

KYSELYTUTKIMUS KAUPUNKIPYÖRIEN KÄYTTÖÖN JA KÄYTTÄMÄTTÖMYYTEEN LIITTYVISTÄ TEKIJÖISTÄ HELSINGIN, ESPOON JA VANTAAN ALUEILLA

Tuija Mikkonen



Johdanto



- On tiedossa, että tällä hetkellä kaupunkipyöräpalvelu ei tavoita kaikkia väestöryhmiä tasapuolisesti ja siksi aiheutta on tärkeää tutkia lisää.
 - Vuonna 2017 Helsingissä tyypillinen kaupunkipyörän käyttäjä oli nuorehko kantakaupungin alueella asuva mies.
- Nykyisin ei riitä, että tutkitaan vain käyttäjiä. Tietoa tarvitaan myös ei-käyttäjistä.
- Lisäksi tietoa tarvitaan käytön ja käyttämättömyyden syistä.
- Liikuntatieteiden maisteriopiskelija Tuija Mikkonen ja Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL) toteuttivat loppuvuodesta 2019 kyselytutkimuksen, jossa tutkittiin Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyörien käyttäjiä ja ei-käyttäjiä sekä käytön ja käyttämättömyyden syitä.
- Asiantuntijana tutkimuksessa toimi HSL:n erityisasiantuntija Tarja Jääskeläinen.



Kaupunkipyöräjärjestelmä

Kaupunkipyöräjärjestelmä



- Pyörien yhteiskäyttöjärjestelmä, jossa pyörän saa helposti käyttöönsä kohtuullisin kustannuksin.
- Vastaa yleensä niin kutsuttuun ”viimeisen kilometrin ongelmaan”.
- Kaupunkipyöräjärjestelmää pidetään käyttäjälleen helppona ja yksinkertaisena vaihtoehtona verrattuna omaan pyörään.
- Käytetään tyypillisesti lyhyillä matkoilla, jotka kestävät noin 15 minuuttia.
- Rekisteröityminen edellyttää usein pankki- ja luottokorttitietojen kirjaamista, josta käyttömaksut voidaan veloittaa suoraan.
- Käyttömaksuun kuuluva ajoaika on monissa järjestelmissä rajoitettu 30 minuuttiin per pyörä, jonka jälkeen ajamisesta aletaan periä ylimääräistä maksua.

Kaupunkipyöräjärjestelmien kehittymisen aikakaudet



Ensimmäinen aikakausi

Ensimmäisen kerran kaupunkipyörät otettiin käyttöön 1960-luvulla Amsterdamissa. Pyörät oli maalattu valkoiseksi ja ne olivat kaupunkilaisten vapaassa käytössä. Kausi oli lyhyt, koska iso osa pyöristä löytyi ensimmäisten päivien aikana kanaalista tai ne oli varastettu.

Toinen aikakausi

1990-luvun alussa kaupunkipyörät otettiin uudelleen käyttöön Tankassa. Tuolloin pyörän sai käyttöönsä kolikkopantilla. Pieni pantti ei kuitenkaan estänyt pyöriin kohdistuvaa väärinkäyttöä. Pyöriä otettiin pitkäksi aikaa omaan käyttöön tai ne varastettiin. **Toista aikakautta kutsutaan usein kolikkopyöräjärjestelmien aikakaudeksi.**

Kolmas aikakausi

Kolmatta aikakautta kuvastaa teknologian mukaantulo osaksi kaupunkipyöräjärjestelmiä, ja siksi aikakautta kutsutaan IT-pohjaisten järjestelmien aikakaudeksi. Pyörät otetaan käyttöön ja ne palautetaan niille varatuille asemille. Monet nykyisistä järjestelmistä ovat kolmannen aikakauden järjestelmiä.

Neljä aikakausi

Kolmanteen aikakauteen verrattuna neljännen aikakauden järjestelmissä on pystytty hyödyntämään vielä aikaisempaa enemmän teknologiaa ja kaupunkipyörät on kytketty paremmin osaksi joukkoliikennettä. Vuonna 2014 otettiin käyttöön ensimmäinen asematon kaupunkipyöräjärjestelmä.

Viides aikakausi

Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat viime vuosina kehittyneet kovaa vauhtia ja niiden rinnalle on tullut muita kulkutapavaihtoehtoja, kuten sähköpotkulaudat sekä sähköavusteiset pyörät. **Viidettä aikakautta kuvaa se, että kiinteistä kaupunkipyöräasemista on luovuttu kokonaan monissa järjestelmissä.**

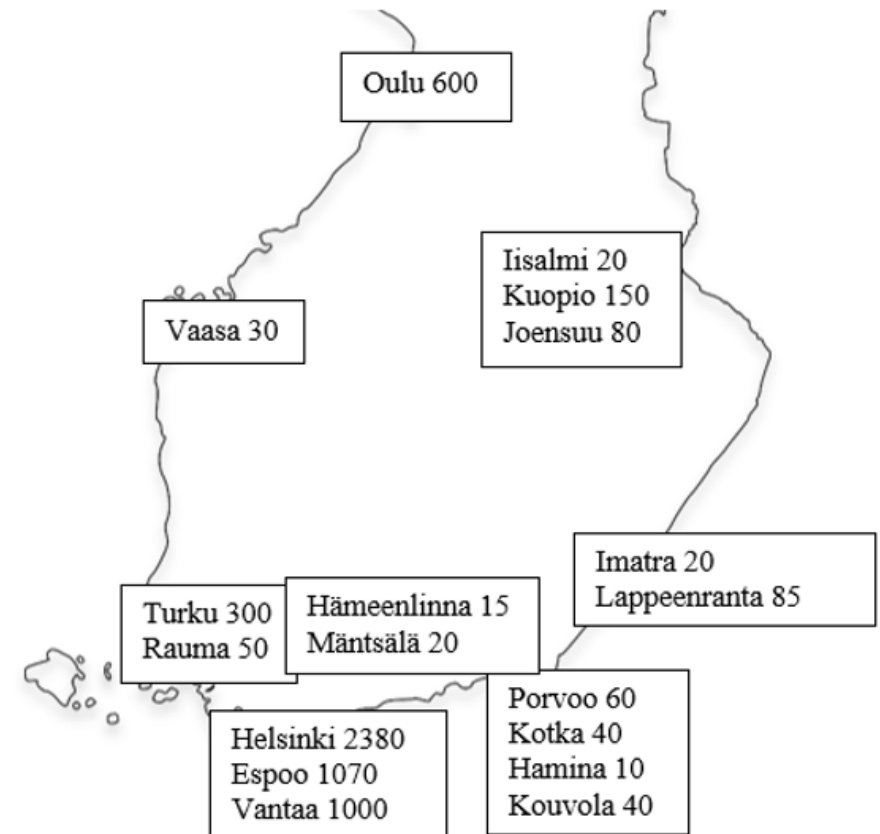
Kaupunkipyöräjärjestelmästä saatavia hyötyjä



Kaupunkipyöräjärjestelmät Suomessa



- Kolikkopyöräjärjestelmä otettiin ensimmäisen kerran käyttöön vuonna 2000 Helsingissä. Järjestelmä lakkautettiin vuonna 2009.
- Seuraavan kerran järjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2016. Helsingin kaupunkipyöristä tuli nopeasti erittäin suosittuja.
- Espoossa järjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2018 ja Vantaalla 2019.
- Helsingissä kaupunkipyörien käyttöaste on ollut todella hyvä, Espoossa hieman matalampi ja Vantaalla se jäi varsin alhaiseksi.
- Vuonna 2019 Suomessa oli yhteensä 18 kaupunkipyöräpalvelua.
 - Turussa kaupunkipyörät ovat käytössä ympäri vuoden.
 - Kuopiossa on käytössä Suomen ainoat sähköavusteiset kaupunkipyörät.



Kaupunkipyöräjärjestelmät ja pyörien lukumäärät Suomessa (toukokuu 2019).

Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttäjät ja ei-käyttäjät



→ Käyttäjät

- Usein miehiä
- Nuorempia
- Korkeammin kouluttautuneita
- Tienaavat keskimäärin paremmin
- Kaukasialaisia
- Asuvat lähellä kaupunkipyöräasemia

→ Ei-käyttäjät

- Usein naisia
- Vanhempia
- Alemmin kouluttautuneita
- Tienaavat keskimäärin vähemmän
- Enemmän muita rotuja kuin kaukasialaisia
- Kaupunkipyöräasemia ei ole lähellä kotia

Kaupunkipyöräjärjestelmien käyttö ja käyttämättömyys



→ Aikaisempien tutkimusten perusteella on tunnistettu, että käyttöön ja käyttämättömyyteen ovat yhteydessä seuraavat tekijät:





Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimuskysymykset

Kaupunkipyöräjärjestelmien käyttö ja käyttämättömyys



- **Tämän tutkimuksen tarkoituksena** oli selvittää, minkälaisia kaupunkipyöräjärjestelmän käyttäjät ja ei-käyttäjät ovat käyttäjäprofiileiltaan Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungin alueilla ja onko heissä eroa. Lisäksi tutkimuksessa oltiin kiinnostuneita, mitkä syyt motivoivat valitsemaan kaupunkipyörän liikkumismuodoksi ja toisaalta, mitkä syyt vaikuttavat siihen, että kaupunkipyörää ei valita kulkumuodoksi.
- **Tutkimuskysymykset**
- Eroavatko kaupunkipyörien käyttäjät ja ei-käyttäjät toisistaan?
 - Eroavatko Helsingin, Espoon ja Vantaan alueiden kaupunkipyörien käyttäjät ja ei-käyttäjät toisistaan?
 - Mitkä tekijät ovat yhteydessä kaupunkipyörän käyttöön ja käyttämättömyyteen ja mitä eroja on havaittavissa Helsingin, Espoon ja Vantaan välillä?

Tutkimusmenetelmät



- Kyselylomake suunniteltiin syksyllä 2019 Webpropol-kyselyohjelmistossa.
- Lomake koostui kolmesta osasta:
 - Sosiodemografiset tiedot
 - Toimintakyky, terveys ja liikuntatottumukset
 - Kaupunkipyörien käyttö ja käyttämättömyys
- Kysely käännettiin myös ruotsin ja englannin kielelle.
- Kyselyn sähköinen linkki lähetettiin joulukuussa 2019 HSL:n asiakaskirjeen mukana vastaajille.
- Kysely oli auki 11.–22.12.2019.
- Aineisto käsiteltiin SPSS-tilastointiohjelmalla. Aineiston analysoinnissa käytettiin seuraavia testejä:
 - Ristiintaulukointi ja Khiin neliö (χ^2) -testi
 - Kruskal-Wallis -testi
 - Mann-Whitney -testi



Kyselyn tulokset

Käyttäjät ja ei-käyttäjät (n= 3 379)



Erot käyttäjien ja ei-käyttäjien välillä olivat tilastollisesti merkitseviä, p-arvo <0,05.

Muuttuja	Kaupunkipyörien käyttäjät n=1344	Kaupunkipyörien ei-käyttäjät n=2035
Kotikunta	68 % helsinkiläisiä, 20 % espoolaisia, 5 % vantaalaisia	56 % helsinkiläisiä, 20 % espoolaisia, 13 % vantaalaisia
Sukupuoli	41 % miehiä, 57 % naisia	35 % miehiä, 63 % naisia
Ikä	28 % 25–34-vuotiaita, 13 % 55–64-vuotiaita	16 % 25–34-vuotiaita, 20 % 55–64-vuotiaita
Koulutus	52 % akateeminen koulutus, 11 % ammattiin johtava	34 % akateeminen koulutus, 23 % ammattiin johtava
Ammatti	28 % erityisasiantuntija, 4 % palvelu- ja myyntityöntekijä	24 % erityisasiantuntija, 7 % palvelu- ja myyntityöntekijä
Elämäntilanne	77 % työssäkäyvä, 5 % eläkeläinen	63 % työssäkäyvä, 17 % eläkeläinen
Työaika	85 % säännöllinen päivätyö, 5 % vuoro/yötyö	78 % säännöllinen päivätyö, 10 % vuoro/yötyö
Työn rasittavuus	82 % kevyt työ, 17 % kohtuullisesti rasittava	73 % kevyt työ, 23 % kohtuullisesti rasittava
Tulotaso vuodessa	27 % 20 001–40 000 euroa, 39 % 40 001–60 000 euroa	32 % 20 001–40 000 euroa, 34 % 40 001–60 000 euroa
Onko auto käytettävissä	50 % kyllä	57 % kyllä
Terveys	26 % erinomainen, 5 % kohtalainen	18 % erinomainen, 11 % kohtalainen
Liikunta-harrastaminen	12 % päivittäin, 41 % 2–3 krt/vko, 2 % ei lainkaan	15 % päivittäin, 34 % 2–3 krt/vko, 4 % ei lainkaan

Helsingin ja Espoon käyttäjät (n= 1 328)



- Vantaan käyttäjiä (n=16) ei otettu mukaan käyttäjien eroja vertailevaan analyysiin, koska tilastollisen analyysin edellytykset eivät olleet voimassa.
- Helsingin ja Espoon välillä havaittiin eroa vain muutamien tekijöiden osalta.
 - *Erot olivat tilastollisesti merkitseviä p-arvo <0,05.*

Muuttuja	Helsinki	Espoo
Kotikunta	80 % helsinkiläisiä, 9 % espoolaisia, 4 % vantaalaisia	7 % helsinkiläisiä, 86 % espoolaisia, 1 % vantaalaisia
Työn rasittavuus	81 % kevyt työ, 17 % kohtuullisesti rasittava	91 % kevyt työ, 8 kohtuullisesti rasittava
Sähköpotkulaudat*	11 % kyllä	4 % kyllä

*Oletko korvannut sähköpotkulaudoilla kaupunkipyörien käyttöäsi?

Helsingin, Espoon ja Vantaan ei-käyttäjät (n= 2 035)

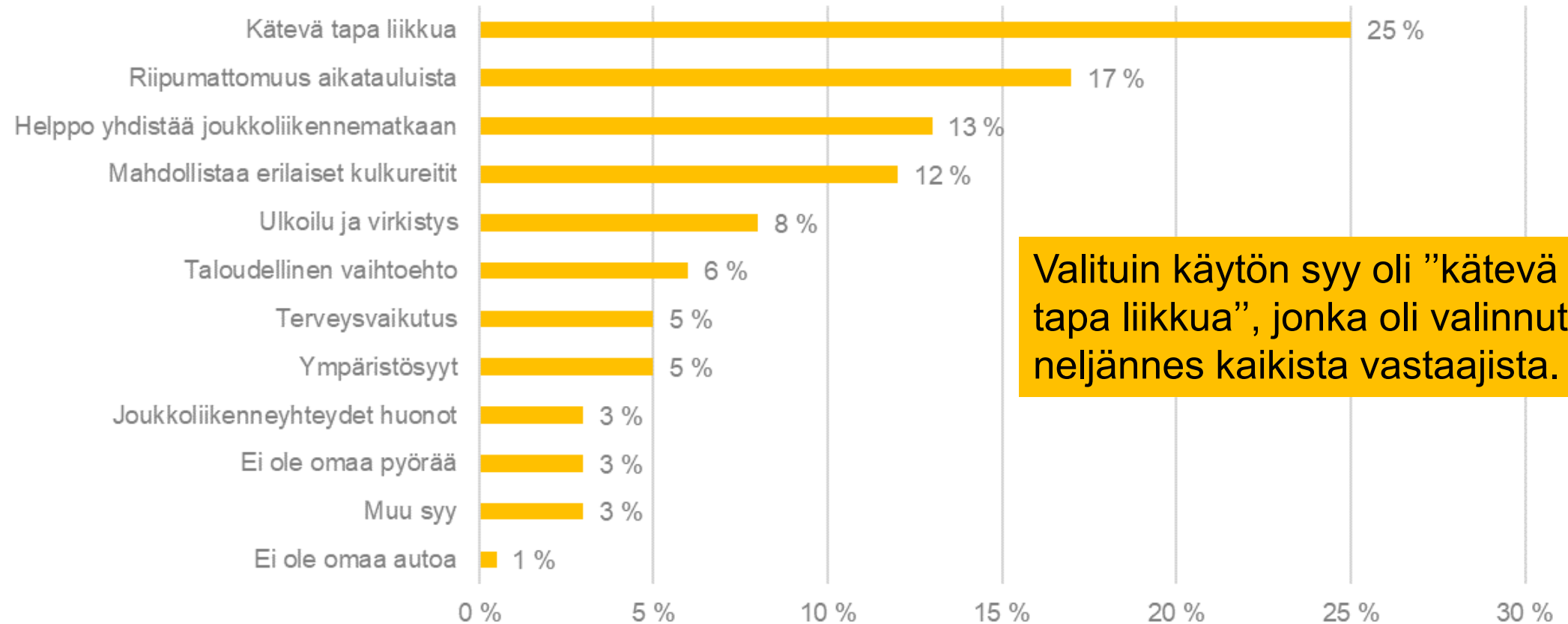
Erot kaupunkien välillä olivat tilastollisesti merkitseviä, p-arvo <0,05.



Muuttuja	Helsinki	Espoo	Vantaa
Kotikunta	72 % helsinkiläisiä, 7,5 % espoolaisia, 7 % vantaalaisia	3 % helsinkiläisiä, 91 % espoolaisia, 0 % vantaalaisia	5 % helsinkiläisiä, 0 % espoolaisia, 87 % vantaalaisia
Ikä	16 % 25–34-vuotiaita, 21 % 55–64- vuotiaita	15 % 25–34-vuotiaita, 12 % 55–64- vuotiaita	18 % 25–34-vuotiaita, 18 % 55–64- vuotiaita
Koulutus	35 % akateeminen koulutus, 22 % ammattiin johtava	36 % akateeminen koulutus, 21 % ammattiin johtava	19 % akateeminen koulutus, 34 % ammattiin johtava
Ammatti	24 % erityisasiantuntija, 6 % palvelu- ja myyntityöntekijä	25 % erityisasiantuntija, 7 % palvelu- ja myyntityöntekijä	16 % erityisasiantuntija, 17 % palvelu- ja myyntityöntekijä
Työaika	79 % säännöllinen päivätyö, 11 % vuoro/ötyö	82 % säännöllinen päivätyö, 5 % vuoro/ötyö	73 % säännöllinen päivätyö, 19 % vuoro/ötyö
Tulotaso vuodessa	33 % 20 001–40 000 euroa, 12 % 60 001–80 000 euroa	23 % 20 001–40 000 euroa, 17 % 60 001–80 000 euroa	27 % 20 001–40 000 euroa, 13 % 60 001–80 000 euroa
Asuuko kotona muita	68 % kyllä	76 % kyllä	76 % kyllä
Onko auto käytettävissä	55 % kyllä	65 % kyllä	62 % kyllä
Liikunta-harrastaminen	15 % päivittäin, 34 % 2–3 krt/vko, 4 % ei lainkaan	14 % päivittäin, 39 % 2–3 krt/vko, 2 % ei lainkaan	20 % päivittäin, 30 % 2–3 krt/vko, 7 % ei lainkaan
Sähköpyörät*	41 % kyllä	53 % kyllä	53 % kyllä

*Jos tarjolla olisi
sähköpyöriä,
käyttäisikö niitä?

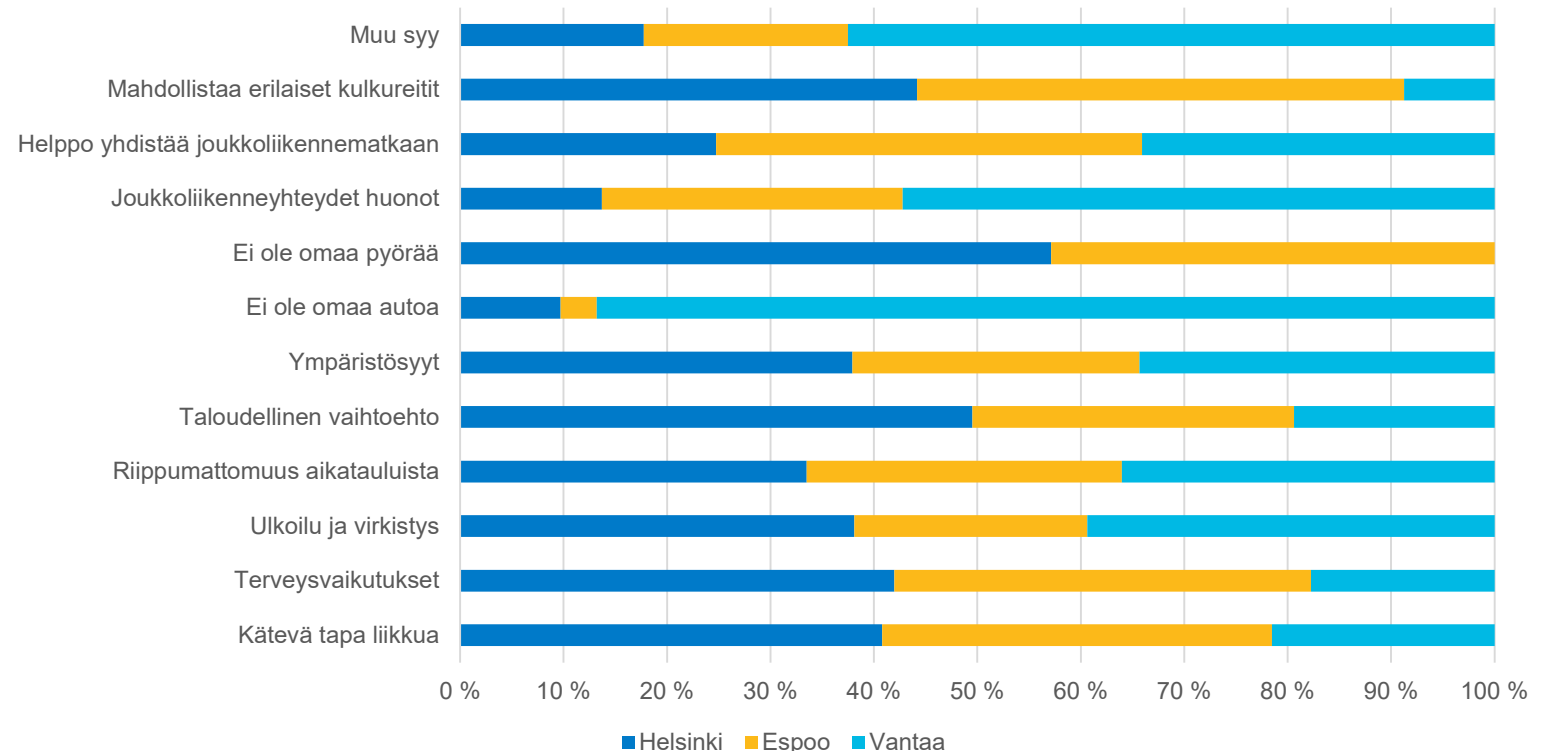
Käyttöön yhteydessä olevat tekijät (kaikki käyttäjät)



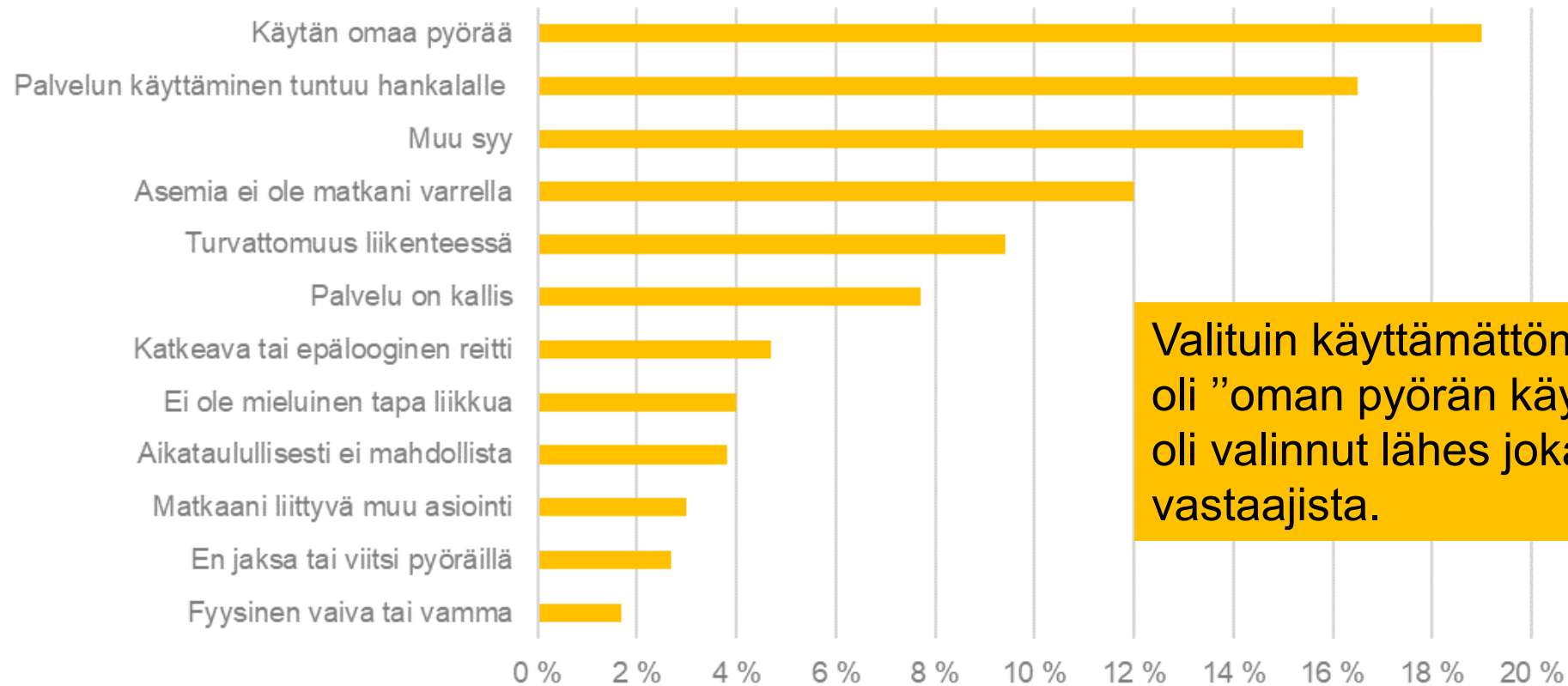
Helsingin, Espoon ja Vantaan väliset erot käytön syissä



- Vaihtoehto ”kätevä tapa liikkua” oli valittu Helsingissä ja Espoossa useammin verrattuna Vantaaseen.
- Vaihtoehto ”ei ole omaa autoa” oli valittu Vantaalla huomattavasti useammin kuin Helsingissä ja Espoossa.
- Helsingissä kaupunkipyörän käytön syyksi valittiin vaihtoehto ”ulkoilu ja virkistys” useammin kuin Espoossa.
- Vaihtoehto ”huonot joukkoliikenneyhteydet” erosi kaikkien kaupunkien välillä. Espoossa ja Vantaalla tämä vaihtoehto valittiin useammin kuin Helsingissä.
- ”Helppo yhdistää joukkoliikennematkaan” -vaihtoehto valittiin Espoossa useammin kuin Helsingissä.
- **Vantaan osalta tulokset vain suuntaa antavia, koska otoskoko pieni (n=16).**



Käyttämättömyyteen yhteydessä olevat tekijät (kaikki ei-käyttäjät)

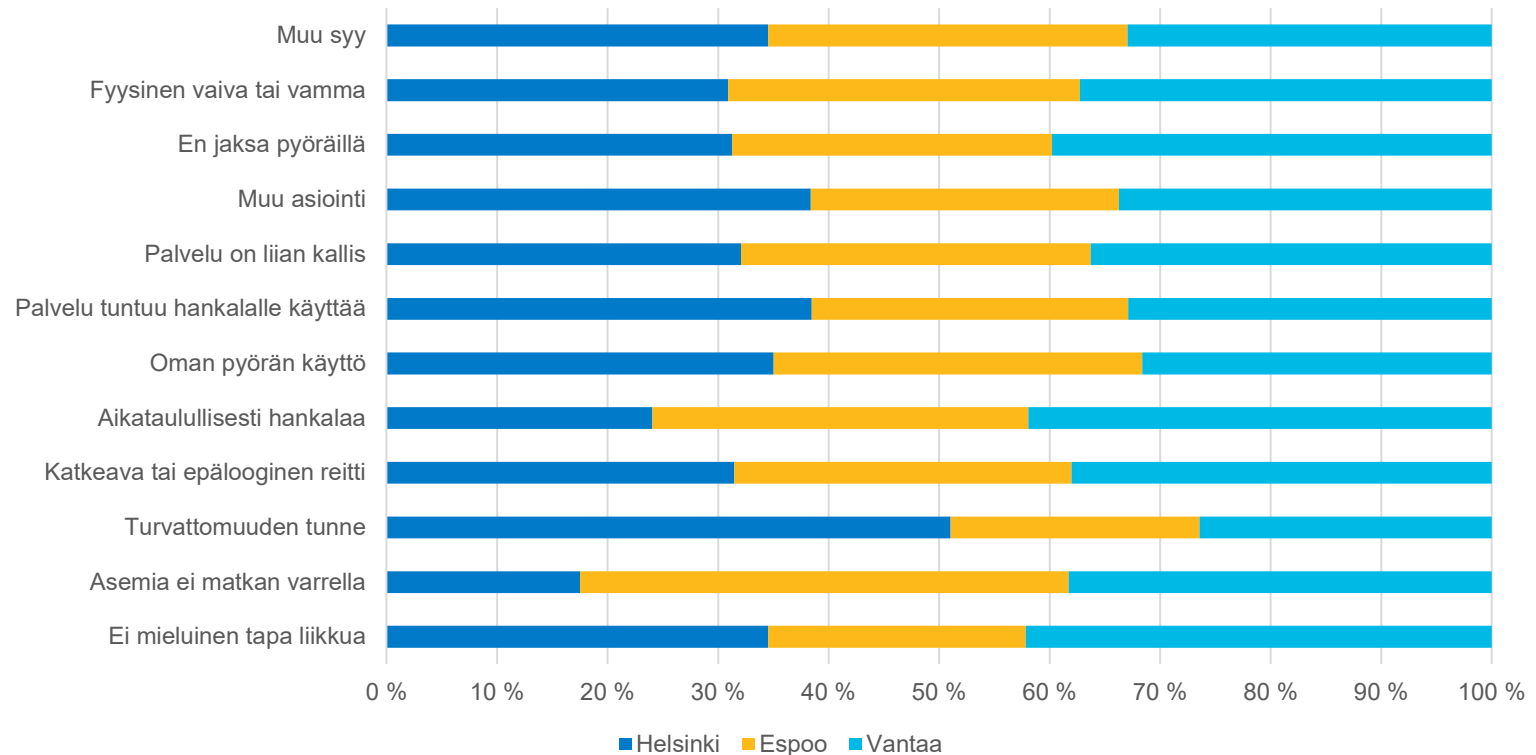


Valituin käyttämättömyyden syy oli "oman pyörän käyttö", jonka oli valinnut lähes joka viides vastaajista.

Helsingin, Espoon ja Vantaan väliset erot käyttämättömyyden syissä



- Vaihtoehto "Asemia ei ole matkan varrella" valittiin Espoossa ja Vantaalla useammin kuin Helsingissä
- Helsingin alueella taas "turvattomuuden tunne" oli valittu Espoota ja Vantaata useammin.
- Vaihtoehto "aikataulullisesti hankalaa" oli valittu useammin Vantaalla kuin Helsingissä.
- "Palvelu tuntuu hankalalle käyttää" -vaihtoehto valittiin Helsingissä useammin kuin Espoossa.



Erot kaupunkien välillä olivat tilastollisesti merkitseviä, p-arvo <0,05.

Käytön ja käyttämättömyyden syiden yhteys taustamuuttujiin (sukupuoli, ikä, koulutus ja tulotaso)



Käytön syyt vaihtelivat taustamuuttujien osalta vähemmän kuin käyttämättömyyden syyt

→ Käytön syyt

- Tuloksissa ilmeni, että nuoremmat valitsivat vanhempia useammin syyn ”joukkoliikenneyhteydet ovat huonot”.
- Yleissivistävän koulutuksen käyneet valitsivat ”ulkoilun ja virkistykseen” sekä ”ei ole omaa autoa” useammin kuin akateemisen koulutuksen suorittaneet. Vastaavasti akateemisen koulutuksen suorittaneet valitsivat useammin ”helppo yhdistää joukkoliikennematkaan” verrattuna muihin koulutustasoihin.

→ Käyttämättömyyden syyt

- Naiset valitsivat ”turvattomuus liikenteessä” sekä ”palvelun käyttäminen tuntuu hankalalle” miehiä useammin. Miehet taas valitsivat syyksi ”käytän omaa pyörää” ja ”palvelu on kallis”.
- Yli 65-vuotiaat valitsivat nuorempia useammin vaihtoehdot ”ei ole mieluinen tapa liikkua”, ”turvattomuus liikenteessä” ja ”matkaan liittyvä muu asiointi”. Nuoremmat 10–34-vuotiaat valitsivat vanhempia useammin vaihtoehdot ”asemia ei ole matkani varrella”, ”katkeava tai epälooginen reitti”, ”aikataulullisesti ei ole mahdollista”, ”palvelun käyttäminen tuntuu hankalalle”, ”palvelu on kallis” ja ”en jaksaa tai viitsi pyöräillä”.
- Akateemisesti kouluttautuneet valitsivat vaihtoehdon ”oman pyörän käyttö” useammin kuin alemmat koulutustasot. Yleissivistävän koulutuksen suorittaneet olivat valinneet vaihtoehdon ”en jaksaa tai viitsi pyöräillä” muita koulutasoja useammin.
- Tuloluokassa 20 001–40 000 euroa vuodessa olevat valitsivat muita luokkia useammin vaihtoehdon ”ei mieluinen tapa liikkua”. Lisäksi havaittiin, että 0–20 000 euroa vuodessa tienaat valitsivat muita tuloluokkia useammin syyksi ”turvattomuuden tunne”.

Taustamuuttujien yhteydet käytön ja käyttämättömyyden syihin olivat tilastollisesti merkitseviä $p < 0,05$



Pohdinta

Käyttäjät ja ei-käyttäjät



- Naiset osuus oli sekä käyttäjissä että ei-käyttäjissä suurempi. Käyttäjien osalta tulos eroaa aikaisemmista tutkimuksista. Toisaalta naiset ovat saattaneet myös kasvattaa kaupunkipyörien käyttöään, koska yleisesti naiset ajavat miehiä enemmän polkupyörillä Suomessa. Tulokseen tulee kuitenkin suhtautua kriittisesti, koska on tiedossa, että naiset vastaavat miehiä enemmän kyselylomakkeisiin.
 - Luotettavampi keino tutkia naisten ja miesten eroja on kaupunkipyöristä saatavan käyttödatan hyödyntäminen.
- Tässä tutkimuksessa kaupunkipyörien käyttäjät olivat nuorempia verrattuna ei-käyttäjiin. Sama on havaittu myös aiemmissa tutkimuksissa. Vanhemmat kokivat, että kaupunkipyörä ei ole mieluinen tapa liikkua.
 - Tulevaisuudessa sähköpyörien tarjoaminen voi olla yksi keino, jonka avulla ikääntyneiden osuutta kaupunkipyöräilijöissä voidaan kasvattaa. Sähköpyörällä ajaminen ei ole fyysisesti niin raskasta ja se mahdollistaa pidempien matkojen tekemisen.
 - Kaupunkipyörien osalta olisi tärkeää saada tarkempaa tietoa siitä, minkä vuoksi vanhemmat eivät koe pyörää itselle mielekkäänä liikkumismuotona.

Käyttäjät ja ei-käyttäjät

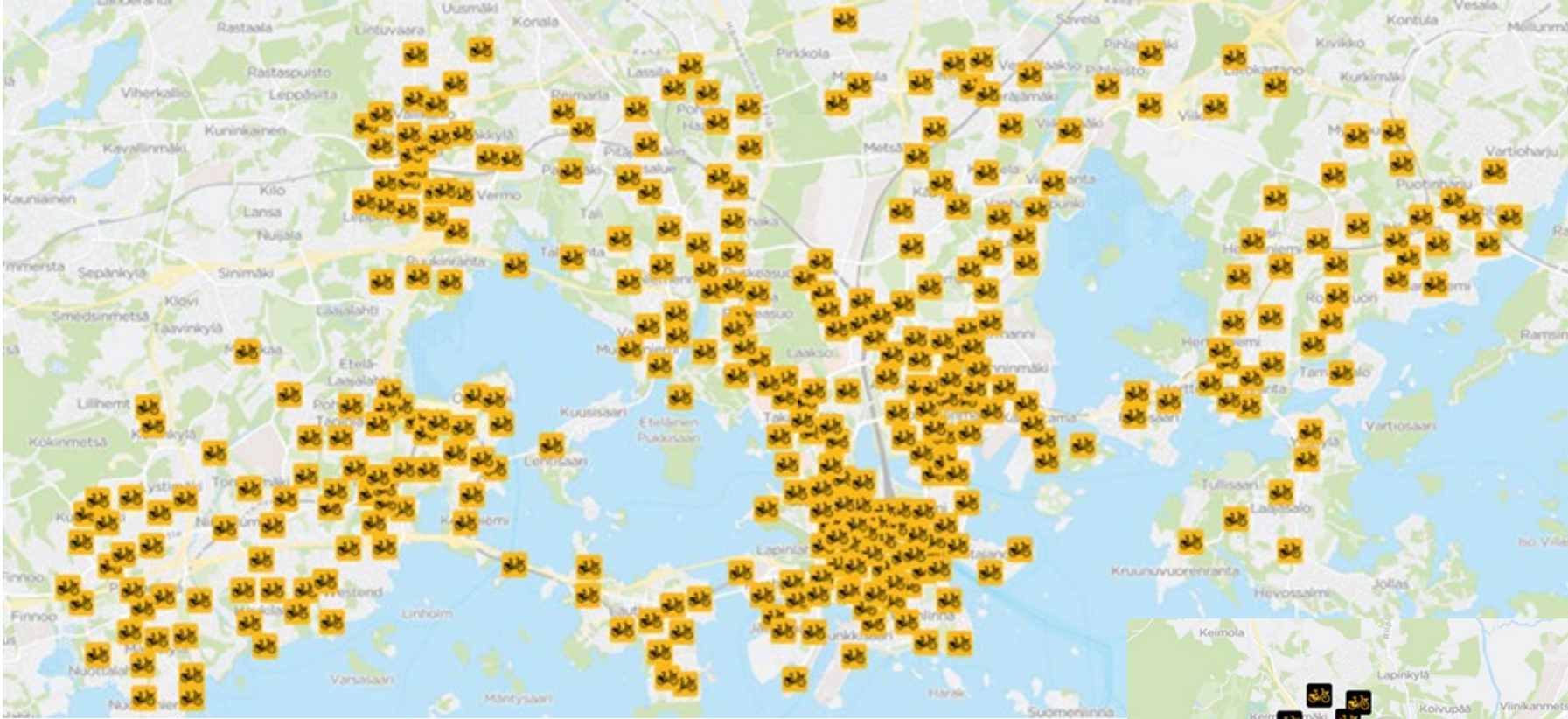


- Yleissivistävän koulutuksen käyneet ilmoittivat muita sosioekonomisia luokkia useammin käyttämättömyyden syyksi jaksamisen tai viitsimisen. Ylemmissä sosioekonomisissa luokissa olevat taas valitsivat kaupunkipyöräiden käyttämättömyyden syyksi oman pyörän käyttämisen.
 - Kaupunkipyöräiden käytön lisäämisessä on tärkeää muistaa, että usein ongelmana kaikissa liikkumista lisäävissä toimenpiteissä on se, että liikkumista lisätään vain niiden keskuudessa, jotka jo ennestään liikkuvat.
- Kaupunkipyöräpalvelu koettiin alempien sosioekonomisten luokkien keskuudessa kalliina verrattuna ylempiin luokkiin.
 - Vantaan kaupunki testaa vuonna 2020 puolen vuoden ajan, kuinka nuoret innostuvat liikunnasta tarjoamalla lukiolaisille ja ammattiin opiskeleville uimahalli- ja kuntosalikäynnit ilmaiseksi. Samantyyppistä, esimerkiksi kuukauden kokeilua, voisi miettiä tehtävän kaupunkipyörällä.
 - Vuonna 2019 Helsingin ja Espoon alueen kaupunkipyörät maksoivat 15 senttiä per päivä, kun käyttäjä osti kerralla koko kauden. Hinta per päivä on edullinen, mutta kertamaksuna 30 euroa voi tuntua kalliilta. Tulevaisuudessa kaupunkipyöräiden hinnoittelua on tärkeää pohtia eri näkökulmista sekä arvioida erilaisten maksutapavaihtoehtojen mahdollisuuksia.
- Tässä tutkimuksessa kaupunkipyöräiden käyttäjät kuvasivat toimintakykyään ja terveyttään paremmaksi kuin ei-käyttäjät.
 - Mikäli kaupunkipyöräpalvelua halutaan kehittää siihen suuntaan, että sillä pyritään parantamaan kansanterveyttä, tulisi sitä pystyä tarjoamaan sille väestönosalle, joka kokee terveytensä huonommaksi.

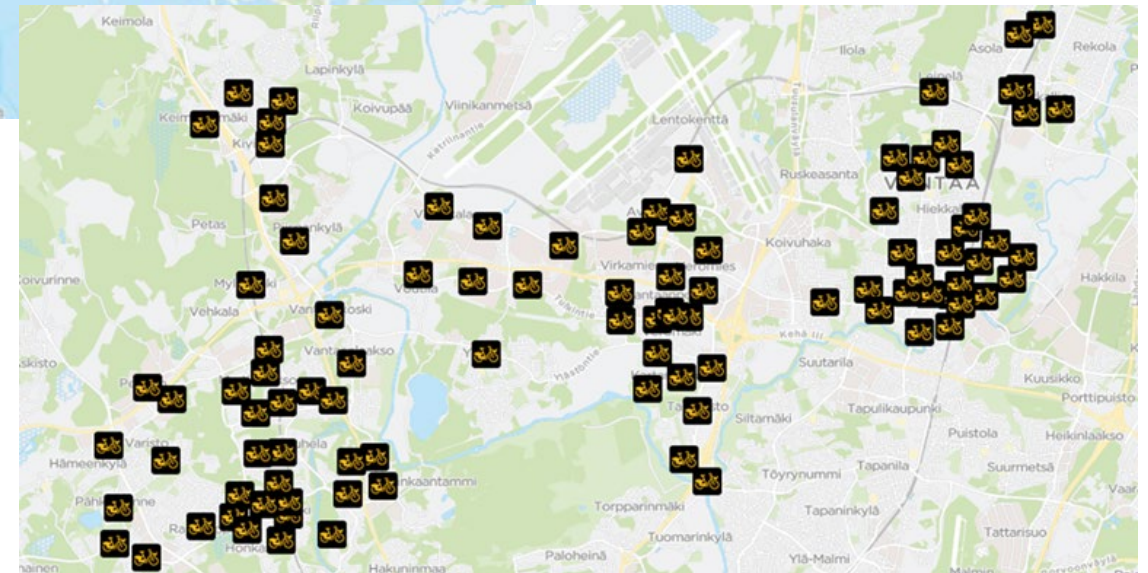
Helsinki, Espoo ja Vantaa



- Helsingissä turvattomuuden tunne valittiin useammin käyttämättömyyden syyksi kuin Espoossa ja Vantaalla.
 - Helsingin tiivis kaupunkirakenne heikentää turvallisuutta ja tilastojen mukaan Helsingissä tapahtuu enemmän onnettomuuksia kuin Espoossa ja Vantaalla, joten tunne ei varmasti ole aiheeton.
 - Turvallisuuteen on kiinnitetty huomioita ja Helsingin alueelle on tehty laaja pyöräilyverkoston kehittämissuunnitelma. Pyöräinfrastruktuuria ei ole kuitenkaan pysytty kehittämään ja rakentamaan siinä tahdissa, mitä on suunniteltu. Suurimpana syynä tähän on ollut investointirahojen odotettua pienempi määrä.
 - Mainittakoon, että kustannukset, jotka aiheutuvat vuosittain liikkumattomuudesta ovat Suomessa noin 3,2–7,5 miljardia euroa. Liikkumisedistämistyöhön kohdistuva rahanmäärä on siis pidemmällä aikavälillä erittäin kannattava sijoitus.
- Vantaalla ja Espoossa yleisin käyttämättömyyteen vaikuttava syy oli kaupunkipyöräasemien sijoittuminen.
 - On tiedossa, että kaupunkipyöräien käyttöaste on jäänyt Vantaalla varsin alhaiseksi. Vuonna 2016 Vantaa kaupunki teetti selvityksen, jossa arvioitiin kaupunkipyöräpalvelun soveltuvuutta Vantaalle. Selvityksen johtopäätös oli, että Tikkurilan alueella ei havaittu olevan sellaista liikkumisen ongelmaa, mihin järjestelmällä voitaisiin vastata. Kaupunkipyörän toimintaedellytysten ei katsottu täyttyvän myöskään Aviapoliksen alueella.
 - Kesällä 2019 Vantaa päätti kuitenkin ottaa järjestelmän (joka ei ole yhteensopiva Helsingin ja Espoon järjestelmän kanssa) käyttöön ja lopputulos oli pettymys. Jo alkuun tiedettiin, että kaupunkipyöräasemia ei riittänyt kaikkialle, missä niitä olisi pitänyt olla.
- Herää väistämättä kysymys: miksi kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin ylipäänsä käyttöön, jos jo alun perin tiedettiin, että järjestelmä ei sovellu Vantaalle ja asemia oli liian vähän? Kysymys on tärkeä ja ajankohtainen, sillä tällä hetkellä monissa Suomen kunnissa harkitaan kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönottoa.
 - *”Kaupunkipyöräjärjestelmä haluttiin Vantaalle, koska poliittiset päättäjät ja liikennesuunnittelu halusivat pysyä kiinni kehityksessä ja seurata aikaa” (Helsingin Sanomat 12.11.2019).*



Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräasemat



Vantaan kaupunkipyöräasemat

Utopiasta todellisuuteen



- Kaupunkipyöräjärjestelmien trendikkyys on luonut tilanteen, jossa useat eri kaupungit Suomessa haluavat tällä hetkellä palvelun osaksi liikennejärjestelmäänsä.
- Summaten yhteen aikaisemmat tutkimukset sekä tämän tutkimuksen tulokset voidaan tehdä päätelmä, että kaupunkipyöräjärjestelmä on paljon enemmän kuin pelkkä palvelu, joka otetaan käyttöön. Taustalla vaikuttavat niin sosiodemografiset tekijät, maankäyttö, kaupunkirakenne, kaupunkipyöräjärjestelmän koko, turvallisuuden tunne kuin monet muut tekijät.
- Siksi jo ennen, kun kaupunkipyöräjärjestelmä otetaan käyttöön, on tärkeää herättää keskustelua järjestelmän ensisijaisesta tarpeesta. Onko se juuri oikea tapa nostamaan kyseisessä kunnassa tai kaupungissa pyöräilyn kulkutapaosuutta.
- On arvioitava, voidaanko järjestelmän avulla saavuttaa niitä hyötyjä, joita sillä tavoitellaan. Kaupunkipyöräjärjestelmä on erinomainen lisä kestäviin liikenneratkaisuihin silloin, kun järjestelmä toimii.
- Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat lipuneet yhä enemmän yksityisten yritysten käsiin. Tämä on johtanut enenevässä määrin siihen, että julkiset tilat ovat yksityisten palveluntuottajien käytössä ja julkinen valta ei tiedä järjestelmästä mitään, eikä kerää tietoa toiminnasta. Ongelmaksi muodostuu myös se, että yksityiset palveluntuottajat voivat määrittää pitkälti itse omat toimialueensa, jolloin ne, jotka oikeastaan hyötyisivät kaupunkipyöräjärjestelmästä eniten, eivät välttämättä asu palvelualueen piirissä.



Johtopäätökset



- Tämän tutkimuksen tulokset vahvistavat aikaisempia tuloksia siitä, että kaupunkipyöräpalvelu ei palvele myöskään Helsingin, Espoon ja Vantaan alueiden asukkaita tasapuolisesti.
- Kaupunkipyöräpalvelun kehittämisessä ja käyttöönotossa tulisi tulevaisuudessa ottaa paremmin huomioon koko alueen asukaskunta ja arvioida millainen järjestelmä alueelle soveltuu.
- Kaupunkipyöräjärjestelmä on kallis investointi, joten käyttöönoton suunnittelutyöhön kannattaa varata riittävästi aikaa.
- On huomioitava, että kaikkia hyötyjä ei palvelusta voida saavuttaa, jos palvelulla ei ole käyttäjiä tai jos käyttö lisääntyy vain niiden joukossa, jotka muutoinkin hyödyntävät kestäviä liikkumismuotoja.

Kiitos!

Lisätietoja tutkimuksesta: tuija.mikkonen@poljin.fi

hsl.fi/pyöräily



Lähteet



- Chardon, C.M. 2019. The contradictions of bike-share benefits, purposes and outcomes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 121, 401–419.
- DeMaio, P. 2009. Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Journal of Public Transportation* 12 (4), 41–56.
- Eren, E. & Uz, V.E. 2019. A review on bike-sharing: The factors affecting bike-sharing demand. *Sustainable Cities and Society*. Article 101882.
- Fishman, E. 2016. Bikeshare: A review of Recent Literature. *Journal Transport Reviews* 36 (1), 92–113.
- Kerkelä, L. 2019. Kaupunkipyörät levisivät ympäri Suomen: Vantaalla pyörät ovat jääneet telineisiin, Kuopiossa yllätettiin. *Helsingin Sanomat* 19.9.2019.
- Kretman Stewart, S., Johnson, D.C. & Smith, W.P. 2013. Bringing Bike Share to a Low-Income Community: Lessons Learned Through Community Engagement Minneapolis, Minnesota 2011. *Preventing Chronic Disease* 10: 120274.
- McNeill, N. Dill, J., MacArthur, J., Broach, J. & Howland, S. 2017. Breaking Barriers to Bike Share: Insights from Residents of Traditionally Underserved Neighborhoods. NITC-RR-884b. Portland, OR: Transportation Research and Education Center (TREC).
- Pyöräilyn edistämishjelman tilannekatsaus. 2017. Kaupunkiympäristölautakunta 6/12.9.2017. Viitattu 31.3.2020. <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2017-009370/kylk-2017-6/>.
- Salmela, J. Vantaa otti käyttöön oman kaupunkipyöräjärjestelmän: Lopputulos täysi pettymys. *Helsingin Sanomat* 12.11.2019.
- Shaheen, S., Guzman, S. & Zhang, H. 2010. Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present and Future. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2143 (1), 159–167.
- Sweco. 2016. Kaupunkipyöräjärjestelmä Vantaa. Tikkurilan ja Aviapoliksen alustavat verkostosuunnitelmatarkastelut 4.11.2016. PowerPoint -esitys.
- Ricci, M. 2015. Bike sharing: A review of evidence on impacts and processes of implementation and operation. *Research in Transportation Business & Management* 15, 28–38
- Vasankari, T. & Kolu, P. 2018. Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018. Helsinki.
- Willberg, E. 2019. Bike Sharing as Part of Urban Mobility in Helsinki – a User Perspective. Helsingin yliopisto. Geotieteiden ja maantieteen osasto. Pro gradu -tutkielma.