

Malmin pyöräkeskus

Raportti kesän 2013 projektista

Veera Suomalainen

30.8.2013

Sisällysluettelo

Johdanto	3
Pyöräilyn edistämisestä	3
Malmi-työpaja	4
Yhteisöllisyys.....	6
Hot Bike Center	7
Pyöräkonsepteja Suomessa.....	9
Pyöräpaja.....	9
Prologi ry.....	10
Bikepoli	10
Uusix-pyöräverstas	11
Linnan Pyöräverstas.....	11
Pyöräkonsepteja maailmalla	13
Bicycle Innovation Lab – Kööpenhamina, Tanska	13
The Cycle Hub –Newcastle, Iso-Britannia.....	13
Bike Kitchen/ Bike collectives	13
Kysely	14
Pyörätarvikeautomaatit.....	15
Tulokset	15
Toimijoiden kartoitus	15
Sijainti ja tilat	16
Edellytykset keskukselle	16
Toimintamallit	17
Lähteet.....	19

Johdanto

Aalto-yliopiston Product Development Project-kurssilla lukuvuonna 2012-2013 alkanut Pyöräkeskus-projekti sai jatkoa kesälle 2013. Kesän tavoitteena oli ensisijaisesti jatkaa Malmin keskuksen suunnittelua ja selvittää sen toteuttamisen edellytyksiä sekä sopivia toimintamalleja. Tarkoituksena oli myös kartoittaa sopivia toimijoita näiden mallien mukaisesti. Tässä raportissa käyn läpi työn etenemistä ja menetelmiä sekä esitän lopputulokseni, joihin olen päätenyt tutkimustyöni perusteella. Olen hyödyntänyt tutkimuksia aiheesta, olemassa olevia pyöräkeskus-konsepteja, PDP-kurssilla oppimaamme sekä henkilökohtaista kokemusta ja havaintoja HoT Bike Center prototyypistä. Lisäksi uusia ideoita ja vahvistusta ajatuksilleni olen saanut Malmi-työpajasta sekä vierailuista ja havainnoinneista Malmin alueella. Myös kokoukset projektissa mukana olevien ja siitä kiinnostuneiden tahojen kanssa ovat olleet erittäin hyödyllisiä. Tästä kaikesta on hioutunut muutamia erilaisia toimintamalliehdotuksia Malmin pyöräkeskukselle.

Pyöräilyn edistämisestä

Pyöräkeskuksen yhtenä tavoitteena on edistää pyöräilyä Helsingissä. Tarkastelin siis teemoja, joita pyöräilyn edistämiseen ja pyöräilykulttuuriin liittyy yleisellä tasolla, jotta niitä voitaisiin soveltaa pyöräkeskuksen toiminnan suunnittelussa. Hyviä näkökulmia löysin Wienin Velo-City -tapahtuman Cycling visionaries awards -ehdokkaista sekä seuraamalla Twitterissä ja Facebookissa pyöräilyn asialla olevia henkilöitä ja järjestöjä. Erityisesti olen seurannut One Billion Bicycles -projektia, jossa bloggaaja Bojun Bjorkman-Chiswell tutkii pyöräilykulttuuria ja -trendejä maailmalla. Pohdintani perustuu näiden lisäksi omiin sekä tuttavien kokemuksiin.

Pyöräilyinfrastruktuuri on tietysti lähtökohta pyöräilyn helpottamiseksi kaupungissa, mutta koska kyseessä on pyöräilykulttuuriin tarvittava muutos, on tarkasteltava myös miten ihmisiin ja asenteisiin vaikutetaan. Merkittäviä teemoja, joita löysin pyöräilyn ympäriltä ovat esimerkiksi **voimaantuminen** (empowerment), **vaikutus ihmisten elämään ja elinympäristöön**, **pyörä kulkuvälineenä** sekä **pyöräily trendinä**. Ihmisryhmistä, joihin kulttuurinmuutosta kannattaisi kohdentaa, erottuivat **nuoret, naiset, uudet asukkaat** sekä **maahanmuuttajat**.

Voimaantumista rakentaa pyöräilyn helppous ja edullisuus. Pyörällä kulkuvälineenä voi olla merkittävä vaikutus ihmisten elämään. Tämä korostuu erityisesti köyhimmässä maissa, mutta myös Suomessa pyörä on edullinen ja yksinkertainen vaihtoehto kaikille, joille auto olisi liian suuri taloudellinen tai ekologinen rasite, tai jotka eivät muista syistä halua käyttää autoa. Pyöräily on nopea tapa liikkua, ja siksi tuo merkittävän parannuksen elämänlaatuun välimatkojen pienenessä. Pyörän kanssa liikkuminen koettiin myös vapauttavaksi ja helpoksi. Ei ole tarvetta huolehtia bussiaikatauluista tai ruuhkista.

Nämä seikat ovat merkittäviä esimerkiksi opiskelijoille ja nuorille sekä maahanmuuttajille. Jos opiskelijat tottuvat kulkemaan oppilaitoksiin pyörällä, jatkavat he todennäköisemmin pyöräilyä myös työmatkoillansa. Sama pätee aina nuorempiin ja nuorempiin koululaisiin. Siksi pyöräilyn edistämisessä tuleekin kiinnittää huomiota siihen, kuinka paljon oppilaitokset kannustavat pyöräilyyn, ja minkälaiset mahdollisuudet pyöräilyn pysäköinnille ja esimerkiksi vaatteiden vaihdolle on. Maahanmuuttajille ja muille kaupungin uusille asukkaille taas kannattaa alusta asti esitellä pyöräilyä erinomaisena tapana liikkua kaupungissa. Kööpenhaminan kaupungin pyöräilyohjelman projektipäällikkö kertoo One Billion Bicycles-videolla, kuinka

he ovat lähettäneet uusille asukkaille tervetulo-paketit, joissa esitellään Kööpenhamina pyöräilykaupunkina ja ehdotetaan paikkoja, josta voi hankkia itselleen edullisesti polkupyörän. Hänen mukaansa uuteen kaupunkiin muuttavat ovat taipuvaisia muuttamaan toimintatapojaan herkemmin kuin pitkään kaupungissa asuneet, vaikka he eivät aiemmin olisivatkaan tottuneet käyttämään pyörää.

(<http://vimeo.com/60910582>.) Nuorille ja uusille asukkaille pyöräilyn markkinoiminen johtaa todennäköisimmin aina yhteen autoon vähemmän kaupungissa.

Voimaantumiseen liittyy myös oikeus käyttää ja ottaa haltuun kaupunkitilaa. Tässä yhteydessä se tarkoittaa kaupungin teitä ja katuja, jotka pyöräilyn lisääntyneitä ovat yhä vähemmän autojen hallinnassa. Näin kaupungista saadaan mukavampi elinympäristö kaikille, myös heille, jotka eivät itse pyöräile. Tärkeää on myös osoittaa, että pyöräilijät ovat vähintäänkin yhtä merkittäviä tiellä liikkujia kuin autoilijat. Esimerkiksi Kolumbiassa autolla liikkuminen on ollut vaurauden merkki, ja siksi pyörällä kulkeminen on katsottu halveksittavaksi toiminnaksi. Liikennesuunnittelulla on pyritty osoittamaan, että pyöräily on kenen tahansa liikkujan kulkuväline, ja että pyöräilijää täytyy kunnioittaa. (Urbanized, 2011.)

Pyöräilevät naiset ovat usein merkki pyöräilyn turvallisuudesta. Esimerkki on tärkeää, joten mitä enemmän tyylikkäitä pyöräilijöitä, miehiä tai naisia, näkyy kaupungissa, sitä enemmän tavallinen arkipyöräily lisääntyy. Ei tarvitse olla aktiivinen pyöräilyharrastaja kokeakseen pyöräilyn helpoimmaksi tavaksi liikkua kaupungissa. On muistettava, että pyöräilijät eivät ole erityinen ryhmä, vaan tavallisia ihmisiä. Pyöräilytyyli taas on jo käsite itsessään, kuten esimerkiksi suosittu Cycle Chic -blogikonsepti osoittaa (<http://www.copenhagencyclechic.com/>). Pyöräilyn suosioon vaikuttaa siis ratkaisevasti sekä sen turvallisuus että sen trendikkyys, ja näiden molempien tekijöiden viestinviejinä toimivat erityisesti naiset.

" You could tell how bike friendly a city is by the number of women on bikes" (Skirt Bike -projekti, Velo City Awards)

Huomioin näitä seikkoja valmistellessani toimintamalliehdotuksia pyöräkeskukselle. Erityisesti tapahtumia ja teemapäiviä ideoidessa näitä ajatuksia voidaan soveltaa. Kun suunnitellaan pyöräkeskusta Malmille, tulee myös huomioida Malmin alueen erityisyydet ja erilaiset tyypilliset asukasryhmät.

- naisille kohdistetut palvelut
- uusien asukkaiden huomioiminen
- elämänlaadun parantuminen pyöräilyn myötä
- pyöräilijöiden arvostus

Malmi-työpaja

Halusin saada malmilaisten äänen mukaan pyöräkeskuksen toimintamallien suunnitteluun. Järjestin siis työpajan, jonne kutsuin Malmin asukkaita. Osallistujia oli lopulta neljä. Osallistujista kaksi asuu Ylä-Malmin puolella ja kaksi Ala-Malmin puolella. Kaksi heistä on opiskelijoita ja kaksi työssäkäyviä. Työpajassa teimme

muutamia tehtäviä, joiden tavoitteena oli erityisesti hahmotella Malmin alueen erityispiirteitä ja miettiä miten pyöräkeskus voisi huomioida niitä. Ideoimme myös arkipyöräilyä helpottavia palveluita sekä kiinnostavia tapahtumia.

Malmia alueena kuvailtiin seuraavilla tavoilla:

- Pohjois-Helsingin keskus
- Hyvät liikenneyhteydet: bussit, juna
- Paljon palveluita
- Kansalais- ja kulttuuritoimintaa, esim. partiolaiset, Malmi-seura, nuorisotalo ja Malmitalo
- Ihmiset: monikulttuurisuus, eri tulotasoja, eri ikäryhmiä, perheitä, opiskelijoita
- Alue: lähiö, lähellä luontoa, hyvät ulkoilumahdollisuudet, puistoja, torit
- Pyöräily: Paljon pyöräteitä mutta merkattu epäselvästi, potentiaalia pyöräilylle, teitä voisi uusia
- Pyöräilyyn sopivat matkat niin Pohjois-Helsingin sisällä kuin Malmilta keskustaankin



Malmin pyöräkeskuksen tulisi siis:

- tarjota palveluita kaikille ikäryhmille
- hyödyntää joukkoliikennettä
- järjestää tapahtumia

- yhdistää malmilaisia
- toimia tapaamispaikkana
- olla paikka, jossa kaikki tuntevat olonsa tervetulleiksi ja kotoisaksi, ei pelkästään aktiivipyöräilijät
- rohkaista malmilaisia työnantaja kannustamaan työmatkapyöräilyyn
- innostaa nuoria -> pyöräileviä aikuisia
- myydä käytettyjä pyöriä

Lisäksi tärkeimmiksi palveluiksi oman pyöräilyn edistämiseksi mainittiin nopea huoltomahdollisuus, avulias henkilökunta, hyvä pyöräparkki sekä käytettyjen pyörien myynti.

Malmilla olisi siis erityisesti mahdollista kannustaa maahanmuuttajaväestöä pyöräilyn pariin. Tähän sopivia tapoja voisivat olla käytettyjen pyörien myynti, mahdollisuus kunnostaa itselleen vanha pyörä ja erilaiset pyöräilykurssit. Kokemukseni mukaan Malmin alue ei ole kovin yhtenäinen, vaikka juuri monipuolinen asukaskunta tekee Malmista kiinnostavan paikan. Ehkäpä uusi, mielenkiintoinen palvelu voisi tuoda lisää innostunutta asukastoimintaa ja rakentaa malmilaista identiteettiä osaltaan. Jos pyöräkeskukseen liitettäisiin tiloja, joita yhdistykset ja asukkaat voisivat käyttää ja järjestää esimerkiksi tapahtumia, keskuksesta voisi tulla malmilaisten kohtauspaikka. Malmin seutua piristäisi myös annos kaupunkikulttuuria, jota pyöräkeskus toisi tullessaan. Pyöräkeskus voisi siis parhaimmillaan olla myös kulttuuri- ja kaupunkilaisten keskus.

- malmilaisia yhdistävä keskus
- kaupunkikulttuuria
- monipuolisen asukaskunnan huomioiminen

Yhteisöllisyys

Parhaassa tapauksessa pyöräkeskus voisi toimia kohtauspaikkana, jossa kävijät tuntevat itsensä enemmänkin yhteisön jäseniksi kuin asiakkaiksi. Silloin kävijät todennäköisemmin auttaisivat toinen toisiaan ja tuntisivat paikan omakseen. Yhteisön muodostumista opiskellakseni tutustuin Aalto-yliopiston Design Factorysta tehtyyn tutkimukseen. Siinä tarkastellaan miten Design Factorylla opiskelevat ja työskentelevät kokevat yhteisön muodostumisen ja mitkä seikat heidän mielestään edesauttavat sitä. Vaikka pyöräkeskusta ja Design Factorya ei voikaan täysin verrata toisiinsa ympäristöinä, voidaan tutkimuksen avulla hahmottaa joitakin yleisiä tekijöitä, jotka vaikuttavat yhteisöllisen ilmapiirin luomiseen. Näitä tekijöitä voidaan valikoidusti hyödyntää uuden pyöräkeskuksen luomisessa.

Tärkeäksi yhteisöllisyyden luojaksi koettiin spontaanien kohtaamisten ja keskustelun helpottaminen. Design Factorylla tähän pyritään esimerkiksi keittiö- ja kahvilalla, joka sijaitsee keskellä taloa niin, että siitä tulee

kuljettua läpi useamman kerran päivän aikana. Taloon tullessakin tapaa jo monia ihmisiä joita tervehditään tai jäädään jututtamaan.

Toinen tärkeä asia on pyrkimys hierarkian puutteeseen. Jokainen Design Factoryn käyttäjä on tärkeä yhteisön jäsen, ja hänellä on mahdollisuus vaikuttaa sen kehitykseen. Henkilökunnalta, ja kaikilta muiltakin yhteisön jäseniltä voi pyytää apua ja saada ideoita ja kannustusta toteutukseen. Henkilökuntakin on kuitenkin samalla tasolla kuin muut jäsenet, mitä tulee tilojen käyttöön tai hierarkiaan. PDP-kurssin aikana pitämässämme pahvi-työpajassa tavalliset pyöräilijät miettivät kanssamme miten keskuksen tilaa tulisi järjestää ja mitä elementtejä sinne kuuluu. Sielläkin nousi esiin ajatus, että paikka voisi haastaa perinteisen asiakaspalvelukonseptin, jossa työntekijän ja asiakkaan erottaa palvelutiski. Työntekijät voisivat oleskella tiloissa vapaammin ja siten myös huomioida paremmin apua ja neuvoja tarvitsevia kävijöitä. Avoimempi tila ja työntekijän ja kävijän vapaampi kanssakäyminen voisi edesauttaa tunnetta, että paikka kuuluu yhtäläillä kävijöille, ja että he ovat mukana paikan hengen luomisessa. Henkilökunnan vapaampi liikkuminen tilassa helpottaa myös kävijöiden keskinäistä kommunikaatiota. Henkilökunta on Design Factoryn tutkijoiden mukaan se taho, joka herkimmin toimii keskustelujen aloittajina ja siten fasilitoi yhteisön jäsenten välistä kommunikaatioita. Tämän olen havainnut myös HoT Bike Centerissä päivystäessäni. Usein kävijät päätyvät auttamaan toinen toisiaan korjatessaan pyöriä, mutta harvemmin se tapahtuu suoraan heidän itsensä toimesta. Yleensä toimin välittäjänä, joka huikkaa toista kävijää, kokeneempaa pyörän korjaajaa avuksi. Näin keskusteluyhteys onkin avattu.

Tässä siis joitakin tekijöitä, jotka kannattaa huomioida, kun halutaan luoda uudenlaista ja kaikille kaupunkilaisille suunnattua palvelua.

- tilasuunnittelulla voidaan edesauttaa kohtaamisia
- avoin palveluasetelma, ei vahvaa asiakas-työntekijä -asettelua
- käyttäjät osaksi yhteisöä

Hot Bike Center

Kesän aikana Otaniemen ja lähialueiden pyöräilijöiden käytössä on ollut PDP-kurssilla rakentamamme prototyyppi-pyöräkeskus. Päivystäessäni keskuksella kaksi iltapäivää viikossa, olen voinut kerätä kävijöiltä ideoita ja palautetta ja myös tutustua tarkemmin pyöräkeskuksen toimintaan työntekijän näkökulmasta. HoT Bike Center on siis toiminut kokeilualustana pyöräkeskus-toimintamallille. Yleisimmät ongelmat, suurimmat asiakasryhmät sekä tarvittavat työkalut ja tarvikkeet selviävät sitä mukaan kuin uusia kävijöitä tutustuu keskuksen.

Keskuksen ylläpitäminen on vaatinut siivousta, tarvikkeiden uusimista sekä neuvontaa. Siksi keskus tarvitseeikin asiantuntevaa henkilökuntaa, joka osaisi neuvoa kävijöitä vaativimmissakin huoltotoimenpiteissä.



Havaintoja HoT Bike Centeristä:

HoT Bike Centerissä on käynyt keskimäärin viisi kävijää/iltapäivä, parhaimmillaan taas 20 kävijää. Lisäksi keskusta on silloin tällöin käyttänyt itsenäisesti esimerkiksi Design Factorylla ja Start Up Saunalla työskentelevät henkilöt. Yleisin kävijätyyppi on Otaniemessä opiskeleva tai työskentelevä mies, iältään 20-30-vuotias. Tärkeä ja mielenkiintoinen kävijäryhmä on ollut myös eläkeläispariskunnat, joita on muutamia löytänyt paikalle Länsiväylä-lehden ansioista. Useimmiten kävijät tulevat kuitenkin yksin. Kavereiden kanssa tulevat laittavat yleensä ensin kuntoon toisen pyörän ja sitten toisen. Naiset tulevat useimmiten jonkun seurassa, joko toisen naisen tai miehen, ja korjaavat yhdessä pyörää.

Suurin osa kävijöistä osaa itse huoltaa pyöränsä ja tarttuu toimeen, toiset taas hakevat apua muilta kävijöiltä tai oppaista. Itse olen auttanut taitojeni mukaan. Yleisin ongelma on puhjennut pyöränkumi, ja sen paikkaaminen sujuu yleensä vaivattomasti. Monet tulevat vain pesemään pyörän ja öljymään ketjut.

Ongelmana on, että paikalla ei ole asiantuntijaa, joka osaisi kertoa minkä laajuisesta ongelmasta on kyse, eli tarvitseeko kävijän käyttää pyörä huollossa vai onnistuuko korjaus itse. Myös varaosien puute estää joidenkin toimenpiteiden suorittamista keskuksessa. Toiveita on esitetty myös laadukkaammista työkaluista ja laajemmasta työkaluvalikoimasta. Kävijöiden mukaan paikassa voisi vielä olla seinillä suuret ohjeet siitä kuinka keskuksessa tulee toimia, sekä joitakin yleisimpiä huolto-ohjeita julisteina. PDP-kurssilla tekemämme huolto-oppaat ovat olleet käytössä, mutta seiniltä ohjeita olisi helpompi katsoa. Myös ilmoitustaulu pyörien ja pyöränosien kierrättämiseen olisi hyödyllinen.

Pesupaikkoja on vain yksi, ja koska se on suosituin palvelu, syntyy jonoa. Odotellessaan kävijät ovat käyttäneet ajan hyödyksi auttamalla muita, käyttämällä terveyspalveluita (verenpainemittari ja kehonkoostumusmittari) sekä lueskelemalla huolto-oppaita. Usein myös jutustellaan niin pyöräilystä kuin opiskelustakin. Erityisen ilahduttavaa on ollut ihmisten valmius auttaa muita kävijöitä ja jakaa taitojaan. Kävijöistä on myös heijastunut oppimisen ilo, kun osaakin itse vaihtaa renkaan eikä tarvinnut viedä pyörää huoltoon. Näin toiveemme yhteisöllisestä hengestä onkin toteutunut HoT Bike Centerin kohdalla. Samanhenkiset ihmiset ja rajalliset tilat tietysti tekevät oman osansa keskustelun avaamisen helpottamiseksi.

- asiantuntevaa apua
- varaosia
- laadukkaat työkalut
- helppokäyttöisiä huolto-oppaita
- pesupaikka
- terveyspalvelut ja oleskelunurkkaus
- ilmoitustaulu
- kävijät auttavat toisiaan

Pyöräkonsepteja Suomessa

Olen tutustunut kesän aikana erilaisiin pyöräkonsepteihin ja niiden toimintaan Suomessa. Näistä esimerkeistä voidaan poimia ideoita pyöräkeskukseen, mutta myös kartoittaa mahdollisia toimijoita.

Pyöräpaja

Vallilassa sijaitseva Pyöräpaja on kaikille avoin tee-se-itse pyöränkorjauspaja. Paja on syntynyt, kun havaittiin tarvetta tilalle, jossa voitaisiin yhdessä korjailia ja kunnostaa pyöriä ilman kustannuksia. (pyorapaja.info) Paja on siis samanhenkisten ihmisten yhteinen projekti, jonka tuloksena on perustettu voittoa tavoittelematon yhdistys ja omat tilat, jotka ovat avoinna kaikille muutaman kerran viikossa, keskiviikko-iltaisina ja sunnuntai-iltapäivisin. Näinä aikoina yhdistyksen aktiivit ovat paikan päällä neuvomassa kävijöitä huoltotoimenpiteissä. Yhdistys kuitenkin korostaa, että huoltoja ei tehdä kenenkään puolesta, vaan kaikki ovat tervetulleita opettelemaan itse. Rahoituksensa Pyöräpaja saa Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen toiminta-avustuksesta, kunnostettujen pyörien myynnistä sekä vapaaehtoisista pajan käyttö- ja jäsenmaksuista (pyorapaja.info).

Vieraillessani Pyöräpajalla keskustelin muutamien aktiivien kanssa, joista osa on ollut toiminnassa mukana alusta saakka ja osa tutustunut pajaan myöhemmin. He kertoivatkin ”aktiivien” määritelmän olevan häilyvä. Monesti kävijät tutustuvat toisiinsa ja tulevat päivystysaikoina viettämään aikaa tiloihin ja samalla tietysti auttavat muita kävijöitä. Aktiivit kuvaavat omaa toimintaansa pikemminkin ajanviettona kavereiden kanssa kuin vapaaehtoistoimintana. Pajalla riittää kävijöitä, yleensä neljän tunnin aukioloaikana vierailee noin 20 pyörän huoltajaa. He saavat käyttöönsä työkalut ja varaosia tarpeiden mukaan. Pajan päivystysajat pyörivät myös talvella, mutta silloin toiminta on suurimmaksi osaksi aktiivien puuhastelua omien projektien parissa. Aktiiveilla on omat avaimet tiloihin, joten he pääsevät huoltamaan pyöriään milloin haluavat. Ehkä pyöräkeskuksellakin voisi olla jonkinlainen ”jäsenmaksu”, jonka maksaneet pääsevät korjaustiloihin milloin vain.

Paja toimii erittäin hyvin tarkoituksensa mukaisesti. Aktiivien mukaan toimivuus johtuu ennen kaikkea siitä, että koko toiminta on lähtenyt liikkeelle ”omasta jutusta”, aidosta innostuksesta tehdä jotain hyödyllistä ja yhteisöllistä, joka on samalla aktiiveille itselleen mielekästä ajanviettoa. Ylhäältä päin rakennettu palvelu ei heidän mielestään siten voi yhtä hyvin hyödyntää vapaaehtoistoimintaa kuin itse alusta asti oman näköiseksi kehitetty palvelu. Tämän vuoksi heidän on vaikeaa mieltää vapaaehtoisuuteen perustuvaa toimintaa kaupungin järjestämän tai kaupallisen palvelun yhteydessä.

Pyöräkeskuksen suunnittelu Malmille koettiin erittäin positiiviseksi projektiksi, sillä pajan aktiivit toivoivatkin lisää näkyvyyttä pyöräilyn edistämiseksi kantakaupungin ulkopuolella.

Prologi ry

Prologi ry on Helsingin yliopiston pyöräilyseura, jolla on oma pyöräkorjaamo, Säättämö. Yhdistyksen aktiivit päivystävät siellä kerran viikossa ilta-aikaan, jolloin jäsenet ja muutkin kiinnostuneet saavat käydä huoltamassa ja pesemässä pyöriään. HYY:n alainen Prologi on voittoa tavoittelematon, ja saa rahoituksensa HYY:n järjestöavustuksena sekä jäsenmaksuina. Menoja koituu tilan vuokrasta sekä tarvikkeiden ja työkalujen hankinnasta.

Kävin Säättämöllä tutustumassa tilaan ja keskustelemassa Prologin hallituksen puheenjohtajan Mikko Mäkipään kanssa. Mäkipää on itse aktiivinen pyöräilijä ympäri vuoden, ja on ollut Prologin toiminnassa mukana pitkään. Prologin aktiivien näkemyksensä on, että kaikenlaiset pyörien itsepalveluhuollamot ovat kaivattuja palveluita, sillä maksulliset pyörähuollot eivät oikeastaan toimi pyöräilyn edistämiseksi. Pyöräliikkeiden huolloissa asiakkaat joutuvat maksamaan kalliita hintoja ja odottamaan päiviä jopa pienien korjaustöiden takia. Pyörähuoltojen yleisyys ja hinnat aiheuttavat mielikuvan, että pyörien huoltaminen olisi ainoastaan ammattilaisille mahdollista, vaikka vähän opettelemalla monikin oppisi perusasiat pyörästään.

Mäkipään mielestä pyöräilyn edistämisen on myös lähdeittävä siitä, että pyörä on helpoin ja nopein kulkuväline. Pyörän käyttöönottoon kuluva aika, turvallinen säilytys sekä nopeat reitit ovat tärkeitä mittareita. Esimerkiksi kaupunkipyörien kohdalla tulisi siis miettiä mistä pyörän saa ja miten pyörän jätettyään pääsee jatkamaan matkaansa nopeasti. Näin pyöräkeskuskin voisi siis palvella parhaiten, jos se mahdollisimman saumattomasti yhdistää joukkoliikenteen ja pyörien pysäköinnin.

Bikepoli

Bikepoli on Aalto-yliopiston opiskelijoiden pyöräilyseura. Bikepolin toiminta koostuu pääasiassa urheilulenkien järjestämisestä kaikille kiinnostuneille. Seuralla on myös oma huoltopaja Otaniemessä, jossa aktiivit päivystävät noin kerran viikossa ilta-aikaan. Pajaa saa käyttää omatoimisiin huoltoihin vuosittain kertamaksulla. (bikepoli.fi).

Pajalla on todella laajasti työkaluja sekä tilaa käytössä. Neuvoa huoltoihin saa päivystäviltä aktiiveilta. Vaikka Bikepolin huoltopaja sijaitsee lähellä HoT Bike Centeriä Urban Millillä, moni HoT:ssa kävijä ei ole ollut tietoinen Bikepolin pajasta. Toiset taas tuntevat pajan, mutta eivät ole ajatelleet, että se olisi heitä varten. Pyöräilyseuran profiili ehkä aiheuttaa mielikuvan, että paja on ainoastaan jäsenille tai aktiivipyöräilijöille. On kuitenkin hyvä, että olen voinut ohjata ihmisiä erikoisempien työkalujen tarpeessa tai isompien ongelmien ratkaisemiseksi Bikepolille.

Yliopistojen pyöräilyseurat kuten Bikepoli ja Prologi ovatkin hyvin suosittuja maailmalla, ja niinpä korjauspajoja onkin usein opiskelijoiden käytössä. Innokkaita aktiiveja löytyy, kun kyseessä on opiskelijalle itselleen läheinen järjestötoiminta. Yliopistojen pajat eivät ehkä palvele suurta yleisöä, mutta hyviä hyödynnettäviä konsepteja ja ideoita niistä voi silti löytyä.

Uusix-pyöräverstas

Uusix-verstaat ovat käsityöpajoja, jotka järjestävät kuntouttavaa työtoimintaa työttömille helsinkiläisille. Yhteisö kuuluu Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveysviraston työhönkuntoutukseen. Uusix-verstailla tärkeää ovat kestävän kehityksen periaatteet ja eettisyys. Tarkoituksena on luoda vanhasta uutta. (uusix.fi) Yksi pajoista on pyöräverstas, jossa taloyhtiöiltä ja poliiseilta saapuvia käytettyjä pyöriä kunnostetaan. Pyöriä myydään eteenpäin kunnostettuina tai ne puretaan vara-osiksi. Verstaalla on myös tee-se-itse paja, jossa pääsee tekemään itse pieniä huoltotöitä. Talvisin toiminta jatkuu normaalisti, vaikka yksittäisten pyörien ostajia ei juuri käy. Pyöriä on silti kunnostettavaksi riittävästi, ja suuri osa myös kunnostamattomista pyöristä myydään tukkuna esimerkiksi Venäjälle.

Keskustelin pyöräkeskus-projektista verstaan ohjaajan sekä työntekijöiden kanssa. He suhtautuivat positiivisesti ajatukseen, että Malmilla olisi esimerkiksi käytettyjä pyöriä myynnissä ja huoltopaja. Muutama innostuikin jo valmiiksi ajatuksesta tulla Malmin keskuksen töihin kunnostamaan pyöriä.

Yhtenä mallina Malmin keskukselle voisikin olla tällaisen valmiin konseptin hyödyntäminen ja sen sopeuttaminen pyöräkeskuksen toimintamalliin.

Linnan Pyöräverstas

Linnan Pyöräverstas on Hämeenlinnassa toimiva pyöräliike ja kahvila. Pyöräverstas on todella erilainen konsepti verrattuna tavallisiin pyöräkauppoihin. Se on perheyrittys ja aktiivinen pyöräilykulttuurin puolestapuhuja. Pyöräverstas myy uusia ja käytettyjä pyöriä sekä erikoisempia pyörämerkkejä, kuten Pelago-pyöriä, vuokraa pyöriä, myy tarvikkeita ja vara-osia ja tekee huoltoja. Tämän lisäksi liikkeestä saa varata itselleen omatoimihuoltopisteen, mikä kertoo avoimesta suhtautumisesta uudenlaisen toiminnan kokeiluun. Linnan Pyöräverstas on myös mukana monenlaisissa pyöräily- ja kaupunkikulttuuritapahtumissa, kuten kirpputorien järjestämisessä, Ravintolapäivässä ja Lähiruokapyöräretkellä. Erityisen lisän liikkeeseen tekee sen oma kahvila, jossa tarjolla on aina tuoreita paikanpäällä leivottuja herkkuja. (www.linnanpyoraverstas.fi & www.facebook.com/LinnaBikeShop)

Kävin tutustumassa Linnan Pyöräverstaaseen ja keskustelin omistaja Minna Takalan sekä muutamien työntekijöiden kanssa. Minua kiinnostivat erityisesti liikkeen tila ja sijainti sekä meneillään olevat yhteistyöprojektit, joita heillä on esimerkiksi Tansaniassa.

Työntekijät kuvasit paikkaa pyöräkokeilujen ponnahduslaudaksi. Se mielletään aktiiviseksi pyörätoimijaksi, johon tiedetään ottaa yhteyttä ja ehdotetaan ideoita tai yhteistyötä. Liike on rento paikka, johon poiketaan käymään ohikulkiessa, sillä se herättää kiinnostusta ulkoapäinkin. Työntekijöiden tutut ja vakioasiakkaat tulevat kahvilaan viettämään aikaa ja tapaamaan kavereitaan. Sisustus on tarkoin mietitty ja kuvastaa paikan henkeä.

Liike sijaitsee Hämeenlinnan keskustaan johtavan sillan kupeessa. Näin ollen suuri osa hämeenlinnalaisista kulkee työmatkansa ohittaen liikkeen. Huonoksi puoleksi sijainnissa työntekijät mainitsevat ainoastaan sen, että jos täytyy tuoda pyörä huoltoon autolla, niin sillä ei pääse suoraan liikkeen eteen.

Tällä hetkellä liike houkuttelee monenlaisia asiakkaita. Toiset tulevat pelkästään kahvilan takia, toiset puhtaasti pyöräilyyn liittyen. Yhden palvelun takia saapuneet asiakkaat on kuitenkin helppo saada kiinnostumaan myös muusta tarjotusta palvelusta. Kahville tulleet huomaavat, että tämä on mielenkiintoinen pyöräliike, ja tulevat jatkossa hakemaan pyöräilyyn liittyviä palveluita tutusta paikasta. Tämän vuoksi pyöräkeskukseenkin olisi kannattavaa lisätä myös pyöräilyyn liittyviä palveluita. Asiakaskunta laajenee, ja tavoitetaan suurempi yleisö pyöräilyn edistämishankkeelle. Tärkeintä on, että kaikki tuntevat olonsa tervetulleiksi keskukseen. Sillä tavoin saadaan juuri ne tavalliset arkipyöräilijät tai vielä pyöräilemättömät innostumaan pyöräilemään enemmän.



- vapaaehtoisuuteen perustuvat pyöräpajat toimivat, koska toiminta on lähtöisin aktiivien omasta innostuksesta
- ne eivät kuitenkaan ole kaikille helposti lähestyttäviä tiloja
- korostavat, että maksulliset huollot eivät edistä pyöräilyä
- jäsenet pääsevät tiloihin milloin haluavat –pyöräkeskuksellekin ”aktiivijäsenmaksu”?
- uudenlainen ja monipuolinen pyöräliikekonsepti houkuttelee monenlaisia asiakkaita ja edistää pyöräilyä
- monenlaisia projekteja ja yhteistyökumppaneita laajan kiinnostuksen herättämiseksi

Pyöräkonsepteja maailmalla

Tässä kappaleessa esittelen muutamia esimerkkejä joita muualta Euroopasta löytyy. Ne edustavat kaikki erilaisia toimintamalleja, joita pyöräkeskuksella voisi olla; kaupallisesta mallista järjestötoimintaan sekä yksi kokeilullisempi konsepti. Kaikissa näissä toiminta toteutetaan kuitenkin joko uudella tai erityisellä tavalla.

Lisäksi esimerkiksi Velo-Cityn Cycling visionaries awards- ehdokkaista löytyy paljon kiinnostavia suunnitelmia pyöräkeskusta vastaavista projekteista, eli kohtaamispaikkoja, joissa on pyöräparkki, kahvila ja huoltomahdollisuuksia. (http://velo-city2013.com/?page_id=2249.)

Bicycle Innovation Lab – Kööpenhamina, Tanska

Bicycle Innovation Lab on pyöräily- ja kulttuurikeskus Kööpenhaminassa. Keskuksessa luodaan uusia pyöräkonsepteja ja uusia tapoja käyttää pyörää. Projektit, luennot ja työpajat ovat osa monipuolista toimintaa. Labissa toimii myös Bicycle library, "Pyöräkirjasto", josta saa lainaksi kokeiltavaksi erilaisia pyörämalleja. Tarkoituksena on auttaa ihmisiä valitsemaan juuri heidän tarpeisiinsa sopivan polkupyörän. Keskus järjestää myös opastettuja pyöräkerroksia, joilla tutustutaan Kööpenhaminan pyöräilyinfrastruktuuriin ja pyöräilykulttuuriin. Kierrokset järjestetään yhteistyössä Copenhagenize Consulting –yrityksen kanssa.

Bicycle Innovation Labilla onkin paljon yhteistyökumppaneita pyöräilytoimijoiden saralla, mutta itse keskuksen pyörittäminen tapahtuu vapaaehtoisvoimin. Bicycle Innovation Lab on yhdistys, jonka tavoitteena on kehittää innovatiivista pyöräilykulttuuria sekä toimia foorumina, jossa pyöräilyyn vaikuttavat eri toimijat voivat käydä kehittävää vuoropuhelua. (<http://www.bicycleinnovationlab.dk/>.)

"This is done in a holistic process involving both design, technology, mobility behavior, urban development and traffic planning"

Jotta saadaan aikaiseksi oikeaa pyöräilykulttuuria Helsingissäkin, tarvitaankin useamman tahon yhteistyötä ja vuoropuhelua sekä avoimuutta toiminnan suunnittelussa. Hyvin järjestettynä pyöräkeskus voisikin olla myös tällainen foorumi, joka kokoaa pyöräliikkeet, yhdistykset, kaupunki- ja liikennesuunnittelun eri tahot sekä kaupunkilaiset luomaan pyöräilykulttuuria yhdessä.

The Cycle Hub –Newcastle, Iso-Britannia

Pyöräkauppa, jonka yhteydessä on huoltamo, vuokraamo ja kahvila. Liike järjestää myös pyöräretkiä. The Cycle Hub on syntynyt yhteistyönä kaupungin pyörätoimijoiden välillä, ja onnistuneesti kasannut toimivan pyöräpalvelukokonaisuuden. Tämä konsepti on lähellä Linnan Pyöräverstaan toimintaa, eli se on profiloitunut uudelleenlaiseksi pyöräliikkeeksi. Nimikin viittaa tavoitteeseen olla pyöräilyn keskipiste ja pyöräilijöiden kohtaamispaikka. Vaikka liike tarjoaakin maksullisia huoltopalveluita, sen nettisivuilla kuitenkin opastetaan kuinka pyörästä tulisi itse pitää huolta, jotta sitä ei tarvitsisi usein viedä huoltoon.

(<http://www.thecyclehub.org/>)

Bike Kitchen/ Bike collectives

Bike Kitchen on osa laajaa, kansainvälistä pyöräkollektiiviverkosta. Nämä kollektiivit ovat voittoa tavoittelemattomia organisaatioita, jotka määrittelevät itsensä mielellään epähierarkkisiksi avoimiksi yhteisöiksi. Bike Kitchen on julkinen, avoin tila, jossa tarjotaan työkalut pyörien kunnostamiseen. Aktiivit

tarjoavat apua ja neuvoja. ”Pyöräkeittiöitä” löytyy jo monesta maasta. Pyöräkollektiiviverkoston avulla saa apua oman pajan perustamiseen, jotta kaikkien ei ”tarvitsisi keksi pyörää uudestaan”.

(<http://www.bikekitchen.net>, http://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_cooperative.)

Täysin vapaaehtoistoimintaan perustuvat pyöräkollektiivit eivät tavoita kaikkia potentiaalisia kävijöitä, sillä kaikki pyöräilijät eivät koe tällaisia tee-se-itse pajoja helposti lähestyttäviksi tai he eivät markkinoinnin puutteessa saa tietää pajoista. Kaupungin osallisuus, siisti ja raikas muotoilu sekä avoin markkinointi auttavat kaupunkilaisia kokemaan paikan omakseen.

- Pyöräkeskus kokeilullisena konseptina voisi yhdistää elementtejä näistä malleista
- Pyöräkeskus voisi olla foorumi eri pyöräilytoimijoiden kesken

Kysely

Tein pyöräkeskuksen palveluihin liittyvän internet-kyselyn, jonka linkitin Malmi-ryhmään Facebookissa. Sain viisi vastausta kyselyyn. Vastaajien vähäisen määrän vuoksi kysely on suuntaa-antava, mutta vahvisti osittain aiempia oletuksia malmilaisten toiveista. Vastaajista kolme suhtautui Malmille suunniteltavaan palveluun positiivisesti ja piti sitä erittäin tervetulleena lisäyksenä palvelutarjontaan. Kahdessa vastauksessa reaktiot olivat kuitenkin suoranaisesti negatiivisia. Nämä vastaajat kokivat, ettei Malmille tarvita mitään tällaista. Erona negatiivisissa vastauksissa kuitenkin oli se, että toinen vastaaja oli itsekin suhteellisen aktiivinen pyöräilijä, joka ei vain kokenut tarvitsevansa mitään palvelua tukemaan harrastustaan. Toinen vastaaja suhtautui selvästi negatiivisesti pyöräilyyn ylipäänsä.

Kahdessa vastauksessa tilaksi toivottiin Malmin vanhaa asemarakennusta. Palveluista suosituimpia olivat kahvila, huolto-opastus sekä varaosien myynti. Tapahtumiksi toivottiin yhteislenkkejä sekä katuajo-opetusta.

- tilaksi asemarakennus
- kahvila, huolto-opastusta ja varaosien myyntiä

Pyörätarvikeautomaatit

Kesän yhtenä tavoitteena on myös ollut viedä eteenpäin pyörätarvikeautomaattikokeilua. Tätä varten olen ottanut yhteyttä eri pyöräliikkeisiin sekä automaattien tarjoajiin. Kokeilukonseptina automaatti vuokrattaisiin Selectalta ja pyöräliike ylläpitäisi automaattia ja toimittaisi tarvikkeet.

Liikkeet joilta kiinnostusta automaatteihin on tiedusteltu:

-Hi5bikes

-Itä-Helsingin pyörähuolto

-Pelago

-Helsingin Urheiluvälinehuolto

Tällä hetkellä Pelago on todennäköisin vaihtoehto automaatin pyörittäjäksi. Automaatti saataisiin talveksi todennäköisesti Kampin metroaseman lippuhalliin. Se voisi toimia ikään kuin Kampin Pyöräkeskuksen talviversiona.

Tulokset

Toimijoiden kartoitus

Kiinnostusta Malmin pyöräkeskuksen toimijoiksi on alustavasti kyselty erilaisilta tahoilta. Olen ollut yhteydessä seuraaviin Malmilla toimiviin pyöräliikkeisiin ja kansalais- sekä kulttuuritoimijoihin:

-Helsingin urheiluvälinehuolto

-Polkupyörätukku

-Malmitalo

-Malmin nuorisotalo

-Uusix-verstaat

-Pyöräpaja

-Kahvila Muruseni

-Malmin asukasyhdistys

Lisäksi kiinnostusta yhteistyöhön on myös tiedusteltu seuroilta, kuten:

-Helsingin Polkupyöräilijät

-Prologi

-Cycle Club Helsinki

-IK-32

Tällä hetkellä suurinta kiinnostusta toiminnan pyörittämiseen on osoitettu Helsingin urheiluvälinehuollon puolelta. Pyöräilyn edistäminen on kiinnostanut toki muitakin, olisi vain löydettävä sopiva tapa osallistua toimintaan. Tässä on siis valmiiksi tahoja, jotka ovat tietoisia asiasta, ja joiden kanssa sopivaa yhteistyömallia voidaan suunnitella.

Sijainti ja tilat

Paras vaihtoehto pyöräkeskuksen tilaksi Malmilla on vanha asemarakennus bussiterminaalia vastapäätä. Sijainti on oivallinen, sillä se yhdistää Ylä- ja Ala-Malmin sekä on joukkoliikenteen saumakohtassa. Tuleva jokerilinja tulee kulkemaan aivan rakennuksen edestä, bussiterminaali on tien toisella puolella ja junalaitureille pääsee portaita pitkin vierestä tai tien toiselta puolelta. Pyörätie kulkee rakennuksen edestä. Paikka on siis näkyvä ja keskeinen, ja sillä paikalla pyöräkeskus sopisi erinomaisesti alueen joukkoliikennesuunnitteluun. Pyöräkeskus olisi tärkeässä roolissa Malmin kaupunginosan identiteetin rakentumisessa, joten siitäkin syystä arvokas ja keskeinen rakennus olisi sijainniksi mitä mainioin.

Tilat ovat myös erinomaiset pyöräkeskuksen pyörittämiseen. Rakennus on sisältä erittäin tilava, ja sieltä löytyvät sosiaalilat ja keittiö. Alakerrassa on lisäksi suihkutiloja, joten suihku- ja pukuhuonepalvelua olisi mahdollista tarjota työmatkapyöräilijöille. Vaikka Liikennevirasto säilyttää ratakalustoa rakennuksessa, on siellä silti riittävästi tilaa keskukselle. Rakennuksen ulkopuolella on tilaa pyöräparkille ja mahdollisesti myös muulle toiminnalle, kuten tapahtumille tai kahvilan terassille.

Neuvottelut tilojen käytöstä ovat käynnissä Liikenneviraston kanssa.



Edellytykset keskukselle

Toimivan pyöräkeskuksen rakentamiseksi tulisi kuitenkin ennen kaikkea hahmottaa pyöräkeskuksen varsinainen tarkoitus, eli pyöräkeskuksen määrittävä tekijä. PDP-kurssin tulosten sekä kesän tutkimuksen perusteella olen hahmotellut vähimmäiskriteerit toimivalle pyöräkeskukselle sekä ehdotuksia ideaalikeskuksen luomiselle.

Hyvän pyöräkeskuksen toiminnan edellytykset:

- toimiva tila
- yksi päätoimija/ ylläpitäjä
- mahdollisuus itsepalveluhuoltoon/pyörähuolto joka kannustaa itsenäiseen huoltotoimintaan
- pitää erottua pyöräkaupasta tai huoltamosta
- varaosia ja korjaustarvikkeita myynnissä
- työntekijä auttamassa huolloissa
- kytkös joukkoliikenteeseen
- pyörätelineet lähettyvillä

Ideaalikeskus:

- samalla kahvila ja oleskelutila
- huolto-opastusta ja opetusta
- käytettyjen pyörien myyntiä
- teemailtoja ja tapahtumia
- valvottu pyöräparkki
- sijainti kulkuyhteyksien kanssa saumaton
- infoa pyöräreiteistä
- foorumi pyörätoimijoille – pyöräilykulttuurin edistäjä

Toimintamallit

Pyöräkeskuksen määrittävät kriteerit ja tutkimustulokset huomioon ottaen olen rakentanut kolme esimerkkiä mahdollisista toimintamalleista, jotka sopisivat Malmin pyöräkeskukselle. Näistä malleista voidaan rakennella erilaisia yhdistelmiä, ja varsinainen toimintamalli hahmottuu vasta siinä vaiheessa, kun käytännön asioita tilan suhteen on saatu eteenpäin, ja keskuksen päätoimija löytynyt.

Esimerkkini perustuvat seuraavaan toimintamallirakenteeseen:

- päätoimija -talvitoiminta
- muut toimijat -liiketoimintamalli
- perusidea ja tavoite
- palvelut

Toimintamalli 1

Helsingin kaupunki vuokraa tilan keskukselle, ja kilpailuttaa alivuokralaiseksi päätoimijan, pyöräliikkeen. Pyöräliike hankkii keskukseseen muut palvelut, esimerkiksi tekee sopimuksen kahvilatoimijan kanssa. Liike myy omia pyöräilytarvikkeitaan ja varaosia. Henkilökunta myy tarvikkeita ja opastaa asiakkaita pyörän huollossa. Asiakkaiden käytössä on työkaluja ja tilat pyörien huoltoon. Mahdollisesti liike voisi tarjota myös maksullista huoltoa tai maksullista huolto-opetusta. Pyöräkeskuksen ulkopuolella on valvottu/muulla tavoin turvallinen pyöräparkki sekä tilaa kahvilan terassille ja tapahtumien järjestämiselle. Talvisin keskuksessa kunnostetaan vanhoja polkupyöriä myyntiin tai puretaan varaosiksi. Talvella voitaisiin myös myydä muita urheilutarvikkeita sekä pyörittää kahvilaa. Keskuksen tulot saadaan tarvikkeiden myynnistä, käytettyjen pyörien myynnistä, kahvilatoiminnasta ja huolto-opetuksista. Menoja ovat vuokra, henkilökunnan palkka sekä huoltotarvikkeiden hankinta. Tässä mallissa päätarkoituksena on tarjota mahdollisuus itsepalveluhuoltoon sekä luoda keskuksesta kohtausta paikka.

Toimintamalli 2

Helsingin kaupunki vuokraa tilat, mutta alivuokralaisena ja päätoimijana onkin kahvilayrittäjä. Kahvilan lisäksi tiloihin järjestetään vapaaehtoisia tai palkattuja polkupyörien huollon ja korjauksen asiantuntijoita. He voisivat päivystää keskuksella tiettyinä aikoina viikossa, osa-aikaisesti. Vapaaehtoisia työntekijöitä voisi olla mahdollista järjestää esimerkiksi tekemällä yhteistyötä yhdistysten kanssa tarjoamalla heille tilat käyttöön. Tiloihin järjestetään työkalut ja huoltotilat, jonne asiakkaat saavat tulla itse huoltamaan pyöriään. Jos he kaipaavat neuvontaa, he voivat tulla paikalle päivystysaikoina. Työntekijät voisivat lisäksi kunnostaa käytettyjä pyöriä myyntiin tai purkaa myytäväksi varaosiksi. Keskuksen ulkopuolella on pyöräparkki sekä tilaa terassille ja tapahtumille, kuten mallissa 1. Talvisin keskus toimii samalla periaatteella, mutta siellä voitaisiin esimerkiksi järjestää muita tapahtumia varsinaisen toiminnan lisäksi. Keskuksen tulot saadaan kahvilatoiminnasta, varaosien ja käytettyjen pyörien myynnistä sekä tapahtumista. Menoja koituu samoin kuin mallissa 1. Keskuksen päätarkoituksena on olla pyöräilyhenkinen kahvila, joka tarjoaa mahdollisuuden itsepalveluhuoltoon. Se toimii myös kohtausta paikkana ja tapahtumatilana.

Toimintamalli 3

Pyöräliike vuokraa tilat suoraan itselleen. Tällöin liike järjestää tiloissa haluamansa palvelut. Helsingin kaupunki voi neuvotella pyöräkeskus-toiminnan järjestämisestä tiloihin osittain. Tämä voi olla esimerkiksi pyöräilyinfoa tai tapahtumien järjestämistä. Kaupungille tämä on helpoin toteutusmalli, mutta toimintaan ei ole mahdollista vaikuttaa, jos kaupunki ei ole järjestämässä sitä.

Tätä tutkimusta ja näitä malleja soveltamalla Malmin pyöräkeskusta ja sopivaa toimintamallia voidaan siis lähteä rakentelemaan. Kesän työni on jälleen osoittanut pyöräkeskus-toiminnan tarpeellisuuden pääkaupunkiseudulla. Seuraavaksi onkin aika kokeilemalla selvittää paras malli, jota voidaan monistaa yleiseksi pyöräpalveluksi Helsingissä.

Lähteet

Björklund, Clavert, Kirjavainen, Laakso & Luukkonen, 2012: *Aalto University Design Factory in the eyes of its community*

Dokumentti:

Hustwit, Gary, 2011: *Urbanized*

Internet-lähteet:

www.thebikeinmylife.com

<http://www.bikekitchen.net>

bikepoli.fi

<http://www.bicycleinnovationlab.dk/>

<http://www.thecyclehub.org/>

www.linnanpyoraverstas.fi

pyorapaja.info

uusix.fi

http://velo-city2013.com/?page_id=2249

http://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_cooperative