

i tre

tamperecitybike.fi

Tampereen kaupunkipyörähanke

Loppuraportti 2010

Projektipäällikkö

Saara Saarteinen

SISÄLLYSLUETTOLO

1. Johdanto
2. Hankkeen tausta
3. Hankkeen toteutus
 - 3.1. Hankkeen hallinto ja työntekijät
 - 3.2 Sopimus hankkeen toteuttamisesta
 - 3.2 Vaihtoehtoiset toimintamallit
 - 3.4 Tampereen malli
 - 3.4.1 Pyöräparkit
 - 3.4.2 Pyörien huolto
 - 3.5 Hankkeen budjetti
 - 3.6 Hankkeen tiedottaminen ja markkinointi
4. Havaitut ongelmat
5. Palaute järjestelmästä
6. Johtopäätökset ja hankkeen jatkosuunnitelma

Lähteet

1. JOHDANTO

Tampereen kaupunkipyörähanke toteutettiin Tampereen kaupungin, Tampereen seurakuntayhtymän Suurella sydämellä –hankkeen, Työllistämisyhdistys Etappi ry:n ja GoTampere Oy:n yhteistyöhankkeena vuoden 2010 aikana. Hankkeen aloittamisen taustalla oli Tampereen kaupungin tavoitteet kevyen liikenteen kehittämisestä sekä Pormestarin ohjelma vuosille 2010-2012. Tampereen kaupunginvaltuusto teki päätöksen kaupunkipyöräien käyttöönotosta vuoden 2010 talousarvion yhteydessä. Hankkeelle varattiin tuolloin 55 000 euron määräraha.

Tampereella otettiin käyttöön 1.6.2010-30.9.2010 väliseksi ajaksi 75 lainapyörää. Asiakas sai pyörän avaimen käyttöön 10 euron rekisteröitymismaksua ja 40 euron panttimaksua vastaan. Järjestelmään rekisteröityminen tapahtui Suurella sydämellä verkkokaupassa, johon oli linkki kaupunkipyöräien internetsivuilla www.tamperecitybike.fi. Avaimen nouto ja palautus tapahtui GoTampere matkailutoimistossa Rautatieasemalla. Ympäri Tampereen keskustaa oli 16 pyörätelinettä, joihin pyörät lukittiin. Pyöräien kokoamisesta ja huollosta vastasi Työllistämisyhdistys Etappi ry.

Tässä raportissa käsitellään Tampereen kaupunkipyöräihankkeen toteutumista vuonna 2010. Raportissa esitellään hankkeen suunnittelun vaiheita, yhteistyökumppaneiden roolia, toteutunutta mallia sekä arvioidaan hankkeen onnistumista. Raportin lopussa pohditaan hankkeen jatkokehitysmahdollisuuksia.

2. HANKKEEN TAUSTA

Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön kehittämisen ydinprosessilla on vuoteen 2030 ulottuvia visiotavoitteita. Yksi visiotavoite on, että Tampereen keskusta on elinvoimainen, virkeä ja helposti saavutettava. Visiotavoitteisiin pyritään muun muassa luomalla kevyestä liikenteestä miellyttävä ja houkutteleva liikkumismuoto, tekemällä Hämeenkadusta joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen väylä sekä laajentamalla kevyen liikenteen verkostoa. Tavoitteena on myös, että pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa.

Tampereen Pormestarin ohjelmassa vuosille 2009-2012 on linjaus kaupunkipyöräien käyttöönotosta Tampereella. Ohjelmassa todetaan: ”Otetaan käyttöön keskustassa ns. kaupunkipyörät, jotka toimivat pantilla ja tarjoavat matkailijoille ja muillekin mahdollisuuden pyöräillä kaupungissa.”

Kaupunginvaltuusto päätti vuoden 2010 talousarviossa, että ”kaupunkikeskustassa edistetään pyöräilyä ottamalla käyttöön lainattavat kaupunkipyörät”. Asiaa valmisteltiin pormestarin esikunnan ja Kaupunkiympäristön kehittämisen ydinprosessin Joukkoliikenneyksikön toimesta. Hankkeeseen varattiin 55 000 euron määräraha. Koska tarkoitukseen varattu määräraha oli pieni, kaupunkipyörähanke päätettiin toteuttaa yhteistyöhankkeena, jossa kaupungin lisäksi osapuolina olivat Tampereen seurakuntayhtymän vapaaehtoisprojekti Suurella sydämellä sekä Työllistämisyhdistys Etappi ry.

Tampereen kaupunkipyörähanke keskeiseksi tavoitteeksi määriteltiin luoda toimiva kaupunkilaisille ja turisteille suunnattu kaupunkipyöräjärjestelmä Tampereelle sekä ylläpitää toimivaa kaupunkipyöräjärjestelmää Tampereella. Kaupunkipyöräjärjestelmän avulla pyritään luomaan paremmat liikkumismahdollisuudet kaupunkilaisille ja matkailijoille Tampereen keskustan alueella. Tavoitteena on myös pyöräilykulttuurin edistäminen päämääränä kuntalaisten hyvinvointiin vaikuttavat terveydelliset, taloudelliset ja ympäristölliset hyödyt. Hankkeen avulla pyritään lisäämään tiedotuksen keinoin kaupunkilaisten tietoisuutta pyöräilyn terveys- ja ympäristöhyödyistä sekä kannustaa pyöräilyyn sekä vähentää tiedotuksen keinoin vastakkainasettelua pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja autoilijoiden välillä.

3. HANKKEEN TOTEUTUS

Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän suunnittelu aloitettiin hankkeen ohjausryhmässä tammikuussa 2010. Kaupunkipyörähanke toteutussuunnitelma tehtiin yhteistyössä yhteistyösapuolten kesken. Koordinointivastuu oli kaupunkiympäristön kehittämisen prosessiin kuuluvan Tosi siisti Tampere – hankkeen projektipäälliköllä. Tampereen kaupunki vastasi hankkeen kokonaisuudesta sekä pyörätelineistä ja pyörien hankinnasta asiaan varatun budjetin puitteissa.

3.1 Hankkeen hallinto ja työntekijät

Hankkeen hallinnosta vastasi pormestarin hankkeelle nimeämä ohjausryhmä. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Tampereen kaupungin joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita ja sihteerinä projektipäällikkö Saara Saarteinen.

Tampereen kaupunkipyörähanke ohjausryhmä 2010

Joukkoliikennepäällikkö	Mika Periviita	Tampereen kaupunki PJ
Pormestarin erityisavustaja	Pauli Välimäki	Tampereen kaupunki

Diakoniajohtaja	Matti Helin	Tampereen Seurakuntayhtymä
Yhteiskunnallisen työnjohtaja	Ilkka Hjerppe	Tampereen Seurakuntayhtymä
Nuorisotyöntekijä	Veijo Kiviluoma	Tampereen Seurakuntayhtymä
Toiminnanjohtaja	Timo Valtonen	Työllistämisyhdistys Etappi ry
VT Toiminnanjohtaja	Kauko Salmivirta	Työllistämisyhdistys Etappi ry
Projektipäällikkö	Saara Saarteinen	Tampereen kaupunki Siht.

Puhe –ja läsnäolo-oikeutettuina kokouksissa ovat olleet:

Liikenneinsinööri	Timo Seimelä	Tampereen kaupunki
Myyntipäällikkö	Anna-Krista Sorvoja	GoTampere
Projektityöntekijä	Ilkka Kalmanlehto	Tampereen Seurakuntayhtymä
Harjoittelija	Saara Paavola	Tampereen kaupunki

Hankkeen työntekijät

Hankkeen työntekijöinä ovat toimineet 1.1.2010-31.12.2010 välisen ajan projektipäällikkö Saara Saarteinen, 3.5.2010-3.10.2010 välisen ajan harjoittelija Saara Paavola, 7.6.2010-4.6.2010 välisen ajan siisteysagentit Veli-Matti Saarela, Johanna Torvinen, Elle Yliruusi ja Aliisa Suojanen sekä 5.7.2010-1.8.2010 välisen ajan siisteysagentit Susanne Kinnunen, Valentina Trifoglio, Henry Laine ja Salla Huttunen.

3.2 Sopimus hankkeen toteuttamisesta

Tampereen kaupunkipyörä -hankkeen toteuttajaosapuolet tekivät sopimuksen kaupunkipolkupyöräjärjestelmän toteuttamisesta Tampereen keskikaupungin alueella kesällä 2010. Sopimuksessa käsiteltiin osapuolten vastuut ja oikeudet sekä yhteistyösopimuksen arviointi.

Sopimuksen osapuoliksi määriteltiin: Tampereen kaupunki / kaupunkiympäristön kehittämisen prosessi, Tampereen seurakuntayhtymä / diakoniakeskus ja Tampereen seudun työllistämisyhdistys Etappi ry.

Sopimuksessa sovittiin, että kaupunkipolkupyörän käyttö on ilmaista ja edellyttää ennakkorekisteröinnin ja, että pyörien käyttöaika on 4.5.2010 – 27.9.2010.

Osapuolet sitoutuvat siihen, että kaupunkipolkupyörähanke pyritään profiloimaan niin sanotusti nuorten hankkeeksi, jolloin nuoret ovat mukana keskeisessä roolissa hankkeen eri vaiheissa. Nuoret ovat kokoamassa pyöriä TET-jaksoillaan ja hankkeen avulla nuoria työllistetään pyörähuoltoon ja kuljetukseen.

Osapuolten vastuut ja oikeudet määriteltiin seuraavasti:

Tampereen seurakuntayhtymä

- Polkupyörien ja pyörään vaadittavan erikoislukon hankinta (75 pyörää)
- Polkupyörien ennakkovarausjärjestelmän luominen www.suurellasydamella.fi –sivuille siten, että ne toimivat www.tamperecitybikes.net -osoitteella tai vastaavalla.
- Jokainen kaupunkipyörän käyttäjä ostaa 50 euron pantin (avaimen) SuurellaSydamella.fi –sivujen Hyvien tekojen verkkokaupasta tai matkailutoimistosta.
- SuurellaSydamella.fi -verkkokaupassa on myynnissä pyöräilykypäriä 20 €/kpl.
- SuurellaSydamella.fi -sivuilla on tulostettavissa käyttöohjeet ja esite pyörien nouto- ja palautuspisteistä.
- SuurellaSydamella.fi -sivuilla voi tehdä ilmoituksia löydetystä pyörästä.
- SuurellaSydamella.fi -sivuilta on mahdollista lähettää rekisteröityneille käyttäjille muistutustekstiviestejä ja sähköposteja mm. avaimen palauttamisesta.
- Opastekylttien valmistus yhteistyössä kaupungin kanssa siten, että ne soveltuvat hankittaviin telineisiin.
- Yhteistyö koulujen kanssa TET-jaksoihin liittyen.
- Hankkeen tiedotuksen hoitaminen yhteistyössä kaupungin kanssa.
- Tampereen seurakuntayhtymä sopii sille aiheutuneiden kustannusten korvaamisesta erikseen Tampereen kaupungin joukkoliikenteen kanssa.

Tampereen kaupunki

- Kaupunki vastaa polkupyörähankkeen kustannuksista talousarvionsa mukaisesti.
- Kaupunki vastaa hankkeen koordinoinnista ja yhteistyössä seurakuntayhtymän kanssa hankkeen tiedotuksesta. Kaupunki nimeää hankkeelle ohjausryhmän, jossa on kaikkien sopimusosapuolten edustus.
- Hankkeen vastuullisena tahona toimii Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön kehittämisen prosessi, jossa työskentelee hankkeen projektipäällikkö.
- Kaupunki järjestää avainten nouto- ja palautuspisteen kaupunkilaisille ja matkailijoille.

- Kaupunki järjestää pyörien nouto- ja palautuspisteiden järjestäminen keskikaupungin alueelle.
- Kaupunki huolehtii pyörien nouto- ja palautuspisteiden telineistä, niiden luvista sekä niihin liittyvistä asennuksista (lukkovaijerien ja opastekyltin kiinnittäminen telineeseen) keväällä 2010. Telineet sijoitetaan ilkvallan vähentämiseksi mahdollisuuksien mukaan paikkoihin, joissa on kameravalvonta. Telinepaikkoja on oltava riittävä määrä.
- Kaupunki osoittaa pyörille kylmävarastotilan talvikaudeksi.
- Kaupunki laatii yhteistyössä sopimusosapuolten kanssa kaupunkipyörien käyttöehdot.

Työllistämisyhdistys Etappi ry

- Pyörien kokoaminen tapahtuu Etapin työpajalla kevään 2010 aikana. Tämä tapahtuu yhteistyössä koulujen kanssa diakoniakeskuksen koordinoimana.
- Kotelon valmistus lukkoihin ja koteloiden sekä lukkojen kiinnitys pyöriin.
- Kesän 2010 aikana Etappi huolehtii pyörien huollosta (pyörien tarkastus vähintään 3 x viikossa) ja riittävydestä pyörien nouto- ja palautuspisteissä sekä niihin liittyvistä kuljetuksista.
- Pyörien talvihuolto
- Telineiden lukkovaijereiden valmistus
- Etappi laskuttaa Tampereen kaupunkia oheisen liitteen mukaisesti sille aiheutuneiden kustannusten korvaamiseksi.

Osapuolet sopivat, että yhteistyösopimuksen arviointi tehdään syksyllä 2010, jolloin arvioidaan hankkeen toetutuminen ja sovitaan hankkeen jatkosta.

3.3 Vaihtoehtoiset toimintamallit

Tampereella on ollut vapaasti lainattavia kaupunkipyöriä 1990-luvulla. Kokemus tästä järjestelmästä oli pettymys sillä pyöriä varastettiin ja ne kokivat huomattavaa ilkvallaa. Suomalaisista kaupungeista Helsingissä on ollut kaupunkipyöräjärjestelmä vuodesta 2000. Kaupunkipyörät toimivat kahden euron pantilla. Kun pyörän palautti mihin tahansa vapaaseen palautustelineeseen, sai pantin takaisin. Helsinki päätyi lopettamaan järjestelmänsä vuonna 2009 kun pyörät eivät enää vastanneet asiakaslähtöisyydeltään ja palvelutasoltaan nykyaikaista tuotetta. Pyöriä myöskin hävisi ja ne kokivat ilkvallaa.

Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmää suunniteltaessa perehdyttiin myös kansainvälisesti käytössä oleviin kaupunkipyöräjärjestelmiin. Monien kaupunkien mallit vaikuttivat erittäin mielenkiintoisilta ja

osittain sopivilta myös Tampereelle. Mitään kansainvälistä järjestelmää ei kuitenkaan voitu sellaisenaan kopioida Tampereelle johtuen hankkeen pienestä budjetista.

Tampereen kaupunkipyörähankkeen ohjausryhmä pohti pitkään kuinka välttää Tampereen ja Helsingin järjestelmien kohtalo ja toteuttaa toimiva järjestelmä pienillä kustannuksilla. Ohjausryhmä pohti muun muassa seuraavia malleja:

Malli 1

- Pyöriä voi lainata matkailutoimistosta sen aukioloaikoina
- Lainauksen hoitaa matkailutoimiston työntekijät
- Lainaajalta peritään panttimaksu 50 € jota vastaan saa pyörän avaimen. Avaimen palauttamalla panttimaksun saa takaisin.
- Lainaaja antaa henkilötiedot ja allekirjoittaa käyttösopimuksen

Malli 2

- Viisi joulutorimökkiä toimii pyöräasemina (Keskustori, Rautatieasema, Särkänniemi, Linja-autoasema, Sorsapuisto)
- Mökit ovat miehitettyinä siisteysagenteilla ja pyöräagenteilla
- Pyöriä voi lainata 7 päivänä viikossa, noin klo: 10.00-18.00
- Lainaajalta peritään rekisteröitymismaksu, jota ei palauteta. Kolme ensimmäistä tuntia ilmaista ja sen jälkeen lisämaksu 1 €/tunti.
- Lainaaja antaa henkilötiedot ja allekirjoittaa käyttösopimuksen

Malli 3

- Pyöriä voi lainata matkailutoimistosta sen aukioloaikoina sekä neljä mökkiä toimii pyöräasemina
- Mökit ovat miehitettyinä siisteysagenteilla ja pyöräagenteilla
- Mökeiltä pyöriä voi lainata 7 päivänä viikossa, noin klo: 10.00-18.00
- Lainaajan on annettava luottokorttitiedot tai 200 euron panttimaksu, jota vastaan saa pyörän avaimen. Avaimen palauttamalla panttimaksun saa takaisin. Pyöräily maksaa 1 €/tunti.

Malli 4

- 10 euron rekisteröitymismaksua ja 40 euron panttimaksua vastaan asiakas saa pyörän avaimen käyttöön pyöräilykauden loppuun asti
- Avaimen lainaajan antaa henkilötiedot ja allekirjoittaa käyttösopimuksen
- Järjestelmään rekisteröityminen tapahtuu Suurella sydämellä verkkokaupassa, johon oli linkki kaupunkipyörän internetsivuilla
- Avaimen nouto ja palautus tapahtuu GoTampere matkailutoimistossa Rautatieasemalla
- Tampereen keskustaa on kaupunkipyörätelineitä joihin pyörät lukitaan.

3.4 Tampereen malli

Tampereella oli käytössä 75 lainapyörää 1.6.2010-30.9.2010 välisenä aikana. Tampereen kaupunkipyörähankkeen ohjausryhmä päätyi malliin, jossa järjestelmään pääsi käyttäjäksi menemällä Suurella sydämellä verkkokauppaan ja täyttämällä käyttösopimuksen sekä maksamalla 10 euron rekisteröitymismaksun ja 40 euron panttimaksun. Pyörän avain noudettiin Go Tampere matkailutoimistosta, jossa asiakas allekirjoitti käyttösopimuksen ja todisti henkilöllisyytensä. Matkailutoimistosta asiakas sai kartan/esitteen, johon on merkitty kaupunkipyörätelineiden pisteet. Kaupunkipyörän lainaajan piti olla 18 vuotta täyttänyt.

Kaupunkipyöräavain kävi kaikkiin kaupunkipyöriin. Minkä tahansa kaupunkipyörätelineessä olevan kaupunkipyörän sai ottaa käyttöön milloin haluaa. Asiakkaan oli varmistettava ennen käyttöönottoa, että pyörä on ehjä. Pyörän saatavuutta ei voitu taata. Pyöriä voitiin toimittaa virka-aikana tyhjiin pisteisiin parin tunnin viiveellä. Pyörän kuljetuksesta tai muista kaupunkipyörään liittyvistä asioista oli mahdollisuus tiedustella kaupunkipyörän palvelunumerosta.

Kaupunkipyörän sai irrotettua telineestä laittamalla avaimen etupyörässä olevaan lukkoon ja vääntämällä. Pyörää palauttaessa avaimen sai irti laittamalla pyörän telineeseen ja kiinnittämällä lukon vastakappaleen kaupunkipyörän lukkoon.

Asiakasta kehoitettiin pyöräilemään liikennesääntöjen mukaisesti ja varovaisuutta noudattaen. Käytön aikana ja sen jälkeen pyörän sai jättää vain kaupunkipyörän omiin telineisiin. Omien lukkojen käyttö oli kielletty.

Kun asiakas ei enää halunnut olla kaupunkipyörän rekisteröitynyt käyttäjä tai kun pyöräilykausi päättyi palautettiin avain takaisin matkailutoimistoon. Panttimaksu palautettiin tilille avaimen luovutuksen jälkeen.

3.4.1 Pyörien huolto

Kaupunkipyörien huolto järjestettiin Työllistämisyhdistys Etappi ry:n ja Tosi siisti Tampere – hankkeen siisteysagenttien toimesta. Työllistämisyhdistys Etapin työntekijät kiersivät pyöräpisteet maanantaisin ja perjantaisin. Etapin työntekijät myös korjasivat pyöriä ja siirsivät niitä täysistä pisteistä tyhjiin pisteisiin.

Siisteysagentit kiersivät pyöräpisteet keskiviikkoisin sekä tarkkailivat pyörien ja pisteiden kuntoa joka päivä toteutuneilla kaupunkikierroksillaan. Agentit raportoivat rikkiäisistä pyöristä ja siirsivät pyöriä täysistä pisteistä tyhjiin pisteisiin. Siisteysagentit kävivät auttamassa asiakkaita, joilla oli ongelmia pyörien lukituksen kanssa.

3.4.2 Pyöräparkit

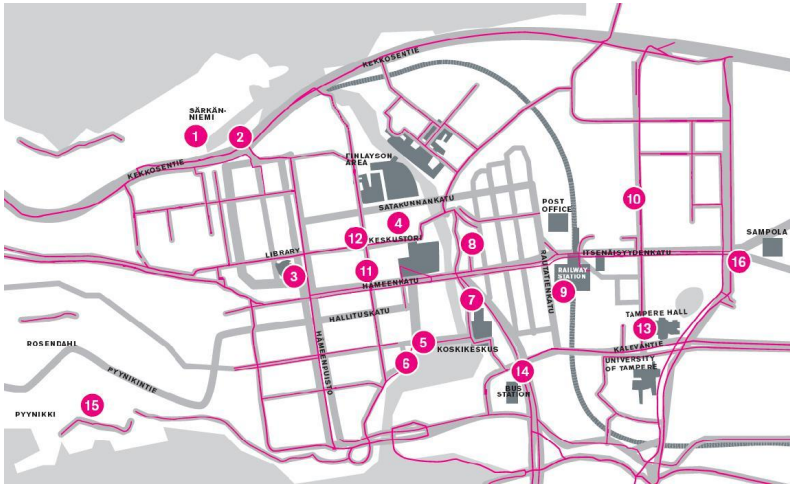
Kaupunkipyöräparkkeja rakennettiin 16, joissa on pyörätelineet yhteensä 150 kaupunkipyörälle.

Tampereen kaupunkipyörähanke järjesti yhteistyössä kaupunkilehti Moron kanssa kilpailun, jossa lukijoilta pyydettiin ehdottamaan telinepaikkoja. Lukijoiden ehdotuksia saapui 77 henkilöltä. Pyöräparkkeja ehdotettiin etenkin Keskustorille, Rautatieasemalle, Pyynikintorille, Laukontorille, Kuninkaankadulle sekä Tammelantorille.



Kuva 1. Kaupunkipyöräparkin tunnusmerkki.

Pyöräparkit ovat sijoitettu seuraavasti:



Kuva 2. Kartta Tampereen kaupunkipyöräparkkien sijoittelusta.

1. Särkänniemi
2. Mustalahti
3. Metso
4. Keskustori
5. Laukontori
6. Laukonsilta
7. Koskikeskus
8. Koskipuisto
9. Rautatieasema
10. Tammelantori
11. Kuninkaankadun kävelykatu A
12. Kuninkaankadun kävelykatu B
13. Sorsapuisto
14. Linja-autoasema
15. Pyynikin uimaranta
16. Sampola

Telineiden suunnittelusta, rakentamisesta ja sijoittelusta vastasi Tampereen infratuotanto. Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön kehittämisen yleisten alueiden suunnittelu vastasi telineiden kustannuksista. Kokonaiskustannus oli 56 000 euroa, joka jakautui seuraavasti:

Suunnittelu 17 000 €

Telineet 23 000 €

Rakentaminen 16 000 €

Telineiden sijoittelussa otettiin huomioon pyöräparkkien kytkeytyminen olemassa olevaan kevyen liikenteen verkkoon niin, että paikat voi olla tulevaisuudessa myös muiden pyöräilijöiden käytössä, mikäli kaupunkipyörä –hankkeesta jostain syystä luovutaan. Paikkojen sijoittelussa huomioitiin Tampereen keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelmassa ehdotetut uudet polkupyöräpysäköintipaikat. Telineiden suunnittelussa huomioitiin myös kaupunkikuvalliset tekijät.

3.5 Hankkeen budjetti

Kaupunkiympäristön kehittäminen (joukkoliikenne)	55 000 €
ECO2 –hanke	20 000 €

Hankkeelle varattiin 75 000 euron määräraha, joka jakautui seuraavasti:

Pyörä	15 500 €
Lukko	13 500 €
Etappi ry	16 000 €
Palkat	15 000 €

- projektipäällikkö 10 000 €

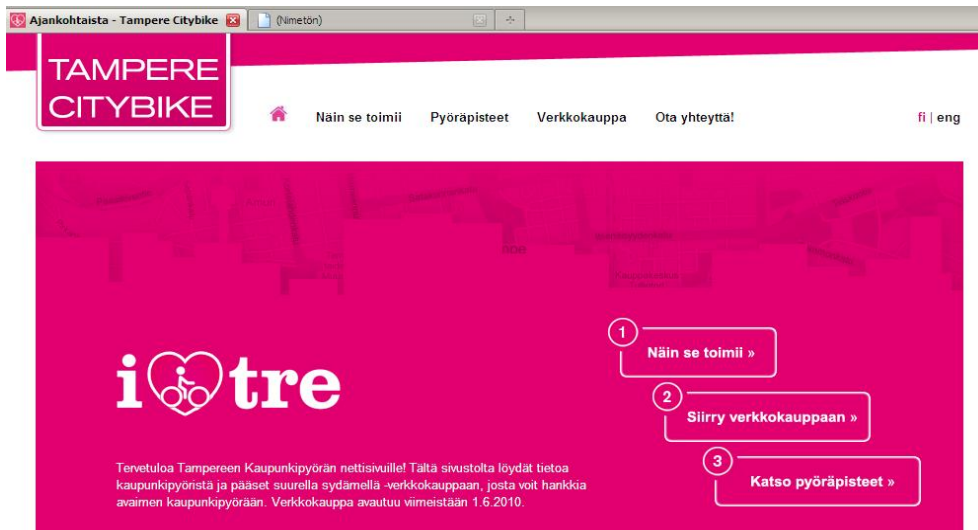
- kesätyöntekijät 5 000 €

Tiedotus ja markkinointi	4 000 €
Materiaalihankinnat	5 000 €
Tilaisuudet ja tapahtumat	6 000 €
Yhteensä:	75 000€

3.6 Hankkeen tiedottaminen ja markkinointi

Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän tiedottamisesta vastasi Tampereen kaupunki. Ilmoitustilaa ostettiin Aamulehdestä. Lisäksi kaupunkilehti Tori markkinoi järjestelmää niin sanottujen taittopalojen avulla. Kaupunkipyörähankkeesta uutisoitiin erilaisissa medioissa kuten Aamulehti, Helsingin sanomat, Kirkkosanomat, kaupunkilehdet Moro, Tori ja Tamperelainen, Yle Tampereen radio, radio 95.7 sekä Yle TV1.

Kaupunkipyöräjärjestelmästä painettiin esitteitä, joita oli saatavilla matkailutoimistossa ja Tampereen kaupungin palvelupisteessä. Esitteitä jaettiin erilaisissa tapahtumissa ja tilaisuuksissa. Hankkeen internetsivut luotiin osoitteeseen www.tamperecitybike.fi. Sivuilla kerrottiin suomeksi ja englanniksi kuinka järjestelmä toimii. Lisäksi hankkeella oli oma facebook -ryhmä.



Kuva 3. Tampereen kaupunkipyörähankkeen internetsivut.

Kaupunkipyörän rungon tarroitus, hankkeen internetsivut, esitteet sekä pyöräparkkien mainokset suunnitteli mainostoimisto Atomi.

Kaupunkipyöriä markkinoitiin erilaisissa tilaisuuksissa ja foorumeissa kesän ja syksyn 2010 aikana.

Toimintakalenteri 2010:

- 24.5. Kaupunkipyörän internetsivujen avaus
- 24.5. Kaupunkipyörän Facebook sivun avaus
- 25.5. Kaupunkipyörät Eco2-hankkeen julkistustilaisuudessa
- 1.6. Kaupunkipyöräien lanseeraus ja kuljetus telineisiin
- 1.6. Kaupunkipyörän palvelupuhelimen käyttöönotto
- 9.6.-30.7. Kaupunkipyöräien kokeilua Hämeenpuiston puistopelimökillä
- 2.-10.7. Kaupunkipyöräien kokeilua Tammerkosken sillalla –kaupunkifestivaalissa
- 20.7.-23.7. Aamulehden GPS seuranta kaupunkipyörissä
- 23.-31.7. Kaupunkipyöräien kokeilua Kukkaisviikoilla
- 8.8. Kaupunkipyöräien kokeilua Hämeenpuiston Puistofiestassa

4. HAVAITUT ONGELMAT

Pyöräilykauden aikana pyörissä ja järjestelmässä havaittiin erilaisia ongelmia. Näitä olivat lukkojen toiminta, satuloiden ja polkimien hajoaminen, heijastimien puuttuminen, kaupunkipyöräpisteiden täyttyminen muilla pyörillä, pyöräpisteiden lukumäärä sekä liian vähäinen käyttäjämäärä. 24.8. 2010 mennessä käyttäjiä oli 143, joista 40 % oli palauttanut avaimen.

Lukkojen toiminnan osalta havaittiin, että lukkopesät ovat ahtaita eivätkä toimi niin helposti kuin pitäisi. Lukkoon saattaa joutua sovitteluun useampaa kiinnikettä ja pyörää näin ollen siirtämään telinepaikasta toiseen. Pyörien käyttäjiä on jouduttu käymään avustamassa lukitsemisessa ympäri kaupunkia. Kesän aikana tietävästi kolmesta pyörästä on lukko kiskottu irti.

Pyörien satuloiden osalta todettiin, että satulat on asetettu alimmalle korkeudelle, jolloin pyörien käyttö on epämukavaa suurimmalle osalle käyttäjistä. Käyttäjät yrittävät kiskoa satuloita ylöspäin jolloin niiden kiinnikkeet löystyvät. Satuloita jouduttu korjaamaan lähes jokaisesta kaupungilla olevasta pyörästä.

Polkimet jouduttu vaihtamaan jokaisesta kaupungilla olevasta pyörästä. Alkuperäiset polkimet on valmistettu muovista, joiden on todettu rikkoutuvan helposti käytössä. Pyöristä puuttuivat takaheijastimet, nämä lisättiin pyöriin heinäkuun aikana.

Pyöräilykauden aikana havaittiin, että kaupunkipyöräpisteisiin pysäköidään runsaasti ns. yksityispyöriä. Pyöräpisteiden telineisiin lisättiin heinäkuussa ”vain kaupunkipyörille” -tarrat, jotka hieman vähensivät väärin pysäköintiä mutta eivät poistaneet ongelmaa.

Pyöräpisteiden vähäinen lukumäärä heikentää järjestelmän laadukkuutta. Käyttäjä saattaa joutua kiertämään pyörällä pitkän matkan löytääkseen vapaan telineen. Telinepisteiden sijoittelu vaikeuttaa pyöräilyreitien valintaa.

5. PALAUTE JÄRJESTELMÄSTÄ

Kaupunkipyörä järjestelmästä on kerätty palautetta kaupunkipyörän internetsivuilla olleen palautelomakkeen kautta, tulleista viesteistä sekä kaupunkipyörän palvelupuhelimeen tulleista puhelinsoitoista sekä

Enemmistö palvelupuhelimeen tulleista puhelusta käsitteli tiedustelua miten järjestelmä toimii. Muusta saadusta palautteesta suurin osa koski pyörien satuloiden alhaista korkeutta. Käyttäjät kokivat satuloiden mataluuden hankaloittavan huomattavasti pyöräilyä. Eräs palautteen antaja katsoi ongelman niin suureksi, että ei voinut käyttää pyöriä lainkaan. Kehitysideana palautteissa oli säätömahdollisuuden lisääminen pyöriin.

Useissa palautteissa ja mediakeskustelussa arvosteltiin järjestelmään rekisteröitymisen monimutkaisuutta. Toivottiin, että Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän malli on samanlainen kuin esimerkiksi Pariisissa ja Lontoossa. Lisäksi monissa palautteissa toivottiin niin sanottua ostokärryjärjestelmää, jossa kolikolla voi vapauttaa pyörän lukituksesta. Rekisteröitymisen hankaluutena koettiin maksun suuruus ja avainten saanti vain yhdestä paikasta. Rekisteröintimaksun 10e katsottiin olevan sopiva, mutta panttimaksu 40e oli liian suuri monien asiakkaiden mielestä. Avainten jakopaikoiksi toivottiin esimerkiksi Särkänniemeä. Pyöräpisteisiin toivottiin lyhyttä opastusta pyörien käytöstä.

Pyöräpisteistä palautetta tuli niiden täyttymisestä ja liian vähäisestä määrästä. Kehitysideana lukkopaikkojen lisääminen pisteisiin sekä uusien pyöräpisteiden lisääminen ainakin Stockmannin lähelle, Hatanpäälle, Onkiniemeen ja Pyynikin näkötorjalle.

Saadun palautteen mukaan järjestelmä koettiin myös hyväksi ja pyörät mukavaksi ajaa. GoTampere matkailutoimiston koettiin toimivan hyvänä avainten noutopaikkana koska matkailutoimisto on avoinna sopivaan aikaan. 10 euron rekisteröintimaksua pidettiin todella edullisena koska maksua ei ole sidottu aikaan. Pyöriä pidettiin yleisesti tukevin ja mukavin ajaa, myös pyörissä olevia koreja keuhuttiin. Kaupunkipyöräjärjestelmän luomista Tampereelle kiiteltiin.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET JA HANKKEEN JATKOSUUNNITELMA

Kokemukset kaupunkipyörähankkeen ensimmäisestä kesästä ovat kaksijakoiset. Pyörät pysyivät tallessa ja säästyivät suuremmalta ilkivallalta mutta pyörien käyttöaste oli odotettua matalampi. Suurimmat havaitut ongelmat liittyivät lukitusjärjestelmään, satuloihin sekä rekisteröitymiseen. Ohjausryhmä arvioi, että hanke onnistui hyvin sen pieneen budjettiin nähden. Hanke sai paljon näkyvyyttä ja brändi oli onnistunut. Jotta kaupunkipyörähanketta on tarkoituksen mukaista jatkaa on järjestelmää kehitettävä niin, että pyörien käyttöönottoa helpotetaan. Tämä vaatii kehittämistä etenkin lukitusjärjestelmän ja rekisteröitymisen osalta sekä tiedotuksen lisäämistä.

Syyskuussa 2010 Tampereen kaupunki teki sopimuksen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämisestä Zonear Oy:n kanssa. Tehtävän antona oli tehdä selvitys kaupunkipyörien lukitus- ja seurantajärjestelmän toteuttamisesta ja sen perusteella prototyypin toteutuksesta.

Selvityksessä käytiin läpi kaupunkipyörien sähköinen lukituksen kansainväliset mallit, kaupunkipyöräjärjestelmien toimittajat ja niiden tuotteet sekä vaihtoehdot lukitus- ja seurantajärjestelmän toteuttamiseksi paikallisena työnä. Selvityksen myötä syntyneet johtopäätökset olivat, että kaikki kansainväliset sähkölukkomallit sekä valmiiden kaupunkipyöräjärjestelmien tuotepaketit ovat niin kalliita, ettei nykyisillä resursseilla ole mahdollisuutta niiden hankintaan. Kaikki mahdolliset vaihtoehdot lukitus- ja seurantajärjestelmän toteuttamisesta paikallisena työnä sisälsivät paljon epävarmuutta ja riskejä sekä ylittivät huomattavasti vuotuisen budjetin, jota Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämiseen on mahdollisuus saada.

Vuonna 2011 hankkeen keskeisin tavoite on kehittää Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmää niin, että se palvelisi entistä paremmin kaupunkilaisia ja turisteja ja, että kaupunkipyörien käyttöönottokynnys madaltuisi. Saadun palautteen ja omien kokemusten perusteella tavoitteeseen pyritään nykyistä lukkojärjestelmää parantamalla, telinepaikkoja lisäämällä, uusia yhteistyökumppaneita hankkimalla sekä panostuksella markkinointiin ja tiedottamiseen. Kesään 2012 mennessä pyritään saamaan sähköinen lukitusjärjestelmä toimimaan.

Tarve lukitusjärjestelmän kehittämisestä lähtee liikkeelle lukkojen huonosta toimivuudesta. Lukkojen mitoitus on liian tiukka. Roskan ja pölyn takia vastekappaleet eivät sovi yhteen. Öljyäminen pahensi tilannetta ja vastakappaleet pyörivät maassa roskien seassa. Kevään 2011 aikana selvitetään kuinka nykyisten lukkojen toimivuutta voidaan parantaa, jotta viime vuoden ongelmilta vältytään. Kesän ja syksyn 2011 aikana kehitetään uusi lukitusjärjestelmä ja talvella 2011 uusi järjestelmä rakennetaan.

Järjestelmän kehittämisen suunnittelutyön pohjana käytetään Zonear Oy:n tekemää selvitystä. Ensimmäinen ja toinen vaiheen suunnittelutyö sekä prototyypin valmistus on tilattu Rauno Korhoselta. Mikäli nykyisiä lukkoja ei pystytä lainkaan kehittämään toteutetaan uuden lukitusjärjestelmän ensimmäinen vaihe. Suunnitelmana on, että ensimmäisessä vaiheessa lukko kiinnitetään telineeseen ja aukaistaan avaimella. Pyörän kiinnitys lukkoon tehdään vaijerilla tai kettingillä. Tässä tapauksessa lukossa on u-rauta, johon vaijerin tai kettingin päät laitetaan. Lukittaessa u-rauta painetaan lukon sisään. Rakenne muistuttaa paljon riippulukkoa.

Toisessa vaiheessa lukkoihin asennetaan elektroniikka ja lukkojen sähköinen aukaisu toteutetaan. Lukko kiinnitettäisiin pyörätelineen yläpäähän. Yhteen lukkopakettiin kuuluu kaksi lukkoa.

Vastakappale on metallilevy, joka laitetaan lukon hahloon. Elektroniikka tulee lukon kanteen muovin taakse. Ledit loistavat kannen läpi ja lukon aktivointipainikkeena voisi toimia koko muovilevy. Akut tai virransyöttö tulee telineen putkeen. Tarkoitus on, että sähköinen lukitusjärjestelmä saadaan käyttöön toukokuussa 2012.

Nykyisin kaupunkipyörätelineitä on 61 kpl ja niistä jokaisessa on 2 paikkaa eli yhteensä pyöräpaikkoja on 122. Keväällä 2011 on tarkoitus rakentaa 14 telinettä lisää, joten vuonna 2011 kaupunkipyörätelineiden kokonaismäärä on 75 kappaletta ja pyöräpaikkoja on 150 pyörälle.

Järjestelmän kehittämisen kustannukset syntyvät kehitystyötä, komponenteista ja asennuksesta. Tarkka kustannusarvio saadaan kun ensimmäisen ja toisen vaiheen selvitystyö on lopullisesti valmis helmikuun 2011 loppuun mennessä. Kaupunkipyörähankkeen talousarviossa vuodelle 2011 järjestelmän kehittämiseen haetaan 20 000 euron määrärahaa.

LÄHTEET

Kaupunkiympäristön kehittäminen, visiotavoitteet vuoteen 2030

Pormestarin ohjelma vuosille 2010-2012

Päätös kaupunkipyörähankkeen ohjausryhmän nimeämisestä

Tampereen kaupunkipyörähankkeen ohjausryhmän kokouksien pöytäkirjat

Sopimus Tampereen kaupunkipolkupyöräjärjestelmän toteuttamisesta

Tampereen kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöehdot

Tampereen kaupunkipyörähankkeen internetsivut www.tamperecitybike.fi

http://www.helsinki.fi/fi/index/kaupunkijaseutu/liikenne/kaupunkipyorat_tulevat.html

http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/kaupunkipyorat_maksaneet_helsingille_lahes_miljoona_euroa/

Selvitys kaupunkipyörien lukitus- ja seurantajärjestelmän toteuttamisesta (Zonear Oy)