

## Valtuustoaloite: Kaupunkipyörät Joensuuhun

Kaupunkipyöräjärjestelmän tarkoituksena on lainata tai vuokrata yhteiskäyttöpolkupyöriä niin asukkaille, turisteille kuin muillekin alueen kävijöille. Pääperiaate on, että kaupunkipyörää käytetään lyhyisiin matkoihin kaupunkialueella. Kaupunkipyöräjärjestelmä täydentää joukkoliikennepalveluja ja tuo matka-aika- ja terveyshyötyjä. Tyypillisesti järjestelmän käyttäminen on pyöräilijälle edullista ja mutkatonta, mikä kannustaa pyörien käyttöön. Merkittävä osa kustannuksista voidaan kattaa mainosrahoituksella ja sponsoroinnilla.

Kaupunkipyöräjärjestelmistä on saatu hyviä käyttökokemuksia Helsingissä, jossa kaupunkipyörät otettiin käyttöön vuoden 2016 aikana. Ensimmäisenä kesänä Helsingin 500 pyörällä poljettiin noin 400 000 matkaa, koko kaudeksi rekisteröityneitä käyttäjiä oli noin 10 000 ja pyörien käytöstä kertyi tuloja 450 000 euroa. Helsingin järjestelmä on sittemmin laajentunut ensin 1400 pyörään ja tänä kesänä järjestelmä laajenee myös Espooseen ja pyöriä tulee olemaan 2550. Helsingissä järjestelmä on rahoitettu mainoksilla ja sponsoroinnilla sekä käyttömaksuilla. Helsingissä pyörän saa käyttöönsä rekisteröitymällä palveluun verkossa. Tämän on todettu olevan toimiva keino eikä vandalismista ole ollut ongelmaa.

Helsingin kokemusten perusteella myös useat muut kaupungit ovat tehneet päätöksen hankkia kaupunkipyörät. Keväällä 2018 Turkuun tulee 300 pyörää ja 37 asemaa kolmeksi vuodeksi, minkä jälkeen sopimusta on mahdollista jatkaa kolmella vuodella. Kuopio teki marraskuussa 2017 päätöksen hankkia kaupunkipyöräjärjestelmä, joka toteutetaan 100 asemattoman kaupunkipyörän ja 50 sähköpyörän hybridijärjestelmänä, jonka on tarkoitus tulla käyttöön ensi vuonna. Oulussa kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotto valmistellaan vuoden 2018 aikana ja hankinta ratkaistaan vuoden 2019 talousarvion käsittelyn yhteydessä.

Kaupunkipyörät olisivat kustannustehokas keino Joensuun joukkoliikenteen tason parantamiseen. Tämä tukee Joensuun tavoitetta pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamisesta. Kaupunkipyörät tukisivat Joensuun imagoa pyöräilykaupunkina ja toisivat yhä enemmän käyttäjiä sekä joukkoliikenteelle että pyöräliikenteelle. Pyörät ovat jo nyt olennainen osa Joensuun kaupunkikuvaa ja värikkäät kaupunkipyörät veisivät sen vielä seuraavalle tasolle.

Edellä olevan perusteella ehdotamme, että Joensuun kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin kaupunkipyörien hankkimiseksi Joensuuhun. Käytännössä tämä tarkoittaisi kaupunkipyörien toimintamahdollisuuksien ja rahoituskeinojen tarkempaa selvittämistä hyödyntäen Helsingissä ja muissa kaupungeissa saatuja positiivisia kokemuksia.

Joensuussa 26.3.2018

Kaupunginvaltuusto	§ 47	26.03.2018
Kaupunkirakennelautakunta	§ 173	14.08.2018
Kaupunginhallitus	§ 285	20.08.2018
Kaupunginvaltuusto	§ 120	27.08.2018

---

Valtuutettu Teemu Huikurin ynnä muiden valtuustoaloite kaupunkipyöristä Joensuuhun

2534/08.01.00/2018

KV 26.03.2018 § 47

Valtuutettu Teemu Huikuri jätti 26.3.2018 valtuuston puheenjohtajalle valtuustoaloitteen kaupunkipyöristä Joensuuhun.

Valtuustoaloitteen olivat allekirjoittaneet myös valtuutetut Maria Roivas, Sari Koskinen, Hannele Autti, Mira Laakkonen, Krista Mikkonen, Hanna Martikainen, Oskari Korhonen ja Milena Varis.

Päätös:

Lähetettiin kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

KRAKLIK 14.08.2018 § 173

Kaupunkipyöriä koskevassa valtuustoaloitteessa esitetään, että kaupunki käynnistää toimenpiteet kaupunkipyörien hankkimiseksi Joensuuhun selvittämällä tarkemmin järjestelmän toimintamahdollisuuksia ja rahoituskeinoja. Aloitetta perustellaan hyvillä kokemuksilla Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmästä ja joidenkin muiden kaupunkien päätöksillä toteuttaa kaupunkipyöräjärjestelmä.

Nykyaikaisella kaupunkipyöräjärjestelmällä tarkoitetaan yhteiskäyttöisten pyörien järjestelmää, jossa pyörien käyttäjiltä edellytetään rekisteröitymistä. Pyörät ovat lukittavia ja vain rekisteröityjen käyttäjien käytettävissä. Järjestelmä on maksullinen. Maksuilla pyritään lähtökohtaisesti kattamaan järjestelmän kustannukset tai päätetty osa niistä, ja sitouttamaan käyttäjät järjestelmään. Järjestelmä on tarkoitettu ensi sijassa arkipyöräilyyn ja joukkoliikenteen palvelutason täydentämiseen ns. viimeisellä kilometrillä (last mile). Järjestelmää voivat käyttää toki myös mm. matkailijat, mutta käytössä olevien järjestelmien maksupolitiikalla suositetaan erityisesti säännöllistä, toistuvaa ja kerrallaan lyhytkestoista käyttöä.

Useimmat toteutetut järjestelmät perustuvat kiinteisiin pyöräasemiin. Pyörän saa käyttöönsä vain asemalta ja sen voi palauttaa vain asemalle. Pyörät lukitaan pääsääntöisesti kiinteisiin telineisiin. Järjestelmään liittyy olennaisena osana mobiilisovellus, joka kertoo reaaliaikaisesti jokaisen aseman pyörätilanteen - onko asemalla käyttöön otettavia pyöriä ja onko asemalla tilaa palautettavalle pyörälle. Suomessa Helsingin, Espoon ja Turun järjestelmät ovat pyöräasemiin perustuvia. Turun järjestelmään kuuluu lisäksi muutama Popup-asema, joita siirrellään tarpeen ja kokemusten mukaan.

Rinnalla on markkinoille tullut myös asemattomia kaupunkipyöräjärjestelmiä. Näissä pyörän voi palauttaa niiden käyttöalueella käyttöehtojen puitteissa lähes minne tahansa tai ohjelmallisesti rajatuille alueille tai niin, että eri pa-

lautuspaikoilla on vaikutusta käyttäjältä laskutettavaan maksuihin tai jopa pyörän käyttöoikeuteen. Pyörät ovat paikannettavia ja alueet määritellään ohjelmallisesti (ns. geofencing). Pyörät paikannetaan mobiilisovelluksella. Pyörien lukot avataan ja mahdollisesti myös suljetaan sovelluksella. Tällaisen järjestelmän käyttö on joustavampaa, mutta jossain määrin arvaamattomampaa ja edellyttää joka tapauksessa hyvää pyöräpysäköinnin infrastruktuuria.

Sekä asemalliset että asemattomat järjestelmät edellyttävät jatkuvaa ylläpitoa. Pyörät on pidettävä päivittäin ajokuntoisina ja pyörien ja taustajärjestelmän tietotekniikka kunnossa. Pyörien sijaintia on seurattava ja niitä on liikuteltava päivittäin kysynnän mukaan oikeille paikoille. Asiakaspalvelu ja maksuliikenne on järjestettävä. Tämä edellyttää henkilökuntaa ja kuljetusajoneuvon tai -ajoneuvoja.

Pienet järjestelmät eivät ole toimivia. Toimivuus perustuu siihen, että pyörä tarvitsee ottaa käyttöön vain matkan ajaksi. Käyttäjän täytyy voida luottaa siihen, että pyörä löytyy myös paluumatkalle. Jos pyöriä on vähän, tätä luottamusta ei synny ja pyöriä varataan ylipitkiksi ajoiksi - myös siksi ajaksi kun ollaan perillä vaikkapa kaupassa tai palaverissa. Asiakasta riittävän hyvin palveleva järjestelmä edellyttäneen Joensuunkin kokoisessa kaupungissa satoja pyöriä ja tiheää asemien tai sallittujen palautuspisteiden verkkoa. Nyrkkisääntönä voinee sanoa, että satojen pyörien järjestelmien perustaminen maksaa vähintäänkin satoja tuhansia euroja ja tuhansien pyörien järjestelmien miljoonia.

Joensuussa ei ole kiirehditty kaupunkipyöräjärjestelmän suunnittelussa eikä hankinnassa. Tähän on kaksi pääsyytä, joista toinen on - yllättävää kyllä - pyöräilyn vankka asema Joensuussa, ja toinen joukkoliikenteen pieni kulkuta-pausuus kaupungissa. Nämä molemmat vaikuttavat kaupunkipyöräjärjestelmän potentiaalisia käyttäjiä vähentävästi. Järjestelmän toteuttamisen keskeisin edellytys on riittävä käyttäjäpotentiaali.

Joensuussa pyöräilymatkat ovat kohtuullisen lyhyitä. Alle 20 minuutin pyöräilyetäisyydellä keskustasta asuu lähes 60 000 ihmistä. Oman pyörän hankkiminen ja käyttäminen on järkevää ja taloudellista. Sillä pääsee kohtuullisessa ajassa koko matkan lähtöpisteestä perille, vaihtamatta kulkuvälinettä. Kaupunkipyörä ei pysty kilpailemaan tämän käyttäjäryhmän sieluista, oman pyörän käyttämisen kiistämättömistä eduista.

Otollisin kohderyhmä kaupunkipyörille ovat joukkoliikenteen käyttäjät, jotka tarvitsevat pyörää viimeisen kilometrin ongelman ratkaisemiseen, siis matkaan kotoa pysäkille ja pysäkiltä varsinaiseen määränpään. Kaupunkipyörän yhdistäminen pääosin bussilla tehtävälle työmatkalle voi onnistua, mutta itse asiassa sen edellytyksenä on myös bussimatkustamisen lisääntyminen. Joukkoliikenteen käyttö on Joensuun kaupunkiseudulla vilkkainta matkoilla, joilla oman polkupyörän kilpailukyky alkaa loppua. Tällaisia ovat esimerkiksi matkat keskustan ja Tikkamäen työpaikkakeskittymiin Utrasta, Marjalasta, Reijolasta, Lehmosta ja Ylämyllyltä. Kaupunkipyörä toisi nykyistä useammat työpaikka-alueet tavoitettaviksi ilman henkilöautoa, mutta muutoksen tekeminen ei ole helppoa eikä itsestään selvää.

Yksi mahdollinen kohderyhmä ovat paljon työasiamatkoja suppealla alueella keskustassa ja lähiympäristössä tekevät toimistotyöntekijät, jotka käyvät töissä joko henkilöautolla tai bussilla, ei omalla pyörällä. Kaupunkipyörä voi tässä kohderyhmässä korvata liian pitkiä kävelymatkoja tai liian lyhyitä automatkoja neuvottelukäynneillä, tai vaikkapa lounaalla tai omalla asialla päivällä käydessä. Auton pysäköintipaikan etsimisen vaivasta eroon pääseminen on todellinen kilpailuetu lyhyillä matkoilla. Todellinen potentiaali tässä ryhmässä on kuitenkin tuntematon. Ryhmään voisi ehkä rinnastaa osan yliopisto- tai AMK-opiskelijoista - matkat ovat lyhyitä ja kaupunkipyörä voisi olla vaihtoehto pyörän omistamiselle opiskelupaikkakunnalla.

Matkailijoiden varaan kaupunkipyöräjärjestelmää ei voi rakentaa. Matkailija tarvitsee pyörää todennäköisesti pidemmäksi aikaa. Siihen tarkoitukseen soveltuvat vuokrapyörät. Toisekseen Joensuuhun kohdistuvan matkailun pitää lisääntyä aivan eri tasolle ennen kuin tämä ryhmä muodostaisi varteenotettavan käyttäjäkunnan.

Joensuun kaupunkirakennepalvelut on osallistunut muutaman muun saman kokoluokan kaupungin kanssa käytyihin pohdintoihin keskisuurten kaupunkien kaupunkipyöräjärjestelmistä. Mitään läpimurtoa ei tältä osin ole vielä näkyvissä, mutta kehitystä seurataan tarkalla korvalla. Erityisenä mielenkiinnon kohteena on tulossa oleva Kuopion asematon kaupunkipyöräjärjestelmä. Tähän on tarkoitus käydä tutustumassa jo syyskuussa 2018, ennen järjestelmän käyttöönottoa. Kuopiota ja Joensuuta verratessa on syytä muistaa muutama olennainen ero, edellä kerrotun valossa. Kuopiossa tehdään paikallisessa joukkoliikenteessä noin 6,5 milj. matkaa vuodessa, Joensuussa noin 2,3 milj. matkaa. Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuksista ei löydy tuoretta, täysin vertailukelpoista tietoa, mutta Joensuu on erityisesti pyöräilyssä selvästi Kuopiota edellä. Vuonna 2015 toteutetun seudullisen liikkumiskyselyn perusteella jalankulun ja pyöräilyn yhteenselkettynä kulkutapaosuus oli Kuopion seudulla 34 % ja Joensuun seudulla 42 % matkoista. Pyöräilyn vastaavat luvut olivat Kuopion seudulla 17 % ja Joensuun seudulla 22 %. Joensuu on Kuopiota kompaktimpi kaupunki, mikä suosii omalla pyörällä tehtäviä matkoja.

Joensuun pyöräilyinfran Akilleen kantapää on pyöräpysäköinti. Tätä ongelmaa ollaan korjaamassa kahdessa vaikeimmassa ja tärkeimmässä paikassa, keskustassa ja Asemanseudulla. Keskustaan valmistuu syksyllä 2018 merkittävä määrä uusia, hyvätasoisia, katettuja polkupyöräpaikkoja. Sama tehdään Asemanseudulla vuosina 2019 ja 2020. Nämä parannukset ovat olennainen edellytys myös kaupunkipyöräjärjestelmälle. Myös keskustan pyöräilyinfran parannuksia tehdään lähivuosina, ja luodaan siten edellytyksiä toimivalle kaupunkipyöräjärjestelmälle sen omimmalla toiminta-alueella.

Jos Joensuuhun päätetään toteuttaa kaupunkipyöräjärjestelmä, käyttöönottovuosi voisi olla aikaisintaan vuosi 2020, jolloin Asemanseudun infra on kunnossa. Asiallinen päätöksenteko edellyttää kaupunkipyöräjärjestelmän käyttäjäpotentiaalin selvittämistä, jonka jälkeen voidaan suunnitella Joensuuhun soveltuva toteutustapa. Sitovia päätöksiä järjestelmän käyttöönotosta voidaan tehdä aikaisintaan vuoden 2020 talousarvion yhteydessä. Todennäköisesti olisi viisasta kuitenkin odottaa Kuopion järjestelmästä saatavia käyttökokemuksia hieman pidemmältä ajalta, ja lykätä ratkaisut vuoden 2021 talousarviovalmisteluun syksyille 2020.

Kaupunkirakennepalvelut selvittää ja suunnittelee asiaa siten, että päätöksentekoon on riittävä tietopohja viimeistään vuonna 2020.

Valmistelija: kaavoituspäällikkö Juha-Pekka Vartiainen

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:

Kaupunkirakennelautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle edelle kirjoitetun vastauksen antamista Teemu Huikurin ynnä muiden valtuustoaloitteeseen kaupunkipyöristä Joensuuhun.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

KH 20.08.2018 § 285

Kaupunginjohtajan päätösehdotus:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

merkitä edellä olevan vastauksena valtuutettu Teemu Huikurin ja muiden valtuustoaloitteeseen ja todeta aloitteen loppuun käsittelyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

KV 27.08.2018 § 120

Ehdotus:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

merkitä edellä olevan vastauksena valtuutettu Teemu Huikurin ja muiden valtuustoaloitteeseen ja todeta aloitteen loppuun käsittelyksi.

Keskustelu:

Asiassa käytiin keskustelu, jossa kaksi valtuutettua käytti puheenvuoron.

Keskustelussa ei tehty päätösehdotuksesta poikkeavia esityksiä.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.