

Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo

Käyttäjätietoa etsimässä

LAB-ammattikorkeakoulu

Medianomi (YAMK)

Kulttuurialan koulutus

Muotoilu- ja media-alan uudistava osaaminen

2021

Johanna Westersund

Tiivistelmä

Tekijä Westersund, Johanna	Julkaisun laji Opinnäytetyö, YAMK Sivumäärä 83	Valmistumisaika 2021
Työn nimi Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo Käyttäjätietoa etsimässä		
Tutkinto Medianomi (YAMK) Muotoilu, kuvataide ja visuaalinen viestintä		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli kerätä syvällistä ja rikasta käyttäjätietoa arkisen hyötypyöräilyn kokemuksesta, perehtyä siihen ja kokeilla kehittämisideoiden luomista tiedon perusteella. Käyttäjätiedon hankinnassa käytettiin Bicycle User Experience -kartoittamismenetelmää, jota muokattiin tarkoitukseen sopivaksi. Tutkimusnäyte koottiin Porvoosta, joka tavoittelee energia- tehokasta kaupunkirakennetta ja hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä.</p> <p>Työn historiallisessa osuudessa taustoitetaan pyöräilyn käyttäjätiedon merkitystä kaupunki- suunnittelussa luomalla katsaus eurooppalaisen arkipyöräilyn kehityskulkuihin 1860-luvulta 1960—70-lukuihin sekä suomalaisen liikennepolitiikan kansalaisvaikuttamiseen. Polkupyöräi- lyn kehittämisen trendejä tarkastellaan keskieuropalaisten esimerkkien avulla.</p> <p>Kevään 2021 pyöräilytilannetta kuvaava tutkimusnäyte on koottu kolmessa osassa: kartoitus- haastattelussa, tutkimuspyöräilyssä ja lopputarkastelussa. Aineisto on käsitelty, analysoitu ja tulkittu laadullisin menetelmin. Koko prosessissa on hyödynnetty muotoiluajattelua ja sen me- netelmiä.</p> <p>Aineiston tulkinnessa korostuivat hankalat risteysjärjestelyt, autojen kohtaamisen vaarallisuus, pyöräilyväylien katkonaisuus ja niiden laadulliset puutteet. Tunnekokemuksiin pelkistettynä porvoollainen pyöräilykokemus heijastelee pelkoa, ärsyyntymistä ja huolta, mutta myös iloa.</p> <p>Käyttäjätiedon perusteella järjestettiin kehittämistyöpaja Porvoon kaupungin työntekijöille. Se toteutettiin ideointikävelynä. Kävelyllä tarkasteltiin käyttäjätiedossa esiin nousseita kriittisiä pis- teitä ja generoitiin kehittämisideoita. Työpajan nopeissa ideoinnissa saturoituivat pyörätien ko- rostaminen värillisellä pinnoitteella, pyöräkatujen lisääminen sekä kävelykadun liikennemer- kien lisääminen tai uusiminen.</p> <p>Muotoiluajattelun juurruttaminen pyöräilyn kehittämiseen on pitkä prosessi, joka vaatii johdon- mukaisuutta. Ketterät tilapäiset pyöräväyläkokeilut olisivat helppo ja edullinen tapa kokeilla uutta.</p>		
Asiasanat muotoiluajattelu, palvelumuotoilu, pyöräily, käyttäjäkokemus, kaupunkisuunnittelu		

Abstract

Author(s) Westersund, Johanna	Type of Publication Master Thesis	Published 2021
	Number of Pages 83	
Title of Publication Porvoo, the Cycling City of my Dreams Searching for User Experience		
Name of Degree Master of Culture and Arts, Design and Fine Arts		
Abstract <p>The objective of this master's thesis was to collect deep and rich user information from the experience of everyday casual cycling, to familiarize oneself with it and to try to create development ideas based on the data. In order to acquire the user data, Bi-cycle User Experience mapping method was used, and it was modified to fit the purpose of this research. Research sample was gathered in Porvoo, which is pursuing energy-efficient city structure and carbon neutrality by 2030.</p> <p>In the historical part of the work, the significance of cycling user data in urban design was determined for background by creating an outlook into the developmental paths of European casual cycling from the 1860's into the 1960-70's and into the civil development of Finnish traffic politics. The trends of cycling development are examined through Central European examples.</p> <p>The research sample depicting the cycling situation of spring in 2021 has been collected in three parts: mapping interview, research cycling and final analysis. Material has been processed, analysed and interpreted using qualitative methods. The entire process has utilised design thinking and its methods.</p> <p>Difficult intersection arrangements, danger of encountering vehicles, discontinuity of cycling lanes and their quality deficiencies were more pronounced in the material interpretation. Reduced to the emotional experiences, the cycling experience in Porvoo reflects fear, irritation and concern, but also joy.</p> <p>A development workshop was arranged for the Porvoo city workers based on the user data. It was implemented in the form of an ideation walk. During the walk, critical points determined from the user data were examined and development ideas were generated. Highlighting the cycling lanes with coloured coating, adding cycling streets and increasing the amount of or renewal of traffic signs in the pedestrian streets were saturated in the quick ideations of the workshop.</p> <p>Imbedding design thinking into the cycling development is a long process which requires consistency. Agile, temporary cycling lane trials would be an easy and inexpensive way to try something new.</p>		
Keywords design thinking, service design, cycling, user experience, urban design		

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Käyttäjätiedon merkitys ennen, nyt ja tulevaisuudessa	4
2.1	Porvoon pyöräilytilanne nyt	4
2.2	Pyöräilyn historiaa: machokoneesta koko kansan kulkuneuvoksi	5
2.3	Kilpailu kaupunkitilasta kadottaa käyttäjien äänen	8
2.4	Kansalaisaktivismi palauttaa käyttäjänäkökulman suunnitteluun	10
2.5	Kansalaisten liikennevaikuttamisen lähihistoriaa Suomessa.....	11
2.6	Käyttäjätieto tuotteiden ja palvelujen kehittämisessä	14
2.7	Polkupyöräilyn käyttäjätieto	17
3	Käyttäjätietoa keräämään	20
3.1	Tutkimuspaikan ja metodin valinta sekä osallistujien rekrytointi.....	20
3.2	Metodi ja sen muokkaus.....	23
3.3	Pyöräilykokemuksen keruun toteutus.....	27
3.3.1	Reitin kartoitus etäyhteydellä.....	27
3.3.2	Tutkimusajot	34
3.4	Tutkimusaineisto ja sen käsittely	39
3.4.1	Ensisilmäys tutkimusnäytteeseen.....	39
3.4.2	Aineistoon syventyminen, sen jäsentäminen ja pelkistäminen.....	44
4	Polkupyöräilyn kehittäminen	51
4.1	Kehittämisen kuulumisia Tanskasta	51
4.2	Korona-ajan tilapäisratkaisut Berliinissä ja Pariisissa.....	54
4.3	Kehittämistyöpaja	56
4.3.1	Työpajan muoto ja osallistujat	56
4.3.2	Ideoinnin pohjustaminen.....	57
4.3.3	Ideointi- ja lämmittelymenetelmistä	60
4.3.4	Työpajan reitti ja käytännön valmistelut.....	62
4.3.5	Työpajan toteutus	65
4.3.6	Työpajan tulokset ja analyysi.....	68
5	Johtopäätökset.....	71
6	Lähteet	78

Liitteet

Liite 1. Reitti 1.

Liite 2. Reitti 2.

Liite 3. Reitti 3.

Liite 4. Reitti 4.

Liite 5. Reitti 5.

Liite 6. Kutsu työpajaan.

Liite 7. Työpajan ohjelma.

1 Johdanto

Opinnäytetyöni kehittämiskohteena on pyöräily Porvoossa ja vielä tarkemmin arkinen hyötypyöräily. Lähestymistapa on ongelmaperustainen: keräsin käyttäjätietoa ja sain sen perusteella selville kehittämiskohteita (Ojasalo et al. 2018, 26—27).

Opinnäytetyöni otsikko *Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo* on muokattu Porvoon markkinointisloganista *Unelmieni kotikaupunki Porvoo*. Porvoo pyrkii monen muun kunnan lailla hiilineutraaliksi vuoteen 2030 mennessä. Kaupunki on päättänyt strategiassaan kehittää kaupunkirakennetta energiatehokkaammaksi. Kaavoitushankkeissa arvioidaan kulkuneuvojen kulkutapajakaumaa ja etsitään keinoja yksityisautoilun vähentämiseksi sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisäämiseksi. (Ilmastotehokas Porvoo 2021.)

Työni tavoitteena on kerätä syvällistä käyttäjätietoa, perehtyä siihen ja kokeilla kehittämisideoiden luomista sen perusteella. Tiedon hankinnassa käytin Bicycle User Experience -kartoittamismenetelmää (Bicycle User Experience 2021).

Pyörällä liikkumisen suunnittelu pitäisi mielestäni sitoa pyöräilyyn ilmiönä ja kulttuurina, jolla on historiansa. Kun tarkastellaan ainoastaan infrastruktuuria, päädytään teknologisiin ratkaisuihin käyttäjälähtöisen suunnittelemisen sijaan.

Pyöräilyn supervallassa Alankomaissa hienojen pyöräväyläratkaisujen taustalla on voimakas kansalaisvaikuttaminen. Käyttäjätieto oltiin sielläkin vaarassa menettää, kun autoilu yleistyi. (Bijker 1995, 33–53.)

Pyöräilyn historian ymmärtäminen auttaa näkemään, kuinka tärkeää käyttäjälähtöinen suunnittelu kevyen liikenteen järjestelyissä on nyt ja tulevaisuudessa. Futuristi Elina Hiltusen kaavassa tulevaisuutta ennakoidaan seuraavasti: *tulevaisuus = faktat + mielikuvitus*.

Hiltusen mukaan tulevaisuus ei ole irrallinen historiasta ja tästä päivästä. Meidän on etsittävä faktat menneisyydestä ja nykyhetkestä, koska tulevaisuudesta meillä ei ole faktoja. (Hiltunen 2021).

Työssäni menneisyyden faktoja edustaa katsaus eurooppalaisen arkipyöräilyn historiaan ja käyttäjätiedon asemaan siinä. Luon silmäyksen myös suomalaisen liikennepolitiikan kansalaisvaikuttamiseen. Nykytilanteeseen Porvoossa perehdyin käyttäjätutkimuksen ja aineiston analyysin avulla. Mielikuvitus tulee mukaan muotoiluajattelun ja sen kehittämismenetelmien kautta.

Lähestymistapani on tapaustutkimuksellinen, ja käytän muotoiluajattelun menetelmiä. Tapaustutkimukselle ja muotoiluajattelulle ominaisesti tutkin opinnäytteessäni porvoolaista

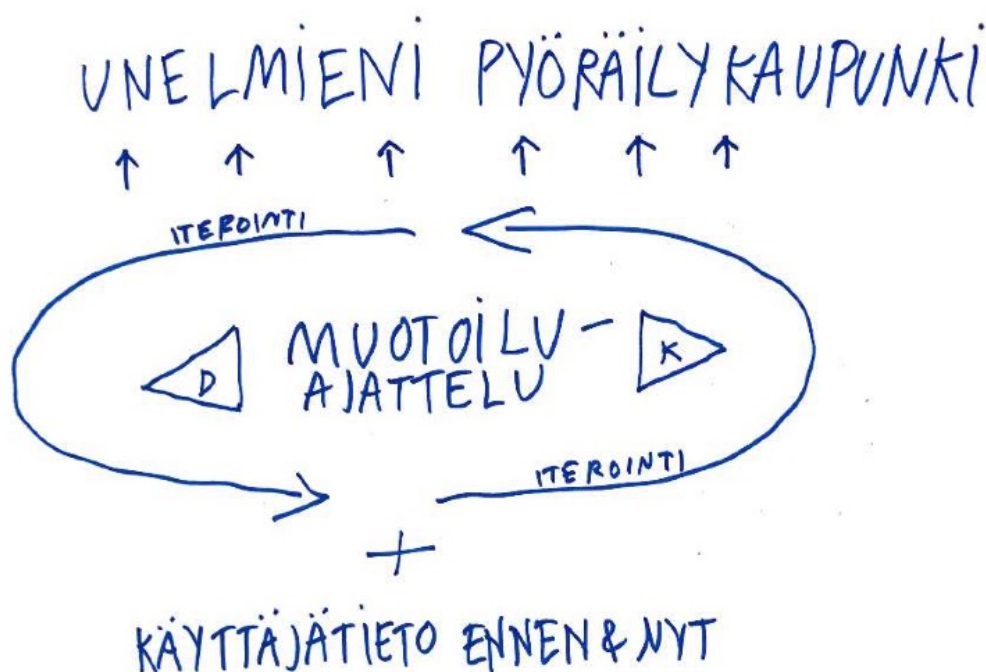
pyöräilyä luonnollisissa tilanteissa empaattisella otteella (Ojasalo et al. 2018, 52—57; Kälviäinen 1999, 1—16). Ilmiön eli arkipyöräilyn luonne on minulle henkilökohtaisesti entuudestaan tuttua reilun 45 vuoden ajalta: opin ajamaan pyörällä alle kouluikäisenä ja olen siitä pitäen pyöräillyt arjessani ympäri vuoden.

Tutkimukseni näyte on koottu kolmessa osassa: kartoitushaastattelussa, tutkimuspyöräilyssä ja lopputarkastelussa. Syntyneen aineiston käsittelin, analysoin ja tulkitsin laadullisin menetelmin. Purkamisen jälkeen analysoin ja pelkistin löydöksiä aineistolähtöisesti. Jatkoisin saturoituvien piirteiden tutkimista ja tulkintaa usealla eri lukukierroksella. (Ojasalo et al. 2018, 136—145; Saros 2019, 1—13.)

Esiin nousseiden kohteiden kehittämiseksi suunnittelin korona-ajan sallimissa puitteissa immersivisen yhteissuunnittelutyöpajan kaupungin työntekijöille, jotka edustavat palveluntuottajaa. Työpaja toteutui kävelyretken muodossa. Sen aikana tutustuttiin muutamiin Porvoon keskustapyöräilyn kipu- ja ilopisteisiin ja generoitiin kehittämisideoita.

Työprosessini on edennyt muotoiluajattelullisesti eli rikastavien divergenttien ja rajaavien konvergenttien vaiheiden vuoropuheluna. Iterointi on kuulunut voimakkaasti prosessiin. (Kälviäinen 1999, 1—16.)

Kuviossa 1 esitän opinnäytetyöni viitekehyksen visualisoituna.



Kuvio 1: Opinnäytetyöni viitekehys visualisoituna Hiltusen tulevaisuuden kaavan (tulevaisuus = faktat + mielikuvitus) pohjalta (Hiltunen 2021; Westersund 2021).

2 Käyttäjätiedon merkitys ennen, nyt ja tulevaisuudessa

2.1 Porvoon pyöräilytilanne nyt

Porvoo sai kaupunkioikeudet vuonna 1380 (Porvoon kauppiasyhdistys 2021). Nykyään kaupungin alueella asuu noin 50 000 ihmistä. Kaupunki on strategiassaan linjannut, että Porvoosta tehdään toimiva arkipyöräilykaupunki, jossa investoidaan uusiin pyörävyliin ja edistetään ympärivuotista pyöräilyä. (Porvoon pyöräiliikenteen edistämishjelma 2020, 2.)

Pyöräilyn osuus kaupunkitaajamassa tehdyistä matkoista on kymmenen prosenttia. Kaupunkitaajaman sisällä autoillaan joka päivä yli 20 000 alle kolmen kilometrin matkaa. Kaikkiaan kaupunkitaajamassa tehdään päivittäin 76 000 matkaa (kuvio 2). (HLT 16 2018, 1.)

HLT16 Porvoo | kaupunkijulkaisu

Kaupunkitaajaman sisäiset:

76 000 matkaa/vrk

 muu
35 10 2 52 1 (%)

muun Porvoon sisäiset:

8 000 matkaa/vrk

 muu
37 6 3 46 8 (%)

Keskustaajaman ja muun Porvoon väliset:

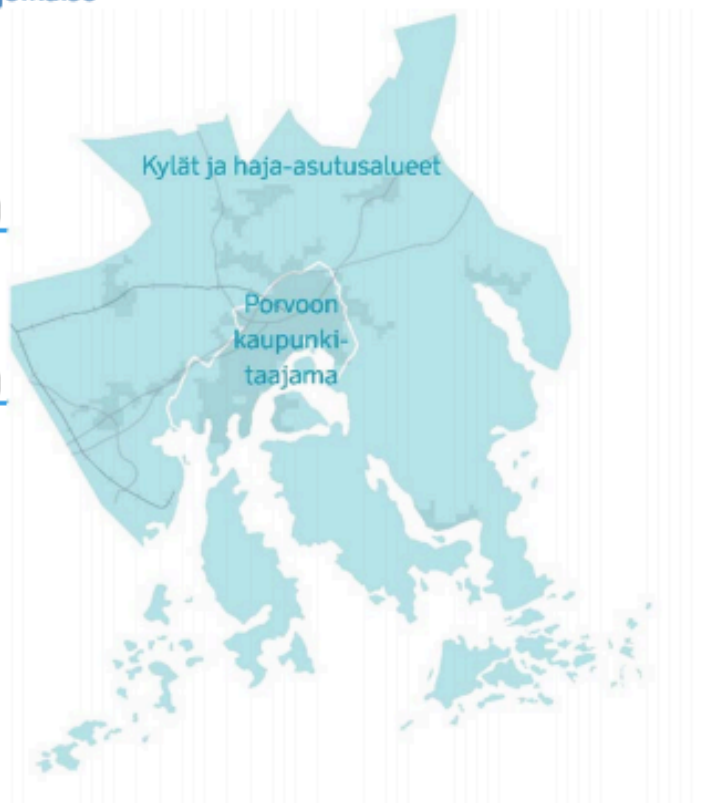
17 000 matkaa/vrk

 muu
3 9 84 2 (%)

matkat kaupungin ulkopuolelle:

18 000 matkaa/vrk

 muu
9 90 1 (%)



© MML2016

Kuvio 2: Porvoon kulkutapaosuudet vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen mukaan (HLT 16 2018,1).

Olen vierailut säännöllisesti Porvoossa vuodesta 2014. Keväästä 2020 olen viettänyt paikakunnalla enemmänkin aikaa. Liikun sekä pyörällä, autolla että kävellen. Oma kokemukseni Porvoon kaupunkitaajamasta kiteytyy yhteen lauseeseen: Autolla pääsee oven eteen.

Torin ympäristössä pysäköinnistä pitää hiukan maksaa, mutta pari korttelia kauempana pysäköinti on ilmaista. Autot näkyvät, kuuluvat ja haisevat. Polkupyörällä pääsee liikkumaan, kun on rohkea ja tottunut pyöräilijä.

Porvooseen on vastikään laadittu pyöräliikenteen edistämishjelma. Edistämishjelmassa mainitaan vuoden 2020 kesällä tehty asukaskysely, jossa esille nousivat seuraavat seikat: puuttuvat tai huonot pyörätiet, hankalat risteykset ja pyöräpysäköinnin puute tai heikko laatu. (Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020, 14—17.)

Porvoon kaupunkitaajamassa pyörätiet ovat lähinnä kaksisuuntaisia kevyen liikenteen väyliä, joita pitkin taivaltavat sekä pyöräilijät että jalankulkijat. Muutamissa kohdissa keskustassa sekä keskustaan johtavilla pääreiteillä jalankulku ja pyöräily on eroteltu toisistaan tie-merkinnöin. (Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020, 12.)

Keskustan pyöräliikenteen järjestelyt kaipaavat selkeytystä. Pyörätieverkosto on katkonainen ja siinä on ongelmia mitoituksen ja liikennemuotojen erottelun suhteen. Risteysjärjestelyissä on sekavuutta. (Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020, 20.)

Porvoon pyöräilyn kehittämisperiaatteisiin kuuluvat jalankulun ja pyöräilyn erottaminen keskustassa ja pääväylillä sekä pyöräväylien parantaminen nykyisillä reiteillä etenkin risteysjärjestelyiden osalta. Kehittämiskohteina mainitaan myös keskustan ja asuinalueiden väliset yhteydet sekä reitistön luokittelu: pääväyliksi merkityt suunniteltaisiin tai korjattaisiin korkeatasoisiksi. Luokittelu koskisi myös ylläpitoa ja talvihoitoa. (Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020, 24.)

Odotan malttamattomana, milloin kehittämisohjelman tulokset alkavat näkyä katukuvassa. Kaupunkitila on kilpailtua, sillä sitä on rajallisesti. Toistaiseksi autoilu hallitsee katutilaa ja maisemaa.

2.2 Pyöräilyn historiaa: machokoneesta koko kansan kulkuneuvoksi

Pyöräilyn varhaishistoria oli samantapaista kaikissa länsimaissa. Kun polkupyörä esiteltiin 1860-luvulla, se nähtiin modernin miehen miehisenä kulkuneuvona, machokoneena (*macho machine*). (Pinch & Bijker 1984, 17—50.)

Polkupyörän keksijää ei voida osoittaa, sillä erilaisia ihmiskoneita eli lihasvoimalla toimivia kulkupelejä oli kehitelty eri maissa vuosikymmenten tai jopa -satojen ajan, riippuen historioitsijasta tai siitä, miten polkupyörä määritellään. (Kylliäinen 2006, 29.)

Nykyaikaisen polkupyörän, siis kaksipyöräisen lihasvoimalla liikkuvan, ohjattavan menopelin esimuoto oli Karl von Draisin juoksukone eli draisiini vuodelta 1817. Draisiini jäi hetken

muodiksi, mutta 1860-luvulla Pariisissa nähtiin saman idean uusi tulkinta, jossa ajoneuvon etupyörään oli yhdistetty polkimet. Siihen aikaan polkupyörät olivat pienellä takapyörällä ja valtavalla etupyörällä varustettuja kiikkeriä ajopelejä, joten pyöräilyklubeilla harrastettiin rohkeaa urheilua. (Kylliäinen 2006, 29.)

Toisessa vaiheessa 1880—1900 Keski-Euroopan urbaani keskiluokka nappasi pyörät alleen. Nyt polkupyöristä oli saatavana turvamallia, joka muistutti enemmän nykyajan tavallista mummopyörää. Oli ketju, ilmatäytteiset tasakokoiset renkaat ja matala runko, joten tavallinen ihminen saattoi uskaltautua kokeilemaan. (Mackintosh & Norcliffe 2007, 153–177.)

Uusi kulkuneuvo puhutteli myös naisia. Erityisesti feministien sanottiin innostuneen pyöräilyn tuomasta vapaudesta, joskin naiset olivat polkupyörän käyttäjinä selkeästi vielä vähälukuinen joukko. (Thompson 2002, 131, 146; Edwards 1998, 67—74.)

Suomessa ensimmäisiä polkupyöriä kutsuttiin nimillä velosipedi, polkurasas, pikaratas tai pikakulkuri. Kerrotaan, että I. K. Inha (1865—1930) keksi sanan polkupyörä. Hän ajeli itsekin pyörällä valokuvaus- ja perinteenkeruumatkoillaan (Alastalo 2018, 4).

Helsingissä polkupyörän omistajan piti 1800-luvun lopulla rekisteröidä kulkuneuvonsa. Vuosina 1895—1902 jopa 11 700 polkupyörää vietiin rekisteriin. Pyöräily oli paremman väen hieno harrastus (kuva 1). Työväestöllä ei ollut pyöräilyyn mahdollisuuksia, sillä polkupyörä maksoi enemmän kuin renki tienasi vuosineljänneksessä. Seuraavalle vuosisadalle tultessa hinta halpeni ja maaseudun väkikin pääsi liikkumaan pyöräillen. (Kysy.fi., 2017)



Kuva 1: Pyöräilijöitä Pohjois-Esplanadilla Helsingissä 1890-luvulla. (Helsinkikuvia 2021)

Keski-Euroopassa koettiin polkupyörän kehityksen sekä polkupyöräilyn merkityksen kolmas ja neljäs aalto 1900—1918 (Oldenziel & de la Bruhèze, 2011, 32.) Suomeenkin perustettiin kaksi manufaktuuria, jotka valmistivat polkupyörän runkoja. 1900-luvun edetessä pyörästä alkoi tulla työväline postimiehille, kätilöille, kauppiaille, tavarakuskeille ja sotilaille. Kaupunkien työväki rupesi pyöräilemään työmatkojaan. Pikkuhiljaa myös taajaman ulkopuolella ruvettiin ajelemaan polkupyörillä. Sillä päästiin pellolle, kirkkoon, naapurikylään ja vaikka elokuviin. (Männistö-Funk 2010, 57.)

Pariisin vuoden 1900 maailmannäyttelyä on pidetty autojen esiinmarssina. Sen jälkeen autojen myynti lähti kyllä huimaan kasvuun, mutta kokonaismäärä pysyi silti vielä varsin pienenä. Se, millä 1900-luvun alussa eurooppalaisissa kaupungeissa ajettiin, oli polkupyörä. (Oldenziel & de la Bruhèze, 2011, 32.)

Hollannissa jo 1930-luvulla jokaisella kansalaisella oli oma polkupyörä. Samaan aikaan Yhdysvalloissa jokaista pyörää kohti oli 17 autoa. Alankomaissa suhdeluku oli 1:7, mutta polkupyörien hyväksi (Herlihy, 2004, 328; Ebert, 2004, 347–364).

Vuonna 1930 Suomessa oli 3 658 125 asukasta, joten meillä oli yksi polkupyörä noin 12:ta asukasta kohti (Väestösuhteet 1930, 27). Autoja meillä oli tuolloin noin 30 000 autoa, mutta polkupyöriä noin 300 000 (Kylliäinen 2006, 38), joten maassamme autojen ja polkupyörien suhdeluku oli 1:10 polkupyörien hyväksi.

2.3 Kilpailu kaupunkitilasta kadottaa käyttäjien äänen

Ensimmäisen maailmansodan (1914—1918) jälkeen viranomaiset ottivat enemmän roolia liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa. Jo silloin moottoroitu liikenne nousi tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi. Näkemykset olivat yhteneväiset niin Neuvostoliitossa kuin natsistuvassa Saksassakin. (Briese 1993, 50—62; Möser 2009, 43—48; Zezina 2009, 43—48.)

1920-luvun lopulla autoja alkoi olla sen verran runsaasti, että tilasta tuli kilpailua. Kaupunkien tilankäytön tehokkuuden ajattelemisen tuli ajankohtaiseksi. Tehtiin uusia suunnitelmia ja tilaa autoille. (Peters, 2006, 130—131; Kreuzer, 2001, 260—266, 271, 280)

Ruotsalainen insinööri Einar Nordendahl huomautti, kun suur-Tukholmaa rakennettiin vuonna 1936, että omat kulkureitit pyörille ja jalankululle tarvitaan juuri sen takia, että saadaan päätiet vapaiksi autoja varten (Stockholmsförorterernas regionplaneförbund 1936, 149.)

Kun liikenneinsinöörit alkoivat tuoda kevyen liikenteen olemassaoloa suunnittelupöytäan, pyöräilijöiden yhdistykset menettivät sananvaltaansa ja samalla hukattiin käyttäjäkokemus. Ammattisuunnittelijat alkoivat puhua pyöräilijöiden puolesta. Heidän näkökulmastaan pyöräilijät nähtiin vaaran ja esteen elementteinä. (de la Bruhèze & Veraart 1999, 186—189).

Samaan aikaan työväen pyöräilyorganisaatiot, kuten Saksan Solidarität, tanskalainen Arbejdernes Bicycle Club (ABC), Italian Ciclisti Rossi ja brittien Clarion Cycling Club vaativat pyöräilijöille tilaa väylillä ja kaupungeissa (Prynn 1976, 65—77; Rabenstein, 2001, 160—168; Briese 1993, 125; Hoffmann 2008, 96—115). Vaikka Tanskassa ja Hollannissa pyöräilyjärjestöillä oli hyvät yhteydet päättäjiin, vetoamukset eivät enää saavuttaneet entisenlaista vastakaikua, sillä suunnittelijat ja poliitikot olivat yhteisymmärryksessä siitä, että polkupyöräily on auringonlaskun kulkumuoto. Tulevaisuuden ajateltiin olevan motorisoitu. (Mom 2005, 745—772.)

Kun keskusteltiin liikenneonnettomuuksista, huomio kiinnittyi pyöräilijöihin. Nähtiin, että heitä pitää holhota, valistaa ja rankaista, eikä ainakaan rohkaista jatkamaan uhkarohkeaa liikkumismuotoaan. (Oldenziel & de la Bruhèze 2011, 36.)

Toinen maailmansota (1939—1945) palautti pyörän tärkeäksi kulkuneuvoksi, mutta kun Euroopan jälleenrakennus alkoi, polkupyörä nähtiin pula-ajan menopelinä, joka sopii lähinnä

köyhille. Polkupyörän machokoneen imago oli enää kaukainen muisto. (de la Bruhèze & Veraart 1999, 157—170.)

Vauhdikkaasti autoistuneesta Yhdysvalloista tuli liikennekehityksen seurattu maa. Yhdysvallat huokui rauhaa, vaurautta ja uutta keskiluokkaista hyvinvointia, johon autoilu kuului olennaisena osana. (Oldenzien & de la Bruhèze, 2009, 21—22, 31—32.)

Ruotsalainen poliitikko Helge Berglund oli mukana liikennepoliittisella ekskursiolla, jonka Tukholman suunnittelijat tekivät Yhdysvaltoihin. Hänen mukaansa autoistuminen oli vastustamaton kehityskulku, johon kaupunkisuunnittelun tulee sopeutua. (Berglund 1961, 9—16.)

Vuosien mittaan poliitikot ja kaupunkisuunnittelijat positioivat itsensä aidoiksi pyöräilijöiden puolestapuhujiksi ja veivät sananvallan pyöräilijäjärjestöiltä. Teknokraattisessa lähestymistavassa pyöräily nähtiin vastuuttomana, vaarallisena ja takapajuisena, kerta kaikkiaan sopimattomana moderniin elämänmenoon. (de la Bruhèze & Veraart, 1999, 157—159.)

Belgiassa, Saksassa ja Sveitsissä otettiin pyöräkaistat autojen käyttöön tai ne nähtiin reservinä, joka voidaan hyödyntää, kun pyöräily on maailmasta loppunut. Tämä ajatus sai kaikupohjaa muuallakin Euroopassa. (Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt, 1958.)

Hannoverissa pyörällä ei saanut ajaa kaupungin keskustan kaduilla. Sveitsin Baselissa autot sai pysäköidä jalkakäytävälle. Amsterdamissa kokonaisia kortteleja revittiin maan tasalle, kun väyliä laajennettiin autoliikenteelle sopivaksi (kuva 2). (Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt, 1958.)



Kuva 2: Amsterdamiin tehtiin 60-luvulla tilaa autoille purkamalla pois kokonaisia kortteleita (van der Zee 2015).

2.4 Kansalaisaktivismi palauttaa käyttäjänäkökulman suunnitteluun

60-luvulla alkoi muutos, joka nosti käyttäjäkokemuksen uuteen arvoon, kun ruohonjuurita-son toimijat alkoivat haastaa liikennesuunnittelijoiden näkemyksiä. Amsterdamin kaupunkiaktivistit julistivat Amsterdammers-teesinsä vuonna 1967. Se oli ajan henkeen sopiva: *Moottoriporvariston asvaltterroria on kestänyt liian kauan!* (Furness 2010, 56.)

Aika oli otollista aktivismille ja kansalaistottelemattomuudelle. 70-luvun alussa Amsterdassa syntyi Stop de Kindermoor (Lopettakaa lastenmurhat) -liike vastalauseena kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien kasvulle (kuva 3). Luvut olivatkin kauhistuttavia: vuonna 1971 yli 400 lasta kuoli liikenteessä omilla kotikulmillaan. (van der Zee 2015.)



Kuva 3: Stop de Kindermoord -kansanliike vierailulla Amsterdamin kaupunginvaltuustossa vuonna 1972 (van der Zee 2015).

Stop de Kindermoor järjesti marsseja ja tapahtumia, joissa kaupunkilaiset ottivat autoille varattua tilaa uuteen käyttöön. Mielenosoittajat kansoittivat pahimmat onnettomuuspaikat ja varasivat ne leppoisaan oleskeluun ja leikkeihin. He yksinkertaisesti nostivat ruokapöydät

ulos ja järjestivät isot päivälliskutsut kotikadullaan. Yleinen mielipide oli aktivistien puolella eivätkä poliisit puuttuneet tilanteisiin. (van der Zee 2015.)

Päättäjät alkoivat kuunnella kansalaisjärjestöä, joka myös järjesti laulavan marssin pääministeri Joop den Uylin pakeille. Vaikka mielenosoittajat eivät päässet eteiskäytävää sisemmäksi, ministeri tuli ulos kuuntelemaan. (van der Zee 2015.)

Stop de Kindermoorista tuli lopulta hallituksen tuella järjestö ja ideahautomo, joka sai aikaan konkreettisia muutoksia kaupunkisuunnittelussa: kaupunkiin luotiin uudenlaisia kortteleja, *woonerfeja*, jossa katuihin tehtiin hidastetöyssyjä ja -mutkia. Myös viherrakentamista suositettiin. Näin autoilunopeudet putosivat jyrkästi ja viihtyisyys ja turvallisuus paranivat. (van der Zee 2015.)

Stop de Kindermoorin aktivismin laineilla joukko pyöräilijäaktivisteja perusti First Only Real Dutch Cyclist's union -järjestön. Silläkin oli tyylikkäitä mielenilmauksia, kuten yölliset maalausoperaatiot, jossa autotiehen vedettiin laittomat pyöräkaistat. (van der Zee 2015.)

Kansalaisaktivismin ansiosta Alankomaiden päättäjät ja suunnittelijat alkoivat arvostaa käyttäjätietoa. Pyöräily ja jalankulku otettiin mukaan liikennesuunnitelmiin neutraaleina liikumisen muotoina. Mielestäni tälle perustalle rakentuu edelleen maan maine ja arkitodellisuus polkupyöräilyn vahvasti huomioivan kaupunkisuunnittelun edelläkävijänä.

Tänä päivänä Alankomaissa on yli 35 000 kilometriä pyöräteitä. Reilu neljännes kaikista matkoista tehdään polkupyörällä, Amsterdamissa vuonna 2016 peräti 48 prosenttia työmatkoista pyöräiltiin. (Harms & Kansen 2018, 3—5).

2.5 Kansalaisten liikennevaikuttamisen lähihistoriaa Suomessa

Suomessakin inspiroiduttiin amerikkalaisesta autoilukulttuurista. Sen tuloksena Helsinkiin hyväksyttiin vuonna 1968 suomalais-yhdysvaltalaisena yhteistyönä laadittu Smith & Polvin liikennesuunnitelma. Se pohjautui yksityisautoilulle ja moottoriteille. Jos se olisi toteutunut, Helsingin keskustakortteleista moni olisi revitty maan tasalle. Joukkoliikennekin liikennesuunnitelmassa mainittiin, sillä metrolinjasto ja paikallisjunat kuuluivat kokonaisuuteen. Raitioliikenne oli sen sijaan tarkoitus lakkauttaa vuoteen 2000 mennessä. (Unkuri 2016.)

Tätä uhkakuvaa torjumaan perustettiin vuonna 1968 liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö. Yhdistyksen nimi tuli siitä, että jalankulkijat, pyöräilijät ja joukkoliikenteen käyttäjät muodostivat Suomessa valtaenemmistön. Suurimmillaan Enemmistön jäsenmäärä oli 1970-luvun alussa, jolloin yhdistykseen kuului noin 4 000 jäsentä. Nykyään jäseniä on pari sataa. (Unkuri 2016.)

Pian perustamisensa jälkeen yhdistys laati 26-kohtaisen liikennemanifestin, jossa vaadittiin muutoksia liikennelainsäädäntöön ja liikennesuunnitteluun. Tuohon aikaan yksityisautoilun ihannoijien piirissä vastustettiin myös nopeusrajoituksia ja turvavyöpakkoa. 60—70-lukujen vaihteessa liikenneonnettomuustilastot olivatkin synkät: vuosittain liikenteessä kuoli yli tuhat ihmistä. (Unkuri 2016.)

Enemmistö alkoi julkaista omaa lehteä. Se oli ahkera myös vaikuttajaviestinnässä ja laati paljon aloitteita, kannanottoja ja lausuntoja. Yhdistyksen jäsenet kirjoittivat mielipidekirjoituksia ja asiantuntija-artikkeleita. Yhdistyksen aktiivien aikaansaannosta on myös vuonna 1969 julkaistu Alas auton pakkovalta -kirja. Se ilmestyi klassikoksi muodostuneessa Tammen Huutomerkki-sarjassa. (Unkuri 2016.)

Pian perustamisensa jälkeen syksyllä 1968 Enemmistö organisoii Helsingin Aleksanterinkadulle suurmielenosoituksen. Siinä vaadittiin Aleksanterinkatua kävely- ja joukkoliikennekaduksi. Muitakin mielenilmauksia järjestettiin (kuva 4). Tavoitteet eivät vielä tuolloin toteutuneet, mutta Aleksanterinkadun länsiosa muutettiin 1980-luvulla joukkoliikennekaduksi, jolla sallitaan raitiovaunuliikenteen lisäksi vain huolto- ja taksiliikenne. (Unkuri 2016.)



Kuva 4: Vuonna 1970 Enemmistö istutti Kolmen sepän aukiolle vaahteran ja toivotti autot tunneliin. (Enemmistö ry. 2021)

Smith & Polvisen suunnitelma Helsingin keskustan laajoista moottoriteistä hylättiin, koska kaupunkilaiset heräsivät vastustamaan sitä. Vilkkainta Enemmistön toiminta olikin Helsingissä. Enemmistö ajoi myös kävelykatuja kaupungin keskustaan, pysäköintipaikkojen määrän ja tavaraliikenteen rajoittamista sekä bussikaistoja. (Unkuri 2016.)

Monet edellä mainituista ovat ajankohtaisia keskustelunaiheita edelleen 2020-luvulla, ja jotkin tavoitteista, kuten kevyen liikenteen väylät, bussikaistat tai toimiva joukkoliikenne, ovat Helsingissä toteutuneetkin. Lisääntyneet pyöräilijämäärät vaativat kuitenkin parempia järjestelyitä kuin yhteinen tai viivalla jaettu kevyen liikenteen väylä.

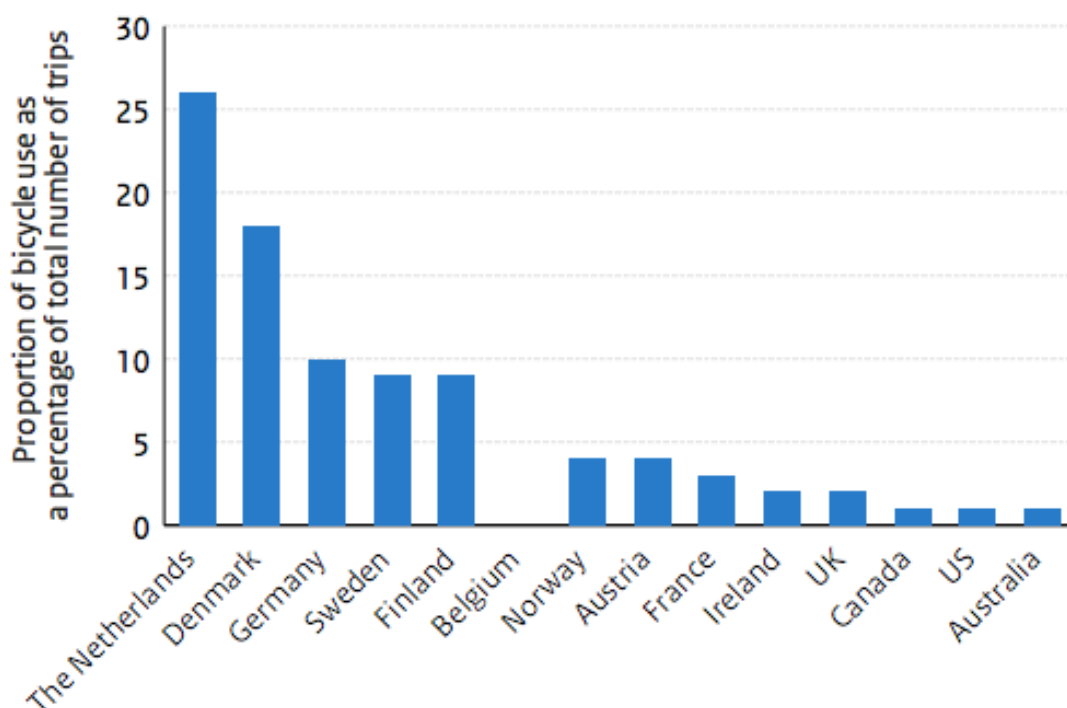
Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen on ollut yksi Enemmistön pääteemoista. Yhdistys peräänkuulutti pyöräteitä Helsinkiin jo 1960-luvun lopulla. Vuonna 1981 Enemmistön niin sanottu pyöräilijäryhmä perusti oman yhdistyksen, Helsingin Polkupyöräilijät. (Unkuri 2016.)

Helsingin Polkupyöräilijät eli HePo on Suomen suurin ja vanhin edelleen toimiva pyöräilijöiden liikennepoliittinen paikallisyhdistys. Sillä on noin 1 500 jäsentä eri puolilla Suomea, joskin valtaosa jäsenistöstä asuu pääkaupunkiseudulla. (Helsingin polkupyöräilijät 2021.)

Pyöräilijäyhdistysten kattojärjestö Suomessa on vuonna 2014 perustettu Pyöräliitto. Se on pyöräilijöiden valtakunnallinen edunvalvoja, jonka tavoitteena on edistää pyöräilyn kulkutapaosuutta. Paikallistoiminnan lisäksi sen toiminta-alueita ovat pyöräilykasvatus, Pyörällä kaiken ikää ja Pyöräilytalvi -kampanjat, Maahanmuuttajat pyörille -hanke sekä kansalaisvaikuttaminen ja vaikuttajaviestintä. (Pyöräliitto 2021.)

Kiinnostava ja arvoitukseksi ainakin tässä työssä jäävä kysymys on, miksi Suomi on jäänyt Alankomaista ja Tanskasta jälkeen pyöräilyn kehittämisessä, vaikka täältäkään ei ole kansalaisvaikuttamista puuttunut? Kuten kuviosta 4 käy ilmi, Alankoimaissa polkupyöräilyn kulkutapaosuus kaikista tehdyistä matkoista vuoden 2016 tilastoissa oli yli 25 prosenttia, eikä luku ole ollut ainakaan laskemaan päin. Seuraavaksi ahkerimpia pyöräilijöitä asuu Tanskassa. Suomi on tilastoissa viidentenä Saksan ja Ruotsin jälkeen noin 8 prosentin kulkutapaosuudella.

Figure: Proportion of bicycle use as a percentage of total number of trips in several countries.



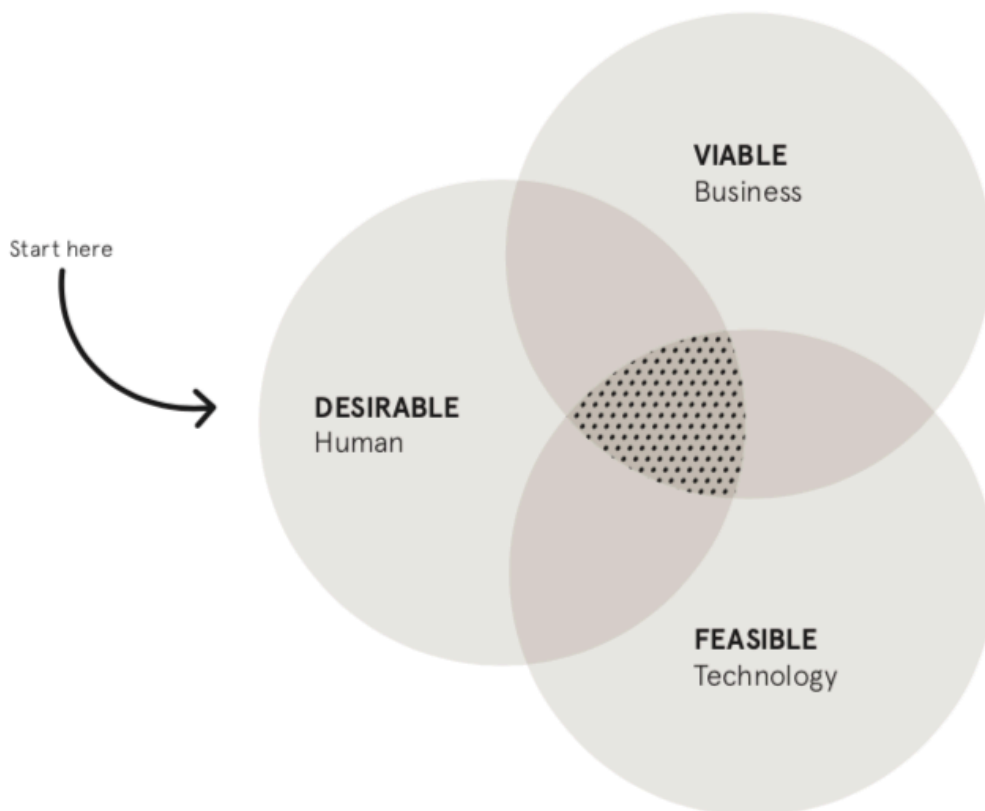
Kuvio 4: Alankomaat on maailman johtava pyöräilyn suurvalta. Suomi on tilastoissa vasta viidentenä. (Harms & Kansan 2018, 4).

2.6 Käyttäjätieto tuotteiden ja palvelujen kehittämisessä

Käyttöä koskevan tiedon katsotaan olevan olennaista toimivan tuotteen onnistuneen teknisen toteutuksen kannalta. Tiedon puute aiheuttaa suuria korjaustarpeita tai jopa suunnitelman palauttamisen pöydälle. Se on kallista. (Hyyssalo 2009, 17.)

Sekä Cooperin tuotekolmio että Ideon määritelmä ihmiskeskeiselle designille (*human-centered design*) esittelevät tuotteen pohjatyöksi kolme tukijalkaa: sen mikä on teknisesti toteuttavissa (*feasible*), sen mikä on taloudellisesti ja ansaintaloogisesti kannattavaa (*viable*) sekä sen, mikä on haluttavaa ja hyödyllistä (*desirable*). (Cooper 2004,73; Ideo.org 2015,14.)

Ideo on visualisoinut tämän kolmion kauniisti (kuvio 5).



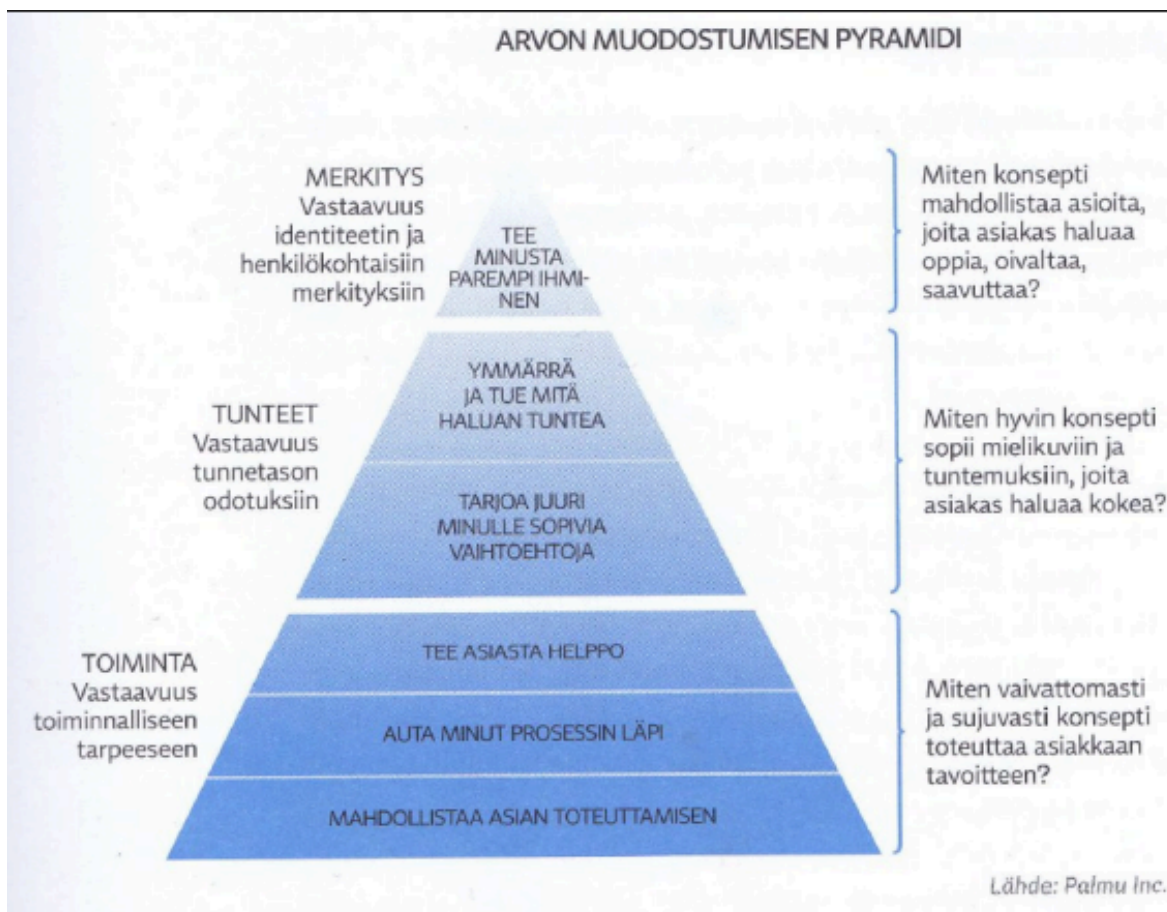
Kuvio 5: Ihmiskeskeisen suunnittelun kolme peruskiveä. (Ideo.org 2015, 14).

Jotta ihmiskeskeisen suunnittelun avulla saadaan aikaan toimiva tuote, on aloitettava käyttäjätiedosta. Siten voidaan luoda hyödyllinen ja miellyttävä tuote sen tosiasiallisille käyttäjille. (Hyysalo 2009, 18—19.) Käyttäjätiedon keruu on muotoiluprosessin ensimmäinen vaihe. Siinä nimenomaan opitaan käyttäjistä: mitkä ovat heidän toiveensa ja halunsa. Käyttäjätiedon keruu tuo viisautta, jonka avulla muotoiluhaaste ratkaistaan. (Ideo.org 2015, 11.)

Tuotteeksi katsotaan myös fyysinen ja esteettinen ympäristö, oli se sitten luonnon muodostamaa taikka arkkitehtuuria tai muuta rakennettua (Hyysalo 2009, 34). Jatkuvassa muutoksessa, jossa elämme, olemassa olevien palveluiden tarkastelu, kehittäminen ja uudelleen suunnitteleminen ovat arkipäivää.

Kun palvelua ruvetaan muotoilemaan uudelleen, on tärkeää päästä selville sen historiasta. Miten käyttäjä toimi aikaisemmin? Kuinka hän toimii nyt? Mitä aikaisemmasta voidaan säilyttää? Mitä pitää muuttaa? (Tuulaniemi 2016, 219.) Käyttäjätiedon keruu on ymmärtääkseni juuri se toimenpide, jolle tuloksekas palvelun kehittäminen ja uudeksi luominen perustetaan.

Käyttäjä- tai asiakaskokemuksen arvo onkin jaettavissa toiminallisen, tunteellisen ja merkityksellisyys tasoihin, kuten kuviosta 6 käy ilmi. Toiminnan taso on pyramidin pohjalla: se on palvelun perustaso. Toiminnan tasolla mitataan palvelun kykyä vastata käyttäjän käytännön tarpeeseen ja tarkastellaan palvelun sujuvuutta, hahmotettavuutta, saavutettavuutta, käytettävyyttä, tehokkuutta sekä monipuolisuutta. Tämän tason vaatimukset pitää täyttää, että palvelu voi yleensä olla olemassa. (Tuulaniemi 2016, 74—75.)



Kuvio 6: Arvon muodostumisen pyramidi (Tuulaniemi 2016, 75).

Tunnetasolla ollaan asiakkaan välittömien tuntemusten ja henkilökohtaisten kokemusten äärellä. Nyt mitataan kokemuksen kykyä herättää tunteita ja koskettaa aisteja. Kolmas ja korkein asiakaskokemuksen taso on merkitysten taso. Sillä päästään koskettamaan asiakkaan elämäntapaa ja identiteettiä. Tällä tasolla käyttäjäkokemus voi koskettaa hyvinkin henkilökohtaisesti mielikuvien, merkitysten ja oivallusten tasolla. (Tuulaniemi 2016, 74—75.)

2.7 Polkupyöräilyn käyttäjätieto

Urban Cycling Institute on Amsterdamin yliopiston erillislaitos. Se on määritellyt tehtäväkseen tarkastella urbaania pyöräilykulttuuria akateemisesti, jotta voisimme ymmärtää paremmin pyörällä liikkumisen moniulotteista syiden ja seurausten verkostoa (*taking a multidisciplinary approach to understanding the intricate web of causes and effects of urban cycling*). (Urban Cycling Institute 2021a.)

Laitoksella yhdistetään käytännönläheisiä ja akateemisia lähestymistapoja. Se tarjoaa myös opetusta, verkostoitumista ja tietoa. Instituutti käynnisti tammikuussa 2020 kaikille avoimen Unravelling the Cycling City -verkkokurssin Coursera-palvelussa. Suoritin kurssin syyslukukaudella 2020.

Urban Cycling Instituten tutkimusteemat ovat monitieteinen pyöräilytutkimus, uusien menetelmien luominen ja kehittäminen sekä vertaileva kaupunkitutkimus (*comparative urbanism*). (Urban Cycling Institute 2021a.)

Instituutin kautta löysin Trey Hahnin perustaman avoimen Bicycle User Experience (Bux) -sivuston, jolle on koottu menetelmiä pyöräilijöiden käyttäjäkokemuksen keräämiseksi. Ne ovat siellä vapaasti kenen tahansa saatavilla. (Bicycle User Experience 2021.)

Sivusto ilmoittaa tavoitteekseen tehdä polkupyöräilystä ykkösvaihtoehto pisteestä a pisteeseen b pääsemiseksi. Pyöräilykokemus nousee keskiöön myös tunnetasolla, kun tavoitellaan ihmiskeskeistä ja käyttäjälähtöistä kaupunkisuunnittelua. (Bicycle User Experience 2021.)

Buxin avoimet metodit ovat käyttäjätiedon kartoitus (*user experience mapping*); ohjattu tarinankerronta (*directed storytelling*); rakennetun ympäristön analysointi (*artifact analysis*); tehtäviksi purkaminen (*task breakdown*); ääneen ajattelu (*think aloud protocol*); hyvien käytäntöjen eli heuristiikkojen arviointi, esimerkiksi kadunpätkällä, jonka ratkaisuja voidaan vertailla tunnustettuihin käytettävyyden periaatteisiin (*heuristic evaluation*); käyttäjäpersoonien luominen (*personas*) ja vertaileva analysointi (*competitive analysis*). (Bicycle User Experience 2021.)

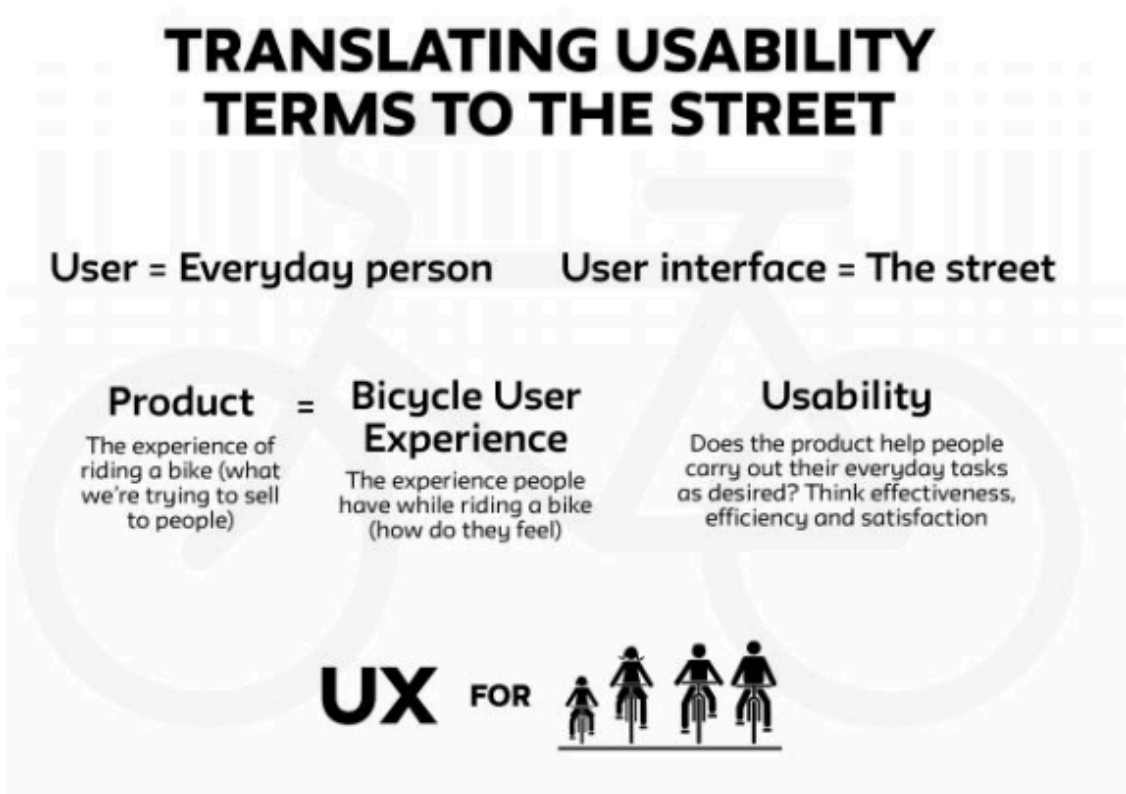
Lisäksi kokoelmassa esitellään joukko erilaisia menetelmiä, esimerkiksi osallisten kartoittaminen, katutilan käytön inventointi taikka emootioiden analysointi. (Bicycle User Experience 2021.)

Kun fyysisestä ympäristöstä puhutaan tuotteena, käyttäjätutkimuksen termejä voi tarkastella hieman erilaisesta näkökulmasta. Hahnin mukaan käyttäjäksi (*user*) sopii kuka tahansa

matti- tai maijameikäläinen (*everyday person*), sillä kaikki me asumme jossakin ja käytämme infrastruktuuria paikasta toiseen liikkuaksemme. (Hahn 2017, 4.)

Niin sanotun tavallisen ihmisen olettaminen käyttäjäksi on minusta hiukan latistavaa ja stereotyyppioille altistavaa. Haluan mieluummin ajatella käyttäjää arkipyöräilijänä, ei siis vaikkapa kilpa- tai harrastepolkijana. Arkipyöräilijä ajlee polkupyörällään jokapäiväisillä asioillaan: kauppaan, päiväkotiin, kouluun, kirjastoon, harrastuksiin ja töihin.

Kuviossa 7 käyttöliittymä tai asiakaspinta (*user interface*) on katu. Tuote on tässä tulkinassa nimenomaan pyöräilykokemus, eikä siis katu sinänsä. Käytettävyys (*usability*) kertoo Hahnin tulkinassa siitä, saako ihminen jokapäiväiset askareensa suoritettua toivomallaan tavalla. (Hahn 2017, 4—5.)



Kuvio 7. Käyttäjäkokemuksen (*user experience, UX*) terminologiaa pyöräilyn näkökulmasta (Hahn 2017, 4).

Hyvä tuote on käytettävä, hyödyllinen ja miellyttävä. Hyödyllinen tuote on silloin, kun se auttaa käyttäjää saavuttamaan tavoitteensa ja jopa kehittämään toimintaansa. Käytettävä tuote on sananmukaisesti käytettävä, sen käsittely onnistuu ja johtaa toivottuihin käytännön tuloksiin. Miellyttävä tuote tuottaa käyttäjälleen tai haltijalleen mielihyvää tai ainakin vähentää kurjuutta. (Hyysalo 2009, 18—20).

Kokeilen Hyysalon määrittelyin tutkia Hahnin ajatusta pyöräilykokemuksesta tuotteena. Jos tuote = pyöräilykokemus, Hyysalon määritelmä muuntuu seuraavasti: hyvä pyöräilykokemus on käytettävä, hyödyllinen ja miellyttävä. Kahden jälkimmäisen adjektiivin osalta en kohtaa ongelmia, mutta ensimmäisen muotoilu suomeksi on vaikea. Miten kokemus voi olla helppokäyttöinen tai käytettävä? Kokemus käytettävyydestä, helppokäyttöisyydestä on ymmärrettävä, mutta suomeksi käytettävyys tuntuisi vaativan jonkin instrumentin. Tämä ehkä on hiusten halkomista. Mutta se, että onnistunut ja mukava pyöräilykokemus aiheuttaa hal-
tijalleen mielihyvää, on tietysti aivan selvää.

3 Käyttäjätietoa keräämään

3.1 Tutkimuspaikan ja metodin valinta sekä osallistujien rekrytointi

Ensimmäinen työprosessini käytännön osuudesta oli orientoitua toimintaympäristön kartoittaminen (Kälviäinen, 2019, 1—16). Minulla oli käytännön syistä mahdollisuus toteuttaa tutkimus joko Porvoossa tai Tampereella. Ensin jälkimmäinen vaikutti houkuttelevammalta. Olin ymmärtänyt, että Tampereella on vahva tahto kehittää pyöräliikennettä. Olin myös ajatellut, että Tampereelta olisi kätevää rekrytoida tutkittavat, olinhan itsekkin jäsenenä aktiivisessa Tampereen polkupyöräilijät -Facebook-ryhmässä, jossa on reilut 2 500 jäsentä.

Tavoittelin sähköpostitse Tampereen kaupunkiympäristön palvelualueen apulaiskaupunginjohtaja Aleksi Jänntiä. Hän on profiloitunut pyöräilyasioiden hoitajaksi kaupungissa. En saanut vastausta yhteydenottooni.

Kokeilin seuraavaksi Porvoota. Otin uuden taktiikan. Etsin kaupungin internetsivuilta tietoa uusista pyörätiesuunnitelmista ja niiden yhteyshenkilöistä. Niin sain yhden välikontaktin kautta hyvin nopeasti yhteyden liikennesuunnitteluinsinööri Antti Rahialaan. Suunnitelimme yhteistyötämme etäpalaverissa 11.11.2020.

Rahiala toi palaverissa esille, että käyttäjäkokemusta on aina liian vähän, vaikka kaupunki tekeekin säännöllisesti erilaisia sähköisiä käyttäjäkyselyitä. Mahdolliseen kehittämistyöpaajaan Rahiala suhtautui myönteisen kiinnostuneesti ja mainitsi, että sopiva kohderyhmä pajalle voisi löytyä pyöräilykuntien verkoston edustajista. Siihen kuuluu kaupungin työntekijöitä esimerkiksi kaavoituksen, matkailun ja toimitilapalveluiden puolelta.

Otin omaan tutkimukseeni metodiksi Buxin User Experience Mapping -menetelmän eli käyttäjäkokemuksen kartoittamisen, jonka avulla tehdään geografinen ja visuaalinen esitys ihmisen pyöräilykokemuksesta tietyllä reitillä. (Bicycle User Experience 2021.)

Menetelmän tarkoituksena on saada ensikäden vaikutelma ihmisen pyöräilykokemuksesta. Menetelmä kartoittaa reitin kipupisteet (*pain points*) sekä sen miellyttävät osuudet ja vaikutelmat (*positive aspects of the ride*). Karttaan merkitään myös kohdat, joissa on selkeitä korjattavia kohtia esimerkiksi rakennettuun ympäristöön liittyen. (Bicycle User Experience 2021.)

Pyöräilykokemuksen kartoittamismenetelmä tuntui parhaalta tarkoitukseeni, sillä halusin selkeäpiirteisen, mutta vahvasti pyöräilykokemukseen menevän, empaattisen tavan kartoittaa pyöräilyä Porvoossa rikkaasti ja divergentisti (Kälviäinen 2019, 1—16). Toisena vaihtoehtona harkitsin ääneen ajattelun metodia. Sen tuntui ensin hyvin houkuttelevan suoralta tavalta päästä käsiksi hetken tunnelmaan.

Ääneen ajattelun (*thinking out loud*) menetelmässä tietoa kerätään niin, että tutkija saattaa tutkimukseen osallistuvaa polkupyöräilijää itsekin pyöräillen samalla, kun tämä puhuu ajatuksensa ja tuntemuksensa auki matkan varrella (Bicycle User Experience 2021.)

Kun rupesin tarkemmin miettimään menetelmän toteutusta, siirryin muotoiluajattelullisesti konvergenttiin haasteiden ja mahdollisuuksien analyysiin. Ääneen ajattelun metodi alkoi tuntua hankalalta käytännössä: pyöräillessä ilmavirta hankaloittaa puheen nauhoitusta. Olen huomannut sen monta kertaa, kun olen itse yrittänyt puhua puhelimesta pyörällä ajon aikana.

Laittaisinko mikrofonin tutkittavalle ja oman, nauhoittavan kännykkäni hänen taskuunsa? Mitä, jos ajoviima aiheuttaisi häiriöitä nauhoitukseen? Entä jos nauhoitus menisi poikki kesken kaiken? Tuntui, että en pystyisi hallitsemaan nauhoitusta, eikä muistiinpanojen tekeminen onnistu pyöräillessä sekään. Hylkäsin siksi tämän menetelmän.

Kartoitusmetodi on ääneen ajattelua jäykempi menetelmä, mutta karttapohjainen työskentely on selkeää. Karttapohjan uskon hyödylliseksi myös siinä vaiheessa, kun käyttäjätietoa siirretään suunnittelijoille. Kartoituksessa haastattelut tehdään ajohetken ulkopuolella, joten tilanne on rauhallinen, hallittavissa ja siihen pystyy keskittymään.

Koska pelkäsin hetken vaikutelmien menettämistä, jos pyörällä taitetun matkan ja siitä puhumisen välillä kuluu liikaa aikaa, iteroin alkuperäistä ajatusta ja muokkasin Buxin metodia itselleni paremmin sopivaksi. Kerron siitä lisää luvussa 3.2.

Ajattelin, että vaikuttavuus motivoisi käyttäjiä osallistumaan tutkimukseen. Tarkistutin siis rekrytointitekstinikin Antti Rahialalla, jotta uskaltaisin luvata tutkimusta hyödynnettävän kaupungin liikennesuunnittelun kehittämisessä. Samalla Rahiala teki pätevän huomion: rekrytointikutsussa kannattaa huomioida, että kyse on hyötyajasta, sillä pyörätieverkoston ja muiden pyöräilyjärjestelyjen vaatimukset satunnaiselle hupipyöräilylle ovat huomattavasti vaatimattomammat kuin säännölliselle arkiajolle. Tämä oli merkittävä huomio, joka piti ehdottomasti kirjata tutkimuskutsuun.

Käytin Porvoossa rekrytointiapuna Facebookia. Porvoon hyötypyöräilijät -ryhmän jäsenistö oli kylläkin tuolloin piskuinen, joulukuussa 2020 sillä oli vain 46 jäsentä. Olin silti yhteydessä ryhmän ylläpitäjiin, jotka julkaisivat heille lähettämäni tekstin 1.12.2020.

Millaista on pyöräillä Porvoossa? Tule mukaan pieneen tutkimukseen! Opiskelen muotoiluajattelua ja kehittämistä LAB-ammattikorkeakoulun Muotoiluinstituutissa. Etsin eri-ikäisiä pyöräilijöitä ajamaan heille tutun hyötyreitien opinnäytetyötäni varten. Ajatuksena on kerätä tarkkaa käyttäjäkokemusta. Pikku tutkimuksen antia jalostetaan Porvoon pyöräliikenteen

*edistämishjelmassa. Tervetuloa mukaan vaikka koko perheen voimin! Ilmoit-
taudu sähköpostitse, niin kerron lisää!*

Sain sähköpostiini viisi vastausta. Yksi vastaaja halusi vain kirjoittaa Porvoon pyöräilyjär-
jestelyjen epäkohdista, hän ei ollut kiinnostunut osallistumaan. Ensirekrytoinnilla sain siis
neljä osallistujaa.

Julkaisin myös uusintakutsun tutkimukseen samassa Hyötypyöräilijät-ryhmässä 30.1.2021,
sillä porukkaan oli tullut uusia jäseniä (jäsenmäärä jo 97!). Uusia yhteydenottoja en saanut.
31.1.2021 rohkaistuin julkaisemaan ilmoitukseni vielä Porvoolaiset-Facebook-ryhmässä,
jossa on suuri jäsenmäärä, lähes 19 000. Jäsenistön oletan kirjavaksi. Ryhmä on tarkoitettu
entisille ja nykyisille porvoolaisille.

Olin hiukan arkaillut kuuluttaa hankkeesta isossa ryhmässä, sillä pyöräily herättää myös
vihaa, ja pelkäsin, että se saattaisi poikia outoja tai aggressiivisiä yhteydenottoja. Mutta sain
samana päivänä yhden asiallisen yhteydenoton, en muuta, kunnes huomasin, että ylläpito
oli poistanut viestini. Perusteluksi sain lyöntivirheineen lakonisen ”näillä sivuille ei tutkimus-
pyyntöjä ole ollut.” Jätin asian siihen.

Kiinnostuneita osallistujia sain kokoon viisi. Lähetin heistä jokaiselle oman ja henkilökohtai-
sen sähköpostiviestin:

Hei Xxxxxx,

*kiitos yhteydentotosta! Kiva, että haluat olla mukana! Alkuvuodesta ajattelin
ruveta keräämään käyttäjäkokemuksia, minkälainen pyöräilytilanteesi on sil-
loin? Kevättalveen asti on aikaa kerätä, sitten pitää ruveta jalostamaan löy-
döksiä.*

Työn kulku on seuraavanlainen:

*1) Alkuhaastattelu. Valitsemme yhdessä kartalta sinulle tutun, lyhyehkön va-
kioreitin. Voimme karttaa katsellessamme mahdollisesti jo ennakoita, mitkä
kohdat ovat reitillä erityistä.*

2) Minä ajan reitin ja valokuvaan sen.

*3) Sinä ajat reitin, jonka jälkeen välittömästi 4) loppuhaastattelu. Tapaamme
määränpään lähellä mukavassa paikassa. Kartan ja valokuvien avulla
käymme läpi kokemuksesi reitillä.*

*Kirjaan kaikki huomiot reitiltä huolellisesti kartan ja valokuvien yhteyteen. Kir-
jaan myös esille mahdollisesti nousevat kehittämissuhteet.*

Karttapohjana olisi tarkoitus käyttää tätä: <https://kartta.porvoo.fi/>

Alkuhaastattelun voisi varmaan toteuttaa myös etänä esim. Teams-sovelluksen avulla. Olin ajatellut ihan tulostaa kartat, jotta merkitseminen olisi helpompaa. Täytyy vielä tuumata, miten Teamsissa saataisiin sujuvasti karttatyöt tehtyä.

Minkälaista reittiä ehdottaisit tutkittavaksi?

Ehdotin jokaiselle osallistujalle myös, että he voivat pyytää jotakuta tuttuansa mukaan tutkimukseen. Sillä tavalla sain kaksi yhteyttä solmittua, mutta tämä rekryointitapa ei osoittautunut toimivaksi: toinen ei vastannut lainkaan yhteydenottooni ja toisen kanssa päästiin alkuun, mutta jatkossa yhteys hiipui.

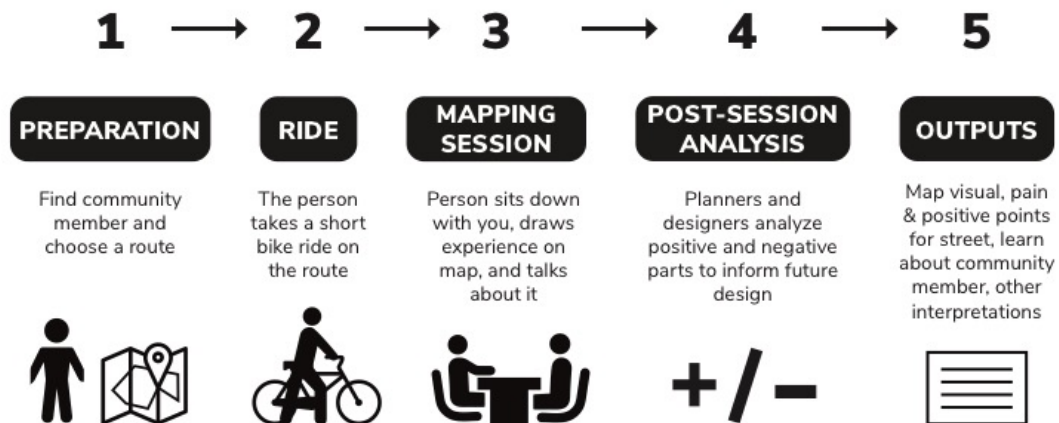
Tammikuun 2021 kylmät ja lumiset säät aiheuttivat Porvoossa melkoisia liikennekaaoksia. Tuntui, että olisi hyvä aika toimia, jos niin kutsuttu normaali talvikeli joskus koittaisi. Kaikki osallistujat olivat kyllä kertoneet pyöräilevänsä ympärivuotisesti, mutta pyöräväylillä lojuvien tai sinne autotieltä aurattujen kinosten ja lumikasojen keskellä kokenutkin polkupyöräilijä on voimaton.

3.2 Metodi ja sen muokkaus

Buxin alkuperäinen esimerkkiehdotus käyttäjätiedon kartoittamisen työjärjestykseksi on esitelty kuviossa 8. Kartoittamisessa on viisi vaihetta:

- 1) Valmistelut. Etsitään yhteisön jäsen ja valitaan reitti.
- 2) Pyöräily. Henkilö ajaa lyhyen tutkimusreitin.
- 3) Kartoitusistunto. Osallistuja ja tutkija piirtävät pyöräilykokemuksen kartalle ja keskustelevat siitä.
- 4) Istunnon jälkeinen analyysi. Suunnittelijat ja muotoilijat analysoivat reitin positiiviset ja negatiivisen osat jatkosuunnittelun pohjaksi.
- 5) Julkaisut. Visualisoinnit reitin kipu- ja ilokohdista, osallistujalta saatu muu oppi, muut tulkinnat.

USER EXPERIENCE MAPPING SAMPLE WORKFLOW



Icon Credit: The Noun Project

Kuvio 8. Esimerkki työn kulusta käyttäjäkokemuksen kartoitusmenetelmässä. (Bicycle User Experience 2021.)

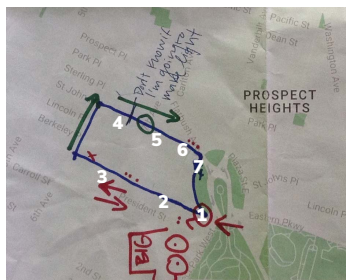
Reitin visualisointiinkin oli olemassa valmis malli, jonka esittelen kuviossa 9. Siinä merkitään kartalle reitti, josta ympyröidään sen erityiset kohdat tai kriittiset pisteet. Lisäksi reittikohdista otetaan valokuvat. Niiden yhteyteen merkitään osallistujan havaintoja ja kokemuksia reitiltään. (Bicycle User Experience 2021.) Mielestäni tämä muistuttaa palvelupolun ja sen kontaktipisteiden merkitsemistä (Tuulaniemi 2011, 78—81).

USER EXPERIENCE MAPPING SAMPLE ROUTE VISUAL



After the mapping session with the participant, the researcher did the mapped ride independently and took photos along the way.

Afterwards, he followed up with the participant and showed her the photos. She was instructed to write a short sentence of the first things that came to mind regarding her experience for each photo.

The researcher's photos and participant's corresponding captions follow.



Above: Approximate Photo locations labeled on participant's drawn user experience map

● 1		"This is where I had to pass the large truck. This intersection is also unusual, making it different for both bikers and drivers."
● 2		"There's no bike lane, which makes me feel uncomfortable when there's a lot of cars."
● 3		"Free bike valet to coop members allows me to not have to bring my lock when I go to get groceries. I also am not worried about looking for a rack to park my bike."
● 4		"Going up the hill and not sure if I will make the light. If I don't have a green light I lose momentum."
● 5		"The one way street is more comfortable to ride on than the two way street. Usually less cars."
● 6		"Bike lane ends, and merges with large shoulder. Lots of cars turning to watch out for."
● 7		"I had reached my destination, so I decided to go onto the sidewalk instead of continuing in bike lane."

Kuvio 9: Reittikuvauksen malli. (Bicycle User Experience 2021.)

Päätin soveltaa Buxin menetelmän itselleni sopivaksi tähän tapaan:

- 1) Alkuhaastattelu. Valitsen yhdessä pyöräilijän kanssa kartalta hänelle tutun, lyhyehkön vakioreitit. Voimme karttaa katsellessamme mahdollisesti jo ennakoita, mitkä kohdat ovat reitillä erityistä.
- 2) Minä ajan reitin ja valokuvaan sen.
- 3) Pyöräilijä ajaa reitin, jonka jälkeen välittömästi
- 4) loppuhaastattelu.

Tapaamme koronatilanteen salliessa määränpään lähellä mukavassa paikassa taikka etäsovelluksen kautta. Minulla on mukana kartat ja valokuvat, joiden avulla pyöräilijä kertoo kokemuksistaan reitillä. Kirjaan kaiken huolellisesti kartan ja valokuvien yhteyteen. Kirjaan myös esille mahdollisesti nousevat kehittämissuhteet.

Oma työkulkuni poikkeaa Buxin esimerkkimetodista niin, että ajan tutkimusreitit ensin yksin ja kuvaan sen ennen kuin osallistuja ajaa tutkimusosuutensa. Pidän tärkeänä myös loppuhaastattelun ajoittamista. Sen pitäisi tapahtua heti sen jälkeen, kun reitti on ajettu, jotta vaikutelmat olisivat tuoreet.

Myös työjärjestyksen loppupäähän tulee muutosta. Asiantuntijat eli Porvoon kaupungin liikennesuunnittelijat, jotka edustavat palvelun tuottajaa sekä seudun pyöräilykuntien verkoston edustajat tulevat oikeastaan mukaan vasta vaiheessa 6, jossa tutkimukseni tulokset esitellään ja niiden pohjalta tehdään kehittämistyöpaja.

Käytännössä huomasi, että ennen varsinaista alkuhaastattelua tapahtuu paljon. Alustavissa yhteydenotoissa tulee jo esille kipukohtia. Eräs osallistuja kuvasi tilannetta näin:

Pyöräilen itse ympäri vuoden, vaikka se Porvoossa onkin välillä hengenvaarallista.

Alustavia reittineuvotteluja käytiin jo ennen varsinaista kartoitushaastattelua. Se oli paitsi mukavaa jutusteltavaa empaattisen ja luottamuksellisen ilmapiirin luomiseksi, myös olennaista karttatöiden kannalta. Liikenneinsinööri Rahiala oli yhteistyön suunnittelupalaverissa ehdottanut, että Porvoon karttapalvelu voisi toimia karttapohjana (Porvoon karttapalvelu).

Konkreettinen paperikartta tuntui minusta parhaalta käyttöliittymältä, kun karttaan tehdään merkintöjä. Rahiala lupasi tulostaa paperikartat tutkimuskäyttöön. Sitä varten oli hyvä tietää, missä päin kukin osallistuja reittinsä ajaa.

Reittikuvausten muoto ja yksityiskohtaisuus vaihtelivat. Yksi osallistuja lähetti kolme eri karttalinkkiä sekä videon, johon hän oli kuvannut reitin hankalimman kohdan. Toinen kertoi kotiosoitteensa sekä määränpään osoitteen. Kolmas antoi minulle puhelimesta maamerkkejä. Koostin karttatulosta varten parhaani mukaan eri osallistujilta saamani informaation alku- ja loppuosoitteineen sekä mahdollisine kuvineen ja reittikuvauksineen.

Samalla, kun neuvottelin Antti Rahialan kanssa kartoista, sain kuulla, että hän vaihtaa työpaikkaa. Yhteydenpitoa Porvoon kaupungin suunnalta jatkoi liikenneinsinööri Hanna Linna-Varis.

3.3 Pyöräilykokemuksen keruun toteutus

3.3.1 Reitin kartoitus etäyhteydellä

Sovin etähaastattelusta reittikuvauksen laatimista varten viiden pyöräilijän kanssa. Ajat haastatteluunsa he varasivat Doodlen avulla. Lähetin heille Teams-kutsut. Haastattelupäiviksi tulivat 21.2., 22.2. ja 2.3.2021.

Hei pyöräilijät!

Nyt olisi aika piirtää reittinne kartalle. Olen varannut aikoja ensi sunnuntaille ja maanantaille etätapaamisia varten, siis jo 21. ja 22.2. Aikoja on sekä aamussa että illassa. Klikkaa oheista linkkiä ja käy varaamassa oma aikasi. Lähetän sitten kutsulinkin etätapaamiseen. Etätapaamisyhteyteen tarvitset tietokoneen tai älypuhelimien.

Samassa tapaamisessa sovimme myös tutkimuspyöräilystä. Olen kehittänyt tutkimuskonseptiani alkuajatuksista. Ehdotan nyt, että ajamme sen sittenkin yhdessä ja pysähdymme hetkiseksi paikkoihin, joissa on erityistä. Sovitaan järjestelyistä etätapaamisessa tarkemmin.

Jos oletkin vaikkapa talvilomalla, eikä kumpikaan ehdotetuista päivistä sovi, otathan pikaisesti yhteyttä! Sovitaan sitten eri aika.

Linkki "ajanvaraukseen" tässä alla.

Jos sinulle heräsi joitain kysymyksiä tai jokin arveluttaa, älä epäröi kysyä tai kommentoida.

Harjoittelin reitin etäpiirtämistä kartalle ensin kotiväen kanssa. Koska käytössä oli paperikartta, minun piti saada palaveriin asiallinen kuva kartasta sekä myös kynästä, joka reittiä piirtää. Palaverin alussa ja lopussa olisi hyvä olla kasvokkain osallistujan kanssa.

Etähaastattelun käytännön järjestelyt vaativat sekä divergenttejä että konvergentteja ajattelun vaiheita, iterointia sekä nopeita divergentteja kokeiluja (Kälviäinen 2019, 1–16.) Erinäköisten viritelmien voittajaksi selvisi kotikutoinen systeemi, jossa otin Teams-yhteyden tietokoneen sijaan kännykällä. Kännykkä oli palaverin aluksi ja lopuksi nojallaan pöydälläni olevaan laatikkoon. Kuva välittyi etukamerasta. Näin haastateltavan kasvot ja omat kasvoni kuvassa (kuva 5). Tästä palaveri alkoi. Vaihtelimme päällimmäiset kuulumiset, kerroin, mitä tuleman pitää ja ryhdyimme työhön.



Kuva 5: Työpöydän järjestelyt kartoitushaastattelua varten. Haastattelu alkoi tästä asetelmasta, että saatoimme jutella kasvokkain. Kartta on valmiina pöydällä, samoin viinilasi, joka toimii puhelintelineenä, kun haastattelun kasvokkain tehtävä osuus on takana ja siirrytään kartanpiirto-osuuteen.

Kun rupesin piirtämään karttaa, käänsin puhelimen takakameralla ja asetin sen viinilasin jalan varaan kartan päälle (kuva 6). Jalallinen lasi oli sopivan matkan päässä kartasta.



Kuva 6: Haastattelun kartanpiirto-osuus. Vaihdoin kamerasuunnan, jotta saatoin piirtää karttaa osallistujan ohjeiden perusteella ja näin näytöltä saman näkymän kuin hänkin.

Kasvokuvani Teamsissa vaihtui karttakuvaan. Näin puhelimen näytöltä saman karttakuvan kuin haastateltavakin, joten reitin selvittämien oli edes jotenkin mahdollista. Kömpelöä se oli silti verrattuna siihen, että olisimme istuneet saman pöydän ääressä kartta pöydällä edessämme. Esitän tilanteen kuvassa 7.



Kuva 7: Teamsin kartanpiirtonäkymä. Kasvojeni sijaan kännykkä kuvaa pöydälle asetettua paperikarttaa, johon piirrän reittiä lyijykynällä.

Arkistoin istunnot Teamsin tallenna-toiminnolla osallistujien suostumuksella. Yhden haastattelun alussa unohdin painaa tallenna-nappia. Se johtui ehkä siitä, että yllätyin, kun osallistuja olikin valmiina jo odottamassa sisäänpääsyä tapaamishuoneeseen, kun menin sinne itse valmistelemaan haastattelua. Halusin olla nopea, ettei hän joutuisi odottelemaan. Tällaisten yllätysten varalta olisikin hyvä kirjoittaa tarkistuslista latautunutta etähaastattelutilanetta varten. Listaa noudattamalla mikään tärkeä vaihe ei pääsisi unohtumaan.

Kartoitusosuuden aluksi asetin lyijykynäni reitin alkupäähän ja pyysin osallistujaa kertomaan, kuinka hän reittinsä ajaa. Piirsin sitä mukaa kuin hän kertoi, välillä käytin ahkerasti kumia.

Haastattelija: *Nyt tää on vähän haastavaa, mutta pyytäisin, että kertoisit mulle sen reitin, mitä kautta sä meet Näsiin. Eli läheksää nyt sitten tonne...* (kuvassa kynä on kartalla ja liikkuu.)

Osallistuja: *Yleensä en. Reitin alku on semmoinen, että se ei yleensä näy kartalla. Koska...*

H: *Okei.*

O: *Mä meen sisäpihan kautta ja sit mä meen sellasta oikopolkua puistoon. Mä en ensinnäkin... oon tuon korttelin sisäpihalla, niin se varmaan vastais tuon X-kadun, just siitä missä sun kynä on tällä hetkellä. Siinä lukee X-katu. (kadunnimi muutettu)*

H: *Meeksä näin tästä jotenkin (kynä liikkuu kartalla) ikään kuin tien ulkopuolella?*

O: *Mä teen ensin semmoisen u-kirjaimen muotoisen mutkan tuossa pihalla, koska siinä on mäki keskellä pihaa, että en voi ihan suorinta tietä ajaa. Meen vähän matkaa — oon sisäpihalla edelleenkin — meen ilmansuuntaan kaakko, ikään kuin Y-tien suuntaan sisäpihan puolella. (Kadunnimi muutettu.)*

Toimi oli vaiherikas ja keskustelua syntyi runsaasti. Kartan etäpiirtämisestä voisi pikku kehittelyllä saada aikaan hilpeyttä herättävän seuraleikin, kenties sananselityspeli Aliaksen kaltaisen.

Haastattelija: *Nyt sitten mentiin Emännäntielle noin, niin mites sitten, meneekse Emännäntie tosta noin tolla viisiin?* (kynä liikkuu kartalla)

Osallistuja: *Kyllä, tossa ei ole korkeuskäyriä, mutta se nousee, siinä on kallioleikkaus tuossa Tolkkistentiellä siinä kohtaa, jonka ohi just menit ja tie nousee korkealle kallioleikkauksen päälle, sitten on jyrkkä alamäki.*

H: *Ja sitten tää muuttuu Gammel... onko se -backantieksi?*

O: *Joo ja siinä pyörätie menee taas oikeella puolella.*

H: *Sä meet sitten tästä, niinkö?* (Kynä piirtää viivaa karttaan.)

O: *Joo.*

H: *Ja sitten meeksä tonne vielä?* (Kynä piirtää viivaa karttaan.)

O: *Joo. Mut hep hep.*

H: Oota, mulla on gummi tässä toisessa päässä. (Kumi pyyhkii piirrettyä viivaa.)

O: Ota alaspäin, niin mä hahmotan missä kohtaa se pyörätie hyppää. Siinä missä tulee se viisto. Just siinä. Jatkaa niin kuin Veteraanitietä.

H: Joo, aivan. Sä meetki tonne. (Kynä piirtää viivaa karttaan.) Ja sitte?

Reitin neuvomisessa vaikeutta tuottivat suunnat. Miten kuvailla kulkuaan kartalla, kun ei pääse näyttämään kädestä pitäen? Ylös, alas, vasemmalle, oikealle vai karttailmansuuntien avulla? Kulkusuunnassa oikea ja vasen olivat aika toimivia, sillä kynä eteni kartalla kuin pyöräilijä reitillään. Katujen nimet olivat onneksi kartassa hyvin näkyvillä, niiden avulla huonosti Porvoota tunteva haastattelijakin pysyi jotenkuten reitillä.

Hiukan ongelmaa tuotti karttapohja. Siihen ei ollut merkitty kevyen liikenteen väyliä silloinkaan, kun ne menivät viheralueen halki. Suunnilleen ajoreitit tulivat kuitenkin merkityiksi.

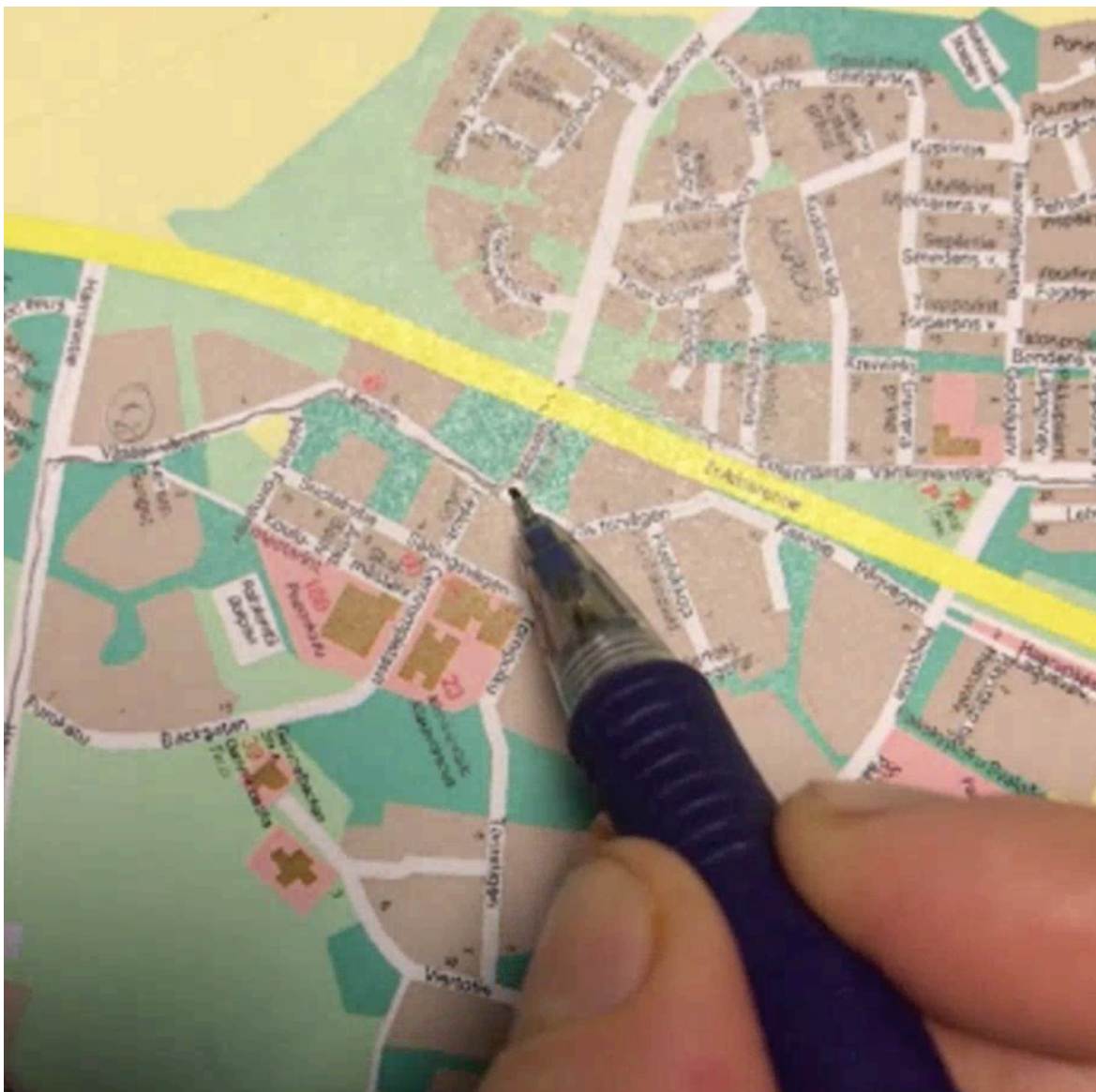
Kun reitti oli saatu hahmoteltua, palattiin alkuun ja käytiin reitti läpi yksityiskohtaisemmin. Pyysin osallistujaa kertomaan reittinsä merkittävät kohdat, niin hankalat kuin mukavatkin.

H: Nyt kun sä lähdet tuolta kototieltä ja käännyt tänne näin, niin onko tässä nyt sitten erityisen kivoja tai pahoja paikkoja?

O: Kuinka yksityiskohtia, kuinka yksityiskohtaisesti pitäis?

H: Luulisin, että tälle reitille olis järkeä valita max. kahdeksan paikkaa, kuvaan ne sitten ne kaikki paikat ja me keskustellaan niistä erikseen, mutta voitais merkata ne jo nyt kartalle.

Yleensä erityisiä kohtia tuli enemmänkin kuin kahdeksan. Ympyröin erityiset kohdat reittikuvauksen päälle, numeroin ne ja kirjoitin kartan marginaaleihin vielä muutaman sanan numeroinnin tueksi, kuten kuvassa 8.



Kuva 8: Reitin erityispiirteet rengastin karttaan Teams-palaverin aikana, samaan aikaan, kun osallistuja kertoi niistä.

Vaikka yhteys katkeili aika ajoin ja kännykkääkin piti aina uudestaan asetella parempaan kohtaan kartalla, reitit saatiin kuin saatiinkin piirrettyä. Nopein osallistuja kertoi reittinsä erityiskohtineen 11 minuutissa 31 sekunnissa, mutta muilla meni aikaa reilut puoli tuntia. Pisin haastattelutallennus kesti 40 minuuttia 18 sekuntia.

Kokemukseni pyöräilijänä autoivat minua haastattelutyössä. Pystyin eläytymään osallistujien reittien iloihin, suruihin ja ajamisen käytännön asioihin, koska olin itsekin ollut samantilaisissa tilanteissa. Koin myös, että kokemuksellisuus välittyi vaivattomasti empaattisen pohjavireen ansiosta.

3.3.2 Tutkimusajot

Reittihaastattelujen päätteeksi kerroin, mitä jatkossa tapahtuu: seuravana olisi vuorossa tutkimusajo. Olin alun perin ajatellut tutkimusajon niin, että ajaisin reitit itsekseni osallistujien reittikuvausten pohjalta ja kuvaisin ne samalla. Sen jälkeen osallistuja ajaisi oman reittinsä, minkä jälkeen haastattelisin hänet vielä kerran kuvitettu reittiselostus pohjamateriaalinani. Kuvasin työn kulkua tarkemmin luvussa 3.2.

Jo ennen varsinaista reittihaastattelua, alustavien yhteydenpitojen aikana, minulle alkoi vahvistua näkemys, että olisi sittenkin varmintä pyöräillä reitit yhdessä osallistujien kanssa. Olin tullut työprosessisani konvergenttiin toteutuksen suunnitteluun (Kälviäinen 2019, 1—16). Ajattelin, että yksin ajaessani voisin vahingossa ohittaa tärkeitä paikkoja. Aikaa ja energiaa menisi oikean reitin löytämiseen.

Siten jo kartoitushaastattelua sopiessani osasin kertoa, että pyytäisin osallistujaa ajamaan reittinsä kertaalleen kanssani. Vieläpä niin, että pysähtyisimme merkattuihin paikkoihin ja kuvaisin ne siinä saman tien. Samalla reittikuvausta voisi rikastaa. Onnekseni kaikki osallistujat suostuivat tähän hieman vaivalloiseen osioon.

Ideoin ja iteroin viisainta tutkimusajojen toteutustapaa. Koska oli talvi, päädyin yrittämään kaikkia viittä reittiä samalle päivälle. Kyselin osallistujilta mahdollisia ajankohtia ja sain kuin sainkin kaikki sovittua yhdelle päivämäärälle. Se oli 5.3.2021. Ensimmäisen reitin treffit olivat kello 9 Kevätkummussa.

Oli vaikeaa arvioida, kuinka kauan tutkimusajo veisi. Laskin tarvittavan ajan niin, että katsoin Googlen karttapalvelusta pyöräilyajan arvion reitille ja lisäsin siihen toisen mokoman sekä vielä vähän lisää. Varasin itselleni myös lounastauon.

Reitit olisi voinut optimoida niin, että edestakaista ajelua olisi ollut mahdollisimman vähän, mutta järjestyksen sanelivat osallistujien päivän rytmit. Tämä osoittautui ihan hyväksi käytännöksi. Googlen kartan avulla laskin itselleni siirtymäajat tutkimusajolta toiselle.

Ajoaikataulu päivälle oli seuraava:

1. Kello 9. Lähtö Kevätkummusta, päätepiste Näsi.
2. Kello 10.30. Lähtö Kevätkummusta, päätepiste Raatihuoneen tori.
Lounas.
3. Kello 13.30. Rengaslenkki, lähtö ja päätepiste K-market Tarmola.
4. Kello 15. Lähtö Linnankoskenkadulta, päätepiste Maneesikatu.

5. Kello 16.15. Lähtö Lehtihamarista, pääte piste Läntisen Mannerheimintien bussipysäkki.

Vaikka olin saanut sovituksi tutkimusajon ajankohdat joidenkin osallistujien kanssa suullisesti kartoitushaastattelussa, lähetin silti jokaiselle vielä vahvistus- ja muistutusviestin sähköpostitse. Lisäsin siihen sopimamme mahdollisimman varman tapaamispaikan. Kerroin osallistujille takkini värin ja kuvailin keltaista pyöräänikin, joka on helppo tunnistaa. Puhelinnumeroni oli kaikissa viesteissäni. Silti jännitti. Entä jos kukaan ei saavukaan tapaamisiin?

Käytin huolelliseen valmistautumiseen aikaa. Tutkin reittejä kartalta, samoin omia siirtymäreittejäni. Pakkasin tarvikkeita ja suunnittelin varustustani.

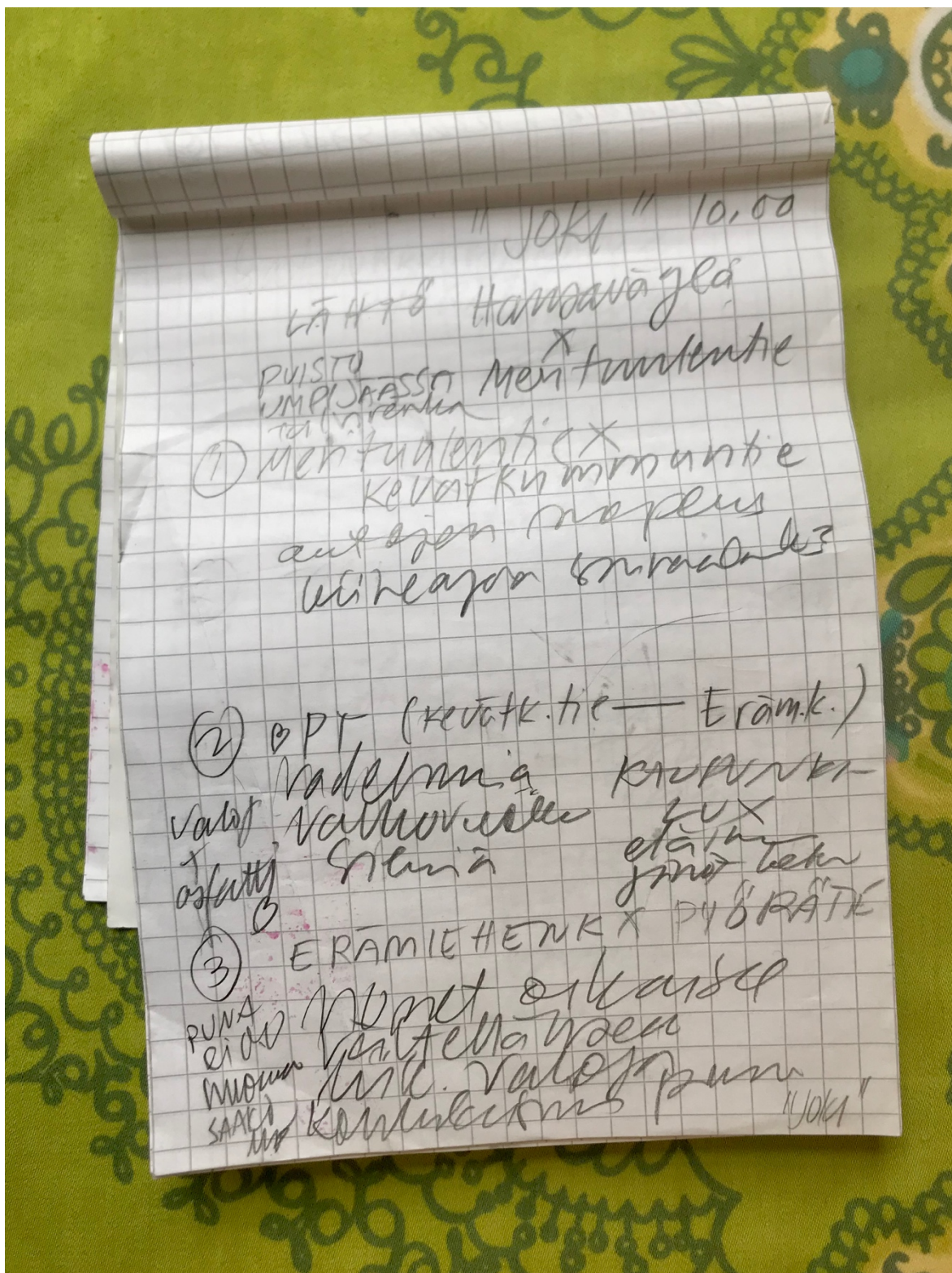
Maaliskuun viidennen päivän aamu valkeni aurinkoisena ja viileänä. Lämpötila oli -6,7. Luoteistuuli puhalsi kuusi metriä sekunnissa. Olin varustautunut lämpimin pukinein, muun muassa kahdella pipolla ja villavaatteilla. Etutarakan repussa oli luottovaruusteet, jotka 30-vuotisen toimittajanurani aikana olivat tulleet tuttuakin tutummiksi: A5-kokoinen avolehtiö ja lyijytäkyniä. Lyijykynä on ehdottomasti paras kirjoitusväline kylmässä ulkoilmassa, sillä sen väri ei hyydy eikä jäädy.

Reppuuni pakkasin myös voimakkaan varavirtalaitteen kännykkää varten, sillä se oli myös kamerani. Kännykkä oli repussa päällimmäisenä, olin sujauttanut sen lapasen sisään, että se pysyisi lämpimänä. Termospulloon olin varannut teetä.

Olin merkannut lehtiöni kaikki reitit numeroituine erityiskohtineen (kuva 9). Numerointien avuksi olin kirjoittanut kadunnimen tai risteyksen kadunnimet. Olin jättänyt lehtiöön reilut rivivälit, joihin voisi kirjoittaa lisää tietoa matkan varrella.

Jokaisen reittiselostuksen loppuun olin merkannut: *muista vaihtokuva*. Keksinkin sen, kun mietin etukäteen, kuinka hallitsen runsasta materiaalisista kentältä. Vaihtokuva oli tarpeen kännykän kuvapaljouden organisoimiseksi: kun yksi reitti oli ajettu, nappasin kännykällä otoksen lehtiöstä. Se oli kirjanmerkkinä, joka kertoi kuvia selatessa reittikuvauksen vaihtumisesta.

Jokainen reitti oli otsikoitu lempinimellään, esimerkiksi aamun ensimmäinen reitti päättyi Näsiin, joten sen lempinimi oli Näsi. Päivän toisen reitin olin nimennyt Joeksi, koska se päättyi Jokikadulle (kuva 9).



Kuva 9: Tutkimusajopäivän lehtiö pohja- ja lisämerkintöineen.

Kun tapasin osallistujan, pyrin omalla leppoisalla ja mutkattomalla käytökselläni luomaan tuttavallisen ja rennon ilmapiirin. Kohtaamista helpotti se, että olimme viestitelleet ja

kohdanneet kartoitushaastattelussa Teamsissa. Kertasin vielä mitä tuleman pitää: ajamme vakioreitin läpi niin, että pysähtelemme sen merkittävissä, etukäteen nimetyissä kohdissa. Luin lehtiöstä läpi reitin erityispiirteet kadunnimiseen ja varmistin, että meillä on yhteinen näkemys reitistä, eikä esimerkiksi mitään ole unohtunut. Pyysin, että osallistuja lähtee johtamaan retkikuntaamme, minä ajan perässä. Ja pyysin, että hän pysähtyy saapuessaan maininnan arvoiseen kohtaan reitillä.

Lähdimme ajamaan rauhalliseen tahtiin. Jokainen osallistuja kertoili reitistään matkan varrella, niitä mainintoja koetin pikaisesti kirjoittaa vihkoon, kun pysähdyimme. Pysähdyksen aikana osallistuja kertoi vielä reittinsä kriittisestä pisteestä. Otin kohteesta valokuvan. Ja sitten noustiin taas pyörille ja seuraava etappi alkoi.

Kiitin jokaista osallistujaa sekä ennen ajoa että sen jälkeen. Oli arvokasta, että he antoivat aikaansa reittinsä ajamiseen yhdessä. Kerroin lopuksi, että koostan reitistä kuvauksen, jonka lähetän sähköpostitse vielä tarkastettavaksi. Tässäkin käytin kokemustani journalistina: varoittelin, että olen saattanut ymmärtää yhtä jos toistakin aika lailla väärin ja toivoin ymmärtämystä. Kerroin, että otan iloisena vastaan kaikki kommentit, korjaukset ja rikastamiset.

Pyöräilypäivä sujui hyvin. Kaikki sovitut tapaamiset toteutuivat, vaikka yhdessä tapaamispaikassa olinkin Hansatiellä enkä Hansaväylällä. Koska en ollut harhautunut oikeasta tapaamispaikasta kauas, kirkasvärinen vaatetukseni ohjasi osallistujan vaivattomasti luokseni.

Päivän rakenne oli onnistunut. Pyöräilin rauhallisesti reittitapaamiselta toiselle. Lounastauolla ehdin käydä läpi aamupäivän kuvat kännykästä ja kirjoitella niistä lisätietoja lehtiöön.

Kohtaamisissa oli helppoa eläytyä osallistujan pyöräilykokemukseen. Koin, että empaattinen käyttäjätiedon etsintä sujui kuin luonnostaan. Käytännön toteutuskin onnistui. Sain reitin erityiskohdat kuvatuksi ja vieläpä poimittua joitakin yksityiskohtia lehtiöönkin.

Reitillä pyöräilyn aikana osallistujat kertoivat spontaanisti pyöräilykokemuksestaan. Suurin osa ajellessa jutellusta meni kylläkin harakoille, koska en voinut tallentaa sitä mitenkään, mutta se myös vahvisti jo aiemmin kerrottua ja auttoi painamaan mieleen.

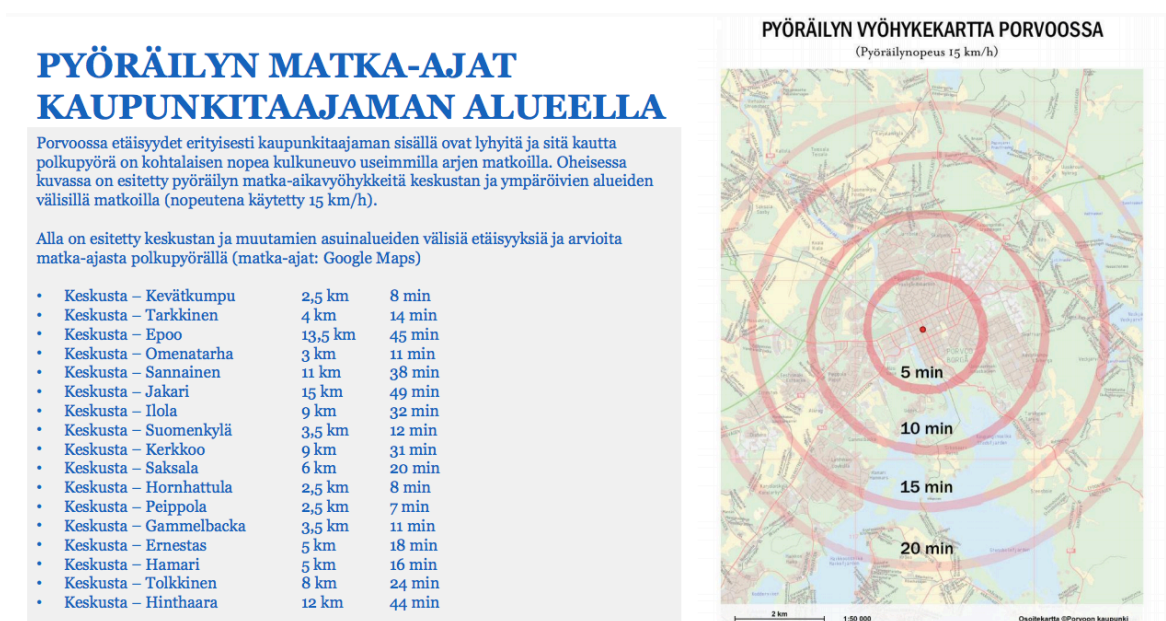
Tutkimusajo on hyvin rikas ja moniaistinen kokemus. Siinä on huomioitava vuorovaikutus tutkimukseen osallistujan kanssa, oma pyöräileminen ja muu liikenne, tilanteen mahdollisimman huolellinen dokumentointi, turvalliset pysähtymiset reitin varrella, tuulen ujellus korvissa ja paljon muuta, jota en osaa edes eritellä.

Yksi osallistuja jopa kutsui minut kahville kotiinsa rengaslenkin varrella. Koronasta huolimatta päätimme uskaltaa. Se oli mieluisaa. Kahvikupposen äärellä juttelimme lisää hänen pyöräilykokemuksistaan. Päivä päättyi alkuillasta kello viiden aikoihin. Olin rauhallinen ja virkeä.

Porvoota ristiin rastiin pyöräillessäni huomasin, miten kompakti ja kätevä kaupunki polkupyöräilyyn se kooltaan on. Tulin ajelleeksi reittejä, joita en tavallisesti kulje. Kokemukseni mukaan Porvoolla olisi hyvät edellytykset kehittyä 15 minuutin kaupungiksi, vaikka paremmat ruokakaupat onkin sijoitettu automarkettien tyyliin hieman keskustaa ulommaksi ja vaikka porvoolaiset niissä autoillaan asioivatkin.

15 minuutin kaupunki on professori Carlos Morenon esittelemä konsepti, jossa kaikki jokapäiväisen elämän perustarpeet ovat vain varttitunnin kävelyn tai pyöräilyn päässä. 15 minuutin kaupunki on rakenteeltaan monikeskuksinen. Siinä ei niinkään ole yhteen asiaan, kuten vaikka työpaikkoihin erikoistuneita kaupunginosia, vaan koko elämä toimii varttitunnin matkan kehkyksissä. (Moreno 2019.)

15 minuutin kaupungissa lyhyet etäisyydet tuovat elämään laatua, koska sekä työ, koulu, kaupat, hoiva että viihde löytyvät läheltä (Moreno 2019). Tiiviissä Porvoossa yksi keskusta riittää palvelemaan isoa osaa kaupunkilaisista 15 minuutin pyöräilymatkan säteellä, kuten kuvioista 10 käy ilmi. Ja jos laajentaa rengasta viidellä minuutilla, 20 minuutin kaupunkikehyksessä pääsee Porvoossa hyvinkin pitkälle, kuten kuvioista 7 voi havaita. (Porvoon pyöräiliikenteen edistämishjelma 2020, 13.)



Kuvio 10: 15 minuutin kaupunki kattaa Porvoossa paljon (Porvoon pyöräiliikenteen edistämishjelma 2020, 13).

3.4 Tutkimusaineisto ja sen käsittely

3.4.1 Ensisilmäys tutkimusnäytteeseen

Etukäteishaastattelujen ja tutkimusajojen jälkeen minulla oli runsaasti materiaalia: kartat, reittien erityispiirteet, haastatteluaineistot, valokuvat sekä tutkimusajopäivän lisämerkinnät. Jokainen tutkimusajo oli rikas kokemus, jonka äärellä pyrin olemaan kaikki aistit ja vuorovaikutuskanavat auki, sekä tarkkana että herkkänä.

Valokuvia viideltä reitiltä kertyi 110 kappaletta. Lisäksi aineistonani oli neljä tallennettua Teams-haastattelua ja yhden haastattelun muistiinpanot. Jokainen reitti oli piirretty kartalle lyijykynällä, erityisesti mainittavat kriittisen pisteet oli ympyröity.

Koska Teams-haastatteluista suuri osa oli reittineuvottelua ja kartan piirtämistä, litteroin haastatteluista vain ne osuudet, jossa osallistuja kertoo reittinsä erityisistä kohdista. Litteroin heidän kertomansa, jätin omat kysymykseni pois.

Tein jokaisesta reitistä käyttäjätarinan. Merkitsin reitit kriittisten pisteiden osalta tarkasti, mutta niin, että niistä ei käy ilmi kotiosoitteita tai muita henkilökohtaisia tietoja. Tarkistin kartalta kunkin reitin erityiset kohdat, joita voisi kutsua myös kontakti- tai kriittisiksi pisteiksi. Käyttäjätarinan alkuun liitin karttalehden, jolta käy ilmi punaisella kynällä merkitty reitti ja sen kontaktipisteet ympyröityinä.

Merkitsin kontaktipisteet käyttäjätarinaan myös sanallisesti, risteykset Kadunnimi x Kadunnimi, muut kadunnimillä ja lisäselosteella. Lisäksi oli selkeitä paikkoja, kuten Kaupunginpuisto.

Numeroin reitin erityiset kohdat yhtäpitävästi sekä kartalle että käyttäjätarinaan. Etsin kuva-aineistostani valokuvat ja yhdistin ne litterointeihin. Minulla oli käytettävissäni myös video. Sen teki eräs osallistujista. Hän havainnollisti videollaan vakioreittinsä huonoa pyörätieratkaisua, joka pakottaa kiertämään. Liitin sen aineistoon.

Rikastin litteroinneissa saatuja kuvauksia tutkimusajossa saaduilla lisätiedoilla. Lähetin jokaiselle osallistujalle hänen oman reittinsä käyttäjätarinan. Tämä oli ikään kuin loppuhaastattelu. Saatteessa pyysin tarkistamaan, että kuvat ja sanat ovat kohdillaan. Kirjoitin olevani ilahtunut lisäyksistä, korjauksista ja huomautuksista. (Katkelma käyttäjätarinasta kuviossa 11.) Kaikki käyttäjätarinat ovat liitteissä 1—5.



1. Pientareella ajaminen. Ensinnä on iso ylämäki. Pientä ongelmaa tulee Sisäkehästä, siinä on jonkin verran liikennettä, mutta siitä pääsee ihan hyvin. Riippuu aurauksesta, minkälainen on Loviisiantien pientareella ajaa. Vähemmän ja kohtalaisemmankin lumen aikaan keskelle Loviisiantietä muodostuu metrin levyinen lumipenger, jota autoilijat varovat ja ajavat mieluummin lähellä tien reunaa ja sillä kulkijoita. Loskan ja suolatun tien johdosta autojen pyöristä laitetaan roiskuvat moskat likaavat vaatteet, pilaavat pyörän ja tekevät tienlaidan usein kulkukelvottomaksi. Katupöly pölyää keväisin tosi paljon.

2. Teollisuustie x Loviisantie. Ongelmallista on se, että varsinkin kaupungin osuudella Loviisantiessä on hyvin kapea piennar, ei pyörätaskua. Juuri koskaan näin talviaikaan autoilijat ei jätä minulle tilaa, että pääsisin risteykseen. Joudun olemaan autojen takana, kunnes ne ovat lähteneet eteenpäin. Ja valot ehtivät vaihtua. Kun olen päässyt risteyksen yli, siitä päästään pyörätielle.



2 a. Kapea piennar kaupungin osuudella



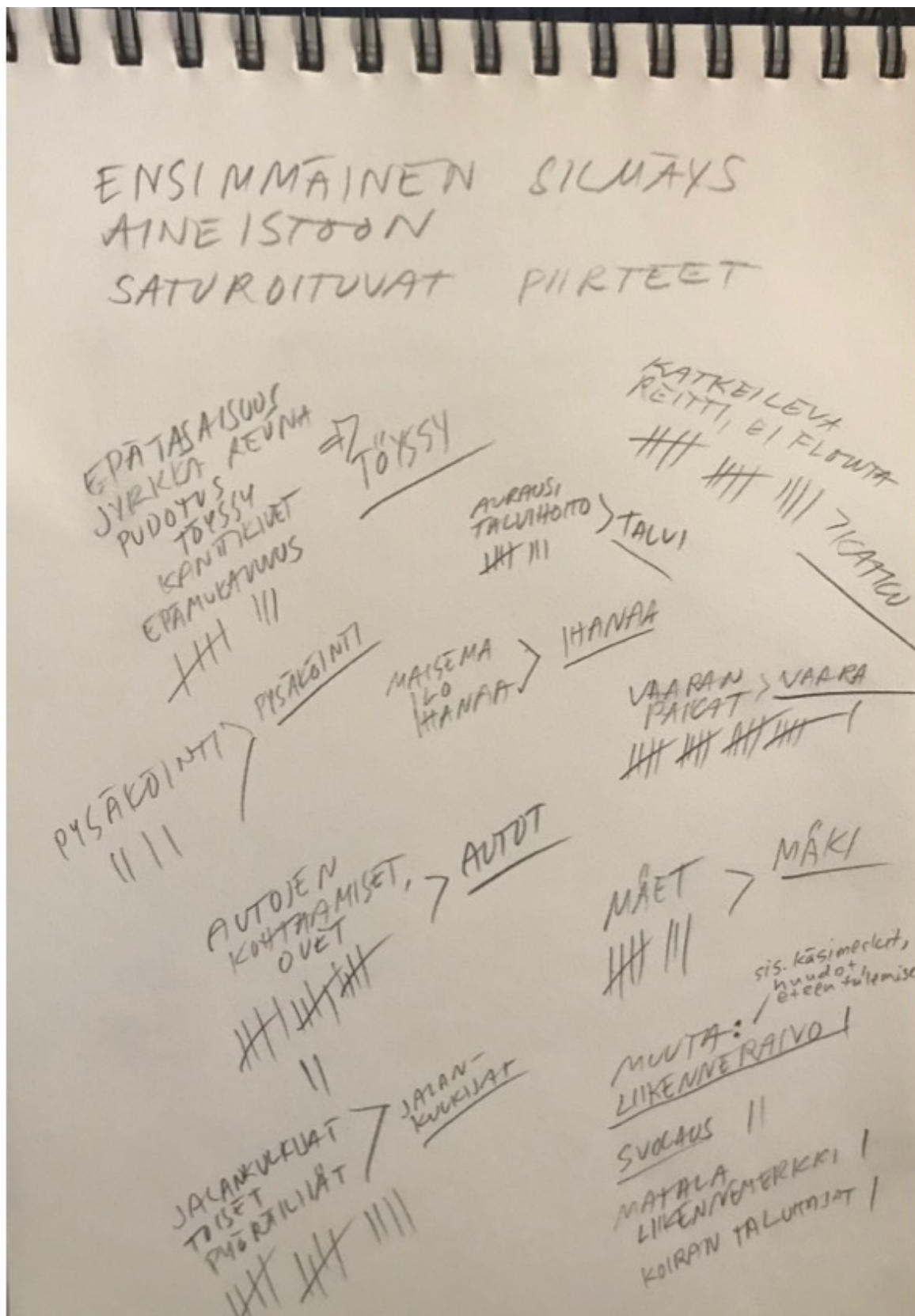
2 b. Loviisantie x Teollisuustie. Pyöräilijälle ei tilaa odottaa valojen vaihtumista.

Kuvio 11: Katkelma käyttäjätarinasta, jossa osallistujan litteroitu kuvaus pyöräilykokemuksestaan yhdistyy karttakuvaan, valokuvaan ja sanalliseen kuvaukseen kontaktipisteestä ja sen sijainnista.

Sain sähköpostitse kaikilta vähintään kiittauksen. Monet lähettivät rikastavia lisähuomioita, jotka lisäsin käyttäjätarinoihin. Yksi kuva on merkitty virheellisesti ja kävikin ilmi, että sen kontaktipisteen kuva puuttui kokonaan. Osallistuja ehdotti, että hän kuvaa kyseisen risteyksen työmatkallaan. Otin tarjouksen kiitollisena vastaan. Muokkasin käyttäjätarinat vastaamaan osallistujien tarkentavaa palautetta.

Kun aineisto oli kuvattu käyttäjätarinoiksi (Osalo et al. 2018, 119—120), opinnäyteprosessini oli tullut käyttäjätiedon empaattisen analysoinnin vaiheeseen (Kälviäinen 2019, 1—16.) Oli aika luokitella, koodata, analysoida ja tulkita aineistoa (Saros 2019, 7—13).

Ensisilmäys tutkimusnäytteeseen paljasti helposti saturoituvia piirteitä. Niitä olin toki havainnut jo tutkimusajopäivänä. Luin kertomukset ja aloin merkitä tukkimiehenkirjanpidolla toistuvia mainintoja. Jo ensisilmäys paljasti, mihin osallistujien huomio kiinnittyi reiteillä (kuva 10).

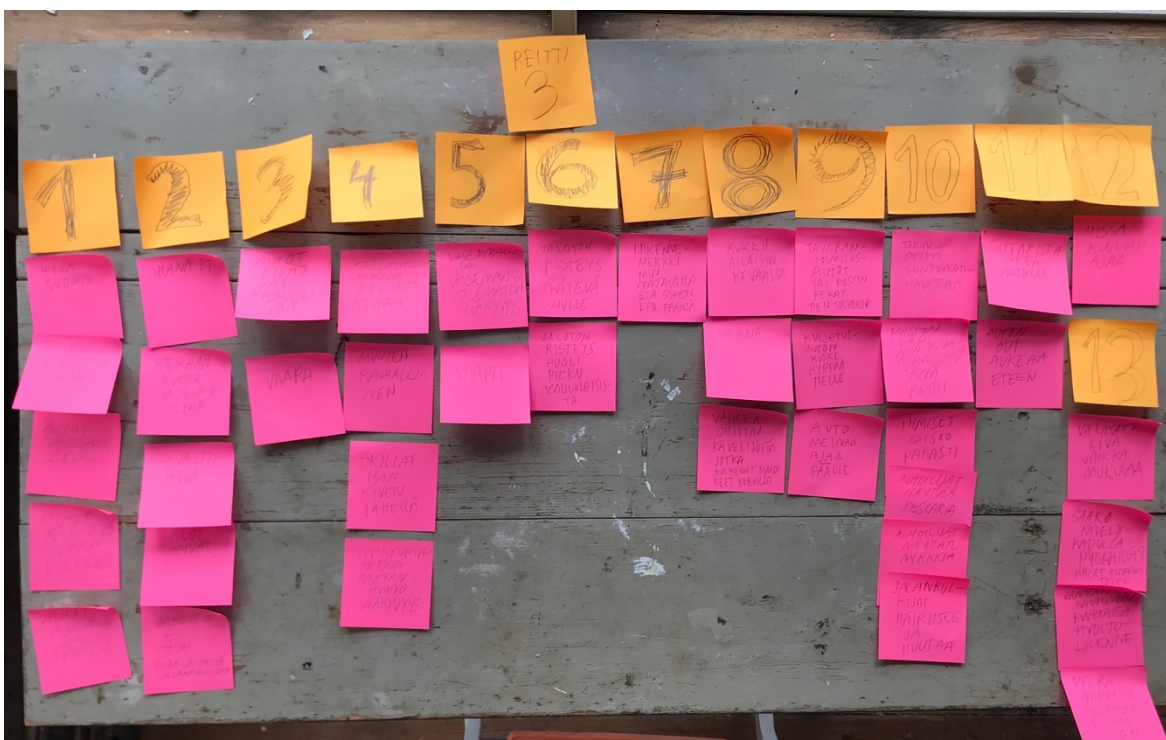


Kuva 10: Tukkimiehenkirjanpitoa reittikuvausten ilmeisistä piirteistä.

3.4.2 Aineistoon syventyminen, sen jäsentäminen ja pelkistäminen

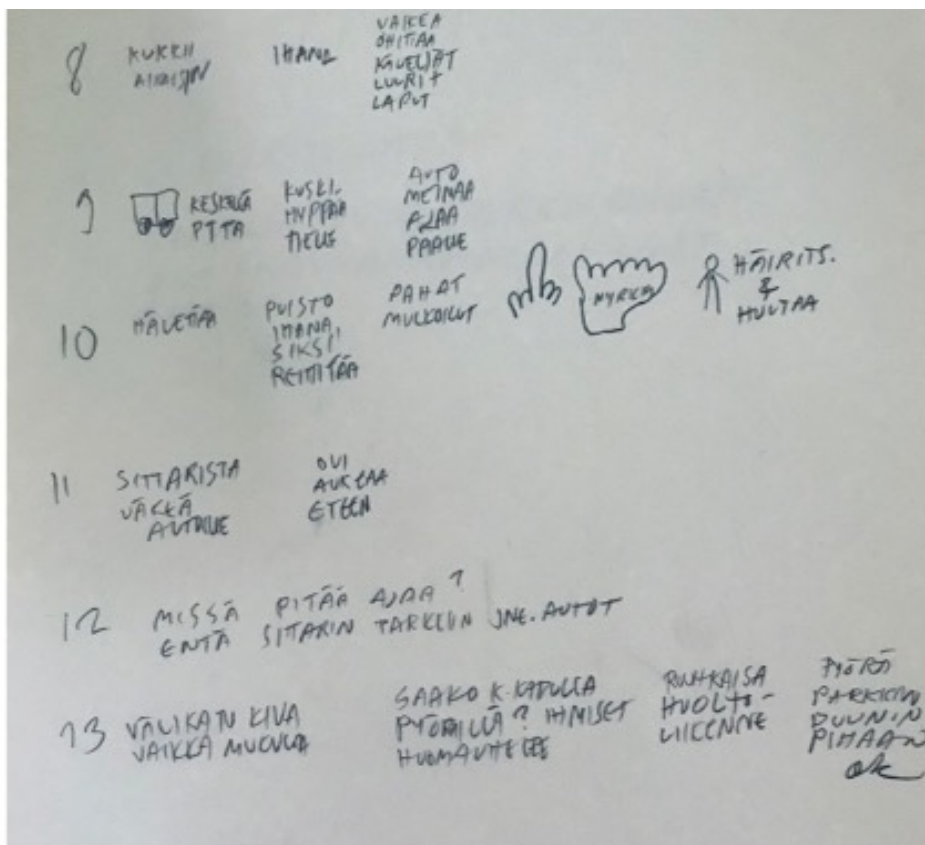
Toisella lukukierroksella jatkoin aineiston luokittelua: purin jokaisen kontaktipisteen tarralapuille. Kokosin ne janaksi, joka mukaili reitin kulkua. Järjestin lappurivit alekkain isolle pahville. Tämä oli oikeastaan vain välttämätön välivaihe, jonka jälkeen ymmärsin, että jokainen kontaktipiste on purettava havainto havainnolta.

Kolmannella lukukierroksella purin reitit havainto havainnolta, jolloin samasta kontaktipisteestä syntyy siis lukuisia havaintoja. Purin reitti 3:n tällä metodilla tarralapuille, joita kertyi runsaasti. Yhdestä kontaktipisteestä syntyi helposti viisi tai kuusikin havaintoa. Lappujen järjestäminen vaati paljon tilaa, kuten kuva 11 osoittaa.



Kuva 11: Reitti 3 purettuna kontaktipisteissä tehdyiksi havainnoiksi ja huomioiksi.

Seuraavaksi kokeilin kirjoittaa saman reitin havainnot paperille. Se oli mielestäni kätevämpi tapa hallita havaintojen määrää, vaikka toki ymmärrän tarralappujen tarkoituksen: niitä voi luokitella fyysisesti siirtelemällä (jos liima vain jaksaa pitää). Kirjoitin havainnot kuitenkin sen verran väljästi, että voisin tarvittaessa leikellä ne irti toisistaan pikku lappusiksi. Tämän jälkeen purin jokaisen reitin havainnoiksi paperille, kuten kuvassa 12.



Kuva 12: Reitti 3:n loppuosa purettuna havainnoksi paperille. Numerointi viittaa reitin erityiskohtiin eli kontaktipisteisiin.

Kolmannella lukukierroksella kiinnitin huomiota kuvausten tunnesävyihin. Työprosessini oli siirtymässä analyysistä kohti tulkintaa, joka perustui ymmärrykseeni toimintaympäristöstä, työni tietoperustasta, aineiston avulla sisäistetystä tiedosta sekä analyysin aikana syntyneistä oivalluksista (Saros 2019, 10).

Osallistujat kuvasivat kokemuksiaan persoonallisesti eri sanoin ja tavoin. Erään osallistujan kuvauksessa jokin kohta reitillä oli *täysin persiistä*, kun toisen kielenkäytössä reitin paha kohta oli *hankala*.

Tuntemusten ja tunteiden poimiminen tekstistä oli osin täysin suoraa, osin tulkintaani. Litte-roinneista ja ajopäivän kokemuksista löytyi suoraan tunteita kuvaavat *pelottaa*, *ei uskalla*, *ärsyttää* tai *hävettää*, kokemuksesta kertovat *vaarallinen* ja *hankala* tai *synkkä*, *ihana*, *epämukava* tai *hidas*.

Lisäksi tunneväritin muitakin havaintoja: esimerkiksi runkolukittavan pyörätelineen puuttumisen katsoin aiheuttavan huolta siitä, pysyykö pyörä tallessa lukituksen aikana sekä ärsyntymistä siitä, että kunnollinen pysäköintipaikka puuttuu. Luotasin havaintojen lisäksi

myös omia kokemuksiani pyöräilijänä. Löysin kunkin kontaktpisteen tunnevärin tai -värit nopeasti ja intuitiivisesti.

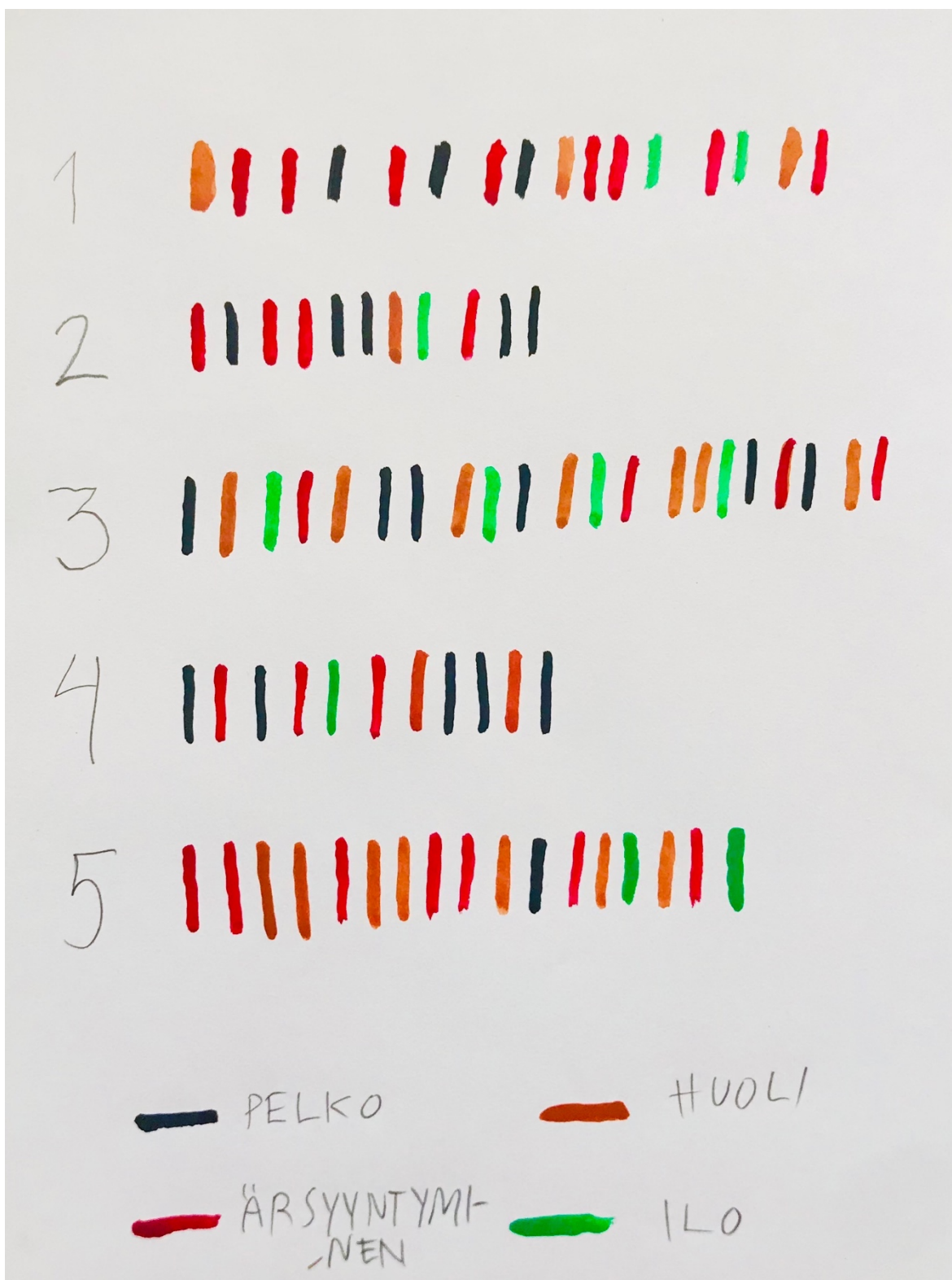
Tulkinnan syventyessä pelkistin reittien tunnevärit lukemani perustella neljään. (Ojasalo et al. 2018, 138—140). Punainen kuvasi ärsyyntymistä, musta pelkoa, vihreä iloa ja ruskea huolta. Väritin jokaisen reitin kontaktpisteet karttapohjalle näillä neljällä värillä. Joihinkin pisteisiin tuli raidallinen ympyrä, kun tunteita oli useampi, kuten kuvasta 13 voi havaita.



Kuva 13: Väritin reittien kriittisten pisteiden tunteet neljällä värillä karttapihjan päälle. Tässä reitti kolme.

Seuraavaksi pelkistin tunnevärit vain kahteen: vihreään, joka houkuttelee pyörimään ja punaiseen, joka karkottaa. Värin kallistumisen kannalle tai toiselle ratkaisivat käyttäjäkerto-
muksen kuvaukset. Jos kontaktipisteessä oli vaarallista tai ärsyttävää, se meni punaiselle.
Merkitsin huolestuneisuutta herättäneetkin paikat punaisiksi.

Loppuksi tiivistin neljän värin esitystapaa entisestään. Jätin karttapohjan pois ja tein jokai-
selta reitiltä nelivärisen yksinkertaisen värikartan. Ihan viimeiseksi yhdistin kaikkien viiden
reitit tunnevärit samalle arkille, kuten kuva 14 osoittaa.



Kuva 14: Tutkimusnäytteeni tiivistetyin tulkinta esittää viisi reittiä neljän tunteen väriiviivoina. Ruskea erottuu reitillä numero 5 valitettavan huonosti punaisesta. Ruskeaa eli huolestumisen väriä on reitillä runsaasti.

Viimeisellä lukukerralla muutin tulkintakehystäni ja vertasin tutkimusnäytteeni löydöksiä Porvoon Polkupyöräliikenteen edistämishjelmaan 2020 (Ojajärvi et al. 2018, 143—144). Edistämishjelman mukaan Porvoossa on laadullisia pyöräteiden puutteita liittyen niiden mitoittamiseen, jatkuvuuteen ja erotteluun. Risteysjärjestelyjä kuvataan sekaviksi ja haasteellisiksi. (Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020, 12.) Myös kesällä 2020 toteutuissa asukaskyselyissä pyörätien puuttuminen tai heikko laatu, risteysten hankaluus ja polkupyörätelineiden tai runkolukitusmahdollisuuden puute nousivat esille (Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020, 14—17).

Vertailin aineistoani edistämishjelmassa mainittuihin asiakaskyselyllä kerättyihin havaintoihin risteysten ongelmallisuuden, väylän puutteen tai laatu puutteen sekä pyörän pysäköinnin suhteen. Reiteillä oli yhteensä 49 kriittistä pistettä (joista monissa oli lukuisia havaintoja). Kontaktipisteistä 25 eli noin puolet liittyi risteysajoon. Pyörätien puuttumista tai sen laadullisia puutteita koski 16 huomiota. Pyörätelineisiin liittyviä huomioita oli 3.

Risteysajo nousee myös minun aineistossani hankalaksi ja jopa vaaralliseksi. Pyöräliikenteen risteysjärjestelyjen parantaminen muuttaisi Porvoon pyöräily-ympäristöä huomattavasti turvallisemmaksi ja sen myötä houkuttelevammaksi. Moni risteys aiheuttaa stressiä pyöräilijälle myös siellä vallitsevan huonon näkyvyyden vuoksi.

4 Polkupyöräilyn kehittäminen

4.1 Kehittämisen kuulumisia Tanskasta

Tampereen kaupunkiseutu järjesti 2.9.2020 webinaarin *Kävelyn ja pyöräliikenteen parhaat käytännöt*. Vierailevia luennoitsijoita saatiin Tanskasta, joka on maailman toiseksi vilkkain pyöräilymaa.

Tanskan pyöräilyn puheenjohtaja ja Rambollin kestävän liikkumisen asiantuntija Weinrich (2020) muistutti esityksessään *Smart Mobility – best practices in policies to promote walking and cycling* siitä, että pyöräily ei lisäänty, mikäli siitä ei tehdä turvallista ja helppoa. Rämäpäisimmät ja rohkeimmat pyöräilijät ajavat aina, huonoissakin olosuhteissa, kasvu löytyy muista käyttäjäryhmistä.

Weinrichin mukaan uusia pyörätien käyttäjiä olisi löydettävissä ryhmästä *interested but concerned*, kiinnostuneiden, mutta huolestuneiden joukosta (kuvio 13). Naispyöräilijöiden määrä on hyvä pyöräily-ympäristön indikaattori: jos naiset uskaltavat pyöräillä, järjestelyt ovat hyvät. (Garrard et al. 2006, 64).



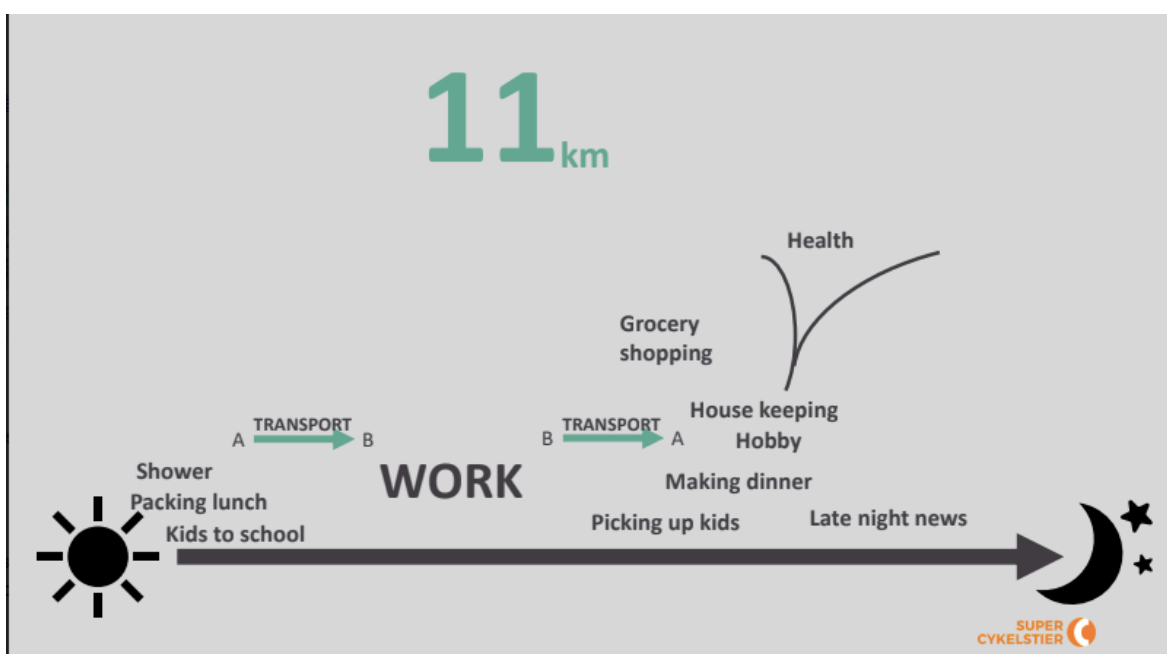
Kuvio 13: Vahvat ja pelottomat sekä varmat harrastajat pyöräilevät jo nyt. Uusia käyttäjiä löytyisi kiinnostuneiden, mutta huolestuneiden ryhmästä. (Weinrich 2020.)

Kööpenhaminan seudun pyöräliikennetoimiston päällikkö Hjuler (2020) kertoi uusista tanskalaisista polkupyöräilyn superpikateistä. Kööpenhaminassa on huomattu, että kaupunkia ympäröivistä maalaiskunnista käydään töissä keskustassa polkupyörällä. Sähköpyörä

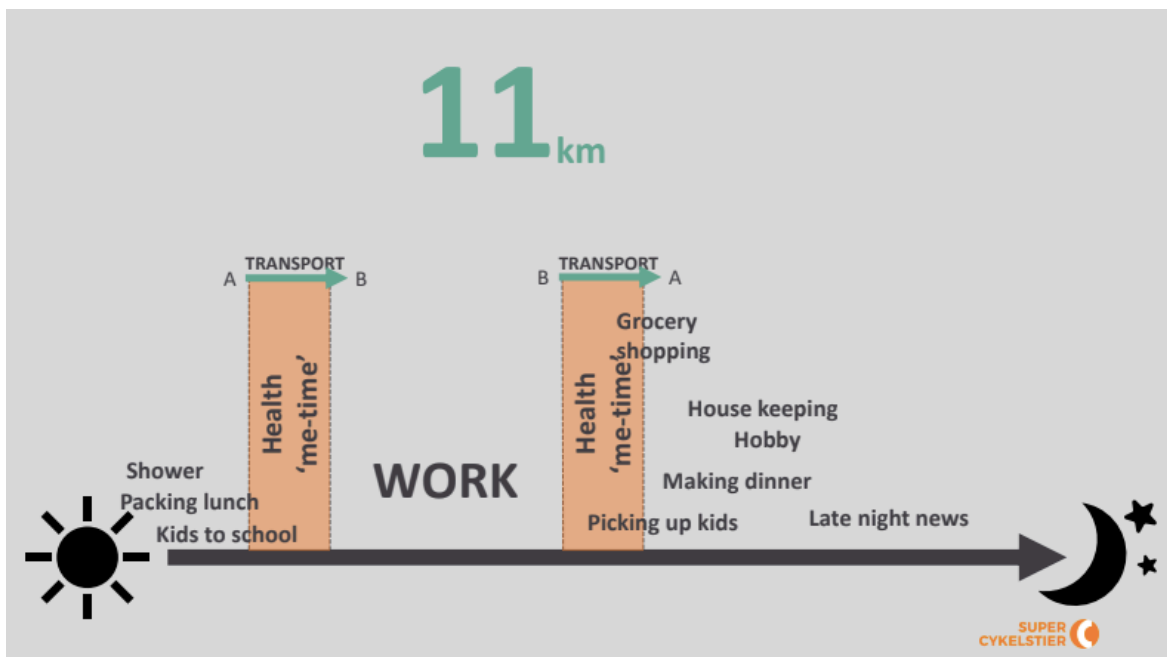
yleistyessä yhä pitempi työmatka on mahdollinen polkupyörällä, joten alueelle halutaan sujuvat, miellyttävät ja turvalliset pyörätieyhteydet myös ympäryskuntien ja Kööpenhaminan keskustan välille.

Hjulerin esityksessä huomiotani kiinnitti päivittäisen työ- tai opiskelumatkan, pendelöinnin, merkityksen avaaminen visualisoinnein. Ne kiteyttävät pyöräilyn mielekkyyden ajankäytöllisesti arkipäivän toimintakaavioon.

Hjulerin ensimmäisessä visualisoinnissa (kuvio 14) terveyttä hoitava kuntoilu-aika (*health*) pitäisi saada sovitettua iltaan, jossa on jo kaikenlaista aktiiviteettia ja velvoitetta ennestään. Ensimmäisen visualisoinnin pendelöintiaika on ajateltu tehtävän yksityisautossa tai joukko liikenteen avulla. Toisen visualisoinnin (kuvio 15) pendelöintiaika on muuttunut terveyttä hoitavaksi kuntoiluksi ja omaksi ajaksi, kun matka taitetaankin polkupyörällä.



Kuvio 14: Oma, terveyttä hoitava aika on tässä järjestettävä työmatkan jälkeiseen iltaan. (Hjuler 2020.)



Kuvio 15: Kun työmatka taitetaan polkupyörällä, oma terveydenhoitoon käytetty liikunta-aika sisältyy työmatkaan ja illasta tulee vapaampi. (Hjuler 2020).

Arkikokemukseni allekirjoittaa huomion. Vaikka autoillessa tai bussissa istuessa voikin viettää omaa aikaa ja kuunnella vaikkapa äänikirjaa, pyöräily työmatka on monesti päivän parasta aikaa, etenkin, jos matka on sujuva ja miellyttävä hyvän pyöräilyinfran ansiosta.

Mielestäni tämä arkipyöräilyyn olennaisesti liittyvä iso tekijä ei tule esiin suomalaisessa pyöräilykeskustelussa. Uskon, että tämä voisi olla käänteentekevä oivallus pyörällä liikkumisen kehittämisessä. Unelmoin, että polkupyöräilyn superpikateitä saataisiin Porvoon kyläseuduille, jossa ajetaan kapeita kiemuraisia teitä pitkin autojen seassa. Oman asuinkyläni naapurissa on upouusi koulu, johon oppilaat kuljetetaan bussilla varsin läheltäkin. Sepä vasta unelma-asumista olisi, jos sivukylilläkin lapset voisivat pyöräillä tai kävellä kouluun turvallisesti.

Suomessakin sähköpyörät yleistyvät, joten uskon, että meilläkin järkevän pendelöintimatkan pituus kasvaa. Ja kuten Hjuler (2020) toteaa: kuntoilu sekä rentouttava oma aika saadaan samaan pakettiin. Aikaa ei myöskään kulu pysäköintipaikan etsimiseen ja pysäköintipaikan sekä määränpään väliseen kävelyyn. Tässä kohtaa on kuitenkin mainittava, että runkolukittavia pyörätelineitä on keskustassa niukalti, joten paikallistuntemusta ja luovan rohkeaa asennettakin vaaditaan, sillä pyörä täytyy usein lukita johonkin aivan muuhun tarkoitukseen suunniteltuun kiinteään esineeseen, mutta se on jo toinen tarina.

4.2 Korona-ajan tilapäisratkaisut Berliinissä ja Pariisissa

Berliinissä on 3,7 miljoonaa asukasta ja 1,2 miljoonaa autoa kaupunkialueella, jonka halkaisija on 13,5 kilometriä. Sen leveillä kaduilla on yli 5 400 kilometriä autoteitä, mutta vain 190 kilometriä turvallisia pyöräteitä. Pyöräilijät ajavat siellä autoteiden reunassa. (Kloppenburg 2020.)

Turvallisuuspuutteista huolimatta pyöräily on kasvattanut suosiotaan kaupungissa. Yksin koronapandemian aikana pyöräilyn kulkutapaosuus on lisääntynyt 25 prosentilla. Pandemian aikana Berliiniin perustettiin uusia tilapäisiä pyöräväyliä. Se on vaatinut vain pieniä muutoksia ja ainut kuluerä on ollut maali. Väyliä on eroteltu maalauksen lisäksi matalilla muovisilla liikenteenohjaustolpilla, joita käytetään kaupungissa yleisesti esimerkiksi tietöiden aikaan. Pyöräväyliä saatiin tällä keinolla lisää 25 kilometriä, mikä merkitsee 13 prosentin lisäästä entiseen. Lisätila on otettu autokaistoilta. (Kloppenburg 2020.)

Videolla esitetään ennen ja jälkeen -kuvat (kuviot 16 ja 17) Kottbusser Damm -kadulta, joka on varmasti tuttu suomalaisillekin Berliinin-kävijöille. Alkutilanteessa kadulla on kaksi ajokaistaa ja yksi pysäköintikaista. Operaatiossa pysäköintikaista on poistettu. Reunimmainen kaista on muutettu pyöräväyläksi muovisten liikenteenohjaustolppien ja maalin avulla. Jalakäytävä on jäänyt ennalleen.



Kuvio 16: Kottbusser Damm -katu ennen tilapäisen pyörätien erottamista (Kloppenburg 2020).



Kuvio 17: Kottbusser Damm pyörätien erottamisen jälkeen (Kloppenburg 2020).

2,2 miljoonan asukkaan Pariisissa korona-ajan tilapäisiä pyöriteitä ruvettiin järjestämään huhtikuussa 2020. Uutta pyöräväylää tehtiin viiden kilometrin päivävauhtia. Elokuussa pyöräreitistöä oli erotettu muulta liikenteeltä 140 kilometriä. Lokakuussa 85 prosenttia pyöräteistä oli edelleen paikallaan (Hedgehog Cycling 2021.)

Pariisissa koronapandemia on parantanut kaupungin pyöräiltävyyttä. Jo lokakuussa 2020 kaupungin apulaispormestari David Belliard vertasi tilannetta vallankumoukseen. Uusi tilanne oli hyvin näkyvässä ruuhkaisella Rue de Rivolilla, joka kulkee läpi kaupungin idästä länteen. Osa tiestä oli muutamassa kuukaudessa muuttunut kokonaan autottomaksi. Mitä enemmän pyöräilijöille järjestää tilaa, sitä useampi uskaltuu sitä käyttämään. (Vandy 2020).

Pariisi on jatkanut hyvää pyöräilykehitystään. Kevästä 2020 kevääseen 2021 pyöräilyn arvioidaan kasvaneen 70 prosentilla. Noin 50 kilometriä tilapäisistä pyöräväylistä on muutettu pysyviksi ja lisäksi on rakennettu. Naispyöräilijöiden määrä on kaupungissa kasvanut myös. Asukaskyselyn mukaan 62 prosenttia kaupunkilaisista toivoo, että väliaikaiset pyöräväylät jäävät pysyviksi. (Laker 2021.)

Tilapäisten pyöräväylien järjestäminen on mielestäni hyvä esimerkki muotoiluajattelun mukaisista nopeista kokeiluista. Väliaikaisten pyöräiteiden järjestäminen on edullista. Konkreettisenä tekona se on asukkaille helposti hahmotettavissa. Jos järjestely ei ole hyvä, sitä voi muuttaa. Jos järjestely toimii, se antaa suuntaa suunnittelulle ja uuden luomiselle.

4.3 Kehittämistyöpaja

4.3.1 Työpajan muoto ja osallistujat

Työpajan työstäminen vaati paljon muotoiluajattelua. Divergentit ideointiryöpsähdykset ja konvergentit arviointivaihteet seurasivat toisiaan. Koronatilanne rajasi mahdollisuuksia. Ideointivaiheita vaadittiin useampi. (Kälviäinen 2019, 1—16.)

Koronarajoitusten vuoksi sisällä järjestettävä kehittämispaja ei tullut kysymykseen. Pohdin pitkään erilaisia vaihtoehtoja etätyöpajan järjestämiseksi. Teams-väsymys sai etäpajan tuntuun raskaalta, siksi päädyin suunnittelemaan ulkoilmapajan. Vaihtoehtoina oli kävelytai pyöräretki. Porvoon kaupungin liikenneinsinööri Hanna Linna-Variksen ehdotuksesta rupesin suunnittelemaan kävelyretkeä, jonka nimesin ideointikävelyksi. Sen teemaksi tuli Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo.

Ideoinnin suunnittelun pohjan muodostivat käyttäjätarinat. Pyöräretki olisi ollut sikäli ihanteellinen, että immersivisyys ja empaattinen käyttäjäkokemukseen eläytyminen olisi siinä aidoimmillaan. Toisaalta se olisi tuonut pientä vaivalloisuutta, sillä pyörät olisi pitänyt pysäyttää ja pysäköidä aina kun rupeamme tarkemmin tarkastelemaan ideoitavaa kohdetta. Se olisi myös saattanut rajata osallistujia.

Kun aika oli sovittu, lähetin kutsun Linna-Varikselle. Hän lupasi rekrytoida muut osallistajat työpaikaltaan. Koronarajoitusten vuoksi kävelyille voisi osallistua vain viisi henkilöä minun lisäkseni.

Perehdyin käyttäjätarinoihin uudestaan ja poimin niistä kaupunkikeskustan kohteita. Suunnittelin reitin, johon saisi suhteellisen pienelle alueelle edustavan kattauksen pyöräilyn harmin ja ilon hetkistä. Reittivalinta oli ideoinnin suunnittelun alkupiste, mutta se myös rajasi suunnitteluhaasteen. Myös työpajan inspiraatiomateriaali ja aiemmin tehdyn työn dokumentointi tulee paikan päälle menemällä tuoduksi tilanteeseen luontevasti. (Stickdorn et al. 2018, 163.)

Pohdin myös, että oikeanlaisen kokemuksen saavuttamiseksi työpajaan täytyy sittenkin varata yksi polkupyörä ja kypärä. Suunnittelin ottavani oman pienen taittopyöräni mukaan, jotta halukkaat saisivat kokeilla reitin kohteita myös pyöräillen.

Tutkimusajaja osallistujien kanssa maaliskuussa ajaessani olin suunnitellut, että kaikkein hienointa ja aidosti yhteiskehittämisen henkistä olisi ottaa porvoolaisia arkipyöräilijöitä mukaan työpajaan. Näin saataisiin osallistettua suunnittelijat ja käyttäjät (Kälviäinen 2019, 13—14.) Siinä vaiheessa ajattelin vielä järjestäväni etätyöpajan.

Koronarajoitukset sallivat kuitenkin vain kuuden henkilön kokoontumisia. Pajan vetäminen olisi vaativampaa heterogeenisemmällä joukolla, joskin ideat olisivat varmasti antoisampia. Sekin askarrutti, kuinka valittu reitti, jolla mukana olisi joidenkin osallistujien reitin kohteita, mutta toisten ei, vaikuttaisi työpajan tunnelmaan ja tuloksiin. Ja olisiko tutkimuseettisesti perusteltua, jos osallistujat olisivat omilla kasvoillaan ja nimillään mukana työpajassa, jossa kaupungin suunnittelijat eli palvelun tuottajat ovat mukana? Voisiko se asettaa heidät tai kaupungin työntekijät kiusalliseen tilanteeseen?

Ihannetilanteessa olisi ehkä viisainta ollut rekrytoida työpajaan hyötypyöräilijöitä, jotka eivät olleet mukana tutkimusosuudessa. He olisivat vapaampia ideoimaan kohteita, joista ehkä monikin heille olisi tuttua arjesta, mutta suhde reittikohteisiin ei olisi niin henkilökohtainen kuin tutkimusajoihin osallistuneilla.

Käytännössä osallistujat rajautuivat Porvoon kaupungin työntekijöihin, jotka ovat palvelun eli polkupyöräilykokemuksen tuottajia. Pajan ongelmälähtöisyys mietitytti. Olin suunnittelemassa pajaa oman alansa ammattilaisille, mutta en ole itse liikenne- tai edes kaupunkisuunnitteluun syvemmin perehtynyt. Pelkäsin vaikutelmaa, jossa tulisin ikään kuin rakiksi räkyttämään karavaanin kannoille.

Mielestäni oli tärkeää luoda pajan hengestä kokeileva ja kepeä. Halusin välttää asetelmaa, jossa karvalakkilähetystön sanansaattajana tulen osoittelemaan suunnittelijoille heidän virheitään. Sillä siitähän yhteiskehittämisessä ei ole kysymys.

4.3.2 Ideoinnin pohjustaminen

Ryhmän ideointiherkkyys ja kykyni saada aikaan villiä ideointia askarrutti. Porvoolla on käytössään tuore pyöräliikenteen kehittämisohjelma. Siinä on listattu hyvän suunnittelun periaatteet selkeästi. Pohdin, että se voi ohjata ideointia liikaa. Ohjelma on hyvä, mutta sen vaikutukset eivät näy vielä isommin kaupunkikuvassa.

Tuntui, että koko kaupunki pitäisi räjäyttää ja suunnitella uudestaan, jotta pyöräliikenteen edistämishjelma voisi toteutua. Joten mitä järkeä edes ideoida?

Onneksi Amsterdamin yliopiston erillislaitos Urban Cycling Institute jakoi Facebook-tilillään vuoden 2020 lokakuussa tehdyn videon Berliinin tilapäisistä pyöräteistä. Olin toki talven mittaan nähnyt uutisia vaikkapa Pariisista, jossa myös järjestettiin kaupunkiin paljon uutta pyöräilytilaa. Tämä Berliinin tapaus sattui silmiini otolliseen aikaan. Kerroin Berliinin ja Pariisin ratkaisusta tarkemmin luvussa 4.2.

Berliinin esimerkki vapautti ajatukseni. Ymmärsin, että voimme ideoida työpajassa ratkaisuja vapaammin, edistämishjelman ulkopuolella. Aina voi ensin kokeilla pienesti ja lähteä

siitä laajentamaan. Divergentti lähtökohtia rikkova ja kyseenalaistava ideointi sekä divergentti nopea kokeileminen olisivat suuntia, joihin edetä (Kälviäinen 2019, 1—16.)

Berliinin videolla ei kerrottu, minkälaiset debatit edelsivät pysäköintitilan poistamista. Ainakin Suomessa vaikuttaa siltä, että uudet pyöräilyratkaisut herättävät äänekkästä vastustusta, ainakin jos sanomalehtien kommenttiosioihin on uskomisen. Nopeiden kokeilujen etuna olisi kuitenkin se, että järjestelyn tilapäinen luonne saattaisi vähentää vastustusta. Jos kokeilu osoittautuukin toimivaksi, vastustajatkin ovat jo ehtineet tottua siihen ja huomanneet järjestelyn valoisat puolet. Tätä voisi mielestäni kokeilla Suomessa ja Porvoossa.

Harkinnan jälkeen lähetin Berliinin videon myös työpajan osanottajille muutamaa päivää ennen työpajaa. Sisällytin samaan viestiin kaksi muutakin pyöräilyvideolinkkiä, kaikki olin löytänyt Urban Cycling Instituten Facebook-tililtä.

Toinen lähettämäni videolinkki vei Alankomaalaisen Culemborgin kaupungin koululaisjoukkojen joka-aamuiseen koulumatkaan. Kun eri suunnista samaan kohteeseen pyöräilevät lapset alkavat kerääntyä pääväylille, on kuin joen sivuhaarat yhtyisivät kymiksi. (Bicycle Dutch 2011.)

Kolmas videolinkki vei muutosta visualisoivaan animaatioon. Siinä Jan Kamenskyn tekemän animoidun valokuvan avulla esitetään Riian Čaka-kadun muutos, kun autot nostetaan taivasiin pois tieltä ja jäljelle jäänyt tila käytetään jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hyväksi (Kamensky 2021.) Uskon, että tämä vielä alkuvaiheessaan oleva lentävien autojen liike tulee muuttamaan maailmaa, niin tehokkaita nämä unelmia näkyviksi tekevät visualisoinnit ovat. Kuvissa 15, 16 ja 17 esitän kuvankaappaukset videolta.



Kuva 15: Kuvakaappaus videolta esittää Caka-kadun nykytilanteen (Kamensky 2021).



Kuva 16: Muutos käynnistyy, kun autot, liikennemerkit ja muu ylimääräinen lentää taivaalle ja kuvan yläreunasta ulos (Kamensky 2021.)



Kuva 17: Minuutin mittaisen videon päätteeksi katu on muuttunut täysin (Kamensky 2021).

Kirjoitin videolinkkien saatteeksi, että videot voivat toimia inspiraationa. Mukavaa, jos ne ehtisi vilkaista, mutta työpajaan voi mainiosti saapua paikalle, vaikkei olisi videoita nähnytkään.

4.3.3 Ideointi- ja lämmittelymenetelmistä

Immersiivisen työpajan ideointimetoodeiksi valikoin brainstorming- eli aivoriihi- ja bodystorming-menetelmät. Aivoriihessä voisimme rakentaa ideoita palikkatornimenetelmällä toisten ideoiden päälle. Bodystorming olisi mielestäni läsnä aika lailla koko ajan, koska olimme käyttäjätarinoiden tapahtumapaikoilla. Erityisen keholliseksi paja muuttuisi, jos ottaisimme reitillä rooleja, kuten tilanteessa, jossa yksi esittäisi jalankulkijaa, toinen risteävää kulkijaa. (Stickdorn et al. 2018, 180—181.)

Pohdin paljon, kuinka ideat saisi lentoon. Rikastamisen menetelmäksi työpajassa ajattelin analogia- ja assosiaatiotekniikkaa. Siinä haetaan uusia ideoita eri ympäristöstä. (Stickdorn et al 2018, 182.)

Suunnittelin analogioita etukäteen kohteiden varalle. Kun käsittelisimme Engelinpolun notkoa, joka on jyrkkäreunainen pieni laakso kevyen liikenteen väylällä, voisimme miettiä esimerkiksi: Mitä jos tämä olisi kuoppa? Tai entä jos pohjalla virtaisi joki? Entä jos siellä kasvaisi tiheä viidakko? Näin hakisimme esteiden ylityksen analogioita eri ympäristöstä.

Lämmittelyharjoitusvaihtoehtoja tutkiessani ajattelin ensin kokeilla jotain uutta. Olisin kaikkein mieluiten käyttänyt 30 ympyrän menetelmää. Siinä isolla paperilla on jo valmiina tai siihen piirretään pajan aluksi 30 tyhjää ympyrää. (Kelley & Kelley 2014, 219—221.)

Ympyrät on tarkoitus muuttaa piirtämällä kolmen minuutin aikana. Ympyrän kehää käytetään hyödyksi: sen saa kätevästi muutettua sormukseksi, lautaseksi, tennispalloksi, autonrenkaaksi tai tikkatauluksi. Aikapaine vapauttaa esityspaineista, pääasia, että saa mahdollisimman monta ympyräasian luonnosta aikaan. (Kelley & Kelley 2014, 219—221.)

Kun kolme minuuttia on kulunut, katsellaan aikaansaannokset. Läheskään kaikki eivät ehdi piirtää kaikkia ympyröitä uusiksi. Se ei haittaa. Menetelmän suola on se, että kun pikapiirroksia tarkastellaan, huomataan ideoiden ja ideoinnin luonne: osa on johdettu yhdestä alkuideasta, kuten tennispallo, rantapallo ja jalkapallo. Toiset poikkeavat toisistaan täysin, kuten planeetta, hymynaama ja keksi. Katsotaan myös, onko joku hoksannut yhdistellä palloja ja tehnyt lumiukon. (Kelley & Kelley 2014, 219—221.)

Tein itse harjoitelman 30 ympyrästä ja se oli mielestäni hyvin hauska. Se olisi myös hyvin valaiseva, sillä samalla tavalla keksitään kehittämisideoitakin: nopeasti, kriitikittä, joko analogioita astinkivinä käyttäen tai pitemmin loikin asiasta toiseen siirtyen. Piirtämiseen

perustavan harjoituksen toteuttaminen kadulla tuntui kuitenkin hankalalta, joten jätin harjoituksen pois työpajastani.

Seuraavaksi innostuin lämmittelyharjoituksesta, jossa jokainen osanottaja vetää hatusta lempinimen itselleen. Sen avulla päästään irti hierarkiasta ja valmiista rooleista. Nimi on eräänlainen näyttämönimi. Se on kirjoitettu vaatteisiin kiinnitettävään nimilappuun. Työpajaan osallistujat käyttävät toisistaan näitä lempinimiä koko pajan ajan. (Stickdorn et al. 2018, 231—233.)

Lempinimien pitäisi olla huumori- ja tunnepitoisia, kuten herra Isosydän (Mr. Big Heart) tai katu-uskottavia, kuten Kukko (The Rooster). Nimien arpomisen jälkeen on ryhmäesittelyn vuoro: jokainen esittäytyy uudella lempinimellään ja keksii saman tien myös taustatarinan nimelleen. Jokaista rohkaistaan käyttäytymään ja ideoimaan pajassa lempinimensä velvoittamana. Jos ujon maineessa oleva saisikin katu-uskottavan nimen, hän saattaisi intoutua villiin ideointiin roolinsa siivittämänä. (Stickdorn et al. 2018, 231—233.)

Alkuinnostus rupesi haihtumaan, kun ryhdyin miettimään lempinimien suomenkielisiä vaihtoehtoja. Ensinnäkään suomeksi ei olla herroja, rouvia tai tohtoreita. Pelkillä sukunimillä puhuttelu taas on jäykkää ja kummallista. Kun kokeilin lokalisoida ideaa, sain aikaiseksi liudan omituisia nimiä, jotka toivat mieleen tontut tai Lumikin kääpiöt: Sähkö, Kipinä, Tuuma ja Liitäjä. Jos olisin ottanut teemaksi 50-luvun filmin, nimiin olisi voinut liittää rouvat, herrat ja neidit, vaikkapa tyyliin neiti Sähkö-Kipinäinen.

Kokeilin muunnella harjoitusta niin, että hatusta vedettäisiinkin voimaeläimet: sisilisko, haukka, kissa ja jänis. Ajatusta mutusteltuani rupesin pelkäämään, että se tuntuisi lastentarhan tutustumisleikiltä. Hylkäsin tämänkin lämmittelyharjoituksen.

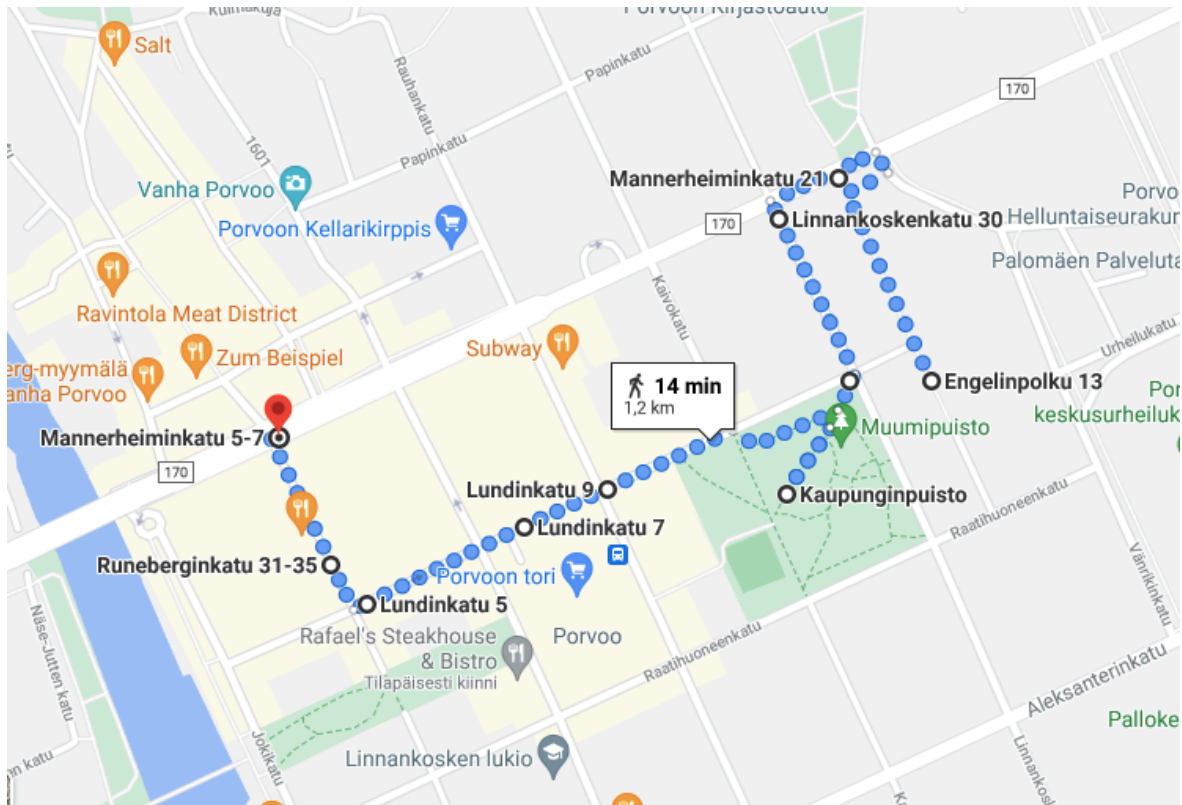
Lopulta päädyin *Kyllä, mutta / kyllä ja* -lämmittelyyn. Se on minulle ennestään tuttu ja sikäläkin varma valinta. Lämmittelyharjoituksessa muodostetaan parit, jotka alkavat suunnitella jotain kuvitteellista annettua tai yhdessä sovittua tapahtumaa, kuten juhlia tai lomaviettoa. Ensimmäisessä osassa vuoropuhelu käydään aloittamalla repliikki aina: ”Kyllä, mutta...” Toisessa osassa sanomisten alkuun liitetään: ”Kyllä, ja...” (Stickdorn et al. 2018, 418.)

Olen toteuttanut lämmittelyharjoituksen pari kertaa eri tilanteissa ja sen teho yllättää aina. Lisäksi saadaan aikaan naurua ja keveää tunnelmaa.

Työpajan ohjelman esitän liitteessä 2.

4.3.4 Työpajan reitti ja käytännön valmistelut

Tein reitit Googlen karttapalvelussa. Karttoja tuli kaksi (kuviot 18 ja 19), sillä palvelu ei sallinut yhdelle reitille kymmentä määränpäättä enempää. Googlen laskelmien mukaan reitin pituus on yhteensä 2,6 kilometriä ja aikaa pelkkiin kävelyihin kuluu 31 minuuttia.



Kuvio 18: Työpajan kävelyreitti. Kartta 1. (Google Maps 2021).

Lisäksi olin varannut katuliituja mahdollisia tiemerkeitä tai ideasanapilviä / piirroksia varten. Katuliitujen kaveriksi piti ostaa myös kosteuspyyhkeitä, sillä liidut sottaavat kädet. Kuva 18 näyttää tarvikkeet.



Kuva 18: Ulkoilmatyöpajaan mukaan otettavat tarvikkeet.

Työpajan suunnittelun viimeisessä iterointivaiheessa päätin, että en ota polkupyörää sittenkään mukaan. Itselläni riittää tekemistä dokumentoinnissa. Välikädetkin olisivat tarpeen, jos yksin olisin vastuussa pyörästä ja sen kuljetuksesta varsinaisen työpajan vetämisen keskellä.

Pyysin dokumentointiavuksi valokuvaaja Jaakko Kilpiäistä, sillä työpajassa oli tilaa. Valokuvaukseen keskittyminen vaatii aikaa työpajan keskellä. Tuntui, että ideoiden kirjaaminen ja tilanteessa läsnä oleminen on riittävän vaativaa vetäjälle ilman painetta valokuvaamisesta.

4.3.5 Työpajan toteutus

Ideointikävelylle Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo 19.4. kello 10—12 osallistuivat vastaava puutarhuri Inkeri Tarkiainen ja liikenneinsinööri Hanna Linna-Varis Porvoon kaupungilta. Ideoimassa olivat mukana myös valokuvaaja Jaakko Kilpiäinen ja työpajan vetäjä Johanna Westersund.

Tapasimme Engelinpolku 13:ssa. Yllättäen tapaamispaikan löytäminen oli osallistujille vaikeaa. Vaikka olin liittänyt kutsuuni karttalinkin, olin upottanut sen tekstiin, eivätkä osallistujat olleet tulleet avanneeksi sitä. Karttalinkkiä olisi siis pitänyt korostaa erikseen, erivärinen teksti ei kertonut linkistä riittävästi. Alussa odottelimme, että kaikki olivat löytäneet paikalle.

Toinen osallistujista saapui paikalle polkupyörällä! Se oli ilahduttavaa ja olisi voinut antaa meille välineen käyttöön, mutta en ottanut sitä kesken kaiken mukaan tekemiseen. Pyörä kulki omistajansa talutuksessa mukana. Esittelyn ja toimintaperiaatteiden kertomisen jälkeen siirryttiin alkulämmittelyyn.

Lämmittelyharjoituksessa *Kyllä, mutta / kyllä, ja...* tehtävänä oli suunnitella korona-ajan jälkeinen työporukan piknikki. Molemmat parit päätyvät umpikujaan tehtävän ensimmäisessä osassa varsin pian.

Toisessa osassa ryhmän tulokset vaihtelevat: puutteellisesta ohjauksesta johtuen ryhmä 1 jatkoi kyllä, ja -osioon umpikujatilanteesta. Uusi metodi vain syvensi epätoivon kierrettä. Tosin naurua siitäkin piisasi. Ryhmä 2 jatkoi ensin siitä mihin jäi, mutta huomasi, että tehtävä pitää palauttaa alkutilanteeseen. Sen jälkeen ideointi lähti rönsyämään nopeasti.

Ryhmä 2 lämmittelyn kulku:

Osa 1: Puisto on hyvä paikka, mutta likainen. Se kaipaa siivousta ja suoja-hanskoja. Niitä ei voi hankkia, koska ei ole rahaa eikä rahoitusta saa. Osallistujilla ei myöskään ole rahaa kolehtiin. Yleisen köyhyyden vuoksi piknikkiä ei voi järjestää.

Osa 2: Puisto on hyvä piknikpaikka, ja siellä on suihkulähdekin, jonka ympärille voi kokoontua. Suihkulähteen ympärille voi kattaa eväät, siinä voi tiskata myös tiskit, jolloin kertakäyttöisiä astioita ei tarvita. Piknik voi muuttua loppuilasta vaahobileiksi ja ennen kotiinlähtöä suihkulähteessä voi uida.

Ryhmä 1:n lämmittelyharjoituksen tarkemmat vaiheet jäivät työpajan tiimellyksessä kirjaimatta. Lämmittely sujui hauskesti ja rennosti. Se oli omiaan luomaa ideoivaa ja villiä ilma-
piiriä.

Kävin lyhyesti läpi ideointipajan säännöt (tarkemmin liitteessä 2. Työpajan ohjelma). Keski-tyin lähinnä siihen, että keräämme määrää emmekä laatua. Emme ota mitään kantaa ideoiden toteuttamiseen, vaan ajattelemmme mahdollisimman isosti.

Ensimmäinen kehittämiskohde oli oikeastaan tapaamispaikassa. Piti vain kääntää katsetta hiukan eri suuntaan. Siitä matka jatkui jouhevasti kehittämiskohteesta toiseen. Kirjoitin kaikki ideat isolle paperinivaskalle. Tarjosin jonkin verran assosiaatioita. Ideat olivat hyvin kouriintuntuvia ja olemassa olevia liikennesuunnittelun keinoja käytäviä. Villien ideointien tasolle emme päässeet.

Engelinpolun notkelmassa erityisesti havainnollistettiin huonoa näkyvyyttä niin, että minä menin kulman taakse ja toiset testasivat näkyvyyttä (kuva 19).



Kuva 19: Bodystorming-menetelmä käytössä Engelinpolun notkelmassa. Yksi tulee nurkan takaa ja havainnollistaa näkyvyytilannetta toisille (Kilpiäinen 2021).

Lundinkadulla Citymarketin kiinteistön pienen uloskäynnin kohdalla piirsimme liiduilla symboleja katuun (kuva 20). Pyöräilijän ja jalankulkijan kuvat asvaltissa voisivat kiinnittää

kiinteistöstä autoille kulkevien huomiota risteävään kevyeen liikenteeseen. Pyörän kuva voisi vähentää pyöräilijöihin kohdistuvaa liikenneraivoa.



Kuva 20: Onko tämä jo kevyttä prototypointia? Katuliiduilla havainnollistettiin katumaalauksen tarpeellisuutta Lundinkadulla (Kilpiäinen 2021).

Kun pääsimme vanhan kaupungin kulmille, aika alkoi olla käytetty. Toinen osallistujista oli joutunut palaamaan varsinaisiin töihinsä jo hiukan ennen vanhaa kaupunkia, nyt toisenkin oli riennettävä seuraavaan tapaamiseen. Lupasin toimittaa käyttäjätarinat työpajaan osallistuneille tarkempaa tutustumista varten ja esitin kiitokseni. Ehdimme käydä läpi ensimmäiseen karttaan (kuvio 18) merkityt kriittiset pisteet.

Kaupungin pyöräilyjärjestelyjen haasteellisuus kirkastui kävelyllä asiantuntijoiden kanssa. Porvoo on ahdas. Katutilaa ei ole leveästi käytettävissä. Kilpailusta katutilasta valtaosan ovat saaneet autot. Kaupunki on asukkaidensa ja niiden mieltymysten näköinen.

4.3.6 Työpajan tulokset ja analyysi

Taulukossa 1 esitän työpajan kulun haasteisiin ja ideoihin pelkistettynä.

SIJAINTI	HAASTE	IDEAT
1. Lundinkatu x Engelinpolku.	Parkkipaikalle ajo risteää pyörätien kanssa.	Uusi kaava poistaa ongelman, sillä parkkipaikka häviää vuoden sisällä. Liikenteen luonne muuttuu.
2. Engelinpolun notkelma.	Jyrkkä ylä- & alamäki ja risteävää jalankulkuliikennettä	Hauska Pertti Jarlan piirtämä kyltti varoittamaan pyöräliikenteestä. Liikennepeilit. Väriäsfalitti.
3. Engelinpolku x Mannerheiminkatu.	2 x parkkipaikka, kirjelaatikko, tuuletusputki, liikenne-merkkejä, bussipysäkki ja katos. Ahdas 90 asteen käänös. Pyöräilijöitä, jalankulkua bussiin ja bussista sekä kauppaan ja kaupasta.	90 asteen käännöksen pyöritystys pari parkkipaikkaa poistamalla. Kirjelaatikon ja tuuletusputken poisto tai paikan vaihto. Ajon esto parkkipaikalta toiselle. Väriäsfalitti. Jalankulun ohjaus.
4. Linnankoskenkatu.	Missä täällä pyöräillään, kevyen liikenteen väylää ei ole.	Aikuisten pyörät autojen sekaan. Lakimuutos, joka nostaisi jalkakäytävällä ajamisen ikärajaa.
5. Kaupunginpuisto.	Pyöräilyn ja hyvin rauhaisan jalankulun ja oleskelun yhdistäminen ihanassa keitaassa.	Pyöräkaista, jonka pinnoite korostetaan värin avulla.
6. Kaupunginpuiston kulmaus Lundinkadulla.	Tavarantoimitusautot pyörätiellä. Liikennettä hotellin parkkipaikalle. Yksisuuntainen katuosuus, jota pitkin	Tavaraliikenteen rajoittaminen tiettyihin kellonaikoihin. Autojen ohjaus toista kautta Mannerheiminkadulle.

	autot ajavat pääväylää kohti.	Tieosuuden muuttaminen pyöräkaduksi. Pysäköinninvalvonnan tehostaminen.
7. Torin ohitus Lundin kaupakeskuksen edustalta.	Liikenneraivo. Missä saa laillisesti ajaa?	Uusi kävelykadun liikenne-merkki osoittamaan, että pyöräily on sallittu. Uusi liikenne-merkki sisältää kävelijän lisäksi myös pyörän piktogrammin.
8. Citymarketin kiinteistön ohitus Lundinkadulta.	Kauppakiinteistöstä tulee ihmisiä sivuportaista autoilleen, se liikenne risteää pyörätien kanssa.	Pyöräilijä- & jalankulkijapiktogrammit portaiden kohdalle asvalttiin.
9. Citymarketin kiinteistön ohitus Runeberginkadun puolelta.	Kun kääntyy Lundinkadulta Runeberginkadulle, ei tiedä jatkuuko kevyen liikenteen väylä. Autoliikenne Citymarketin parkkihalliin ja viereiselle parkkipaikalle.	Pyöräilijöiden ohjaus ajoradalle kulmauksessa. Muutetaan katuosuus pyöräkaduksi, lasketaan nopeusrajoitus 20:een kilometriin tunnissa.
10. Saapuminen vanhaan kaupunkiin.	Pyöräilijöille huomautellaan tai raivotaan ajamisesta. Tavarantoimitusautot.	Uusi kävelykadun merkki, jossa myös pyöräilijän piktogrammi. Runkolukittava polkupyöräparkki vanhan kaupungin reunalle. Tavarantoimituksille määrääjat. Purku- ja lastauspaikat osoitetaan liikennemerkillä.

Taulukko 1. Työpajan kohteet, haasteet ja ratkaisut.

Kun analysoin ideat, seuraavat toimenpiteet saturoituivat:

- 1) Pyöräväylän korostaminen värillisellä pinnoitteella.

5 Johtopäätökset

Opinnäytetyöni pyöräilyn historiaa käsittelevästä osuudesta jäin pohtimaan kansalaisvaikuttamisen asemaa Suomessa. Enemmistö-yhdistys toimi 1960—70-luvuilla aktiivisesti jalankulun ja pyöräilyn kehittämisessä, mutta pyöräilykulttuurimme jäi kuitenkin jälkeen Alankomaiden ja Tanskan kulttuureista. Sielläkin kansalaisvaikuttaminen oli vahvasti tuomassa käyttäjien näkökulmaa suunnitteluun.

Enemmistö sai toki paljon hyvää aikaan, mutta pidettiinkö ja pidetäänkö etenkin suoraa kansalaisvaikuttamista maassamme häiriköintinä? Enemmistön entinen puheenjohtaja Risto Larjavaara muistelee, että ainakin 60-luvulla yhdistyksen näkemyksiä vastustavat tahot halusivat leimata Enemmistön radikaaliksi kumousliikkeeksi. Enemmistöläiset näkivät taas itsensä säilyttäjinä, he halusivat pitää yllä ihmisen mittakaavaista kaupunkia. (Unkuri 2016.)

Olisiko aika taas kypsä railakkaille mielenilmauksille ja kekseliäille, lämminhenkisille ja hauskoille kadunvaltauksille? Mallia voisi ottaa 60-luvun Amsterdamista, missä väki järjesti spontaaneja illalliskutsuja kotikulmiensa autoteillä. Vaikutuksen tuolta ajalta minuun tekivät myös yölliset partiot, jotka maalasivat omin luvun pyöräkaistoja suoraan tien pintaan. (van der Zee, 2015.) Mielestäni ne muistuttavat 60-luvun happening-taidetta.

Kansalaisvaikuttaminen ei meillä näy isosti mediassa ja julkisessa keskustelussa, sitä käydään järkevästi ja asiallisesti yhdistysten kautta — en vähättele sen arvoa, mutta kaipaisin keskustelun herättelyä. Reipas, raikas uusien mielenilmausten ideointi olisi mielestäni tervetullutta, siinä muotoiluajattelu voisi olla avuksi.

Tutkimusnäytteessäni ja sen analyysissä ja tulkinnassa katson tavoittaneeni hyvin asiakasarvon muodostumisen pyramidin alimman, toiminnan tason (Tuulaniemi 2016, 74—75). Suurin osa osallistujien havainnoista koski sujuvuutta ja käytettävyyttä. Paikka paikoin tavoitin myös tunnetason kokemuksia.

Olin pyytänyt jokaisessa reittihaastattelussa osallistujaa kertomaan vakiomatkansa erityisistä kohdista, niin hyvässä kuin pahassakin. Vastauksista päätellen moni koki kysymyksen hyvin konkreettisenä. Koska en ollut ohjannut kysymyksiäni erityisesti tunteiden ja aistien suuntaan, riippui hyvin paljon käyttäjästä, minkä tason kokemuksista hän kertoi. Jotkut käyttäjät kertoivat tunne- ja aistikokemuksistaan runsaasti, toiset niukemmin. Silti jokaisessa käyttäjäkertomuksessa oli joitain tunnetason havaintoja.

Aineistoani analysoidessani tulkitsin muutamaa yksinkertaista tuntoa käyttäjäkokemuksista, mutta jatkotutkimuksessa olisi mukava tehdä käyttäjien kanssa tunnekartta reitistä. Olisi

kiinnostavaa laatia värikoodattu tunne- ja aistikokemusten kartta niin, että käyttäjät pääsisivät itse sen värittämään.

Käyttäjäkokemuksen korkein aste, merkitystaso, on arkikokemukseni mukaan vahvasti läsnä pyöräilyssä (Tuulaniemi 2016, 74—75). Se olisi jatkotutkimuksen kannalta hyvin kiinnostava suunta. Uskon, että elämäntapaa ja identiteettiä luotaavilla haastattelukysymyksillä päästäisiin syvälle pyöräilykokemuksen ja -motivaation ytimeen.

Sekä tunnetason että merkitystason tutkiminen olisi mielestäni paitsi kiinnostavaa, myös tärkeää, sillä uskon, että näiden tasojen kokemusten avulla olisi mahdollisuutta saada selville miksi jotkut arkipyöräilevät, vaikka infrastruktuuri ei aina ole ihanteellista. Uskon, että sen tiedon pohjalta voisi keksiä keinoja houkutella yhä useampaa pyörän satulaan.

Huolellinen käyttäjäkokemuksen dokumentointi on hidasta. Kaupallisessa toiminnassa se olisi myös kallista. Aidosti eläytyvä empaattinen käyttäjätiedon kartoittaminen olisi mielestäni parhaimmillaan Buxin ääneen ajattelun metodi (Bicycle User Experience 2021).

Kun pyöräilin tutkimusajopäivänä osallistujien kanssa Porvoota ristiin rastiin, he hyvin luontevasti kertoivat reitistään ajon aikana, vaikka siinä kohtaa itselläni ei ollut mahdollista tallettaa kerrottua. Tämä menetelmä sopisi mielestäni parhaiten lyhyiden reittien tarkkaan kuvaukseen. Sen avulla päästäisiin todella käsiksi pyöräilykokemukseen sanan varsinaisessa merkityksessä.

Menetelmän haittapuolena on sen työläys, sillä reitiltä tulee valtava määrä informaatiota. Sen seulomisessa menee aikansa. Laadullinen käyttäjäkokemukseen paneutuminen puoltaa silti ehdottomasti paikkaansa pyöräilykokemuksen syventäjänä. Pyöräilydataa voitaisiin kerätä ja kerätäänkin monenlaisilla keinoilla.

Alankomaissa kerätään järjestelmällisesti erilaista tietoa pyöräilijöiden käyttäytymisestä. Tieto siitä, miten ja miksi pyöräilijät pyöräilevät on suoraan hyödynnettävissä polkupyöräilyn edistämiseen. Tavanomaisten keinojen, kuten risteyskameroiden lisäksi käytössä on vuodesta 2018 alkaen ollut nuuhkijapyöriä, hollanniksi *snuffelfiets*. (Dutch Cycling Embassy 2021, 69—76.)

500:aan nuuhkijapyörään on asennettu musta laatikko, joka GPS:n avulla kerää dataa pyöräilijän liikkumisesta ja käyttäytymisestä. Sen avulla saadaan selville pyöräilijän käyttämät reitit ja nopeudet niillä, jolloin paljastuvat myös reitin pullonkaulat, joilla eteneminen vaikeutuu. (Dutch Cycling Embassy 2021, 69—76.)

Pelillistäminen voisi olla kätevä keino kerätä tietoa pyörätieverkoston laatu- ja puutteista. Keivällä 2021 uutisoitiin mobiilipelistä, jolla autoilijat keräävät informaatiota päällystevaurioista Vaasassa, Lempäälässä ja Paimiossa. (Rintamaa & Vähäsarja 2021.)

Puhelimeen ladattava sovellus antaa karttanäkymän kaupungin teistä. Kaduilla on virtuaalisia objekteja, kuten kolikoita, mustikoita ja mansikoita. Autoilija napsii niitä ajaessaan (toivottavasti ei liikenneturvallisuuden kustannuksella kuitenkaan) ja samalla kännykkäkamera kerää dataa päällysteen kunnosta. Käyttäjä voi tienata 20–30 euroa myymällä keräämäänsä datan kaupungille, joten vaivanpalkkaakin saa. (Rintamaa & Vähäsarja 2021.)

Datankeräyspelin uskoisin toimivan myös pyöräilydatan ja pyörätieverkoston puutteiden ja ilopilkujen keräämisessä. Jospa eri menetelmiä yhdistelemällä pyöräilyn kehittämisen pyörät saataisiin Suomessakin vihdoinkin pyörimään vauhdikkaammin.

Työpajatyöskentelyssä minua kiinnostaisi tulevaisuudessa ilolähtöinen toimintatapa. Aineistossani tuli esille muutamia kohteita, joissa pyöräily oli mukavaa ja toimivaa, jopa *ihanaa*. Yhtä lailla ongelmalähtöisen ideoinnin rinnalla voisi käyttää ilolähtöistä metodia, jossa otettaisiin oppia hyvistä ratkaisuista ja levitetäisiin hyvää pitkin kaupunkia. Lähestymistapa voisi olla kaupungin virkamiehille virkistävää vaihtelua, sillä veronmaksajien yhteydenotot koskevat käsitykseni mukaan useimmiten puutteita ja epäkohtia.

Järjestämässäni työpajassa päästiin hyvin hennolle, mutta hyvälle alulle syvällisempään käyttäjäkokemukseen perehtymisessä. Olisi ollut todella kiinnostavaa jatkaa työpajaa koko päivän, saada siihen enemmän osallistujia ja päästä nousemaan yksittäisten parannusehdotusten tasolta isomman muodonmuutoksen ja laajemman horisontaalisen ajattelun tasolle.

Monimutkaisten tilanteiden, kuten vaikka porvoalaisen polkupyöräilyn, uudelleen keksiminen vaatii pitkäjänteistä työtä. Sitä ei ratkaista yhdessä työpajassa. Pienten muutosten kautta voidaan edetä kohti suurempaa ajattelun vallankumousta. Se on välttämätöntä kokonaan uusien ratkaisujen löytämiseksi.

Työpajaa suunnitellessani tunsin välillä olevani umpikujassa ja ajattelin, että koko Porvoo pitäisi räjäyttää ja rakentaa uusiksi. Kaunis Porvoo! Prosessini edetessä olen oivaltanut, että ajatuksen tasolla Porvoo pitäisikin räjäyttää. Täytyisi uskaltautua pois tutuista ajatuskuvioista ja -kaavioista, päästä irti historian ja arjen kehyksistä. Kyse on ennen kaikkea ajattelun muuttamisesta.

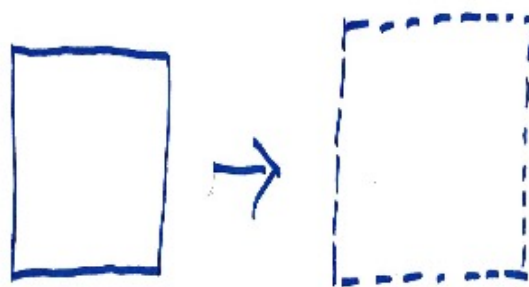
Palvelun tuottajien osallistaminen käyttäjäkokemukselliseen yhteissuunnitteluun on mielestäni hyvä idea. Jos olisin vain toimittanut käyttäjätiedon palvelun tuottajille, en saisi tietää,

saavuttiko se vastakaikua tai tutustuiko aineistoon kukaan. Paikan päälle meneminen sitouttaa ja auttaa eläytymään käyttäjien kokemukseen.

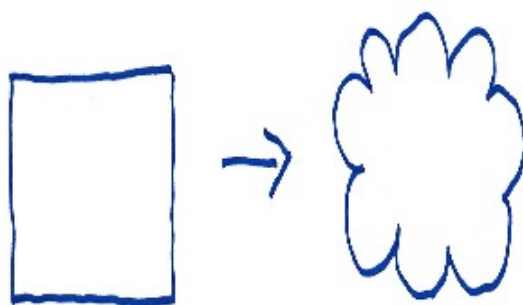
Paikan päällä ideointi toisaalta ohjaa ajatukset käytännön asioihin. Parannusehdotukset, joita keksimme, olivat hyvin konkreettisia ja ymmärtääkseni hyödynsivät keinovaroja, joihin palvelun tuottajat ovat yleensäkin tottuneet turvautumaan. Työpajan vetäjänä en ehkä riittävästi haastanut ajattelutapaa.

Jotkin ratkaisut olivat kuitenkin yksinkertaisia ja toimivia. Lundin kauppakeskuksen edessä oleva tila vaikutti tutkimusnäytteessäni ongelmalliselta: alueella raivotaan polkupyöräilijöille, koska kaupunkitilan luonne siinä kohtaa on käyttäjille epäselvä. Kävelykadun uusi liikenne-merkki, johon on kuvattu sekä pyöräilijän että jalankulkijan piktogrammi, ratkaisee uskoakseni ongelman.

Pienten ajatusleikkien avulla organisaatio voi hiljalleen siirtyä kohti avoimempaa ajattelua. Ensin tehdään pieniä muutoksia, jotka korjaavat vanhaa. Sitten olisi ehkä jo rohkeutta kokeilla ketterästi vaikkapa Berliinin ja Pariisiin tilapäisten pyörävyölylien malliin. Lopulta toivottavasti päästäisiin tilanteeseen, jossa löydetään ja keksitään kokonaan uutta. On siirrytty erillisistä muutoksista ja parannuksista transformaatioon (Vora 2021). Esitän tulkintani muutoksen ja transformaation eroista kuviossa 21.



MUUTOS



TRANSFORMAATIO

Kuvio 21: Muutoksen ja transformaation ero (Vora 2021; Westersund 2021).

Jan Kamenskyn lentävien autojen videot, joilla tehdään kaupunkiunelmia näkyviksi, ovat tehneet minuun vaikutuksen (Kamensky 2021). Urban Cycling Institute julkaisi 23.4.2021 webinaarin, jolla Kaminsky opettaa valokuvien animointia. Olisipa kiinnostavaa visualisoida vaikkapa Porvoon keskikaupungin unelmanäkymiä lentävien autojen videolla. Uskon, että tämäntapaisilla visualisoinneilla voi muuttaa maailmaa. (Urban Cycling Institute 2021b).

Tutkimusnäytteeni aineistossa pelon ja vaaran elementit tulivat toistuvasti esille. Nykytilan-
netta ja unelmatulevaisuuttani kuvaamaan kehittelin kuviot, jotka lainaavat ja muokkaavat
moneen kertaan muokattua Milton Glaserin vuonna 1976 suunnittelemaa ikonista I <3 NY
-logoa. Logon ensimmäinen, kirjekuoreen sutaistu luonnos kuuluu nykyään peräti New Yor-
kin Modernin taiteen museon taidekokoelmaan. (MoMA 2021.)

Pyöräilypiireissä, esimerkiksi Pyöräiliiton t-paidoissa, on inspiraationa Glaserin meemiksi
muodostunut logo, jossa sydämenkuvan tilalle on vaihdettu pyörän kuva. Lisäksi siihen on
merkitty kaupunki, jossa pyöräilee. Kuvio voi siis mennä seuraavaan tapaan: I—pyörän
kuva— Porvoo. Muunsin pyöräilyversiota edelleen ja palautin alkuperäislogolle uskollisena
tunteet takaisin.

Kuvio 22 esittää, miten Porvoossa pyöräileminen kiteytyy opinnäytetyössäni. Kuvio 23 ku-
vaa pyöräilykokemusta tulevaisuudessa, unelmieni pyöräilykaupunki Porvoossa.



Kuvio 22: Tiivistys porvoolaisen pyöräilyn nykytilanteesta tutkimusnäytteeni ja sen tulkinnan
perusteella (Westersund 2021).



Kuvio 23: Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoossa pyöräilykokemus on onnistunut ja tuottaa mielihyvää (Westersund 2021).

6 Lähteet

Alastalo, K. 2018. Pyöräily ennen ja nyt. Viitattu 8.1.2021. Saatavissa <https://ryhmarenki.fi/wp-content/uploads/2018/05/Pyoraily-ennen-ja-nyt.pdf>.

Berglund, H. 1961. Vilka praktiska lärdomar kann vi i Sverige draga ur stads- och trafikplaneringen i U.S.A.? Bilstaden. Royal Institute of Technology. Teoksessa Emanuel, M. Constructing the Cyclist Ideology and Representations in Urban Traffic Planning in Stockholm, 1930–70. *The Journal of Transport History*, 33 (1).

Bicycle Dutch 2011. Cycling to school: Culemborg (Netherlands). Viitattu 22.4.2021. Saatavissa <https://www.youtube.com/watch?v=OrQ-d2PBUto>

Bijker W. E. 1995. *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*. Cambridge: MA. MIT Press.

Briese, V. 1993 *Radwegebau vor dem Zweiten Weltkrieg: Zurück in die Zukunft*. RadMarkt 5.

Cooper, A. (2004). *Inmates are running the asylum — why high-tech products drive us crazy and how to restore the sanity*. Vol 2. Indianapolis: Sams.

de la Bruhèze, A. A. A., & Veraart, F. C. 1999. de la Bruhèze, A. A. A., & Veraart, F. C. *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw: overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Dutch Cycling Embassy 2021. *Best Practices Dutch Cycling*. Viitattu 26.4.2021. Saatavissa <https://dutchcycling.nl/en/bestpractices>

Ebert A. K. 2004. Cycling towards the Nation: The Use of the Bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940. *European Review of History – Revue européenne d’Histoire* 11 (3).

Edwards, B. 1998. The Cycling New Woman. The Representations of the Cycling New Woman in the English Popular Press, 1895–1897. *Cycle History*, 8.

Enemmistö 2021. Enemmistön historiaa. Viitattu 18.5.2021. Saatavissa <https://enemmisto.fi/enemmiston-historiaa/>

Furness, Z. 2010. *One less car: Bicycling and the politics of automobility*. Philadelphia: Temple University Press.

Garrard, J., Crawford, S. & Hakman, N. 2006. Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling. Department for Victorian Communities Sport and Recreation.

Hahn, T. 2020. Bringing people to the center of bike planning. Viitattu 31.1.2021. Saatavissa <https://www.bicycleuserexperience.com/post/bringing-people-to-the-center-of-bike-planning>

Hahn, T. 2017. Designing a bicycle user experience for the everyday person. How might we design for how everyday people feel when riding a bike. Viitattu 16.4.2021. Saatavissa https://issuu.com/treyhahn/docs/hahnfullthesisjan12_with_appendice

Harms, L., & Kansen, M. 2018. Cycling facts. Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. KiM. Den Haag. Ministry of Infrastructure and Water Management.

Hedgehog cycling 2021. Viitattu 7.5.2021. Saatavissa: <https://www.hedgehogcycling.co.uk/paris-pop-up-bike-lanes.html>

Helsinkikuvia 2021. Viitattu 18.5.2021. Saatavissa: https://www.helsinkikuvia.fi/search/details/?image_id=hkm.HKMS000005:000008yh

Helsingin polkupyöräilijät 2021. Yhdistys. Viitattu 26.4.2021. Saatavissa <https://hepo.fi/yhdistys/>

Herlihy D. 2004. Bicycle: The History. New Haven ja Lontoo Yale University.

Hiltunen, E. 2021. Mihin tuhlaamme rahamme tulevaisuudessa. Yle radio 1 ohjelmassa Mikä Maksaa 28.1.2021. Saatavissa <https://areena.yle.fi/audio/1-50701874>

Hjuler, S. B. 2020. Super cykelstier. Webinaarissa Kävelyn ja pyöräliikenteen parhaat käytännöt. Tampereen kaupunkiseutu 2.9.2020.

HLT 16. 2018. Porvoon henkilöliikennetutkimus 2016. Porvoon kaupunki.

Hoffmann A. 2008. Arbejderidraettens Forhold til Socialdemokratiet ca. 1880–ca. 1925. Arbejderhistorie 1.

Hyysalo, S. 2009. Käyttäjä tuotekehityksessä. Tieto, tutkimus, menetelmät. Taideteollisen korkeakoulun julkaisu B 97. Saatavissa <https://aaltoodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/11826/isbn9789515583017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

IDEO.org. 2015. The Field Guide to Human-Centered Design. Viitattu 1.4.2021. Saatavissa <https://www.designkit.org/resources/1>

- Ilmastotehokas Porvoo 2021. Energiatehokas kaupunkisuunnittelu. Viitattu 25.4.2021. Saatavissa <https://www.porvoo.fi/energiatehokas-kaupunkisuunnittelu>
- Kamensky, J. 2021. Riga: Čaka Steet. Viitattu 22.4.2021. Saatavissa <https://vimeo.com/jankamensky>
- Kelley T. & Kelley D. 2015. Creative Confidence. Unleashing the creative potential within us all. Lontoo: William Collins.
- Kilpiäinen, J. 2021. Valokuvia Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo -työpajasta.
- Kloppenburg, G. 2020 Pop up bike lanes transforming the streets of Berlin. Viitattu 16.4.2021. Saatavissa https://www.youtube.com/watch?v=UdGceM_eBvM
- Kreuzer, B. 2001. Historische Verkehrsutopien fuer die Stadt der Zukunft. Von der Utopie zur Realitaet.
- Kylliäinen, M. 2006. Juoksukoneita ja velomobiileita. Tekniikan Waiheita, 24(4), 29—39. Viitattu 22.9.2020. Saatavissa <https://journal.fi/tekniikanwaiheita/article/view/63831>
- Kysy.fi. 2017. Helsingin kaupunginkirjasto. Milloin polkupyörät yleistyivät Suomessa. Viitattu 4.6.2020. Saatavissa <http://www.kysy.fi/kysymys/milloin-polkupyorat-yleistyivat-suomessa>
- Kälviäinen, M. 2019. Muotoiluajattelun tutkimuksellinen prosessi. Luentoaineisto kurssilla Muotoiluajattelu ja kehittämistutkimus. LAB-ammattikorkeakoulu.
- Laker, L, 2021. Europe doubles down on cycling in post-Covid recovery plans. The Guardian. Viitattu 7.5.2021. Saatavissa: <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2021/mar/12/europe-cycling-post-covid-recovery-plans>
- Liikenneturva 2020. Uusi tieliikennelaki 1.6.2020. Tunne liikennesäännöt. Viitattu 20.4.2021. Saatavissa <https://www2.liikenneturva.fi/tieliikennelaki>
- Mackintosh, P. G., & Norcliffe, G. 2007. Women and Men and the Bicycle: Gender and the Geography of Cycling in the Late Nineteenth Century. Teoksessa (toim. Horton, D. Rosen, P. & Cox, P.) Cycling in Society, Transport and Society Series. Aldershot. 153—177.
- Mom, G. 2005. Roads without rails: European highway-network building and the desire for long-range motorized mobility. Technology and Culture, 46 (4).
- Moma 2021. Art and artists. Viitattu 26.4.2021. Saatavissa <https://www.moma.org/collection/works/128649>

- Moreno, C. 2019. The 15 minutes-city: for a new chrono-urbanism! Viitattu 5.4.2021. Saatavissa <http://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/>
- Männistö-Funk, T. 2010. Gendered Practices in Finnish Cycling, 1890—1939. *Icon*, 16, 53—73. Viitattu 21.4.2021. Saatavissa <http://www.jstor.org/stable/23791375>
- Möser K. 2009. Motorization of German Societies in East and West. Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West. Wolfsburg: Volkswagen AG.
- Ojasalo K., Moilanen., T & Ritalahti J. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. 3.—5. painos. Helsinki: Sanoma Pro.
- Oldenziel, R., & de la Bruhèze, A. A. 2009. Theorizing the Mediation Junction for Technology and Consumption. *Manufacturing Technology, Manufacturing Consumers*. Aksant.
- Oldenziel, R., & de la Bruhèze, A. A. 2011. Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900–1995. *Transfers*, 1(2). Saatavissa https://www.researchgate.net/publication/269990790_Oldenziel_Ruth_and_Adri_A_de_la_Bruheze_Contested_Spaces_Bicycle_Lanes_in_Urban_Europe_1900-1995_Transfers_1_no_2_2011_31-49
- Peters, P. F. 2006. Time, innovation and mobilities: travel in technological cultures. Abingdon-on-Thames: Taylor & Francis.
- Pinch T. & Bijker W. 1984. The Social Construction of Facts and Artifacts: Or how the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other. *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*. Saatavissa <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/030631284014003004>
- Porvoon kauppiasyhdistys 2021. Keskiaika. Kylästä kaupungiksi. Viitattu 16.4.2021. Saatavissa <https://porvoossa.fi/historia/>
- Porvoon karttapalvelu. Viitattu 2.2.2021. Saatavissa <https://kartta.porvoo.fi/>
- Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma. 2020. Porvoon kaupunki.
- Prynn, D. 1976. The Clarion Clubs, rambling and the Holiday Associations in Britain since the 1890s. *Journal of Contemporary History*, 11 (2).
- Saros, H. 2019. Laadullisen tutkimuksen analyysimenetelmistä. Luentoaineisto kurssilla Muotoilujattelu ja kehittämistutkimus. LAB-ammattikorkeakoulu.

Stickdorn, M, Hormess, M, Lawrence, A. & Schneider, J. 2018. This is service design doing. Kolmas painos. Sebastopol: O'Reilly Media Inc.

Rabenstein R. 2001. The History of German Workers' Cycling Association, Solidarity. Cycle History 11: Proceedings of the 11th International Cycle History Conference. Van der Plas Publications.

Rintamaa t. & Vähäsarja S. 2011. Mobiilipeli yhdistää hovin ja hyödyn: tosielämän Pac-Manit keräävät tietoa katujen kunnosta napsimalla virtuaalimarjoja ja tienavat samalla rahaa. Viitattu 26.4.2021. Saatavissa <https://yle.fi/uutiset/3-11887857>

Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt, 1958. Letter from Baudepartement-Stadtplanung to Tiefbauamt. 3 March 1958 (BD-Reg 1 A 601-2-1, Radfahrwege 1936–1962).

Stockholmsförorterernas regionplaneförbund, 1936. Regionplan för Stockholm med omnejd, huvud sakligen anseende förortsområdet. Teoksessa Emanuel, M. 2012. Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930—1980. Tukholma: Stockholmia förlag.

Thompson, C. S. 2002. Bicycling, class, and the politics of leisure in Belle Epoque France. Histories of leisure.

Tuulaniemi, J. 2016. Palvelumuotoilu. 3. painos. Helsinki: Talentum Pro.

Unkuri J. 2016. Enemmistö ry. oli liikepoliittisen ympäristöliikkeen pioneeri. Vihreä tuuma. Viitattu 25.4.2021. Saatavissa <https://www.vihreatuuma.fi/enemmisto-ry-ymparistoliikkeen-pioneeri/>

Urban cycling institute 2021a. Bringing cycling knowledge from science to practice and back. Viitattu 2.1.2021. Saatavissa <https://urbancyclinginstitute.com/>

Urban cycling institute 2021b. Animating Street Transformations with Jan Kamensky. Viitattu 26.4.2021. Saatavissa <https://www.youtube.com/watch?v=rVuC5Mr1sHY>

Vandy K, 2020. Coronavirus: How pandemic sparked European cycling revolution. BBC News Europe. Viivattu 7.5.2021. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/world-europe-54353914>

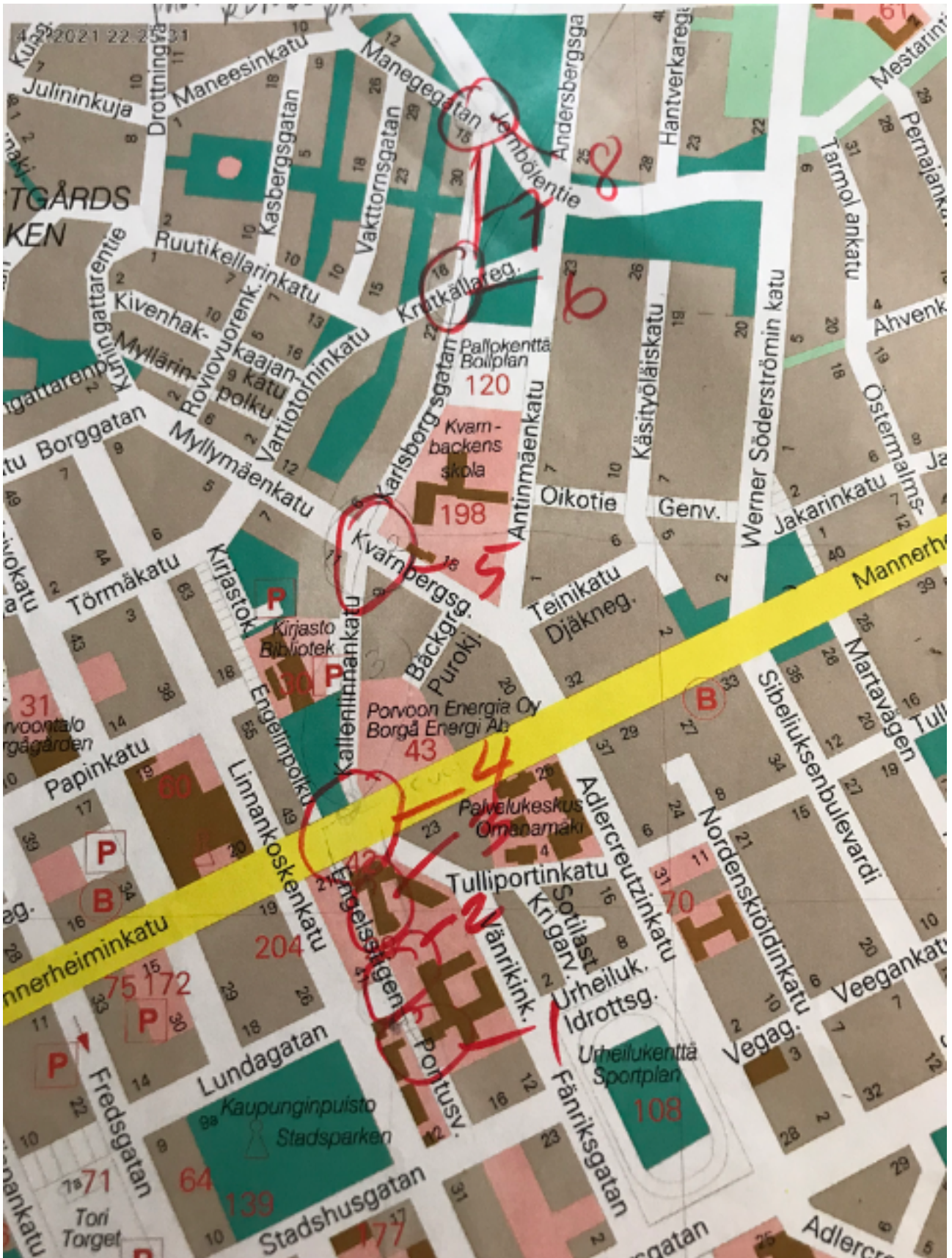
Weinrich, M. 2020. Smart Mobility – best practices in policies to promote walking and cycling. Webinaarissa Kävelyn ja pyöräliikenteen parhaat käytännöt. Tampereen kaupunkiseutu 2.9.2020.

Vora, T. 2021. Disruptive! Radical! Innovative! Transformative! Unravelling the cycling city -koulutusohjelman Instagram-tilillä. Viitattu 8.5.2021. Saatavissa: <https://www.instagram.com/p/COIRnJmLyzn/>

Väestösuhteet vuonna 1930. Tilastollinen päätoimisto. SVT: Suomen virallinen tilasto. Viitattu 15.12.2020. Saatavissa <https://www.doria.fi/handle/10024/69351>

Zezina M. R. 2009. The Introduction of Motor Vehicles on a Mass Scale in the USSR: From Idea to Implementation. Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West. Wolfsburg: Volkswagen AG

Liite 1. Reitti 1 Linnankoskenkadulta Jernbölen suuntaan





1. Linnankoskenkatu. Pyörän pysäköinti työpäivän aikana. Pihalta puuttuu pyöräteline, runkolukitusmahdollisuudesta puhumattakaan.



2. Engelinpolku. Lundinkadun parkkipaikka. Kevli kulkee parkkipaikan läpi. Autoilijat eivät tule ajatelleeksi kevyttä liikennettä.



3. Engelinpolun notkelma. Alamäki on talutettava, sillä käräjätalosta kulkee väkeä ruokalaan. Myös roskiksille on kulkua.



4. Engelinpolku x Mannerheiminkatu.
Synkkä kohta, jossa bussipysäkin ihmisiä, kaupan parkkipaikoille ajavia ja sieltä lähteviä autoja, tavarankuljetusautoja, jalankulkijoita, pyöräilijöitä.



Siirtymä Kallenlinnankadulle on hankala. Olisi mukava leiskauttaa diagonaalisesti ja sujuvasti etenkin toisin päin ajaessa, mutta ei uskalla. Ensin pitää ylittää Mannerheimintie suoja tien kohdalta ja sitten vielä Kallenlinnankatu. Sinne kääntyvät autot eivät aina huomaa pyöräilijää.



5. Myllymäenkatu x Kallenlinnankatu.
Kolmioton risteys & jyrkkä mäki. Porukka tulee kovaa alamäkeen. Pitää olla tosi tarkkana.



6. Vartiotornikatu x Kallenlennankatu. *Kaksi 90 asteen kulmaa, hyvin tukkoinen risteys. Ajan ajotiellä, koska muuten risteys on tosi tyhmä ajaa pyörällä.*



7. Maneesikatu. *Autotiellä on hyvä ajaa.*

8. Maneesikatu x Jernbölentie. *Kesällä menen nurmen yli, talvella nostan pyörän jäisen kohdan yli, että pääsen jatkamaan matkaa. Ajan ajotiellä, koska se on sujuvinta.*

MYÖHEMMIN REITILLÄ

9. Jernbölentie x Vadelmapolku. *Jyrkkä kohta.*

10. Suomenkyläntie x Jernbölentie. *Kevyen liikenteen väylä kulkee joen puolella. Pitää kiertää alikulun kautta jyrkkiä rampeja. Talvella tie on jäinen ja vaarallinen. Kesällä se on epämukava ja hidas. Sen takia sillan jälkeen hyppään ajotielle ja ajan sitä Lakkapolkuun asti.*

Video havainnollistaa:

https://www.youtube.com/watch?v=SJ_RUq6JxtU

Liite 2. Reitti 2 Kevätkummusta Näsiin





1. Sammontien ylitys Kevätkummun koulun kohdalla. Töyssyt & mäki. *Hidasteet ovat hyvät turvallisuuden kannalta, mutta kun siihen yhdistää jyrkän mäen, niin kolme metriä pitkällä peräkärrypyörällä tosi hankala mennä yli. Kevyen liikenteen väylä lähtee siitä jyrkkään ylämäkeen. Mutta toki keskikoroke ja töyssyt ovat parantaneet turvallisuutta.*



2. Sammontie x Kevätkummuntie. *Vaarallinen risteys. Keskellä on koroke, mutta se on sen verran kapea, että mun pyörällä ei mahdu pysähtymään. Siitä on pakko päästä yhdellä kertaa yli. Tyttären kanssa sattui kolmisen vuotta sitten tilanne, jossa pikapyörätien suunnasta tultiin Sammontien risteykseen. Silloin risteyksessä oli aika korkeita horsmia, joten meitä ei varmaan kunnolla näkynyt. Kevätkummuntietä tuli sairaalan suunnasta pakettiauto, joka ajoi aivan tuhatta ja sataa. Me itse asiassa törmättiin siihen pakettiautoon, ajettiin sen kylkeen, koska minä en pystynyt mitenkään arvioimaan, että semmoinen tulee sieltä. Se oli onni onnettomuudessa, että se ajoi niin kovaa ylinopeutta, koska muuten en olisi tässä tätä juttua kertomassa. Se on paikka, johon tarvittaisiin liikennevalo.*



3. Kevätkummuntien suuntainen pikapyörätie. Jalankulkijat ja pyöräilijät sekaisin. *Ylipäätään pikapyörätiellä kun ajaa, ihmiset eivät huomaa, että toinen puoli on varattu jalankulkijoille ja toinen pyörille. Jos on kiire Helsingin bussille joutuu käyttämään sekä kelloa että ääntä.*



4. Turkkurinkatu. Erittäin tiukka mutka & pikapyörätien ja Turkkurinkadun kulman pensasaita. Viime kesänä pensasaitaa on parturoitu, joten näkyvyys on parantunut, mutta aikaisemmin siinä on ollut ihan täys katve. Kun tullaan pikapyörätietä, on ollut pakko pysähtyä, ettei tule nokkakolari kahden pyörän välillä.



5. Turkkurinkatu x Sibeliuksenbulvardi / Pihlajatie. Huono näkyvyys. Autot tulevat yllättävän kovaa. Pihlajatieltä tulevia autoja ei kovin näe, ne voivat tulla salakavalan kovaa siltä suunnalta.



6. Adlercreutzinkatu X Edelfeltinbulvardi. Alamäki & koulun saattoliikenne. Jyrkkä alamäki, jossa vauhti kiihtyy polkemattakin. Pitää olla varovainen alakoulun saattoliikenteen kanssa. Lapsetkaan eivät siinä iässä huomaa katsella paljoakaan ympärillään. Myös jotkin autot kääntyvät Edelfeltinbulvardille, joten siinä kohtaa pitää voimakkaasti hidastaa. Edelfeltinbulvardin ja Adlercreutzinkadun risteuksen kulmatalossa oli pensasaita, joka muodosti ihan totaalisen näkyvyysesteen. Nyt sitäkin on leikattu.



7. Aleksanterinkatu Jokikadulle päin. Eteläpuolen keveli & olematon näkyvyys Jokikadulle. Kulkusuunnassa oikea reuna on aika ongelmaton, ei pahoja rottvallin reunoja. Vastakkainen puolisko on selkeästi huonompi. Väylä kapeampi ja huonommassa kunnossa asvaltti. Jos ajaisi vasenta puolta joutuisi viimeistään Piispankadun kohdalla menemään Aleksanterinkadun yli joka tapauksessa, koska siitä eteenpäin kevyen liikenteen väylä muuttuu mukulakiveksi Runebergin kotimuseon kohdalla.



Aleksanterinkatu x Jokikatu
Alamäessä Jokikadulle tulee kuollut kulma jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suhteen.



8. Läntinen Aleksanterinkatu, ylitys & Taidetehtaan rantakadun ylitys. Matka jatkuu keville Kokkonniemen suuntaan. Kadun ylitys ennen Taidetehtasta. Se on kohta, jossa autot ajavat usein erittäin kovaa. Pitää todella varmistaa, että on kiinnittänyt autojen huomion. Sitten ylitetään Rantakatu ennen kuin pääsee Taidetehtaan sisäpihan kautta oikeisemaan. Siinä on yleensä sen verran vähän liikennettä, että siinä pääsee ihan rauhassa ajamaan.



Taidetehtas. Viimeisellä etapilla Taidetehtaalle tultaessa on korkea pudotus, jota ei ole millään merkattu. Sillä on merkitystä vain Taidetehtaalta keskustaan päin ajettaessa, mutta jos ei ymmärrä kääntyä 90 astetta vasemmalle ennen Kokonniementietä, pyörätie päättyy 10–15 senttiä korkeaan äkkipudotukseen. Se on potentiaalisesti vaarallinen paikka, joka rikkoo kalustoa ja ihmisiä.

Liite 3. Reitti 3 Kevätkummusta vanhaan kaupunkiin





1. Merituulentie x Kevätkummuntie.

Vaarallinen risteys. Siinä on ihan hyvä suojatie, mutta siinä on risteys, jossa autot ajaa tosi kovaa, eivätkä ne useinkaan käytä vilkkua, joten siinä täytyy olla tosi tarkkana. Kun ne kääntyy, niin ne tulee suoraan päälle. Siinä on monta läheltä piti -tilannetta ollut. Siinä menee paljon koululaisia, vaatii tarkkuutta.



2. Kevätkummuntien suuntainen pyörätie.

Mukava osuus reitillä & kulkijoille epäselvä järjestely. Tämä on tosi ihana pyörätie. Kerään kesällä töihin pyöräillessäni kukkia työpaikalleni pientareelta. Olen poiminut pyörätien metsästä myös vadelmia ja sieniä. Pyörätielle laitettiin asfaltti muutama vuosi sitten, sen jälkeen on ollut vielä jotenkin helpompi ajaa. Siinä on semmonen jännä juttu, että kun on laitettu jakoviiva keskelle, meiltä päin tullessa oikealla puolella on pyöräilijöiden kaista ja vasemmalla jalankulkijoiden. Talvella ne eivät tietysti edes näy. Koska ihmiset eivät katso liikennemerkkiä, sekä jalankulkijat että pyöräilijät käyttävät oikeaa reunaa. Eivät tajua, että toinen kaista on pyöräilijöille ja toinen jalankulkijoille. Rauhallisesti siitä hyvin pääsee, mutta se on vähän epäselvä. Ihmiset eivät huomaa noudattaa sitä liikennemerkkiä.



3. Erämiehenkadun ylitys. Vaarallinen kohta.

Siinä tulee usein autoja, jotka eivät huomaa, että joku tulee pyörällä. Se on ehkä pahin risteys koko matkalla. Se on yksi niitä risteyskohtia, joihin viime keväänä laitettiin punainen asfaltti. Sitähän ei aina talvella näy. Hidastetöyssyt autoille olisivat tässä paikallaan.



4. Erämiehenkatu—Turkkurinkatu. Koiranulkoiluttajia, skilloja & pensasaitaa.

Koiranulkoiluttajat tulevat usein Sibeliuksenbulevardin suunnalta puistoon. Niitä on usein sillä tavalla, että siinä on ihminen toisessa reunassa, talutushihna menee poikittain väylän yli ja koira on toisessa reunassa. Koiranulkoiluttajia saa varoa, mutta muutenhan se on rauhallinen tie. Monesti tyytyväisenä siirryn ajamaan autotielle, jos siinä sattuu olemaan koiranulkoiluttajia. Aika monesti on. Puistossa pyörätien varrella on myös iso kivi, jonka lähelle puhkeavat ensimmäiset skillat. Ne ovat villiintyneet jostakin puutarhasta.



Turkkurinkadun mutkassa on huono näkyvyys pensasaidan vuoksi.



5. Sibeliuksenbulevardi x Pihlajatie. Huono näkyvyys. *Kulmassa ei näe ollenkaan, tuleeko Pihlajatieltä autoja. Näkyy Sibeliusbulevardille päin, näkyy takaa ja edestä tulevat, mutta vasemmalle ei näy. Samoin kun Pihlajatieltä tulevat autot eivät näe minua. Tuo on semmoinen kohta, että siinä saisi olla liikenneympyrä tai jotain muuta vastaavaa.*



6. Aleksanterinkatu x Vänrikinkatu. Valoton risteys koulun lähellä. Menen siitä usein, sillä siitä pääsee yli ilman valoja. Se on kyllä merkkillistä, että valot puuttuvat, sillä siitä kulkee paljon pieniä koululaisia.



7. Vänrikinkatu x Raatihuoneenkatu. Liikennemerkki matalalla. *Liikennemerkki on niin matalalla tai justiinsa siinä kohdassa, missä käännetään pyörää, kun menee tien yli. Siihen lyö helposti päänsä. Aikaisemmin, kun lapseni kulki tarakalla, sanoin aina hänellekin tuossa kohtaa, että nyt pää alas.*



8. Kaupunginpuisto. Kiva, mutta vaatii tarkkuutta. *On aika ihana, tykkään siitä. Keväällä alkaa kukkimaan aika aikaisin. Ihana ajaa siitä. Amiston opiskelijat, joilla on kuulokkeet korvilla, ne eivät kuule, jos kysyy, pääsisikö ohi tai soittaa kelloa. Kännykkää katsovat. Eivät kuule eivätkä näe. Mutta muuten tosi ihana.*



9. Lundinkadun ja kaupungipuiston kulmaus. *Ihan joka aamu tässä on toimitusautoja, postin rekkoja tai ruokatoimituksia. Ovat parkkeeranneet kevyen liikenteen väylälle. Kun ne kantavat tavaroitansa, ne eivät ollenkaan katso, tuleeko väylältä joku. Käy helposti niin, että meinaa törmätä ihmisiin, jotka kantavat laatikoita. Tai sitten ne avaa yhtäkkiä auton oven juuri, kun olet kohdalla. Tätä tapahtuu paljon juuri siihen aikaan, kun menen töihin kymmeneksi.*

Yksi beesi auto meinasi ajaa päälle tässä kohtaa. Se ajoi kevyen liikenteen väylälle, jouduin itse väistämään autotien puolelle. Kun jututin kuskia, hän tuumasi, että ihan hyvinhän sä siitä mahduit. Olen meinannut törmätä tämän saman auton kanssa muuallakin Porvoossa. Tunnistan jo auton.



10. Torin ohitus—Piispankatu—Lundinkatu—Runeberginkatu.

Liikenneraivoa. *Menen Lundinkatua ja aina vähän hävettää, kun ihmiset katsoo tosi pahasti, kun menen siitä pyörällä. Puiston läpi on niin kiva ajaa, että valitsen tämän reitin sen vuoksi. Piispankadulla hävettää ajaa pyörällä kans.*

Itse asiassa se koko loppumatka puistolta Mannerheiminkadulle asti on semmoista, jossa autoilijat näyttää nyrkkiä ja keskaria ja jalankulkijat... Yksikin aikuinen mies hyppäsi kerran haara-asentoon mun eteen, niin että meinasin ajaa sen päälle. Hän rupesi huutamaan, että täällä ei saa ajaa pyörällä, vaikka liikennemerkin mukaan sai.

Liikenneraivon alue. On tullut tosi pahoja vaaratilanteita.

Citymarketin kiinteistöstä tulee ihmisiä ulos autoille. He eivät osaa varoa pyöriä kevyen liikenteen väylällä. Auton ovi voi myös aueta eteen.



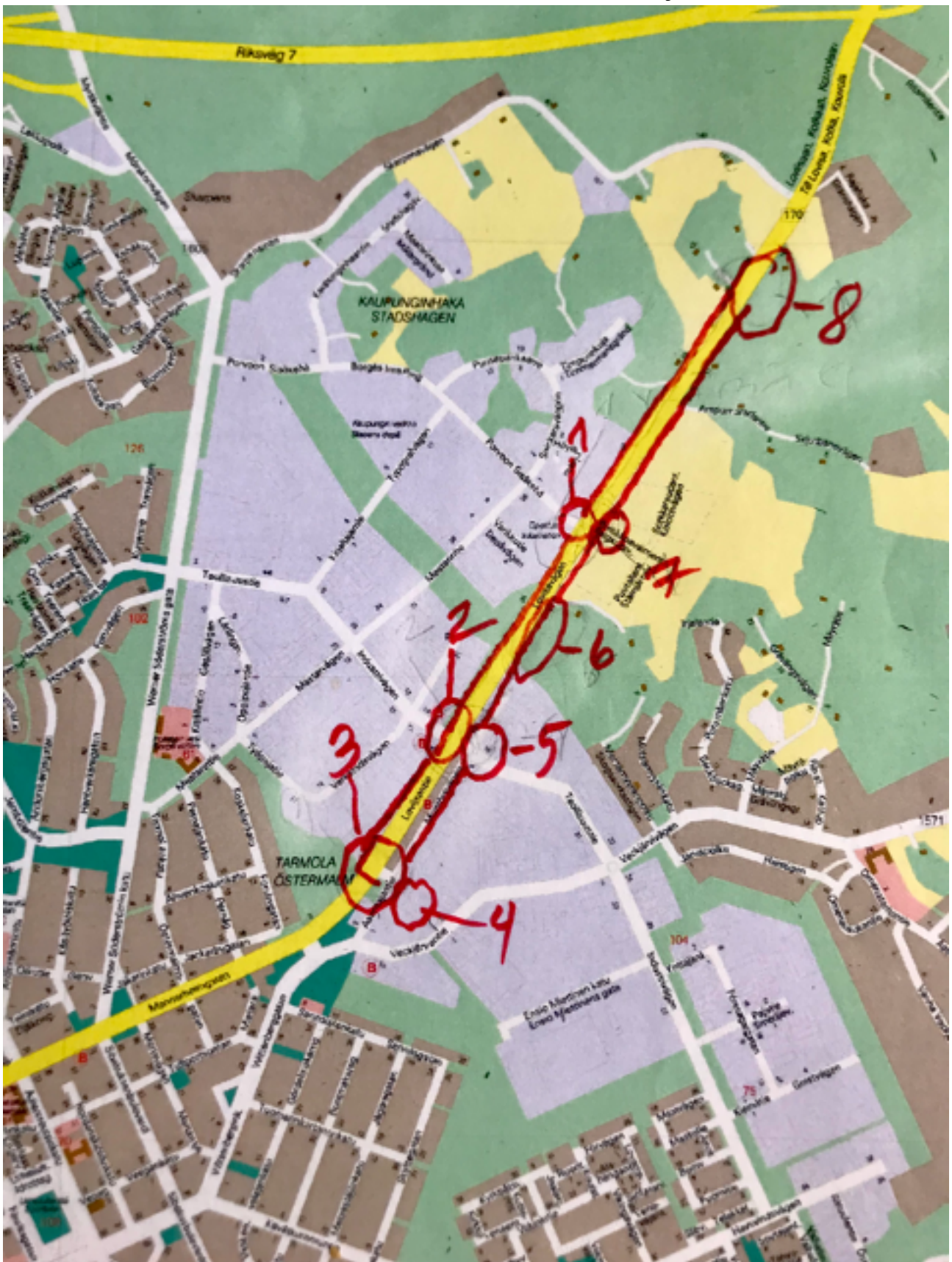
Runeberginkadulla Citymarketin takana en edes tiedä, pitääkö ajaa autotiellä vai onko tuossa kevyen liikenteen väylä. Aikaisemmin kuljin Jokikadun kautta, mutta sen jälkeen kun pyörätiejärjestelyjä muutettiin ja pitäisi ajaa ajoradalla, vaihdoin reittiä. Se jaettu tie ei yksinkertaisesti toimi.



Saapuminen vanhaan kaupunkiin. Välikatu on mukulaa, mutta se on kiva. Pyörän vien työpaikkani pihalle. Joskus joku sanoo, että kävelykadulla ei saa pyöräillä, mutta koska tonteille ajo on sallittu, en näe asiassa ongelmaa.

Vanhassa kaupungissa on usein tavarantoimitusautoja, roska-autoja ja muuta juuri siinä ennen kymmentä. Joskus kesällä kannattaa huvikseen tulla aamupäivällä katsomaan. Siellä on melkoinen ruuhka. Koronavuosi on ollut hiljaista.

Liite 4. REITTI 4 Loviisantieltä Tarmolan K-markettiin ja takaisin





1. Pientareella ajaminen. Riippuu aurauksestakin, minkälaista on Loviisiantien pientareella ajaa. Vähäisemmän ja kohtalaisemmankin lumen aikaan keskelle Loviisiantietä muodostuu metrin levyinen lumipenger, jota autoilijat varovat ja ajavat mieluummin lähellä tien reunaa ja sillä kulkijoita. Loskan ja suolatun tien johdosta autojen pyöristä laitaa roiskuvat moskat likaavat vaatteet, pilaavat pyörän ja tekevät tienlaidan usein kulkukelvottomaksi. Katupölyä on keväisin tosi paljon.



2. Teollisuustie x Loviisantie. Ongelmallista on se, että varsinkin kaupungin osuudella Loviisantiessä on hyvin kapea piennar, ei pyörätaskua. Juuri koskaan näin talviaikaan autoilijat ei jätä minulle tilaa, että pääsisin risteykseen. Joudun olemaan autojen takana, kunnes ne ovat lähteneet eteenpäin. Ja valot ehtivät vaihtua. Kun olen päässyt risteyksen yli, siitä päästään pyörätielle.



3. Loviisiantien ylitys K-marketin kohdalla. Asentajankujan tienylitys on ok. Supermarket on siinä. Siinä on pyöräilijöille ihan hyvä tien ylitys.

4. Pyöräteline puuttuu kaupan ovien läheltä. Vain hampurilaisbaarin luona on teline, eikä sekään runkolukittava.



5. Asentajantie x Loviisantie. Takaisin ajan Asentajantietä. Kevyen liikenteen väylä on Loviisantielle asti. Mutta sitten se risteys ja siirtymä Loviisantielle on ongelma, koska siinä ei ole mitään tilaa, ei ole pyörätaskuja. Joudut liikenteen sekaan menemään. Siinä kohtaa on myös bussipysäkki.



6. Alamäki ja autojen imu piennarajossa. Riippuu paljon siitä, miten hyvin on aurattu. Alastulo isoa mäkeä. Tulee vauhtia ja isojen autojen imu tuntuu ikävältä ja pelottavalta. Mäkeen asti on hyvin huono tien piennar, joudut ajamaan autojen seassa. Märkänä pientareen erottava valkoinen maali on pelottavan liukas, sitä täytyy varoa myös. Keskellä mäkeä oikealta pihatie huomioitava.



7. Pitkällä suoralla liikenteen vauhti kiihtyy. Sisäkehältä on jonkin verran kääntyvää liikennettä, mutta kyllähän ne osaa väistää.



8. Loviisantien ylitys. *Sitten kun tullaan viimeisen etapin alkuun, on vaikea päästä tien yli. Liikenne on sen verran kovaa, että siinä on hankala päästä. Vaikka nopeusrajoitus on 60 km tunnissa, suoralla tiellä moni intoutuu päästelemään lujempaa. Tien ylityskohdasta pohjoiseen on notkelma, joten siihen suuntaan näkyvyys on huono. Täytyy odottaa oikeaa hetkeä ja ylittää tie todella nopeasti.*

Liite 5. REITTI 5 Lehtihamarista Helsingin-bussin pysäkille



1. Hamarintie. Lumikasa keskellä pyörätietä. Viimeisen pyryn jälkeen kiinteistön lumiaura jättänyt ison lumikasan keskelle pyörätietä sen jälkeen, kun se itse pyörätie on aurattu. Kasa on ollut siinä parisen viikkoa. Se on hyvin hetkellistä, mutta sinänsä aika tyyppillistä. Se on ensiksi tehty hyvin, mutta sitten joku viereinen katu aurataan ja esterata jää pyörätielle.
[Reitin tutkimusajopäivänä 5.3. lumikasa oli hävinnyt.]



2. Länsitie. Huono pyörätie. Länsitien viertä menevä pyörätie on justiin semmoinen tyyppillinen. On tehty jalkakäytävästä pyörätie lätkäisemällä pyörätien liikennemerkki siihen. Minä ajan siinä ajoradalla, jos ei ole liikaa liikennettä, koska pyörätieksi se on keho. Kesällä kun ajaisi vähän kovempaa, siinä on ne kantit ja rotvallit. Talvella se on jalankulkijoiden tarpoma perunapelto. Ajoradalla on huomattavasti helpompaa.



3. Länsitie x Keskuskatu. Hankala puolen vaihto ja risteuksen ylitys. Jos on tullut pyörätietä Länsitien oikealta reunalta, risteuksen yli pääseminen vaatii aika monta pään ympärikäntämistä. Gammelbackan ostoskeskukseen menee liikennettä tätä kautta, on paljon kääntyviä autoja. Risteuksen siirtymä ei ole sujuva. Paras tapa on vetäistä viistosti yli, jos ei tule autoja just sillä hetkellä.



4. Keskuskatu x Tolkkistentie. Alikulun talvihoito. Lunta kasaantuu alikulkutunnelin kummallekin suulle. Jyrkkä mäki kumpaankin suuntaan.



5. Emännäntie. Autoliikenne arvaamatonta. *Vihreällä karttapohjalla pyörätie. Kun muuttuu Emännäntieksi, lakkaa olemasta pyörätie. Osuus ei ole kovin vilkaasti liikennöity, mutta just ennen joulua yksi koira jäi auton alle taluttajansa hihnassa. Semmoista autoliikennettä siellä on. Ihan tavallinen katu, ajan pyörällä ajoradalla.*



6. Peipontie x Gammelbackantie. Hankala risteys ja puolen vaihto alamäen päässä. Siinä on aika jyrkkä alamäki ja kun tullaan risteykseen takaoikealle jää Peipontie, joka on etuajo-oikeutettu. Sitä kulkee bussit ja muut. Ja autot hyvin kovaa.

Vasemmalta myös saattaa tulla autoja. Samaan aikaan itsellä on hyvä vauhti siinä alamäessä. Pitäisi osua autojen välistä pyörätielle. By the book pitäisi käytännössä pysäyttää vauhti, kääntyä jalkakäytävälle ja kiertää, jotta pääsisi pyörätielle. Suojatie on laitettu siihen, mikä jalankulkijoiden kannalta on turvallista. Pyöräilijän kannalta se ei ole järkevässä paikassa.

Minä yleensä huruutan tuon ensimmäisen korttelin vauhdilla ajorataa ja Satakielentien risteyksessä siirryn vasta pyörätielle.



7. Gammelbackantien pujottelurata.

Satakielentieltä Peippolantien risteykseen ajan pyörätietä ja se on yhtenäistä, mutta kaukolämpöputkiston tarkistuskaivoja ja sadevesiviemäreitä on niin tiuhaan kuin se olisi pujotteluradaksi suunniteltu. Joidenkin kuopat ovat aika isoja.

Paluusuuntaan ajaessa reitillä on alamäki. Väylä ei ole eroteltu, joten siinä pitää väistellä kaivonkansien lisäksi myös jalankulkijoita. Muuten se olisi hyvä mukava väylä.



8. Partiomiehentie x Veteraanitie. Siirtymä Partiomiehentien kohdalta loppuetapille on hankala. Suojatie on Partiomiehentien länsipuolella, kaksikin suojatietä siinä kohtaa, mutta pyöräliikenteen siirtymää Veteraanitielle ei ole varsinaisesti. Siinä on ihan pieni pätkä pyörätietä, mutta ensimmäisen kiinteistön kohdalta se muuttuu tavalliseksi tieksi.



9. Näsintien pyöräteline. Kaupunkipyörien oranssi runkolukittava teline on hyvä. Jopa nyt talvella harvoin mun pyörä on ainoa. Oma pyörä on paremmassa turvassa, kun muitakin liikkuu.



ERITYISEN KRIITTINEN PISTE Ivaihtoehtoisella reitillä

Tolkkistentie x Hamarintie.

Hengenvaarallinen risteys. Tiellä on nopeusrajoitus 50 km tunnissa mutta vanhat asukkaat ovat tottuneet ajamaan 80 km tunnissa. Sitä vauhtia jotkut ajaa edelleenkin. Tien toisella puolella on bussipysäkki, jolle jää ihan pieniäkin koululaisia bussista tullakseen Peipon kouluun. On käsittämätöntä, että tuossa risteyksessä ei ole vielä valoja.



Pyörätielle siirtyminen Tolkkistentie. Asfaltin jyrkkä reuna. Kevyen liikenteen väylä lähtee tien toisella puolella laskeutumaan pengertä alas, mutta asfalttiin ei sen uusimisen yhteydessä ole tehty luiskaa, vaan asfaltin korkealta reunalta ajetaan jyrkkään mäkeen. Siihen on syntynyt parinkymmenen sentin oja. Siitä ei pääsisi oikeasti pyörätuolilla.

Liite 5. REITTI 5 Lehtihamarista Helsingin-bussin pysäkille



1. Hamarintie. Lumikasa keskellä pyörätietä. Viimeisen pyryn jälkeen kiinteistön lumiaura jättänyt ison lumikasan keskelle pyörätietä sen jälkeen, kun se itse pyörätie on aurattu. Kasa on ollut siinä parisen viikkoa. Se on hyvin hetkellistä, mutta sinänsä aika tyyppillistä. Se on ensiksi tehty hyvin, mutta sitten joku viereinen katu aurataan ja esterata jää pyörätielle.

[Reitin tutkimusajopäivänä 5.3. lumikasa oli hävinnyt.]



2. Länsitie. Huono pyörätie. Länsitien viertä menevä pyörätie on justiin semmoinen tyyppillinen. On tehty jalkakäytävästä pyörätie lätkäisemällä pyörätien liikennemerkki siihen. Minä ajan siinä ajoradalla, jos ei ole liikaa liikennettä, koska pyörätieksi se on keho. Kesällä kun ajaisi vähän kovempaa, siinä on ne kantit ja rotvallit. Talvella se on jalankulkijoiden tarpoma perunapelto. Ajoradalla on huomattavasti helpompaa.



3. Länsitie x Keskuskatu. Hankala puolen vaihto ja risteuksen ylitys. Jos on tullut pyörätietä Länsitien oikealta reunalta, risteuksen yli pääseminen vaatii aika monta pään ympärikäntämistä. Gammelbackan ostoskeskukseen menee liikennettä tätä kautta, on paljon kääntyviä autoja. Risteuksen siirtymä ei ole sujuva. Paras tapa on vetäistä viistosti yli, jos ei tule autoja just sillä hetkellä.



4. Keskuskatu x Tolkkistentie. Alikulun talvihoito. Lunta kasaantuu alikulkutunnelin kummallekin suulle. Jyrkkä mäki kumpaankin suuntaan.



5. Emännäntie. Autoliikenne arvaamatonta. *Vihreällä karttapohjalla pyörätie. Kun muuttuu Emännäntieksi, lakkaa olemasta pyörätie. Osuus ei ole kovin vilkaasti liikennöity, mutta just ennen joulua yksi koira jäi auton alle taluttajansa hihnassa. Semmoista autoliikennettä siellä on. Ihan tavallinen katu, ajan pyörällä ajoradalla.*



6. Peipontie x Gammelbackantie. Hankala risteys ja puolen vaihto alamäen päässä. Siinä on aika jyrkkä alamäki ja kun tullaan risteykseen takaoikealle jää Peipontie, joka on etuajo-oikeutettu. Sitä kulkee bussit ja muut. Ja autot hyvin kovaa.

Vasemmalta myös saattaa tulla autoja. Samaan aikaan itsellä on hyvä vauhti siinä alamäessä. Pitäisi osua autojen välistä pyörätielle. By the book pitäisi käytännössä pysäyttää vauhti, kääntyä jalkakäytävälle ja kiertää, jotta pääsisi pyörätielle. Suojatie on laitettu siihen, mikä jalankulkijoiden kannalta on turvallista. Pyöräilijän kannalta se ei ole järkevässä paikassa.

Minä yleensä huruutan tuon ensimmäisen korttelin vauhdilla ajorataa ja Satakielentien risteyksessä siirryn vasta pyörätielle.



7. Gammelbackantien pujottelurata.

Satakielentieltä Peippolantien risteykseen ajan pyörätietä ja se on yhtenäistä, mutta kaukolämpöputkiston tarkistuskaivoja ja sadevesiviemäreitä on niin tiuhaan kuin se olisi pujotteluradaksi suunniteltu. Joidenkin kuopat ovat aika isoja.

Paluusuuntaan ajaessa reitillä on alamäki. Väylä ei ole eroteltu, joten siinä pitää väistellä kaivonkansien lisäksi myös jalankulkijoita. Muuten se olisi hyvä mukava väylä.



8. Partiomiehentie x Veteraanitie. *Siirtymä Partiomiehentien kohdalta loppuetapille on hankala. Suojatie on Partiomiehentien länsipuolella, kaksikin suojatietä siinä kohtaa, mutta pyöräliikenteen siirtymää Veteraanitielle ei ole varsinaisesti. Siinä on ihan pieni pätkä pyörätietä, mutta ensimmäisen kiinteistön kohdalta se muuttuu tavalliseksi tieksi.*



9. Näsintien pyöräteline. *Kaupunkipyörien oranssi runkolukittava teline on hyvä. Jopa nyt talvella harvoin mun pyörä on ainoa. Oma pyörä on paremmassa turvassa, kun muitakin liikkuu.*



ERITYISEN KRIITTINEN PISTE vaihtoehtoisella reitillä

Tolkkistentie x Hamarintie.

Hengenvaarallinen risteys. Tiellä on nopeusrajoitus 50 km tunnissa mutta vanhat asukkaat ovat tottuneet ajamaan 80 km tunnissa. Sitä vauhtia jotkut ajaa edelleenkin. Tien toisella puolella on bussipysäkki, jolle jää ihan pieniäkin koululaisia bussista tullakseen Peipon kouluun. On käsittämätöntä, että tuossa risteyksessä ei ole vielä valoja.



Pyörätielle siirtyminen Tolkkistentie. Asfaltin jyrkkä reuna. Kevyen liikenteen väylä lähtee tien toisella puolella laskeutumaan pengertä alas, mutta asfalttiin ei sen uusimisen yhteydessä ole tehty luiskaa, vaan asfaltin korkealta reunalta ajetaan jyrkkään mäkeen. Siihen on syntynyt parinkymmenen sentin oja. Siitä ei pääsisi oikeasti pyörätuolilla.

Liite 6. Kutsu työpajaan

IDEOINTIKÄVELY

Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo

Maanantaina 19.4. 2021 kello 10—12

Kokeillaan designajattelun ideointimenetelmiä käytännössä, pohjamateriaalina pyöräilijöiden käyttäjäkokemukset. Työpajan vetää LAB- ammattikorkeakoulun YAMK-opiskelija Johanna Westersund osana opinnäytetyötään.



Kuva: Tresia Bowles.

MISSÄ NÄHDÄÄN **Engelinpolku 13.**

MITÄ MUKAAN Sähän sopiva varustus ja kasvomaski.

MITÄ TEHDÄÄN Käydään katsomassa muutamia pyöräilijöiden mainitsemia paikkoja. Mietitään villisti ja leikkisästi, voisiko jokin niissä muuttua.

MITEN ILMOITTAUDUTAAN Lähetä sähköpostia osoitteeseen xxxxxxxxxxxxxxxx.

Työpajaan mahtuu koronarajoitusten vuoksi enintään 5 henkilöä.

TERVETULOA!

Liite 7. Työpajan ohjelma

Unelmieni pyöräilykaupunki Porvoo -työpaja

ALOITUS

Lyhyt tutustuminen: kerron hiukan itsestäni ja opinnäytetyöstäni. Osallistujat esittelevät itsensä samaan tapaan. (10 minuuttia.)

- Lämmittelyharjoitus kyllä, mutta... & kyllä ja... Aiheena korona-ajan jälkeinen työporukan puistopiknikki. (10 minuuttia.)
- Käydään läpi aivoriihen säännöt. (5 minuuttia)
 - o 1) Kaikki on sallittua, arvostelun tai arvioinnin aika ei ole nyt.
 - o 2) Mitä villimpi, sen parempi. Ideoiden ei tarvitse olla toteuttamiskelpoisia sellaisenaan, nyt tuuletellaan ja roiskitaan.
 - o 3) Tehdään palikkatorneja ja -linnoja, toisten ideoiden jatkaminen sallittua ja toivottavaa.
 - o 4) Tuodaan harhaileva ajatus aina uudestaan käsillä olevaan haasteeseen.
 - o 5) Keskitytään vain ja ainoastaan käsillä olevaan haasteeseen ja käydään keskustelu kerrallaan.
 - o 6) Ollaan visuaalisia, mikäli mahdollista.
 - o 7) Arvostetaan määrää yli kaiken, generoidaan mahdollisimman monta ideaa eikä huolita vielä muusta. (Ideo.org 2015, 95).

IDEOINTIKÄVELY

Kävellään ensimmäiseen kohteeseen (hyvin lähellä tapaamispaikkaa). Katsastetaan kipukohdat ja ilopilkut. Ideoidaan ja dokumentoidaan ne. Kävellään seuraavaan kohteeseen. Jatketaan näin, kunnes koko kierros on käyty läpi tai kahden tunnin määräaika on saavutettu.

Suunniteltu reitti lähtee Engelinpolulta, jossa myös kokoonnumme. Kehittämiskohteet reitillä ovat :

1. Engelinpolku x Lundinkatu, jossa ajo parkkipaikalle ja pyörätie risteävät.
2. Engelinpolun notkelma, jossa satunnaiset kulkijat risteävät pyörätietä.

3. Engelinpolku x Mannerheiminkatu, ruuhkainen kohta, jossa bussipysäkki, kauppojen parkkipaikat, tiukkoja käännöksiä pyöräilijöille, jalankulkijoita.
4. Siirtymä Kaupunginpuistoon pitkin Linnankoskenkatua.
5. Kaupunginpuisto.
6. Kaupunginpuiston kulma ja Lundinkadun autot pyörätiellä.
7. Tori ja sen sivuuttaminen. Liikenneraivon vyöhyke alkaa.
8. Citymarketin kiinteistön kiertäminen Lundinkadun ja Runeberginkadun kautta. Paljon autoja ja epäselvyyttä siitä, missä saa ajaa. Liikenneraivon vyöhyke jatkuu.
9. Saapuminen vanhaan kaupunkiin. Pyöräilijöiden ratkaisut.
10. Raatihuoneentori.
11. Siirtymä Jokikadulle, kevyttä jokivarren ratkaisujen silmäilyä.
12. Jokikatu x Aleksanterinkatu, vaarallinen risteys pyöräilijälle ja jalankulkijalle.
13. Aleksanterinkadun kevyen liikenteen väylän laatu.
14. Rauhankadun kevyen liikenteen väylän laatu.
15. Kaupungintalo. Työpaja päättyy