliseen säilytystilaan, vaan pelkkä lukko riittää. Tämä tukee olettamusta siitä, että kaupunkipyörien asemat voisivat olla myös telineettömiä alueita, jonne pyörät voi jättää.

Keskiarvosana Kouvolasta pyöräilykaupunkina jää ehkä hiukan oletettua alemmaksi. Avoimista kysymyksistä käy ilmi, että pääpyöräilyreittien koetaan olevan hyviä, mutta niiden ulkopuolella on parantamisen varaa. Ehkä myös pyöräilyreittien ja -mahdollisuuksien tiedottamista voisi kehittää.

2.2.2 Aiemmat kokemukset kaupunkipyöristä

Oletko kuullut kaupunkipyöristä ennen tätä kyselyä?	Count	%
kyllä	186	95,9
en	8	4,1



Kerro lisää! Mistä tai kuinka kuolit kaupunkipyöristä?

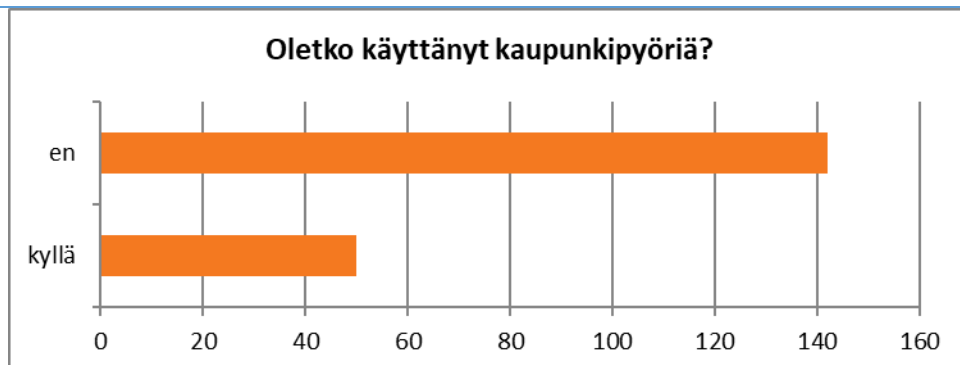
- "Koti- ja ulkomailla. Turistina ollessani käytän kaupunkipyörää, jos niitä on saatavilla"
- Ulkomailla. Helsingissä. Kotkan suunnitelmat.
- Luin Pariisin kaupunkipyöristä 2014 ja ehdotin kaupunkipyörien mahdollisuutta ympäristöohjelman luonnokseen nuorisovaltuuston kautta
- Olin Helsingissä käymässä ja huomasin kaupunkipyöriä, täytyi heti selvittää mikä oikein on homman nimi
- "Saatoinkin nähdä TV uutisoinnissa kaupunkipyöristä. Hieno konsepti."
- Helsingissä olen käyttänyt niitä
- Helsingin pyöräjuttu oli jossain luettavissa
- Euroopassa paljonkin käytössä. käteviä matkailijalle
- Netistä ja nähnyt Helsingissä, hyviä laitteita
- Käyttänyt ulkomailla, esim. Nizzassa. Ja ihaillut Helsingin uusia keltaisia fillareita.
- Youtuben kautta
- Helsingissähan niitä on
- Olen nähnyt Helsingissä niitä
- Kuulin sosiaalisen median kautta Helsingissä olevista kaupunkipyöristä.
- Olen nähnyt kaupunkipyöriä Helsingissä, vaikuttaa toimivalta ratkaisulta.
- Helsingissä ja niitä myös käyttänyt. Näppäriä kulkuneuvoja tutustua kaupunkiin.
- Olen nähnyt kaupunkipyöriä muualla
- Helsingistä ja ulkomailta kokemuksia kaupunkipyöristä. Kaupunkipyörät ovat erittäin nykyaikainen ja trendikäs liikkumistapa. Kaupunki-imagoon myönteisesti vaikuttava asia. Siihen tulee varautua, että ihmisillä menee aikaa ennen kuin he tottuvat käyttämään kaupunkipyörä. Siksi toivon sinnikkyyttä kokeiluun.
- Olen seurannut kaupunkipyörien kehitystä Helsingissä.
- "Näin Hesassa"
- olen käyttänyt kaupunkipyöriä ulkomailla liikkeessani ja Suomessa olen lukenut lehdistä
- Helsingissä ja Kööpenhaminassa
- Helsingissä ja Kööpenhaminassa
- "Irlannissa oli nelipyöräisiä (Surrey Bike) kaupunkipyöriä lähinnä turisteille. Pidin siitä, että niillä voi ajaa yhdessä toisten kanssa. Tässä esimerkki: <http://www.internationalssurreyco.com/wp-content/uploads/2016-Surrey-Deluxe.jpg>"

- Nähnyt Helsingissä
- "Olen käyttänyt Helsingissä kaupunkipyöriä. Mielestäni hyvä, ekologinen ja mukava liikkumismuoto paikasta toiseen.
- Toimii pääkaupungissa hyvin puhelinnumeron tai paikallisliikenteen latauskortin avulla. Palautuspisteitä tulee olla riittävästi ympäri kaupunkia. Kausimaksu on hyvä juttu, samoin turisteja ajatellen myös kertamaksut. Kannattaa jalostaa ideaa myös vuodelle 2019 jolloin Kouvolassa on asuntomessut ja varmasti paljon enemmän turismia!"
- Olen kuullut ja nähnyt niitä monessa muussa kaupungissa, mm. Helsingissä, Tukholmassa, Lontoossa...
- Näin Helsingin matkallani ja pääsin kokeilemaan
- Helsingin matkallani
- Muissa kaupungeissa ihan yleisiä...
- Helsingissä kaupunkipyörät ovat arkipäivää.
- Televisiosta Helsingin kaupunkipyöristä.
- "Olen käyttänyt niitä Helsingissä."
- tv:stä
- Olen käyttänyt Helsingissä viime kesänä
- Helsingissä on kaupunkipyöriä, olen nähnyt vain
- Helsingissä on kaupunkipyöriä. Olen vain nähnyt ja kuullut asiasta.
- Olen käyttänyt kaupunkipyöriä ulkomailla.
- Helsingin sanomat
- Olen lukenut medioista muissa kaupungeissa käytössä olevista kaupunkipyöristä. PKS-seudulla asuva tuttu myös käyttää niitä ajoittain.
- Helsingissä on jo ☺
- Helsingissä on jo
- Helsingissä on Ilta-Sanomat uutisoi.
- Helsingissä olen käyttänyt. Olen lukenut, että muuallakin on.
- Näin kesällä Helsingissä pyöriä ja ystävät kertoivat niistä. Mediassa näkynyt myös pari päivää sitten.
- Helsingissä, meillä täällä ne on :)
- Näin Helsingissä.
- Helsingissä nähnyt monta kertaa.
- Näin niitä Helsingissä ja mielestäni ne olivat hyvä ja hauska idea. Pyörien siirtely voisi olla hauska kesätyö esim. opiskelijoille!
- Uutisista Helsingin kaupunkipyöristä ja Kouvolan suunnitelmista hankkia kaupunkipyöriä.
- Olen törmännyt kaupunkipyöriin muutamissa suuremmissa kaupungeissa ulkomailla.
- "Helsingissä olisin käyttänyt, mutta kadulla ei viitsinyt rekisteröityä järjestelmään. PS. Kyselyssä on kirjoitusvirheitä..."
- Mediasta Helsingin kaupunkipyöristä.
- Helsingissä ja Espoossa on käytössä
- Uutisista.
- Olen lukenut niitä koskevia juttuja mm Hesarista
- Tiedotusvälineistä ja nähnyt niitä Helsingissä.
- Uutisista, pääkaupunkiseudulla.
- Olen nähnyt niitä Helsingissä ja ulkomailla
- netistä
- Helsingissä tutustuin ensimmäisen kerran.
- Helsingissä on käytössä kaupunkipyörät
- Helsingissä nähnyt ja jotain asiasta lukenut.
- Helsingissä käydessä, mediasta
- Maailmalla käytössä monissa kaupungeissa. Helsingissä myös törmäsin näihin.

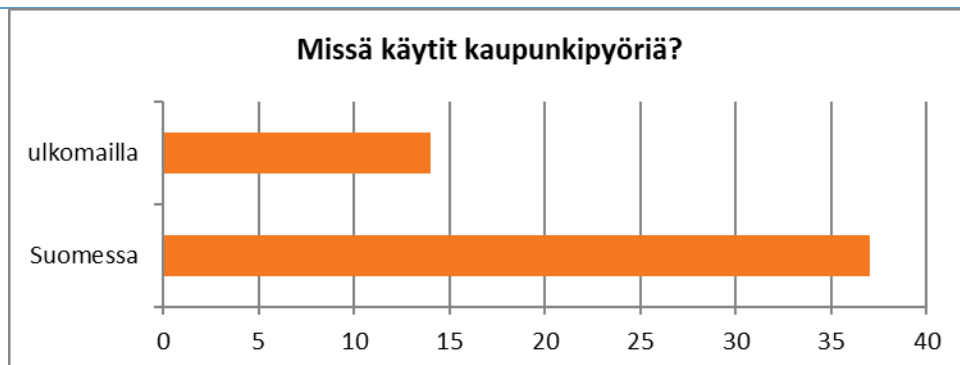
- Tyttäreni käyttää niitä Hesassa
- Hesarista
- "Yleisesti maailmalla käytössä. Mutta myös kampuksilla esim. Mikkelissä. Erittäin tärkeäksi miellän kampusalueen nuorien huomioon! Kaupunki pyörillä saataisiin nuoria keskustan katukuvaa. "
- Mediasta
- "Lontoossa 2012 käydessäni törmäsin vuokrattaviin kaupunkipyöriin ensi kerran ja pidin ajatusta erinomaisena.
- Suomessa näin kaupunkipyöriä ensi kerran kaksi viikkoa sitten (lokakuussa 2017) Helsingissä ohittaessani Esplanadin raitiovaunulla. "
- Netistä, tv:stä, lehdistä
- Olen jopa käynyt Kouvolan ulkopuolella ja nähnyt sellaisia
- Helsingissä olen asiaa välillä seuraillut.
- Olen käyttänyt Helsingin kaupunkipyöriä. Loistava systeemi ja olisi ilo saada myös Kouvolaan!
- Muissa kaupungeissa jo käytössä, mm HKI, maailmalla...
- Olen nähnyt niitä Helsingissä
- Helsingissä lomalla viime kesänä käytin paljon kaupunkipyöriä. Positiivinen kokemus. Helppo liikkuu, koska pyörän sai useimmiten käyttöönsä. Puolen tunnin aikarajoitus käytön suhteen oli pieni ongelma.
- Helsingissä olen niitä nähnyt.
- jostain uutisista
- Olen seurannut Helsingin tilannetta
- Näin Helsingissä
- Olen käyttänyt niitä useammassakin kaupungissa.
- Ravaan paljon Helsingissä ja siellä luonnollisesti ovat osa katukuvaa
- Hesarista
- Eri mediat
- Nähnyt Helsingissä ja ulkomaan kaupunkilomilla
- Nähnyt Helsingissä ja ulkomailla
- Lontoossa (kotikaupunki) ne ovat käytettävissä jo lahes kaikkialla ja hyvin suosittuja.
- Helsingissä on sellaisia. isoveljeni käyttää sellaista, koska niitä on helppo käyttää. Ne olisi hienoja Kuusankoski/Kouvola säteellä koska välimatka on helppo pyöräillä
- Olen nähnyt Helsingissä.
- Helsingissä olen kokeillut niitä
- Helsingin sanomissa oli uutinen niistä, kun ne olivat uusi juttu Helsingissä
- Somessa ja mediassa aihe vilahtanut suurempia kaupunkeja koskien
- HS. Helsingissä nähnyt
- Televisiosta olen muutaman kerran nähnyt juttuja kaupunkipyöristä.
- mediasta
- Helsingin meininkiä on tullut seurattua (ja siellä pyöriä käytettyäkin).
- Helsingin citypyörien medianäkyvyyden kautta
- "Asuin aiemmin Helsingissä ja siellähän niitä oli, vaikka löytyihän niitä pyöriä sitten eri puolilta - Tallinnaa myöten."
- olen nähnyt Helsingissä
- Olen nähnyt pääkaupunkiseudulla
- Helsingissä ainakin toimii.
- Olen Helsingissä ollessani käyttänyt kaupunkipyörää aika usein
- TV
- Helsingissä kaupunkipyörät ovat kovassa käytössä. Lehdestä luettua ja Hesassa nähtyä.
- Hesassa käydessäni ole törmännyt niihin ja todennut ne käteviksi.
- Työpaikalta

- Nähnyt Helsingissä käydessä.
- Helsingissä pyörät ahkerassa käytössä
- Helsingin kaupunkipyörät, joista uutisoitiin
- Olen nähnyt kaupunkipyöriä Helsingissä, Lontoossa ja New Yorkissa.
- Asuin aikaisemmin Espoossa ja olen käyttänyt sekä Espoon että Helsingin kaupunkipyöriä. Konsepti on loistava!
- Tv. Lehdistö.
- Lehdistö.
- Tullut eteen Helsingissä ja Euroopan kaupungeissa.
- Uutisista
- Uutiset
- eikös Hesassa ja ulkomailla ole tällaisia?!
- Tiedotusvälineissä esim. Helsingin kaupunkipyöristä. Kouvolan aikeista muistaakseni netissä.
- Kaupunkipyöräily ja -pyörät ovat olleet paljon esillä mediassa viime vuosina.
- Televisiossa oli uutisissa kaupunkipyöristä.
- Helsingin tempauksesta
- HKI
- Asun Helsingissä, joten kaupunkipyörät ovat tuttuja.
- Olen kuullut tuttavien kokemuksia Helsingin kaupunkipyöristä
- Some
- Helsingissähän näitä on, luin jonkun jutun niistä ja että niitä olisi tulossa myös muihin kaupunkeihin
- Helsingissä
- Näin Helsingissä ja kuulin kavereilta, jotka käyttävät niitä.
- lehdestä
- Olen käyttänyt niitä viitisen vuotta sitten Antwerpenissä Belgiassa ja nykyäänhän niitä näkee Helsingissä joka paikassa.
- "Puhutaanko tässä Helsingin kaupunkipyöristä? :-) Ne ovat tuttuja minulle."
- Koulunkautta kun Mamkissa oli otettu käyttöön kampuspyörät ja sitten kuulin Ekomaan hankkeesta
- Muilla kaupungeilla (esim. Helsinki, Turku, Tukholma...) tällainen on jo laajasti käytössä, joten matkailun kautta olen tutustunut aiheeseen.
- lehtijutusta ja Kinnolta.
- Työn kautta
- Helsingin kaupunkipyöristä on ollut paljon juttuja lehdissä.
- Nähnyt muualla ja kuullut Kotkan suunnitelmista
- Suurissa kaupungeissahan näitä jo on.
- Helsingissä liikkuessani olen huomannut ilmoituksia kaupunkipyöristä.
- Vaikea yksilöidä, monesta eri paikasta.
- "Kaikkialta."
- Kuulin ammattikorkealla toisen opiskelijan puhuvan asiasta.

Oletko käyttänyt kaupunkipyöriä?	Count	%
kyllä	50	26,0
en	142	74,0



Missä käytit kaupunkipyöriä?	Count	%
Suomessa	37	72,5
ulkomailla	14	27,5



Kertoisitko tarkemmin, missä?

Helsinki on selkeä ykkönen vastaajien keskuudessa, mutta kaupunkipyöriä on käytetty myös ympäri maailmaa:

- Pariisi, Oslo
- Helsinki
- New York, Tokio
- Helsingissä
- saksassa.
- Nizza
- Helsinki
- Helsingissä
- Helsingissä
- Euroopassa
- Irlannissa.
- Helsingissä
- Pääkaupunkiseutu
- Helsingissä
- Helsingissä
- Helsingissä
- Ranskassa ja Ruotsissa.
- Amsterdamissa
- Helsinki

- Helsinki
- Helsingissä
- Helsingissä
- Helsingissä
- Helsinki
- Helsinki
- Helsingissä
- Helsingissä ja muissa kaupungeissa ulkomaillaakin
- Lontoossa
- Helsingissä.
- Helsinki
- Helsingissä
- Helsingissä
- Helsinki
- Helsinki, ja monissa Euroopan kaupungeissa
- Espoo ja Helsinki
- Helsingissä
- Helsinki
- Helsinki, Pariisi
- Antwerpen, Belgia
- Helsingissä
- Berliinissä
- Käytin ja ihastuin ajatukseen Lontoossa 2017.

Mistä otit kaupunkipyörän käyttöön?	Count	%
lukitulta pyöräasemalta	38	76,0
mobiilisovelluksella, joka avasi pyörässä olevan lukon.	12	24,0



Kerro kaupunkipyöräkokemuksestasi. Mikä toimi hyvin, missä olisi kehitettävää?

- Oli todella hyvä. Käytän koska niin halpa ja voi mennä yhteen suuntaan, eli ei tarvitse miettiä mihin jätti pyörän.
- Helsingissä systeemi toimii todella hyvin. vain lukituksen varmistusta voisi parantaa sekä pyörien tasaista saantia ympärikaupunkia. pitää voida luottaa, että pyörä löytyy nopeasti.
- Järjestelmä vaati suuren panttisopimuksen, joka osoittautui jälkikäteen vaikeaksi purkaa. En tiedä johtuiko se siitä, että oltiin ulkomaalaisia.
- Ekassa Helsingin kokemuksessa kehitettävää oli aloituksen nopeudessa, eli piti odottaa noin 5 min että rekisteröinti astui voimaan ja sitten vasta sai pyörän avattua.
- Pyöräasemalla oli automaatti, josta pankkikortilla pystyi ostamaan pyörän käyttöönsä. Käyttöoikeus pyöriin 24 tunnin ajaksi, maksoi 2£. Maksun jälkeen sait kuitin,

jossa oli koodi millä vapauttaa haluamansa pyörä telineestään. Kunkin matkan ensimmäinen 30min oli ilmaista ja sen jälkeen seuraava 30min tai vähemmän maksoi toiset 2£ (veloitettiin automaattisesti kortiltasi). Pyörä piti palauttaa 24 tunnin aikana tai joutui maksamaan 300£, summa oli sama, jos rikoit pyörän.

Kommentit edeltäviin kohtiin:

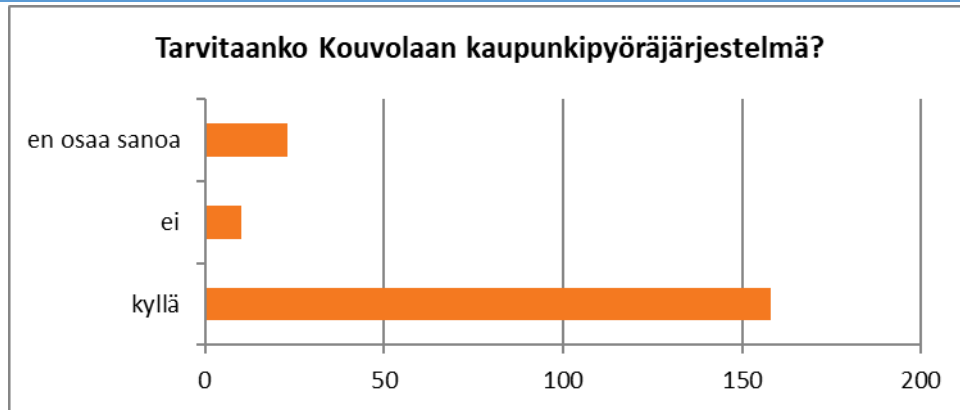
Kaupunkipyörät ovat tehneet itsensä tunnetuiksi Suomessa ja suurimpana syyllisenä näyttää olevan Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä. Neljäsosa vastaajista on myös käyttänyt kaupunkipyöriä, pääosin juuri Helsingissä, mutta myös ympäri maailmaa.

Kommenteista käy esille, että kaupunkipyöriä jo käyttäneet ovat pääsääntöisesti olleet erittäin tyytyväisiä järjestelmiin.

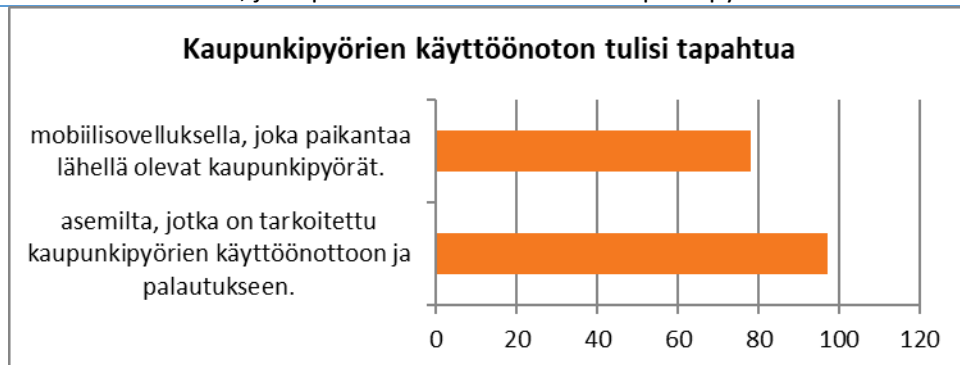
Koska asemattomat kaupunkipyöräjärjestelmät ovat vasta leviämässä Eurooppaan, on valtaosalla kokemuksia asemallisista järjestelmistä. Tämä tulee ottaa huomioon Kouvolan järjestelmää toteutettaessa, käyttöönotto ja palautus ei voi olla täysin asematonta, koska siihen ei olla vielä totuttu. Tämä tukee asemien toteuttamista ns. hybridimallilla, jolloin pyörän voi jättää vain tietyn GPS-koordinaateilla digitaalisesti rajatun alueen sisälle (geofencing).

2.2.3 Kaupunkipyöräjärjestelmä Kouvolaan

Tarvitaanko Kouvolaan kaupunkipyöräjärjestelmä?	Count	%
kyllä	158	82,8
ei	10	5,2
en osaa sanoa	23	12,0



Kaupunkipyörärien käyttöönoton tulisi tapahtua	Count	%
asemilta, jotka on tarkoitettu kaupunkipyörärien käyttöönottoon ja palautukseen.	97	55,4
mobiilisovelluksella, joka paikantaa lähellä olevat kaupunkipyörät.	78	44,6

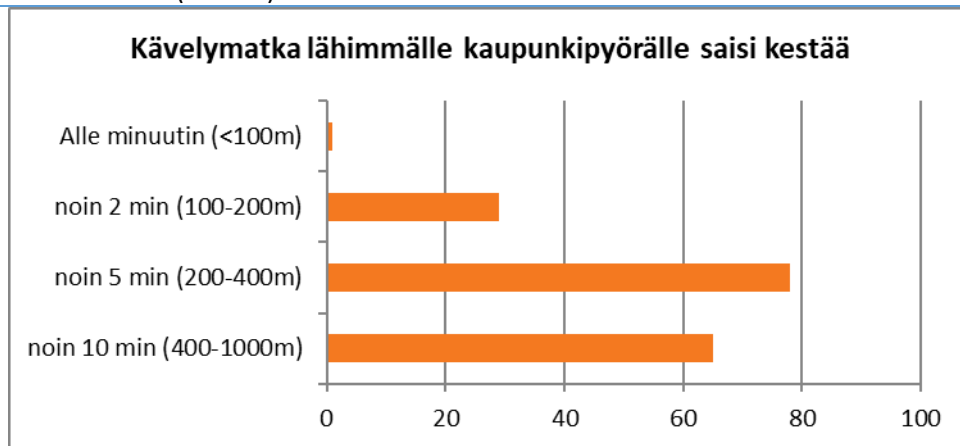


Kaupunkipyörärien käyttöönoton tulisi tapahtua---Muulla tavoin, miten?

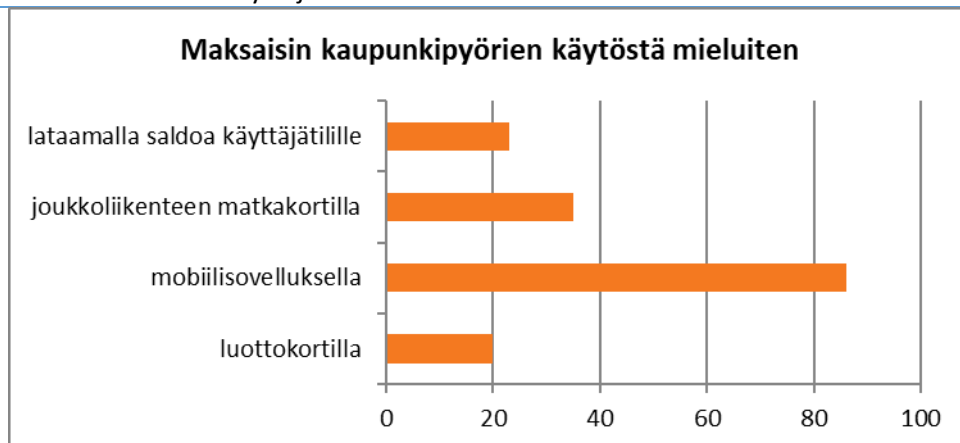
- Asemat ja mobiilisovellus täydentäisivät toisiaan, joten olen molempien kannalla
- tämän lisäksi voisi olla muutama asema esim. Matkakeskuksessa ja Sokos hotellilla
- Mobiili + asemat olisi toimiva vaihtoehto. Pelkkä mobiilijärjestelmä tarkoittaa pyöräiden päätymistä minne sattuu.
- Molemmat käy.
- Myös asemalta. Pitää osata ajatella myös Kouvolan omanlainen kysyntä! Kouvolan kaupunkipyörät voisivat olla myös aktiiviurheilijoille, vuokrapyöriä joilla viitsii ajella repovedelle saakka.
- en tiedä, mutta helposti
- molemmat yllä olevat tarpeen
- asemat sekä mobiilisovellus tulisi ottaa käyttöön niin on myös Lontoossa
- Noi asemat on lisäksi aika jees.
- molemmat sovellukset ovat hyviä
- Asemilta ensisijaisesti, mutta mahdollisuus myös hakea mobiilisti

- Kaupunkipyörille varattu parkki aseman läheisyydessä.
- mobiilisovelluskin voi auttaa, mutta kaikilla pyöräilevillä ei ole mahdollisuutta käyttää mobiililaitetta
- asemilta, sekä mobiilipaikantimella mikäli asemilla ei pyöriä...

Kävelymatka lähimmälle kaupunkipyörälle saisi kestää	Count	%
noin 10 min (400-1000m)	65	37,6
noin 5 min (200-400m)	78	45,0
noin 2 min (100-200m)	29	16,8
Alle minuutin (<100m)	1	0,6



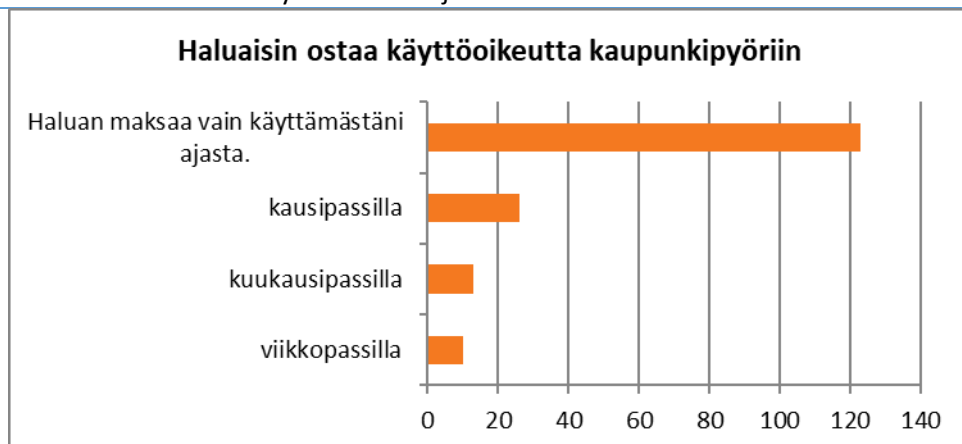
Maksaisin kaupunkipyörien käytöstä mieluiten	Count	%
luottokortilla	20	12,2
mobiilisovelluksella	86	52,5
joukkoliikenteen matkakortilla	35	21,3
lataamalla saldoa käyttäjätilille	23	14,0



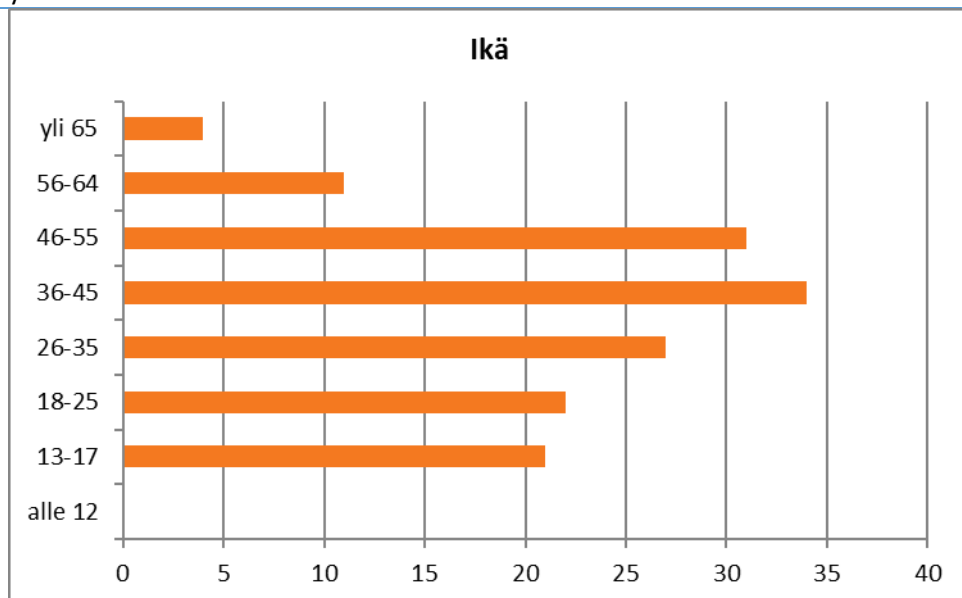
Maksaisin kaupunkipyörien käytöstä mieluiten---Muulla tavoin, miten?

- Kaikki
- kolikkoautomaatilla
- ResQ -sovelluksessa on loistava käyttöliittymä maksamiseen
- kaikilla käyvillä pankki- ja luottokorteilla tai mobiilisovelluksella

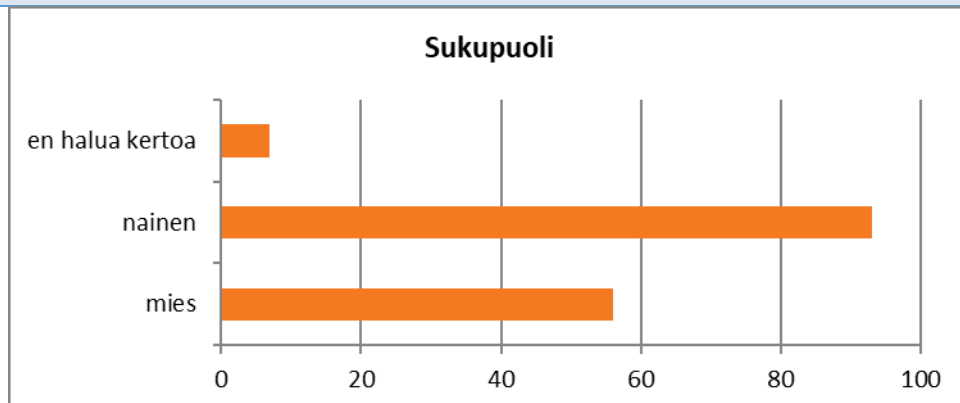
Haluaisin ostaa käyttöoikeutta kaupunkipyöriin	Count	%
viikkopassilla	10	5,8
kuukausipassilla	13	7,6
kausipassilla	26	15,1
Haluan maksaa vain käyttämästäni ajasta.	123	71,5



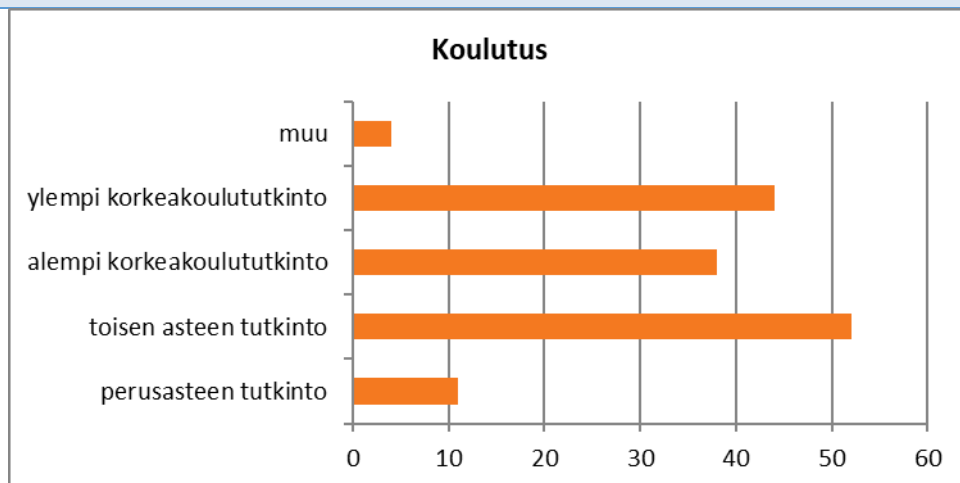
Ikä	Count	%
alle 12	0	0
13-17	21	14
18-25	22	14,66667
26-35	27	18
36-45	34	22,66667
46-55	31	20,66667
56-64	11	7,333333
yli 65	4	2,666667



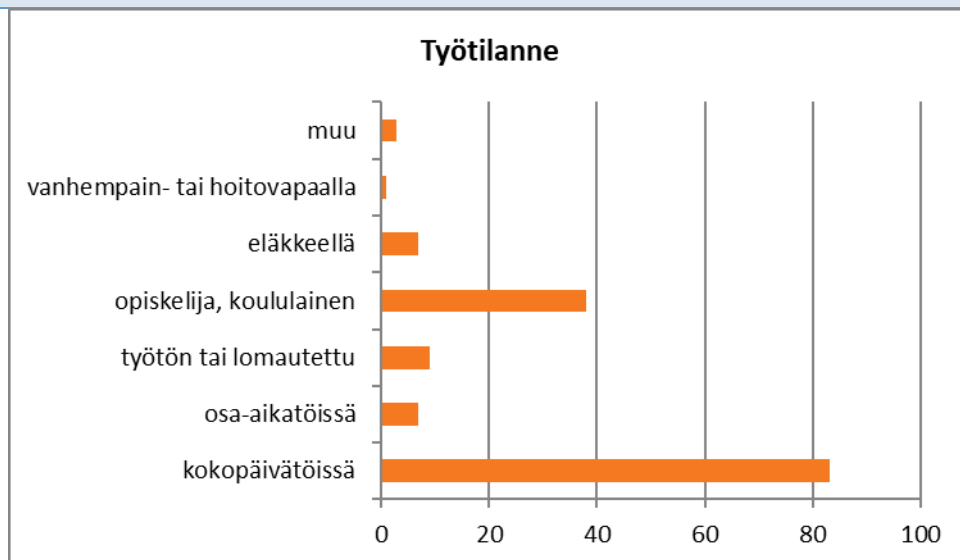
Sukupuoli	Count	%
mies	56	35,9
nainen	93	59,6
en halua kertoa	7	4,5



Koulutus	Count	
perusasteen tutkinto	11	7,38255
toisen asteen tutkinto	52	34,89933
alempi korkeakoulututkinto	38	25,50336
ylempi korkeakoulututkinto	44	29,5302
muu	4	2,684564



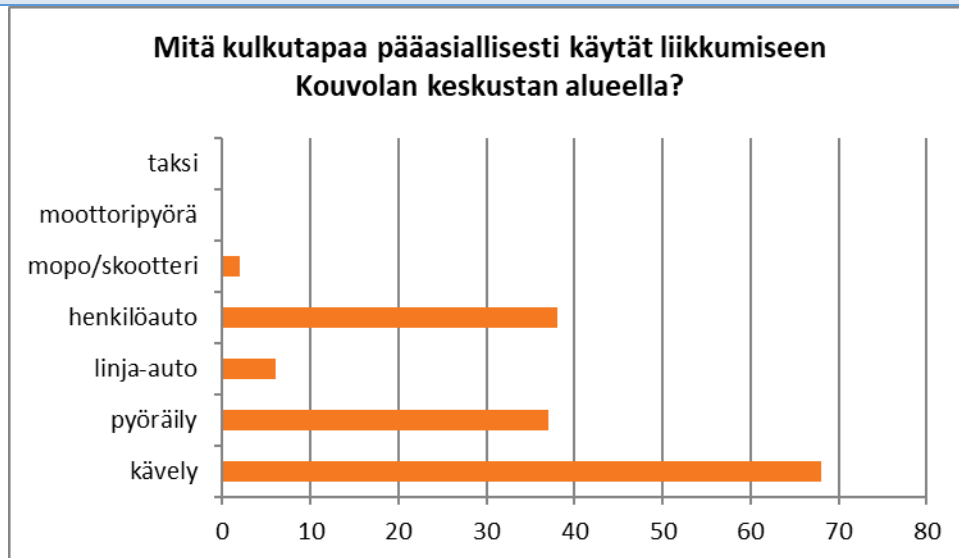
Työtilanne	Count	%
kokopäivätyössä	83	56,1
osa-aikatyössä	7	4,7
työtön tai lomautettu	9	6,1
opiskelija, koululainen	38	25,7
eläkkeellä	7	4,7
vanhempain- tai hoitovapaalla	1	0,7
muu	3	2,0



Kommentit edeltäviin kohtiin:

Vastaajien profiilit käyvät hyvin yhteen oletettujen kaupunkipyörien alkuvaiheen käyttäjien profiloinnin kanssa. Vastaajien skaala on myös riittävän laaja tulosten käytettävyyden kannalta. Etenkin ikäjakauman tasaisuus kertoo siitä, että kaupunkipyörät kiinnostavat monessa elämänvaiheessa olevia ihmisiä.

Mitä kulkutapaa pääasiallisesti käytät liikkumiseen Kouvolan keskustan alueella?	Count	%
kävely	68	45,0
pyöräily	37	24,5
linja-auto	6	4,0
henkilöauto	38	25,2
mopo/skootteri	2	1,3
moottoripyörä	0	0
taksi	0	0



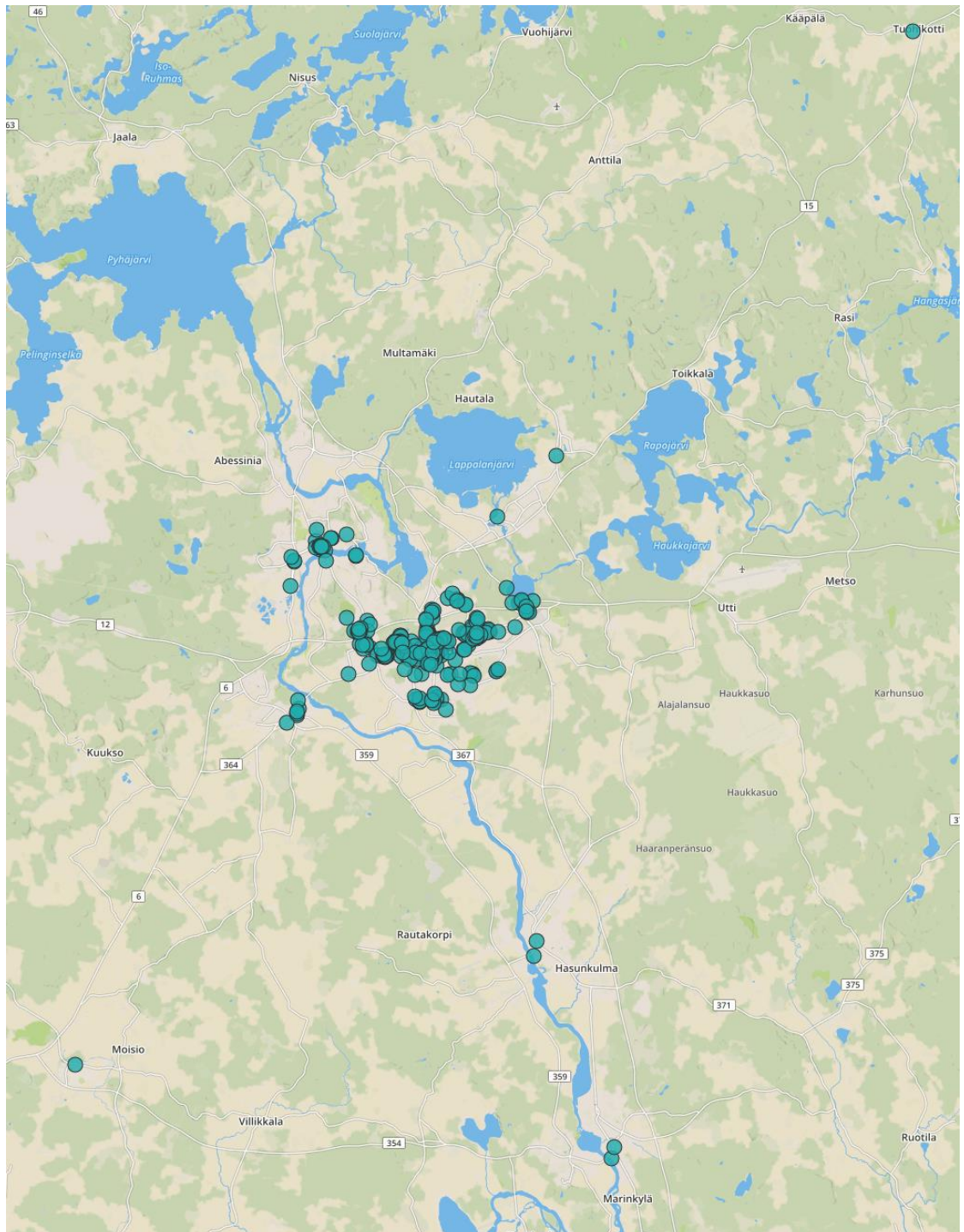
Mitä muita kulkutapoja käytät liikkumiseen Kouvolan keskustassa?	Count	%
kävely	82	32,9
pyöräily	54	21,7
linja-auto	30	12,1
henkilöauto	62	24,9
mopo/skootteri	4	1,6
moottoripyörä	4	1,6
taksi	13	5,2



2.2.4 Kartta-aineisto: Mistä haluaisit saada kaupunkipyöriä käyttöösi?

Vastaajat merkitsivät kyselyssä kartalle 451 pistettä (kartta 1.), joista kaupunkipyörä haluttaisiin käyttöön, pääosan painottuessa Kouvolan keskustan alueelle. Muutamia hajapisteitä oli Tuohikotissa, Valkealassa, Koriolla, Elimäellä, Myllykoskella ja Inkeröisissä. Kuusankoskella pisteitä oli keskustaajaman ulkopuolella eniten.

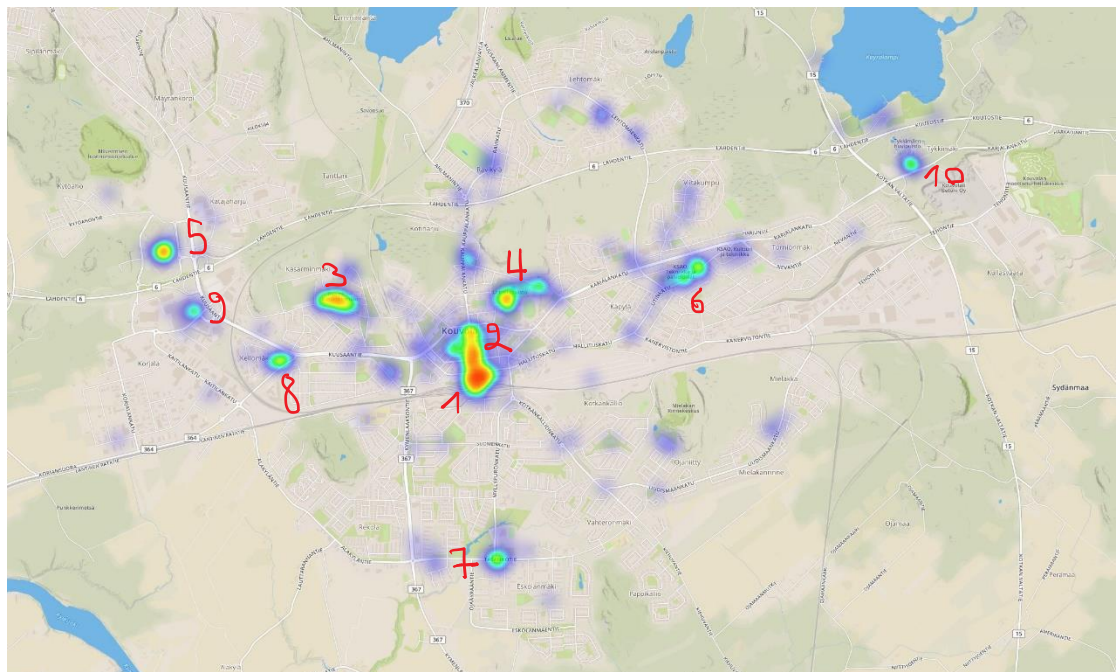
Kartta 1.



Kun tarkastelualue rajataan Kouvolan keskusta- ja sen lähiympäristöön, nousevat toiveista selkeästi esille seuraavat painopistealueet:

- 1) Matkakeskus
- 2) Manski
- 3) Kasarminmäen kampus ja yrityspuisto
- 4) Urheilupuisto, uimahalli ja Lyseon lukio
- 5) Veturi
- 6) KSAO:n toimipisteet Utinkadulla Tornionmäessä
- 7) Eskolanmäen koulun, kirjaston ja Haanojan hallin alue
- 8) Kellomäen Lidl ja McDonalds
- 9) Prismakeskus
- 10) Tykkimäki

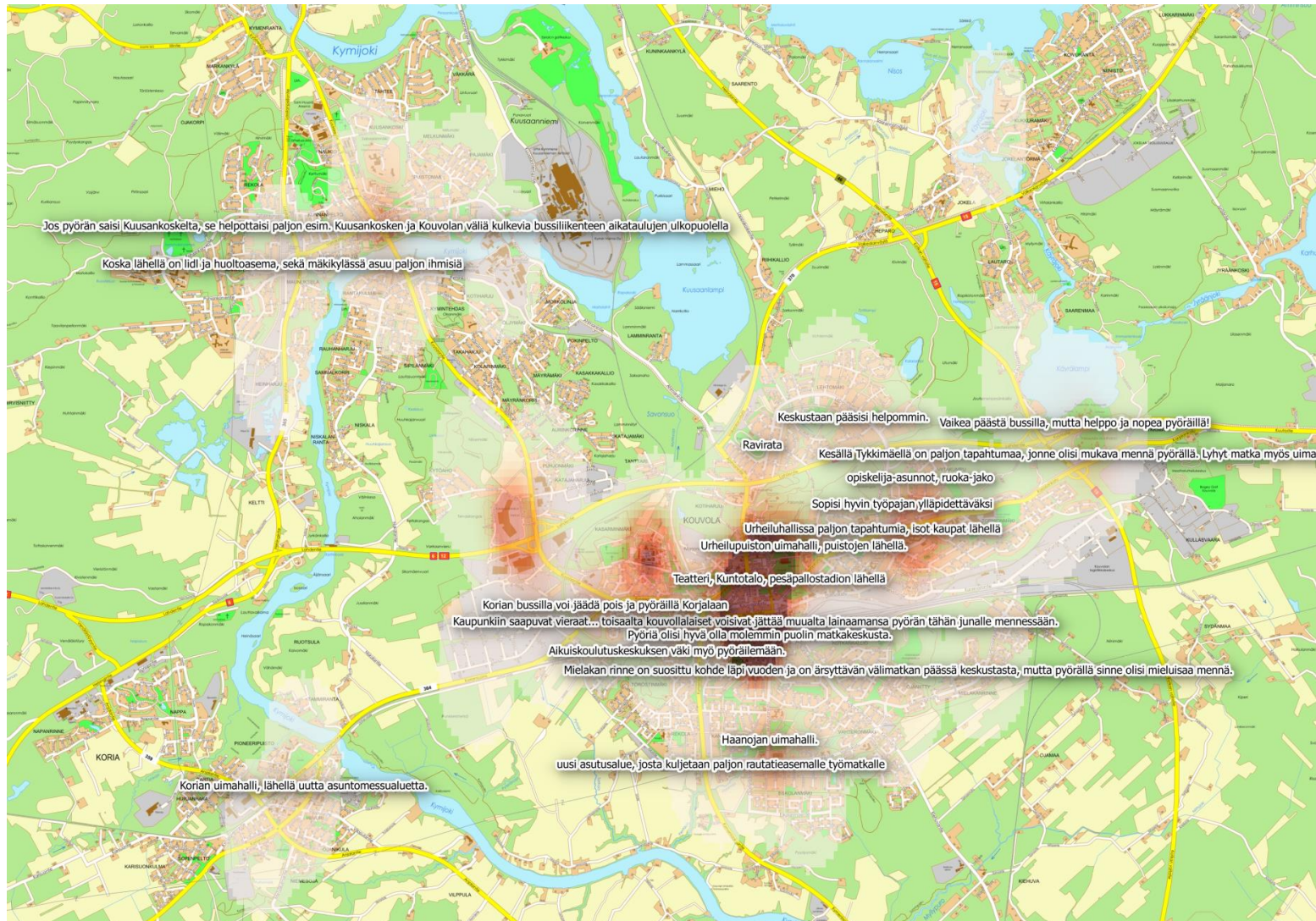
Kartta 2.



Vähäisempiä painopistealueita löytyi oikeus- ja poliisitalolta, Ravikylästä, Lehtomäestä, Mielakasta, Viitakummusta, Mansikkamäen koululta ja Kouvola-talolta.

Vastaajien perustelut asemien sijainneille liittyivät pääosin omaan asuinpaikkaan ja asiointitarpeisiin, työ- tai opiskelupaikan sijaintiin, liittymäyhteyteen muista julkisista kulkuneuvoista ja vapaa-ajanviettokehteden sijaintiin.

Kartta 3.



Kommentit:

Aineistosta esille nousevat painopistealueet antavat hyvän lähtökohdan pilottikauden asemaverkoston suunnitteluun ja laajuuteen. Varsinaisten asemien sijoittelussa on otettava vielä monta muutakin seikkaa huomioon ja asemien sijoittelua on kehitettävä koko kokeilun ajan yhdessä käyttäjien ja heiltä tulleen palautteen kanssa..

Vastaajien toivomat asemat levittäytyvät laajalle alueelle, joten alustavasti mietitty 50 kaupunkipyörän järjestelmä liennee sittenkin liian pieni Kouvolaan.

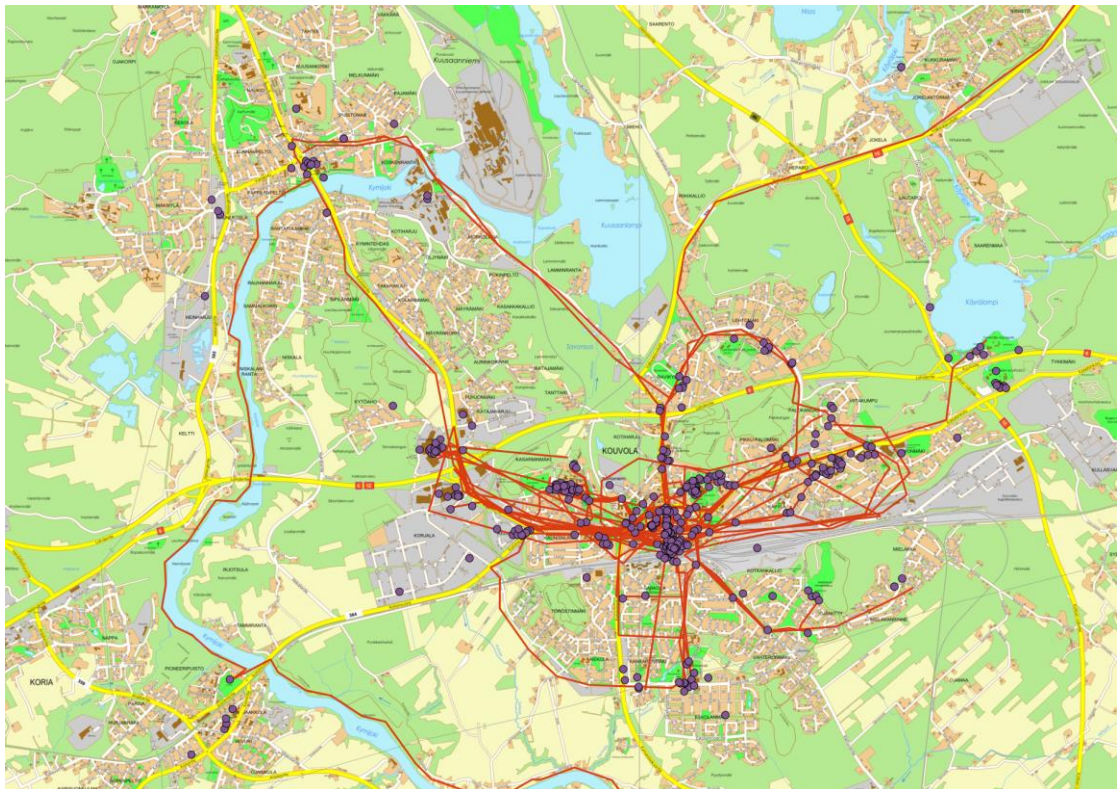
Jos jokaiselle pääpainopistealueelle (kartta 2.) perustetaan yksi asema, tarkoittaa se 5 pyörää asemalle. Pitääkö pilottivaiheen alue rajata tiukemmin koskemaan vain Kouvolan liikekeskustan aluetta vai onko rohkeasti lähdettävä liikkeelle suuremmalla pyörämäärällä? Tässä kysymyksessä olennaisena tekijänä on se, minkä tyyppinen kaupunkipyöräjärjestelmä kokeiluun valitaan. Kaupungeilla ei ole resursseja itse operoida suuria määriä kaupunkipyöriä, joten suurempi pyörämäärä puoltaa ”avaimet käteen” tyyppistä ratkaisua.

2.2.5 Kartta-aineisto: Mitä reittiä ajaisit kaupunkipyörillä?

Erilaisia reittejä karttapohjalle merkittiin 96 kappaletta, pääosan reiteistä sijoituen pääväylien yhteyteen (kartta 4.). Perustelut reiteille olivat samoja kuin asemissakin. Kouvolan keskustassa korostuu Matkakeskus – Marjoniemi – Kasarminmäki tärkeänä julkista liikennettä tukevana reittinä.

Reitit ja toivotut käyttöönottopisteet yhdistävästä kartta-aineistoista käy hyvin selville, kuinka kattavasti asukkaat kaupunkipyöräjärjestelmää keskeisen Kouvolan alueella käyttäisivät.

Kartta 4.



Kommentit:

Yllättävintä reiteissä oli, kuinka pitkiäkin matkoja vastaajat merkitsivät kaupunkipyörillä ajettavaksi. Kokeilun aikana reiteistä saadaan asiasta lisätietoa, sillä erääksi kriteeriksi valittavalle järjestelmälle on asetettava se, että järjestelmätoimittaja jakaa heille kertyvän pyörien käyttödatan kaupungille. Tästä datasta ja käyttäjiltä kerättävästä palautteesta saadaan kullannarvoista tietoa siitä, minkä pyöräilyväylien kehittämiseen Kouvolan kannattaa satsata. Kaupunkipyörät ovat paras tapa kaupunkisuunnittelulle kerätä ajankohtaista tietoa pyöräilyyn liittyvistä asioista kaupungissa.

2.3 Vapamuotoiset pikahaastattelut ja keskustelut eri sidosryhmien edustajien kanssa.

Haastatteluja toteutettiin n.20 kappaletta eri puolilla Kouvolaa sekä junamatkoilla Kouvola-Helsinki-Kouvola. Haastatteluissa korostuivat paikkakuntalaisten ja ulkopaikkakuntalaisten väliset erot toiveissa järjestelmän suhteen.

Pääsääntöisesti ulkopaikkakuntalaiset kokivat, että toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä Kouvolassa mahdollistaisi heille joustavamman ja helpomman tavan liikkua kaupungissa heidän vierailunsa ajan. Haastateltavat, jotka käyvät Kouvolassa pääasiassa työmatkoilla junalla olivat erittäin kiinnostuneita käyttämään kaupunkipyöriä liikkumiseen Matkakeskuksen ja työmatkan kohteen välillä vaihtoehtona taksille, joukkoliikenteelle tai kävelemiselle. Kaupunkipyörät säästäisivät heiltä ensisijaisesti aikaa ja rahaa. Kaupunkipyörät mahdollistaisivat myös tutustumisen kaupunkiin tehokkaammin, jos tapaamisen jälkeen jää odotusaikaa ennen seuraavaa junaa. Työmatkalaisille erityisen tärkeää oli, että pyöriä varmasti löytyy niin heidän lähtöpisteeltään kuin palattaessa takaisin kohteelta asemalle. Lähes kaikille heistä Helsingin kaupunkipyörät olivat tuttuja ja he olivat niitä käyttäneet.

Muutamia ulkomaisia turisteja saatiin myös haastatelluksi ja heidän viestinsä oli, että pyörät mahdollistaisivat tutustumisen Kouvolan keskustaankin laajemminkin, kuin vain Manskin alueelle. Etenkin jos järjestelmässä olisi jonkinlainen reitti- / turistikartta, jota seuraamalla löytäisi helpoimmin mielenkiintoisimmat kohteet käydä. He voisivat käyttää näin esimerkiksi junien vaihtajat muutenkin kuin asemalla odottaen, vaikkapa käyden Poikilo-taidemuseolla.

Muista ulkopaikkakuntalaisista erään käyttäjäryhmän muodostavat XAMK:n monimuoto-opiskelijat, joista suurin osa asuu muualla kuin Kouvolaan ja joiden opinnot ovat pääasiassa viikonloppuisin. Suurin osa heistä käyttäisi kaupunkipyöriä pääsääntöisenä liikkumisvälineenään Kouvolaan ja etenkin välillä Matkakeskus – Kasarminmäki. Ulkopaikkakuntalaiset painottivat, että pyörien on oltava näkyvillä ja helposti saatavilla, jotta niitä tulee käytettyä, vaikkei Kouvolaan kaupunkipyöristä olisi koskaan ennen Kouvolaan saapumista kuullutkaan.

Paikkakuntalaisten haastatteluissa kaupunkipyörät eivät saaneet aivan yhtä varauksetonta vastaanottoa. Yhteenvetona voisi sanoa, että jos haastateltavalle kaupunkipyörät olivat entuudestaan tuttuja, hän suhtautuu niihin myönteisemmin. Vastaajista lievä enemmistö kannattaa kaupunkipyöriä Kouvolaan. Haastatelluista kielteisimmin järjestelmään suhtautuvat perustelivat järjestelmän tarpeettomuutta sillä, että kaikilla on jo oma pyörä, järjestelmään käytettävät rahat voisi käyttää hyödyllisemminkin tai että Kouvolaan ei ole tarpeeksi käyttäjiä. He eivät myöskään osanneet helposti sanoa missä tilanteessa he itse tarvitsisivat kaupunkipyöriä.

Myönteisesti suhtautuvia käyttäjäryhmiä ovat esimerkiksi opiskelijat joilla ei ole omaa autoa/pyörää. Yhtään vaihto-opiskelijaa ei saatu haastateltua, mutta heidät mainittiin moneen kertaan potentiaalisena käyttäjäryhmänä.

Opiskelijat ovat myös kiinnostuneita edullisesta kausipassista sekä mahdollisuudesta käyttää pyöriä ympäri vuoden. Opiskelijat kokevat, että 50 sentin käyttömaksu puolesta tunnista olisi heille liikaa, jotta pyöriä tulisi käytettyä säännöllisesti, koska käyttökertoja kertyisi niin paljon.

Toinen myönteinen käyttäjäryhmä ovat XAMK:n työntekijät, jotka kokevat, että kaupunkipyöriä tulisi käytettyä vaihtoehtona omalle autolle lounastauolla tai kesken työpäivän tehtävällä tapaamisella Kouvolaan keskustassa.

Kolmas myönteinen käyttäjäryhmä ovat Kouvolaan muualla säännöllisesti tai epäsäännöllisesti töissä käyvät pendelöijät. Montaa heistä arveluttaa jättää oma pyörä päivän ajaksi aseman parkkiin ja siksi he tulevat autolla asemalle.

Autolla tulemisessakin on haasteensa, koska Matkakeskuksen parkkipaikat ovat yleensä aamusta lähtien hyvin täynnä. Kaupunkipyörät ratkaisisivat osittain näitä ongelmia ainakin heiltä, jotka asuvat muutaman kilometrin säteellä keskustasta.

Keskusteluissa paikallisten yrittäjien kanssa kaupunkipyörästä he kokivat, että kaupunkipyörät parantaisivat Kouvolan vetovoimaa ja imagoa. Pyörät voisivat myös kirjaimellisesti tuoda heille uusia asiakkaita erilaisten yhdessä kaupunkipyörien kanssa toteutettujen kampanjoiden avulla.

Keskusteluissa tuli esille, että useimmat haastateltavat haluaisivat kaupunkipyöräjärjestelmän olevan Kouvolan oma juttu. ja että siinä olisi jokin ”juju” joka tekisi siitä juuri omanlaisensa, eikä vain geneerisen kaupunkipyöräjärjestelmän. Vertauskohtana vaikka Helsingin kaupunkipyörät, jotka yleisesti tunnetaan Alepa-pyörinä. Kouvolan (ja Kotkan) pyörillä molemmilla tulisi olla oma selkeä paikallinen brändinsä, vaikka ne perustuisivat saman palveluntarjoajan globaaliin järjestelmään, jolla on jo kenties satojatuhansia pyöriä ja miljoonia käyttäjiä ympäri maailmaa.

Keskusteluissa XAMK:n edustajien kanssa he ovat erittäin kiinnostuneita ja kannattavat tätä hanketta ollen avoimia erilaisille yhteistyön muodoille niin Kouvolassa kuin Kotkassa.

Kaupunkipyöräjärjestelmästä Kotkaan ja Kouvolaan on keskusteltu paljon myös eri alojen mentoreiden ja bisnessparraajien kanssa LevelUp StartUp -kiihdyttämössä ja vaikka moni heistä epäilikin joidenkin globaalien järjestelmätoimittajien bisnesmallien kannattavuutta, näkevät he kaupunkipyöräjärjestelmät sinänsä erittäin positiivisena asiana niille kaupungeille joissa ne toimivat. Jos kaupungilla ei ole varaa pyörittää järjestelmää itse, epävarmuutta on vain kestettävä ja sopimuskaudet pidettävä lyhyinä, koska järjestelmät kehittyvät koko ajan.

Yhteenvetona haastatteluista ja keskusteluista jäi hyvin positiivinen kuva ihmisten suhtautumisesta tähän hankkeeseen ja esille tulleet epäilykset ovat sellaisia, että toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä hälventää ne varmasti. Monen kysymykseen saadaan vastaus vain rohkeasti kokeilemalla.

3 KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMIEN VERTAILU

3.1 Asemallinen malli

Asemallisessa mallissa pyörien käyttöönotto tapahtuu kiinteiltä pyöräasemilta, joista kukin on yleensä mitoitettu 10 pyörälle. Asemat ovat sähköistettyjä ja niiden sijoittaminen vaatii tiettyjä edellytyksiä infrastruktuurilta. Pyörät ovat yleensä 3-vaihteisia matalarunkopyöriä, jotka ovat yksityiskohdiltaan suunniteltu nimenomaan kaupunkipyöräkäyttöön. Järjestelmässä käytettävät pyörät voivat olla myös sähköpyöriä, joiden lataaminen tapahtuu niiden ollessa asemassa kiinni.

Käyttöönotto voi tapahtua monin eri keinoin, esimerkiksi mobiiliapplikaatiolla, tekstiviestillä, matkakortilla tai henkilökohtaisella koodilla. Suurin osa tällä hetkellä Euroopassa käytössä olevista kaupunkipyöräjärjestelmistä perustuu tällaiseen ns. kokonaisvaltaiseen kaupunkipyöräjärjestelmään. Tämä malli oli ensimmäinen, jolla nykyaikaisiin kaupunkeihin saatiin kehitettyä toimivat kaupunkipyöräjärjestelmät. Tässä esimerkkivideo siitä, kuinka Nextbike -nimisen toimittajan järjestelmä toimii <https://www.youtube.com/watch?v=UYKwylPwESw>

Asemallisia kaupunkipyöräjärjestelmiä pyörittävät yleensä kohdekaupunkeihin erikseen perustetut operaattoriyhtiöt, joille kaupunki maksaa järjestelmän ylläpidosta. Pyörissä ja asemilla olevat mainokset kattavat osan kuluista ja loput saadaan pyörien käyttömaksuista. Monissa kaupungeissa operaattoriyhtiön taustalla on mainosalan toimija, esimerkiksi JCDecaux tai ClearChannel. Tällainen malli on investoinneiltaan ja pyörittämiskuluiltaan selkeästi kallein ja solmitut sopimukset ovat pitkiä, 5-10 vuotisia. Asemattomien järjestelmien hyökättyä aggressiivisesti markkinoille vajaan kahden viime vuoden sisällä on moni kaupunki huomannut olevansa lukittu pitkällä sopimuksella nopeasti vanhentuvaan kaupunkipyöräjärjestelmään, jonka kustannukset kasvavat uusien kilpailijoiden kaapatessa entisiä asiakkaita leiriinsä. Tietysti joukossa on myös menestystarinoita, kuten Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä.

Helsingissä 2016 käyttöönotettu kaupunkipyöräjärjestelmä on tällainen asemallinen, kokonaisvaltainen malli. Ensimmäisenä vuotena palvelussa oli 500 pyörää 50 asemalla ja tänä vuonna palvelu laajeni 1400 pyörään ja 140 asemaan, josta järjestelmä tulevaisuudessa vielä kasvaa isommaksi. Helsingin

kaupunkipyöräjärjestelmä maksaa kaupungille 1500 pyörän laajuisena n.13 milj. € 10 vuoden sopimuksella. Järjestelmää operoi CityBikeFinland -niminen yritys, joka vastaa asemien ja pyörien kunnossapidosta, pyörien tasauksesta asemilla, talvisäilytyksestä, asiakaspalvelusta sekä maksujärjestelmästä. Yritys saa myös kaupunkipyöräjärjestelmän kanssa solmittujen mainossopimusten tulot itselleen. Kaupungin operaattorille maksamat kustannukset olisivat olleet ilman mainostuloja joidenkin lähteiden mukaan lähes kaksinkertaiset. HKL vastaa operaattorille maksettavista kuluista, päättää käyttäjähinnoista ja saa niistä syntyvät tulot. Alustavasti noin puolet kuluista pyritään kattamaan käyttömaksuilla, joka tarkoittaa 4-6 matkaa per pyörä per päivä.

Vuonna 2016 tuloja saatiin noin 455 000 € ja matkoja tehtiin 408 160. Tänä vuonna Helsingin kaupunkipyörillä ajettiin toukokuun – lokakuun puolivälin välisenä aikana HKL:n tilastojen mukaan 1 609 177 matkaa ja yhdellä pyörällä ajettiin keskimäärin 7 matkaa päivässä, elokuun ensimmäisen viikon ollessa vilkkain viikko 9,7 matkalla päivässä. Käyttömaksuja kertyi 2017 n.1,2 milj. €. HKL:n Trafixilla ja Palmulla teettämän Kaupunkipyöräpalvelun käyttäjätutkimuksen mukaan Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän hyöty/kustannussuhde oli 3,7.

Kaupunkipyöräpalvelun hyöty/kustannussuhde on 3,7 (2,8–4,6)

Laskentaperiaatteet

- Investointi (= kaupunkipyöräoperaattorille maksettava vuotuinen korvaus) 1,3 miljoonaa euroa vuodessa
- Käyttömaksut jäävät kaupungille
- 10 vuoden pitoaika (ei jäännösarvoa)
- 3,5 % korko
- Vuosittaiset hyötyerät ovat vuoden 2017 tasolla

Investointikustannukset	13 milj. euroa	
Palvelun vuosittainen kustannus	1,3 milj. euroa	
Hyötyerä	Milj. euroa	Vaihteluväli
Aikahyödyt	2,4	
Terveysyödyt	2,0	0,8–3,2
Käyttömaksut	1,2	
Joukkoliikenteen lipputuotot	-0,8	
Yhteensä	4,8	3,6–6,0
H/K	3,7	2,8–4,6
H/K ilman käyttömaksuja ja lipputuloja	3,4	2,5–4,3



Lähde: https://www.hel.fi/static/liitteet/hkl/kaupunkipyorapalvelun_kayttajatutkimus.pdf

Espoo kokeili asemallista kaupunkipyöräjärjestelmää (sama toimittaja kuin Helsingillä) viime kesänä 100 pyörällä / 10 asemalla ja heidän käyttöasteensa

oli keskimäärin 1 matka/pyörä/päivä, joten ei isoillakaan kaupungeilla ole alkuun helppoa. Tästä huolimatta Espoo päätti hankkia ensi kesäksi 700 pyörän ja 70 aseman järjestelmän CityBikeFinlandin voittaessa kilpailutuksen.

Turussa aloittaa toukokuussa 2018 kolmivuotinen asemallinen kaupunkipyöräkokeilu jonka operaattoriksi valittiin tarjouskilpailun perusteella NextBike Polska S.A. Turun järjestelmässä tulee olemaan 300 pyörää 34 kiinteällä ja 3 siirrettävällä asemalla. Järjestelmän peruspaketin hinta on 2,1 milj.€ kolmelta vuodelta. Tästä summasta ei ole vähennetty saatavia käyttömaksuja ja mainostuloja.

Liikenneviraston kaupunkipyöräselvityksessä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2017, https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-12_kaupunkipyoran_toimintamalli_web.pdf), jonka kohdekaupunkeja olivat Tampere, Oulu, Jyväskylä ja Lahti, todettiin, että toimiakseen kokonaisvaltainen järjestelmä vaatii yli 100 000 asukkaan tiiviin yhteiskuntarakenteen omaavan kaupungin. Selvityksessä kokonaisvaltaista mallia suositeltiin Ouluun, Tampereelle ja tietyn varauksin Jyväskylään. Lahteen suositeltiin kevyemmän ns. yhteisöllisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämistä. Selvityksessä esitetään laskelma, jonka mukaan kokonaisvaltaisen 200 pyörän ja 20 aseman järjestelmän nettokustannukset 10 vuoden sopimuksella olisivat n. 300 000 € vuodessa.

Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilun toimintamalliksi asemallinen järjestelmä on kustannuksiltaan ja toiminnaltaan aivan liian raskas, eikä asemallista järjestelmää ole mahdollista saada suunniteltua, kilpailutettua ja rakennettua ensi kevääseen mennessä. Keskisuurissa kaupungeissa toimivan kaupunkipyöräjärjestelmän on oltava ketterä, jotta se voi tarvittaessa nopeasti reagoida käyttäjien tarpeisiin. Tämä korostuu tietysti kokeiluvaiheessa, jonka aikana Kouvolassa ja Kotkassa hyvin toimiva malli etsii muotoaan. Järjestelmän kulurakenteen on oltava huomattavasti kevyempi, sillä on realistista odottaa, ettei Kouvolassa tai Kymenlaaksossa pääse yhtä rahakkaisiin mainospimuksiin kiinni kuin suuremmat kaupungit, eikä käyttöaste ainakaan alkuun ole yhtä kova.

3.2 Asematon malli

Asemattomassa mallissa järjestelmän pyörille ei tarvita erillisiä omia asemia, vaan pyörän voi ottaa käyttöön ja palauttaa periaatteessa mistä tahansa. Pyörissä on GPS-paikantimet ja niiden sijainnit näkyvät käyttäjille sovelluksen avulla. Monissa järjestelmissä pyörille voidaan määrittää myös GPS-koordinaattien avulla alueet, joilla niiden käyttöönotto ja palautukset tapahtuvat (geofencing). Tällä ns. hybridimallilla taataan, että kaupunkipyörien saatavuus ympäri kohdekaupunkia pysyy hyvänä.

Asemattomat kaupunkipyörät ovat varustukseltaan ja kooltaan yleensä hiukan kevyempiä kuin asemallisten järjestelmien pyörät. Etenkin pitkille pyöräilijöille monessa näistä pyöristä loppuu satulan säätövara kesken. Koska asemattomien pyörien ansaintamalli perustuu massojen ekonomiaan erittäin edullisilla käyttömaksuilla, voivat näiden järjestelmien pyörämallit olla vähemmän laadukkaita kuin asemalliset pyörät. Tämä on huomioitava kaupunkipyöräkoekilun järjestelmää valittaessa.

Pyörien käyttöönotto tapahtuu lähes poikkeuksetta applikaation avulla, joko lukemalla pyörässä oleva QR-koodi puhelimen kameralla tai Bluetooth-yhteydellä pyörään. Käyttäessään ensimmäistä kertaa pyöräjärjestelmää asiakas rekisteröityy palvelun käyttäjäksi ja täyttää tarvittavat laskutustiedot eli pankki/luottokortin numeron sovellukseen. Monissa järjestelmissä asiakkaalta veloitetaan kertamaksullinen pantti ennen ensimmäistä vuokrausta. Yleensä asiakasta laskutetaan pyöräilystä käytön mukaan puolen tunnin jaksoissa keskihinnan Euroopassa ollen noin 50 senttiä puolelta tunnilta. Haluamansa pyörän voi yleensä varata itselleen 10-15 minuuttia ennen käyttöönottoa.

Pyörän voi yleensä lukita kesken vuokrauksen, jolloin vuokra-aika kuluu, mutta kukaan muu ei voi ottaa pyörää käyttöönsä. Pyörien palautus tapahtuu pysäköimällä pyörä järjestelmän ehdoissa sovitulle alueelle (voi olla siis täysin vapaa tai hyvin tarkasti määritelty), sulkemalla pyörän fyysinen lukko ja kuittaamalla matka päättyneeksi sovelluksesta. Tässä esimerkkivideo siitä, kuinka oBike opastaa käyttäjiään <https://www.youtube.com/watch?v=yqfRVw2mGT0>

Pyöräjärjestelmän ylläpito ja huolto toimivat asemattomassa mallissa yleensä siten, että palveluntarjoaja palkkaa kohdekaupunkiin nk. pyörätalkkarin. Henkilön joka edustaa heitä paikallisesti ja pitää huolta siitä, että järjestelmä ja pyörät toimivat solmien tarvittavat sopimukset huollosta, tasauksesta, markkinoinnista ym. paikallisten toimijoiden kanssa.

3.2.1 “Avaimet käteen” -malli

Asemattomassa “avaimet käteen” -mallissa palveluntarjoaja solmii kaupungin kanssa sopimuksen, jolla heille annetaan lupa toimia ko. kaupungissa kaupunkipyöräpalvelun tuottajana omalla taloudellisella riskillään. Varsinainen kaupunkipyöräjärjestelmä ei siis maksa kaupungille välttämättä mitään, jollei kaupunki sitten halua avustaa palveluntarjoajaa esim. markkinoinnissa, tasauksessa, säilytyksessä tai huollossa. Palveluntarjoaja saa kaikki käyttömaksut, sekä mahdollisten mainossopimusten tuotot.

Tämä kaupunkipyörämalli on tällä hetkellä kaikkein nopeasti kasvava ja uusia palveluntarjoajia syntyy koko ajan, epäonnisempien yrittäjien kuollessa pois. Esimerkiksi Kiinan kolmanneksi suurin kaupunkipyörä startup-yritys Bluegogo meni konkurssiin marraskuussa, vaikka he olivat saaneet 58 milj. \$ riskirahoitusta tämän vuoden aikana. Pyöriä heillä oli 600 000 ja käyttäjiä 20 miljoonaa.

Tällä hetkellä maailmanlaajuisesti kaksi suurinta yritystä asemattomissa kaupunkipyöräjärjestelmissä ovat kiinalaiset Mobike ja ofo, jotka ovat tänä vuonna molemmat keränneet yli miljardi euroa rahoitusta toiminnalleen. Mobiken ja ofon oletetaan yhdistyvän jossain vaiheessa muodostaen näin monopoliyhtiön Kiinan ja miksei maailmankin markkinoille, jota vastaan pienempien yritysten on vaikea suuressa mittakaavassa pärjätä.

Asemattomat ”avaimet käteen” -kaupunkipyöräjärjestelmät ovat siis riskipeliä niin sijoittajille, kuin myös kohdekaupungeille, koska palvelun pitkäaikaisesta jatkuvuudesta ei välttämättä ole takeita. Riskien vähentämiseksi on tärkeää, että kaupunki ottaa aktiivisen roolin myös tässä mallissa, ja kehittää järjestelmää tiiviissä yhteistyössä palveluntarjoajan, eri sidosryhmien ja asukkaiden kanssa.

Tällaista mallia tarjoajat esimerkiksi edellä mainitut Mobike ja ofo, Urbo Solutions, oBike, Social Bicycles sekä monet muut pienemmät yritykset.

Riskitekijöistä huolimatta näkisin, että Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkeilulle paras vaihtoehto on järjestää se juuri tällä mallilla. Selvitykset eri palveluntarjoajista on tehtävä huolella ja määritettävä kilpailutuksen ehdot ja sopimus palvelun järjestämisestä oikealla tavalla. Apua siihen, kuinka tämä käytännössä toteutetaan, löytyy. Kaikki kaupungit, joissa nämä järjestelmät toimivat painivat samojen ongelmien kanssa. Esimerkiksi UITP (International Association of Public Transport) ja ECF (European Cyclists' Federation) ovat yhdessä julkaisseet "best practices" suuntaviivoja selventävän ohjeistuksen autamaan kaupunkia päätöksenteossa koskien nimenomaan asemattomia "avaimet käteen" -järjestelmiä: http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Dockless_bikesharing_position_ECF_UITP_.pdf

ECF on myös perustanut oman alajaoston Platform for European Bicycle Sharing & Systems - PEBSS (<https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>), jonka tehtävä on toimia alustana, joka kokoaa yhteen kaikki erilaiset kaupunkipyöräjärjestelmien kanssa tekemisissä olevat tahot. He pyrkivät esimerkiksi yhteiseen eurooppalaiseen ohjeistukseen ja standardeihin siitä, kuinka erilaisten kaupunkipyöräjärjestelmien tulisi toimia.

3.2.2 Maksullinen malli

Tässä mallissa pyöräjärjestelmä toimii kuten yleisessä asemattomassa mallissa, mutta palveluntarjoaja laskuttaa kaupunkia kaupunkipyöräjärjestelmän ylläpidosta pyörineen, huoltoineen ja järjestelmineen, kuten asemallisessa mallissa. Näin järjestelmätoimittaja minimoi itselleen koituvaa taloudellista riskiä. Sopimuskaudet ovat lyhyempiä kuin asemallisissa pyörissä sisältäen usein option kokeilukaudelle. Tällaisen mallin tarjoajia ovat esimerkiksi Digibike -kaupunkipyörät sekä Darfon Mobility.

Esimerkkinä Digibiken kustannukset 50 pyörän järjestelmälle olisivat viidelle vuodelle $(50 \cdot 500\text{€ (pyörien hinta)}) + (5 \cdot 50 \cdot 300\text{€ (palvelumaksut)}) = 100\,000\text{€}$ eli 20 000€ vuodessa.

Tämä on mielenkiintoinen malli, etenkin koska Digibike-kaupunkipyörä on suomalainen palveluntarjoaja, mutta vähintään 20 000 € vuosittaiset lisäkulut per kaupunki projektin kulujen päälle ovat liian suuri menoerä kokeilukautta ajatellen. Digibiken mallia kannattaa kuitenkin selvittää lisää, jos rahoittajaksi löytyisi molemmille kaupungeille joku sopiva yhteistyökumppani, esimerkiksi sponsoroinnin ja mainossopimusten muodossa.

Talvipyöräilystä kaupunkipyörillä:

Suomen olosuhteissa talvi muodostaa oman haasteensa kaupunkipyöräjärjestelmien toteuttamiselle. Esimerkiksi Helsingissä 2017 jo lokakuussa pyöriä käytettiin keskimäärin alle puolet vähemmän mitä kauden keskiarvo oli. Normaali kaupunkipyörien ajokausi Suomessa on ollut toukokuun alusta lokakuun loppuun. Tosin Helsinki pohtii tällä hetkellä ajokauden aloittamisen aikaistamista huhtikuun alkuun.

Jos pyörät ovat talvisin käytössä, ne vaativat enemmän huoltoa ja lukkojen akkujen kestävydestä ei ole saatavilla tarkkaa tietoa, saati toimintavarmuudesta. Käyttäjien riski loukkaantua on suurempi, mikä aiheuttaa haittaa pyörien imagolle. Jos pyöriä ei käytetä talvikaudella jää palveluntarjoajalta lähes puolet vuodesta käyttötuloita ja kuluja lisää esimerkiksi pyörien talvisäilytys joka täytyy ratkaista.

Ratkaisuja toteuttaa talvikelpoinen kaupunkipyöräjärjestelmä kuitenkin löytyy, jos tahtoa siihen on. Esimerkiksi Digibike tarjoaa mahdollisuuden muuttaa pyörät syksyllä talviajokelpoisiksi hintaan 120€ / pyörä joka sisältää talvi- ja kevätkuntoon laittamisen ja he ovat varautuneet pyörittämään järjestelmiään myös talvisin. Turussa kokeillaan parhaillaan talvipyöräilyn testireittiä keskustan alueella, koska heillä toukokuussa 2018 aloittavasta asemallisesta kaupunkipyöräjärjestelmästä on tarkoitus tulla ympärivuotinen.

(https://www.turku.fi/uutinen/2017-10-26_talvipyorailyn-testireitti-keskustan-alueelle)

Kouvolan asiakaskyselyssä kävi ilmi, että suurin osa vastaajista koki talvipyöräilyn Kouvolassa hyvinkin haastavaksi omillakin pyörillä oman turvallisuuden tunteensa, pyöräreittien kunnossapidon ja olosuhteiden ankaruuden takia.

Suosittelen, että Kouvola ei pyri toteuttamaan kaupunkipyöräkokeiluun ympärivuotisena, vaan sopiva kausi meilläkin on toukokuun alusta lokakuun loppuun.

Talvipyöräilyn kehittämisessä kannattaa Kouvolassa satsata infrastruktuuriin ja asennekasvatukseen. Pyöräliiton Pyöräilytalvi-kampanja on loistava esimerkki siitä, kuinka opastaa ja ohjata ihmisiä pyöräilemään myös talvisin (<https://pyoraliiitto.fi/pyoraillytalvi-alkaa-pidetaan-pyorat-pyorimassa/>).

3.3 Älylukollinen malli

Älylukollisessa mallissa järjestelmään hankitaan erikseen älylukot ja pyörät ja kenties vielä älylukkoja käyttävä järjestelmäkin erikseen. Älylukkotoimittaja toimittaa yleensä itse digitaalisen alustan, jolla kaupunkipyöräjärjestelmä toimii, mutta myös ulkopuolisia alustan tarjoajia voi usein käyttää avoimien rajapintojen kautta.

Kaikista kaupunkipyöräjärjestelmistä älylukkoihin perustuvat ovat kaikkein joustavimpia ja helpoimmin muunneltavia. Niiden ideologia ei perustu oman tuotteen suojelemiseen, vaan siihen, että älylukon avulla voidaan toteuttaa minkälaisia järjestelmiä tahansa, lukon ollessa vain työkalu tavoitteen saavuttamiseksi. Älylukoissa on yleensä kaikki sama teknologia kuin asemattomien järjestelmien älypyörissä plus vielä vähän päälle, koska pyörän hinnalla ei tarvitse kilpailla.

Älylukollisten pyörien käyttö on asiakkaalle samanlaista kuin asemattomien pyörien käyttö. Koska pyörät ostetaan järjestelmään erikseen, on niiden varuste- ja laatu- ja laatutaso täysin valittavissa. Älylukot sopivat myös muihin kulkuvälineisiin kuin polkupyöriin, riippuen lukon mallista. Tässä video Linka Solutions -toimittajalta siitä, kuinka heidän järjestelmänsä toimii <https://www.youtube.com/watch?v=6qiGoVP1EA4>

Älylukkujen hinnat vaihtelevat 100-200€ välillä ja hankintahinnan lisäksi palvelusta maksetaan kuukausihintaa per lukko, provisiota per vuokraus tai näiden yhdistelmää. Järjestelmää voi pyörittää joko kaupunki itse tai jokin paikallinen taho joko omalla riskillään tai kaupungin tukemana palveluna.

Tällaisen järjestelmän suurin etu on, että näin saadaan varmasti räätälöityä järjestelmä toimimaan juuri niin kuin halutaan. Huonoina puolina on, että alkuinvestoinnit järjestelmän perustamiseksi ovat suurempia kuin muissa asemattomissa malleissa ja kaikki järjestelmän pyörittämiseksi tarvittavat muut taustatoiminnot tulee hankkia itse: huollot, tasaukset, vakuutukset, markkinointi jne. Toisaalta kaikki tuotot saa myös pitää itsellään.

Esimerkki alkuinvestoinneista 100 pyörän älylukollisessa järjestelmässä. Älylukot $100 \times 150\text{€} = 15\,000\text{€}$, pyörät $100 \times 300\text{€} = 30\,000\text{€}$, yhteensä $45\,000\text{€}$. Tarvittavien alkuinvestointien suuruus ja toiminnasta muuten aiheutuvat kulut rajaavat tämän mallin Kouvolan kaupunkipyöräkokeilun ulkopuolelle, vaikkakin juuri älylukkojen avulla järjestelmä voidaan toteuttaa parhaiten paikalliset olosuhteet huomioon ottavan ja ketterimmin muutettavan.

Kaupunkipyöräksi soveltuvia älylukkojärjestelmiä toimittavat esimerkiksi Linka Solutions, X.Bike, Lattis ja Bitlock.

4 VASTUUKYSYMYKSET

Vastuukysymyksissä kaikki riippuu siitä, millaisella operointimallilla järjestelmä toteutetaan. Jos oletetaan, että Kouvolan kokeilussa järjestelmä toteutetaan ”avaimet käteen” -mallilla, on vastuu pyörien kunnosta, lukkojen toimivuudesta, sovelluksen häiriöttömästä käytöstä, maksuliikenteen sujuvuudesta ja reklamaatioiden selvittelystä järjestelmän operaattorilla. Tästä saattaa muodostua ongelmia, jos palveluntarjoajan kanssa tehtävä paikallinen yhteistyö ei ole riittävän tiivistä ja yhteisiä pelisääntöjä kaupungin kanssa ei ole sovittu alusta alkaen. Tästä syystä en suosittele Kouvolan järjestelmän toimittajaksi kaikista suurimpia yrityksiä, vaan pienempää, mieluiten eurooppalaista yritystä jolle eurooppalaiset toimintatavat ja lainsäädäntö ovat tuttuja.

Kokeiluvaiheen ongelmien ja reklamaatioiden selvittelyn sujuvuuden kannalta on erittäin tärkeää, että kaupungeissa toimii henkilö tai henkilöitä, jotka edustavat kaupunkijärjestelmää joko järjestelmätoimittajan tai kaupungin mandaatilla. Ongelmatilanteissa asiakkaat ovat ensisijaisesti yhteydessä näihin henkilöihin, eivätkä esimerkiksi palveluntarjoajan yleiseen asiakaspalvelunumeroon, johon todennäköisimmin ei vastata suomeksi.

Kaupunkipyöräjärjestelmien käyttöehdot eri puolilla maailmaa ovat hyvinkin kattavia. Tässä esimerkit Los Angelesista <https://bikeshare.metro.net/user-agreement/> ja Helsingistä <https://www.hsl.fi/kaupunkipyörät/käyttöehdot>. Tiivistetysti voi sanoa, että käyttöönottohetkellä asiakas hyväksyy pyörän sellaisena kuin se on, rikkinäisen pyörän käyttöönoton ollessa kiellettyä. Pyörä on käyttäjän vastuulla ajon aikana ja käyttäjä vastaa myös siitä, että hän käyttää pyörää paikallisten lakien ja liikennesäännösten mukaisesti. Palveluntarjoaja ei ole vastuussa pyörällä aiheutuneista onnettomuuksista ja vahingoista, jolleivät ne johdu ennalta-arvaamattomasta normaalien käytön aikana tapahtuvasta laiterikosta. Alaikärajat pyörän käytölle vaihtelevat. Helsingissä ikäraja on 15-vuotta ja suosittelen samaa Kouvolaan.

Kokeiluvaiheessa ongelmia varmasti syntyy ja niihin on pystyttävä vastaamaan mahdollisimman nopeasti ja avoimesti, jotta asiakkaiden käyttökokemus säilyy hyvänä. Käyttäjistä on tunnettava siltä, että myös heillä on oikeasti mahdollisuus vaikuttaa siihen, millaiseksi järjestelmä muodostuu.

5 EHDOTUS TOIMINTAMALLIKSI

Sekä asiakastutkimus, haastattelut, kaupunkien resurssit, että tekemäni muu selvitystyö ja tutkimus tukevat sitä, että Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilulle toimivin malli rakentuisi asemattoman ”avaimet käteen” -kaupunkipyöräjärjestelmän ympärille. Tässä mallissa varsinaista kaupunkipyöräjärjestelmää pyörittää ja kaluston toimittaa siihen tiettyjen ominaisuuksien ja reunaehtojen perusteella valittu palveluntarjoaja, ja hänen vastuullaan ja taloudellisella riskillään varsinainen kaupunkipyöräjärjestelmä toimii.

Useimmat palveluntarjoajat palkkaavat kohteisiin edustajan joka heidän puoleltaan vastaa järjestelmän toimivuudesta, pyörien huolloista ym. käytännön asioista. Juuri oikeanlaisen palveluntarjoajan valitseminen on ratkaisevaa kokeilun onnistumisen kannalta, joten ehtojen määrittely sille, millä kriteereillä palveluntarjoaja valitaan, on erittäin tärkeää.

Koska ”avaimet käteen” -palveluntarjoaja kantaa kokeilun taloudellisen riskin, on Kouvolan ja Kotkan osattava myös markkinoida kaupunkiaan heille päin ja perusteltava palveluntarjoajille, miksi tänne kannattaa tulla.

Painottaisin järjestelmän toimittajaa valittaessa myös seuraavaa seikkaa. Kuten haastatteluosiossa mainitsin, monet asiantuntijat ovat sitä mieltä, että etenkin pienemmissä kaupungeissa pyörien paikallinen brändi on erittäin tärkeässä roolissa asiakkaan kokeman mielikuvan muodostumisessa. Paras vaihtoehto olisi, jos kummassakin kaupungissa pyörät voitaisiin brändätä juuri siihen kaupunkiin sopiviksi. Tämä voidaan tehdä solmimalla yhteistyösopimukset tunnettujen vetovoimaisten paikallisten yritysten tai muiden toimijoiden kanssa. Tällöin asukkaat kokisivat kaupunkipyörät enemmän ”omikseen” verrattuna siihen, että ne ovat jonkun monikansallisen miljardirahoituksen saaneen jättiyrityksen tänne vain ”dumppaamat”. Esimerkkinä Kouvolassa voi olla vaikkapa Laku-pyörät ja Kotkassa Pasaati-pyörät.

Vaikka tällä hetkellä suurin osa asemattomista pyöristä on brändätty järjestelmätoimittajien omiksi pyöriksi, on osa toimittajista valmiita myös paikalliseen brändäykseen. Slush Y Mobility -konferenssissa oBiken edustaja mainitsi juuri

tästä asiasta, ja Urbo Solutions kertoo nettisivuillaan olevansa valmis myös paikallisten mainossopimusten tekemiseen.

Tämän lisäksi ehdotan, että kaupunkien yhteiselle Kouvola ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilu -hankkeelle perustetaan projektityöryhmä, joka edesauttaa palveluntarjoajan työtä toimien paikallisen tason asiantuntijana ja toteuttajana yhteistyökumppanien, markkinoinnin, viestinnän, projektin koordinoinnin ja vastaavien asioiden suhteen. Haluttaessa myös pyörien huolto ja tasaus (asemien tasainen täyttöaste) voidaan hoitaa yhteistyössä kaupungin ja palveluntarjoajan kanssa, esimerkiksi työllistämistoimenpiteiden kautta.

Projektityöryhmä koostuu hanketta varten valitusta projektikoordinaattorista, joka toimii hankkeen kasvoina, käytännön toimien koordinoijana ja toteuttajana sekä yhteyshenkilönä kaikkien eri osapuolten ja sidosryhmien välillä. Projektikoordinaattori voi olla kaupungin jo olemassa oleva työntekijä, hänet voidaan palkata, tai palvelu voidaan ostaa ostopalveluna. Kenties palveluntarjoajan edustaja ja kaupunkien hankkeen projektikoordinaattori voi olla sama henkilö, tosin tässä mallissa on riskinsä. Lisäksi projektityöryhmässä on projektipäällikkö, joka vastaa hankkeen toteutumisesta ja on vastuussa hankkeen osalta taloudesta ja raportoinnista esimerkiksi Liikennevirastolle. Projektipäällikkö valitaan kaupunkien virkamiehistä. Heidän lisäksi työryhmässä olisi asiantuntijajäseniä (2-4 kpl) molemmista kaupungeista sekä mahdollisesti myös sidosryhmien edustajia (esim. Pyöräliitto).

Projektityöryhmän roolina olisi hakea rahoitusta, selvittää ja valita palveluntarjoaja kaupunkipyöräkokeilulle, auttaa palveluntarjoajaa käynnistämään kaupunkipyöräkokeilu, kokeilun aikana toimia tiiviissä yhteistyössä palveluntarjoajan ja etenkin käyttäjien kanssa kehittämällä järjestelmää koko ajan asiakaslähtöisesti, kerätä jatkuvasti tietoa kokeilusta ja kauden päätyttyä analysoida kokeilun tulokset ja tehdä päätökset jatkosta. Jos Kouvola ja Kotka päätyvät kaupunkipyöräkokeilussaan valitsemaan asemattoman ”avaimet käteen” -kaupunkipyörämallin, jää kaupunkien rahoitettavaksi ainoastaan projektiryhmän toiminta ja siihen liittyvät kulut. Hankkeen kokonaisbudjetti tässä tapauksessa olisi alustavasti noin 60-80 000€.

Kokeilun onnistumisen kannalta tärkein asia rahoituksen lisäksi on toimiva vuoropuhelu kaupunkien projektiryhmän, palveluntarjoajan, käyttäjien ja muiden sidosryhmien välillä. Tähän suosittelen kehitettäväksi avointa keskustelualustaa (esim. facebook-ryhmä) ja säännöllisin väliajoin pidettäviä projektipalavereja eri toimijoiden kesken.

LÄHTEET

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-12_kaupunkipyoran_toimintamalli_web.pdf

https://www.hel.fi/static/liitteet/hkl/kaupunkipyorapalvelun_kayttajatutkimus.pdf

https://www.turku.fi/uutinen/2017-09-05_kaupunkipyorien-palveluntarjoaja-valittu-turkuun

<https://www.hsl.fi/uutiset/2017/kaupunkipyorat-jo-olennainen-osa-joukkoliikennetta-11261>

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005424785.html>

<https://www.ft.com/content/cc1107e8-cb5f-11e7-ab18-7a9fb7d6163e>

<https://twitter.com/docklessbike>

<https://www.moottori.fi/liikenne/jutut/kaupunkipyorat-jaavat-espooseen-lansimetrosta-odotetaan-vetoapua/>

http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Dockless_bikesharing_position_ECF_UITP_.pdf

<https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>

https://www.turku.fi/uutinen/2017-10-26_talvipyorailyn-testireitti-keskustan-alueelle

<https://pyoraliitto.fi/pyorailytalvi-alkaa-pidetaan-pyorat-pyorimassa/>

<https://bikeshare.metro.net/user-agreement/>

<https://www.hsl.fi/kaupunkipyörät/käyttöehdot>