



Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän suosiovertailututkimus

2.4.2019 Helsinki

Mikko Raninen & Niklas Aalto-Setälä, Sweco Ympäristö
Martti Tulenheimo, Tulenheimo Urban Solutions



HKL
HST

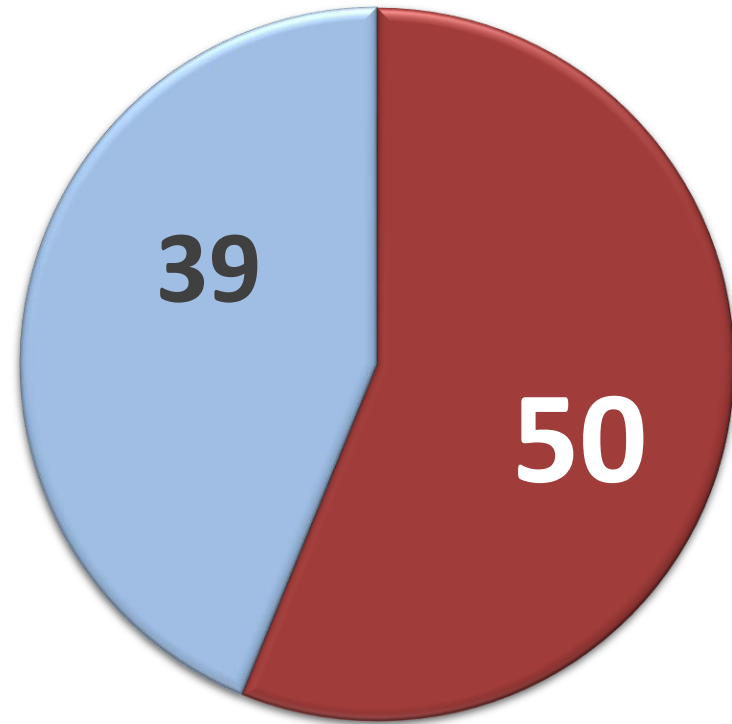
Tutkimuksen toteutus

- Voiko Helsingin järjestelmää kutsua maailman suosituimmaksi ja kuinka suosiota voidaan mitata?
- Rajaukset:
 - Asemalliset kaupunkipyöräjärjestelmät
 - Rajattu ja kohdistettu tiedon keruu
 - Suosiota mitattiin suhdeluvulla matkaa/pyörä/päivä
- Toteutus:
 - Kyselyt & avoin data
 - Toteutus tammi-maaliskuun aikana 2019



Kohdekaupungit

- Otettu yhteyttä suoraan tai välillisesti 89 järjestelmätoimittajaan, vastaavaan henkilöön tms.
- 50 järjestelmästä saatiin vertailukelpoiset luvut.
- 39 kohteesta ei saatu tietoja.
- 365 päivää vuonna 2018 toimineita järjestelmiä oli 31.
- Loput 19 olivat joko vuoden 2018 aikana avautuneita tai vain osan vuotta toimivia.
- Muutamista järjestelmistä saadut luvut olivat aiemmilta vuosilta kuin 2018.

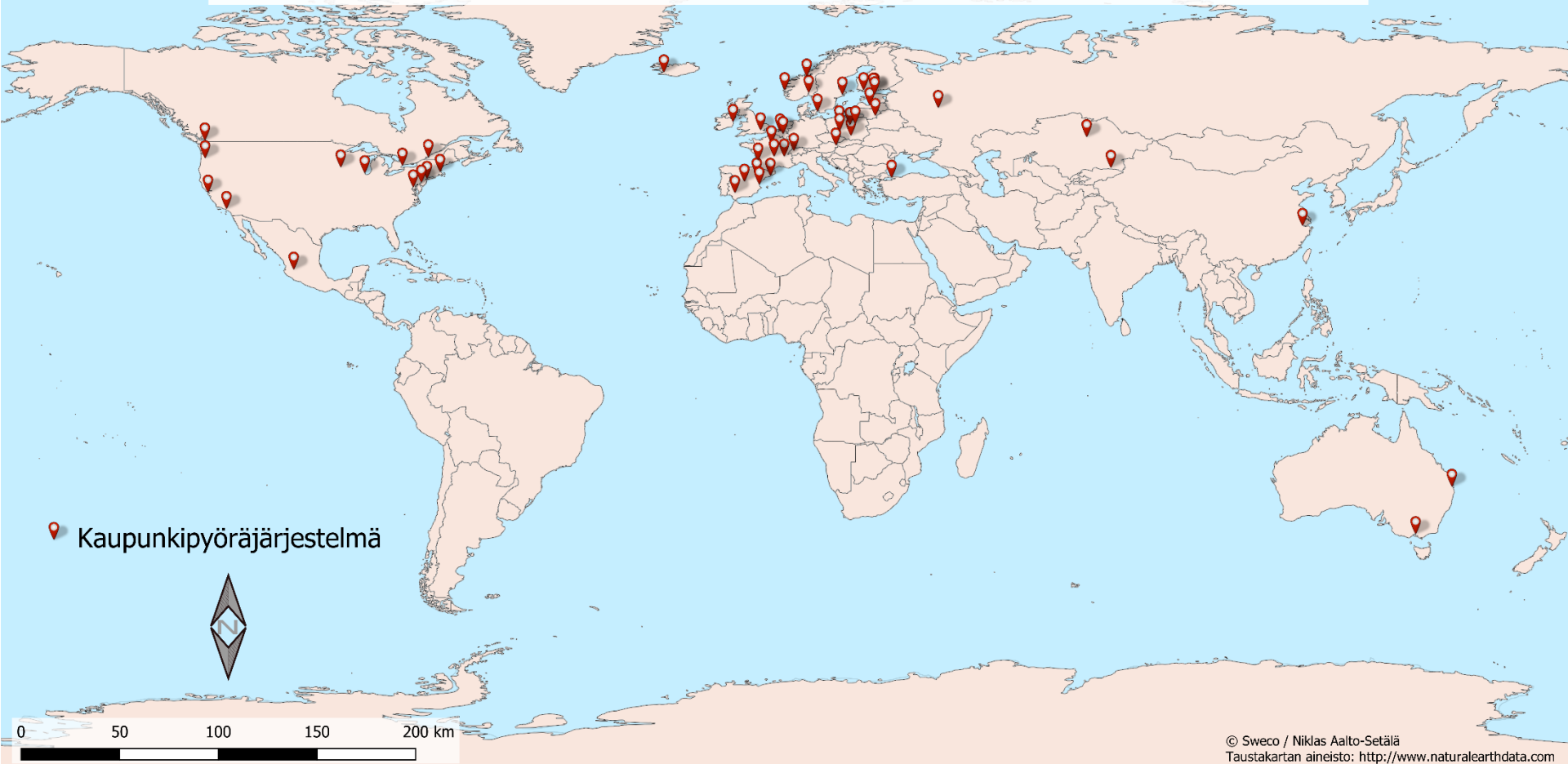


■ Kyllä ■ Ei



Kartta tutkimuksen järjestelmistä

Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän suosiovertailututkimus – Kartta järjestelmien sijainneista



Ympärivuotisen käytön skenaariot

Varovainen skenaario

Helsingin automaattisten pyöräliikenteen laskentapisteiden aineisto

Kaupunkipyörien käyttö talvikuukausille muodostettiin samassa suhteessa, kuin laskentatulokset muuttuivat vuonna 2018

Keskitason skenaario

Vertailukaupunkien ympärivuotinen käyttöaste (mm. Chicago ja Portland)

Käytön ei oleteta laskevan alle 20 prosenttiin suhteessa havaittuun Helsingin heinäkuun käyttöön

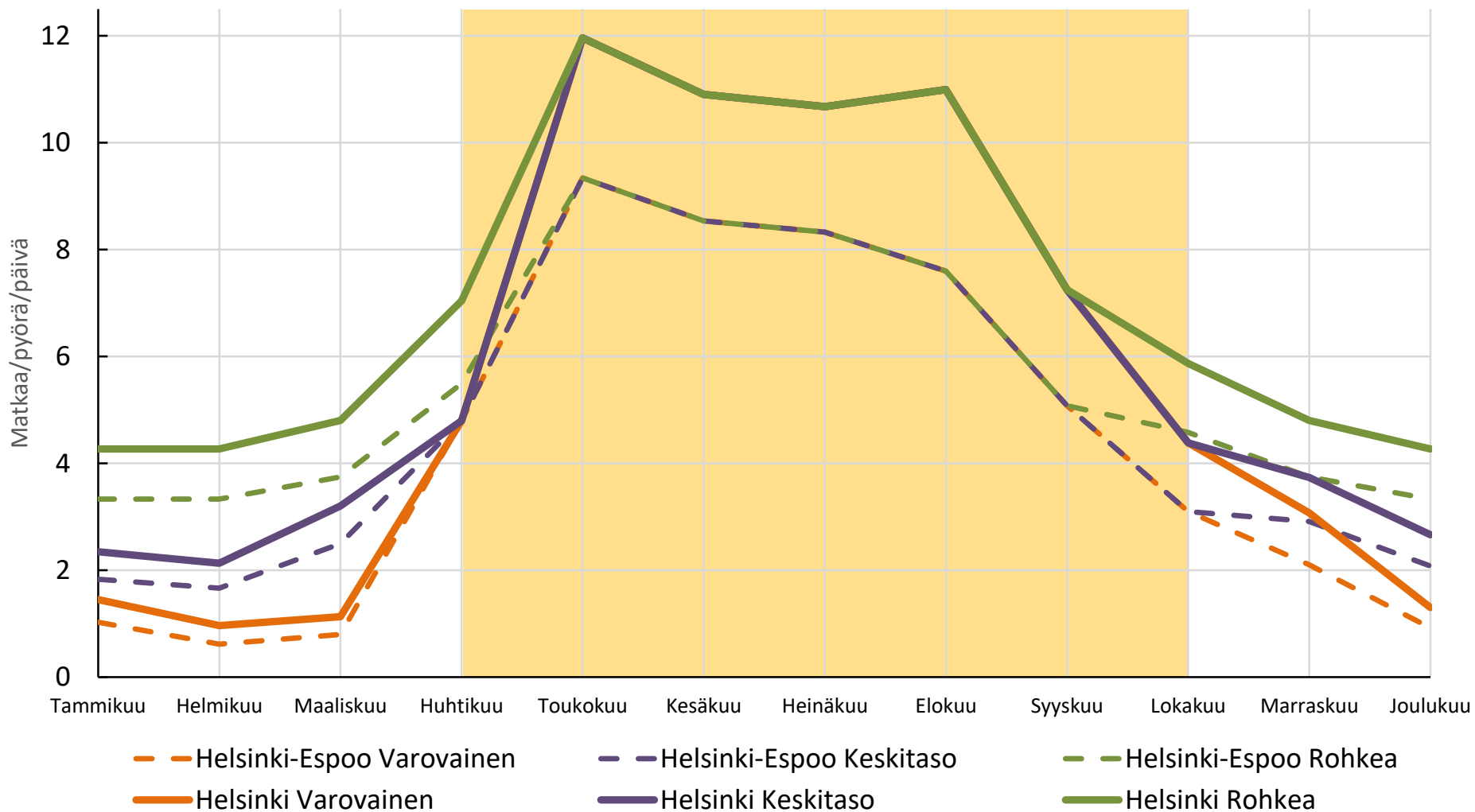
Rohkea skenaario

Vertailukaupunkien ympärivuotinen käyttöaste (mm. Lontoo ja Washington DC)

Käytön ei oleteta laskevan alle 40 prosenttiin suhteessa havaittuun Helsingin heinäkuun käyttöön

Huhtikuun ja lokakuun havaittuja käyttöasteita nostettiin, koska aloitus- ja lopetuskuukaudella on negatiivinen vaikutus käyttöön





Skenaariot

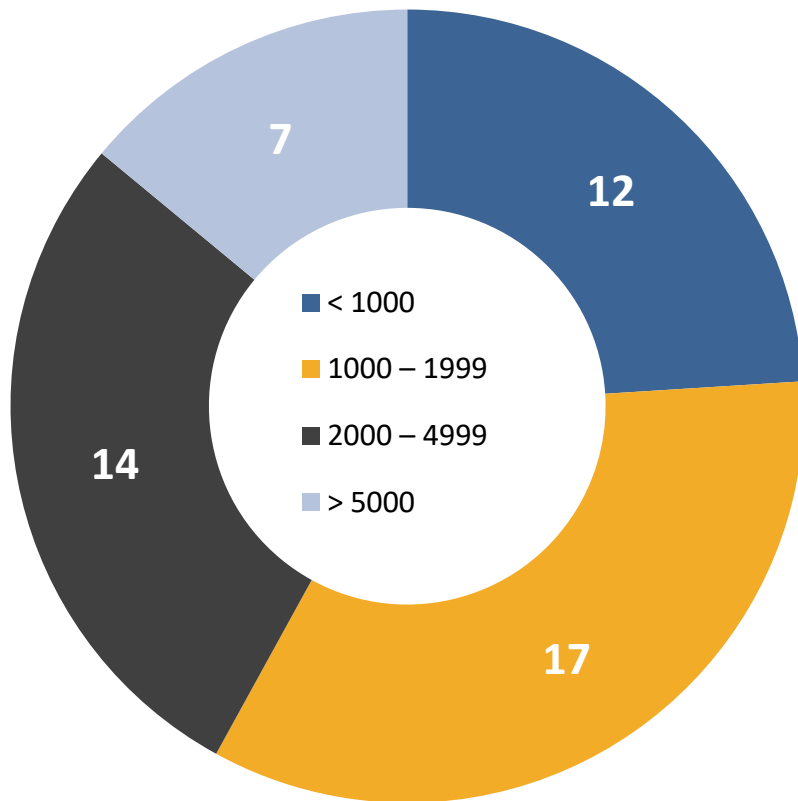
	Helsinki	Helsinki-Espoo	H m/p/p	H-E m/p/p
Kausi 2018	2 800 500	3 218 800	8,7	6,7
365 pv jakajana	2 800 500	3 218 800	5,1	4,2
Varovainen	3 160 500	3 563 600	5,8	4,6
Keskitaso	3 440 400	3 877 500	6,3	5,0
Rohkea	3 986 500	4 386 000	7,3	5,7





Tulokset

Järjestelmien koot



Järjestelmien koot vaihtelivat Tallinnan 80 pyörän ja Hangzhoun 51 500 pyörän välillä.

Absoluuttiset matkamäärät vaihtelivat Tallinnan 10 000 matkan ja Hangzhoun 87,6 M välillä.

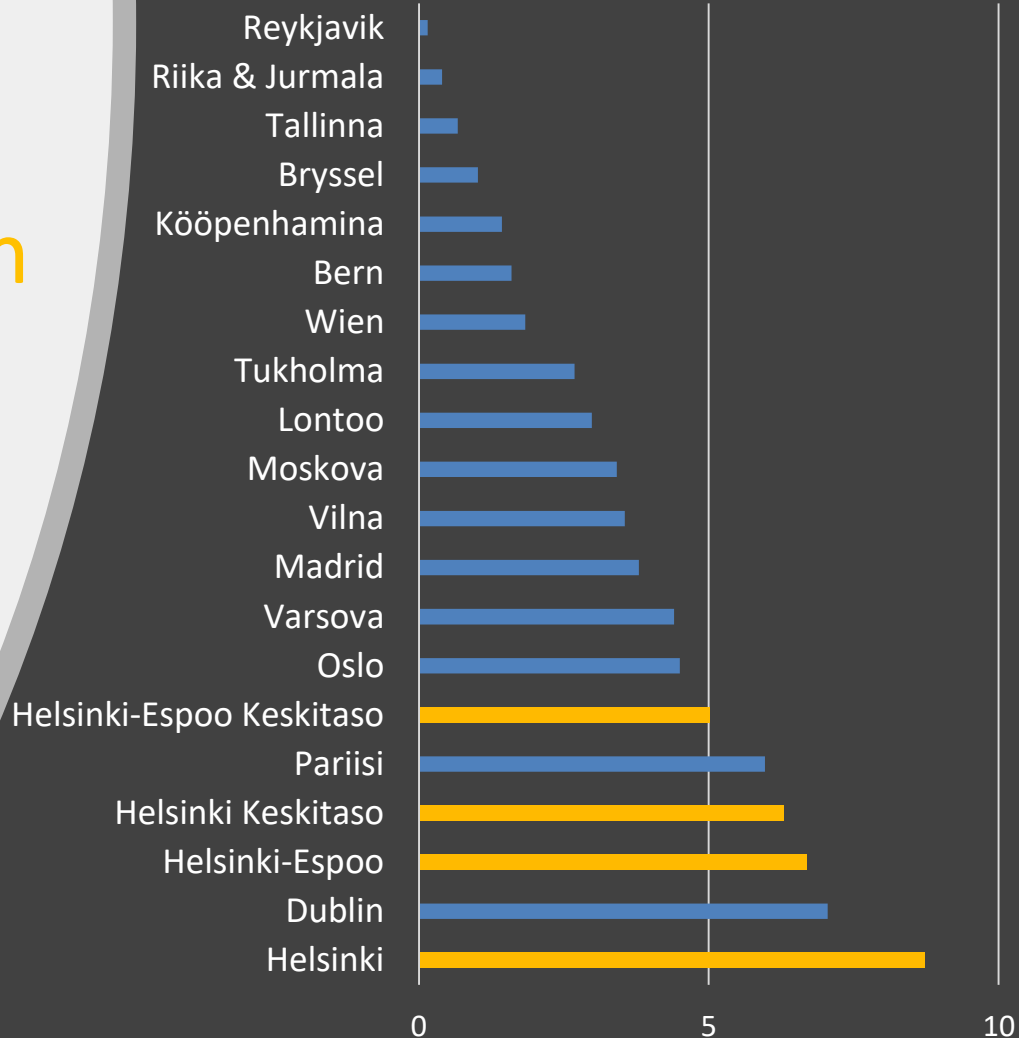


Helsinki on Euroopan pääkaupungeista #1

Helsinki: 8,7
Helsinki-Espoo: 6,7
Keskitason skenaariot: 6,3 ja 5,0

N = 20

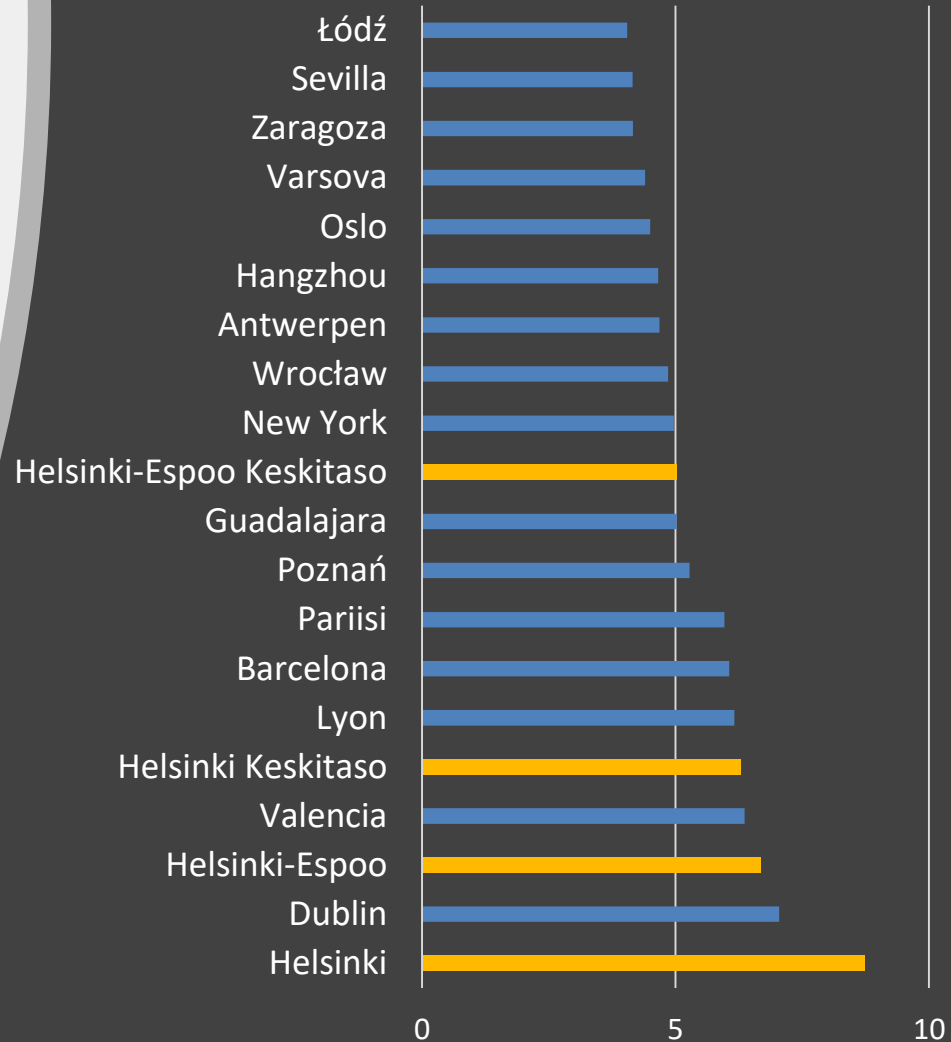
Matkaa/Pyörä/Päivä

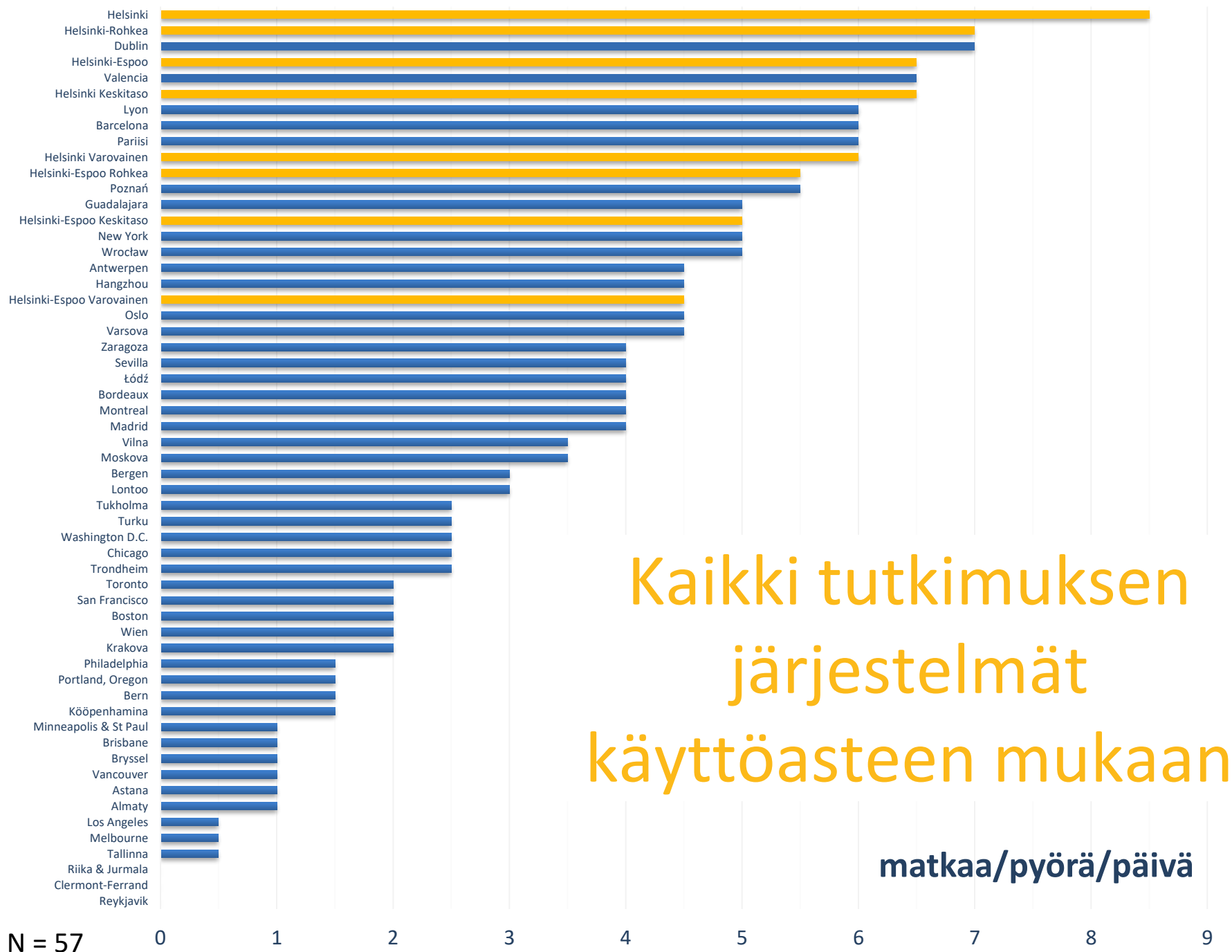


Käyttöasteet top 20

N = 20

Matkaa/Pyörä/Päivä





The background of the slide is a dark gray surface covered with a repeating pattern of bicycles. The bicycles are rendered in two colors: white and yellow. They are drawn with a dotted or pixelated line style, giving them a retro, digital appearance. The bicycles are oriented in various directions, creating a sense of movement and density.

Johtopäätökset

Johtopäätökset

Helsingin kaupunkipyörien käyttöaste on maailman kärkeä.

Myös Helsingin ja Espoon järjestelmä yhdessä ylittää kärkeen.

Ympärivuotisenakin käyttöaste olisi skenaarioiden perusteella kärkiluokkaa.

Suurimmat haastajat Helsingille ovat Dublin, Valencia, Barcelona, Lyon ja Pariisi.



Mitä korkeasta käyttöasteesta seuraa?

Käyttäjä:

- Järjestelmän käyttömukavuus voi laskea, koska pyörien saaminen vaikeutuu ja ne ovat useammin kuluneita
- + Järjestelmää kehitetään todennäköisemmin

Järjestelmä:

- + Saa näkyvyyttä
- + Taloudellinen kannattavuus paranee
- Huolto- ja operointitarve kasvaa

Kaupunki:

- + Nostevoima pyöräliikenteen muulle kehittämiselle ilmapiiirin muutoksen ansiosta ja uusista pyörällä liikkuvista ihmisistä
- + Terveys- ja ympäristöhyödyt
- Pyöräliikenteen infran kestävyys joutuu koetukselle

Maailmalta opittua

Järjestelmän sisäiset tekijät:

- Hinnoittelussa on suuri ero Euroopan ja Pohjois-Amerikan kaupunkien välillä
 - Riittävän laaja järjestelmä on laadukkaan palvelun kivijalka
 - Brändäyksen onnistuminen
-

Ulkoiset tekijät:

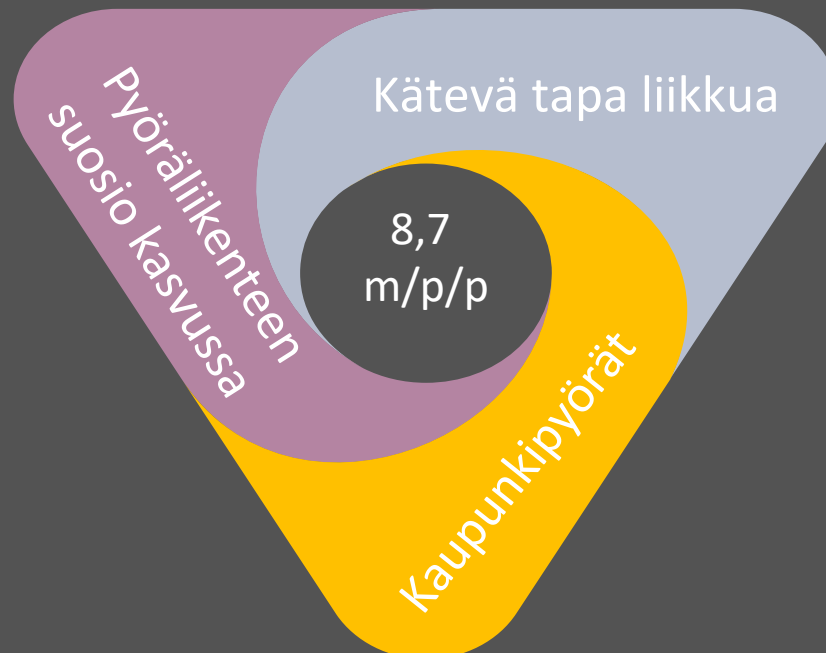
- Kylmässä ilmastossa järjestelmät eivät ole usein auki ympäri vuoden – myös talvella pyöriä kuitenkin käytetään järjestelmän ollessa auki
- Pyöräliikenteen infralla ja pyöräilykulttuurilla on suuri merkitys



Tärkeimmät syyt Helsingin kaupunkipyörien menestykselle

- ✓ Kätevä tapa liikkua
- ✓ Mahdollisuus täydelle asemalle palauttamiselle (ylipalautus)
- ✓ Hinnoittelu
- ✓ Järjestelmän suunnittelu, viestintä, markkinointi ja kokonaisvaltainen toteutus on tehty hyvin ja huolella
- ✓ Espoon liittyminen samaan järjestelmään ja Länsimetron aukeaminen
- ✓ Pyöräily on Suomessa niin sanottu kansalaistaito
- ✓ Helsingin pyöräilyolosuhteet melko hyvät
- ✓ Pyöräliikenteen kulkutapaosuus on merkittävä mutta ei erityisen suuri
- ✓ Ilmastonmuutos on muuttanut ihmisten arvopohjan suotuisammaksi pyöräliikenteelle
- ✓ Pyöräilykulttuuri on kasvussa





Helsinki

#2 Dublin

#3 Valencia



KIITOS



→ [Pyöräilymetropoli.fi](https://pyorailymetropoli.fi)

Niklas Aalto-Setälä, niklas.aalto-setala@sweco.fi

Mikko Raninen, mikko.raninen@sweco.fi

Martti Tulenheimo, martti.tulenheimo@poljin.fi