



Jakamistalouden mahdollisuudet - case Virtaa fillariin

Hanna-Mari Lehto

2020 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

**Jakamistalouden mahdollisuudet -
case Virtaa fillariin**

Hanna-Mari Lehto
Liiketalous
Opinnäytetyö
Helmikuu 2020

Hanna-Mari Lehto

Jakamistalouden mahdollisuudet - case Virtaa fillariin

Vuosi 2020 Sivumäärä 37

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää jakamistalouden ja erityisesti siihen liittyvän yhteiskäyttöisyyden mahdollisuuksia ja haasteita. Tavoitteena oli myös selvittää, miten yhteiskäyttöisyydestä voitaisiin tehdä houkuttelevampaa. Käytännön tasolla tämä tapahtui osallistamalla HSY:n eli Helsingin seudun ympäristöpalveluiden Virtaa fillariin- kampanjaan. Kampanjaan liittyvässä kokeilussa annettiin muutamalle taloyhtiölle yhteiskäyttöön sähkökäyttöinen tavarapyörä, ja kokeilun jälkeen asukkailla oli mahdollisuus osallistua kyselyyn sekä haastatteluihin. Näiden avulla tarkoituksena olikin selvittää, miten Virtaa fillariin- kampanjan kokeilu toteutui, mihin tarkoituksiin pyörää käytettiin ja vaikuttiko kokeilu esimerkiksi osallistujien autoilun määrään. Tarkoituksena on ollut myös selvittää kokeilun vaikutusta koettuun yhteisöllisyyteen. Vastaavia kokeiluja on järjestetty aiemmin, mutta tuloksia ei ole selvitetty esimerkiksi kyselyllä.

Opinnäytetyön teoriapohja koostuu jakamistaloudesta sekä yhteiskäyttöisyydestä. Lisäksi on käsitelty liikennettä palveluna, koska kokeilu on osa suurempaa liikenteessä tapahtuvaa muutosta. Jo aikaisessa vaiheessa kävi myös ilmi, että taloyhtiölaki rajoittaa vielä erilaisia yhteiskäyttöisyyden palveluja varsinkin asumisosakeyhtiöissä, joten taloyhtiön näkökulma yhteiskäyttöisyyteen on tuotu myös mukaan. Yhteiskäyttöisyys ei olekaan enää niinkään asennekysymys, vaan kyse on siitä, miten käytännön haasteet saadaan ratkaistua ja miten yhteiskäyttöisyydestä tehtäisiin mahdollisimman vaivatonta.

HSY:n kokeilu toteutettiin kesällä 2019 noin kahden kuukauden ajan neljässä eri taloyhtiössä Helsingissä ja Espoossa. Kyselyn lisäksi työhön on haastateltu kolmea asukas-yhteishenkilöä, jotka olivat tiiviisti tekemisissä tiedottamisen ja muiden käytännön tehtävien kanssa. Saadut palautteet kokeilusta ovat olleet erittäin myönteisiä. Pyöriä on käytetty monipuolisesti, autoilu on vähentynyt jonkin verran, ja yhteisöllisyyden koettiin myös lisääntyneen osassa taloyhtiöissä. Tarvetta ja kiinnostusta tämän tyyppisille ratkaisuille siis on. Kokeilu saa jatkoa Ympäristöministeriön lisärahoituksella ja yhteistyössä SATO:n kanssa, joten tuloksia voidaankin käyttää muun maussa hankkeen kehittämisessä tai kyselyn uudelleen järjestämisessä.

Asiasanat: jakamistalous, yhteiskäyttöisyys, liikenne, liikenne palveluna, tavarapyörä

Hanna-Mari Lehto

Opportunities in a sharing economy - a case study of Virtaa fillariin

Year	2020	Pages	37
------	------	-------	----

The purpose of this thesis project was to explore the opportunities and challenges of the sharing economy, and in particular collaborative consumption. The aim was also to find out how to make sharing more interesting. On a practical level, this was done by participating in the Virtaa Fillariin campaign of HSY, the Helsinki Region Environmental Services. During the campaign, a few housing societies were given a shared electric cargobike, and after the experiment, residents were given the opportunity to participate in surveys and interviews. The purpose of these was to determine how the experiment with the campaign went, the purposes for which the bike was used and whether the experiment affected the usage of cars, for example. The purpose was also to investigate the impact of the experiment on the community. Similar experiments have been conducted previously, but the results have not been clarified, for example, by a survey.

The knowledge base of the thesis discusses the sharing economy and collaborative consumption. In addition, traffic has been treated as a service because the experiment is part of a larger change in traffic. It was also revealed at an early stage that the Housing Company Act still restricts the range of community-based services, especially in housing companies, so the housing association's perspective on co-ownership has also been included. Collaboration is not so much an attitude issue anymore, but it is about how to solve practical challenges and how to make sharing as easy as possible.

In the summer of 2019, the HSY trial was conducted for about two months in four housing companies in Helsinki and Espoo. In addition to the survey, three resident contact persons, who were closely involved with information and other practical tasks, were interviewed. Feedback from the experiment has been very positive. Bikes have been used in a variety of ways, motoring has declined somewhat, and in some housing companies there was also an increase in community spirit. Thus, there is a need and interest in these types of solutions. The experiment will be continued with additional funding from the Ministry of the Environment and in cooperation with SATO, so the results can be used in other ways to develop the project or to reorganize the survey.

Keywords: sharing economy, collaborative consumption, traffic, traffic as service, cargo bike

Sisällys

1	Johdanto.....	6
2	Toimeksiantajan esittely	6
2.1	HSY ja Ilmastoinfo	6
2.2	Baltic Sea Region electric- hanke.....	8
2.3	Virtaa fillariin- kampanja ja projektin taustoja	8
3	Jakamistalous.....	10
3.1	Mitä jakamistalous on ja miksi se on tärkeää?	10
3.2	Jakamistalous osana kestäväää kehitystä	11
3.3	Yhteiskäyttöisyys	12
3.4	Jakamistalouden tulevaisuus?	13
3.5	Liikenne palveluna	13
4	Taloyhtiön näkökulma yhteiskäyttöisyyteen.....	14
5	Tutkimusmenetelmät	15
5.1	Kysely	15
5.2	Haastattelu.....	16
6	Tutkimuksen toteutus ja tulokset.....	16
6.1	Kysely taloyhtiöille.....	18
6.2	Yhteenveto kyselyistä	21
6.3	Haastattelut	22
7	Johtopäätökset	25
	Lähteet.....	27
	Kuviot	29
	Liitteet	30

1 Johdanto

Pitääkö minun omistaa kaikki vai voisinko jakaa? Maailma muuttuu suuntaan, jossa yksittäisen ihmisen on yhä enemmän mietittävä myös kokonaisuutta sekä opittava yhä uusia tapoja elää ja tehdä asioita. Yksi vaihtoehtoinen mahdollisuus on jakamistalous. Mutta mitä jakamistalous oikeastaan on, ja miten sitä konkreettisesti hyödynnetään?

Tässä opinnäytetyössä pohditaan jakamistalouden mahdollisuuksia sekä haasteita, ja pohdintaa konkretisoi HSY:n eli Helsingin seudun ympäristöpalveluiden tuottamaan tavarasähköpyöräkokeiluun liittyvät kokemukset. Kokeilu on osa Virtaa fillariin -kampanjaa, joka taas on osa isompaa sähköisen liikenteen edistämishanketta. Kokemuksia on kerätty kokeiluun osallistuneilta taloyhtiöiltä ja heidän asukkailtaan kyselyillä sekä haastatteluilla. Kokeilu on toteutettu kesän 2019 aikana ja se on kestänyt noin kaksi kuukautta, lisäksi kokeilusta on kuvattu minidokumenttia ja asukkaat ovat itse saaneet jakaa materiaalia esimerkiksi sosiaalisessa mediassa. Tällä on pyritty jakamaan tietoa kokeilusta sekä innostamaan ihmisiä sähköpyöräilyn pariin. Kokeiluun hakeneiden taloyhtiöiden motivaatiosta ja innostuksesta kertoo jotakin jo se, että eräässä taloyhtiössä oli kerätty asukkaiden adressi hakemusvaiheessa, jotta taloyhtiö varmasti valittaisiin. Muutenkin perustelut valinnalle olivat todella kattavia ja luovia. Kiinnostus aihetta kohtaan on ollut siis todella suurta. Lopulta taloyhtiöiksi valikoitui kolme kohdetta Helsingistä ja yksi kohde Espoosta.

Tässä työssä on kerrottu jakamistaloudesta ja liikenteestä palveluna ensin yleisemmällä tasolla, ja keskitytty lähinnä yhteiskäyttöisyyteen. Myös taloyhtiön näkökulma yhteiskäyttöisyyteen on tuotu esille. Teoriapohjan jälkeen on käyty läpi kokeilun toteutusta sekä siitä saatuja tuloksia. Näennäisten teknisten haasteiden jälkeen on haluttu painottaa sitä, että kokeilu oli erittäin onnistunut, ja se sai myös jatkoa. Yhteenvedossa käydään läpi saatujen tulosten pohjalta syntyneitä pohdintaa sekä kehitysehdotuksia. Miltä näyttää jakamistalouden ja yhteiskäyttöisyyden tulevaisuus?

2 Toimeksiantajan esittely

2.1 HSY ja Ilmastoinfo

HSY eli Helsingin seudun ympäristöpalvelut on vesihuollon ja jätehuollon palveluja sekä tietoa pääkaupunkiseudusta ja ympäristöstä tuottava kuntayhtymä. HSY auttaa asukkaita toimimaan paremman ympäristön puolesta. HSY toimittaa korkealaatuista juomavettä yli miljoonalle pääkaupunkiseudun asukkaalle, puhdistaa kaupunkilaisten ja teollisuuden jätevedet sekä rakentaa ja kunnostaa vesijohto- ja viemäriverkostoa. Myös jätehuollon järjestäminen pääkaupunkiseudulla ja Kirkkonummella kuuluu HSY:n päätehtäviin. Pääkaupunkiseudun ilmanlaatua mitataan 11 mittausasemalla, ja lisäksi HSY edistää pääkaupunkiseudun ilmastostrategia

2030:n ja pääkaupunkiseudun ilmastonmuutokseen sopeutumisen strategian toteuttamista. (Tietoa HSY:stä 2019.)

Vastuullisuus näkyy kaikessa HSY:n toiminnassa. Tavoitteena on pääkaupunkiseudun säilyttäminen terveellisenä, turvallisena, viihtyisänä ja elinvoimaisena ympäristönä sekä ihmisille että yrityksille. Yhtymä on sitoutunut kestävän kehityksen periaatteisiin niin, että ympäristö, ihminen ja talous otetaan huomioon päätöksenteossa ja kaikessa toiminnassa. Vastuullisuustyö myös kootaan vuosittain GRI -viitekehyksen mukaiseen raporttiin. (Vastuullisuus 2019.)

Vuonna 2018 on hyväksytty HSY:n uusi strategia vuoteen 2025, ja visiona onkin tehdä pääkaupunkiseudusta maailman kestävin kaupunkiseutu. Tähän tavoitteeseen tähdätään korkealla toimintavarmuudella, sujuvilla palveluilla, vakaalla taloudella ja toiminnalla ympäristö vastuun sekä resurssitehokkuuden edelläkävijänä. Lisäksi toiminta on vastuullista, avointa ja palveluhenkistä. Strategia 2025 kuvassa alla on kuvattu näitä pääkohtia. (HSY:n strategia 2018.)



Kuvio 1: HSY:n Strategia 2025

HSY noudattaa lisäksi toiminnassaan yhteiskunnan asettamia velvoitteita ja vaatimuksia sekä sidosryhmille annettuja lupauksia. Riskien hallintaan on myös panostettu kokonaisvaltaisesti optimoimalla toimintaa ja alueen materiaali- ja energiatehokkuutta parannetaan muun muassa lisäämällä jätteen hyötykäyttöä. Toimintaa toteutetaan avoimesti ja rehellisesti tiedottamalla toiminnan ympäristövaikutuksista kaikille sidosryhmille sekä parantamalla tuotteiden ja palveluiden laatua yhteistyössä näiden sidosryhmien kanssa. Yhteistyötä rakennetaan aktiivisesti asukkaiden, kaupunkien, yritysten ja tutkimuslaitosten kanssa. Toimintaa kehitetään jatkuvasti ja pidetään huolta osaamisen uudistamisesta. (HSY:n toimintapolitiikka 2019.)

Kokeilua käytännössä toteuttamassa on ollut HSY:n Ilmastoinfo, ja heidän projektihenkilöstönsä. Ilmastoinfo toimii opastamalla ja kannustamalla kaupunkilaisia

ilmastoystävällisempään elämään ja taloyhtiöitä sekä yrityksiä ilmastoystävällisiin ratkaisuihin. Pääteemoina ovatkin uusiutuva energia, ruoka, liikkuminen ja kuluttaminen. Ilmastoinfo tuo ratkaisuja, joiden avulla elämäntapojen muutos ilmastoystävällisemmäksi olisi sujuvampaa, ja tätä tehdään erilaisten käytännön kokeilujen ja kampanjoiden avulla, mikä osallistaa asukkaat, taloyhtiöt ja yritykset mukaan talkoisiin ilmaston hyväksi. (Ilmastoinfo toimii 2019.)

2.2 Baltic Sea Region electric- hanke

BSR-electric -sähköpyöräilyn edistämishankkeessa edistetään sähköistä liikennettä Itämeren alueen kaupungeissa, ja hanke on ajoitettu vuosille 2018-2020. Kyseessä on EU-hanke, ja organisaatioita on mukana lähes kaikista Itämeren alueen maista. HSY:n Ilmastoinfo on mukana hankkeessa pyrkien vaikuttamaan pääkaupunkiseudulla asuvien, erityisesti kaksi autoa omistavien perheiden tapoihin liikkua. Tavoitteena olisi, että nämä perheet vaihtaisivat toisen autonsa sähköpyöriin. Hanke keskittyy sähköpyöräilyn markkinointikampanjaan sekä alueellisiin pilotointeihin. Pilotoinneissa tarjotaan sähköpyöräilyn kokeilemismahdollisuuksia ja parannetaan sähköpyöräilyn pysäköintiratkaisuja asuinalueilla ja työpaikkakeskittymissä. (Hankkeet ja yhteistyö 2019.)

BSR- electric -hanke tähtää sähköisten liikennevälineiden käytön lisääntymiseen erityisesti julkisessa liikenteessä ja kaupunkipyöräilyn yleistymiseen. Tavoitteena on vähentää hiilijalanjälkeä ja saastumista. EU:n tavoite liikennepäästöjen vähentämiseen ja perinteisen autoilun rajaamiseen vuoteen 2050 mennessä tuo oman haasteensa BSR-maille. Kaupunkiympäristössä sähköiset liikennevälineet aiheuttavat vähemmän päästöjä ja ovat käytännöllisiä lyhyillä välimatkoilla käytettäessä. Hanke keskittyykin juuri näihin uusiin, kaupunkiympäristöissä toimiviin sovelluksiin, kuten sähköisiin ratkaisuihin kaupunkipyöräilyn, linja-autojen, lauttojen sekä logistiikan parissa. Tuloksista kootaan Itämeren alueen käsittävä kartta, joka kasaa yhteen sähköisen liikenteen parhaat käytännöt. (BSR electric.)

Hanketta koordinoi Hampurin ammattikorkeakoulu ja mukana on kaupunkeja, yliopistoja ja konsulttitoimistoja useasta maasta kuten Rostockista, Taastrupista, Göteborgista, Oslost, Tartosta, Riikasta, Gdanskista ja Turusta. Suomesta hankkeen kumppaneita ovat HSY:n Ilmastoinfo sekä Turun ammattikorkeakoulu ja Green Net Finland. Tavoitteena on tuottaa muun muassa kehitysideoita, joita viranomaiset ja yritykset voivat hyödyntää sähköisen liikenteen kehityksessä globaalisti. Hankkeen budjetti on noin 3.8 miljoonaa euroa. (Kuka rahoittaa ja mistä on kysymys?)

2.3 Virtaa fillariin- kampanja ja projektin taustoja

Tavarasähköpyöräkokeilu kulkee nimellä Virtaa fillariin, joka on osa aiemmin kuvailtua kolmi-voitista BSR- electric -hanketta. HSY:n Ilmastoinfo on toteuttanut kesän 2019 aikana neljässä kerrostalossa kokeilun, jossa asukkailla on ollut noin kahden kuukauden ajan käytössään sähköavusteinen tavarapyörä. Kesän aikana on saatu arvokasta tietoa siitä, millaisia järjestelyjä

ja tiedotusta yhteiskäyttöisen tavarapyörän käyttöönotto vaatii sekä ketkä tavarapyörää käyttävät ja mihin tarkoituksiin. (Ihmiskoe: Mitä tapahtuu, kun taloyhtiöllä on yhteiskäytössä sähköpyörä?)

Itseasiassa tämä kokeilu ei ole ihan uusi asia, sillä Suomen ensimmäinen tavarapyörän yhteiskäyttökokeilu taloyhtiössä järjestettiin jo noin viisi vuotta sitten Jyväskylässä. Tuolloin kokeilu kuului Sitran ja Jopa ry:n toteuttamaan Resurssiviisas asuminen -hankkeeseen. Kokeilussa pyörä kiersi eri taloyhtiöissä kahden tai kolmen viikon kokeilujaksoilla ja avaimen sai käyttöönsä avainsäiliöstä numerokoodilla. (Setälä 2019.) Myös HSY:n kokeilussa hyödynnettiin muun muassa avainsäiliöitä, mutta jokainen taloyhtiö sai oman pyöränsä ja kokeilu kesti pidempään.

Pyöriksi valittiin kolmipyöräisiä tavarapyöriä, joita on helppo ajaa myös vähäisellä pyöräilykokemuksella. Taloyhtiöiden asukkaat saivat toivoa erilaisia ominaisuuksia pyöriin, joten pyörät olivat keskenään erilaisia, ja osassa oli myös lasten kuljettamiseen varustettu kuljetusmoduuli. Taloyhtiöt kokeiluun valikoituivat Kruunuvuorenrannasta, Jätkäsaaresta, Tapiolasta ja Roihuvuoresta. Sen lisäksi, että testattiin, miten pyöriä käytetään, kerättiin tietoa myös esimerkiksi viestinnän toimivuudesta tällaisessa kokeilussa. Lisäksi testattiin, miten voitaisiin hyödyntää erilaisia yhteiskäyttöisyyteen liittyviä ratkaisuja, esimerkiksi pyörien älylukkojärjestelmiä. Älylukkojen sijasta kolmessa kohteessa päädyttiin kuitenkin käyttämään normaalia pyörän lukkoa, jonka avaimen käyttäjä saa mobiilisovelluksen avulla hallinnoitavasta avainlokerosta. (Setälä 2019.)

Keskustelin myös hankkeessa projektipäällikkönä toimivan, HSY:n Ilmastoinfon liikkumisen asiantuntijan, Petteri Nisulan kanssa muun muassa projektin taustoista. Nisula kertoi seuraavasti: Taustalla on siis jo mainittu BSR -hanke, ja heti hankkeen aluksi kerättiin sidosryhmää, johon pyydettiin kaupunkien ja HSL:n edustajia. Näiden lisäksi mukaan pyydettiin esimerkiksi pyöräilyn edistämisyhteisö HEPO ja pyöräliitto, konsultteja, jotka toimivat pyöräliikenteen suunnittelun ja pyöräilyn parissa sekä pyöräalan yrityksiä. Aluksi kohderyhmänä olivat kaksi autoa omistavat perheet pääkaupunkiseudulla, ja selvää oli, että suurin osa näistä perheistä asuisi pientaloalueilla, ei niinkään kerrostaloissa. Sidosryhmätapaamisissa alkoi kuitenkin tulla viestiä siitä, että taloyhtiöt voisivat olla tärkeä kohde, kun pohdittiin yhteiskäyttöratkaisuja ja muun muassa sähköpyörien säilytysolosuhteita. Vuonna 2018 järjestettiin kokeilukampanja muutamalle perheelle kesän aikana, sekä kokeilumahdollisuus Korkeasaarella. Perheille suunnattu kokeilu oli valtavan suosittu, HSY sai yli 900 hakemusta, ja lisäksi tapaus sai paljon mediahuomiota. Kokeilu meni myös paljon paremmin kuin osattiin kuvitella. Myös Korkeasaaren kahden viikon kokeilu sujui hyvin. Lisäksi järjestettiin erilaisia tapahtumia esimerkiksi Helsinki-päivänä, joissa pääsi kokeilemaan tavarasähköpyörää. (Nisula 2019.)

Aluksi taloyhtiökokeilusta oli tarkoitus tulla pienimuotoinen, melko kotikutoisestikin toteutettu, esimerkiksi vain yhteen taloyhtiöön kohdistuva. Pikkuhiljaa kuitenkin alkoi tulla muun muassa ilmastoraportin myötä hiljaisia signaaleja siitä, että perheissä ollaan alkamassa luopumaan autoista, ja kyseiset perheet asuvatkin useimmiten kantakaupungin reunamilla tai lähimmissä lähiöissä, eli suhteellisen lähellä kantakaupunkia. Lisäksi autot, joista haluttiin luopua, olivatkin perheen ainoita autoja, eivätkä kakkosautoja, ja tämä oli kiinnostava ilmiö. Tästä lähti ajatus siitä, että vaikka taloyhtiöt eivät olleetkaan hankkeen alkuperäistä kohderyhmää, kannattaisi tähän sittenkin satsata. Siinä vaiheessa, kun hakua kokeiluun käynnistettiin, ajateltiin, että valitaan omistus- tai asumisoikeustaloyhtiöitä päätöksentekoon liittyvien seikkojen takia. Tarkoituksena oli myös käyttää HSY:n omia pyöriä. Tässä vaiheessa tuli vastaan ympäristöministeriön järjestämä Hiilijalanjälki puoliksi -hanke, johon HSY valittiin mukaan. Tämä mahdollisti lisärahoituksen ja vuokrataloyhtiöiden mukaan tulon. HSY:n rahoittamana olisi siis kolme omistusasuntotaloyhtiötä ja lisärahoituksella kaksi vuokrataloyhtiötä. Seuraavaksi siirryttiin ajatuksesta omien pyörien käytöstä vuokrattavien tavarapyörien käyttöön. Hanke muodostui siis alun kotikutoisesta ajatuksesta vuoden pääsatsaukseksi, ja tällaisen pienen kokeilun sisällä voidaan myös nähdä liikenteen isoja megatrendejä, eli sähköiset ajoneuvot, sähköpyörät ja yhteiskäyttöisyys, jonka mahdollistamiseksi tarvitaan älyratkaisuja. (Nisula 2019.)

3 Jakamistalous

3.1 Mitä jakamistalous on ja miksi se on tärkeää?

Jakamistalous perustuu sille, että ihmiset jakavat omistuksessaan tai käytössään olevia hyödykkeitä. Tämä tapahtuu pääosin tietoverkon palvelu- ja yhteisöalustojen välityksellä, ja samalla muodostuu taloudellista arvoa. Ajatuksena on hyödyntää tehokkaammin vajaakäytössä olevia resursseja, siirtyä omistajuudesta käyttöoikeuksiin sekä vertaistoimintaan ja -tuotantoon. (Harmaala, Toivola, Faehnle, Manninen, Mäenpää & Nylund 2017, 169, 15-16.)

Jakamistalous -termi on peräisin englanninkielestä. ”Sharing economy” -termissä sharing-sana viittaa yhteisölliseen kuluttamiseen, käyttöön ja tuotantoon. Ilmiönä jakamistalous on tuore, ja se onkin yhdistelmä ikiaikaisia yhteisöllisiä toimintatapoja sekä nykYTEknologian mahdollistamia yhteydenpidon muotoja. Jakamistaloudessa ei välttämättä tarvitse tinkiä elämänlaadusta, ja samalla säästetään luonnonvaroja. Jakamistalous onkin yksi parhaista tavoista yhdistää toimiva ja ekologisesti kestävä talous sekä hyvinvointi ja edistää elämäntapojen muutosta yhteisöllisempään suuntaan. Myös henkinen hyvinvointi kasvaa. Jakamistaloudessa toimivat ihmiset mieluummin vuokraavat tavaroita kuin ostavat omaksi, ja teknologia sekä sosiaalinen media yhdessä mahdollistavat ilmiön nopean laajenemisen. Monelle jakamistalouden viehätys syntyy juuri yhteisöllisyydestä. (Lahti & Selosmaa 2013, 8-16.)

Arvojen muutosta tapahtuu pois kasvavasta kuluttamisesta kohti kestävämpiä ratkaisuja. Jakamistalous myös vähentää materiaalien tarvetta. Ei tarvitse esimerkiksi rakentaa niin paljon autoja, kun tarvittava kuljetuskapasiteetti saadaan muiden vaihtoehtojen kautta. Jakamistalous tarjoaa mahdollisuuden ihmisille täyttää tarpeensa samalla vähentäen ympäristöongelmia. Jakamistalous on tärkeä osa pyrittäessä kohti kestävästä yhteiskuntaa. Kun siirretään kuluttajien kysyntää tavaroista palveluihin, omistamiseen perustuvasta taloudesta kohti käyttöön perustuvaa taloutta, kyse on koko kulutuskulttuurimme muutoksesta. (Lahti ym. 2013, 79-81.)

Suomessa on yli 1,9 miljoonassa kotitaloudessa yksi tai useampi auto. Jos edes kymmenen prosenttia näistä kotitalouksista saataisiin autojen yhteiskäyttäjiksi, voidaan laskea, että ilmastopäästöt vähentyisivät tämän seurauksena vuosittain noin 38-160 miljoonalla kilolla. Luku ei kuitenkaan yksinään ole riittävä, kun sitä verrataan suomalaisen autoliikenteen kasvihuonepäästöihin, joiden kokonaismäärä on noin 7 miljoona tonnia vuosittain. (Lahti ym. 2013, 85.)

Ilmastonäkökulman lisäksi jakamistaloudella on sosiaalinen puoli. Se luo uusia kontakteja ja sosiaalista pääomaa. Yhteisöllinen elämäntyyli taas kasvattaa yhteisestä hyvästä huolehtimiseen. Suomalaisen ajatuspaja Kommonin tutkija Ilkka Lovion mielestä jakamistalouden toimintatavat ehkäisivät esimerkiksi kaupungin vuokrataloissa syntyviä sosiaalisia ongelmia. Kansalainen voi alkaa toimia aktiivisemmin sekä jakamistalouspalvelujen kuluttajana ja tuottajana, ja tämä voimauttaa. Erilaiset yhteiskäyttöiset tilat, ja esimerkiksi vertaisopetus ja ruokaosuuskunnat ovat esimerkkejä yhteisöllisyyden lisääntyvästä suosioista. Yhteisöllisyys lisää luottamusta, mikä taas helpottaa jakamistalouden toimintaa. (Lahti ym. 2013, 100-103.)

3.2 Jakamistalous osana kestävästä kehitystä

Jakamistaloudella on useita erilaisia yhteiskunnallisia vaikutuksia, ja tätä kautta se tukee kestävästä kehitystä. Jakamistaloutta voidaan ajatella erityisesti myös resurssitehokkuuden ja ympäristönäkökulman kautta. Oikein suunniteltuna ja toteutettuna jakamistaloudella voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä ympäristöön liittyen. Jakamistalouden tulisi olla helppoa ja läpinäkyvää, ja näiden lisääntymisellä on oikeastaan vain positiivisia vaikutuksia. (Harmaala ym. 2017, 165.)

Jakamistaloudessa on yksinkertaisimmillaan kyse siitä, että omistettujen tai käytössä olevien resurssien jako tehdään mahdollisimman tehokkaalla tavalla. Näin ympäristöhyödyt ovat potentiaalisesti erittäin suuria. Jakaminen vähentää energiankäyttöä sekä jätteitä, ja siksi jakamistaloudella on mahdollisuus vähentää kestäväntöytä luonnonvarojen kulutusta. Jakamistalous voi olla yksi osa matkalla kohti taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävämpää yhteiskuntamallia. Jakamistalous myös parantaa tehokkuutta, vähentää jätteen muodostusta, tarjoaa kannustimia kestävämpien tuotteiden valmistukseen sekä absorboi kulutuksen ja

tuotannon ylijäämää. Näillä taas on todennäköisesti vaikutusta saaste- ja melumääriin, liikeneruuhkiin sekä luonnonvarojen säästöön. (Harmaala ym. 2017, 168.)

Jakamistalous antaa mahdollisuuden tuottaa, jaella ja kuluttaa hyödykkeitä sekä palveluja resurssiviisailta ja ympäristöä säästävillä tavoilla. Tässä voisi olla yleistyessään ratkaisu myös ylikulutuksellemme. Emme yksinkertaisesti enää mahdu kaupunkeihin, jos emme opi viisaampia tapoja jakaa resursseja. Ostamme ja valmistamme paljon sellaista, jota emme käytä ja jakamistalous tarjoaa tähän ratkaisua. Elintavoillamme on suuri merkitys. (Harmaala ym. 2017, 168-169.)

Konkreettinen esimerkki jakamistalouden positiivisista ympäristövaikutuksista löytyy liikenteen puolelta; Australiassa tehdyssä tutkimuksessa yhteiskäyttöautoilu on vähentänyt liikeneruuhkia sekä pysäköintiongelmia, ja samalla tuottanut asukkaille 21 miljoonan dollarin vuotuiset säästöt, joista suurin osa tuli asukkaiden ja yritysten lykätyistä auton ostoista. Useat tutkimukset ovat tuoneet esille vastaavia hyötyjä. Jakamistalous mahdollistaa myös tien kohti aineettomampaa hyvinvointia, millä olisi toteutuessaan suuri merkitys kulutukseen ja elintapoihin liittyvään ympäristökuormitukseen. Hollannissa tehdyn tutkimuksen mukaan yhteiskäyttöisyys on vielä kuitenkin niin alkutekijöissään, etteivät sen positiiviset ympäristövaikutukset vielä realisoidu, vaan ovat nähtävissä mahdollisesti pidemmällä aikavälillä. Jakamistalouteen pohjaavien kulutusmallien yleistyminen voi kuitenkin tuoda mittavia vaikutuksia. Jakamistalous, erityisesti yhdistettynä kiertotalouteen ja tehokkuuteen, vähentää radikaalisti tuotannossa syntyvää hävikkiä ja palauttaa arvokkaita tuotteita ja materiaaleja takaisin kiertoon sekä kannustaa tuotteiden käyttöään pidennykseen. (Harmaala ym. 2017, 169-171.)

3.3 Yhteiskäyttöisyys

Hyviä esimerkkejä tavaroiden yhteiskäytöstä ovat polkupyörien ja autojen jakaminen. Myös esimerkiksi työkaluja ja vaatteita voidaan jakaa ja vuokrata. Maailman nopeimmin kasvava liikkumisen muoto onkin jaetut polkupyörät. European Cyclists Federationin tutkimuksessa on laskettu, että jos kaikki eurooppalaiset pyöräilisivät yhtä usein kuin tanskalaiset eli 2,5 kilometriä päivässä, Eurooppa pystyisi vähentämään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasujaan 60 prosentilla ja yltämään vuoden 2050 päästötavoitteisiinsa. Esimerkiksi polkupyörien yhteiskäyttöjärjestelmiä on jo joka puolella maailmaa, varsinkin suurissa kaupungeissa, ja tätä on myös Kalifornian yliopistossa Berkeleyssä tutkittu. Vuonna 2012 maailmassa arvioitiin olevan yhteensä 237 000 yhteiskäyttöpolkupyörää. Järjestelmistä on saatu oppimiskokemuksia, joita voidaan hyödyntää kokonaisvaltaisen liikennestrategian, joukkoliikenteen ja infrastruktuurien kehittämiseen sekä turvallisuuden edistämiseen. (Lahti ym. 2013, 117-118.)

Kaupunkipyöräjärjestelmien yleistyttyä pyörien määrä on kasvanut huimasti, ja vuosi 2017 oli kaupunkipyörien kannalta käännteentekevä, jolloin uusia järjestelmiä tuli 340. Vuodessa määrä vähintään kuusinkertaistui maailmalla. Maailmassa oli vuoden 2017 alussa jo 1175

kaupunkipyöräjärjestelmää, joissa pyöriä oli yhteensä 2,3 miljoonaa. Saman vuoden lopussa järjestelmiä oli jo yli 1500 ja niissä oli arviolta yhteensä yli 14 miljoonaa pyörää. (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä. Asemattomien kaupunkipyörien ohjeistus kunnille 2018.)

Lahti ja Selosmaa pohtivat Jakamistalous -teoksessaan, että myös Suomessa kannattaisi julkisen sektorin olla hereillä ja eturintamassa asioissa, joihin muualla maailmassa on myös nähty tarpeellisiksi panostaa. Esimerkiksi seuraavia asioita heidän mielestään tulisi kehittää; lainsäädäntö kaipaisi uudistamista ja tarvittaisiin selkeitä toimintamalleja, ja myös vakuutustuotteita pitää kehittää, jotta yhteiskäyttö olisi turvallista. Käyttäjiä saadaan lisää mukaan hyvällä viestinnällä ja koulutuksella. Fyysistä infrastruktuuria pitää uudistaa, rakentamalla esimerkiksi lisää yhteiskäyttöpyörien verkostoja. Jakamisen mahdollistaminen olisi sisällytettävä kuntien, kaupunkien sekä kokonaisten yhteiskuntien ja valtioiden rakenteisiin. Myös järjestelmätasolla tapahtuvat muutokset olisivat tärkeitä, jotta saataisiin poistettua esimerkiksi jakamistalouden lainsäädännöllisiä esteitä. (Lahti ym. 2013, 162-166.)

3.4 Jakamistalouden tulevaisuus?

Jakamistalous edustaa monia mahdollisuuksia kuten taloudellista toimeliaisuutta, työpaikkoja ja uudenlaisia yrityksiä. Sen kautta voidaan saavuttaa laajempi osallisuuden tunne yhteisöllisyyden kautta, ja myös edistää hyvinvointia sekä tukea nykyisiä sosiaalisia palvelujärjestelmiä. Aiemmin esille tullut ympäristönäkökulma on myös erittäin keskeisessä osassa, ja jakamistalouden kautta voidaan päästä lähemmäs ympäristön kannalta kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamista. Jakamistalous voi tulevaisuudessa olla osa kaikkea liiketoimintaa. (Harmaala ym. 2017, 179.)

Nykyisessä mittakaavassaan jakamistalous on ilmiönä uusi. Se tarjoaa vielä tällä hetkellä enemmän kysymyksiä kuin vastauksia. Onko jakamistalous kaupunkien urbaani nykyilmiö, vai voiko se toimia kaikkialla? Minkälaista sääntelyä tarvitaan, että jakamistalous toimisi? Vaikka kysymyksiä on paljon, voidaan olettaa ja valmistautua siihen, että tämä on äärimmäisen vahva trendi, eikä siltä voi välttyä oikeastaan millään toimialalla. (Harmaala ym. 2017, 183-184.)

Myös tarve resursseja säästävälle toiminnalle on niin suuri ja kiireellinen, että tämän pitäisi näkyä myös julkisen sektorin suunnittelussa ja politiikassa. Kyse on jakamistalouden mahdollistavan ympäristön rakentamisesta. Pitkällä aikavälillä tämä on merkittävä tekijä. Mahdollistava ympäristö tarkoittaa esimerkiksi kaikkia niitä lakeja ja säädöksiä, jotka vaikuttavat siihen, miten jokin toiminto pystytään toteuttamaan käytännössä. (Lahti ym. 2013, 161-162.)

3.5 Liikenne palveluna

Liikenne palveluna (Mobility as a Service, MaaS) tarkoittaa eri kulkumuodoista koostuvaa liikennepalvelujen pakettia, jolla käyttäjä pääsee saumattomasti ovelta ovelle ilman oman

auton käyttöä. Liikkuminen palveluna edistäisi parhaimmillaan liikennejärjestelmän tehokkuutta ja liikenteen palvelutasoa niin, että tarve oman auton omistamiseen vähenisi. Suomessa olisi hyvä mahdollisuus nousta maailman johtavaksi liikenteen innovaatioiden maaksi uusien innovatiivisten ideoiden myötä, mutta vain rohkeilla ja nopeilla kokeiluilla voimme päästä edelläkävijöiksi. Tulevaisuudessa liikennettä tulevat hallitsemaan muun muassa digitalisoituminen ja palveluinnovaatiot. (Suomesta edelläkävijä rohkealla etunojalla ja nopeilla kokeiluilla 2015.)

Liikennealan tulevaisuuden kannalta yksi tärkeä teema on myös jakamistalouden nousu. Tämä luo edellytyksiä taloudellisempaan, turvallisempaan sekä ympäristöystävällisempään elämään. Esimerkiksi auton käyttöaste on erilaisten arvioiden mukaan vain noin 3-10 prosenttia ajasta, eli jakaminen sekä lainaaminen kannattaa ehdottomasti. Myös teknologian kehittyminen mahdollistaa jakamistalouden ongelmakohtien ratkaisuja. Tietoa voidaan jakaa ymmärrettävästi, nopeasti ja luotettavasti, ja tämä onkin yksi myös liikenteen tulevaisuuden palveluiden kulmakivistä. (Jakotalous luo edellytyksiä taloudellisempaan, turvallisempaan sekä ympäristöystävällisempään elämään 2016.)

HSY on toteuttanut kokeilusta myös lyhytfilmin, joka on katsottavissa Virtaa fillariin- sivustolla. Tähän on haastateltu muun muassa Infra -alan digitalisaatioprofessori Kalle Vaismaata. Haastattelussa Vaismaa kertoo, kuinka yhteiskäyttöisyys on pelkästään Suomessa lisääntynyt kaksinkertaisesti viimeisen kahden vuoden aikana. Hän uskoo, että liikenne sähköistyy ihan varmasti, mutta samalla tulee muitakin käyttövoimia. Liikkumisessa nopein, mukavin ja helpoin tapa on se mitä yleensä käytetään. Jos älyratkaisuilla saadaan näitä seikkoja ja lisäksi turvallisuutta lisättyä, niin silloin niitä käytetään. Vaismaa uskoo, että kokeilulla on iso vaikutus, koska sitä kautta ihmiset saavat lisätietoa päästessään kokeilemaan erilaisia järjestelmiä ja oppiessaan käyttämään niitä, ja lisäksi iso merkitys on sillä, minkälaista palautetta niistä saadaan. Eli kun vastaavat palvelut aikanaan menevät osaksi liikennejärjestelmää niin niitä on osattu muokata toimiviksi pilotista saatujen palautteiden perusteella. Liikenteen muutoksen nopeuttamisessa Suomessa ja laajemmin Euroopassa toimisi parhaiten hyvä suunnittelu ja hyvä kommunikointi. Moni asia on lopulta paljon kiinni siitä, miten suunnittelu on tehty. Ratkaisujen pitää olla jo aiemminkin mainitusti nopeita, mukavia ja helppokäyttöisiä sekä tietysti turvallisia. Tällä hetkellä markkinoille tulee paljon yksityisiä toimijoita, jotka tuottavat liikumispalveluja, ja yhteistyö eri toimijoiden välillä tulee olla entistä voimakkaampaa tulevaisuudessa, jotta saataisiin käyttäjäystävällisempiä palveluita joukkoliikenteeseen, julkiseen liikenteeseen, pyöräilyyn, kävelyyn ja myös autoiluun. (Yhteiskäyttöisiä tavarapyöriä taloyhtiöihin 2019.)

4 Taloyhtiön näkökulma yhteiskäyttöisyyteen

Vaikka taloyhtiöllä olisikin kiinnostusta hankkia yhteiskäyttöisiä pyöriä, hankaloittaa tämän hetkinen asunto-osakeyhtiölaki hankintaa taloyhtiön omistukseen. Kyseisessä laissa kerrotaan,

että yhtiövastikkeella voidaan kattaa yhtiön menot, jotka aiheutuvat kiinteistön hankinnasta ja rakentamisesta, kiinteistön ja rakennusten käytöstä ja kunnossapidosta, perusparannuksesta, lisärakentamisesta ja lisäalueen hankkimisesta, yhtiön toimintaan tai kiinteistön tai rakennuksen käyttöön liittyvän hyödykkeen yhteishankinnasta tai muista yhtiölle kuuluvista velvoitteista. Tavanomaisten palveluiden hankinnoista voidaan päättää yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä ja kulut voidaan kattaa vastikkeilla, mutta toistaiseksi tavarapyörän hankintaa ei ole pidetty tällaisena tavanomaisena palveluna. Yhtiökokous voisi päättää enemmistöpäätöksellä myös tavanomaisen tason ylittävästä uudistuksesta, mutta yhtiövastiketta kuluihin voidaan periä vain niiltä, jotka siihen suostuvat. Helpointa ainakin tällä hetkellä tällainen hankinta olisi osakkaiden keskinäisenä hankkeena, johon taloyhtiö osallistuu vain osoittamalla pyörälle säilytyspaikan. (Setälä 2019.) Haastatellut asukasyhteyshenkilöt olivat sitä mieltä, että halukkuutta yhteiskäyttöisen pyörän hankintaan olisi, jos se olisi mahdollista ja helppoa, mutta tällä hetkellä se on vielä lähes mahdotonta tai ainakin hankalaa.

5 Tutkimusmenetelmät

5.1 Kysely

Yksi aineiston keräämisen tapa on kysely, ja näin saatua tietoa käsitellään yleensä kvantitatiivisesti. Kyselyissä tulisi kysyä kaikilta vastaajilta asiaa täsmälleen samalla tavalla. Etuina kyselyille voidaan pitää yleensä sitä, että niiden avulla voidaan saada laaja tutkimusaineisto, eli voidaan saada vastauksia useilta ihmisiltä ja kysyä monia eri asioita. Hyvä suunnittelu kannattaa, koska tulosten analysointi nopeutuu, jos lomake on hyvin suunniteltu. Kyselytutkimuksessa on myös muutamia heikkouksia, esimerkiksi ei voida varmistua siitä, kuinka vakavasti vastaajat ovat suhtautuneet tutkimukseen, tai miten onnistuneita vastausvaihtoehdot ovat olleet. Näin saattaa syntyä vääринymmärryksiä. Myös vastaamattomuus saattaa nousta ongelmaksi. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 193-204.)

Aineistoa voidaan kerätä posti- ja verkkokyselynä tai kontrolloituna kyselynä. Posti- ja verkkokyselyjen etuna on nopeus ja aineiston vaivaton saanti. Yleensä kyselyissä käytetään kolmea eri muotoa: avoimia kysymyksiä, joissa esitetään yksi kysymys ja jätetään tyhjä tila vastausta varten, monivalintakysymykset, joissa on valmiiksi laaditut ja numeroidut vastausvaihtoehdot, sekä asteikkoihin perustuva vastaustyyppi, jossa esitetään väittämiä. Avoimet kysymykset jättävät tilaa vastaajan omalle pohdinnalle ja vapauden ilmaista itseään vapaasti, monivalintakysymys mahdollistaa vastaajien vastata samaan kysymykseen niin, että vastauksia voidaan vertailla. Kyselylomaketta tehtäessä tärkeintä on selkeys, ja tarkat kysymykset ovat parempia kuin yleiset, ja lyhyet parempia kuin pitkät. Myös valinta ”ei mielipidettä” on hyvä lisätä. Kyselyn pitäisi myös näyttää helposti täytettävältä. Kyselyn esittelyssä kannattaa kertoa kyselyn tarkoituksesta ja merkityksestä myös vastaajalle sekä innostaa vastaamaan. Tieto siitä, kauanko esimerkiksi verkkokysely on avoinna, tulisi myös lisätä esittelyyn ja kyselyn lopussa kiittää vastaamisesta. (Hirsjärvi ym. 2009, 193-204.)

5.2 Haastattelu

Haastattelussa ollaan suorassa vuorovaikutuksessa tutkittavan kanssa. Tämän tutkimusmenetelmän suurimpana etuna pidetään joustavuutta aineistoa kerätessä, kun voidaan säädellä aineiston keruuta tilanteen mukaan ja vastaajia myötäillen. Haastattelun aikana voidaan myös selventää vastauksia ja syventää saatuja tietoja, ja esimerkiksi pyytää perusteluja mielipiteille. Haastatelluiksi suunnitellut henkilöt ovat yleensä suhteellisen helppoa saada mukaan tutkimukseen. Heidät voidaan myös tavoittaa myöhemmin, jos tarvitaan täydennystä tietoihin. Strukturoitu haastattelu eli lomakehaastattelu tapahtuu lomakkeen avulla, jossa kysymysten ja väitteiden muoto ja esittämisjärjestys on määrätty. Kysymysten laatimisen ja järjestämisen jälkeen itse haastattelu on melko helppoa tehdä. (Hirsjärvi ym. 2009, 204-208.)

6 Tutkimuksen toteutus ja tulokset

Taloyhtiökokeilut toteutettiin kesän 2019 aikana, ja kokeilut alkoivat portaittain eri taloyhtiöissä. Jokaisessa kokeilu kesti noin kaksi kuukautta, ja näin saatiin riittävästi käyttökokemuksia pidemmältä ajalta. Tutkimus toteutettiin verkkokyselyiden ja haastatteluiden avulla, ja kyselyt ajoitettiin loppumaan 31.8.2019 mennessä, jolloin osallistujilla olisi riittävästi vastausaikaa. Kyselyt olivat pääosin sisällöltään samat, mutta kahdessa taloyhtiössä, joiden kokeilut kestivät elokuulle asti, muokattiin kysymyksiä vielä taloyhtiön jäseneltä tulleen palautteen perusteella. Kyselyt toteutettiin yhteistyössä HSY:n projektihenkilöiden sekä opinnäytetyön tekijän kesken, ja sain alusta asti kehittää kyselyä sovittujen teemojen, tutkittavien asioiden sekä tämän opinnäytetyön tavoitteiden pohjalta.

Menetelmiksi valikoituivat kysely sekä haastattelu, sillä taloyhtiöiden koon perusteella voitiin ajatella, että kyselyillä saataisiin kattavasti vastauksia, ja haastatteluiden avulla vielä syventävää tietoa esimerkiksi taloyhtiöiden asukasyyhteyshenkilöiltä. Kokeilun alussa kaikkiin asuntoihin jaettiin esite, jossa kerrottiin kokeilusta, ja tästä tutkimuksesta sekä kyselystä. Lisäksi kyselyä mainostettiin taloyhtiöiden omissa kanavissa.

Keskustelimme projektipäällikkö Petteri Nisulan kanssa myös kokeilun toteutuksesta, ja hän kertoi yksityiskohdista seuraavasti: Hakuvaihe omistustaloyhtiöille oli kevättalvella ja kun päätös lisärahoituksesta saatiin huhtikuussa, tuli mukaan aikataulupaineita vuokrataloyhtiöiden kohdalla, koska kokeilut piti saada nopeasti käyntiin. Kruunuvuorenrannan ja Jätkäsaaren vuokratalohteet olivat tuttuja jo aiemman yhteistyön kautta, ja sieltä myös tuli hyvät sekä motivoituneet hakemukset. Hakemuksia tuli yhteensä 75 kappaletta, ja hakemusten läpikäynti oli haastavaa, koska hyviä kohteita ja hyviä hakemuksia oli paljon. Ajatuksena oli ottaa mukaan viisi kohdetta Helsingistä, Espoosta ja Vantaalta, mutta hakemukset painottuivat Helsingin alueelle. Hakemusten tasosta ja taloyhtiöiden motivaatiosta kertoo paljon se, että Roihuvuoren kohteessa olivat asukkaat keränneet noin 20 nimen adressin siitä, että heidän pitäisi päästä kokeiluun mukaan. Yhden kohteen kohdalla jouduttiin jättämään kokeilu

toteuttamatta, koska tilaa pyörälle ei ollutkaan riittävästi ja tässä kohtaa olisi ollut liian työstä valita uutta taloyhtiötä tilalle. Lopulta kokeiluun pääsi siis yhteensä neljä taloyhtiötä, Helsingistä ja Espoosta. Vuokrataloyhtiöissä pyörät olivat toukokuun puolesta välistä heinäkuun puoleen väliin ja omistusasuntokohteissa kesäkuun puolesta välistä elokuun puoleen väliin. (Nisula 2019.)

Kokeilut alkoivat Kruunuvuorenrannasta ja kriittinen asia täällä oli älylukkojen toiminta. Kokeiluun oli varattuna kaksi lukkomallia, joista toinen oli u-lukkomallinen Bitlock ja toinen Linka, runkolukko. Pyörät hankittiin taloyhtiöiden tilojen koon ja myös asukkaiden omien toivomuksien pohjalta. Aikataulullisesti tuli haasteita tässäkin, koska kyseessä oli pyöräalan kovin sesonki, ja tavarapyörissä saatavuus oli hankala, mikä myös nosti hintoja. Alalla toimivat yritykset ovat suhteellisen pieniä, eikä varsinaisia varastoja ole, ja myös vuokraustoiminta on vähäistä, eli tarjontaa on vähän. Kaikesta huolimatta saatiin kohteisiin heidän toiveidensa mukaiset pyörät, ja kolmeen kohteeseen vielä markkinoiden laadukkaimmasta päästä. Hiilijalanjälki puoliksi -rahoituksen puitteissa kokeilu piti saada heinäkuun loppuun mennessä tehtyä, ja kaikki valinnat ja muut käytännön asiat piti olla kesäkuun alkuun mennessä tehty, eli tätä kautta tuli aikataulupainetta. Kruunuvuorenrannassa tuli alkuun teknisiä ongelmia älylukon kanssa, vaikka testausta oli tehty aiemmin. Valittu Linka-lukko jouduttiin vaihtamaan, ja pitkällisten yritysten jälkeen kolmas lukko saatiin toimimaan. Pian tuli esille, että käyttäjien lisääminen ei toiminutkaan niin kuin oli ohjeistettu, joka saattaa liittyä siihen, että todennäköisesti ohjelma ei hyväksynyt eri laitteilla tehtyjä rekisteröitymisiä ja käyttöä. Lisäksi käyttöliittymät ovat englanniksi, mikä tuo lisähaasteita osalle käyttäjistä, tai voi estää käyttöönoton. Nämä olivat todennäköisesti syitä siihen, miksi tuossa kohteessa pyörän käyttö jäi vähäiseksi. (Nisula 2019.)

Jätkäsaarella oli tarkoitus käyttää Linkaa, mutta lukko ei mahtunutkaan valittuun pyörään. U-lukon sovellusta ei enää löytynytäkään sovelluskaupasta, eli android-laitteilla ei olisi pystynyt sitä käyttämään, joten tämä piti jättää pois, ettei rajattaisi käyttäjäkuntaa. Lopulta löytyi älyversio avainlokerosta, eli Igloohome. Tässä siis avaimet säilytetään koodilla toimivassa laatikossa, ja myös Airbnb käyttää kyseistä ratkaisua, joten sen ajateltiin olevan toimiva, testattu ja luotettava järjestelmä. Myös näiden saatavuus oli aluksi haasteena, mutta lopulta löytyi pieni suomalainen toimija, joka toimii maahantuojana ja pystyi toimittamaan kokeiluun tarvittavat avainlokerot. Ajatuksena oli siis, että pyörällä on tavallinen lukko ja avaimet, mutta avaimet säilytetään lokerossa, jota voi käyttää sovelluksen avulla tai ilman sovellusta, jolloin käyttäjä saa koodin tekstiviestillä. Hyvä puoli ja tärkeätä tässä on se, että toiminoista jää loki, mistä nähdään käyttäjät, mikä on yhteiskäyttöisyydessä välttämättömyys. Lopulta siis Kruunuvuorenrantaan jäi käyttöön Linka, ja muissa kohteissa käytettiin tätä Igloohomea. (Nisula 2019.)

Taloyhtiöille annettiin vapaus päättää siitä, minkälaisia väyliä tai järjestelmiä he haluaisivat varauksessa käyttää. Kruunuvuorenrannassa oli jo käytössä oma sähköinen varausjärjestelmä muun muassa sähköautolle, joten sinne lisättiin sähköpyörä. Otsonkallion kohteessa taas asukkailla oli oma Whatsapp-ryhmä, jossa sai ilmoittaa varauksen. Muissa kohteissa oli perinteiset paperiset kalenterit, koska oli todettu, että se olisi heille yksinkertaisin ja toimivin järjestelmä. Ohjeistuksen ja neuvonnan tekemisessä yllätti se, miten kova työ siinä oli. Kun kokeilut alkoivat, jokaiseen asuntoon jaettiin kyseiselle taloyhtiölle tehty esite, missä kerrottiin perustietoja pyörän käytöstä ja tästä kokeilusta. Lisäksi pyörän säilytyspaikkoihin pyörän vie-reen tehtiin tarkat ohjeet pyörän käytöstä ja latauksesta. Siinäkin piti tasapainoilla sen kanssa, miten tehdä riittävän selkeä mutta myös tarpeeksi kattava ohjeistus. Lisäksi vakuutusyhtiö vaati vikavirtasuojakytkimen pistorasiaan ja lataamiseen ajastuksen, eli tähän tuli tehdä oma ohjeensa. Ohjeita piti käydä täsmentämässä parikin kertaa käyttäjiltä tulleen palautteen perusteella. Verkosta löytyvät ohjeet ovat usein englanniksi ja suunnattu suhteellisen pienellä kohderyhmälle, joten satunnaiselle, tavalliselle käyttäjälle piti laatia ohjeet suomeksi käytännössä itse alusta asti. Tämä oli myös yllättävän iso ja aikaa vievä tehtävä. Olisi hyvä myös varautua ja ottaa huomioon etukäteen, että varaisi esimerkiksi vikavirtasuojia ja muuta edullisempaa välineistöä ainakin yhdet ylimääräiset ongelmatilanteita varten. (Nisula 2019.)

Kaikissa kohteissa järjestettiin myös esittely- ja koeajotilaisuus, joissa oli mahdollisuus kokeilla pyörää ja kysyä kysymyksiä, ja saada ohjeistusta pyörän käyttöön. Tämä ei kuitenkaan poistanut muuta ohjeistuksen tarvetta. Edellä on kuvattu kokeiluun liittyviä käytännön haasteita, mistä oppi, mutta pääsääntöisestihän kokeilusta jäi erittäin myönteiset tunnelmat. Siinäkin mielessä kokeilu sujui hyvin, koska vuokra-asuntoyhtiö SATO kuuli tästä kokeilusta ja halusi lähteä toteuttamaan sitä omissa kohteissaan ja halusi myös lähteä rahoittamaan tätä, lisäksi Ympäristöministeriöltä saatiin jatkorahoitusta. (Nisula 2019.)

Tässä SATO:n kanssa tehtävässä kokeilussa on edelleen tarkoitus osoittaa, että sähköpyörällä voi kattaa kaupungissa pitkälti samat liikkumis- ja kuljetustarpeet kuin autoilla. Yhteiskäyttöisyys ratkaisee tavarapyörissä samoja haasteita kuin henkilöautoissa, kun ei tarvitse ostaa itselle liian kallista tai vaikeasti hoidettavaa pyörää. Kerrostaloissa on myös paremmat säilytystilat yhteiskäyttöiselle tavarapyörälle. Sähkötavarapyörät menevät neljään SATO:n vuokratiloihin pääkaupunkiseudulla. SATO:n kumppanuuspäällikkö kertoo, että yhteiskäyttöpyörien avulla voidaan selvittää, miten tällainen uusi asumiseen liittyvä palvelu toimisi ja vastaisi parhaiten asukkaiden tarpeita. Jos kokeilu on onnistunut ja innostaa asukkaita, voitaisiin pyöriä sijoittaa useampaan kohteeseen. (Tavarapyörästä sujuvuutta arkeen 2019.)

6.1 Kysely taloyhtiöille

Kysely toteutettiin verkossa, ja linkki kyselyyn jaettiin taloyhtiöiden omissa tiedotuskanavissa sekä kokeilun alussa jaetuissa esitteissä. Kyselyssä selvitettiin taustatietojen lisäksi sitä, onko

perheessä käytössä pyörää ja/tai autoa, onko autoja useampi, minkä pituisia matkoja keskimäärin tehdään, käyttääkö vastaaja kaupunkipyöriä ja/tai joukkoliikennettä, ja kuinka usein. Tavarasähköpyörä -kokeiluun liittyen selvitettiin, kuinka usein pyörää on käytetty, ja mihin tarkoituksiin. Lisäksi halusimme tietää, miten pyörän varaus- ja lukitusjärjestelmien käyttö on sujunut sekä onko ohjeistus ja tiedotus ollut riittävää. Yhteisöllisyyden lisääntymisen kokeudesta kysyttiin myös. Oleellista oli myös selvittää kokeilun vaikutusta autoilun määrään. Enemmistö vastaajista oli kahden aikuisen ja yhdestä kolmeen lapsen perheitä. Suurimmalla osalla vastaajista oli käytössä yksi auto, ja kaikilla oli myös pyörä tai useampia käytössä.

Seuraavassa on koottu analyysia vastauksista taloyhtiöittäin:

Kruunuvuorenranta

Tässä kohteessa kyselyyn saatiin vain yksi vastaus, jossa ei myöskään ollut vastattu kaikkiin kysymyksiin, joten en pitäisi tätä kovin luotettavana tai analyysia vaativana. Teknisistä haasteista saatiin kuitenkin palautetta.

Jätkäsaari

Tässä kohteessa vastauksia saatiin neljä. Puolella vastaajista on auto, yksi kappale, ja puolet vastasivat käyttävänsä sitä päivittäin, puolet eivät käytä autoa viikoittain. Oman pyörän lisäksi puolet vastaajista sanoi käyttävänsä kaupunkipyörää viikoittain. Jälleen puolet vastaajista kertoi käyttävänsä joukkoliikennettä päivittäin, muut harvemmin. Tavarapyörää kokeilun aikana viikoittain käytti yksi vastaajista, ja muut harvemmin kuin viikoittain. Puolet vastaajista kertoi, että pyörän varausjärjestelmä oli helppo käyttää, loput olivat sitä mieltä, että sitä oli joko erittäin helppo tai kohtalaisen helppo käyttää. Vielä paremmin oli lukitusjärjestelmän kohdalla: puolet vastaajista olivat sitä mieltä, että sitä oli erittäin helppo käyttää, ja loput että sitä oli helppo tai kohtalaisen helppo käyttää. Myös ohjeistus pyörän käyttöön oli vastaajien mielestä enimmäkseen erittäin kattavaa tai kattavaa. Tiedotuksen kohdalla enemmistö sanoi, että tietoa on ollut erittäin hyvin tarjolla, neljäsosan mielestä tiedotus on ollut riittävää. Myös yhteisöllisyyden huomattiin lisääntyneen jonkin verran, suurin osa vastaajista oli tätä mieltä. Puolet vastaajista myös kertoi, että kokeilu on vähentänyt autoilua jonkin verran.

Roihuvuori

Roihuvuoressa saatiin 12 vastausta. Lähes kaikilla vastaajista on yksi auto, ja myös yhteiskäyttöautoa käytetään. Neljäsosa vastasi käyttävänsä autoa päivittäin, loput yhdestä kolmeen kertaa viikossa. Alle puolet vastaajista käytti kaupunkipyöriä, suurin osa näistä päivittäin tai harvemmin kuin viikoittain. Yli puolet vastasi käyttävänsä joukkoliikennettä päivittäin, reilu

kolmasosa viikoittain. Tavarapyörää oli käyttänyt kokeilun aikana useamman kerran viikossa neljäsosa vastaajista, mutta valtaosa käytti pyörää harvemmin kuin viikoittain.

Yli puolet vastaajista kertoi, että pyörän varausjärjestelmä oli erittäin helppo käyttää, neljäsosan mielestä sitä oli helppo käyttää ja pienen osa mielestä kohtalaisen helppo käyttää. Lukitusjärjestelmän kohdalla luvut jakoutuivat suhteellisen tasaisesti vaihtoehtojen välillä, ja vain yksi henkilö oli sitä mieltä, että sitä oli vaikea käyttää. Enemmistö oli sitä mieltä, että ohjeistus pyörän käyttöön oli erittäin kattavaa, ja myös tiedotuksen osalta sanottiin, että tietoa on ollut erittäin hyvin tarjolla, neljäsosan mielestä tiedotus oli riittävää.

Kaksi vastaajista koki yhteisöllisyyden lisääntyneen paljon, valtaosa ei ollut huomannut vaikutusta. Tämä johtui mitä luultavimmin siitä, että taloyhtiö oli jo muutenkin todella yhteisöllinen. Noin puolet vastaajista vastasi, että kokeilu on vähentänyt autoilua jonkin verran, yhdellä autoilu oli vähentynyt paljon, ja muilla sillä ei ollut vaikutusta autoiluun. Enemmistö vastasi, että olisi kiinnostunut osallistumaan tavarasähköpyörän yhteishankintaan, jos sellaista ryhdyttäisiin toteuttamaan taloyhtiössä.

Tapiola

Tapiolan kohteessa kyselyyn saatiin 8 vastausta. Melkein kaikilla vastaajilla on auto, ja näistä valtaosalla yksi auto, yhdellä vastaajalla kaksi autoa. Lähemmäs puolet vastasi käyttävänsä autoa kahdesta kolmeen kertaa viikossa, kaksi vastaajaa noin kerran viikossa. Kaupunkipyörän käyttö oli vähäistä, vain yhdellä vastaajalla käyttö oli päivittäistä. Joukkoliikennettä käytti kuitenkin yli puolet vastaajista päivittäin. Tavarapyörää oli käyttänyt kokeilun aikana useamman kerran viikossa yksi vastaajista, muutama viikoittain ja puolet harvemmin kuin viikoittain.

Valtaosa vastaajista kertoi, että pyörän varausjärjestelmä oli erittäin helppo tai helppo käyttää, vain yhden mielestä sitä oli vaikea käyttää. Lukitusjärjestelmän kohdalla myös valtaosa kertoi, että sitä oli helppo käyttää, tai kohtalaisen helppo käyttää. Minkään taloyhtiön vastauksissa ei ollut, että järjestelmiä olisi ollut erittäin vaikea käyttää. Myös ohjeistusta pyörän käyttöön pidettiin kattavana, vain yhden mielestä tämä oli riittämätöntä. Tiedotus oli myös valtaosan mielestä riittävää, ja neljäsosan mielestä tietoa oli erittäin hyvin tarjolla.

Suurin osa vastaajista koki yhteisöllisyyden lisääntyneen jonkin verran, loput eivät olleet huomanneet vaikutusta. Neljäsosa vastasi, että kokeilu on vähentänyt autoilua paljon, ja suurin osa vastasi, että kokeilu on vähentänyt autoilua jonkin verran. Myös täällä yli puolet vastasi, että olisi kiinnostunut osallistumaan tavarasähköpyörän yhteishankintaan, jos sellaista ryhdyttäisiin toteuttamaan taloyhtiössä.

6.2 Yhteenveto kyselyistä

Palautetta ja kehitysehdotuksia saatiin käyttäjiltä paljon, ja palaute oli pääasiassa positiivista. Kehitysehdotukset liittyivät lähinnä teknisiin käytännön asioihin. Tässä muutamia palautteita, joita vastaajilta saatiin:

”Sähköpyörä on kyllä todella helppo ja miellyttävä käyttää, eli helpottaa huonokuntoisen polkemista.”

”Kiitos kokeilusta! Tämä on ollut autottomalle mukava tapa sujuvoittaa arkea. Toivottavasti tämä saa jatkoa!”

”Hieno kokeilu ja hyvin järjestetty. Käyttö oli helppoa, lapsi tykkäsi olla kyydissä.”

”Ohjeistus oli aluksi puuttuvaa, mutta sitä parannettiin saman tien, joten kiitos siitä!”

”Kiitos paljon tästä mahdollisuudesta. Meidän taloudessamme se johti sähköpyörän ostoon, mikäisellä työmatkalla se on juuri oikea väline liikkumiseen. Liikuntaa saa, mutta ei liikaa. Kehtaa mennä vielä kokoukseen melkein suoraan satulasta.”

”Kiitos että päästiin mukaan. En ehkä käyttänyt pyörää niin paljon kuin olisin voinut mutta olen muutenkin miettinyt autosta luopumista ja tämä kokeilu edisti ajatusta paljon.”

Kokeilussa yllätti vastausten perusteella se, miten hauskaa ja helppoa tavarapyörällä ajaminen on, ja miten hyvä kantokyky pyörällä on, sekä miten hyvin varaus toimi.

Näin tavarapyörää käytettiin:

- Isojen tai painavien tavaroiden kuljettamiseen, esimerkiksi mattojen viemiseen matonpesupaikalle ja takaisin. mattoja matonpesupaikalle ja takaisin (yhteensä n. 23 km)
- Painavien tavaroiden kuljettamiseen kaupasta kotiin ja vaatteiden kierrätykseen viettiin
- Lasten kuljetukseen, tavaroiden kuljetukseen, kauppamatkoihin
- Uimarannalle menoon, geokätköilyyn ja päiväretkiin lasten kanssa, päiväkotimatkoihin
- Leikkipuistoihin menoon, kesäkukkien ja mullan hakuun, kirpputorille menoon
- Yhteisiin pyöräretkiin, pidempiin siirtymiin, ostoksiin

Vastauksia kyselyyn saatiin yhteensä 25. Tämä jäi toivotusta, koska käyttäjiä oli enemmän, ja kyselyä mainostettiin useasti. Vastaukset olivat kuitenkin samansuuntaisia, joten sanoisin että tästä saatiin riittävän hyvä kokonaiskuva tätä kokeilua ja jatkoa ajatellen. Enemmistö vastaajista piti kokeilua erittäin onnistuneena, osalla autoilu oli vähentynyt tai kokeilu oli auttanut harkitsemaan autoilun vähentämistä tai luopumista autoilusta, ja osa oli jopa ostanut sähköpyörän kokeilun ansiosta. Lähes kaikki vastaajista olivat ensikertalaisia sähkö- tai tavarapyörän käyttäjinä. Tavarapyörän käyttö oli vastaajien mielestä yllättävän hauskaa, ja suurin osa oli kiinnostunut tavarapyörän hankinnasta taloyhtiöön, jos sellainen mahdollisuus tulisi. Kokeilulle myös toivottiin jatkoa. Kokeilusta oltiin kiitollisia, ja palautteiden perusteella kokeilu oli myös hyvin järjestetty.

Kysely meni kaikille käyttäjiksi rekisteröityneille ja kaikkia oli myös kannustettu vastaamaan, eli vastaajissa oli nyt myös niitä, jotka eivät olleet pyörää käyttäneet. Perustelut olivat kuitenkin vähäisiä. Olisi ollut mielenkiintoista tietää, mikä aiheutti sen, että pyörä jäikin kiinnostuksesta huolimatta käyttämättä.

Kruunuvuorenrannan taloyhtiössä oli haasteita sähkölukkojärjestelmän ja varausjärjestelmän kanssa. Myös vastauksia kyselyyn saatiin harmillisesti vain yksi, mutta tämän perusteella saatiin hyvää palautetta järjestelmien toimivuudesta. Pyörän käyttöön osallistui loppujen lopuksi vain muutama henkilö, ja uskomme vähäisen kiinnostuksen tässä taloyhtiössä johtuneen alun teknisistä haasteista. Kyselyyn on tosin vastannut tosiaan vain yksi henkilö, jonka mielestä tekninen puoli oli erittäin vaikeaa, joten kokonaisuutta on tästä mahdotonta päätellä.

Vastaajilta saatiin myös kehitysehdotuksia, kuten Neron kautta varausjärjestelmä käyttöön, sähköinen kalenteri ja isompi lukko, ohjeistus alusta asti riittäväksi, yhteistyö jonkin tavarapyörätarjoajan kanssa siten että pyörä jäisi käyttöön suoraan ja olisi ollut hyvä kokeilla erilaisia tavarapyöriä.

Kokeilu on nyt saanut lisärahoitusta, eli kokeiluja voidaan jatkaa edelleen. Nyt on saatu arvokasta tietoa siitä, miten asioita voitaisiin kehittää ja näiden kokeilujen yhtenä tavoitteena onkin selvittää, miten vastaavasta palvelusta voitaisiin tehdä mahdollisimman sujuvaa, ja että yhä suurempi osa ihmisistä kokisi jakamisen mielekkäänä, haluttuna ja helppona vaihtoehtona. Ihmiset ovat kyllä valmiita muutokseen, kunhan kynnys pidetään riittävän matalana.

6.3 Haastattelut

Haastattelin kolmea kokeilussa asukasyhteyshenkilönä toiminutta henkilöä. He hoitivat käytännön järjestelyt yhteistyössä HSY:n projektipäällikön kanssa ja olivat muutenkin aktiivisia toimijoita koko kokeilun ajan ja näin arvokas tuki asukkaille. Kysyin haastatelluilta koordinointiin liittyvistä seikoista, sekä kokeilun sujumisesta. Kysyin myös laajemmin yhteiskäyttöisyyteen liittyviä mielipidekysymyksiä.

Jätkäsaaren kohteen yhteyshenkilöllä oli hakuvaiheessa taustalla ajatus, että yhteisöllisyys lisääntyisi heidän taloyhtiössään. Lisäksi hänellä ei ole autoa tai ajokorttia, ja pyörällä ajetaan ympäri vuoden. Hänellä itsellään ei ollut aiempia kokemuksia palveluiden tai tavaroiden jakamisesta, mutta kokeilu sujui hänen mukaansa hyvin, vaikka yhteyshenkilönä toimiminen oli yllättävän aikaa vievää. Projekti toteutettiin ensimmäistä kertaa tässä muodossa ja siihen meni paljon omaa aikaa. Kuitenkin hän koki, että kokeilu olisi vaikuttanut miettimään yhteiskäyttöisyyttä enemmänkin ja toiveissa olisikin saada vastaava tavarapyörä taloyhtiöön ympäri- vuotiseen käyttöön.

Omassa käyttäytymisessään hän mainitsee ympäristökysymykset suurimmaksi vaikuttajaksi. Luultavasti ajan myötä asenteet muuttuvat; väkisin asioiden muuttamiseen hän ei usko. Mahdollisuuksia kokeilla uusia juttuja tulisi olla helposti saatavilla. Projektiin osallistui lähinnä nuoria aikuisia, ja ehkä vanhemmat ihmiset kokevat tämän vielä liian hankalaksi. Odotukset kuitenkin toteutuivat, sillä pyörää käytettiin ihan hyvin, ja olisi ollut hienoa, jos projekti olisi jatkunut pidempään. Koordinointiin käytännössä kuului tiedottaminen, esimerkiksi kaikkiin saataan asuntoon tiedotteen jakaminen, ja avainlukon hallinta. Tämän lisäksi pyörää ja lukkoa säädettiin useampaan kertaan.

Roihuvuoren kohteessa asukkaat olivat tehneet adressin, jolla pystyttäisiin osoittamaan innostus kokeilua kohtaan. Myös käytännön asiat tulivat alussa tutuiksi liittyen pyörän säilytykseen ja lukon sekä avainkaapin asennukseen. Suurimmaksi työksi osoittautui tiedotus. Taloyhtiöllä on aktiivinen Facebook -ryhmä, jonka kautta tiedotus tapahtui, aluksi siinä vaiheessa, kun tieto osallistumisesta varmistui, ja myöhemmin muun muassa aikatauluista. Aina siinä vaiheessa, kun kokeilusta tuli uutta tietoa, tapahtui tiedottamista. Myös henkilökohtainen käyttöönotto-opastus järjestettiin jokaiselle osallistujalle, ja luotiin käyttäjätunnukset avainkaappiin. Näin haluttiin varmistaa, että pyörä pysyy hyvässä kunnossa ja kaikki toimii hyvin. Kynnys esimerkiksi avun kysymiseen oli matala, koska valtaosa käyttäjistä oli tuttuja entuudestaan, eikä tarvinnut miettiä esimerkiksi kuinka luotettavia käyttäjät ovat. Kommunikaatio sujui muutenkin erittäin helposti. Työmäärän kannalta tämä oli ilmeisen merkittävää. Käyttöopastus ja selkeä kommunikaatio vaikuttivat varmasti siihen, ettei käytön aikana ollut suurempia haasteita.

Lisäksi yhteyshenkilön tehtäviin kuului pieniä töitä esimerkiksi avainkaapin patterien vaihtoa ja pyörän pesua. Kokeilun alussa myös jaettiin kaikkiin asuntoihin tiedotteet. Aikaa meni yllättävän paljon, mutta toisaalta sai hyödyn siitä, että pyörä tuli taloyhtiöön. Kokeilu lisäsi keskustelua siitä, mitä palveluja taloyhtiö voi tuottaa, ja mitkä ovat rajaehdoina. Yhteisöllisessä taloyhtiössä toivoisi, että olisi enemmänkin erilaisia palveluja, mutta tällä hetkellä lakistruktuurit ovat vielä jäykkiä. Laki sanelee paljon, mitä asunto-osakeyhtiö voi tehdä, eikä voidakaan tuottaa muita kuin asumispalveluja, ja tämä taas ei mahdollista taloyhtiöiden kehittämistä palveluiden näkökulmasta, mikä on todella harmillista. Tämä Roihuvuoren kohde

oli muuten erittäin yhteisöllinen ja jakamiseen perehtynyt. Heillä oli käytössään muun muassa ilmainen pyykkitupa, yhteiskäyttöinen työhuone sekä verstaas, ja myös saunavuorot jaetaan eteenpäin, jos joku ei käytä omaa vuoroaan. Yhteisöllisyys näkyy myös muutenkin esimerkiksi tavaroiden lainaamisella asukkaiden kesken.

Kokeilu sujui yhteyshenkilön kertoman mukaan erittäin hyvin, mitään suurempia ongelmia ei ollut, ja jos samanlainen kokeilu järjestettäisiin uudestaan, niin varmasti osallistuisivat. Myös jatkuvaan käyttöön olisi hienoa saada tavarapyörä, jos hallinnollista haastetta ei olisi. Voisi olla joku valmis konsepti, mikä helpottaisi tällaisen palvelun käyttöönottoa. Kysyin haastattelulta myös autosta luopumisesta, mikä olisikin toivottavaa, jos hän ei tällä hetkellä tarvitsisi autoa työmatkoihin. Taloyhtiössä oli puhuttu siitä, että toimivaa olisi, jos yhteiskäytössä olisi esimerkiksi pari tavarapyörää ja pari yhteiskäyttöautoa, koska usealla on sama tilanne, että autoa tarvitaan vain harvemmin tehtäviin matkoihin.

Kokeilukin osoitti sen, että käyttäjiä yhteiskäyttöpyörälle löytyisi ja käyttäminen olisi helposti organisoitavissa, mutta omistamisen hallinnointi on suurin haaste tällä hetkellä. Myös tavarain määrän vähentäminen tuli puheeksi, eli mitä vähemmän voi olla tavaroita, jotka eivät ole käytössä, niin sitä parempi. Olisi myös paljon järkevämpää, jos tavaraa ei tuotettaisi niin paljon tai jos kaikkien ei tarvitsisi omistaa samaa asiaa. Pyörän puolesta taas puhuu se, että saa paremman kosketuksen ympäristöön kuin esimerkiksi autoilla, kokee vuodenaikat ja keholla liikkumisen hyvät puolet.

Kruunuvuorenrannan kohteessa asukasyhteyshenkilöllä, joka oli myös Settlementtiasuntojen asumiskoordinaattori ja kohteessa paikalla yhtenä tai kahtena päivänä viikossa, oli myös tehtävänä kokeilusta tiedottaminen, muun muassa tiedotteiden jakaminen asuntoihin juuri ennen kokeilua. Sen lisäksi hän hoiti pyörän lisäämisen sähköiseen varauskalenteriin, ja kävi sieltä seuraamassa varaustilannetta. Asukkaat piti myös lisätä älylukon käyttäjiksi. Alussa oli teknisiä haasteita lukon kanssa, niin kuin yleensä aina tällaisissa kokeiluissa, kun käytetään uusia järjestelmiä. Lopulta kaikki toimi kuitenkin ihan hyvin. Taloyhtiöllä on ollut käytössä yhteiskäyttöiset sähköautot jo pidempään, joten odotukset olivat tätäkin kokeilua kohtaan innostuneet. Käyttäjiä olisi toivottu enemmän, mutta onneksi muutama pyöräili kuitenkin useampaan kertaan. Settlementtiasunnoilla on kaikilla taloilla käytössä yhteiskäyttötavaroita, vaikka eri taloyhtiöillä on hieman eri ratkaisuja ja vähän eri tarvikkeita, eli yhteiskäyttöisyydestä oli jo kokemuksia tässäkin kohteessa. Taloyhtiöille on ostettu asukkaiden varattavaksi esimerkiksi työkalupakkeja, tikkaita ja nokkakärriä, jotka helpottavat omissa arjen askareissa.

Kokeilu sujui alun kompastelun jälkeen aika hyvin, vaikka olikin paljon muuttujia, joihin ei ollut osattu varautua, esimerkiksi lomakausi, joka vaikutti muun muassa käyttäjien lisäämiseen. Kokeilun puolesta välissä myös tapahtui hiipuminen, jonka jälkeen yritettiin vielä tehdä loppuspurtti eli lisättiin mainostusta siitä, että kokeilu jatkuu edelleen, ja muutama

saatiinkin mukaan tekemään varaus. Jotta saataisiin enemmän käyttäjiä, on ehdottomasti tärkeää pitää asukastilaisuuksia, joita nytkin pidettiin, mutta usein yksi ei riitä. Aina kun ollaan tekemisissä uusien asioiden kanssa, jotka vaativat opettelua, esimerkiksi tässä tapauksessa kaksi eri sovellusta mitä pitää käyttää ennen kuin pääsee pyörää lopulta käyttämään, niin on hyvä päästä opettelemaan näitä rauhassa. Kun muistuttaa usein, että meillä on tällainen uusi hieno asia ja viestii selkeästi kehen voi olla yhteydessä ja kysyä lisää, niin saadaan ihmisiä pikkuhiljaa innostumaan. Tarvitaan siis aikaa ja aktiivisuutta sekä sitä, että tieto oikeasti tavoittaa ihmiset, eli tieto tuodaan lähelle ja helposti omaksuttavaksi.

Myös tämä yhteyshenkilö näkee potentiaalia siinä, että tavarapyörän ottaisi jatkuvaan käyttöön, jos käytännön haasteet saataisiin ratkaistua. Helppokäyttöisyys on tässäkin avainsana ja pyörälle pitäisi olla varmasti turvalliset tilat ja vakuutustekniset asiat katsottuna hyvissä ajoin kuntoon. Asukkaat ovat jo todella hyvin ottaneet esimerkiksi sähköautoja käyttöön, niin miksei sama kävisi tavarapyörälle. Yleisestikin yhteiskäyttöisyydestä tekisi houkuttelevampaa se, että saataisiin niitä positiivisia kokemuksia, ja että se olisi helppoa sekä ylipäänsä se, että näitä asioita mahdollistetaan. Omasta kokemuksesta haastateltava voi sanoa, ettei halua haa- lia tavaraa ympärilleen ja on ollut onnellisessa asemassa muuttaessaan yhteisölliseen taloyhtiöön, jossa on vahva kierrätysideologia. Tietynlainen positiivinen ryhmäpaine syntyy, kun muut ihmiset ympärillä tukevat samaa ideologiaa, ja se näkyy omassa arjessa.

7 Johtopäätökset

Tässä opinnäytetyössä olen päässyt käytännön tasolla tutustumaan jakamistalouteen ja yhteiskäyttöisyyteen erityisesti liikenteen näkökulmasta. Vaikka aihe on suhteellisen uusi, on kehitys menossa ehdottomasti siihen suuntaan, että omistamisen sijasta halutaan vaalia kestävämpiä tapoja elää. Tästä kertoo jo muun muassa suuri kiinnostus kokeilua kohtaan ja siitä saadut myönteiset kokemukset. Ihmiset ovat valmiita testaamaan ja ottamaan käyttöön uusia palveluja, jos niiden käyttöönotosta tehdään helppoa, houkuttelevaa ja turvallista.

Kokeilun tulosten ja keskustelujen pohjalta mietin myös muutamia kehitysehdotuksia vastaajilta saatujen kehitysehdotuksien lisäksi. Vastaavalle kokeilulle tulisi varata riittävästi aikaa, ja esimerkiksi voisi miettiä, voisiko teknisen ohjeistuksen teon ulkoistaa, ja kokeilujen toteutus tehdä muulloin kuin lomasesonkina? Nyt kun tiedetään hyvin toimivat tekniset ratkaisut, pitäydytään samoissa ja testataan toimivuus. Toivottavaa olisi, että alalle tulisi mahdollisesti kotimaisia toimijoita tai sovellus, jota pystyisi käyttämään suomeksi. Erityisen tärkeätä on ylläpitää matala kynnys osallistumiselle ja tiedottaa usein ja selkeästi. Taloyhtiöistä voisi valita useamman vastuuhenkilön, joka voisi hoitaa käytännön järjestelyjä ja ohjeistusta, ettei kaikki jäisi yhden ihmisen vastuulle.

Kokeilun jälkeen voisi pitää vielä ainakin toisen asukastilaisuuden, missä käyttäjät voisivat jakaa kokemuksiaan, paikalla voisivat olla myös he, jotka eivät käyttäneet pyörää niin hekin

pääsisivät kuulemaan näitä kokemuksia. Taloyhtiölle voisi perustaa työryhmän, joka selvittäisi yhteiskäyttöisten palveluiden hankintaa, tai kuten esimerkiksi joillain vuokratotalyhtiöillä on ympäristöeksperttejä, voisi olla myös jakamiseen ja yhteiskäyttöisyyteen perehtynyt henkilö. Jos taloyhtiölle hankittaisiin yhteiskäyttöinen pyörä tai useampia, pitäisi miettiä miten nämä rahoitetaan, olisiko käyttö maksutonta vai olisivatko asukkaat valmiita maksamaan jonkun tietyn käyttömaksun. Nämä ovat vain mahdollisuuksia, joita kannattaa lähteä laajemmin miettimään, jos lain puitteissa saadaan uusia vaikutusmahdollisuuksia.

Tutkimatta jäi vielä, miksi ihmiset, jotka eivät pyörää käyttäneet, eivät sitä ottaneet käyttöön. Joukossa oli kuitenkin myös niitä, jotka olivat rekisteröityneet käyttäjiksi, mutta eivät olleet varanneet pyörää kertaakaan. Seuraava tutkittava kohde olisi jatkorahoituksella toteutettava SATO:n kokeilu, ja tätä nyt käytettyä kyselyä ja mahdollisesti myös haastattelukysymyksiä voisi sielläkin hyödyntää.

Jakamistalous on suhteellisen uusi aihe, ja teoriatietoa ei ole vielä kattavasti tarjolla. Tietoa tarvitaan lisää ja esimerkiksi tällaisia kokeiluja, joiden kautta saadaan, toivottavasti positiivisia käyttökokemuksia. Nyt saatujen tulosten pohjalta sekä kyselyistä että haastatteluista voidaan päätellä, että kokeilu oli oikein onnistunut, se lisäsi yhteisöllisyyttä sekä vähensi autoilua ainakin jonkin verran. Innostuneita osallistujia on, kun annetaan mahdollisuuksia ja kannustetaan uuteen. Uudenlaisia palveluja taloyhtiöihin toivotaan ja niitä tullaan tulevaisuudessa toivottavasti saamaan lisää.

Olen oppinut tämän prosessin aikana tutkimuksen haasteellisuudesta mutta myös siitä, miten palkitsevaa on, kun esimerkiksi tämän tyyppisessä kokeilussa näkee osallistujien ja myös järjestäjien innostuksen ja onnistumisen kokemukset. Tämä kokeilu on ollut paljon esillä, ja toivottavasti innostanut yhä enemmän ihmisiä erilaisten jakamisen ja liikkumisen tapojen pariin. Ymmärrän nyt jakamistalouden ja yhteiskäyttöisyyden sekä yhteisöllisyyden merkityksiä yhä paremmin.

Lähteet

Painetut

Harmaala, M., Toivola, T., Faehnle, M., Manninen, P., Mäenpää, P. & Nylund, M. 2017. Jakamistalous. Helsinki: Alma Talent.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara P. 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Lahti, V-M., Selosmaa, J. 2013. Kaikki jakoon! Kohti uutta yhteisöllistä taloutta. Helsinki: Atena Kustannus Oy.

Sähköiset

BSR Electric. Viitattu 1.8.2019. <https://projects.interreg-baltic.eu/projects/bsr-electric-121.html>

Hankkeet ja yhteistyö. HSY 2019. Viitattu 1.8.2019. <https://www.hsy.fi/fi/tietoa-hsy/hankkeet/Sivut/default.aspx>

HSY:n strategia. HSY 2018. Viitattu 1.8.2019. <https://www.hsy.fi/fi/tietoa-hsy/hsy-strategia/Sivut/default.aspx>

HSY:n toimintapolitiikka. HSY 2019. Viitattu 1.8.2019. <https://www.hsy.fi/fi/tietoa-hsy/hsy-strategia/toimintapolitiikka/Sivut/default.aspx>

Ihmiskoe: Mitä tapahtuu, kun taloyhtiöllä on sähköpyörä yhteiskäytössä? HSY Ilmastoinfo. Viitattu 2.8.2019. <https://virtaafillariin.fi/#sahkopyorainfo>

Ilmastoinfo toimii. HSY 2019. Viitattu 2.8.2019. <https://www.hsy.fi/fi/asukkaalle/hillitse-ilmastomuutosta/ilmastoinfo-toimii/Sivut/default.aspx>

Jakotalous luo edellytyksiä taloudellisempaan, turvallisempaan sekä ympäristöystävällisempään elämään. Fintrip 2016. Viitattu 18.8.2019. <https://fintrip.fi/jakotalous-luo-edellytyksia-taloudellisempaan-turvallisempaan-seka-ymparistoystavallisempaan-elamaan/>

Kuka rahoittaa ja mistä on kysymys? HSY Ilmastoinfo. Viitattu 2.8.2019. <https://virtaafillariin.fi/#yhteystiedot>

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä. Asemattomien kaupunkipyörien ohjeistus kunnille. Liikennevirasto 2018. Viitattu 25.1.2020. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-27_asettomien_kaupunkipyorien_web.pdf

Neljän kerrostalon asukkaat kokeilevat yhteiskäyttöistä tavarapyörää. HSY 2019. Viitattu 15.11.2019. <https://www.hsy.fi/fi/tietoa-hsy/uutishuone/2019/Sivut/Neljan-kerrostalon-asukkaat-kokeilevat-yhteiskayttoista-tavarapyoraa.aspx>

Setälä, N. 2019. Yhteiskäyttöisiä tavarapyöriä testataan kerrostaloissa Helsingissä ja Espoossa - lain koetaan hankaloittavan tavarapyörän hankintaa. Viitattu 5.8.2019. <https://www.tekniikkatalous.fi/uutiset/yhteiskayttoisia-tavarapyoria-testataan-kerrostaloissa-helsingissa-ja-espoossa-lain-koetaan-hankaloittavan-tavarapyoran-hankintaa/f7dad74f-ac62-447c-8887-b55cf30a7648>

Suomesta edelläkävijä rohkealla etunojalla ja nopeilla kokeiluilla. Fintrip 2015. Viitattu 18.8.2019. <https://fintrip.fi/suomesta-edellakavija-rohkealla-etunojalla-ja-nopeilla-kokeiluilla/>

Tavarapyörästä sujuvuutta arkeen. HSY 2019. Viitattu 15.11.2019. <https://www.sttinfo.fi/tiedote/tavarapyorasta-sujuvuutta-arkeen?publisherId=4346&releaseId=69865000>

Tietoa HSY:stä. HSY 2019. Viitattu 1.8.2019. <https://www.hsy.fi/fi/tietoa-hsy/Sivut/default.aspx>

Vastuullisuus. HSY 2018. Viitattu 1.8.2019. <https://www.hsy.fi/fi/tietoa-hsy/Vastuullisuus/Sivut/default.aspx>

Yhteiskäyttöisiä tavarapyöriä taloyhtiöihin. HSY Ilmastoinfo. Viitattu 9.12.2019. <https://virtaafillariin.fi/>

Julkaisemattomat

Nisula, P. Keskustelu 23.9.2019. HSY. Helsinki.

Kuviot

Kuvio 1: Strategia 2025 **Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.**

Liitteet

Liite 1: Kysely taloyhtiöille.....	31
Liite 2: Haastattelukysymykset	37

Liite 1: Kysely taloyhtiöille

Sähkötavarapyörä -kysely

Tervetuloa vastaamaan sähkötavarapyörä -kyselyyn!

Talonne on mukana ympäristöministeriön rahoittamassa Hiilijalanjälki puoliksi –kokeilussa. Kokeilussa talonne saa parin kuukauden ajaksi käyttöönsä tavarasähköpyörän.

HSY:n Ilmastoinfo kerää yhteistyössä Laurea-ammattikorkeakoulun kanssa kokemuksia kokeilun toteutumisesta. Vastaamalla olet mukana tärkeässä kehitystyössä. Lisäksi Laurea -ammattikorkeakoulun opiskelija hyödyntää kyselyä opinnäytetyössään.

Kyselyyn osallistuminen on vapaaehtoista mutta arvostamme suuresti vaivannäköäsi. Kaikki vastaukset käsitellään nimettömänä ja luottamuksellisesti.

Kyselyyn vastaaminen vie noin 10-20 minuuttia ja kysely on avoinna 31.8. asti.

Kyselyn lopussa voit jättää sähköpostiosoitteesi ja osallistua kaksi lippua sisältävän elokuvalippupaketin arvontaan.

Ikäsi

18-34 vuotta

35-49 vuotta

50-64 vuotta

yli 65 vuotta

Sukupuoli

Nainen

Mies

Muu

En halua vastata

Montako henkilöä taloudessasi asuu

1

2

3-4

enemmän kuin neljä

Onko sinulla tai perheelläsi käytössä auto?

On

Ei

Taloutesi autojen määrä

Käytämme yhteiskäyttöautoa

Yksi auto

Kaksi autoa

Useampia kuin kaksi autoa

Kuinka usein käytät autoa (keskimäärin) viikossa?

päivittäin

kaksi-kolme kertaa viikossa

noin kerran viikossa

emme käytä autoa viikoittain

Mihin autoa käytetään? Valitse 3 pääasiallista käyttötapaa

Työmatkoihin

Kauppamatkoihin

Harrastuksiin

Mökkeilymatkoihin

Muuhun, mihin?

Onko sinulla tai perheelläsi käytössä pyörä/pyöriä?

On

Ei

Polkupyörien määrä taloudessasi

0 1 2 3 4 5 tai enemmän

Tavallisia pyöriä

Sähköpyöriä

Käytätkö kaupunkipyöriä

päivittäin

viikoittain

harvemmin kuin viikoittain

en käytä kaupunkipyörää

Onko sinulla kaupunkipyöriin liittyviä kokemuksia? Kerro kokemuksistasi:

Vapaa kenttä

Käytätkö joukkoliikennettä

päivittäin

viikoittain

harvemmin kuin viikoittain

Minkä pituisia matkustusajat ja/tai välimatkat ovat keskimäärin, ottaen huomioon kaikki matkustustavat?

Vapaa kenttä

Oletko käyttänyt sähköpyörää ennen kokeilua?

Kyllä

En

Oletko käyttänyt tavarapyörää ennen kokeilua?

Kyllä

En

Kuinka usein olet käyttänyt tavarasähköpyörää kokeilun aikana?

useamman kerran viikossa

viikoittain

harvemmin kuin viikoittain

Mihin olet käyttänyt tavarasähköpyörää?

Vapaa kenttä

Miten olet kokenut pyörän varaus- järjestelmän käytön, valitse seuraavista:

erittäin helppo käyttää

helppo käyttää

kohtalaisen helppo käyttää

vaikea käyttää

erittäin vaikea käyttää

Miten olet kokenut pyörän lukitusjärjestelmän käytön, valitse seuraavista:

erittäin helppo käyttää

helppo käyttää

kohtalaisen helppo käyttää

vaikea käyttää

erittäin vaikea käyttää

Miten kuvailisit varaus- ja lukitusjärjestelmään liittyviä haasteita ja/tai hyviä puolia?

Vapaa kenttä

Onko ohjeistus pyörän käyttöön ollut mielestäsi:

Erittäin kattavaa

Kattavaa

Tyydyttävällä tasolla

Riittämätöntä

Miten mielestäsi kokeilun tiedotus ja muut käytännön järjestelyt on toteutettu?

Tietoa on ollut erittäin hyvin tarjolla

Tiedotus on ollut riittävää

Tiedotusta ei ole ollut tarpeeksi, kuulin asiasta naapureilta

Koetko, että yhteisöllisyys olisi lisääntynyt taloyhtiössänne kokeilun aikana?

lisännyt paljon

lisännyt jonkin verran

ei vaikutusta

en osaa sanoa

Jos yhteisöllisyys on lisääntynyt, miten tämä on näkynyt taloyhtiössänne?

Vapaa kenttä

Kokeilun vaikutukset autoilun määrään

vähentänyt paljon autoilua

vähentänyt autoilua jonkin verran

ei vaikutusta autoiluun

Onko jokin asia yllättänyt kokeilussa, mikä?

Vapaa kenttä

Jätäthän myös palautetta sekä kehitysehdotuksia järjestäjille :)

Vapaa kenttä

Voit halutessasi jättää tässä sähköpostiosoitteesi, jolloin osallistut kaksi lippua sisältävän elokuvalippupaketin arvontaan:

Vapaa kenttä

Tapiolan ja Roihuvuoren kohteissa kyselyyn tuli muutoksia seuraavien kysymysten muodossa:

Kuinka kauan matka kestää keskimäärin, kun teet matkan:

kävellen

pyörällä

sähköpyörällä

joukkoliikenteellä

autolla

Olisitko kiinnostunut osallistumaan tavarasähköpyörän yhteishankintaan, jos sellaista ryhdyttäisiin toteuttamaan taloyhtiössäsi?

Kyllä

Ei

En osaa sanoa

Kiitos osallistumisesta!

Liite 2: Haastattelukysymykset

- Mitä kaikkea kokeilun koordinointiin kuului?
- Mikä oli haastavaa tai yllättävää koordinoinnissa?
- Minkälaisia käytännön järjestelyjä piti tehdä?
- Minkälaisia odotuksia kokeiluun liittyen oli, ja toteutuivatko odotukset? Jos ei, niistä mistä luulisit tämän johtuvan?
- Miten kuulit kokeilusta, ja mikä innosti lähtemään mukaan?
- Oliko sinulla aiempia kokemuksia palveluiden/tavaroiden vuokrauksesta tai jakamisesta?
- Miten kokeilu mielestäsi meni? Kyselyillä saatiin paljon positiivista palautetta, mutta voit vielä vapaasti kertoa, miten kokeilu sujui kokonaisuudessaan
- Koitko että tämä olisi vaikuttanut asenteisiin tai innostanut miettimään yhteiskäyttöisyyttä enemmänkin?
- Voisitko ottaa yhteiskäyttöisen pyörän jatkuvaan käyttöön?
- Jos liikkumisesta julkisilla ja yhteiskäyttöisillä välineillä tehtäisiin mahdollisimman helppoa ja edullista, voisitko ajatella luopuvasi omasta autosta? (Jos käytät autoa)
- Minkälaisia (asenne)muutoksia mielestäsi pitäisi tapahtua, että yhteiskäyttöisyydestä ja julkisen liikenteen käyttämisestä tulisi houkuttelevampaa?
- Kuinka tärkeänä pidät jakamistaloutta, ja mikä on tärkein seikka, miksi valitset yhteiskäyttöisyyden?
- Millä mielestäsi olisi saanut, tai saisi jatkossa enemmän ihmisiä mukaan kokeiluun?