

Antti Lääperi

Kouvolan kaupunkipyöräselvitys

Verkkokyselyn ja haastatteluiden analysointi,
kaupunkipyöräjärjestelmien vertailu ja ehdotus
kokeilun toimintamalliksi

TIIVISTELMÄ

1/2018

Tämä on tiivistelmä Kouvolan kaupungin Viisaan liikkumisen (VILKAS) hankkeen työryhmän tilaamasta Kouvolan kaupunkipyöräselvityksestä, jolla pyrittiin selvittämään millaista kaupunkipyöräjärjestelmää Kouvolassa kesällä 2018 kannattaa kokeilla ja mitä mieltä tulevat käyttävät ovat kaupunkipyöristä ja niiden tarpeellisuudesta Kouvolassa. Mahdollinen kaupunkipyöräkokeilu tehdään yhteishankkeena Kotkan kaupungin kanssa, joka myös aikoo pilotoida kaupunkipyöriä ensi kesänä. Kouvola ja Kotka hakevat hankkeelle Liikenneviraston Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2018.

Kaupunkipyöräselvityksen toteutti XAMK:n palvelumuotoilun opiskelija Antti Lääperi, joka on keväästä 2017 lähtien ollut mukana Kotkan kaupunkipyörähankkeessa sekä selvittänyt kaupunkipyörien toimintamahdollisuuksia pienissä ja keskisuurissa suomalaisissa kaupungeissa elo-joulukuun 2017 osallistamalla LevelUp StartUp -kiihdyttämöön.

Kaupunkipyöräselvitys toteutettiin asiakastutkimuksella, johon kuului sekä verkkokysely että haastatteluja, vertailemalla erityyppisiä kaupunkipyöräjärjestelmiä sekä keskustelemalla eri alojen asiantuntijoiden kanssa heidän näkemyksistään toimivasta mallista.

Asiakastutkimuksen verkkokyselyyn vastasi 211 henkilöä joista 83% oli sitä mieltä, että Kouvolaan tarvitaan kaupunkipyöräjärjestelmä. Alue, jolta pyöriä halutaan saada käyttöön, keskittyy Kouvolan keskustaan, jonka sisällä erityisiksi painopistealueiksi muodostuivat Matkakeskus, Manski, Kasarminmäen kampus ja yrityspuisto, Urheilupuisto, KSAO:n toimipisteet Tornionmäessä, Eskolanmäen koulun ympäristö, Kellomäen Lidl ja McDonalds, Prismakeskus, Veturi sekä hiukan kauempana Tykkimäki.

Vastaajat toivoivat, että tuleva järjestelmä olisi mahdollisimman helppo käyttää mieluiten mobiilisovelluksen avulla, pyöriä tulisi olla riittävästi mutta järjestelmän ei kuitenkaan tulisi lisätä kaupungin kuluja huomattavasti. Vastaukset siitä tulisiko pyöriä lainata kiinteiltä asemilta kuten Helsingissä, vai voisiko järjestelmä olla asematon eli pyörän voisi vuokrata mistä vain, menivät puoliksi. Kyselyssä käy ilmi, että etenkin Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä on suurimmalle osalle vastaajista tuttu ja moni on sitä käyttänytkin kokemusten ollessa positiivisia.

Asiakashaastatteluissa korostuivat erot paikkakuntalaisten ja ulkopaikkakuntalaisten välillä. Haastateltujen paikkakuntalaisten suhtautuminen kaupunkipyöriin oli huomattavasti skeptisempää kuin ulkopaikkakuntalaisten, joista lähes kaikki kokivat, että heille olisi hyötyä Kouvolassa toimivasta kaupunkipyöräjärjestelmästä. Paikkakuntalaisten suurimmat epäilyksenaiheet liittyivät siihen, onko Kouvolassa tarpeeksi käyttäjiä kaupunkipyörille ja kuinka paljon järjestelmä tulee kaupungille maksamaan.

Eri kaupunkipyöräjärjestelmiä vertailtaessa käy selväksi, että yhteishankkeen kaupunkipyöräkokeilu kannattaa toteuttaa asemattomalla ”avaimet käteen” -mallilla. Tässä mallissa kaupungin rooli on toiminnan mahdollistaja ja kaupunkipyöräilyn edistäjä, kaupunkipyörätoimittajan kantaessa operatiivisen ja taloudellisen vastuun järjestelmästä. Monet toimittajat markkinoivat tätä mallia ilmaisena kaupungeille, mutta ilman mitään

panostuksia kaupungin taholta tälläkään malli ei tule toimimaan. Suomessa tällä mallilla toimivia kaupunkipyöräjärjestelmiä ei ole vielä toiminnassa, mutta maailmanlaajuisesti tämä on nopeimmin kasvava tapa toteuttaa kaupunkipyöräjärjestelmiä. Malliin liittyy riskejä, koska kaupungin vaikutusmahdollisuudet järjestelmän operoimiseen ja jatkuvuuteen ovat pienemmät kuin muissa malleissa, mutta riskejä voidaan minimoida kilpailuttamalla kaupunkipyörätoimittaja sopivien kriteerien avulla.

Asiantuntijakeskusteluissa esille nousi epäily juuri siitä, kuinka kannattavalla liiketoimintamallilla monet kaupunkipyörätoimittajat toimivat. Suurimmat yritykset kahmivat markkinaosuuksia dumppaamalla kohteisiin suuria määriä pyöriä ja hinnoittelemalla järjestelmiään aggressiivisesti. Tämä on johtanut jo nyt isojenkin toimijoiden konkurssiin. Toisaalta asiantuntijoiden mielestä toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä on monella tasolla merkittävä vetovoimatekijä ja kasvun moottori, unohtamatta ympäristöarvoja.

Kokeilun onnistumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että vuoropuhelu kaupungin, toimittajan ja käyttäjien välillä on sujuvaa ja että järjestelmää voidaan ketterästi muokata vastaamaan paikallisia tarpeita. Kilpailutus eri kaupunkipyörätoimittajien välillä on toteutettava huolella, jotta valittu operaattori on sellainen, jonka kanssa yhteistyö sujuu hyvin ja joka on valmis panostamaan muidenkin kuin suurkaupunkien tarpeisiin.

Kaupunkien panostus hankkeeseen koostuu siitä, että Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilu -hankkeelle tulee perustaa projektityöryhmä, joka koostuu projektipäälliköstä (kaupungin virkamies), projektikoordinaattorista joka vastaa käytännön toiminnasta (kaupunki tai ostopalvelu), asiantuntijajäsenistä molemmista kaupungeista, mahdollisesti sidosryhmien edustajia (esim. Pyöräliitto) sekä järjestelmätoimittajan edustaja. Työryhmän tehtävänä on hakea hankkeelle rahoitusta, selvittää, kilpailuttaa ja valita palveluntarjoaja kaupunkipyöräkokeilulle, auttaa palveluntarjoajaa kokeilun ajan kehittämään palvelua asiakaslähtöisesti yhdessä käyttäjien kanssa, edistää pyöräilykulttuuria kaupungeissa, toimia rajapintana kaikkien eri sidosryhmien välillä, kerätä jatkuvasti tietoa kokeilusta sekä kokeilukauden päätteeksi analysoida tulokset ja tehdä päätös jatkosta.

Kouvolan ja Kotkan kaupunkipyöräkokeilun yhteisbudjetiksi on arvioitu n.64 000€ jolloin jos Liikennevirasto myöntää hankkeelle valtionavustusta jää kummankin kaupungin osuudeksi n.8000€.