

Kokeilukulttuurin hyödyntäminen
jalankulun ja pyöräliikenteen
ympäristön nopeassa
parantamisessa
– esiselvitys toimintamallista



MAL
2019

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Mette Granberg, 040 8211 116
mette.granberg@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat
Kansikuva: HSL / MAL-ilme

Painopaikka
Helsinki 2020

Esipuhe

Helsingin seutu on laaja ja monimuotoinen. Rakennetun elinympäristön laatu korostuu kasvavalla seudulla, jossa tavoitteena on keskittää kasvua olemassa olevaan rakenteeseen ja lisätä kestävästä liikkumisesta: jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Miellyttävä ympäristö kutsuu liikkumaan omin avuin. Paikallisesti liikkumisympäristöä voi parantaa nopeasti ja pienilläkin investoinneilla. Ketterät jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä parantavat toimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan tarkkaan rajatusti: ne voivat olla valoa, istutuksia tai pätäkä erinomaista kävelykatua. Osa Helsingin seudun kunnista on toteuttanutkin tämänkaltaisia toimenpiteitä. Toimenpiteiden vaikutuksia ei kuitenkaan ole juuri arvioitu eikä raportoitu.

Tässä raportissa on esitelty MAL 2019:n jatkotyönä laadittu esiselvitys toimintamalliksi, jonka tarkoituksena on lisätä jalankulkua ja pyöräilyä liikkumisympäristöä parantamalla. Työ on käynnistynyt marraskuussa 2019 ja valmistunut heinäkuussa 2020. Työn ohjausryhmään ovat osallistuneet:

Henna Hovi, Helsinki

Eeropekka Lehtinen, Helsinki/HKL

Timo Väistö, Vantaa

Henrik Helenius, KUUMA-seutu

Miika Tiihonen, Kerava

Eva Lodenius, Sipoo

Herkko Jokela, Uudenmaan ELY-keskus

Maija Stenvall, Uudenmaan ELY-keskus

Virpi Ansio, Traficom

Aimo Huhdanmäki, Väylävirasto

Riikka Aaltonen, HSL

Tarja Jääskeläinen, HSL

Mette Granberg, HSL

Lisäksi työn yhteydessä on pidetty työpaja, johon osallistui asiantuntijoita 15 eri organisaatiosta. Työtä on käsitelty Helsingin seudun kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmässä (KÄPSE) sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunnassa (HLJ-toimikunta). Työn ovat tehneet Riikka Kallio ja Laura Poskiparta WSP Finland Oy:stä sekä Mette Granberg HSL:stä.

Lämmin kiitos kaikille työhön osallistuneille ja panoksensa siihen antaneille.

Tätä raporttia kirjoitettaessa keväällä 2020 koronaviruksen aiheuttama kriisi on asettanut julkisen talouden suurten haasteiden eteen. Taloudellisesti heikkoina aikoina tarve toteuttaa kustannustehokkaita hankkeita korostuu entisestään. Toimintamalli kokeilukulttuurin hyödyntämiseksi ympäristön edullisessa ja kustannustehokkaassa parantamisessa vastaa juuri tähän tarpeeseen.

Kiireisimpiä lukijoita varten jokaisen luvun alussa on esitetty kunkin luvun keskeiset nostot.

Helsingissä, 8.7.2020

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Riikka Kallio ja Laura Poskiparta, WSP Finland Oy, Mette Granberg, HSL		Päivämäärä 8.7.2020	
Julkaisun nimi: Kokeilukulttuurin hyödyntäminen jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristön nopeassa parantamisessa – esiselvitys toimintamallista			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: Helsingin seudun liikenne HSL			
Tiivistelmä:			
Jalankulkua ja pyöräliikennettä halutaan edistää niin valtakunnallisesti, Helsingin seudun ja sen kuntien tasolla kuin asukkaiden keskuudessa. Jalankulun ja pyöräliikenteen liikkumisympäristöä parantavien nopeiden kokeilujen ohjelma on yksi Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteistä. Sen tavoitteena on edistää miellyttävää, vähähiilistä ja turvallista liikennettä sekä asukkaiden hyvinvointia. Nopeilla kokeiluilla tarkoitetaan tässä tarkasti rajatulla suunnittelulla ja toteutuksella maastoon tehtäviä toimenpiteitä, jotka parantavat jalankulun tai pyöräliikenteen olosuhteita. Toimenpiteet voivat sisältää esimerkiksi kasvillisuuden, värikkäiden pintojen tai valaistuksen hyödyntämistä. Liikkumattomuus aiheuttaa merkittäviä yhteiskunnallisia kustannuksia terveydenhuoltomenojen ja ennen aikaisen kuolemien myötä. Kuntien ja valtion pitäisi kaikin tavoin tukea sellaista liikenne- ja kaupunkisuunnittelua, joka edistää asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia. Tämä tarkoittaa, että liikkumisympäristö on suunniteltava tukemaan aktiivisia liikennemuotoja. Kokeilukulttuurissa on potentiaalia, jota liikkumisympäristön parantamisessa kannattaa hyödyntää: kokeilujen avulla kunnat ja valtio voivat kartuttaa kokemuksia toimivista, kustannustehokkaista liikkumisympäristön ratkaisuista sekä jakaa nämä kokemukset toistettavuuden mahdollistamiseksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen nopeilla kokeiluilla voidaan parantaa ja monipuolistaa liikkumisympäristöä parhaimmillaan merkittävästi. Esimerkiksi värien käyttö, luonnontuntu ja monipuolisuus kasvillisuuden, vihersuunnittelun tai vesiaiheiden kautta sekä yksityiskohtien ylläpitävyys tai poikkeavuus tavanomaisesta ovat asukkaita miellyttäviä ympäristön ominaisuuksia. Nopeiden kokeilujen ohjelma valmistellaan vuonna 2020. Kokeilut toteutetaan ja niiden vaikutukset arvioidaan vuosittain 2021 alkaen järjestettävien, seudun kunnille suunnattujen hakukierrosten perusteella. Yhdellä kokeilukierroksella rahoitusta voidaan ohjelmassa jakaa arviolta 5-8 toimenpiteelle, jolloin hakukierrosten (1-4) ja toimenpiteiden määrän mukaan dokumentoituja toimenpiteitä vaikutuksineen saadaan viidestä joihinkin kymmeneen. Toimivimmat ratkaisut tunnistetaan arvioimalla kokeilujen vaikutukset. Mitä merkittävämpi tehtävä muutos liikkumisympäristöön on, sitä todennäköisemmin myös toimenpiteen vaikutuksia voidaan eritellä ja arvioida. Vaikutusten arviointi ja dokumentointi ovat keskeisiä osia nopeiden kokeilujen ohjelmassa. Kokeilujen vaikutuksia on tarkoitus arvioida kolmella osa-alueella: 1) kokeilun vaikutukset liikkumiseen 2) käyttäjien tyytyväisyys ja kokemukset ja 3) toteutusprosessin toimivuus. Kerättyjä kokemuksia voidaan hyödyntää myös jalankulun ja pyöräliikenteen vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittämisessä. Vaikutusten todentaminen antaa eväitä jalankulun ja pyöräliikenteen toimenpiteiden perusteluviestintään ja edistää omalta osaltaan niiden toteutusta. Työn yhteydessä kerättiin esimerkkejä Suomessa ja muualla maailmalla tehdyistä jalankulun ja pyöräliikenteen nopeasti ja kustannustehokkaasti toteutettavista toimenpiteistä ja kokeiluista. Ideoita on mahdollista hyödyntää sellaisenaan tai soveltamalla. Ideat on koottu raportin liitteenä oleviin toimenpidekortteihin.			
Avainsanat: nopea kokeilu, kokeilukulttuuri, jalankulku, pyöräliikenne, liikkumisympäristön parantaminen, vaikutusten arviointi			
Sarjan nimi ja numero			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 64
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Riikka Kallio och Laura Poskiparta, WSP Finland Oy, Mette Granberg, HRT			Datum 8.7.2020
Publikationens titel: Utnyttjande av försökskulturen för att snabbt förbättra miljön för gång- och cykeltrafiken – förutredning av verksamhetsmodellen			
Finansiär / Uppdragsgivare: Helsingforsregionens trafik HRT			
Sammandrag:			
Det finns en vilja att främja gång- och cykeltrafiken såväl på riksnivå och på Helsingforsregionens och dess kommuners nivå som bland invånarna. Programmet för snabba försök som förbättrar resmiljön för gång- och cykeltrafikanter är en av åtgärderna i Helsingforsregionens MAL 2019-plan för markanvändning, boende och trafik. Målet är att främja en behaglig, koldioxidsnål och trygg trafik samt invånarnas välbefinnande. Med snabba försök avses här noggrant avgränsade konkreta åtgärder som förbättrar förhållandena för gång- och cykeltrafiken. Åtgärderna kan till exempel omfatta utnyttjande av växtlighet, färgglada ytor eller belysning. Stillasittande orsakar betydande sociala kostnader så som ökade hälso- och sjukvårdsutgifter och förtida dödsfall. Kommunerna och staten bör på alla sätt stödja sådan trafik- och stadsplanering som främjar invånarnas hälsa och välbefinnande. Detta innebär att trafikmiljön måste planeras så att den stöder aktiva transportsätt. I försökskulturen finns det potential som lönar sig att utnyttja för att förbättra trafikmiljön: med hjälp av försöken kan kommunerna och staten öka sina erfarenheter av fungerande och kostnadseffektiva lösningar i trafikmiljön samt dela dessa erfarenheter för att möjliggöra upprepning. Genom snabba försök inom gång- och cykeltrafiken kan man i bästa fall förbättra resmiljön och göra den betydligt mångsidigare. Till exempel användning av färger, naturkänsla och mångsidighet via växtlighet, grönplanering eller vattenteman samt överraskningar eller avvikelser i detaljerna från det normala är miljöegenskaper som behagar invånarna. Programmet för snabba försök bereds under år 2020. Försöken genomförs och deras konsekvenser bedöms årligen utgående från ansökningsomgångar som ordnas för kommunerna i regionen från och med år 2021. Under en försöksrunda kan finansieringen i programmet fördelas på uppskattningsvis 5–8 åtgärder, varvid man beroende på antalet ansökningsomgångar (1–4) och antalet åtgärder får från fem upp till tiotals dokumenterade (inklusive effekter) åtgärder. De bästa lösningarna identifieras genom att bedöma effekterna av försöken. Ju mer betydande förändringen i trafikmiljön är, desto mer sannolikt kan även åtgärdens effekter specificeras och bedömas. Konsekvensbedömning och dokumentering är centrala delar av programmet för snabba försök. Avsikten är att bedöma effekterna av försöken inom tre delområden: 1) försökets inverkan på mobiliteten 2) användarnas nöjdhet och erfarenheter och 3) genomförandeprocessens funktion. De insamlade erfarenheterna kan även utnyttjas för att utveckla metoderna för konsekvensbedömning av gång- och cykeltrafikåtgärder. Verifieringen av konsekvenserna stärker motiveringen för gång- och cykelåtgärderna och främjar för sin del genomförandet av dem. I samband med arbetet samlades exempel på snabba och kostnadseffektiva åtgärder och försök inom gång- och cykeltrafiken i Finland och på andra håll i världen. Idéerna kan utnyttjas som sådana eller i anpassad form. Idéerna har samlats i åtgärds korten som bifogats i rapporten.			
Nyckelord: snabba försök, försökskultur, gång, cykeltrafik, förbättring av rörelsemiljön, konsekvensbedömning			
Publikationsseriens titel och nummer			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: finska	Sidantal: 64
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Riikka Kallio and Laura Poskiparta, WSP Finland Oy, Mette Granberg, HSL		Date of publication 8.7.2020	
Title of publication: Using experimental culture to achieve rapid improvements in the environment for walking and cycling – preliminary study on the operating model			
Financed by / Commissioned by: Helsinki Region Transport HSL			
Abstract: Promoting walking and cycling is important nationally as well as on a local level; it is a key goal for the Helsinki region and its municipalities as well as for local residents. The program of quick experiments improving the mobility environment for walking and cycling is one of the measures set out in the Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan (MAL 2019). The aim of the program is to promote attractive, low-carbon and safe transport as well as the wellbeing of residents. In this context, quick experiments mean carefully planned practical measures that improve the physical conditions for walking and cycling. The measures may include the use of vegetation, colorful surfaces and lighting. Inactivity causes significant social costs through higher health expenditure and premature deaths. Municipalities and the state should make every effort to support transport and urban planning that enhances the health and wellbeing of local residents. This means that the mobility environment should be planned so that it supports active modes of transport. Experimental culture has potential that should be used when improving the mobility environment: with the experiments, municipalities and the state can accumulate experience on functional and cost-effective mobility environment solutions and share the lessons so that the solutions can be reproduced. Quick walking and cycling experiments can significantly improve and diversify the mobility environment. For example, the use of colors, natural feeling and diversity based on vegetation, landscaping and water features as well as surprising or exceptional details are environmental characteristics that residents find attractive. The program of quick experiments will be prepared during 2020 and the experiments will be carried out and their impacts assessed on the basis of application rounds for Helsinki region municipalities. The first round will take place in 2021, and in each round, funding can be allocated to between five and eight measures, which means that the number of measures documented on the basis of the number of the application rounds (1-4) and their impacts will in total be between five and a few dozen. The best solutions will be identified by assessing the impacts of the experiments. The more significant the change made in the mobility environment, the easier it is to analyze and assess the impacts of the measure. Assessing and documenting the impacts are key components in the program of quick experiments. The impacts of the experiments will be assessed in three areas: 1) impacts on mobility; 2) satisfaction and experiences of the users; and 3) effectiveness of the implementation process. The lessons learned can also be used in the development of methods for impact assessment of walking and cycling measures. Verifying the impacts also helps to justify different walking and cycling measures and facilitates their implementation. Examples of quick and cost-effective measures and experiments introduced in Finland and other countries to promote walking and cycling were collected as part of the work. The ideas can be used as such or adapted. They are listed in the cards detailing individual measures appended to the report.			
Keywords: agile piloting, experimental culture, walking, cycling, improving the mobility environment, impact assessment			
Publication series title and number			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 64
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport. PO Box 100. 00077 HSL. Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Tausta ja tavoitteet.....	11
1.2	Raportin sisällöstä.....	12
2	Miksi tämä raportti on tehty?	13
2.1	Valtio, seutu, kunnat ja asukkaat haluavat edistää jalankulkua ja pyöräilyä	13
2.2	Toimenpide määritelty MAL 2019 -suunnitelmassa.....	14
2.3	Terveys kaikissa politiikoissa velvoittaa liikenteen ja maankäytön suunnittelua	15
2.3.1	Tavoitteena liikkumaan kutsuva ympäristö	15
2.3.2	Aistit huomioitava kaupunkien suunnittelussa	16
2.3.3	Luontoelementit, värien käyttö ja yllätyksellisyys luovat myönteisiä mielikuvia.....	16
3	Kokeilujen merkitys liikkumisympäristön parantamisessa	18
3.1	Mitä nopeilla kokeiluilla tässä työssä tarkoitetaan?	18
3.2	Miksi kokeilukulttuuria kannattaa hyödyntää liikkumisympäristön kehittämisessä?	19
3.3	Toteutettavissa toimenpiteissä sovellettavia periaatteita.....	19
3.4	Ideoita nopeiksi kokeiluiksi.....	23
3.5	Kokemuksia Espoon ympäristömuotoilun tiimin kokeilusta	23
4	Vaikutusten arviointi	25
4.1	Vaikutusten arvioinnin merkitys ja osa-alueet.....	25
4.2	Jalankulun ja pyöräliikenteen hankkeiden vaikutusten arvioinnin kehittämistä tarvitaan	28
5	Nopeiden kokeilujen ohjelman toimintamalli	30
5.1	Ohjelman määrittely	30
5.1.1	Ohjelman pääperiaate.....	30
5.1.2	Visio, tavoite ja toteutus	31
5.1.3	Toimijoiden roolit ja tehtävät	32
5.1.4	Hakuprosessi	34
5.1.5	Tarvittavat resurssit.....	35
5.2	Nopeat kokeilut suhteessa muihin ohjelmiin ja rahoituskokonaisuuksiin	37
5.3	Lopuksi.....	39
	Lähdeluettelo.....	40

Liiteluettelo

Liite 1: Toimenpidekortit

Liite 2: 24.1.2020 pidetyn sidosryhmätyöpajan tulokset

1 Johdanto

Laadukas ympäristö kutsuu liikkumaan omin avuin. Jalankulun ja pyöräliikenteen nopeilla kokeiluilla tarkoitetaan tässä nopealla aikataululla tehtäviä liikkumisympäristön laatua parantavia toimenpiteitä, joiden vaikutukset arvioidaan ja joiden toteutus ja tulokset dokumentoidaan oppien levittämiseksi sekä toistettavuuden mahdollistamiseksi.

Tähän raporttiin on koottu taustaa, perusteluja ja keinoja liikkumisympäristön parantamiseksi (luvut 1-3), runko nopeiden kokeilujen vaikutusten arvioinniksi (luku 4) sekä toimintamalli kokeiluohjelman toteuttamiseksi (luku 5). Työn perimmäisenä tavoitteena on lisätä jalankulkua ja pyöräliikennettä liikkumisympäristöä parantamalla ja edistää siten miellyttävää, vähähiilistä ja turvallista liikennettä sekä asukkaiden hyvinvointia.

1.1 Tausta ja tavoitteet

Jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristöä parantavilla nopeilla kokeiluilla tarkoitetaan tässä tarkasti rajatulla suunnittelulla ja toteutuksella tehtäviä toimenpiteitä, jotka näkyvät tai kuuluvat maastossa. Kokeilu voi pohjustaa jotain pysyvää tai olla väliaikainen ratkaisu. Lähiympäristön laatua voidaan kokeilussa parantaa esimerkiksi hyödyntämällä kasvillisuutta, maalattuja pintoja, taidetta tai valaistusta. Kuvassa 1 on esitetty esimerkki taskupuistosta, jolla tarkoitetaan kaupunkirakenteessa sijaitsevaa, ympäristön laatua parantavaa pikkupuistoa (Nybacka 2012).



Kuva 1. Paley Parkin taskupuisto New Yorkissa (kuva: Sampo Siklo/Flickr).

Laadukas ympäristö kutsuu liikkumaan omin avuin ja parantaa liikennejärjestelmän tasavaroisuutta sekä kestävyyttä. Laadukas jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuri on yksi keskei-

simmistä tavoista lisätä näiden liikkumismuotojen määrää. Infrastruktuurin uudistaminen laajasti on kuitenkin usein hidasta ja kallista. Paikallisesti liikkumisympäristöä voi silti parantaa myös nopeasti ja pienillä investoinneilla. Kustannustehokkainta liikkumisympäristön parantaminen on siellä, missä ihmisiä liikkuu paljon – esimerkiksi keskusta-alueilla ja asemanseuduilla.

Nopeiden kokeilujen ohjelman konkreettisena tavoitteena on kävelyn ja pyöräliikenteen lisääminen olosuhteita parantamalla. Ohjelmalla halutaan kannustaa Helsingin seudun kuntia parantamaan kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita myös sellaisissa kohteissa tai sellaisilla tavoilla, joita ei aiemmin ole kokeiltu tai joiden vaikutuksia ei varmasti tiedetä etukäteen. Ohjelmaa varten muodostetaan vuosittainen rahoituskokonaisuus, josta Helsingin seudun kunnat voivat hakea rahoitusta toimenpiteiden toteuttamiseksi. Kokeilujen kävelyä ja pyöräliikennettä edistävät teemat ja painopisteet voivat vaihdella eri hakukierroksilla. Tarkoituksena on parantaa kävelyn tai pyöräilyn edellytyksiä erilaisissa kohteissa, arvioida tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia ja dokumentoida toteutus ja tunnistetut vaikutukset. Ohjelman ja toimenpiteiden dokumentoinnin avulla kokeilujen opit saadaan eri tahojen hyödynnettäväksi ja kokeilujen toistettavuus mahdollistetaan.

Nopeiden kokeilujen alustavaa ohjelmointia tehtiin Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelman valmistumisen jälkeen keväällä ja kesällä 2019. Tällöin selvitetiin ohjelman rahoitusmahdollisuuksia, tarvittavia henkilöresursseja, ohjelman rajausta ja toimintamalleja sekä suhdetta muihin vastaaviin ohjelmiin. Ohjelmoinnin yhteydessä kokeilut rajattiin infrastruktuuriin. Alustavaa ohjelmointia käsiteltiin HLJ-toimikunnassa ja Helsingin seudun kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmässä syksyllä 2019. Ohjelmoinnin käsittelyn pohjalta suunnittelua päätettiin jatkaa ja koota aiheesta tämä esiselvitys. Tämän esiselvityksen tavoitteena on perustella, koota yhteen, jäsentää ja tarkentaa alustavassa ohjelmointivaiheessa suunniteltua taustoitusta, toimintamallia ja mahdollisia toimenpiteitä.

1.2 Raportin sisällöstä

Tässä raportissa on esitetty

- perusteluja ja keinoja liikkumisympäristön parantamiseksi
- kokeilukulttuurin periaatteita ja soveltamissyitä
- jo tehtyjä, jalankulkua ja pyöräilyä edistäviä nopeita kokeiluja sekä niiden vaikutuksia
- toimintamalli nopeiden kokeiluiden ohjelman toteuttamiseksi ja vaikutusten arvioimiseksi.

Raportin sisältö on jaettu seuraaviin lukuihin:

Luku 1: Työn lähtökohtien ja sisällön kuvaus

Luku 2: Taustoja ja perusteluja työlle sekä nostoja kirjallisuudesta liikkumisympäristön parantamiseksi

Luku 3: Nopeiden kokeilujen ja kokeilukulttuurin hyödyntämisen esittely

Luku 4: Vaikutusten arvioinnin merkitys sekä runko kokeilujen vaikutusten arvioinniksi

Luku 5: Toimintamalli kokeiluohjelmaksi sisältäen kustannus- ja työmääräarvion.

Lukujen alussa on tiivistelmä luvun keskeisistä nostoista vihreässä laatikossa. Raportin voi pikalukea käymällä läpi nämä laatikot. Lisäksi raportissa on liitteenä työn yhteydessä kootut toimenpidekortit sisältäen kuvaukset nopeista kokeiluista (liite 1) sekä 24.1.2020 pidetyn sidosryhmätyöpajan tulokset (Liite 2).

2 Miksi tämä raportti on tehty?

Jalankulkua ja pyöräliikennettä halutaan edistää niin valtakunnallisesti, Helsingin seudun liikennejärjestelmän tasolla kuin kunnissa. Myös asukkaat kannattavat kestäviin kulkumuotoihin panostamista. Jalankulun ja pyöräliikenteen liikkumisympäristöä parantavien nopeiden kokeilujen ohjelma on yksi Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteistä.

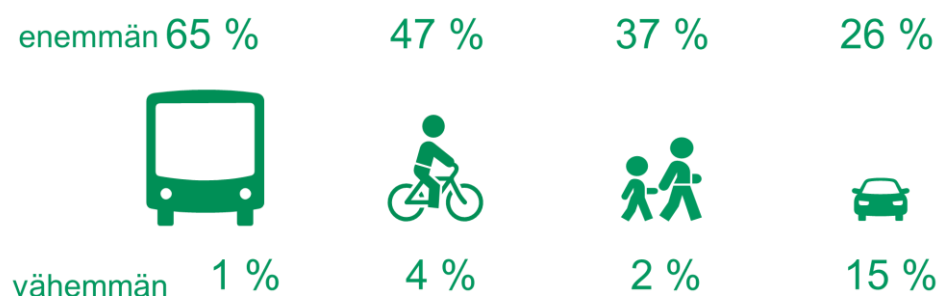
Viihtyisä liikkumisympäristö kannustaa kulkemaan jalan ja pyörällä ja tuottaa siten myönteisiä terveysvaikutuksia. Asukkaiden mielestä liikkumisympäristön viihtyisyyttä parantavia asioita ovat esimerkiksi värit, luonnontuntu ja monipuolinen kasvillisuus, vihersuunnittelun tai vesi-aiheiden käyttö. Myös yksityiskohtien yllättävyys tai poikkeavuus tavanomaisesta miellyttävät monia. Mitä näkyvämpi tehtävä muutos liikkumisympäristöön on, sitä useampi sen todennäköisesti havaitsee ja sitä helpompi myös toimenpiteen vaikutuksia on arvioida.

2.1 Valtio, seutu, kunnat ja asukkaat haluavat edistää jalankulkua ja pyöräilyä

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen on ollut Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa tavoitteena ensimmäisestä, pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 1994:stä lähtien. PLJ 1994:n mukaan *”Kevyt liikenne on perusliikkumismuoto, joka otetaan aina ensisijaisesti huomioon liikenne ratkaisuihin.”* (YTV 1994.)

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelmassa kestäville kulkumuodoille on määritetty kulkumuoto-osuutavoite: jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlasketun kulkumuoto-osuuden pitäisi kasvaa nykyisestä 60 prosentista (v. 2018) 70 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Myös valtiolla on tavoitteena nostaa jalan ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta 30 prosentilla vuodesta 2018 vuoteen 2030 (LVM 2018). Lisäksi useissa Helsingin seudun kunnissa on tavoitteita nostaa pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta: esimerkiksi Järvenpää pyrkii nostamaan pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden 14 prosentista (2018) 20 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä, Helsinki tavoittelee osuuden kasvua nykyisestä 10 prosentista 20 prosenttiin vuoteen 2035 mennessä, ja Espoo pyöräliikenteen osuuden kasvua nykyisestä 9 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2024 mennessä (HSL 2019 ja Järvenpää 2020). Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää konkreettisia, liikkumisympäristöön kohdistuvia parannustoimenpiteitä.

Helsingin seudulla vuonna 2018 tehdyn mielipidekyselyn, MAL-barometrin, mukaan lähes puolet asukkaista haluaa panostaa nykyistä enemmän pyöräliikenteeseen ja yli kolmannes kävelyyn. Eniten asukkaat halusivat panostettavan joukkoliikenteeseen ja vähiten panostamista toivottiin autoliikenteeseen (kuva 2, HSL 2018.) Jalankulku on joukkoliikenteen tärkeä liityntämuoto. Siksi jalankulku ympäristöön panostaminen on tärkeää myös joukkoliikenteen käytön edistämisessä.



Kuva 2. Helsingin seudun yli 15-vuotiaiden asukkaiden vastausten jakauma kysymyksiin eri kulkumuotoihin panostamisesta ("Kuinka paljon asuinkunnassasi pitäisi panostaa seuraaviin liikennemuotoihin?"), N=2802 (HSL 2018).

2.2 Toimenpide määritelty MAL 2019 -suunnitelmassa

Keväällä 2019 Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK), Helsingin seudun liikenteen (HSL) hallitus ja KUUMA-seudun (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti) KUUMA-johtokunta hyväksyivät Helsingin seudun maankäytön, asuminen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2019 -suunnitelman yhtenä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteenä on esitetty pyöräilyn ja kävelyn ketterien kokeiluiden ohjelmaa ([MAL 2019 -suunnitelmaraportti](#) s. 43 ja [MAL 2019:n toimenpidekortit](#) kalvo 41). Nopeiden kokeilujen ohjelma toteuttaa MAL 2019:n kärkitavoitteista (kuva 3) erityisesti vähäpäästöistä ja hyvinvointia seutua.



Kuva 3. MAL 2019 -suunnitelman kärkitavoitteet (HSL 2019).

2.3 Terveys kaikissa politiikoissa velvoittaa liikenteen ja maankäytön suunnittelua

2.3.1 Tavoitteena liikkumaan kutsuva ympäristö

Suomessa sovelletaan terveys kaikissa politiikoissa -periaatetta, jolla tarkoitetaan eri sektoreilla tehtävissä päätöksissä ja niiden toimeenpanossa huomioitavia väestöön kohdistuvia terveysvaikutuksia. Periaatteen mukaisesti terveyttä ei tuoteta ainoastaan terveystalveluiden piirissä, vaan kaikkien toimialojen ja arjen toimijoiden pitää tukea tätä tavoitetta. Olennaisinta on parantaa kansanterveyttä vaikuttamalla sellaisiin terveyden osa-alueisiin, joihin terveyssektorin vaikutusmahdollisuudet ovat rajalliset. Näitä on paljon, sillä arviolta $\frac{3}{4}$ terveyteen vaikuttavista asioista tapahtuu terveyssektorin ulkopuolella. Terveys kaikissa politiikoissa -periaatteen toteuttaminen ehkäisee sairauksia ja edistää terveyttä sekä kestävää kehitystä, kun toimintaa toteutetaan siellä, missä tuloksia voidaan saada pienimmällä voimavarojen käytöllä. (Melkas 2013 ja HSL 2017.)

Liikkumattomuus aiheuttaa merkittäviä yhteiskunnallisia kustannuksia terveydenhuoltomenojen ja ennen aikaisten kuolemien myötä. Kun ympäristö suunnitellaan siten, että se kannustaa aktiivisiin kulkumuotoihin, se toteuttaa terveys kaikissa politiikoissa -periaatetta. Aktiivinen liikkumisympäristö ylläpitää myös ikääntyvän väestön toimintakykyä ja itsenäistä liikkumista. Valtioilla ja kunnilla on merkittäviä mahdollisuuksia vaikuttaa yleiseen terveyteen ja hyvinvointiin liikenteen ja maankäytön suunnittelulla. (HSL 2017.)



Kuva 4. Viheralueet lisäävät jalankulkua, joka puolestaan vähentää kuolleisuutta (kuva: HSL).

Esimerkkejä ympäristön vaikutuksesta liikkumiseen ja edelleen kansanterveyteen on lueteltu alla.

- Jalankululle suunnatuissa ympäristöissä kävellään viikossa keskimäärin 70 minuuttia enemmän kuin muissa ympäristöissä. Turvattomat jalankulkuympäristöt (suuret autoliikenteen määrät, kapeat jalkakäytävät, huonot yhteydet, vaaralliset ylitykset, huono valaistus) puolestaan vähentävät kävelyä.
- 29 minuuttia päivässä kävelevillä on 22 % matalampi kokonaiskuolleisuus kuin vähemmän kävelevillä.
- Alueen käveltävyyden pienikin parantaminen (5 %) lisää ihmisten aktiivisuutta huomattavasti enemmän (32,1 %).

- Kolme tuntia viikossa pyöräilevillä on 28 % matalampi kokonaiskuolleisuus kuin niillä, jotka eivät pyöräile.
- Mitä korkeampi viheralueiden osuus on henkilön asuinalueella, sitä todennäköisemmin henkilö liikkuu työmatkoja ja vapaa-ajan matkoja kävellen tai pyöräillen.
- Viheralueet edistävät koettua terveyttä, elämänlaatua ja mielenterveyttä, ehkäisevät stressiä, vähentävät yksinäisyyden tunnetta ja lisäävät sosiaalisten kontaktien määrää.
- Joukkoliikenteen käyttäjät saavuttavat päivittäisen liikunnan suositellun määrän kolme kertaa todennäköisemmin kuin autoilijat. (HSL 2017.)

2.3.2 Aistit huomioitava kaupunkien suunnittelussa

Tanskalaisen arkkitehti Jan Gehlin mukaan ympäristö kutsuu liikkumaan, kun samalla alueella on asutusta, palveluita ja työpaikkoja, etäisyydet ovat lyhyet ja jalankulun sekä pyöräliikenteen yhteydet kulkevat suorinta reittiä. Tämä mahdollistaa niin kontaktit kuin ihmisten määrästä juontuvan turvallisuudentunteen ja siten elävän kaupungin. (Gehl 2018.)

Ihmisen kävelynopeus on hidas, noin 5 km/h ja katselukorkeus matala, mikä on huomioitava lähtökohta nopeiden kokeilujenkin toteutuksessa. Myös kaupunkitilan muotoilu ja funktio on otettava huomioon nopeiden kokeilujen suunnittelussa: katu kutsuu etenevään liikkeeseen ja sitä kävelläänkin yleensä nopeammin kuin esimerkiksi aukioita, joilla kävelyvauhti hidastuu. Tätä voi verrata veden liikkeeseen, joka on nopeampaa joessa kuin järvessä. (Gehl 2018.)

2.3.3 Luontoelementit, värien käyttö ja yllätyksellisyys luovat myönteisiä mielikuvia



Laadukas ympäristö kutsuu liikkumaan omin avuin.

Koszowski ym. havaitsivat tutkimuksessaan "Impact of the Built Environment on Active Mobility and Physical Activity" (2018), että rakennetun ympäristön laadulla on merkittävä vaikutus aktiiviseen liikkumiseen. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavia tekijöitä olivat esimerkiksi rakennusten viehättävyys ja jalkakäytävien lähellä olevat istutukset, kuten puut ja puistot (esimerkki kuvassa 5). Tutkimuksessa havaittiin, että miellyttävä ympäristö viehättävine rakennuksineen lisää henkilökohtaista turvallisuuden ja mukavuuden tunnetta ja sitä kautta jalankulkua ja pyöräilyä (Koszowski ym. 2018.)

VTT:n tutkimuksessa Asuin ympäristön ominaisuudet ja asukkaan arvot (2010) huomattiin, että tilasuunnittelun yksityiskohdat, laatu ja mahdollisuus luonnon aistimiseen kaupunkiympäristössä olivat asukkaiden mielestä keskeisiä ympäristön laatuun vaikuttavia tekijöitä.

Kuva 5. Penkki, puita ja muita istutuksia
Dublinissa (kuva: Mette Granberg).

Espoon Leppävaarassa ja Vantaan Kartanonkoskella tehtyjen haastattelututkimusten perusteella miellyttäviksi koettuja ominaisuuksia olivat esimerkiksi värien käyttö, monipuolisuus ja vaihtelevuus, yksityiskohtien yllättävyys tai poikkeavuus tavanomaisesta, aukeat ja suojaisat paikat, vesiaiheen olemassaolo ja kaarimuotojen käyttö tilasuunnittelussa.

Puun ja muiden luonnonmateriaalien käyttö tuki myönteisiä mielikuvia, jotka liittyivät esimerkiksi luontoon, kyläidylliin, keskieurooppalaiseen tyyliin, vanhanaikaisuuteen tai moderniuteen. Kielteisesti koettuja ratkaisuja sen sijaan kuvattiin betonierämaaksi tai ne rinnastettiin 1970-luvun lähiörakentamiseen. Myös rakennusten, istutusten ja kulkuväylien hoitamattomuus ja epäsiisteys saivat kielteisiä arvioita. Kielteisinä puolina vastaajat toivat usein esille myös lasten turvallisuuteen vaikuttavia puutteita esimerkiksi liikennejärjestelyissä. (Arvola ym. 2010.)

Myönteisimmät arviot saivat kohteet, joissa luonnontuntu esimerkiksi kasvillisuuden, vihersuunnittelun tai vesiaiheiden avulla oli onnistunut vastaajien mielestä parhaiten. Arvioidut kohteet olivat kaikki asuinrakennusten lomassa sijaitsevia paikkoja, kuten katualueita, puistoja tai pihvoja. (Arvola ym. 2010.) Esimerkki kasvillisuuden ja vesiaiheen hyödyntämisestä on esitetty kuvassa 6.

Kaikissa arvioiduissa kohteissa viherrakentamisen ja luonnon läsnäolon merkitys oli olennaista koetun kauneuden, viihtyvyyden tai rentouttavuuden kannalta. Oman hyvinvoinnin lisäksi luontoyhteyden arvostuksen taustalla oli myös yhteisöllisyyttä ja lapsista huolehtimista, sillä viihtyisä, vehreä ympäristö nähtiin näitä edistävänä tekijänä. (Arvola ym. 2010.)



Kuva 6. Vihreyttä ja vesielementti Vermonniityn asuinalueella Espoossa (kuva Mette Granberg).

3 Kokeilujen merkitys liikkumisympäristön parantamisessa

Jalankulun ja pyöräliikenteen nopeilla kokeiluilla tarkoitetaan tässä maastossa näkyviä tai kuuluvia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on parantaa liikkumisympäristöä kustannustehokkaasti. Kokeiluille on tyypillistä käyttäjälähtöisyys, lyhyt aikataulu ideasta kokeiluun sekä nopea ja oppiva testaaminen. Nopeiden kokeilujen ja pilotoinnin erona on, että pilottiprojekti on pidemmälle suunniteltu ja sen odotetaan onnistuvan, kun taas nopea kokeilu voidaan toteuttaa pilottia vähemmällä ennakkovalmistelulla. Kokeilukulttuurin avulla kunnat ja valtio voivat hyödyntää kokeilemalla oppimista ja toteuttaa innovatiivisia, paikallisia, edullisia projekteja nopealla aikataululla. Kokeilu ei ole epäonnistunut, vaikka kokeilun lopputulos ei olisikaan odotettu, jos kokeilusta on opittu. Espoon kaupungin kokemusten mukaan onnistuneissa, asukkaita osallistavissa kokeiluissa tärkeää on esimerkiksi ketteryys toimia tuloksellisesti kaupungin sisällä sekä riittävien henkilöresurssien turvaaminen.

Työn yhteydessä kerättiin esimerkkejä Suomessa ja muualla maailmalla tehdyistä jalankulkua ja pyöräliikennettä edistävästä nopeasti ja kustannustehokkaasti toteutettavista toimenpiteistä. Suurinta osaa ideoista on mahdollista soveltaa sellaisenaan tai hyödyntämällä ideaa erilaisessa, Helsingin seudulle soveltuvassa ympäristössä. Ideat on koottu raportin liitteenä oleviin toimenpidekortteihin.

3.1 Mitä nopeilla kokeiluilla tässä työssä tarkoitetaan?

Nopeat kokeilut ovat kevyellä suunnittelulla ja toteutuksella tehtäviä toimenpiteitä, joiden tavoitteena on testata, saadaanko ratkaisusta toivotun kaltainen hyöty. Nopeille kokeiluille on tyypillistä käyttäjälähtöisyys, lyhyt aikataulu ideasta kokeiluun sekä kokeilulla tuotetun ratkaisun oppiva testaaminen (Motiva 2020).

Tässä työssä nopeat kokeilut on rajattu tarkoittamaan jalankulun ja pyöräliikenteen toimenpiteitä, jotka näkyvät tai kuuluvat maastossa. Nopean kokeilun toteuttajataho voi olla kunta tai valtio tai nämä yhdessä. Kokeilu voi olla muutamasta viikosta joihinkin kuukausiin kestävä väliaikainen ratkaisu tai pysyvä toteutus. Kokeilun tarkoituksena on parantaa kävelyn tai pyöräilyn olosuhteita siten, että jalan tai pyörällä liikkuvat kokevat muutoksen parannukseksi aiempaan ja että se mahdollistaa jalan tai pyörällä liikkuvien määrän kasvun. Monet kokeiluista sopivat myös taktisen urbanismin käsitteen alle. Taktisella urbanismilla tarkoitetaan kaupunkikeskustojen kehittämistä toteutuskustannuksiltaan edullisilla, usein väliaikaisilla matalan kynnyksen toimenpiteillä (Lamuela 2020).

Nopeille kokeiluille ominaista on kokeilemalla oppiminen. Nopea kokeilu ei ole epäonnistunut, vaikka kokeilun lopputulos ei olisikaan odotettu, jos kokeilusta on opittu (Motiva 2020). Nopeiden kokeilujen ja pilotoinnin erona onkin se, että pilottiprojekti on pidemmälle suunniteltu ja sen odotetaan onnistuvan, kun taas nopea kokeilu voidaan toteuttaa vähemmällä ennakkovalmistelulla. Nopeiden kokeilujen avulla voidaan ottaa opit käyttöön niin parhaista kuin huonoiksi osoittautuvista ratkaisuista. (Forum Virium 2017.)

Onnistuneen nopean kokeilun tunnusmerkkejä ovat:

- kokeiltava ratkaisu vastaa asetettuun tavoitteeseen
- kokeilu testaa muutosta tavalla, jota ei ole aikaisemmin sovellettu
- kaikki ratkaisun kannalta olennaiset toimijat ovat sitoutuneita mukaan kokeiluun
- toteuttajatiimillä on käytössään riittävät resurssit
- kokeilun vaikutuksista kerätään kattavasti tietoa sekä ennen kokeilua, sen aikana että sen jälkeen
- kokeiltava ratkaisu on sovellettavissa useisiin kohteisiin (Motiva 2020).

3.2 Miksi kokeilukulttuuria kannattaa hyödyntää liikkumisympäristön kehittämisessä?

Infrastruktuurin kattava uudistaminen on hidasta ja kallista. Paikallisesti liikkumisympäristöä voi parantaa myös nopeasti ja pienillä investoinneilla. Kustannustehokkainta liikkumisympäristön parantaminen on siellä, missä ihmisiä liikkuu paljon – esimerkiksi keskusta-alueilla ja asemanseuduilla. Nopeiden kokeilujen avulla voidaan pienillä resursseilla löytää ratkaisuja, joita voidaan hyödyntää monessa paikassa ja saada siten aikaan merkittäviä vaikutuksia.

Kokeiluilla voidaan parhaimmillaan löytää ratkaisuja monimutkaisiin ongelmiin, synnyttää uudenlaisia yhteistyöverkostoja ja saada aikaan osallisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksia. Pahimmillaan kokeilu voi epäonnistua, minkä vuoksi kokeilukulttuurin hyväksyminen ja vakiinnuttaminen edellyttävät epävarmuutta sietävää toimintakulttuuria. Nopeiden kokeilujen rahoittajat joutuvat vaikeimmillaan rahoittamaan asiaa, jonka lopputuloksesta tai toimivuudesta ei ole varmuutta. On kuitenkin muistettava, että jokaisesta kokeilusta saadaan tärkeitä oppeja, vaikka lopputulos ei olisikaan odotetun kaltainen. (Motiva 2020.) Liikkumisympäristön nopeiden kokeilujen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

Nopeiden kokeilujen kautta kunnat ja valtio voivat hyödyntää yksityissektorinkin soveltamaa kokeilukulttuuria paikallisissa, innovatiivisissa, nopeasti toteutettavissa, edullisissa projekteissa, joista opitaan ja joiden vaikutukset selvitetään ja dokumentoidaan. Tällöin parhaimmat jalankulkua ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet voidaan myös monistaa uusiin kohteisiin. Lisäämällä aktiivista liikumista nopeilla kokeiluilla edistetään ennen kaikkea asukkaiden hyvinvointia ja sitä kautta myös kansanterveyttä.

Lisäksi nopeat kokeilut voivat tukea sosiaalisesti kestävästä kaupunkiseutua, jonka yksi osa on ihmisten ja heidän välisensä vuorovaikutuksen mahdollistaminen. Sosiaalisen kestävyuden tavoittelu haastaa perinteisiä rakenne- ja organisaatiokeskeisiä suunnittelulähtökohtia. Myös kokeilun arvioinnissa voidaan hyödyntää kokemusperäistä tietoa kaupunkitilan vaikutuksista. (Kuitunen 2019.) Nopeilla kokeiluilla ja niiden monipuolisella vaikutusten arvioinnilla voidaan edistää kaikkea tätä.

3.3 Toteutettavissa toimenpiteissä sovellettavia periaatteita

Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista kevyillä ja väliaikaisilla toimenpiteillä on maailmalla ja Suomessa tehty erilaisista lähtökohdista. Osassa hankkeista tavoitteena on ollut asukkaiden osallistamisen lisääminen (esimerkiksi Espoon kokeilut, ks. luku 3.5). Joissain taas lähtökohtana on ollut hyödyntää ympäristötaiteessa prosenttiperiaatetta, jonka mukaan osa rakenushankkeen kustannuksista käytetään taiteeseen (Pulkkinen 2019). Lähtökohdista riippumatta valtaosa näistä toimenpiteistä edesauttaa myös tavoitetta lisätä kävelyä ja pyöräliikennettä niiden olosuhteita parantamalla.

Nopeiden kokeilujen suunnittelussa on noudatettava Gehlin esittämää periaatetta aistien huomioimisesta. Keskustojen ja aluekeskustojen hyvien katselun, kuuntelun, keskustelun, istumisen, seisomisen ja kävelyn olosuhteiden kehittäminen parantavat kestävyyttä ja ihmisläheisyyttä sekä mahdollistavat kohtaamiset. (Gehl 2018.) Kaikkia näitä voi parantaa nopeastikin. Vaikka jalankulun ja pyöräliikenteen nopeilla kokeiluilla ei voida vaikuttaa aluekeskustojen rakenteeseen, voidaan niillä kuitenkin parantaa ja monipuolistaa liikkumisympäristöä parhaimmillaan merkittävästi.

Nopeiden kokeilujen suunnittelussa hyödynnettäviä Gehlin esittämiä suunnitteluratkaisuja hyvään kaupunkitilaan ovat esimerkiksi

- mukavien istumapaikkojen tarjoaminen
- hyvä valaistus pimeällä
- värien käyttö (esimerkki värien hyödyntämisestä kuvassa 7)



Kuva 7. Piritorista Kallion katutaidetoriksi: Laura Lehtisen teos *Kemut meren äärellä* maalattiin yhteistyössä asukkaiden kanssa yhden viikonlopun aikana kesällä 2017 (Helsinki Urban Art 2019, kuva vasemmalla: Ahti Launis, Helsinki Urban Art ry & taiteilija Laura Lehtinen, kuva oikealla: Google Maps).

Myös luonnontunnon lisääminen monipuolisin tavoin sopii lähtökohtaisesti nopeiden kokeilujen aiheeksi. Vaikka nopeiden kokeilujen lähtökohtana on kustannustehokkuus, ei se tarkoita, etteikö muutos liikkumisympäristössä voisi olla merkittävä. Värien käyttö esimerkiksi yhteisöllisissä katu-taideteoksissa voi muuttaa ympäristöä merkittävästi ja olla kustannuksiltaan silti alhainen toteuttaa. Toisaalta pienikin muutos liikkumisympäristössä voi olla merkittävä, vaikkei se välttämättä ensisilmäyksellä siltä näyttäisikään. Kuvassa 8 on esitetty visuaalisesti vaatimatonta, mutta ympäristöön silti merkittävästi vaikuttava toimenpide. Mitä suurempi muutos – joko toiminnallinen tai visuaalinen – liikkumisympäristöön tehdään, sitä helpommin havaittava se on ja myös vaikutusten arviointi on todennäköisesti helpompaa kuin hyvin pienen mittakaavan kokeiluissa. Yllätyksellisyys ja tavanomaisuudesta poikkeavuus on noussut esille myös asukkaiden arvostamina elementteinä (ks. luku 2.3.3).



Kuva 8. Vilnan vanhassa kaupungissa autoliikenteeltä viikonlopuksi suljettu katu, toteutuksena tuoli ja lautta (kuva: Mette Granberg).

Valaistus on tehokas tapa lisätä ympäristön miellyttävyyttä erityisesti pimeään aikaan, jota Helsingin seudulla on useita kuukausia vuodessa. Kuvissa 9-11 on esitetty valaistuksella tehtyjä liikkumisympäristön toimenpiteitä. Muita esimerkkikuvia erilaisista toimenpiteistä on esitetty liitteessä 1 Toimenpidekortit.



Kuva 9. Vasemmalla Alberganportin alikulkutunneli Espoon Leppävaarassa ennen ja oikealla jälkeen Love, Love (Tunnel of Love) -valotaideteoksen toteutuksen (kuvat: Mette Granberg), katso myös Liite 1: toimenpidekortit, kortti 6 Alikulkujen viihtyisyyden parantaminen.



*Kuva 10. Pimeys tekee valosta vaikuttavan:
Gallerian valotaideteos Espoon Leppävaaras-
sa (kuvat Mette Granberg).*



Kuva 11. Nijmegenissä Hollannissa sijaitseva interaktiivinen alikulkutunneli, jossa pyöräilymäärät vaikuttavat valaistukseen (kuva Riikka Kallio/WSP).

Osa toimenpiteistä voi olla väliaikaisia ja osa pysyviä. Erityisesti pysyvien mutta myös väliaikaisten toteutusten osalta kokeilujen huollon ja ylläpidon huomiointi on tärkeää. Kuluneet maalipinnat ja huonosti hoidettu kasvillisuus kääntyvät helposti ympäristön parantamisen tarkoitusta vastaan. Myös talviolosuhteet on pidettävä mielessä kokeiluja toteutettaessa: lumi ja jää saattavat peittää mahdolliset katumaalaukset osan aikaa vuodesta ja ajoesteiden tai kukkalaatikoiden sijoittelussa pitää huomioida auraus. Lisäksi mikäli kasvien halutaan talvehtivan, on se huomioitava sopivien kasvien valinnan lisäksi istutusastioissa.

3.4 Ideoita nopeiksi kokeiluiksi

Tämän työn yhteydessä kerättiin esimerkkejä Suomessa ja muualla maailmalla tehdyistä jalankulkua ja pyöräliikennettä edistävästä nopeasti ja kustannustehokkaasti toteutettavista toimenpiteistä ja kokeiluista. Esimerkkinä toimivien ideoiden on tarkoitus toimia inspiraationa ja tiedon lähteenä nopeiden kokeilujen toteuttamiseen Helsingin seudulla. Esimerkit on koottu aiheeseen liittyvistä julkaisuista sekä verkkohakujen pohjalta. Julkaisujen lähteet löytyvät lähdeluettelosta.

Ideoita on mahdollista soveltaa sellaisenaan tai vaihtoehtoisesti hyödyntämällä ideaa erilaisessa, Helsingin seudulle soveltuvassa ympäristössä. Kerätyt ideat ja esimerkit on koottu liitteenä 1 oleviin Nopeiden kokeilujen toimenpidekortteihin ryhmiteltynä seuraaviin teemoihin:

1. Liikenteen rauhoittaminen hidasteilla
2. Liikenteen rauhoittaminen liittymäaluetta kaventamalla
3. Viihtyisyyden lisääminen katutilassa
4. Viihtyisyyden lisääminen oleskeluun
5. Viihtyisyyden lisääminen pysäkeillä
6. Viihtyisyyden lisääminen alikuluissa
7. Kylätiet kävelyyn ja pyöräilyyn
8. Pyöräliikenteen ratkaisuja
9. Liikenneturvallisuus ja pimeys.

Jokaiseen toimenpidekorttiin on kerätty kuvamateriaalia ja kuvaus toteutusta kokeiluista tai toimenpiteistä. Eri toimenpidekorttien kuvaukset vaihtelevat sen mukaan, miten paljon tietoa on ollut saatavilla. Toimenpidekorkeissa on esitelty ratkaisu ja ratkaisulla tavoitellut vaikutukset, toteutuneet vaikutukset, toteutuskustannukset, kuvaus suunnitteluprosessista sekä arvio kokeilun tai toimenpiteen soveltuvuudesta Helsingin seudulle.

3.5 Kokemuksia Espoon ympäristömuotoilun tiimin kokeilusta

Espoon kaupungin ympäristömuotoilun tiimillä oli huhtikuusta 2018 huhtikuuhun 2019 kestänyt kokeilu, jonka tavoitteena oli selvittää, voiko ympäristömuotoilijan työtä ja sen vaikuttavuutta lisätä henkilöresursseja kasvattamalla. Toimenpide oli osa poikikihallinnollista Osallistuva Espoo -kehitysohjelmaa, jonka avulla edistetään asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen osallistumista. Espoon pitkän tähtäimen tavoitteena on, että Espoossa on Suomen toimivin demokratia ja osallistuvimmat kuntalaiset. (Espoon kaupunki 2019.)

Espoon vuoden kestäneen kokeilun aikana kävi ilmi, että suurin osa asukkaiden ideoimista hankkeista liittyi fyysiseen ympäristöön. Kokeilun raportissa on todettu, että asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen mukaan ottaminen onnistuneesti lähiympäristön kehittämiseen vaatii kiteytetysti kolmea asiaa: **uskottavuutta, ketteryyttä ja yhdenvertaisuutta**. (Espoon kaupunki 2019.)

Uskottavuudella tarkoitetaan sitä, että asukkaiden on nähtävä tiimi toimintakykyisenä. Tämä edellyttää esimerkiksi riittäviä henkilöresursseja, jotta asukkaiden yhteydenottoihin voidaan reagoida ja projekteja edistää. Toteutus on sujuvaa, kun kaupungin muu henkilöstö suhtautuu myönteisesti asukkaiden projektien edistämiseen ja yhteistyö osallistamista tukevan tiimin kanssa toimii. Espoon ympäristömuotoilun tiimi sai asukkailta paljon myönteistä palautetta nopeasta reagoinnista asukkaiden ideoihin, mikä lisäsi luottamusta koko kaupungin organisaatioon. (Espoon kaupunki 2019.)

Ketteryys toteutui Espoossa siten, että ympäristömuotoilijat toimivat liikkuvasti ja irrallaan kaupungin eri yksiköistä. Yksiköiden rajat ylittävä tiimin toiminta yhdisti myös muuta henkilökuntaa projektien kautta, mikä on tärkeä turvattava asia. Joustava työtapa sekä työpisteen että työaikojen suhteen nähtiin tärkeäksi, samoin tehokkaat viestintäkanavat ja monikielisyyden turvaaminen. Kaupungin sisäiseen tunnettuuteen on myös panostettava, jotta ketterä dialogi ja tiedonvaihto toimivat. (Espoon kaupunki 2019.)

Asukkaiden **yhdenvertaisen** kohtelun näkökulmasta ensisijainen resurssi asukkaiden tukemiseksi olivat tiimin jäsenet. Se, ettei tiimillä ollut omaa budjettia tuntui alussa haastavalta projektien rahoittamisen näkökulmasta. Vuoden aikana kuitenkin selvisi, että kaupungin ulkopuolisia rahoitusvaihtoehtoja on olemassa ja myös kaupungin omia avustuksia oli saatavilla. Rahoitusta löytyi lisäksi yllättävän joustavasti kaupungin eri yksiköiden budjeteista ja kehitysohjelmista. Asukkaiden projektit tulivat kokeilun aikana pitkälti jo aiemmin aktiivisesti kaupungissa toimineilta asukkailta. Yhdenvertaisuuden mahdollistamiseksi olisi pohdittava myös sitä, miten vaikuttamismahdollisuudesta viestitään muille kuin jo aktiivisille asukkaille. (Espoon kaupunki 2019.)

4 Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi ja dokumentointi ovat keskeisiä osia nopeiden kokeilujen ohjelmassa. Ohjelma tarjoaa kunnille apua kokeilujen vaikutusten arvioinnissa, minkä toivotaan kannustavan ohjelmaan osallistumiseen. Kokeilujen vaikutuksia on tarkoitus arvioida seuraavalla kolmella osa-alueella:

- 1) kokeilun vaikutukset ihmisten liikkumiseen ja käyttäytymiseen
- 2) käyttäjien tyytyväisyys ja kokemukset
- 3) toteutusprosessin, vuorovaikutuksen ja tiedotuksen onnistuminen.

Nopeiden kokeilujen ohjelmassa tehtäviä vaikutusten arviointeja ja niissä kerättyjä kokemuksia voidaan hyödyntää myös jalankulun ja pyöräliikenteen vaikutustenarvioinnin menetelmien kehittämisessä. Vaikutusten todentaminen antaa eväitä jalankulun ja pyöräliikenteen toimenpiteiden perusteluviestintään ja edistää omalta osaltaan niiden toteutusta.

4.1 Vaikutusten arvioinnin merkitys ja osa-alueet

Vaikutusten arviointi ja dokumentointi ovat olennainen osa nopeiden kokeilujen ohjelmaa. Jos vaikutuksia ei arvioida tai dokumentoida kattavasti, ei kokeiluista voida oppia eikä saatuja oppeja pystytä jakamaan. Vaikutusten arviointi on tärkeässä osassa kokeilujen toistettavuuden kannalta – vain sellaisia toimenpiteitä ollaan valmiita toteuttamaan laajasti, joiden voidaan osoittaa olevan kustannustehokkaita ja vaikuttavia.

Monet seudun kunnat ovat jo toteuttaneet nopeiden kokeilujen kaltaisia toimenpiteitä, mutta toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu, analysoitu ja raportoitu vähän, jos lainkaan. Ohjelman tarjoaman avun kokeilujen vaikutusten arviointiin toivotaan olevan kunnille etu ja houkutin osallistua ohjelmaan.

Vaikutusten arviointi voidaan jakaa kolmeen osa-alueeseen, joista jokaisesta tulee vaikutusten lisäksi kerätä perustiedot käytetyistä raha- ja henkilöresursseista sekä tehdyistä toimenpiteistä. Arvioinnin osa-alueet ovat:

- 1) kokeilun vaikutukset ihmisten liikkumiseen ja käyttäytymiseen
- 2) käyttäjien tyytyväisyys ja kokemukset
- 3) toteutusprosessin, vuorovaikutuksen ja tiedotuksen onnistuminen.

Kokeilujen vaikutusten arvioinnin tulisi olla mahdollisimman kattava, mutta toisaalta helposti ja kevyesti toteutettava, jotta vaikutusten arviointiin käytettävä työ- ja rahamäärä olisivat suhteessa kokeilun toteutukseen käytettäviin resursseihin. Tästä huolimatta on mahdollista, että kokeilujen vaikutusten arviointiin tarvittava henkilötyö saattaa joidenkin toimenpiteiden osalta olla suurempi kuin itse toimenpiteen toteutuksen henkilötyö. Vaikutusten sujuvan arvioinnin varmistamisessa voidaan hyödyntää etukäteen erilaisille kokeiluille valmisteltuja alustavia toimintamalleja.

Sidosryhmätyöpajassa (24.1.2020, liite 2) yhtenä teemana oli pohtia nopeiden kokeilujen vaikutusten arvioinnin tietotarpeita ja menetelmiä. Tietotarpeet jakautuivat työpajassa edellä mainitun kolmi-

jaon mukaisesti (vaikutukset liikkumiseen, kokemuksiin ja prosessiin) ja menetelmiä pohdittiin sekä laadullisen arvioinnin että määrällisen arvioinnin tarpeisiin. Työpajan tulosten pohjalta on koottu taulukot esiin tulleista tietotarpeista ja niiden selvittämiseksi suositeltavista tutkimusmenetelmistä.

Tutkittavia asioita ja käytettäviä menetelmiä on priorisoitu sekä menetelmään tarvittavan tekniikan että henkilötöön kannalta: ensimmäiseen kategoriaan on koottu tutkimukset, joiden tekeminen on mahdollista olemassa olevilla teknisillä menetelmillä ja kohtuullisilla kustannuksilla ja joista saatavien tietojen on katsottu olevan erityisen tarpeellisia kokeilujen vaikutusten arvioinnissa. Taulukoissa on arvioitu myös erilaisten menetelmien soveltuvuutta eri tyyppisten kokeilujen vaikutusten arviointiin. Taulukoissa 1 ja 2 käytettyjen soveltuvuuden numeroiden selitteet ovat:

- 1) Suojateiden liikenneturvallisuuden parantaminen
- 2) Autoliikenteen rauhoittaminen
- 3) Kävelyn viihtyisyyden parantaminen
- 4) Alikulkujen, asematunnelien parantaminen
- 5) Pysäkkien parantaminen
- 6) Pyörätieratkaisut
- 7) Pyöräpysäköintiratkaisut.

Kootut tiedot eivät ole vielä valmis suunnitelma nopeiden kokeilujen vaikutusten arviointiin, mutta ne antavat hyvän pohjan jatkosuunnitteluun. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tulee todennäköisesti esille muitakin tutkimuksissa huomioitavia asioita, joista joitain on lueteltu alla.

- Ennen- ja jälkeen-liikennemääriin voivat vaikuttaa monet muutkin tekijät kuin toteutettu toimenpide, esimerkiksi säätila, tapahtumat, loma-ajat.
- Muutoksen merkittävyys vaikuttaa arviointiin: kovin pieniä ympäristön muutoksia voi olla vaikea tutkia, jos suurin osa liikkujista ei ole kiinnittänyt niihin huomiota.
- Jos liikkumisen muutoksen arviointia tehdään haastattelemalla alueella liikkuvia ihmisiä toimenpiteen jälkeen, pitää huomioida, että tuloksissa on vinoutumaa (positiiviseen suuntaan): ne, jotka eivät pidä uudistuksesta ovat vaihtaneet reittiä muualle, eivätkä ole vastaamassa kyselyyn.

*Taulukko 1. Koonti priorisoiduista tärkeimmistä vaikutuksista ja niiden selvittämiseksi suositelluista menetelmistä. Soveltuvuus-sarakkeen numeroiden merkitys: 1. suojateiden liikenneturvallisuuden parantaminen, 2. autoliikenteen rauhoittaminen, 3. kävelyn viihtyisyyden parantaminen, 4. alikulku-
jen, asematunnelien parantaminen, 5. pysäkkien parantaminen, 6. pyörätieratkaisut, 7. pyörä-
pysäköintiratkaisut.*

Tutkittava asia		Tarkennus	Menetelmä		Soveltuvuus
LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET	1.	Liikennemäärät ennen ja jälkeen kokeilun toteuttamisen	Kävelijät	laskennat, käsin- tai konelaskenta	1, 2, 3, 4, 5
			Oleskelijat	Havainnointi	(2), 3
			Pyöräliikenne	Laskennat käsin tai koneella	1, 2, (3), 4, 6, 7
			Autoliikenne	Laskennat automaattisesti tai käsin	2, (3), (6)
	2.	Nopeudet ennen ja jälkeen kokeilun toteuttamisen	Autoliikenne	Tutkamittaus (automaattinen)	1, 2, (3), (6)
KÄYTTÄJIEN KOKEMUKSET	3.	Käyttäjien kokemukset ennen ja jälkeen kokeilun toteuttamisen	Tyytyväisyys muutokseen	Kysely/haastattelu paikan päällä tai alueen asukkaille jaettu kysely/ nettikysely	Kaikki
			Muutokset turvallisuuden tunteessa	Kysely/haastattelu paikan päällä tai alueen asukkaille jaettu kysely / (lyhyt) nettikysely	Kaikki
	4.	Liikkumisen muutokset, käyttäjien oma näkemys	Liikkumisen useus	Kysely paikan päällä / nettikysely	Kaikki
			Reitinvalinnat	Karttakysely, esim. Maptionnaire	Kaikki
PROSESSI	5.	Kustannukset	Suunnittelu	Kunnassa toteutuksessa vastaavalle lähetettävä nettikysely, jossa vastausvaihtoehtoja mahdollisimman paljon valmiina (toimii osin myös tarkistuslistana). Kuu-kausittainen seurantaraportointi ja loppuraportointi erikseen.	Kaikki
			Investointi		
			Ylläpito (arvio)		
	6.	Vuorovaikutus	Yhteistyö eri tahojen välillä (viranomaiset, sidosryhmät)		
			Asukasvuorovaikutus		
			Tiedotus		
	7.	Aikataulu ja resurssit	Varattu aika ja sen riittävyys		
			Henkilötyön määrä		
	8.	Lupamenettelyt	Tarvitut luvat		
	9.	Onnistuminen	Toteuttajien tyytyväisyys		

Taulukko 2. Koonti vaikutuksista ja niiden selvittämiseksi suositelluista menetelmistä, joita ehdotetaan otettavaksi mukaan tutkimuskehikkoon, jos resurssit sen mahdollistavat. Soveltuvuus-sarakkeen numeroiden merkitys: 1. suojateiden liikenneturvallisuuden parantaminen, 2. autoliikenteen rauhoittaminen, 3. kävelyn viihtyisyyden parantaminen, 4. alikulkujen, asematunnelien parantaminen, 5. pysäkkien parantaminen, 6. pyörätieratkaisut, 7. pyöräpysäköintiratkaisut.

Tutkittava asia			Tarkennus	Menetelmä	Soveltuvuus
LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET	1.	Liikennemäärät ennen ja jälkeen kokeilun toteuttamisen	Muutokset ihmisryhmissä	Havainnointi / Konenäkölaskennat	3, 4, 6
			Muutokset aikajakaumissa	Konelaskennat	3, 4
			Vertailukohteen laskennat	Konelaskennat	3, 4, 6
	2.	Nopeudet	Autot	Konenäkö	2, (6)
			Pyörät, jalankulkijat	App, jolla voi seurata koko reitin nopeutta	2, 6
	3.	Turvallisuus	Läheltä piti -tilanteet	Havainnointi / videokuvaus	1, 2, (6)
	4.	Tilan käyttö	Tilan käytön havainnointi	Havainnointi / videokuvaus (drone)	3
5.	Toimivuus talvioissa	Tilan käytön havainnointi	Havainnointi / videokuvaus	1, 2, 3, 6, 7	
6.	Reitinvalinnat	Pyörät, jalankulkijat	App, jolla voi seurata reittejä	2, 3, 4, 5, 6, 7	
7.	Muutokset ilkilvaltaan		Havainnointi, kunnossapitäjien tilastot?	3, 4, 5	
KÄYTTÄJIEN KOKEMUKSET	8.	Käyttäjien kokemukset	Samat kuin 1. prioriteetissä	Pienempi otanta, mutta kaikki käyttäjäryhmät edustettuina ja valittu satunnaisotannalla → edustavampi tulos.	Kaikki
			Kokemusperäinen laajempi tieto	Koulujen, asukasyhdistysten ym. kautta haastattelemalla	Kaikki
			Muutos ihmisten halussa osallistua lähiympäristön kehittämiseen	Kyselytutkimus	2, 3, 4, 5
			Toimivuus talvioissa	Kyselytutkimus	2, 3, 6, 7

4.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen hankkeiden vaikutusten arvioinnin kehittämistä tarvitaan

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistä pidetään useissa strategioissa tärkeänä niin tasa-arvoisen, ympäristöllisesti kestävänsä kuin terveellisen liikennejärjestelmän näkökulmasta. Vaikka pyöräliikenteen ja jalankulun hankkeita halutaan edistää, ei niiden vaikutuksia juurikaan yleensä selvitetä tai tutkita. Monet jalankulun ja pyöräliikenteen hankkeiden vaikutukset ovat myös hankalasti mitattavissa, eikä esimerkiksi MAL-suunnittelussa käytetty Helmet-liikennemalli kykene niitä juurikaan huomioimaan. Esimerkiksi Helsingin kaupungin julkaisussa Kävelyn vaikutusten arviointi liikennejärjestelmäsuunnittelussa (Haapamäki ym. 2020) syiksi esitetään esimerkiksi seuraavia:

- arviointimenetelmät ja -kehikot on kehitetty valtakunnallisten yhteyksien arviointiin
- kävelyä sisältävillä matkoilla pääasiainen kulkutapa voi olla jokin muu kuin kävely
- yleisesti käytettyjen liikennemallien aluejako on jalankulun näkökulmasta usein liian iso, eikä siksi sovellu arviointeihin

- liikennemallien verkkokuvaukset eivät toimi kävelyn arvioinnissa, sillä kävelyverkkoa ei ole kuvattu tarpeellisella tasolla, eikä lähtötietoa kävelymääristä välttämättä ole. (Haapamäki ym. 2020.)

Jokaiseen matkaan liittyy kävelyä vähintään matkan alussa ja lopussa. Päätöksentekoa ja suunnittelua tukevista arvioinneista jääkin merkittäviä vaikutuksia pois, jos vaikutuksia jalankulkuun ei arvioida (Haapamäki ym. 2020).

Niin kauan kuin jalankulun ja pyöräliikenteen toimenpiteiden vaikutuksia ei voida osoittaa, voi niiden toteutusperusteita olla vaikea esittää ja siten myös toteutuksen edistäminen voi hankaloitua. Nopeiden kokeilujen ohjelmassa tehtäviä vaikutusten arviointeja ja niissä kerättyjä kokemuksia voidaan hyödyntää myös jalankulun ja pyöräliikenteen vaikutustenarviointimenetelmien kehittämisessä.

5 Nopeiden kokeilujen ohjelman toimintamalli

Nopeiden kokeilujen ohjelman tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä toteuttamalla ketterästi ja kustannustehokkaasti tehtäviä liikkumisympäristön parantamistoimenpiteitä. Toimivimmat ratkaisut tunnistetaan arvioimalla kokeilujen vaikutukset. Nopeiden kokeilujen ohjelma valmistellaan vuonna 2020 ja kokeilut toteutetaan ja niiden vaikutukset arvioidaan vuosittain 2021 alkaen järjestettävien hakukierrosten perusteella. Ohjelman toteutukseen osallistuvat HSL, Väylävirasto, Traficom, Uudenmaan ELY-keskus ja seudun kunnat. Yhdellä kokeilukierroksella rahoitusta voidaan ohjelmassa jakaa arviolta 5-8 toimenpiteelle, jolloin hakukierrosten (1-4) määrästä ja toimenpiteiden kustannuksista riippuen dokumentoituja toimenpiteitä vaikutuksineen saataisiin viidestä joihinkin kymmeneen.

Ohjelmaan tarvittavat resurssit sisältävät 1) toimenpiteiden toteutuskustannukset 2) ohjelman fasilitoinnista aiheutuvat konsultointikustannukset 3) ohjelmaan osallistuvien tahojen henkilötöön.

Kokeilukulttuurissa on potentiaalia, jota liikkumisympäristön parantamisessa kannattaa hyödyntää: kokeilujen avulla kunnat ja valtio voivat kartuttaa kokemuksia toimivista liikkumisympäristön ratkaisuista sekä jakaa nämä kokemukset toistettavuuden mahdollistamiseksi.

5.1 Ohjelman määrittely

5.1.1 Ohjelman pääperiaate

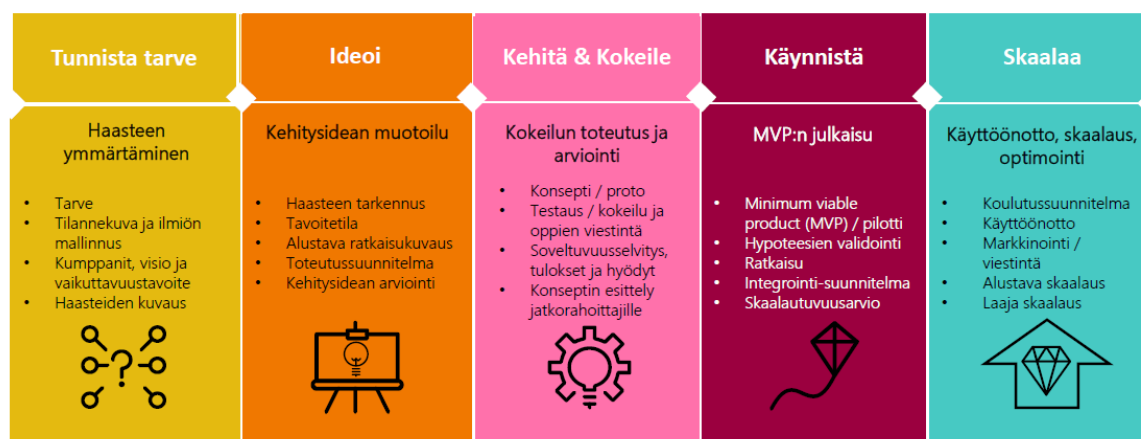
Nopeiden kokeilujen ohjelman konkreettisena tavoitteena on kävelyn ja pyöräliikenteen lisääminen olosuhteita parantamalla. Ohjelmaa varten muodostetaan vuosittainen rahoituskokonaisuus, josta seudun kunnat voivat hakea rahoitusta. Haettava enimmäissumma kokeilua kohti voi olla esimerkiksi 10 000 euroa. Kunnan hakema rahoitusosuus voi olla 50 %, mutta toisaalta kaikkea välillä 5-95 %. Edullisissa, muutaman tuhannen hankkeissa rahoitusosuus voisi olla myös 100 % ja toisaalta tätä isommissa, suuren parantamispotentiaalin omaavissa hankkeissa myös alle 50 %. Yhden hakukierroksen kustannukset voivat olla noin 80 000-90 000 euroa, josta 50 000 on jaettavaa kokeilurahaa ja 30 000-40 000 varattu kokeiluohjelman fasilitointiin. Kokeilujen lukumäärä ei juurikaan vaikuta fasilitoinnin kustannuksiin, joten fasilitoinnin kokeilukohtaista osuutta voi laskea nostamalla rahoitusosuutta. Esimerkiksi nostamalla rahoitusosuus viidestäkymmenestä tuhannesta sataan tuhanteen fasilitoinnin osuus kokeilua kohti puolittuu.

Yhdellä 80 000-90 000 euron kokeilukierroksella rahoitusta voitaisiin jakaa arviolta 5-8 toimenpiteelle, jolloin hakukierrosten (1-4) määrästä ja toimenpiteiden kustannuksista riippuen dokumentoituja toimenpiteitä vaikutuksineen saataisiin viidestä joihinkin kymmeneen.

Ohjelman yleisenä tarkoituksena on parantaa kävelyn tai pyöräilyn edellytyksiä erilaisissa kohteissa, arvioida tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia ja dokumentoida ne eri tahojen hyödynnettäväksi ja kokeilujen toistettavuuden mahdollistamiseksi. Ensimmäinen haku on suunniteltu järjestettävän vuonna 2021. Kokeilujen kävelyä ja pyöräliikennettä edistävät teemat, painopisteet ja alatavoitteet

voivat vaihdella hakukierroksittain. Tämän työn yhteydessä pidetyssä työpajassa 24.1.2020 ohjelman tärkeimpinä alatavoitteina pidettiin kävelyn ja pyöräilyn määrien lisäämistä, ympäristön viihtyisyyden parantamista ja ideoiden toimivuutta (kukin sai yhdeksän ääntä, liite 2). Toisaalta myös muita tavoitteita äänestettiin: niin liikenneturvallisuuden parantuminen, autoliikenteen rauhoittaminen kuin kokeilukohteiden oleminen mahdollisimman erityyppisiä saivat kukin neljä ääntä.

Kokeiluohjelma noudattaa tiettyjä vaiheita, joita on käyty läpi Motivan julkaisussa Kokeiluista skaalaan -pelikirja. Julkaisussa esitetyt vaiheet ovat kuvassa 12. Tässä raportissa on paneuduttu erityisesti tarpeen tunnistamiseen sekä joiltain osin ideointivaiheeseen. Ideointivaihetta on kuitenkin vielä tarkennettava ohjelman mahdollisen toteutuksen yhteydessä.



Kuva 12. Kokeiluohjelman prosessivaiheet (Motiva 2020).

5.1.2 Visio, tavoite ja toteutus

Nopeiden kokeilujen ohjelman vision, tavoitteiden ja toiminnan perusmäärittelyt on esitetty seuraavaksi.

Visio: Parannamme ketterästi jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita. Hyödynnämme kokeilukulttuuria ja toteutamme kokeilut nopeasti ja kustannustehokkaasti. Tunnistamme toimivimmat ratkaisut arvioimalla kokeilujen vaikutukset. Toteutamme parannukset niin, että asukkaiden kokemukset saadaan selvitettyä ja kirjattua. Jotta kokeiluja voidaan hyödyntää ja toistaa myös tulevaisuudessa, tiedot dokumentoidaan. Dokumentoimalla ja analysoimalla opit kaikista kokeiluista voidaan kokeilun kehittää yhä toimivampia ratkaisuja. Tällöin myös epäonnistuneiden kokeilujen opit voidaan huomioida seuraavilla kokeilukierroksilla.

Ohjelman tavoite: Nopeiden kokeiluiden lähtökohtana on jokin konkreettinen tunnistettu haaste, johon haetaan ratkaisuja kokeillen. Ohjelma edistää vähäpäästöistä, terveellistä ja turvallista elinympäristöä. Nämä ovat myös MAL 2019 -suunnitelman kärkitavoitteita. Tavoitteet saavutetaan, kun parannamme kävelyn ja pyöräliikenteen liikkumisympäristöjä, mikä houkuttaa yhä useammat kävelemään ja pyöräilemään. Osoitamme ohjelman aikana, miten autoliikenteen rauhoittaminen parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Ratkaistavan haasteen rajaus: Ohjelmassa toteutetaan tarkkaan rajatulla suunnittelulla ja nopealla toteutuksella tehtäviä toimenpiteitä, jotka näkyvät tai kuuluvat maastossa. Kokeilu voi pohjustaa jotain pysyvää tai olla väliaikainen ratkaisu. Kokeiltavan asian ei tarvitse olla uusi – riittää, että sitä

kokeillaan uudenaikaisessa ympäristössä tai tilanteessa. Kokeiltavan ratkaisun tulee olla monistettavissa muualle Suomeen, mikäli tulokset ovat hyviä. Ohjelman rahoitusta voi käyttää suunnittelukustannuksiin ja toteutuskustannuksiin. Ohjelma tarjoaa tukea vaikutusten arviointiin ja kunnat voivat sisällyttää mahdollisia vaikutustenarviointikustannuksia toteutuskustannuksiin.

Vaikuttavuus: Ohjelman tavoitteena on löytää toimenpiteitä, joiden avulla saadaan kohtuullisilla kustannuksilla merkittäviä vaikutuksia ihmisten liikkumiseen ja käyttäytymiseen, käyttäjien tyytyväisyyteen ja kokemuksiin tai toteutusprosessiin, vuorovaikutukseen ja tiedotukseen (ks. luku 4). Yhden kokeiltavan kohteen vaikutukset voivat olla paikallisesti merkittäviä. Tällöin suurimmat vaikutukset saadaan, kun toimenpidettä monistetaan muihin paikkoihin. Vaikutukset voivat olla kävelyn tai pyöräilyn lisääntymistä, liikenneturvallisuuden parantamista ja/tai asukkaiden tyytyväisyyden parantamista. Kokeiluun liittyvä prosessi ja uudenlaiset yhteistyön tavat ja tahot voivat myös parantaa asukkaiden yhteisöllisyyttä ja osallisuutta ja luoda uudenlaisia yhteistyöverkostoja toimijoiden välille. Vaikutusten arvioinnissa huomioidaan vaikuttavuuden eri näkökulmat, jotta hankkeiden vaikutukset saadaan kattavasti selville.

Kokeilujen toteuttaminen: Kokeiluja pyritään saamaan sekä kesäajaksi että talviajaksi. Tavoitteena on, että kaikki kesäajan kokeilut ja kaikki talviajan kokeilut toteutettaisiin ajallisesti mahdollisimman samanaikaisesti. Kokeilujen toteuttajat jakavat kokemuksiaan keskenään kokeilujen aikana ja heitä tuetaan jatkuvalla fasilitoinnilla sekä kasvokkain että digitaalisesti. Kokeilujen vaikutukset arvioidaan ja selvitetään ennalta suunnitellun vaikutustenarviointirungon mukaisesti.

5.1.3 Toimijoiden roolit ja tehtävät

Nopeiden kokeilujen Kokeilusta skaalaan pelikirjassa (Motiva 2020) on tunnistettu viisi roolia, jotka on hyödyllistä määritellä kokeilujen ja kokeilujen skaalautumisen onnistumiseksi. Kävelyn ja pyöräliikenteen nopeiden kokeilujen ohjelmassa roolit ja tehtävät ovat Taulukon 3 mukaiset.

Taulukko 3. Nopeiden kokeilujen toimijoiden roolit (mukaillen Motiva 2020).

Rooli	Roolin kuvaus	Taho/tahot	Tehtävät
Haasteen omistajat	Vastaavat yhteiskunnallisen ilmiön vaikutuksista eli yksittäisten kokeilujen monistamisesta seuraavista vaikutuksista	Valtion viranomaiset (esim. LVM, YM, Väylävirasto, Traficom, Uudenmaan ELY-keskus), HSL, Helsingin seudun kunnat	HSL vastaa kokonaisuuden koordinoinnista ja dokumentoinnista, valtion liikenne- ja viranomaistahot sekä seudun kunnat osallistuvat ohjelman tarkennettujen tavoitteiden määrittelyyn ja toimenpiteiden edistämiseen omalta osaltaan
Ratkaisun rahoittajat	Rahoittavat kokeilujen keinoin kehitettyjä ratkaisuja haasteisiin ja voivat mahdollistaa ratkaisun monistamisen	Traficom, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus, HSL ja kunnat	Valtion organisaatioista Traficom ja Väylävirasto osallistuvat kuntien ohella toimenpiteiden rahoitukseen
Hyödyn saajat	Esimerkiksi yksittäinen kansalainen, joka hyötyy ratkaisusta	Kuntalaiset (hyvinvoinnin lisääntymisen kautta myös kunnat ja valtio)	osallistuvat palautteen antamiseen ja vaikuttavat mahdollisesti myös kohteiden valintaan välillisesti asukaspalautteen kautta
(Skaalaamisen) fasilitoijat	Tukevat haasteen ratkaisuun pyrkivän ekosysteemin rakentumista	HSL palkattu fasilitaattori	HSL osallistuu osatehtäviin ja koordinoi fasilitaattorin työtä, johon kuuluu markkinointia, hakuprosessin valmistelua ja vaikutusten arviointia
Ratkaisijat	Tuottavat kokeilujen kautta ratkaisuja ja toimintamalleja valittuun yhteiskunnalliseen haasteeseen	kunnat ja valtio (Traficom, Väylä, Uudenmaan ELY-keskus) yhdessä HSL:n, ohjausryhmän ja fasilitaattorin kanssa	Kunnat hoitavat käytännön toteutuksen, ohjausryhmä ja fasilitaattori tukevat ratkaisujen toteutusta.

HSL:n ohjelmakokonaisuuden koordinoitivastuuseen kuuluu käytännössä

- hakuprosessin määrittelyä ja organisointia
- viestintää ja markkinointia
- kokeilujen valintaa ja sparraamista
- ohjausryhmän kokouksien koordinoointia
- väli- ja loppuseminaarien järjestämistä
- vaikutusten arviointia
- dokumentoinnista vastaamista.

Kokonaisuudessa on arvioitu olevan työtä noin neljän henkilötyökuukauden verran vuodessa, josta noin puolet on ehdotettu sisällytettävän ulkopuolisena hankintana tehtävään fasilitointiosuuteen.

Esimerkiksi valtion kestävä kehityksen yhtiöllä Motivalla on kokemusta vastaavista ohjelmahauista: Motiva ylläpitää kokeilunpaikka.fi -kokeilualustaa, joka kokoaa yhteen kokeilijat, kokeilujen rahoittajat, uudet ideat ja kokeilujen opit. Kokeilun paikka -alusta syntyi vuonna 2017 hallituksen Ko-keileva Suomi -kärkihankkeen yhteydessä. Fasilitoinnin kuluja pienentää ja kokeilun käynnistämistä helpottaa, jos kokeilujen alustana voidaan käyttää olemassa olevaa ja aikaisemmissa kokeiluohjelmissa toimivaksi todettua toimintamallia ja siitä saatuja oppeja (Motiva 2020).

Kuntien ja valtion liikennealan toimijoiden rooli ohjelmassa on ohjata, edistää ja avustaa toimenpiteiden toteuttamisessa ja monistamisessa. Kunnat ja valtio osallistuvat myös rahoitukseen. Koska toimenpiteet kohdistuvat kunnan infrastruktuuriin, ei sitä voida toteuttaa ilman kunnan lupaa ja avunantoa esimerkiksi lupa-asioissa. Myös vaikutusten arviointi edellyttää kuntien asiantuntemusta.

Asukasvuorovaikutuksen rooli on tärkeä nopeiden kokeilujen ohjelmassa, sillä kokeiluilla muokataan asuin ympäristöjä ja käyttäjien kokemukset muutoksesta on tärkeää selvittää. Asukkaiden osallistamiseen käytetään mahdollisuuksien mukaan valmiita alueen vuorovaikutuskanavia kuten asukasyhdistyksiä, kouluja, päiväkotia, järjestöjä tai meneillään olevia kehitysprojekteja.

5.1.4 Hakuprosessi

Nopeiden kokeilujen ohjelma esitetään toteutettavaksi siten, että vuonna 2020 ohjelmaa valmistellaan virkamiesvetoisesti ja kokeilujen haku ja toteutus tehdään vuodesta 2021 alkaen. Suosituksena on vähintään kahden vuoden ohjelma siten, että vuonna 2021 tehdään päätös 1-3 lisävuoden toteuttamisesta, mikäli tulokset ovat lupaavia.

Vuoden 2020 aikana valmistaudutaan vuoden 2021 hakuun sisältäen alla lueteltuja osa-alueita:

- lähtökohtien tarkennus
 - sovitaan rahoituksesta ja ohjelman fasilitoinnista
 - tarkennetaan kokeiluilla ratkaistavat konkreettiset hakukierroksen alatavoitteet
 - tunnistetaan toimenpiteiden monistettavuuden edellytykset
 - luodaan pohjaa vaikutusten arvioinnille
- valmistaudutaan vuoden 2021 hakuun sisältäen
 - haun kriteerien tarkentaminen: haun sisältö ja toimenpiteiden valintakriteerit
 - viestinnän suunnittelu.

Vuoden 2021 tehtäviin kuuluu seuraavia osa-alueita:

- hakukierros kunnille: toimenpiteet ja toteutuskohde (ideoita esimerkiksi tässä raportissa)
 - toisen hakukierroksen konkreettisten alatavoitteiden tarkentaminen
- tavoitteena toteuttaa noin viisi toimenpidettä
 - toimenpiteiden valinta
 - toteutus ja toteutuksen tuki sisältäen yhteisiä sparraustilaisuuksia toimijoille
 - vaikutusten arviointi
- raportointi: tulosten dokumentointi ja oppien kirjaaminen

- viestintä kokeiluista ja niiden vaikutuksista
- päätökset lisävuodesta/-vuosista.

Vuosina 2022-2024 mahdollisesti toteutettavat osa-alueet ovat

- mahdolliset hakukierrokset II-IV ja niiden alatavoitteiden konkretisointi
- toimenpiteiden toteutus, vaikutusten arviointi ja viestintä kuten vuonna 2021.

Vuoden 2020 tehtäviin kuuluu HSL:n ja valtion rahoituksesta sopiminen ja rahoituksen varmistaminen sekä sopimuksen tekeminen ohjelman fasilitoinnista ja vuoden 2021 haun aloittamisesta. Vaikutusten arviointi on oleellinen osa kokeiluja ja tärkeä ohjelman tarjoama lisäarvo kokeiluihin osallistuville kunnille. Tämän takia vaikutusten arviointi on suunniteltava huolella ja mielellään testattava jo ennen ensimmäistä hakukierrosta. Vaikutusten arviointia voidaan tehdä jo ennen varsinaisia ohjelman toimenpiteitä sellaisissa kohteissa, jotka alueen kunnat ovat toteuttamassa omana työnään. Näin kunnat saisivat apua vaikutusten arviointiin ja HSL saisi arvokasta tietoa suunnitellun vaikutusten arvioinnin toimivuudesta ja arviointiin tarvittavista resursseista.

Haku on suunnattu seudun kunnille, jotka voivat esittää hakuun kohdetta jollekin tässä esiselvityksessä kootulle idealle tai esittää toteutettavaksi uutta ideaa ja sille toteutuskohdetta. Ideat ja kohteet voivat olla joko kunnan itse suunnittelemaa tai kuntaan aikaisemmin saapuneen asukaspalautteen avulla kerättyjä. Olisi hyvä, että kokeiltaviksi toimenpiteiksi saataisiin sekä kesäaikaan että talviaikaan toteutettavia kokeiluja, jotta molemmista saataisiin kokemuksia. Nopeiden kokeilujen haun tulee olla vuoden alussa, jotta kokeilukohteet ehditään valitsemaan ja niille ehditään teemmään tarvittavat suunnitelmat ja luvat kevään aikana ennen ensimmäistä kokeilujen toteutusaikaa kesällä. Jotta kunnat ehtivät valmistautua tulevaan hakuun, tulee haun avautumisesta tiedottaa hyvissä ajoin ennen haku.

5.1.5 Tarvittavat resurssit

Tässä käsiteltävät resurssit sisältävät alla luetellut osa-alueet.

1. Toimenpiteiden toteutuskustannukset: valtionavustusta käytetään ohjelmassa toteutettavien kokeilujen rahoitukseen yhdessä kohdekunnan rahoituksen kanssa.
2. Ohjelman fasilitoinnista aiheutuvat konsultointikustannukset: nämä ehdotetaan sisällytettävän MAL 2023 -suunnitelman valmisteluun varattaviin liikennejärjestelmätöiden kustannuksiin. Edellisen suunnitelman (MAL 2019) osalta valmistelun kustannuksista vastasivat
 - HSL (HSL-kunnat, joiden osalta valmistelun kustannukset sisältäen niin henkilötöiden kustannukset kuin konsulttitoimien kustannukset sisältyivät kuntasuuksiin)
 - HSL:n ulkopuoliset Helsingin seudun kunnat asukaslukujen suhteessa sisältäen sekä henkilötöitä että konsulttikustannuksia
 - valtio (50 % konsulttitoimien kustannuksista).
3. Ohjelmaan osallistuvien julkisten tahojen henkilötöiden: kukin osallistuva organisaatio vastaa henkilötöistä omalta osaltaan.

Toimenpiteisiin voidaan jakaa rahaa sekä kokeilujen suunnittelu- että toteutuskustannuksiin. Jos toteutettava kohde on kustannuksiltaan hyvin pieni, voidaan kohteen kaikki kustannukset kattaa ohjelmasta jaettavalla rahalla. Jos jaettavan tuen määrän kokeilua kohti on 10 000 ja oletuksena on, että kunta osallistuu kustannuksiin 50 %:n osuudella, muodostuu yhden kokeilukohteen mak-

simikustannukseksi 20 000 €. Jos kustannukset ovat tätä suuremmat, maksaa kunta ylimenevän osuuden ja osallistuu täten toteutuskustannuksiin yli 50 %:n osuudella.

Toimenpiteen toteutuskustannusten lisäksi sen vaikutusten arviointi voi aiheuttaa itse toteutusta merkittävämpiä kustannuksia. Esimerkiksi liikennelaskennat edellyttävät joko henkilötyötä tai henkilötyön lisäksi laskureita. Toimenpiteeseen saatavaa tukea on alustavasti ajateltu voitavan hyödyntää myös vaikutusten arvioinnissa sisältäen esimerkiksi laskurihankintoja.

Ohjelman toteuttamiseen tarvitaan rahallisten resurssien lisäksi merkittävä määrä henkilötyötä. Ehdotus kustannusten jakautumiseksi ja arvio tarvittavasta henkilötyöstä hakukierroksittain on eritelty taulukoissa 4-5.

Taulukko 4. Ehdotus nopeiden kokeilujen ohjelman rahoitukselle ja sen jakautumiselle: MAL-suunnitelman valmistelun rahoitusta käytetään ohjelman koordinointiin ja fasilitointiin, Traficom ja Väyläviraston rahoitusta käytetään toimenpiteiden toteutuksen rahoitukseen ja kunnat rahoittavat osan oman kuntansa toimenpiteistä.

	MAL-suunnitelman valmisteluun käytettävä rahoitus	Traficom ja Väyläviraston toimenpiteiden toteutuksen rahoitus yhteensä	Kuntien rahoitus
Fasilitointi	30 000-40 000 €		
Haussa jaettava rahoitus - max. 10 000 €/ kokeilu - 5-10 kokeilua / kierros		50 000 €	
Oletuksena kuntien 50 % rahoitusosuus oman kunnan kokeilusta (käytännössä voi vaihdella välillä 0-95 %)			50 000 €
YHTEENSÄ	keskimäärin 130 000-140 000 € / hakukierros		

Taulukko 5. Arvio nopeiden kokeilujen ohjelman hakukierroksen vaatimasta henkilöstä tehtävittäin ja osapuolittain.

Tehtävä	HSL	Kunnat, joissa kokeiluja	ELY, Traficom, Väylävirasto	Muut ohjausryhmän jäsenet
	henkilötyöpäivä	henkilötyöpäivä /kokeilu	henkilötyöpäivä / taho	
Ohjelman koordinointi ja fasilitaattorin ohjaaminen	20			
Raportointi	5	5	1	1
Toimenpiteiden valinta (raadin jäsenet)	5		2	2
Hankinnassa avustaminen	5			
Viestintä- ja markkinointi	5	3	2	
Toimenpiteiden suunnittelu ja toteutuksen edistäminen		8		
Ohjausryhmätyöskentely	5	4	4	4
Asukasyhteistyö		3		
Vaikutusten arviointi	12			
YHTEENSÄ	57	23	9	7
KAIKKI TOIMIJA YHTEENSÄ	96 henkilötyöpäivää			

5.2 Nopeat kokeilut suhteessa muihin ohjelmiin ja rahoituskokonaisuuksiin

Valtiolla ja muilla toimijoilla on olemassa ohjelmakokonaisuuksia, joista voi hakea rahoitusta erilaisille toimenpiteille. Rahoittavia ohjelmakokonaisuuksia käytiin läpi keväällä 2019 nopeiden kokeilujen ohjelmointia suunniteltaessa. Kooste läpikäydyistä ohjelmista on esitetty taulukossa 6. Samalla selvitettiin mahdollisia rahoittajatahoja ohjelmalle. Rahoituskokonaisuutta, johon kokeiluohjelma sopisi suoraan, ei löytynyt. Yleisesti ottaen rahoituskokonaisuuksilla on edellytyksiä ja projektia sitovia ominaisuuksia, joiden toteuttaminen voi vaikuttaa tavoitteiden asettamiseen ja edellyttää huomattavaakin lisätyötä vähintään henkilöstön muodossa. Tästäkin näkökulmasta rahoitushaut ovat usein raskaita nopeiden kokeilujen ohjelman melko pieniin kustannuksiin nähden. Siksi esimerkiksi EU-rahoituksen hakeminen nopeille kokeiluille rajattiin pois jo ohjelmointivaiheessa.

Taulukko 6. Vuonna 2019 käynnissä olleita rahoitusohjelmia.

Ohjelma	Rahoitettavat hankkeet	Kenelle suunnattu?	Kohdealue	Rahoitus	Mitä rahoitetaan?
Perille asti (Forum Virium, 2019)	Älykkäitä liikkumISRatkaisuja asukkaiden ja matkailijoiden käyttöön. Tavoitteena helpottaa asukkaiden liikkumista ja parantaa alueen saavutettavuutta.	Pääasiassa yrityksille, mutta ketään ei ole rajattu pois (valituissa mukana yksi urheiluseura)	Valmiit kokeilualueet: Aviapolis, Nuukio, Rantaraitti ja Jätkäsaari	10 000 – 20 000 e / kokeilu, ei omarahoitusosuutta kokeiluille. Ohjelman rahoitus 6aika-EU-hankkeesta, jossa mukana isoja kaupunkeja, kaupunkien omarahoitusosuus 33 % Kokonaisbudjetti vuosille 2017-2019 1,9 milj.€	Henkilötyötä, ei esim. kalustoa tai koneita
Fiksu Assa, Innovaatiokilpailu (HSY, 2019)	Uusia vähähiilisiä ideoita ja ratkaisuja kestävä liikkumisen edistämiseksi ja asemien elävöittämiseksi.	Pääasiassa yrityksille, mutta ketään ei ole rajattu pois.	(Helsinki) Malmi, (Espoo, Vantaa, Hämeenlinna ja Riihimäki)	Malmin pilotissa voittajat saavat 30 000 € / pilotti. Ei vaadita omarahoitusosuutta. Innovaatiokilpailu osa laajempaa EU-hanketta, joka rahoitettu EAKR-rahalla.	Ei ole määriteltä, mihin rahan saa käyttää
Idealab (HSL, 2018)	Uusia kestävä liikkumisen palveluita tai kestävä liikkumista tukevia palveluita. Palvelun tulee tukea HSL:n nykyisiä palveluita.	Pääasiassa yrityksille, mutta ketään ei ole rajattu pois.	HSL-alue	Yksi pilotti enintään 500 000 €, kokonaisuudessaan jaettava summa 1,0 milj.€ Omarahoitusosuutta ei vaadittu, mutta ulkopuolinen rahoitus sallittua.	Palvelun operointia ja huoltamista, ei markkinointia ja mainontaa
Kestävä kaupunki, rahoitushaku (YM, 2019)	Konkreettisia ja vaikuttavia kaupunkien ja kuntien kestävä kehitystä edistäviä kokeiluja ja pilotteja. Kokeiluilla haetaan uutta tietoa, palveluja tai toimintamalleja.	Kaupungit ja kunnat, kuntayhtymät, seutukunnat ja maakunnat	Ei määriteltä = koko Suomi	Valtionavustuksen maksimi / pilotti 15 000 €, jaettavana yhteensä 100 000 € (2019). Omarahoitusosuus vähintään 40 %, oma työ kelpaa omarahoitukseksi. Osa laajempaa Kestävä kaupunki –ohjelmaa.	Ei rakennus-, infra- tai laiteinvestointeihin
Kävelyn ja pyöräilyn investointituki (Traficom 2019)	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista kuntien katuverkolla	Kunnat	Kuntien katualueet	Vuonna 2019 jaettiin yhteensä 3,5 milj.€ yhteensä 15 hankkeelle (vuonna 2020 jaossa 31,5 miljoonaa) Omarahoitusosuus 50 %	Infran rakentamista
Liikkumisen ohjauksen valtionavustus (Traficom, 2019)	Vuosittainen hankelu hieman vaihtelevilla painotuksilla. Tavoitteena ihmisten kulkutapa- valintoihin vaikuttaminen tiedolla, markkinoinnilla, kokeiluilla ja palvelujen kehittämisellä.	Kunnat, kuntayhtymät ja muut yleishyödylliset yhteisöt	Ei määriteltä = koko Suomi	Avustus enintään 75 % hankkeen kustannuksista. Yksittäisen hankkeen maksimisummaa ei ole määriteltä. Kokonaisrahamaäärä noin 1 milj.€/vuosi	Ei joukkoliikenteen ostoihin, infran suunnitteluun tai toteuttamiseen, tietojärjestelmiin tai kuntien perustehtäviin

5.3 Lopuksi

Kokeilukulttuurilla on paikkansa kustannustehokkaan, toimivan ja käyttäjäystävällisen kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin toteutuksessa. Kokeilujen avulla voidaan etsiä toimivia ja kustannustehokkaita ratkaisuja, joita voidaan myös monistaa muihin seudun kuntiin. Kokeilut voivat toimia myös ns. esiasteena pysyvämpien infraratkaisujen toteutuksessa ja niiden toimivuuden testauksessa. Kokeilukulttuurin avulla kunnat ja valtio voivat tehdä sitä, mitä yksityis sektorilla on tehty jo pitkään, eli innovatiivisia, paikallisia, nopeasti toteutettavia, edullisia projekteja, joista opitaan ja joiden vaikutukset selvitetään ja dokumentoidaan. Kokeilukulttuurin hyödyntämiseen sopii hyvin myös suora asukasvuorovaikutus, kun toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin kautta asukkaille tarjotaan kanava kertoa näkemyksistään ja kokemuksistaan.

Toimenpiteiden vaikutuksia arvioimalla parhaimmat jalankulkua ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet voidaan monistaa uusiin kohteisiin. Ohjelman yhteydessä on mahdollista myös kehittää jalankulun ja pyöräilyn toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin menetelmiä. Osoittamalla ja dokumentoimalla toimenpiteiden vaikutukset saadaan konkreettisia perusteluja lähiympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttamiselle. Lisäämällä aktiivista liikkumista nopeilla kokeiluilla vaikutetaan ennen kaikkea asukkaiden hyvinvointiin ja terveyteen – nopeasti ja kustannustehokkaasti.

Lähdeluettelo

Arvola, A., Lahti, P., Lampila, P., Tiilikainen, A., Kyrö, R., Toivonen, S., Viitanen, S., Keski-
frantti, S., (2010). Asuin ympäristön ominaisuudet ja asukkaan arvot. Kuluttajatutkimusnäkökulman sovellus
asuin ympäristön koetun laadun tutkimukseen. VTT:n tutkimusraportti R-04869-10. 239 s.

Dordrecht.net, (2018). Fietsvlonders geplaatst in Voorstraat en Koningin Wilhelminastraat. Verkkosivulla: <https://www.dordrecht.net/nieuws/2018-11-13-23212-fietsvlonders-geplaatst-in-voorstraat-en-koningin-wilhelminastraat.html>, sivuilla käyty 18.3.2020.

Espoon kaupunki, (2017). Älykkäät suojatievalot syttyivät Nöykkiönkadulle. Verkkosivulla, [https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kadut_ja_liikenne/Alykkaat_suojatievalot_syttyivat_Noykkio\(130902\)](https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kadut_ja_liikenne/Alykkaat_suojatievalot_syttyivat_Noykkio(130902)), sivuilla käyty 18.3.2020.

Espoon kaupunki, (2018). Älykkäät tiedonkeruutavat liikennesuunnittelun apuna Espoossa. Verkkosivulla https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Espoo_%C3%84lykk%C3%A4%C3%A4t%20tie_donkeruutavat_loppuraportti.pdf, sivuilla käyty 18.3.2020.

Espoon kaupunki, (2019). Lähitekemisen tukeminen Espoossa. Ympäristömuotoilun tiimin kokeilun raportti. 54 s.

Forum Virium Helsinki / Fiksu Kalasatama, (2017). Nopeiden kokeilujen reseptit, Kaupunkiyhteisö mukaan fiksun kaupungin kehittämiseen. Verkkosivulla <https://forumvirium.fi/fiksu-kalasatama-nopeiden-kokeilujen-ohjelma-cookbook-2017/>, sivuilla käyty 30.3.2020

Gehl, J. (2018). Ihmisten kaupunki. ISBN 9789522672537. Rakennustieto. 269 s.

Haapamäki, T., Pakkanen, T. ja Väänänen, T. (2020). Kävelyn vaikutusten arviointi liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:12. Raportti verkkosivulla <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-12-20.pdf>, sivuilla käyty 3.7.2020. 27 s.

Helsinki Urban Art, (2019). Vaasanpuistikko, Vaasanaukio, Piritori. Rakkaalla lapsella on monta nimeä ja kesäkuussa 2017 se sai yhden lisää, kun sille maalattiin koko torin katupinnan kokoinen taideteos. Helsinki Urban Artin verkkosivu osoitteessa <http://www.helsinkiurbanart.com/kallion-katutaidetori/>. Sivulla käyty 16.12.2019.

HSL Helsingin seudun liikenne, (2017). Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset – mistä on kyse? raportti HSL:n verkkosivulla osoitteessa https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/liikennejarjestelman_terveysvaikutusken_esiselvitys_tyoversio_2.1.2017.pdf, sivulla käyty 6.4.2020. 82 s.

HSL Helsingin seudun liikenne, (2018). Maankäytön, asumisen ja liikenteen seutubarometri., lyhyt kooste 26.10.2018. HSL:n verkkosivulla osoitteessa

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal_barometrin2018_tuloksia_1.pdf, sivulla käyty 7.2.2020.

HSL Helsingin seudun liikenne, (2019). Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelma. HSL:n hallituksen (26.3.2019), Helsingin seudun yhteistyökokouksen (28.3.2019) ja KUUMA-johtokunnan (23.5.2019) hyväksymä suunnitelma HSL:n verkkosivulla osoitteessa

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf, sivuilla käyty 30.3.2020. 82 s.

Järvenpään kaupunki, (2020). Järvenpään liikenne-ennuste ja liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, loppuraportti 21.2.2040. Raportti verkkosivulla

https://www.jarvenpaa.fi/attachments/text_editor/22568.pdf?name=Jarvenpaan_liikenne-ennuste_ja_liikennejarjestelmasuunnitelma_2040, sivulla käyty 7.4.2020. 142 s.

Koszowski, C., Gerike, R., Hubrich, S., Wittwer, R. Impact of the Built Environment on Active Mobility and Physical Activity. Research gate. Verkkosivulla

https://www.researchgate.net/publication/331651502_Impact_of_the_Built_Environment_on_Active_Mobility_and_Physical_Activity, sivulla käyty 6.4.2020.

Kuitunen, S., (2019). Olisiko jo sosiaalisesti kestävien kaupunkien aika? Selvitys sosiaalisen kestävyiden käsitteestä, tulkinnoista ja määrittelystä kaupunkien kehittämisessä. Kuntoutussäätiön työselosteita 60/2019. 34 s.

Lakeview Chamber of Commerce, Parks & Public Places. Verkkosivuilla:

<https://www.lakeviewchamber.com/parks-public-spaces>, sivuilla käyty 18.3.2020.

Lakeview Chamber of Commerce, CNU Illinois Charter Awards – 2015. Verkkosivuilla:

<https://www.cnuil.org/ca-best-b-s-b-2015-2>, sivuilla käyty 18.3.2020.

Lamuela, C., (2020). Ketterää kaupunkikeskustojen kehittämistä pandemian varjossa. Blogikirjoitus FCG:n verkkosivuilla osoitteessa

<https://www.fcg.fi/blogi/ketteraa-kaupunkikeskustojen-kehittamista-pandemian-varjossa>, sivut päivätty 4.5.2020, sivuilla käyty 23.6.2020.

LVM, (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. Ladattu verkkosivulta <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720>, sivulla käyty 18.6.2020. 43 s.

Melkas, T., (2013). Terveys kaikissa politiikoissa -periaate Suomen terveystaloudessa. Kirjoitus tieteellisessä aikakauslehdessä, ladattu STM:n julkaisurekisteri JULKARIsta osoitteesta

<https://www.julkari.fi/handle/10024/104426>, sivuilla käyty 18.6.2020. 78 s.

Motiva, (2020). Kokeiluista skaalaan – pelikirja, beta. Viimeisin päivitys 28.1.2020. Ladattu verkkosivulta https://www.lyyti.fi/reg/Kokeiluista_skaalaan_pelikirja_21.2.2020.

Nybacka, V. (2012). Green Care -toiminnan huomioiminen pihasuunnittelussa – Case Lamminniemen Hyvinvointikeskus. Hämeen ammattikorkeakoulu HAMK:n opinnäytetyö. Maisemasuunnittelun

koulutusohjelma. Lepaa, 27.11.2012.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/50224/Virpi_Nybacka.pdf?sequence=1, sivuilla käyty 9.5.2020. 41 s.

Oslo kommune, (2019). The Car-free Livability Programme 2019. What is Car-free City Life, why are we doing this and what are we doing for you as a citizen of Oslo? Verkkosivuilla <https://www.oslo.kommune.no/politics-and-administration/city-development/car-free-city/>, sivuilla käyty 18.3.2020.

PPS, (2015). Project for Public Spaces. Paley Park, New York City, NY, USA. Verkkosivu osoitteessa <https://www.pps.org/places/paley-park>, sivuilla käyty 9.6.2020.

Sweco, (2017). Bilfritt byliv, Mellomundersøkelse 2017 - Oppsummering av observasjonsstudier. Verkkosivuilla: <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#gref>, Dokumenter og lenker: Foreløpig evaluering 16.11.2017, sivuilla käyty 18.3.2020.

Transport for London, (2015). Walthamstow Village Update. Verkkosivuilla: <http://www.enjoywalthamforest.co.uk/wp-content/uploads/2015/01/Mini-Holland-Programme-Walthamstow-Village.pdf>, sivuilla käyty 11.3.2020.

Transport for London, (2017). Small Change, Big Impact. A practical guide to changing London's public spaces. Delivering Healthy Streets Approach. Verkkosivuilla: <http://content.tfl.gov.uk/small-change-big-impact.pdf>, sivuilla käyty 11.3.2020.

Uudenmaan ELY-keskus, (2019). Sattulan kylätie, raportti Uudenmaan ELY-keskuksen kylätieko-keilusta. Raportteja 57 / 2019. Verkkosivuilla: <https://www.doria.fi/handle/10024/175605>, sivuilla käyty 11.3.2020.

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, (1994). Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä 2020. Pääkaupunki-seudun julkaisusarja A 1994:1. ISSN 0357-5462. 20 s.



Kokeilun avajaispäivä helmikuussa 2016 (kuva: Brixton Street)



"Street-kit" -tuote, jota hyödynnettiin kokeilun toteutuksessa (kuva: Sustrans).



Kokeilun pysyvä toteutus (kuva: TransportXtra).



Kokeilun pysyvä toteutus, GoogleMaps ote katuosuudesta.

1. Liikenteen rauhoittaminen hidasteilla

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Lontoon Lambethin kaupunginosassa sijaitsevalle *New Park Road* -katuyhteydelle toteutettiin edullinen liikenteen rauhoittamisen kokeilu. Kokeilulla haluttiin osoittaa, että parannukset liikenneturvallisuuteen eivät lisää ruuhkia muilla katuosuuksilla. Kokeilualueella sijaitsee koulu, jonka oppilaat kokivat katuyhteyden vaaralliseksi. Katuyhteyttä käytettiin kiertoreittinä läheisen liikennevaloliittymän välttämiseksi ja siten kadulla oli suuret liikennemäärät sisältäen paljon myös raskasta liikennettä, kovat ajonopeudet ja katuosuiden onnettomuusaste oli huomattavasti muita vastaavia katuosuuksia korkeampi.

Kokeilun käynnistymisessä keskeisiä sidosryhmiä olivat alueen asukkaat, koulun vanhemmat, koulun henkilökunta, kaupunginhallitus ja Iso-Britannian kävelyn ja pyöräilyn järjestö Sustrans. Sustrans suunniteli kokeilun toteuttamisen vuorovaikutteisesti alueen toimijoiden ja asukkaiden kanssa. Kokeilussa autojen pysäköintipaikat poistettiin, nopeusrajoitus laskettiin 30 km/h:iin ja kadulle toteutettiin kaaren muotoisia hidasteita. Kokeilun avajaispäivänä järjestettiin pieni-muotoisia tapahtumia, kuten aamupalatarjoilu ja koululaisten rumpu- ja lauluesityksiä sekä suunnittelijoiden tapaamisia. Lisäksi pelastuslaitos kävi ajamassa reitin läpi, millä osoitettiin sen olevan edelleen mahdollista. Kokeilun hyvien tulosten pohjalta suunnitelma toteutettiin pysyvänä ratkaisuna.

Toteutuneet vaikutukset

Kokeilun vaikutuksia arvioitiin mittaamalla ajonopeuksia ja ajoneuvomääriä ennen- ja jälkeen-tilanteissa. Laskentatiedon keräämisellä haluttiin varmistaa kokeilun pysyvä toteuttaminen. Monet kokeiluun osallistuneet tahot toivoivat kadun sulkemista kokonaan, mutta tämä ratkaisu on lopulta koettu hyväksi kompromisiksi. Onnistunutta kokeilussa oli yhteistyön laajuus, erityisesti asukkaiden ja koulun tiivis osallistuminen.

Kustannukset

Kokeilun budjetti oli noin 10 000 £ (noin 12 000 euroa). Kokeilun tulosten perusteella Transport for London rahoitti pysyvän järjestelyn toteuttamista



Kokeilun pysyvä toteutus, GoogleMaps ote katuosuudesta.

100 000 £:n (noin 120 000 euron) apurahalla. Toteutuksen kokonaiskustannukset eivät ole tiedossa.

Suunnitteluprosessi

Keskustelua katuyhteyden vaarallisuudesta käytiin vuosina 2014-2015 ja syksyllä 2015 Lambethin kaupunginosa pyysi Sustransia kehittämään katuosuudelle liikenteen rauhoittamisohjelman. Kokeilun avajaispäivä järjestettiin helmikuussa 2016. Liikenteen rauhoittamisjärjestelyt toteutettiin pysyvänä ratkaisuna syksyn 2016 aikana.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Vastaavanlaisen kokeilun toteutus soveltuu kohteisiin, joissa on tarve rauhoittaa ajoneuvoliikennettä ja ohjata sitä muille reiteille samalla parantaen kadun muiden käyttäjien liikenneturvallisuutta ja alueen viihtyisyyttä. Kokeilun avulla on mahdollista tutkia, mitä vaikutuksia liikenteen siirtyminen muulle katuverkolle aiheuttaa. Ajoesteiden sijoittelussa pitää huomioida talvikunnossapito.

Lisätietoa kokeilusta: Transport for London, (2017). [Small Change, Big Impact. A practical guide to changing London's public spaces. Delivering Healthy Streets Approach.](#)



(kuva: Lakeview Chamber of Commerce, lakeviewchamber.com).



(kuva: The Congress for the New Urbanism, cnui.org).



(kuva: The Congress for the New Urbanism, cnui.org).



(kuva: Lakeview Chamber of Commerce, lakeviewchamber.com).

2. Liikenteen rauhoittaminen liittymäaluetta kaventamalla

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Chicagon Lakeviewn alueella on toteutettu noin neljän korttelin alueen kattava hanke, jossa Lincoln Avenue -kadun vartta pyrittiin muuttamaan viihtyisämmäksi rauhoittamalla ajoneuvoliikennettä kevyillä, väliaikaisesti toteutettavilla toimenpiteillä (*"placemaking"*). Hankkeen ajatuksena oli toteuttaa nopeasti tehtäviä ja suhteellisen edullisia parannustoimenpiteitä, kuten istutuksia, istuimia ja katutaidetta, ennen kuin kaupunki aloittaa varsinaisen katualueen muutostyön. Suunnitelmat on tehnyt suunnittelualan yritys, mutta niihin pyydettiin alueen asukkaiden ja yritysten näkemyksiä kahden avoimen tapaamisen ja verkossa toteutetun kyselyn avulla.

Vuonna 2015 toteutettiin yhtenä hankkeen osana liikenteen rauhoittamisen toimenpide Lincoln Hub -liittymäalueelle, jossa kolme vilkasliikenteistä katua risteää. Liittymäaluetta haluttiin muuttaa kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi ja parantaa kävelijöiden liikenneturvallisuutta. Alueen asukkaat ja kadun varren liikkeet toivoivat erityisesti liikenteen rauhoittamista. Liikkeet halusivat tulla huomatuksi sen sijaan, että niiden ohi ajetaan kovilla nopeuksilla.

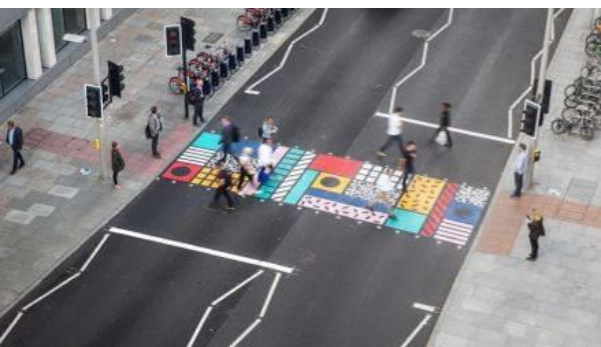
Väliaikaisena toimenpiteenä liittymäaluetta kavennettiin katumaalauksin ja pollarein. Maalausten alueelle tuotiin lisäksi kukkaistutuksia ja istuimia. Liittymäalueen kaventamisen myötä suojateiden ylitysmatkat lyhenivät merkittävästi tehden kadun ylityksestä turvallisempaa. Muutokset toteutettiin noin kuukaudessa.

Kustannukset

Liittymäalueen toimenpiteet toteutettiin osana laajempaa hanketta, jonka kokonaiskustannukset olivat noin 175 000 dollaria (noin 160 000 euroa).

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Soveltuu kaupunkialueelle, jossa nopeusrajoitus on 40 km/h tai alle. Toteutuksessa on huomioitava, että lumi saattaa peittää mahdolliset katumaalaukset. Maalauksia on tarpeen myös uusia. Talvikunnossapito on huomioitava kavennusten suunnittelussa.



Southwark Street ensimmäinen suojatielle toteutettu katutaide-teos (kuvat yllä: Better Bankside).



Southwark Street katuosuudelle myöhemmin toteutettu katu-taide-teos (kuva: Better Bankside).



Southwark Street katuosuudelle myöhemmin toteutettu katu-taide-teos (kuva: Better Bankside).

3. Katutilan viihtyisyyden parantaminen

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Lontoon Southwarkin kaupunginosassa sijaitsevalle vilkasliikenteiselle Southwark Street -kadulle toteutettiin luova suojatiemaalaus, jonka tavoitteena oli elävöittää ja lisätä katualueen viihtyisyyttä erityisesti kävelijöiden näkökulmasta. Maalaus toteutettiin liikennevalo-ohjauksiseen suojatiehen. Alueella toimiva yhdistys (Better Bankside) ehdotti suojatien maalausta osoittaakseen, miten edullinen taideteos voi elävöittää katua ja luoda sille identiteettiä. Yhdistys myös hallinnoi kokeilun toteutusta. Maalauksen toteuttaminen edellytti luvan saamista kaupungilta.

Toteutuneet vaikutukset

Vaikutuksia arvioitiin keräämällä ohikulkijoiden mielipiteitä katukyselyllä. Kyselyn perusteella maalauksen vastaanotto oli myönteistä. Positiivisten tulosten myötä katuosuudella on myöhemmin maalattu muutamia muitakin suojateitä. Ensimmäisenä maalatun suojatien maali kului nopeasti, joten seuraavan maalauksen yhteydessä käytettiin kestävämpää maalia.

Kustannukset

Kokeilun toteutuskustannus oli noin 10 000 £ (noin 12 000 euroa). Maalauksen suunnittelusta järjestettiin kilpailu.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Taideteosten toteuttaminen on edullinen ja tehokas tapa parantaa ympäristön viihtyisyyttä ja sitä kautta turvallisuuden tunnetta. Maalauksen toteuttaminen suojatielle ei ole Suomessa mahdollista, mutta vastaavaa ideaa voi soveltaa muissa kohteissa kuten kävelyteillä, alikuluissa ja bussipysäkeillä. Ajoneuvoliikenne aiheuttaa maalin nopeaa kulumista, joten maalaus on pitkäikäisempi toteutettuna muihin kohteisiin. Maalin valinnassa on kiinnitettävä huomiota siihen, että pinnasta ei tule liukas märkänä tai jäisenä. Lumi saattaa peittää maalaukset osan vuodesta ja auraus kuluttaa maalipintaa, jota on kulumisen vuoksi uusittava tietyin väliajoin.

Lisätietoa kokeilusta: Transport for London, (2017).

[Small Change, Big Impact. A practical guide to changing London's public spaces. Delivering Healthy Streets Approach.](#)



Oleskelualue Oslossa (kuva: Studio Oslo Landskapsarkitekter).



Oleskelualue Oslon keskustassa (kuva: Oslo kommune).



Fridtjof Nansens plass -läpikkuaukiolle on lisätty istutuksia ja istuimia. (kuva: [Bilfritt byliv Mellomundersøkelse 2017, Sweco](#)).



Pysäköintipaikkoja on korvattu katumaalauksin ja penkein Kongens gate sør. (kuva: [Bilfritt byliv Mellomundersøkelse 2017, Sweco](#)).

4. Oleskelumahdollisuuksien lisääminen

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Oslon kaupunginhallitus on päättänyt vähentää yksityisautojen määrää kaupunkia ympäröivän kehä I -alueen sisäpuolella hallituskauden 2015-2019 aikana. Kooltaan 1,3 neliökilometrin alueella asuu alle 1 000 asukasta, mutta yli 100 000 työntekijää matkustaa alueelle ja pois päivittäin. Oslon keskustaan on laadittu vuonna 2017 pitkän tähtäimen kehittämissuunnitelma, joka keskittyy kävelijöiden, pyöräilijöiden, lasten, nuorten ja vanhusväestön olosuhteiden parantamiseen ([The Car-Free Livability Programme 2019](#)). Tavoitteena on tehdä Oslon keskustasta vihreämpi ja elävämpi. Autojen vähentäminen Oslon keskustassa oli keino tavoitteen saavuttamiseen. Tämä on synnyttänyt paljon niin kansallista kuin kansainvälistä keskustelua ja huomiota.

Kuuden keskustassa sijaitsevan pilottialueen avulla kokeiltiin erilaisia toimenpiteitä, kuten kävely- ja pyöräteiden, penkkien ja kukkalaatikoiden sekä kaupunkitaitteen lisäämistä. Kokeiluja kehitettiin edelleen vuoden 2018 aikana kohti pysyviä ratkaisuja. Kokeiluja varten keskustasta on poistettu yhteensä 760 autojen kadunvarsipysäköintipaikkaa. Jäljellä olevat pysäköintipaikat on tarkoitettu tavarantoimituksiin, kaupungissa työskenteleville kauppiaille ja esteettömiksi pysäköintipaikoiksi. Kehä I:n sisäpuolella voi silti yhä pysäköidä, sillä alueella on jäljellä noin 9 000 pysäköintipaikkaa.

Toteutuneet vaikutukset

Kaupungin keskustaan tehtyjä muutoksia arvioitiin jatkuvasti ja lopullinen arvio tehtiin vuoden 2019 aikana. Ratkaisuja muutettiin tarvittaessa ja vuoropuhelussa niiden kanssa, joita muutokset koskivat. Kokeilujen aikana tehtyjen kyselyiden ja laskentojen perusteella keskusta-alueen kävelijämäärät kasvoivat noin 10 % vuodesta 2017 vuoteen 2018 ja 52 % vastaajista oli sitä mieltä, että Oslon keskustan tulisi olla mahdollisimman vapaa autoista.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Katutilan elävöittäminen oleskeluun houkuttelevilla kalusteilla soveltuu erilaisille keskusta-alueille, joissa ihmiset liikkuvat ja autojen pysäköintiä voidaan poistaa tai vapaata julkista tilaa kohentaa. Toteutuksessa on huomioitava talvikunnossapidon edellytykset.



Bussipysäkkitaide Keravalla, taiteilija Marina Kristalli. Valmistunut tammikuussa 2019 (kuva: Keski-Uusimaa 2019).



Bussipysäkkitaide Keravalla, taiteilija Karoliina Veikkonen. Valmistunut heinäkuussa 2018 (kuva: Keski-Uusimaa 2019).



Bussipysäkkitaide Keravalla, taiteilija Jarno Järvinen. Valmistunut tammikuussa 2019 (kuva: Keski-Uusimaa 2019).

5. Pysäkkien viihtyisyyden parantaminen

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Keravalla on toteutettu vuosien 2018-2019 aikana pysäkkitaide yhteensä 11 bussipysäkillä. Taideteokset on toteutettu pysäkkikatosten vaneriseen takaseinään. Projektin tavoitteena oli piristää jonkin keralalaisen asuinalueen yleisilmettä ja lopulta kohteeksi valikoituvat Keravan itäpuolen ilkeimien kohteena olleet vanhat pysäkkikatokset. Projekti oli Keravan kaupungin koordinoima.

Maalauksista pääosa on taiteilijoiden maalaamia ja muutama toteutettiin yhteistyössä alueella asuvien nuorten kanssa taiteilijoiden avustuksella.

Toteutuneet vaikutukset

Projektissa ei toteutettu erillistä vaikutusten arviointia. Yleinen palaute on kuitenkin ollut myönteistä. Taide-teoksia ei ole merkittävästi töhritty tai muutenkaan vaurioitettu 1,5 vuoden aikana ja sama positiivinen ilmiö on ulottunut myös projektiin kuulumattomiin katoksiin.

Kustannukset

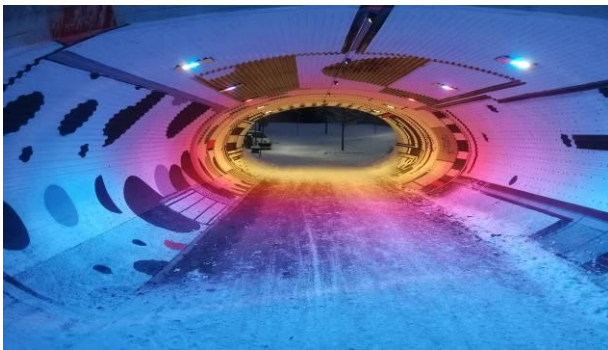
Projektin toteutuskustannus oli noin 30 000 euroa, josta valtaosan meni ammattitaiteilijoiden palkkioihin.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

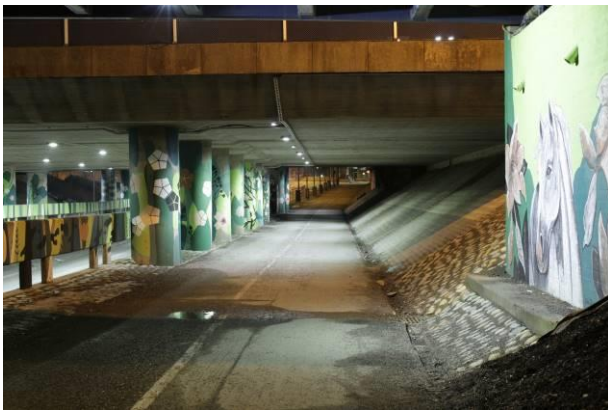
Vastaavanlainen pysäkkitaide soveltuu erityisesti vaneriseinäisille pysäkeille katujen ja teiden varsien pysäkeille. Erityisesti taide soveltuu pysäkeille, joissa pysäkki-informaatio on vähäistä ja se on mahdollista kiinnittää katoksen sivuseinään.



Keravan Ahjontien alikulku (kuva: Keravan kaupunki).



Keravan Alikeravantien alikulku (kuva: Keravan kaupunki).



Radan alitus Keravan Sibeliuksentiellä (kuva: Keravan kaupunki).



Espoon Leppävaaran Alberganportin alikulkutunneli (kuva: WSP).

6. Alikulkujen viihtyisyyden parantaminen

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Helsingin seudulla on toteutettu useita alikulkujen parannuksia taiteen ja valaistuksen keinoin. Keravalla Ahjontien ja Alikeravantien vierekkäin sijaitsevat rum-pualikulut on koettu ahtaiksi ja pelottaviksi. Alikulkuja on parannettu maalauksella ja väriä vaihtavalla valais-tuksella. Keravalla on Sibeliuksen radan alituk-seen toteutettu taidetta maalaamalla betonipintoja ja lisäämällä alikulkuun valaistus. Taideteoksen toteut-tamisesta järjestettiin kilpailu.

Espoon Leppävaarassa betonipintaiseen Albergan-portin alikulkuun on toteutettu taideteos laserleikatusta ja maalatusta teräslevystä, jonka taustalla on valais-tus. Alikulun kohentaminen oli osa katutaidekokeilua ja sen oli alun perin tarkoitus olla maalaamalla toteu-tettu. Katutaidekilpailun voittanut teos Love, Love (Tunnel of Love) oli toteutukseltaan maalausta moni-mutkaisempi ja kalliimpi, mutta se päätettiin silti toteut-taa.

Toteutuneet vaikutukset

Yksittäisten alikulkujen parannusten vaikutuksista ei ole tehty tarkempia tarkasteluja. Keravan kaupungin saaman palautteen perusteella pelon tunteen koke-mus alikuluissa on vähentynyt taideteosten ja valais-tuksen parantamisen myötä.

Kustannukset

Ahjontien ja Alikeravantien alikulkujen valaistuksen toteutuskustannus oli noin 15 000 euroa. Sibeliuksen-tien valaistuksen kustannus oli noin 15 000 euroa ja maalatun taideteoksen kustannus noin 40 000 – 50 000 euroa.

Espoon Leppävaaran Alberganportin alikulun katutai-deteoksen kustannukset ideasuunnittelusta lopulli-seen toteutukseen olivat yhteensä noin 145 000 eu-roa, josta toteutuskustannus oli noin 95 000 euroa. Tunnelin kaikki teräslevyt olivat uniikkeja, mikä nosti niiden toteutuskustannuksia ja valaistus piti toteuttaa erittäin tehokkaana, jotta valo tulee levyjen läpi.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Soveltuu monenlaisiin alikulkukohteisiin, joiden viihtyi-syyttä ja koettua turvallisuutta tulisi parantaa.



Kylätiekokeilu Hattulan Sattulantiellä (kuva: Uudenmaan ELY-keskus).



Sattulan kylätiekokeilu talviolosuhteissa (kuva: Uudenmaan ELY-keskus).



Sattulan kylätie pysäkin kohdalla (kuva: Uudenmaan ELY-keskus).



Hattulan Pappilanniementien kylätie (kuva: Väylävirasto).

7. Kylätiet kävelyyn ja pyöräilyyn

Ratkaisun kuvaus ja tavoiteltavat vaikutukset

Hattulan kuntaan Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimalle 2,5 kilometriä pitkälle Sattulantielle (mt 13889) toteutettiin kylätiekokeilu. Kokeilun tavoitteena oli parantaa kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuutta maantieympäristössä, jossa liikennemäärät ovat vähäiset ja jossa erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää ei ole kustannussyistä mahdollista tai muutoin tarkoituksenmukaista rakentaa. Kokeilun toteuttaminen tapahtui Sattulan kyläyhdistyksen aktiivisuuden ja yhteydenoton myötä.

Tieosuudella kokeiltiin suomalaisittain uutta tiemerkin-tätapaa, jossa pientareita levennettiin muuttamatta tien rakenteita ja samalla hyväksyttiin keskellä olevan ajokaistatilan kaventuminen. Keskellä olevan ajokaistatilan mitoitus on tarkoituksella laadittu siten, että kohtaamistilanteessa tulee aina siirtyä osittain tien reuna-alueelle.

Nopeusrajoitus laskettiin 50 km/h:sta 40 km/h:iin koko tieosuudella. Asfaltti uusittiin koko matkalta sen huo-non kunnon takia. Keskellä oleva ajokaista on noin 3 metriä leveä ja ajokaistan molempiin reunoihin toteutettiin noin 1,5 metriä leveät reuna-alueet ensisijaisesti kävelijöiden ja pyöräliikenteen käyttöön. Tiemerkin-näksi valittiin 10 cm leveä yhtenäinen reunaviiva. Ky-lätiekokeilun alkuun ja loppuun toteutettiin herä-teraidat. Etäisyys Hattulantien risteuksen ja kylätie-merkinnän aloittamiskohdan välillä on noin 80 metriä.

Kokeilun jälkeen Hattulassa käynnistettiin toinen vas-taava kokeilu kunnan hallinnoimalla kadulla noin 500 metriä pitkällä osuudella. Nopeusrajoitus laskettiin 30 km/h ja reuna-alueet toteutettiin pyöräkaistoina 20 cm leveällä 1/1 -katkoviivatiemerkinillä ja pyörätunnuk-sella. Myös Pyhtäällä Kymenlaaksossa on vuonna 2019 toteutettu kylätiemallinen ratkaisu noin 250 met-riä pitkälle, koululle johtavalle osuudelle.

Toteutuneet vaikutukset

Kokeilun vaikutuksia mitattiin maastokäyntien yhtey-dessä valokuvaamalla liikennetilanteita sekä videoku-vaamalla liikennetilanteita kojelautakameralla ja dro-ne-kopterilla. Vaikutuksien mittaamiseksi toteutettiin liikennelaskentoja ennen ja jälkeen tilanteista sekä

Liite 1: Toimenpidekortit



Kylätietoteutus Alankomaissa pientaloalueella (kuva: Niko Palo).



Kylätietoteutus Alankomaissa kaupunkimaisessa ympäristössä (kuva: Niko Palo).



Kylätietoteutus Alankomaissa maantietyyppisellä osuudella (kuva: Niko Palo).

käsin- että konelaskentana. Käyttäjäkokeilusten ke-
räämiseksi toteutettiin Webropol-kysely noin vuosi
toteutuksen jälkeen, jolloin kaikki vuodenaajat oli koet-
tu. Kyselyyn saatiin 75 vastausta, joista 80 % oli Sat-
tulantien varren asukkaita.

Uusien liikennejärjestelyjen myötä Sattulan kylätiellä
liikkuminen koetaan pääosin turvalliseksi kaikilla liik-
kumismuodoilla. Selkeää parannusta koettiin erityises-
ti kävellen ja pyörällä liikkuvien turvallisuuden tun-
teessa. Uusien liikennejärjestelyjen myötä vastaajista
noin 26 % kävelee useammin, 26 % pyöräilee use-
ammin ja 13 % ajaa moottoriajoneuvolla harvemmin
verrattuna aikaisempiin liikennejärjestelyihin. Ko-
nelaskennan mittausten perusteella ei havaittu ajono-
peuksien alenemista, vaikka merkintätapa lisäsi kyse-
lyn perusteella turvallisuuden tunnetta.

Kustannukset

Asfaltoinnin kustannukset olivat noin 150 000 euroa ja
tiemerkinointien osuus urakasta oli vähäinen. Kylätien
toteutuskustannus on käytännössä pieni, jos pinnoite
on kunnossa.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Kylätiemalli on edullinen tapa parantaa jalankulkijoi-
den ja pyöräilijöiden turvallisuuden tunnetta ja turvalli-
suutta tiellä tai kadulla, joissa autoliikenteen määrät
ovat melko alhaisia (≤ 300 - 600 ajn/h). Kokemusten
kartuttamiseksi olisi suositeltavaa löytää kohteita eri-
laisista ympäristöistä ja eri puolilta Helsingin seutua.
Kylätie tulee toteuttaa vain, jos se lisää turvallisuutta
ja turvallisuuden tunnetta.

Muuta

Kylätiemallin nimi juontaa Ruotsista (*bymil-
jöväg/bygdeväg*), jossa kylätiemallin mukaista tien
poikkileikkausta on käytetty jo vuodesta 2006 alkaen.
Tätä ennen malli on ollut vuosikymmeniä käytössä
Alankomaissa, jossa tiestä käytetään nimeä *fietssug-
gestiestrook* (suom. suosittava pyöräkaista). Nykyinen
suositus Alankomaissa on merkitä reuna-alue selke-
ästi pyörätunnuksella ja väriASFaltilla.

Lisätietoa kylätiekokeilusta: [Sattulan kylätie, raportti](#)
[Uudenmaan ELY-keskuksen kylätiekokeilusta](#).



Kuva 1. Väliaikainen pyörätelinealusta, Utrecht Hollanti (kuva: Dordrecht.net).



Kuva 2. Pyöränkuljetuskaukalo portaissa, Nijmegen Hollanti (kuva: WSP).



Kuva 3. Maalattu ja kukkaistutuksin eroteltu pyöräkaista, Toronto. (kuva: Two Wheeled Politics)



Kuva 4. Kadun sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä kukkalaatikolla, Lontoo Walthamstow. (kuva: GoogleMaps)

8. Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen

Tähän toimenpidekorttiin on kerätty ideoita eri kohteista, jotka edistävät pyöräliikennettä ja luovat samalla viihtyisämpää ympäristöä.

Ratkaisujen kuvaukset ja tavoiteltavat vaikutukset

Kuva 1. Hollannissa on käytössä Rotterdamin kaupungin kehittämä väliaikainen polkupyörätelinealusta, joka sijoitetaan autojen pysäköintipaikalle. Telineessä on tilaa 10 polkupyörälle. Väliaikaisen telineen avulla selvitetään, onko pyöräpysäköinnille tarvetta, onko se oikeassa paikassa ja aiheuttaako autojen pysäköintipaikkojen väheneminen haittaa. Tilannetta arvioidaan muutaman kuukauden ajan ja jos teline on ollut tarpeellinen eikä siitä ole aiheutunut haittaa autojen pysäköinnille, voidaan tilaan suunnitella pysyvä pyöräpysäköinti. Näin väliaikainen teline voidaan siirtää seuraavaan koepaikkaan. Helsingin kaupunki on toteuttanut vastaavaa kokeilua Helsingissä siirrettävillä pyörätelineillä.

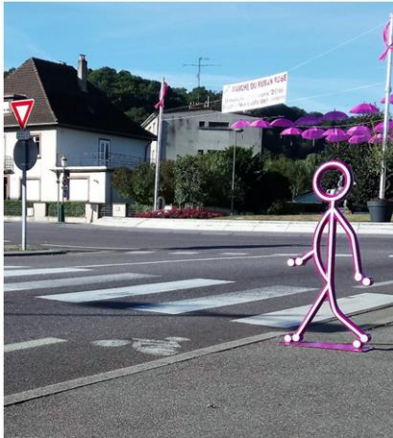
Kuva 2. Hollannissa on portaissa usein pyörän taluttamista helpottava luiska. Luiskassa on harjakset, jotka jarruttavat pyörän vauhtia alaspäin kuljettaessa.

Kuva 3. Pyöräkaistojen ja pyöräteiden soveltuvuutta kohteeseen ja vaikutuksia voi testata esimerkiksi rajaamalla alue väliaikaisilla rakenteilla kuten istutuslaattikoilla ja maalaamalla asfaltin pinta. Esimerkkikuva on Torontosta, jossa autoilta on otettu yksi kaista pyöräilyn käyttöön.

Kuva 4. Lontoon Walthamstownin kaupunginosassa tehtiin pieniä yksittäisiä parannustoimenpiteitä, joiden tavoitteena oli lisätä ympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Yksi useassa kohteessa käytetty toimenpide oli katujen sulkeminen läpiajavalta autoliikenteeltä siten, että pyörällä ja kävellen pääsee edelleen kulkemaan. Kuvassa autoliikenteeltä kukkaistutuksella suljettu katu Grove Street ja kyltissä teksti Road Closed Except Cycles.

Soveltuvuus Helsingin seudulle

Monenlaisista ratkaisuista voi valita kohteeseen sopivan. Toteutuksissa on huomioitava talvikunnossapito.



Kuvat 1. ja 2. Pieto-hahmo suojateiden kohdalla Ranskassa. (kuva: pieto.eu)



Kuvat 3. Projektiovalaistut liikennemerkit Oulun Linnamaan baanalla (kuva: Oulun kaupunki).



Kuvat 4. Led-valot tien ylityksessä Lamprechtshausenissa Itävallassa. (kuva: Gifas)

9. Havaittavuuden parantaminen

Tähän toimenpidekorttiin on kerätty ideoita eri kohteista, jotka parantavat suojateiden tai pyörätien havaittavuutta ja lisäävät koettua turvallisuutta.

Ratkaisujen kuvaukset ja tavoiteltavat vaikutukset

Kuvissa 1 ja 2 on ranskalainen heijastava Pieto-tuote, joka on tarkoitettu sijoitettavaksi suojatien yhteyteen. Tuotteen tarkoitus on vahvistaa suojatien havaittavuutta ja samalla luoda liikenneympäristöön mielenkiintoinen elementti. Talvikunnossapito on huomioitava sijoituksessa.

Kuva 3 on Oulun kaupungin kokeilusta heijastaa jalankulun ja pyöräilyn liikennemerkit väylän pintaan. Projektiovalot sijaitsevat Linnanmaan laadukkaalla pyöräilyn baanayhteydellä ja jos kokeilu on onnistunut, toteutetaan samanlaiset valot myös muille Oulun baanoille. Valojen etuna on se, että ne näkyvät myös talvella eivätkä merkinnät kulu kunnossapidon vaikutuksesta.

Kuvassa 4 on tien ylitykseen lisätty asfalttiin upotettavat led-valot lisäämään ylityksen havaittavuutta. Led-valot toimivat parhaiten pimeässä. Kohde sijaitsee Itävallan Lamprechtshausenissa.

Espoon kaupunki on vuosina 2017-2018 testannut älykästä valaistusta kolmessa suojatiekohteessa, joiden tavoite oli tehostaa suojatien valaistusta ja siten parantaa suojatien turvallisuutta. Tavoitteena oli herättää autoilijoiden huomio ja lisätä suojatien ylittäjien näkyvyyttä. Suojatiekohteet valikoituivat sen perusteella, että niissä kaikissa valaistus oli heikohko, mutta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä oli merkittävä. Kohteet sijaitsivat Nöykkiössä, Tuomarilassa ja Tapiolassa. Nöykkiössä valaistus kirkastuu nappia painamalla. Tuomarilassa Tuomarilantiellä ja Tapiolassa Kalevalantiellä on käytössä liiketunnistimet, jolloin suojatievalaistus kirkastuu automaattisesti jalankulkijan astuessa suojatien edustalle. Tutkimuksen perusteella Nöykkiönkadun painonapillinen valaistus ei toiminut toivotulla tavalla, sillä suojatien ylittäjät eivät huomanneet painonappia. Liikennetunnistimilla toimivien valaistusten toimintavarmuus oli melko hyvä, mutta suojatievalot olivat välillä päällä pitkään tai ne eivät syttyneet riittävän ajoissa.



Sisältö

kalvo nro



Osallistujat	3
Nostoja työpajasta	4-5
Työpajan ohjelma	6
Työpajan tavoitteet	7
Alkukyselyn tulokset	8-10
Kokeilujen esittely ja nostoja parikeskusteluista	11-13
Ryhmätyötehtäväosuuden tuloksia	14-24

Osallistujat



Työpajassa oli yhteensä 27 osallistujaa. Paikalla olivat edustajat seuraavista organisaatioista:

- Helsingin kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Espoon kaupunki
- Keravan kaupunki
- Sipoon kaupunki
- Hyvinkään kaupunki
- Mäntsälän kunta
- KUUMA-seutu liikelaitos
- HSL
- Pyöräilykuntien verkosto
- Ympäristöministeriö
- Traficom
- Uudenmaan ELY-keskus
- Sitowise Oy
- WSP Finland Oy

3

24.1.2020

Nostoja työpajasta



→ Työpajassa tuotiin esille

- Pysäkkien ja erityisesti asemien alikulkujen parantamisen hyödyllisyys, näitä kohteita löytyy kaikista kunnista ja alikulkujen valaistus on yleisesti huonoa.
- Haasteena toteuttamisessa ja käynnistämisessä on harhaluulo, että pysäkkien ja alikulkujen maalaukset ovat ilkeiden kohteena. Tulisi saada tutkimustietoa, että maalauskohteet eivät yleensä houkuttele töhrimistä.
- ELY-keskusten alikulkujen parantamiseksi tarvittaisiin toimintamalli, jossa kunta voi ottaa osavastuun toteutuksesta ja ylläpidosta.
- Osallistuva Espoo -kehitysohjelman tukemiseksi perustetun ympäristömuotoilun tiimin [toiminnan kattava raportti ja esitys ladattavissa täältä](#)
- Tiedon jakaminen ja asukkaiden osallistaminen koko prosessin ajan on olennaista. YM:n koordinoimassa Kestävä kaupunki ohjelmassa on tulossa opas asukkaiden osallistamisesta kevään aikana ([kestavakaupunki.fi](#)).
- Kokeilusta voidaan saada paljon muutakin hyötyä kuin kävelyä ja pyöräilyä edistävää, monta win-win näkökulmaa (mm. asukasvuorovaikutus, yhteisöllisyys).
- Mallin kokeileminen, jossa kunta kustantaa investoinnin ja asukkaat ottavat vastuun kunnossapidosta, kuten kukkalaatikoiden kastelusta, olisi kiinnostavaa.

4

24.1.2020

Nostoja työpajasta



→ Työpajasta saatiin paljon hyvää materiaalia vaikutusten arviointia varten

- Kokemusperäisen tiedon keräämistä pidettiin tärkeänä: esim. kyselyt paikan päällä ja koulujen/asukasyhdistysten kautta.
- Avuksi kaivattiin valmiita kysymyspatteristoja.
- Prosessin arviointia ja dokumentointia pidettiin tärkeänä esim. mitä tahoja mukana, miten kokeilu onnistui, mitä vaikutuksia jätti. Toivottiin tiivistä ja yhteneväistä dokumentointia muiden hyödynnettäväksi ja kokeilujen vaikutusten vertailemiseksi.
- Määrien ja nopeuksien tutkiminen tärkeää myös jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta.

5

24.1.2020

Työpajan ohjelma



8.30 Kahvitarjoilu

9.00 Tilaisuuden avaus ja työpajan tavoite / Mette Granberg, HSL
Kokeilujen esittely / Riikka Kallio, WSP
Parikeskustelut

10.30 Lyhyt tauko

10.40 Kokeilujen vaikutusten arviointi, työskentely ryhmissä

11.40 Keskustelua yhteisesti

12.00 Tilaisuus päättyy

Työpajan tavoitteet



Innostaa osallistujia liikkumisympäristömme parantamisesta ja antaa sekä kerätä ideoita toimenpiteistä ja niiden vaikutusten arvioimisesta:

- käymme läpi toteutettuja jalankulun ja pyöräliikenteen kokeiluja
- arvioimme esimerkkikokeilujen soveltuvuutta Helsingin seudulle
- pohdimme yhdessä, miten kokeilujen vaikutuksia kannattaisi arvioida.

Työpajassa tuotettua aineistoa hyödynnetään esiselvityksessä Toimintamallin luominen: nopeat kokeilut jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseksi.

Alkukyselyn tulokset

Kyselyllä haluttiin selvittää kokemuksia QR-kyselyn toimivuudesta ja osallistujien mielipiteitä nopeiden kokeilujen ohjelman tärkeimmistä tavoitteista.

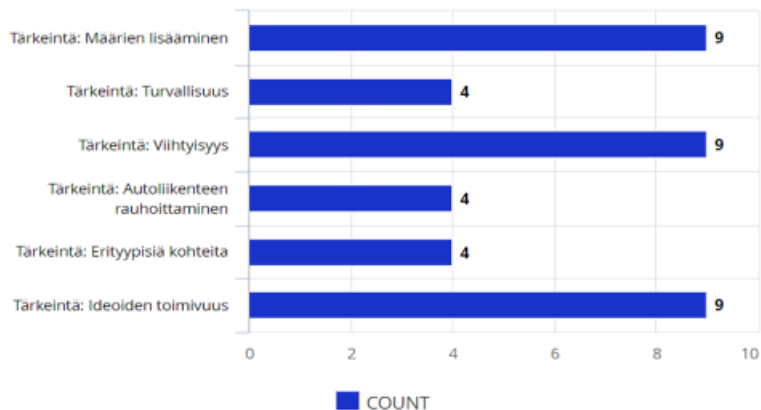


Tärkeimmät tavoitteet

Kysymys: Mitä seuraavista tavoitteista pidät tärkeimpinä nopeiden kokeilujen toteuttamisen kannalta?
(Valitse enintään 2)

- Kävely- ja pyöräilymäärien lisääntyminen
- Liikenneturvallisuuden parantuminen
- Ympäristön viihtyisyyden parantuminen
- Autoliikenteen rauhoittaminen
- Kokeilukohteet ovat mahdollisimman eri tyyppisiä
- Kokeilujen ideoiden toimivuudesta saadaan kattavaa tietoa

Tärkeimmät tavoitteet



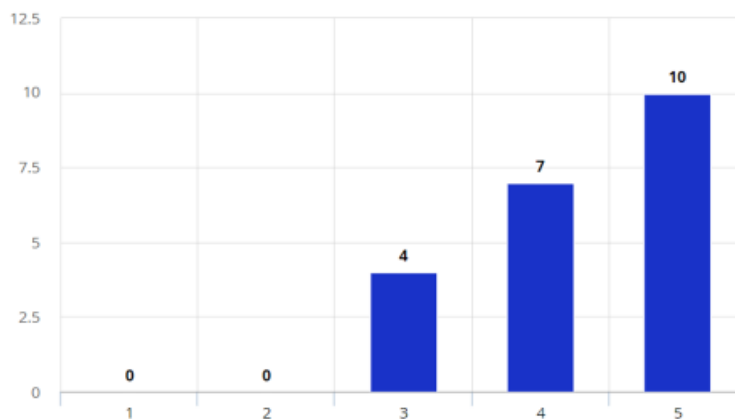
"Olisin halunnut valita lisää, esim. 3 vaihtoehtoa tavoitteista."

Tutkimustyökalun kätevyys

Kysymys: Miten arvioisit kyselytyökalun käytettävyyttä?

- Erittäin hyvä
- Melko hyvä
- OK
- Melko huono
- Erittäin huono

Tutkimustyökalun kätevyys





Parikeskustelujen kirjauksia Screeniossa (hsl.screen.io/nok)



Esitellään 2-3 kokeilua kerrallaan, minkä jälkeen 5 min parikeskustelua:

- Mikä kokeiluideoista kiinnostaa sinua erityisesti? Miksi?
- Kirjatkaa keskustun pääkohdat Screenioon.

» Koulukatukokeilu esim. vain kouluaikaan. +3 👍

» Alikulut tärkeitä, taide-elementti mukaan, mielellään kilpailujen kautta. Suunnittelussa huomioitava kunnossapito. +3

» Kaikki miten taidetta ja maalaamista voidaan hyödyntää kevyesti tilan muuttaminen viihtyisäksi ja houkuttelevaksi kävellä. +3

» Sään ja ihmisen (ilkevallan) kestäviä kuntoiluvälineitä pysäkeille. +5 👍

» Esikaupunkialueille esim. Raidejokerin pysäkeille voitaisiin tuoda omaleimainen ilme, joka rakentaisi alueellista identiteettiä. Ilme voisi koostua katutaiteesta, räätälöidyistä istumismahdollisuuksista tms. +7

» Alikulkujen kunnollinen valaistus ja viihtyisyyttä parantava taide ehdottoman kannatettavaa! +6 👍

» Valaistus ja valaistusratkaisut etenkin tunneleissa ja alikuluissa ja asemilla. +6 

» Oleskelu ei sovi joka paikkaan. Myös nopea, sujuva kävely oltava mahdollista. +5

» Alikulkuesimerkit olivat tosi hienoja, ja tärkeitä kohteita koetun turvallisuuden näkökulmasta. Paljas betoni tai paljaat pinnat houkuttelevat töhrimään, tästä syystä sekä alikuluissa että pysäkeillä hyvä saada maalia. Pysäkit hyvä taidekohteita siinä mielessä, että ihmiset viettävät niillä enemmän aikaa kuin vain kävellessään jonkin paikan ohi. Lisäksi keskusteltiin siitä, mikä saisi ihmiset viettämään aikaa eri paikoissa, koska usein ihmiset ovat se, mikä tekee paikoista ja ympäristöstä kiinnostavan. +3

» Alikulkujen elävöittämiseen pitää panostaa. Ovat kovin synkkiä nykyisellään. Pysäkkien takaseinien maalaaminen todella hyvä idea. Lisää näitä. +5 

» Pyöräteiden kokeilut ovat huomattavan paljon vaikuttavampia kuin pyöräpysäköintikokeilut. Pyörätiekokeilut pitäisi kohdistaa alueille, jossa pyöräliikenne määrät ovat suoria mutta reitit katkonaisia. Samalla pyörätiekokeiluissa voisi tuoda katutilan viihtyisyyttä parantavia ratkaisuja, kuten pyöräkaistan erottelu esim. matalakasvuisilla istutuksilla, jotka mahdollistavat myös hyvän näkyvyyden. +8

» Valaistuksen käyttö viihtyisyyden parantamisessa! +5

» Pysäkeille mahdollisuuksia aktiiviseen tekemiseen, myös houkuttelevia mahdollisuuksia kävellä seuraavalle pysäkillä (arkiliikunta). +7

» Kukkalaatikoihin voi laittaa myös havukasveja tai muita ratkaisuja, jotka ovat ympärivuotisia. +9 



- **Ryhmätehtävä: Mitä nopeista kokeiluista halutaan saada tietää?**
Ryhmässä keskustellaan mitä asioita kokeilun vaikutuksista tai onnistumisista halutaan saada tietää, jonka jälkeen ryhmä valitsee kolme tärkeintä asiaa.

Ryhmätyön teemat:

- Ryhmä 1** Pysäkit: maalaus, valo, aktiivinen tekeminen ym.
- Ryhmä 2** Alikulut: maalaus, valo ym.
- Ryhmä 3** Autoliikenteen rauhoittaminen
- Ryhmä 4** Pyörätie-/ pyöräkaistakokeilut
- Ryhmä 5** Kävelyalueiden viihtyisyys, oleskelu

- **Mitä mieltä muut ryhmät olivat?**
Kaikki kiertävät vapaasti pisteillä lukemassa toisten ajatuksia, halutessaan saa jättää kommentteja muiden pisteille post-it-lapuilla. Tämän jälkeen omassa ryhmässä täydennetään oma tulos ja kirjataan kolme tärkeintä asiaa isoille post-it-lapuille.

15

24.1.2020

Ryhmän valitsema kolme tärkeintä asiaa lihavoituna
Kommentit post-it-lapuilla

Ryhmä 1 Pysäkit: maalaus, valo, aktiivinen tekeminen ym.

- **Vaikutukset ilkeivallan ehkäisemiseen**
- **Käyttäjäkysely, onko vaikuttanut lähiasukkaiden kokemukseen lähiympäristöstään:**
 - Turvallisuuden tunne
 - Miellyttävyys, viihtyisyys
 - Onko vaikuttanut kulkutavan valintaan
 - Ketä uudet käyttäjät ovat
- **Muutostyön suunnittelu- ja toteutusprosessi:**
 - Mitä vaatii, aika, raha, lupamenettelyt yms. Kokemukset myös keskeytyneistä projekteista opiksi muille.
- **Voidaanko toteuttaa pysäkkityypistä riippumatta?**
- **Eri toimijoiden osallistuminen alusta asti + yhteistyön raportointi**
- **Onko muuttanut reittivalintoja ja kulkutapaa / kulkumuotoa?**

16

24.1.2020

Ryhmä 2 Alikulut: maalaus, valo ym.

- **Onko lisännyt turvallisuuden tunnetta? Liikkumisen turvallisuutta, kun näkee paremmin. Viihtyisyyttä? Ja tätä kautta reittivalintoihin?**
- Eri väestöryhmät (lapset, vanhukset.. jne.)
- Kunnossapitotarpeet, ilkeilyherkkyys, onko ilkeily vähentynyt? (vastuut, vastuuhenkilöt)
 - Miten maalauksia kunnossapidetään? Ajan kuluessa, kuka kunnostaa?
 - Maalausten ikä? 10 vuotta?
- **Onko lisännyt kävelyä tai pyöräilyä? (Kysely tai muu mittaus)**
 - Mahdolliset kadun ylitykset ennen ja jälkeen → Onko vähentänyt kadunylityksiä, kun kuljetaan alikulusta?
 - Monet liikkumisen vaikutukset (sosiaalinen/terveys/talous) välillisiä, voi vaatia kunnalta laajempia toistuvia selvityksiä vrt. Hki/Köpiksen pyöräilyraportti vuosittain.
- Onko lisännyt ihmisten halua osallistua muuhun lähiympäristön kehittämiseen?
- **Miten vaikuttanut käyttökustannuksiin? Investoinnit? Taikasana: takaisinmaksuaika.**
- Vaikutus segregatioon.
- Eri tahojen yhteistyö – sopimukset?

17

24.1.2020

Ryhmä 3 Autoliikenteen rauhoittaminen

- Liikennemäärät kulkumuodoittain. [Ennen - jälkeen](#)
- Nopeudet. [Ennen - jälkeen](#)
- Lisääkö kunnossapitokustannuksia / kustannukset. [Ja miten kustannusten kasvu on laskettu / todettu.](#)
- **Asukkaiden mielipiteet (koettu turvallisuus, viihtyisyys) sekä virkamiesten ja yrittäjien mielipiteet (kokemukset)**
- Onko muuttanut liikenneonnettomuuksia
- [Onko muuttanut reittivalintoja](#)
- **Lisääkö turvallisuutta (nopeus, kulkumuotojen erottelu)**
 - Turvallisuuden tunnetta?
 - Eri ihmisryhmissä – lapset / aikuiset / vanhukset / miehet / naiset
 - Turvallisuuden mittaamiseen mm. läheltä piti tilanteiden kerääminen, konfliktitilanteiden kartoitus mm. liikennemuotojen välillä, liikenneonnettomuudet
- Matka-ajat
- **Prosessin arviointi** (osallistuminen, viestintä, yhteistyö eri tahojen välillä, kulkeeko prosessi paremmin jos on asukkaista lähtevä vai jos kaupungin aloittama)

18

24.1.2020

Ryhmä 4 Pyörätie-/ pyöräkaistakokeilut

- Liikennemäärät kohteessa (autojen / pyörien) + muut ennen kokeilua ja sen jälkeen
- Mahdollisen vertailukohteen tiedot
- Vaikutukset verkolle
- **Mielipiteet ennen / jälkeen:**
 - **Turvallisuus + turvallisuuden tunne**
 - [Onko muuttanut kulkutapaa tai reittivalintaa?](#)
- Mikä toimi, miten voitaisiin kehittää?
- Teknisen toteutuksen onnistuminen
- Kustannukset
- Aikataulu
- Tieto soveltuvuudesta muualle: Tehdäänkö vastaava kokeilu toisenlaisessa ympäristössä?
- **Toimivuus talviolioissa**
- **Miten tilaa käytetään (havainnointi)? Esim. yksisuuntaisen kaistan käyttö**
- **Autojen nopeudet**

19

24.1.2020

Ryhmä 5 Kävelyalueiden viihtyisyys, oleskelu

- **Muuttuiko oma / käyttäjän ajattelu tai toiminta? Miten?**
 - [Onko muuttanut kulkutapaa ja reittivalintoja?](#)
- Ilmenikö ongelmia / konfliktitilanteita / epäselvyyttä?
- **Mitä tehtäisiin ensi kerralla toisin?**
- Lisääntyikö ihmismäärä ja muuttuiko käyttäjäryhmät?
- Rajaako vielä jonkin käyttäjäryhmän pois? (esteettömyys)
- **Missä voisi soveltaa / laajentaa? Millä ehdoin?**
- Kuvat! Somessa jaetut jo tilanteessa
- Erilaiset mittarit (määrä, laatu, eri aikoina, paikalla/yhteisössä), (toistettavat, vertailtavat) – [Miten tilaa hyödynnettiin tärkeä raportoida.](#)
- Mikä yllätti? Uudet oivallukset?
- Mitkä tekijät saivat jäämään/palaamaan.
- Mitä resursseja vaatii? Voiko tehdä vain osan? Mikä prosessi ja aikataulu? Ketä kaikki mukana
- **Tiedon jakaminen**, jo prosessin aikana (esim. blogi)

20

24.1.2020

- **Miten vaikutuksia mitataan?**

Edellisessä vaiheessa tunnistetut tärkeimmät asiat ryhmiteltiin ja jaettiin kolmelle pisteelle. Pisteillä sai kiertää vapaasi ideoimassa menetelmiä tutkittaville asioille.

Pisteiden aiheet olivat:

- 1) Käyttäjien mielipiteet, kokemukset ja käyttäytymisen muutokset
- 2) Muuttunut liikennemäärät, nopeudet, ilkeiden useus ym.
- 3) Prosessin onnistumisen arviointi

21

24.1.2020

Menetelmät: Käyttäjien mielipiteet, kokemukset ja käyttäytymisen muutokset

- Käyttäjäkysely, mielipiteet ennen – jälkeen, myös eri sidosryhmien kokemukset.
- Onko lisännyt turvallisuuden tunnetta ja viihtyisyyttä? Onko muuttanut reitti- tai kulkutapavalintoja? Mikä toimii / mitä voitaisiin kehittää?
- Meillä on liian vähän tietoa ihmisten kokemuksesta paikan päällä! Kysely paikan päällä eri väestöryhmille → Tulokset erilaisia, jos tehdään "etänä" tai paikanpäällä
- Valmis kysymyspatteristo, josta kysymykset valittavissa kokeilun mukaan.
- Huomioidaan eri toimijat kunnan sisällä, myös kunnossapito, ennen – jälkeen
- Kokemuseräisen tiedon laajempi kerääminen esim. yhteydet kouluihin, asukas yhdistykset
- Laadullinen tutkimus, mutta osalliset valittu satunnaisotannalla → kattavampi → edustava otos
- Käyttäjäkyselystä:
 - Mieluummin ei paperilappuja! Uudet menetelmät käyttöön.
 - Koevastaaja kyselyihin – tulosta kysely kahvipöytään kollegoillesi.
 - **Menetelmiä:** karttapohjainen kysely Maptionnare, Tarraäänestys, Hymynaamakone, pysäkillä QR-koodi, jonka kautta pääsee kyselyyn Iso kapa-levy, jossa kolme kysymystä, johon voi liimata tarran (Lahdessa). Kyliäinen, esim. karkkiaskin tai suklaan takapuolelle QR-koodi
 - Syvähaastattelut täydentävänä menetelmänä.
 - Teaser-kyselyt, "Mitä tässä QR-koodissa on – selvitä!"
 - Kyselylomake, LUTin kysely, Hilikka Laakso tutkijana
- Muita mittausmenetelmiä: Havainnointi → käyttäytymisen muutos, Laskennat (ml. sukupuoli / ikäluokka). Resurssit esim. havainnointiin varattava

24.1.2020

Menetelmät: Muuttuneet liikennemäärät, nopeudet, ilkvallan useus ym.

- **Mikä muuttui?**
Liikkumisen muuttuminen ja onko lisännyt kävelyä tai pyöräilyä? Muutokset ilkvallassa?
- **Mittaukset ja havainnointi ennen – jälkeen eri tilanteissa.**

Määrälliset

- Kokeilun havaitseminen. Menetelmänä havainnointi, jos ei voi laskea + huomioon myös oleskelu.
 - Talven olosuhteiden / vaikutusten tutkiminen
- Automaattiset laskurit
 - Saadaan myös muutokset aikaprofiiliin
 - Ecocounter, konenäkö
 - Muut liikkumisvälineet
- Käsienlaskenta
 - Riittävästi tutkimuspäiviä
 - Eri säätiloja ja vuodenaikoja
 - Muut liikkumisvälineet myös
- Ajolinjojen tutkiminen droneilla (Vantaalla tehty)
- Nopeusmittaukset
 - Erityisesti autot, välillä myös pyörät ja jalankulkijat
 - App, jota annettu kohderyhmille
 - Konenäkö

Laadulliset

- Samoilta henkilöiltä kysyminen ennen – jälkeen
 - Pienempi otanta ok
 - Käyttäjryhmät eroteltuna
- Asukasyhdistysten, koulujen ym. kautta vastaajat
- Kollektiivisen edun huomioon ottaminen
 - Esim. jalankulun vs. autojen sujuvuus
 - Erityisesti analysoinnissa ja raportoinnissa
- HSL:n app, tulossa osaksi HSL:n perusappia
 - Lisäkysymykset kohdealueella liikkujille
 - Huono puoli: kohderyhmä rajattu, alue rajattu
 - Lahden cityapp vastaava?

24.1.2020

Menetelmät: Prosessin onnistumisen arviointi

- **Prosessin arviointi ja raportointi, vertailtavuuden ja dokumentoinnin huomioiminen (tiedon paketointi helposti sovellettavaan muotoon) – Mitä tehtiin, mitä opittiin? Skaalautuminen?**
- **Vaikutukset käyttökustannuksiin, investointeihin ja takaisinmaksuaikaan.**

- Prosessin arviointiin valmis lomake, esimerkiksi rasti ruutuun tyyppinen. Toimijoiden verkosto kuvana, esim. klikkaamalla valmiista pohjasta oikeat tahot. Esim. HSL:n ulkoasulla valmis pohja, mitä käytetään. Nopeasti luettava ja visuaalinen (valokuvia), valmiita kaavioita, jotta saadaan vertailukelpoista aineistoa, lyhyt ja ytimekäs.
- Kuukausittainen seurantaraportointi, ei vain kokeilun lopussa, tsekkauslistatyypisesti auttaen kokeilun tekijää: mitä tarvitaan ennen – jälkeen.
- Viestintä: viestinnän kuvaaminen tarkasti (viestintään osallistuneet henkilöt / henkilömäärä, missä viestittiin, oliko viestintä oikea-aikaista). Viestinnän ei tule olla liian aikaista, lisäksi huomioitava ajantasainen viestintä ja viestitään myös esille tulleet palautteesta kokeilun aikana (riskinä negatiivinen mediahuomio, jos kunnan / kaupungin oma viestintä takkuu).
- Osallistaminen: Olivatko menetelmät sellaisia, että saatiin kaikki halutut tahot mukaan (ml. asukasvuorovaikutuksen onnistuminen, yritysvuorovaikutus).
- Mikä karsiutui pois ja miksi? Yhteistyötapojen raportointi.
- Tarvittaisiin kokeilujen käsikirja tai alan Wikipedia (Kulkulaari?). Tietoa ei ehdi penkoa, myös tärkeää, että vuosiluvut ja lähteet ovat esillä.
- Samat mittarit samoihin tavoitteisiin. Yhteiset perusmittarit, joita tulisi käyttää, jotta vertailtavuus mahdollista.
- Alikuluttunnein maalauksen prosessikuvaus (mm. luvat).
- Plussana Blogi jatkuvaan seurantaan jo prosessin aikana. Täydentävä laadullisessa mittaamisessa. Oppimiskokemuksille, esimerkiksi vain toteuttajille "kulisseihin" nähtäville.

24.1.2020

