

Aleksanteri Repo valmis

Äänitteen kesto: 39 min

Litterointimerkinnät

Haastattelija: Jalmari Salaterä
Vastaaja: Aleksanteri Repo

sa-	sana jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
[ääni]	litteroijan kommentti tai muu kuin puheen ääni
, . ? :-	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari Salaterä: Kaupunkipörät ovat tuttu näky Turun katukuvassa, mutta viime vuosina kaupungilla on saattanut törmätä myös tavarapyöriin, jotka ovat yleistyneet julkisessa ja yksityisessä käytössäkin. Mistä tavarapyörissä on oikein kyse, kuka tavarapyöriä käyttää, entä mistä tavarapyöriä oikein löytää? Tämä on Turun liikennepodi.

[musiikkia]

Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteisia CANEMURE- ja SCALE-UP-hankkeita. Minä olen kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä ja tänään vieraanani on KaaKau Oy:n Aleksanteri Repo. Tervetuloa studioon.

Aleksanteri Repo: Kiitos oikein paljon.

Jalmari Salaterä: Viime tuotantokauden tapaan oli perinne kysyä, että millä kulkuneuvolla saavuit tänään paikalle, niin millä sä oot tänään tullu tänne studioon?

Aleksanteri Repo: Pakko myöntää, että tulin dieselpakettiautolla, mutta mulla on hyvä selitys tälle. Jouduin hakemaan yhden kaupunkipyörän ojasta tuolla Tammisaarella, niin jouduin ottamaan isomman kulkuvälineen.

Jalmari Salaterä: Liukuksä yleensä tällä dieselpakettiautolle, vai millä sä Turussa kuljet sitten?

Aleksanteri Repo: Kyl tääl Turussa ollessani yritän tietenkin polkupyörää käyttää mahdollisimman paljon. Mutta usein on työhön liittyviä juttuja ja silloin vähän toisella silmällä koko ajan kattoo tot kaupunkipyöräjärjestelmää, ni pakettiauto on siinä

kätevää. Et voi sit pikkasen vähän muun ohessa korjata, et pyörät pystyyn tai siirtää vähän paikasta toiseen. Se on sellast tehokkuutta.

Jalmari Salaterä: Ennen kuin me sukelletaan tämän päivän aiheeseen, niin ehkä ois hyvä kertoa kuulijoille, että mikä KaaKau oikein on, mitä se tekee ja mitä sä siellä sitten teet.

Aleksanteri Repo: KaaKauhan on epävirallisesti lyhenne sanoista Kaakon Kaupunkipyörät. Yritys, joka perustettiin Lääperin Antin kanssa kesällä 2018 vähän jopa sattumankauppana. Haluttiin todistaa tuol Kymenlaaksossa, mistä olen itsekin kotoisin, Kotkasta, vaikka Kouvolassa kirjat on vielä jonkin aikaa, niin että kaupunkipyöräily on mahdollista pienemmilläkin paikkakunnilla eikä välttämättä vaadi aina ihan hirveen isoi rahallisia sijoituksia. Ja oli sellainen hanke, missä tällaista isompaa firmaa pyrittiin saamaan Suomeen ja Kymenlaaksoon pyörittämään kaupunkipolkupyöriä. Mutta ketään ei kiinnostanut 130 000:n ihmisen ja kahden kaupungin 60 kilometrin etäisyydellä oleva vähän erikoinen tällainen kaksoiskaupunkimalli. Siitä sitte kahvin ääressä tulistuttiin ja todettiin, että tehdään ite. Sitten osallistuttiin tähän kilpailutukseen, voitettiin se ja aloitettiin silloin kesällä 2018. Noin kuukaus tän kahvihetken jälkeen saatiin pyörät liikenteeseen, kesäkuussa. Se oli aika onnistunut juttu ja meillä oli vähän sellainen ajatus, että kaupungit näkee että tää homma pelaa ja ottaa sen ja jatkaa. Mutta kaupunkiorganisaatiosta ei tietenkään löytynyt ketään, kenen työpöydälle tää asia kuuluis. Joten todettiin, et no jatketaan me pyörittämistä. Ja sit alko tulla muilta kaupungeilt yhteydenottoja et hei, miten tää onnistuu ja onnistuisko meilläkin. Ja sitä sit ollaan hiljalleen kasvettu ja skaalautettu. Meil on vieläkin se sama lähtökohta, että oli kyseessä sitten iso kaupunki niinku Turku ja 700 pyörää tai vaikka mukava turistikohde niinku Hamina Etelä-Kymenlaaksossa, niin 30 pyörää. Et meillei sillee oo rajaa, että minkä kokosia asioita tai tahoja me palvellaan, vaan halutaan, että pyöräily ja kaupunkipyöräily, eli yhteiskäyttöpyöräily tarjotaan ihan kaikille.

Jalmari Salaterä: No meidän aihe on tänään tavarapyörät, niinku tossa mainittiin alussa. Mä itse käytän järempäisesti tätä termiä tavarapyörä, mutta onko sulla nyt alan asiantuntijalla jotain muuta vakiintunutta termiä näille? Mä oon itse kuullu vaikka taakkapyöristä ja laatikkopyöristäkin puhuttavan, mut ne ei nyt välttämättä omaan kuratoituun korvaa niin hyvin soinnu.

Aleksanteri Repo: Kyllähän se on myönnettävä et aika villi länsi on terminologia viel monella tapaa, etenkin just näiden tavarapyörien kohdalla. Englannissahan se on Cargo bike, joka hyvin siihen tavaraan tai jopa taakkaan sit viittaa. Mut kyl itsekin käytän joko laatikkoa tai tavarapyörää, useimmiten ehkä tavarapyörää. Taakkapyörä ehkä sinällään kuvais paremmin sitä, mut se taakka on sellainen sana, mitä ei hirveemmin käytetä. Se siis on myös vähän negatiivinen et ah, kauhee taakka taas. Niin jotenkin se tavara tuntuu jääneen ihmisille nyt suuhun ja ehkä se on sitten jatkossa jotain muuta, mutta tavarapyörillä on ihan hyvä mennä.

Jalmari Salaterä: Näitä julkiseen käyttöön tarkoitettui tavarapyöriä alko muistaakseni tos viime vuonna Turun katukuvaan tulla. Jos me mennään ajassa hieman taaksepäin, niin miten tää projekti alko teidän näkökulmasta?

Aleksanteri Repo: Ihan tää projekti alko sillee, että kun tääl Turussa toimitaan noiden kaupunkipyörien kanssa, niin siinä sitten eri ihmisten kans tulee juteltua monistakin pyöräilyyn liittyvistä asioista. Sielt sit tuli esiin tällainen hanke, jossa selvitetään mahdollisuutta tavarapyörien tuomisesta Turkuun. Meillä oli tietenki kokemuksii esimerkiks Lappeenrannasta, paljon yliopisto-opiskelijoita. Siel on ollu puhetta että saatasko me sinne sähkösiä tavarapyöriä jotenkin toimitettuu, mut se ei oo ikinä ihan palaset lokahtanu paikalleen. Nyt sit tän Turun hankkeen kautta katsottiin että hetkonen, täs vois olla se mahdollisuus et me päästä koeponnistaa tän tyyppist palvelua ja kattoo, miten se homma pelaa oikeesti. Se oli varmaan puolisen vuotta ennen, ehkä tossa 22 lopulla vai 23 alussa kun nää keskustelut alko ja se hanke eteni eteenpäin.

Jalmari Salaterä: Eli sinun sanojen perusteella Turku oli tässä nyt ensimmäinen kaupunki Suomessa, joka sai yhteiskäyttöset tavarapyörät?

Aleksanteri Repo: Kyllä. Ja näin me ollaan sitä itekin mainostettu, että Suomen ainoat ja ensimmäiset yhteiskäyttöiset tavarapyörät. Sähköset sellaset vielä, että helpottaa sitten sen taakan kuljettamista. En ainakaan oo tietoinen, että missään muualla olis tällaista palvelua Suomessa. Eikä itse asiassa, toki Euroopassa on paljon hyviä pyöräilymaita ja tän tyyppisii palveluita, mut ei se nyt ihan hirveen yleistä oo viel muuallakaan.

Jalmari Salaterä: Mikä on sun mielipide sitten, et oisko tää ollu mahdollista ilman kaupungin panostusta, vai tarvittiinko tähän kaupunki sit kuitenkin mukaan?

Aleksanteri Repo: Kyllä mä luulen, että joku jossain tilanteessa, ehkä mekin, oltais tätä asiaa edistetty ilman nyt tätä hanketta. Mut väitän, että hanke tuli ainakin meidän osalta juuri oikeeseen paikkaan ja juuri oikeeseen aikaan. Ja onhan se pakko sanoo, että jos saa sellaisen tietynlaisen taloudellisen tuen sen hankkeen kautta, joka mahdollistaa esimerkiks kymmeniätuhansia euroja maksavan kaluston osahankinnan, niin kyl se on supertärkeä ensiaskel siihen, et tätä alkaa ees miettimään. Et yrittäjänä on kaikenmoisia asioita ja unelmia ja hankkeita ja projekteja, niin sit ku tulee joku konkreettinen juttu et hei, tää me ehkä voitais toteuttaa, niin se pysäyttää ja pakottaa vähän tutkimaan sit eteenpäin. Ja tietenkin ku oli tutut ihmiset Turun kaupungilta, joiden kans oltiin tehty yhteistyötä aiemmin, ni ties että täs nyt ollaan ihan tosissaan heidänkin puolella tätä edistämässä. Että ei oo vaan hanke noin niin kuin yleisesti et hankkeita tulee ja menee, vaan täs nyt oikeesti tehdään jotain. Sanoisin, että oli kyllä ihan ensiarvoisen tärkeetä et tää hanke oli olemassa ja käynnisti tän projektin.

Jalmari Salaterä: Sä nyt mainitsitkin tämän kalustohankinnan, niin ihmisii monesti kiinnostaa kun puhutaan vaikka pyöräilystä tai pyöräilyyn panostamisesta, niin rahotus. Eli miten tää hankkeen rahoituskuvio on sit menny?

Aleksanteri Repo: Hankkees varmaan on paljon eri rahoituskuvioita, joista minä en ole tietoinen, mutta tavarapyörien osalta kilpailutuksen voittaja sai tietyn könttäsunnan rahaa että lähtee toteuttamaan tätä. Meidän tapauksessa me käytettiin se siihen, että saatiin niitä pyöriä hankittua. Ja sen lisäksi sitte vähän tän palvelun suosion mukaan, että kuin paljon niitä ajoja tulee, niin hanke sitten kompensoi niitäkin sitten meille päin vielä. Ja toki sitte tärkein ja isoin osa meidän tuloista tässä kokonaisuudessa on se, että ihmiset tosiaan vuokraa niitä ja käyttää niitä. Ja on se aika hyvin lähtenykin käyntiin.

Jalmari Salaterä: Mä en oo ite näitä taakkapyöriä vielä käyttäny, mut kaupunkipyörät on toki tuttu, viimeks tänään niitä käytiin. Kaupunkipyöriään pystyy sen Donkey Republicin sovelluksen kautta varaamaan ja ilmeisesti tavarapyöriäkin pystyy sitä kautta. Miten tää vuokraus sit toimii tarkalleen?

Aleksanteri Repo: Se oli meille tärkeä kans, että saatiin molemmat pyörät, yhteiskäyttöpyörät ja nämä yhteiskäyttöiset tavarapyörät saman sovelluksen alle ihan käyttäjän oman kokemuksen helpottamiseksi, ettei taas yhtä sovellusta. Se on meille myös järkevin ratkaisu. Donkey Republichan on tanskalainen yritys, joka kehittää tätä yhteiskäyttöpyöräsovellusta. Se on ollu meidän kumppani siit 2018 asti, niin oli luontevaa että yritetään saada sit nämä lukot ja se äly toimimaan myös näissä. Käyttäjän kannalta ne erottaa sieltä muista palvelun pyöristä eli näistä Turun kaupunkipyöristä siitä, että pysäkillä on sellainen musta salaman kuva, mistä tietää että okei, täällä on nyt sähköinen tavarapyörä sitten vuokrattavissa.

Jalmari Salaterä: En ollu tietoinen että on tanskalainen, mutta oon huomannu, että näitä Donkey Republicin kautta vuokrattui pyörii pystyy samalla sovelluksella kyl käyttämään sitten ulkomaillakin. Ainakin itse oon Tanskassa ja Saksassa ja varmaan Alankomaissakin käyttänyt tätä hyväks, et se on se on periaatteessa parannus siihen edelliseen järjestelmään, mikä Turussa oli.

Aleksanteri Repo: Joo. Meilläkin on yleensä, kun jutellaan eri kuntien ja kaupunkien kanssa vaikka että tuodaan heille kaupunkipyöräjärjestelmä, niin me sanotaan et me ei tehdä teille omaa kaupunkipyöräjärjestelmää, vaan me tuodaan teidät mukaan tähän eurooppalaiseen isoon järjestelmään, tähän meidän aasiperheeseen eli Donkey Republiciin. Tääl Suomessahan ne on meidän pyöriä ja meidän KaaKaun pyörittämään toimintaa, mutta Donkey on tosi tärkeä kumppani just ton sovelluskehityksen ja pyöräkehityksen kanssa, että ilman heitäkään tää meidän puolelta ei onnistuis näin sulavasti. Ja halutaan pitää kiinni siitä, että meidän suomalaisilla käyttäjillä on näitä etuja että pystyt ostaa vaikka Turusta jäsenyyden ja polkea siellä Amsterdamissa vaikka reissulla.

Jalmari Salaterä: Tavarapyörii on monenlaisia, että ainakin itelle tulee mieleen tämmösii kaksi- ja sit on kolmipyörästäkin. Millaset tavarapyörät sit tänne Turkuun valikoitu ja miksi juuri tälläset?

Aleksanteri Repo: Toki me tehtiin pientä markkinakatsausta et minkälaisia tavarapyöriä on edes tarjolla ja minkälaisia on saatavilla. Monessahan on pyöräilybuumi ollu aika kova viime vuodet, mikä on tosi positiivinen juttu, mut se myös tarkoittaa että monella toimittajalla on ei-oota. Tietenkin meille sit myös ihan fyysinen este tai kynnys oli se, et meidän on pakko saada se meidän älylukko toimimaan siin pyörässä. Et jos sitä ei saada kiinni johonkin tiettyyn pyörämalliin, niin siit ei oo meille mitään hyötyä. Ja tosiaan päädyttiin alottaan kahdella erilaisella mallilla. Toinen on perinteisempi kaksipyöräinen, mikä on ehkä vähän luonnollisempi monelle ajaa, tuntuu enemmän normaalilta polkupyörältä. Sitte on kolmipyöräinen malli, mis on kaksi pyörää vierekkäin edessä ja se laatikko niin sanotusti siinä etuakselin päällä. Ja nyt itse asiassa ollaan tässä syksyllä tuotu myös kolmas pyörämalli, joka on saman tyyppinen kolmipyöräinen, mutta paljon kehittyneempi ja laadukkaampi pyörä. Ja tietenkin nyt täs koko hankkeen ajan ollaan kerätty palautetta ja yritetään saada sitä palautetta pakettiin sillä tavalla, että pystyttäis sit vähän paremmin ymmärtämään, et mitkä pyörämallit toimii paremmin ja mitkä ei niin hyvin. Ja mitä ne ominaisuudet on, mitä asiakkaat tälläsis tavarapyörissä arvostaa ja mitkä on ollu ehkä vähän ylläreitä. Esimerkiks voin sanoo, että siinä kolmipyöräisessä mallissa käsijarrun löytyminen on ollu yllättävän hankalaa monelle käyttäjälle. Joten ihan tälläsii käytännön pyöräilyyn liittyviä juttuja, mitä meidän täytyy kehittää viel eteenpäin ja kerätä siitä palautetta sieltä. Mutta sanoisin noin yleisesti, että ollaan oltu tosi tyytyväisiä näihin pyöriin, mitä ollaan löydetty. Ne on pelannu hyvin ja ihmiset tuntuu niitä käyttävän. Ehkä näistä kahdesta enemmän ajetusta mitä mainitsin, tää uusin kolmas ei oo viel niin pitkään ollu, et kerkeisin siitä antaa tuomiota, mutta tää kaksipyöräinen malli on kyllä näyttäytyny tosi suosittuna ja tykättynä mallina. Että uskoisin, että se on jatkossa ehkä meillä se lähtöpiste, mistä lähdetään.

Jalmari Salaterä: Millaista kuormaa näillä pyörillä sit pystyy kuljettamaan? Et pystyyks stereotyyppisesti jääkaappi-pakastinta tuolt bussiasemalta Hirvensaloon kuljettaa, vai millasta näillä yleensä sit kuljetetaan?

Aleksanteri Repo: Kyl se muistaakseni kaikissa pyörissä on vähintään se parinsadan kilon yhteiskanto, eli polkija ja mahdolliset kyytiläiset ja tavarat, niin siinä pariinsataan kiloon asti pystyy kuljettaa. Että kyl mä luulen, että jääkaapinkin sais. Etenkin näis kolmipyöräisissä malleissa, missä se laatikko on sen verran muotoiltu isoksi, että sinne sit saa sen jääkaapin seisomaan. Toki sit käy vähän miettimään, mitenhan pyöräilijä näkee eteenpäin, kun siinä se jääkaappi töröttää. Mutta kyl näit on nähty vaikka minkälaista härpäkettä. Naurattaa jopa välil ku ajelet tuol kaupungilla ja katot et hei, tuol menee mejän tavarapyörä ja mitä ihmettä et siellä on kaksi aikuista ja kaksi valtavaa palmua kyydissä. Tai joku selvästi käyny Ikeasta hakemassa jotain kasattavaa laatikkotolkulla. Niin se välillä naurattaa ja näyttää

ehkä vähän hassultakin ohikulkijalle, mutta samalla tulee tosi lämmin ja hyvä mieli et hei, nyt nää on just siin käytös mis niitten pitääkin olla. Että on hoidettu joku reissu, mitä ei ehkä polkupyörällä muuten ois voitu tehdä, niin nyt se on saatu tehtyä polkupyörän avustuksella.

Jalmari Salaterä: Olin juuri kysymässä sulta et mikä on hölmöin tai hassuin, mitä sä oot nähny. Mutta jos palmu tässä nyt mainittiin, niin ehkä tällä päästään jo sitten seuraavaan kysymykseen. Miten monta pyörää tällä hetkellä teil on sit tarjolla näitä laatikkopyöriä?

Aleksanteri Repo: Täl hetkellä niitä taitaa olla kahdeksan, koska yksi on valitettavasti huollossa. Mutta toivottavasti saadaan yhdeksäs pyörä liikenteeseen taas hyvin pian. Mehän lähettiin neljällä pyörällä tähän ja huomattiin yksinkertaisesti että menekkii on sen verran, että kannattaa nostaa sitä pyörämäärää ylöspäin. Ja ollaan etsitty niitä muun muassa näiden SCALE-UP- ja CANEMURE-hankkeiden kanssa, etsitty niitä potentiaalisia käyttöpaikkoja, kuten kauppakeskus Skanssi tai Kupittaa asemalla noi Turun Teknologiaakiinteistöjen kohteet, missä sit asioi paljon ihmisiä. Niin ollaan lisätty pyörämäärää, jotta saadaan enemmän tässä hankkeen aikana vielä kokeiltua ja nähtyä, että minkälaisissa paikoissa näit pyöriä jatkossa vois sit tarvita tai kannattaa pitää tämä palvelu tarjolla.

Jalmari Salaterä: Uskallaks sä tässä vaiheessa vielä paljastaa kuuntelijoille, et onko näitä lisää tulossa mahdollisesti sitte ens vuonna tai loppuvuonna vielä?

Aleksanteri Repo: No siinä ei oo valitettavasti mitään uskaltamista, koska ei oo mitään tietoa. Me ollaan ajateltu, että edetään tässä nyt varovaisesti mutta rohkeasti. Et aina kun on rahaa sen verran että on järkevää ostaa uus pyörä, ni sit saatetaan lisätä ja katotaan, et miten ne käyttömäärät sitte asettuu. Varmaan tulee täs syksyn aikana viel uusio asemia, eli paikkoja, missä näit pyöriä voi vuokrata ja mistä niitä voi vuokrata ja palauttaa. Niin uskon, että niitä tulee kyllä lisää, mut tuleeko pyöriä enää tänä vuonna niin sitä en tiedä. Ne on kuitenkin aika tyyris investointi aina per pyörä.

Jalmari Salaterä: Mä ite tulin tänään aamulla tänne studioon tolla kaupunkifillarilla. Se oli se kaksi euroa, mikä on mun mielestä ainaki aika hyvä sijoitus, edullista käyttää siihen noin vajaan 10 minuutin matkaan vai mitäköhän siihen kaikkiaan meni. Miten näissä laatikkopyörissä toi hinnottelu sit toimii? Onks se samansuuntaista vai miten se toimii?

Aleksanteri Repo: Kyl se on aika samansuuntasta, et meil tos kaupunkipyörähinnoittelussa yleensä, missä me ite päätetään hinnat, niin me halutaan, että se pysyy aina sellaisella tasolla et se on yhtä halpa tai halvempi kuin paikallisbussilippu. Ihan vaan jotta ihan kaikilla mistä tahansa sosioekonomisesta taustasta huolimatta ois mahdollisuus käyttää sitä kaupunkipyöräpalveluu. Samaa ajatusta halutaan pitää myös tavarapyörissä. Me ehkä oltais voitu hinnotella se

pikkasen korkeammalle ilman, että siinä nyt ois ollu ihan kauheeta katoa käyttäjissä. Mut me ollaan tehty se päätös, että me halutaan et tää on oikeasti vaihtoehto, sitä ei tarvii miettiä et onko mulla varaa ottaa tätä sähköstä tavarapyörää. Niin ne lähtee kolmesta eurosta muistaakseni sen kahden euron sijasta. Eli ensimmäinen tunti kolme euroa ja sit kaksi ekaa tuntia kuusi euroa. Ja sen jälkeen ne pikkasen halventuu per tuntihinta, et kolmas tunti tais olla kahdeksan euroa, jolloin se sit on on jo pikkasen euron halvempi se kolmas tunti ja niin edelleen. Mut ajatus on se, että jos nyt heittää sellasen pienemmän tai isomman kauppareissun, niin se kannattaa tehdä tällasella pyörällä sen sijaan, että otat omaa autoa tai välttämättä otat bussilippuja ees taas erikseen.

Jalmari Salaterä: Näistä asemapaikoista sä nyt muutaman tossa mainitsitkin. Jos mä ite muistelen, niin Yo-kylän liepeille tuli viime vuonna yksi. Se on varmasti ollu ihan hyvä valinta, koska on paljon opiskelijoita, jotka on autottomia. Mihin kaikkiin asemapaikkoihin te tuolloin päädyitte sitten?

Aleksanteri Repo: Meil tais olla siin ihan alkuvaihees tosiaan määritelty toi Turun päälinja-autoasema yhdeksi paikaksi. Sitte tää Yo-kylä ja oisko Föri ollu siellä joen rannassa vähän toiselle puolelle kaupunkia, et sieltäkin löytys sitten palvelupaikka. Hyvin äkkii lisättiin sitte toi Kupittaan alue siihen, joka on vieläkin käytössä mut se painopiste on selkeästi siirtyny sinne ParkCityn suuntaan, eli sinne Teknologiaakiinteistöjen autoparkkipaikkatalon kulmille se Kupittaan pysäkki. Ja sitte ollaan lisätty se Skanssin pysäkki tossa alkuvuonna. Nää pyöräthän oli tosiaan talvellakin käytössä, niin sitte haluttiin sinne talvelle myös kokeilla jotain uutta ja se Skanssi oli hyvä paikka. Ja kauppatori on lisätty sit jossain vaiheessa. Nää kaikki nyt toki ois voinu lisätä melkein heti alussakin, mut niinku sanoin, niin meillä oli vaan se neljä pyörää, niin me halutaan välttää sitä efektiä, että palvelu on tietyl taval levinny liian laajalle et se pyörä ei oo siinä tutussa paikassa tai se on varmassa paikassa mistä tiedät, että sieltä sen saat. Niin ollaan pikkasen hillitty tätä asemien tekemistä ja tehdään niitä sitä mukaa lisää, ku saadaan niit pyöriäkin lisää käyttöön.

Jalmari Salaterä: Olin kysymässä sulta et miks juuri nämä asemat. Mut sit kun aloin miettiä, Kupittaa, kauppatori, bussiasema, ne on kaikki liikenteen ketjukohtia tai kohtaamispaikkoja. Oliko tää siinä taustalla, vai miks juuri nämä?

Aleksanteri Repo: Joo ja tottakai hankkeen kanssa siinä alkuvaiheessa juteltiin, että mitkä olis ne otollisimmat paikat. Tollasta yhteistä kaupunkipyörää miettiessä pitää paljon miettii sitä, että ei pelkästään se, että minne ajetaan, vaan mistä ajetaan. Et sen pitää olla siel pisteessä a, jotta pääsee pisteeseen b. Ja samaa ajatusmaailmaa pitää näitten tavarapyörienkin kanssa olla. Varmasti olis hyödyllisempää, että nää pyörät olis jossain asutuskeskiöissä, lähiöissä, sellasis paikois missä voi asuu tuhat tai parituhatta ihmistä pienellä alueella. Mut sitte ois vain siellä, niin sit on todettu et ehkä meidän kannattaa keskittää tää palvelun lähtöpisteet näihin liikenteen keskushubeihin muutenkin. Ja on se toiminu tähän mennessä ja kaikilta pysäkeiltä on lähteny ihan kivasti vuokrauksia. Mut täytyy sanoo et se Yo-kylä, paljon ihmisiä,

paljon ehkä sen tyyppisiä ihmisiä, jotka on valmiita kokeilemaan ja käyttämään tällast palveluu, ni se on ollu selvästi suosituin pysäkki myös niinku moninkertaisesti muihin nähden se Yo-kylä. Ja siitä varmasti otetaan oppia, että minkä tyyppisiin paikkoihin jatkossakin kannattaa tääl Turussa lisätä näitä pysäkkejä.

Jalmari Salaterä: Mennään pian noihin lukuihin vielä. Mä näistä asemista oisin kysynyt sen, et onks tässä nyt jotain uusia asemapaikkoja tulossa, mitä sä uskallat jo sanoa?

Aleksanteri Repo: No toivoisin, että saadaan tonne Itäharjun Prismalle yksi pysäkki tässä ihan hyvin pian, kokeillaan. Meillähän ei oo, Kauppakeskus Skanssin alue on kokonaisvaltainen alue siinä mielessä, et siellä asutaan ja on tätä kauppakeskuspalveluita ja elämyspalveluita, niin nyt kokeillaan sit ihan tällasta puhdasta kauppapaikkaa, tätä Prismaa. Toivottavasti saadaan se asia etenemään ja katsotaan, miten siellä lähtee. Ja varmasti sitten jonnekin muuallekin myös. On ollu puhetta jostain, missä saatas koululaisia ja koulukuljetuksia ja tämän tyyppisiä, vanhempia rohkaistua tekemään ehkä koulumatkaa tai jotain lasten kuljetusta enemmän. Niin tutkitaan vielä vähän, että minne se sitten vois tulla tällainen pysäkki.

Jalmari Salaterä: Hypätään nyt niihin lukuihin, mistä sä tossa vähän jo annoitkin sneak peakia. Millaista dataa te näistä tavarapyöräajoista keräsitte ja pystyksä sanoo, et kuinka paljon ajoja niillä on tehty?

Aleksanteri Repo: Mulle nyt ihan täsmälleen kaiken kattavaa numeroa ole, kun ne on tuolla vähän raakadatana. Mutta heittäsin nyt arviolta, että ehkä jos nyt sanon että 1 500 vuokrausta on tehty nyt tässä vuoden mittaan, niin se on varmaan oikee suuruusluokka. Ja kaupunkipyörällä tehään kymmeniä tuhansia per kuukausi, niin se ei kuulosta ehkä niin hirveän isolta. Mutta ottaen huomioon, et me lähettiin neljällä pyörällä liikenteeseen ja nyt hiljalleen kasvatettu sinne kahdeksaan, kohta yhdeksään, niin ollaan kyl tosi tyytyväisiä miten näit on käytetty. Ja sitä dataa, mitä me kerätään, niin sehän on anonymiä, totta kai asiakkaat voi laittaa palautetta ja sitä kautta saadaan anekdoottipalautetta, mutta näkee jo nyt, että näit pyörii käytetään eri tavalla kuin vaikka perinteist kaupunkipyörää. Joka tääl Turussa on esimerkiks hyvin pitkälti sitä, et mennään paikasta a paikkaan b nopeesti. Ajat on alle 15, alle 30 minuuttia. Tavarapyörä kun otetaan, ni sitä voidaan pitää neljä tuntia tai kuus tuntia. Se on juuri oikein, et annetaan sille käyttäjälle se vapaus käyttää sitä palveluu miten he itse parhaaksi näkee. Niin ollaan kyl tosi tyytyväisiä siitä, että miten täällä on homma lähteny käyntiin. Yo-kylä sanoisin, et se on ehkä näistä, jos nyt sanotaan tai kuvittelen 1500:n vuokrauksen määrä, niin se on varmaan puolet siitä. Ei ehkä ihan, mut melkein puolet pelkästään siit yhelt pysäkiltä.

Jalmari Salaterä: Pystyyks tästä datasta, mitä te keräätte, niin pystyyks siitä sitten päättelämään vaikka että, sä sanoit että niitä käytetään pidemmän aikaa ku kaupunkifillareita, niin pystyyks siit päättelämään, et ihminen vaikka vuokraa sen ja

fillaroi Ikeaan ja parkkeeraa sen siihen pihalle tunniksi ja käy ostoksilla ja tuo ne kotiin? Vai miten ihmiset käyttää näitä?

Aleksanteri Repo: Näistä GDPR-syistä meillä ei oo sellast seurantaa, et me nyt nähtäis täsmälleen, et missä kukakin on ajanu. Et meille jää jälkiä siitä, kun sitä lukkoa avataan ja suljetaan, mut tietenkin anonymisti myös sekotettuna. Joten ei pystytä poimimaan yhtä tiettyä pyöräilyä. Mutta esimerkiksi sellanen heatmap-kartta, missä me nähdään näitä lukon käyttöjä ja pyörien liikkumisia, niin kyl siel painottuu just tälläset kauppajutut ja vaikka keskustassa käyminen asioimassa torilla ja torilta sit palaaminen takaisin jonnekin, niin se korostuu siellä. Ja uskaltaisin vetää tällasen johtopäätöksen, että juuri tällaisia Ikea-reissuja ja viikonlopun kauppaostoksia, missä tulee kolme kassillista ostoksia mukana, niin semmoseen tätä just aika paljon käytetään. Sen lisäksi että mennään vaikka uimarannalle jonnekin kesällä tai vedetään joku nähtävyyshierros ympäri Turun, niin se on sit se toinen pääasiallinen käyttö ehkä.

Jalmari Salaterä: Sä mainitsit, että niitä pyöriä oli aluks neljä ja nyt niitä oli, oliko kaheksan vai?

Aleksanteri Repo: Joo.

Jalmari Salaterä: Onks tää, 1 500 tais niitä käyttökertoja olla, nii onks tää trendi ollut kuitenkin nousevaa, et ihmiset on pikkuhiljaa sit alkanut löytämään ne? Ja toisaalta tää pyörien määrän kasvu on kans tuonu käyttökertoja sitten ylöspäin?

Aleksanteri Repo: Joo. Meil on nyt tosiaan kaksi kesäkautta takana. Oisko se ollu kesäkuussa 23, kun tää palvelu starttas, kesä-heinäkuun taitteessa muistaakseni. Niin nyt on jo ensimmäisiä vertailukuukausia syntyny et ollaan nähty vaikka kaksi kesäkuuta tai kaksi elokuuta. Ja on siel koko ajan trendi ylöspäin. Uskosin, että täs vaiheessa ehkä isoimmat ponnistelut meidän kannalta ni on sit varmaan se, et saadaa lisää tietoisuutta tämän palvelun olemassaolosta. Tiedetään, et tuol on enemmän ihmisiä, jotka vois käyttää ja vois kokeilla tätä palvelua, niin miten me heidät tavoitetaan. Niin se on varmaan se sellain juttu, millä sit seuraavaks saadaa käyttömääriä vielä ylöspäin. Mutta jos ne jäis vaikka tälle nykyiselle tasolle, niin täs kyl riittää meille tekemistä ja riittää akkujenvaihtorumbaa ja pyörien siirtelyrumbaa kyllä jo nytkin. Että jos tällaisena jatkuu ni on oikein hyvä, mutta totta kai mielellään otetaan lisäkäyttäjät vastaan ja ehkä sit sitä kautta, lisätulojen kautta mahdollistetaan taas enemmän pyöriä ja palvelun laajentaminen.

Jalmari Salaterä: Sä mainitsit, et toi GDPR luo tiettyjä ehkä esteitä tai haasteita, et ihan kaikkee dataa ei välttämät sielt saa ulos. Pystytteks te kuitenkin erittelee, minkä ikäiset vaikka pyöriä käyttää ja kuinka pitkiä matkoja näillä pyörillä on kuljettu?

Aleksanteri Repo: Ei, tohon ikäasiaan meil ei oo mitään, kun me ei pyydetä käyttäjiltä mitään sen tyyppistä tietoa. Et oikeestaan se pystytään nähdä, et onko esimerkiksi jonkinlainen kuukausijäsen tai onko Suomen ulkopuolinen käyttäjä vai paikallinen käyttäjä. Sen tyyppisiä juttuja nähdään. Mitä tulee noihin matkoihin, niin meil on tietenkin arvioita, mitä se järjestelmä luo myös ihan tilastollisesti, et kuinka paljon pyörää on vuokrattu ja missä on vaikka käyty, ni siitä jo syntyy jälki. Mutta se on vähän sellai summittainen linnuntiemalli, ettei tiedetä ihan tasan tarkkaan, missä on pyörity. Mutta kyl ne sanoisin, et tollaset kun puhutaan ehkä neljän viiden kilometrin ajoista, mikä on ehkä sellanen ei niin pitkä matka, kun ois varmaan ajatellu, mut sit jos miettii että käy siellä kaupassa ja tulee takaisin, niin siinä se suurin piirtein sitten onkin.

Jalmari Salaterä: Niin, eihän se kaksi kilometriä suuntaan ja takaisin, niin eihän se ihan hirveen pitkä ruokakauppat matka edes sit loppujen lopuks olekaan.

Aleksanteri Repo: Niin. Mut tää on toki siis vaan keskiarvoja, et sit on paljon heittoja ylös ja alas siitä.

Jalmari Salaterä: Täs loppuvaiheilla ehkä mä sitä vielä nostaisin esille, et monesti ku suomalaiskaupunki pohtii jotain kaupunkipyöräjärjestelmän ottamista käyttöön, niin maalaillaan uhkakuvia et pyöriin kohdistuu ilkivaltaa. Jos muistelen oikein, niin Turussakin taidettiin aikoinaan pelotella, että Aurajoki muuttuu pyöräjoeksi, jos kaupunkipyörät tulee. Suomesta tulee ainakin mieleen, että Oulu taitaa olla suurin kaupunki, missä ei kaupunkipyöriä tällä hetkellä oo, niin ooks sä törmänny kaupunkipyöräjärjestelmiä tai tavarapyöriä koskevissa kaupungeissa joihinkin ennakkoluuloihin, ennen kun on alettu hommaamaan näitä järjestelmiä?

Aleksanteri Repo: No omana tarinana kerron sen, et silloin ku mietittiin tähän kaupunkipyörähommaan lähtemistä, niin mä kyselin ihan kavereilta ja tutuilta, että jos täällä Kotkassa tai Kouvossa olis kaupunkipyöriä ni käyttäisitkö, että miltä kuulostaa. Kaikki nauro et no en varmaan käyttäis. Totesin, et ihan todella negatiivinen palaute tuli, lähetään tekemään tätä. Ehkä sama asenne oli silloin alkuvaiheessa myös sit osittain monella kaupungin työntekijällä, joiden kans sit näit juttuja mietittiin. Pelättiin aika paljon ja mekin alkuvaiheessa budjetoitiin tosi rajusti sisäisesti itsellemme hävikkiä. Mut se ei oo ikinä oikeestaan toteutunu. Saattaa olla, että kerran tai kaksi vuodessa jossain päin on joku vandaali, joka nyt päättää ohimennessään puhkoa kaikkien pyörien vaikka etukumit tai potkasee pyörät kumoon, mut siinä se melkein onkin. Ihan satunnaisia juttuja lukuun ottamatta ei oo mitään sellaista. Ainakaan tähän mennessä mikään kaupunki ei nouse erikseen esiin, että täällä juuri pistettäisiin kaupunkipyöriä päreiksi. Sama pätee näihin tavarapyöriin, että ne on saanu olla ihan rauhassa. Paitsi yksi pyörä, johon tehtiin sitten vandalismia. Mutta veikkaan, että tuskin sekään on ollu mikään hirveen tietoinen tai ammattimainen tuhoamisyritys, vaan enemmänkin vaan päätetty että nyt mulla on paha olo ja haluan rikkoa jotakin. Ja toki se kuuluu siihen luonteeseen, kun nää kaikki pyörät on tuolla ulkona 24/7 ympäri kaupunkia erilaisissa paikoissa,

ni aina jotain sattuu ja tapahtuu. Mutta Aurajoesta ei olla vielä jouduttu onkimaan yhtään. Porvoonjoesta pari ollaan tässä vuosien saatossa, mut että Aurajoesta ei vielä.

Jalmari Salaterä: Jokainen turkulainen ansaitsee tässä kohtaa siis taputuksen olalleen.

Aleksanteri Repo: Ehdottomasti.

Jalmari Salaterä: Miten sä oot sit näihin argumentteihin vastannu, et miten sä oot saanu ihmiset houkuteltua tähän apinaperheeseen mukaan?

Aleksanteri Repo: Kylhän se aikaa vie ihan samalla tavalla kaupunkipyörien ku kaupunkipyörien kanssa. Et suomalainen luonne on ehkä vähän rauhallinen ja varovainen. Huomaan, että kaupunkipyörienkin vierestä saatetaan kymmeniä kertoja kävellä ja ihmetellä, että mitähän nuo pyörät nyt tossa oikein onkaan. Sit saattaa olla et seuraavana vuotena uskalletaan jo vähän pysähtyy ja lukee sitä opaslappua siitä. On kuultu, että vaikka joku siskonpoika on nyt niitä käyttäny ja on se niin kätevä ja mutta kun ei mulla nyt oikein oo intoa ja tarvetta. Kunnes sit jonain päivänä syystä tai toisesta, sanotaan vaikka että tulee sukulaisia käymään Turussa, niin sit otetaan no kokeillaas nyt noita kaupunkipyöriä. Ja sit todetaan et no täähän olikin aika helppoa ja tää pelaa aika hyvin, että kyllähän mä nyt voin käyttää näit useamminkin. Ja sillä tavalla vuoden, parin, kolmenkin aikajanalla ehkä se ihmismassa lämpiää ja uskaltaa kohdata tän palvelun. Kaupunkipyörien tarkoitushan ei olekaan korvata kaikkea liikkumista ja kaikissa tilanteissa, vaan tarkoitus on et kun jokaisella tulee silloin tällöin tarve käyttää vaikka tavarapyörää, niin se palvelu löytyy. Tai silloin tällöin tarve ajaa vaikka kotoa juna-asemalle ilman, että tarvii jättää sitä omaa polkupyörää viikonlopuks siihen asemalle seisomaan, ni sit käyttää kaupunkipyörää. Et tilanteen mukaan.

Jalmari Salaterä: Olen ainakin itse huomannut, et Helsingissä tulee paljon tehtyy näin, että menee vaikka raticalla Pasilaan ja takaisin tullessa jos on kiva sää tai ei sada, niin kyl mä sitte otan sen kaupunkifillarin. Mutta siellä se kaupunkifillarien kausi on vähän lyhyempi kuin Turussa, et siitä kyllä Turku ansaitsee jälleen pisteet.

Aleksanteri Repo: Joo, katsotaan, miten pitkä kausi tänä vuonna saadaan, mutta me ollaan valmiita pyörittämään hommaa niin pitkään kunnes pakkaset tulee ja pitäis talvirenkaat asentaa. Et vielä niitä ei ole hankittu, mutta on se tilastojen kannalta, tavarapyöräthän oli talven yli. Ja totta kai se käyttö vähenee kylmien säiden tullessa. Myönnän itsekin, että ehkä joskus wolttaan ruokaa, vaikka pitäis kävellä kauppaan tai pyöräillä talvella. Niin olen laiska enkä halua sitä tehdä, sama pätee kaikkeen pyöräilyyn. Mutta Turussaki on mun mielestä ihan hyvät valmiudet polkea läpi vuoden, niin toivoisin, että tavarapyörienkin esimerkillä saatais jatkettua tota kaupunkipyöräkautta. Muistaakseni silloin ekana vuonna kun näit meidän pyöriä, eli toissa vuonna, kaupunkipyörät oli ja se kausi loppu siihen lokakuun loppuun, ni se

loppuu kuin seinään. Et pyöräilymäärät oli vielä nousussa siit heinä-, elo-, syys-, lokakuu, ja sit yhtäkkii vaan palvelu katkastiin, ni se tuntu vähän ikävältä viedä se pois ihmisten käytöstä. Ja viime vuonna sitten jatkettiin sitä kautta sinne joululle ja pyöräilijöitä riitti.

Jalmari Salaterä: Meidän aika alkaa olla nyt täynnä, mutta liikennepodin toisella kaudella olen itsevaltaisesti päättänyt, että jokaiselta vieraalta kysytään seuraava kysymys. Eli miten kehittäisit Turun kestäväää liikennettä, jos saisit olla päivän verran Turun itsevaltainen johtaja?

Aleksanteri Repo: Jaahas, ensinnäkin täytyy kehua tietenkin Turkua siinä mielessä, että jo näiden muutamien vuosien aikana, mitä olen itse tässä hiljalleen turkulaistunut Kymenlaakson suunnasta, niin huomaan, että täällä sitä kehitystoimintaa tehdään. Ja pyöräkaistoja ja kevyen liikenteen liikkumista on helpotettu vuosi vuodelta. Et siinä mieles tuntuu, et Turussa suunta olis oikea. Mitä itse tekisin, niin varmaan ottasin sieltä, no Oulusta voi ottaa mallia tai voi olla ottamatta kaupunkipyöriin liittyvissä asioissa, mutta ottasin mallii siitä talvikunnossapidosta, tai oppia. Ja määräisin sellaiset määrärahat Turkuun, että meil ois tarpeeks hyvin huollettua talvipyöräilyreittiä, jotta sit saatas oikeasti kaikki ihmiset rohkaistumaan ja polkemaan myös talvella. Se ois ehkä sellai panostus, minkä tekisin seuraavaksi.

Jalmari Salaterä: Siinä oli tämän päivän jakso. Kiitän vierailusta, Aleksanteri, ja toivottavasti käyttäjämäärät nousevat tavarapyörissäkin vielä loppuvuoteen asti.

Aleksanteri Repo: Kiitos, oli mukava tulla.

Jalmari Salaterä: Kiitos kuuntelijoille ja kuulemme ensi jaksossa jälleen. Hei hei!

Aleksanteri Repo: Heippa!

[musiikkia]