

Pro Teesi



Kaupunkipyörät – lyhytkestoinen ilmiö vai varteenotettava liikkumispalvelu?

Sana kaupunkipyörä alkaa olla tuttu suurelle osalle suomalaisista, mutta mikä kaupunkipyörä on, ja mistä koko idea on lähtöisin? Yksinkertaistettuna kaupunkipyörät ovat yhteiskäyttöpyöriä, jotka ovat kaupungissa ihmisten käytettävissä usein jonkinlaista maksua vastaan. Ensimmäiset kaupunkipyörät tuotiin Amsterdamin kaduille 1960-luvulla, ja niitä kutsuttiin nimellä Witte Fietsen. Toimintamalli oli silloin hyvin yksinkertainen. Ylimääräisiä romupyöriä maalattiin valkoisiksi ja jätettiin kaduille vapaasti kaikkien käytettäväksi. Toisen sukupolven kaupunkipyörät aloittivat toimintansa ensimmäisenä Tanskassa 1990-luvulla. Näitä pyöriä ylläpidettiin nyt kaupunkien toimesta, ja ne toimivat kolikkopantilla. Myös Helsingissä oli toiminnassa samantapainen kolikkopantillinen järjestelmä 2000-luvun alusta aina vuoteen 2010 asti.

Ensimmäinen laajamittainen kolmannen sukupolven kaupunkipyöräjärjestelmä toteutettiin vuonna 2005 Lyonissa. Tämä järjestelmä vaati käyttäjältä rekisteröitymisen palveluun, jossa jokainen pyörää lainaava henkilö voitiin tunnistaa. Juuri käyttäjien tunnistettavuus oli suuri murros kaupunkipyörien maailmassa. Lyonin järjestelmä toimi yhdessä vuonna 2007 avatun Pariisin kaupunkipyöräjärjestelmän kanssa suunnannäyttäjänä kaupunkipyörien maailmanlaajuiselle yleistymiselle.

Helsinki sai uuden sukupolven kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöön vuonna 2016. Modernia kaupunkipyöräjärjestelmää suunniteltiin jo vuonna 2010, mutta silloin kustannukset olivat liian korkeat. Keväällä 2019 Helsingin huippusuositut kaupunkipyörät ovat aloittamassa jo neljännen kautensa.

Mitä isot edellä, sitä pienemmät perässä! Sanonta on osoittautunut pitäväksi ainakin kaupunkipyörien osalta. Ranskasta lähtenyt kaupunkipyörien aalto rantautui Suomessa ensin Helsinkiin mutta on laajentunut nopeasti myös pienempiin kaupunkeihin. Järjestelmiä avattiin Helsingin jälkeen Espooseen sekä Turkuun ja tänä vuonna myös Vantaalle, Ouluun sekä Kuopioon. Tulevaisuudessa saatetaan kaupunkipyörillä polkea lisäksi ainakin Tampereella ja Jyväskylässä.

Uusien kaupunkipyöräkaupunkien synnyn ohella myös olemassa olevat pyöräjärjestelmät laajenevat. Esimerkiksi Helsingissä järjestelmä on kasvanut 50 asemasta ja 500 pyörästä yli 200 asemaan ja 2000 pyörään.

Helsingin kymmenvuotinen kaupunkipyöräsopimus nykyisen toimittajan kanssa päättyy vuonna 2025. Myös Espoo ja Vantaa ovat kilpailuttaneet sopimuksensa päättämään samana vuonna. Toivottavasti saamme silloin pääkaupunkiseudulle yhteisen kaikki kaupungit ja kaupunginosat kattavan kaupunkipyöräjärjestelmän. Miksi ei vaikka sähköavusteisen?

Pro Teesi



Mikä kaupunkipyörissä sitten viehättää? Poliitikko toisensa jälkeen tekee valtuustoaloitteita kaupunkipyörien hankkimisesta omaan kuntaansa, ja ne on kirjattu suurimpien kaupunkiemme strategioihin. Ovatko kaupunkipyörät kuitenkin vain 2010-luvun villitys vai ovatko ne oikeasti varteenotettava liikkumispalvelu?

Kaupunkipyörät vastaavat useaan aikamme suureen yhteiskunnalliseen haasteen. Ilmastonmuutos pakottaa meidät ajattelemaan ja toimimaan monin verroin kestävämmän ja resurssiviisaamman kuin miten tällä hetkellä teemme, siksi pyöräliikenteen roolia kaupungeissa ei voida sivuttaa. Nyky-yhteiskunta tuskailee myös liikkumattomuudesta aiheutuvien terveyshaittojen kanssa. Useat tutkimukset ovatkin osoittaneet, että arkiliikuntaa lisäämällä saavutettaisiin yhteiskunnallisesti merkittäviä parannuksia kansanterveyteen. Arkiliikunnan lisäämisessä kaupunkipyörillä on taatusti oma roolinsa.

Helsingin kaupunkipyörät toimivat oivana esimerkkinä siitä, että kaupunkipyörät todella ovat varteenotettava liikkumispalvelu ja ne ovatkin olleet monella mittarilla suuri menestys. Niillä poljetut valtavat matkamäärät ovat tehneet pyöräliikenteestä entistä näkyvämpää. Pyöräilyn lisääntyvä näkyvyys puolestaan muuttaa suhtautumista pyöräliikenteeseen. Pyöräilyä ei pidetäkään enää vain hyväkuntoisten liikuntaharrastuksena, vaan käteväenä ja täysin muihin kulkumuotoihin vertautuvana liikkumisvaihtoehtona. Monet,

jotka eivät ole ennen sen enempää pyöräilleet, ovat löytäneet pyörän kulkumuotona, vähintään täydentämään joukkoliikenteen matkaketjuja. Kirsikkana kakun päällä, kaupungin palveluun käyttämä raha on ollut suuresta suosiosta johtuen paljon budjetoitua pienempää.

Hyvänä esimerkkinä kaupunkipyörien kannattavuudesta toimivat myös amerikkalaiset kyytipalvelujätit Uber ja Lyft, jotka ovat molemmat ostaneet omat jo olemassa olevat kaupunkipyöräoperaattorit. Toinen esimerkki taloudellisesti kannattavasta toiminnasta ovat kiinalaiset Mobike ja Ofo, jotka ovat molemmat alle kymmenessä vuodessa nousseet tyhjästä miljardiluokan yrityksiksi.

Kestävän liikkumisen, terveyshyötyjen ja kannattavan bisneksen lisäksi kaupunkipyörät tuntuvat olevan osa nykyaikaisen itseään kunnioittavan kaupungin imagoa. Kaupungit kamppailevat kiristyvässä globaalissa kilpailussa elinvoimaisuudesta, ja kaupunkipyöristä onkin tullut yksi elinvoimaisen ja modernin kaupungin tunnusmerkeistä. Kaupungit ovat myös entistä paremmin ymmärtäneet, että pyöräliikenne on osa toimivan kaupungin liikennejärjestelmää ja kaupunkipyörät yksi palanen sekä liikenne- että joukkoliikennejärjestelmää. Kaupunkipyöräjärjestelmät eivät toki yksinään riitä nostamaan pyöräliikennettä osaksi liikennejärjestelmää, sillä ilman pyöräliikenteelle osoitettua infrastruktuuria on myös kaupunkipyörällä liikkuminen haastavaa.

Pro Teesi



Edellä mainittujen asioiden lisäksi kaupunkipyöristä löytyy myös monia muita ulottuvuuksia, joita ei usein tule ajatelleeksi. Asemiin pohjaavat kaupunkipyörät luovat kohtaamispaikkoja kaupunkeihin ja toimivat myös maamerkkeinä. Toteamuksen ”Nähdään sillä ja sillä kaupunkipyöräasemalla” kuuleekin usein Helsingin kaduilla. Kaupunkipyörien palvelualueita voi verrata myös ajatukseen ratikka- tai metrokaupunginosista.

Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat myös suunnannäyttäjiä liikkumisdatan tuottamisessa. Järjestelmien keräämää dataa hyödynnetäänkin jatkuvasti palvelun kehittämisessä, esimerkiksi pyörien asemalta toiselle tasaisemisessa ja asemaverkoston suunnittelussa. Datan hyödyntämisessä on kuitenkin vielä paljon kääntämättömiä kortteja. Kaupunkipyörien käytön analysointi voisikin paljastaa kaupungeistamme asioita, joita staattiset tilastot eivät kerro. Millaisessa kaupunkiympäristössä sijaitsevat aktiivisimmat pyöräasemat? Entä ovatko kalliolaiset enemmän iltaihmissiä kuin esimerkiksi munkkivuorelaiset?

Niin kyselyt, artikkelit kuin sosiaalisen median julkaisutkin osoittavat kaupunkipyörien olevan ihmisille myös muuta kuin puhtaasti rationaalisin perustein valittu liikumispalvelu. Joillekin jakamisen kulttuuri saattaa olla tärkeää, kun taas toiset haluavat olla osa ilmiötä, jollaiseksi ainakin Helsingin kaupunkipyörät ovat nousseet. Kaupunkipyörää käyttämällä voi näin ollen rakentaa ja osoittaa omaa identiteettiään sekä yhteen-

kuuluvuutta muiden kanssa. Mielenkiintoista olisikin tietää, kuinka paljon kaupunkipyörien käyttöön vaikuttavat niin sanotut pehmeät tekijät. Toisaalta ei kaupunkipyöriä oikeasti käytettäisi, elleivät ne olisi kätevä, aikaa ja rahaa säästävä palvelu.

Niklas Aalto-Setälä & Mikko Raninen