

KOKEILUT LIIKENNESUUNNITTELUN APUVÄLINEENÄ

Ehdotuksia liikennekokeiluiksi Turun Kupittaal

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Tekniikan ala
Kestävä kaupunkiympäristö
Opinnäytetyö (YAMK)
Kevät 2019
Marja Tommola

Tiivistelmä

Tekijä(t) Tommola, Marja	Julkaisun laji Opinnäytetyö, YAMK	Valmistumisaika Kevät 2019
	Sivumäärä 58	
Työn nimi Kokeilut liikennesuunnittelun apuvälineenä Ehdotuksia liikennekokeiluiksi Turun Kupittaal		
Tutkinto Kestävä kaupunkiympäristö		
<p>Kokeilukulttuurin vahvistamista tavoitellaan mm. hallituksen, kuntien ja yritysten toimesta. Liikenteen sektorilla kokeilut nähdään keskeiseksi keinoksi edistää digitalisatiota ja uusien liikkumisen palveluiden kehittymistä. Tällaisia kokeiluja onkin Suomessa satoja. Liikennesuunnitteluun ja infrastruktuuriin liittyvät kokeilut ovat kuitenkin huomattavasti harvinaisempia.</p> <p>Parhaimmillaan kokeilut voivat tuoda innovatiivisia ja odottamattomia ratkaisuja tutkituihin ongelmiin. Tässä työssä tarkastellaan, kuinka kokeilut voisivat toimia liikennesuunnittelun työkaluna. Työn teoreettinen osuus keskittyy kokeillen kehittämisen hyötyihin, kokeiluiden toteuttamiseen sekä esimerkkeihin toteutetuista kokeiluista.</p> <p>Opinnäytetyön varsinaisena toimenpiteenä tehtiin kuusi liikenteen kokeiluehdotusta Turun Kupittaan alueelle. Kupittaa on kestävästä liikkumisesta edistävän, kansainvälisen CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen laboratorioalue. Ehdotukset perustuivat jo toteutettujen kokeilujen tuloksiin, kohdetutustumisiin sekä asiantuntijahaastatteluihin. Kohdetutustumiset ja osa asiantuntijahaastattelusta tehtiin Madridissa, joka on yksi CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen partnerikaupungeista. Madridissa on viime vuosien aikana toteutettu kaupunkisuunnittelua osittain perinteisestä suunnittelusta poiketen. Tarkoituksena oli saada oppia ja ideoita Madridin esimerkeistä.</p> <p>Liikenneteessä on lukematon määrä muuttujia, joita on hyvin haasteellista tutkia muuten kuin oikeassa ympäristössään. Kokeilut voisivat toimia apuna liikennejärjestelmien kehittämisessä. Työn tavoitteena onkin kannustaa kokeilujen toteuttamiseen myös liikennesuunnittelussa.</p>		
Asiasanat kokeilut, kokeilemalla kehittäminen, liikkuminen, liikennesuunnittelu, liikenneympäristö, kestävä liikkuminen		

Abstract

Author(s) Tommola, Marja	Type of publication Master thesis	Published Spring 2019
	Number of pages 58	
Title of publication Experiments as a tool for traffic planning Propositions for traffic experiments in Kupittaa area in Turku		
Name of Degree Degree Programme in Urban Sustainability		
<p>Strengthening the experimental culture is sought for example by government, municipalities and businesses. In the transport sector experiments are seen as a key means of helping to advance digitalization and the development of new mobility services. There are hundreds of such experiments in Finland. However, experiments with traffic planning and infrastructure are far less common.</p> <p>At their best, experiments can bring innovative and unexpected solutions to the problems in question. This work examines how experiments could be a tool for traffic planning. The theoretical part of the work focuses on the benefits of development by experimenting, the implementation of experiments and examples of experiments carried out.</p> <p>As part of the thesis, six traffic experiment proposals were carried out in the Kupittaa area of Turku. Kupittaa is the laboratory area of the international CIVITAS ECCENTRIC - project for sustainable mobility. The proposals were based on the results of previously executed experiments, on study visits and on interviews of specialists. The study visits and some of the interviews were conducted in Madrid, one of the partner cities of the CIVITAS ECCENTRIC - project. Over the last years Madrid has used new ways to execute urban planning. The purpose was to learn and get ideas from Madrid's examples.</p> <p>There are innumerable variables in the traffic environment that are very challenging to study other than in the actual field. Experiments could help out when developing transport systems. The aim of the thesis is to encourage the utilisation of experiments also in traffic planning.</p>		
Keywords developing by experimenting, experiment, mobility, sustainable mobility, traffic environment, traffic planning		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	TYÖN TAVOITE JA TARKOITUS	3
2.1	Tausta	3
2.2	Tavoite.....	3
2.3	Tutkimusongelma ja -kysymykset	4
2.4	Tutkimusmenetelmät	4
2.5	Työn rajausta.....	4
3	KOKEILUKULTTUURI	5
3.1	Mikä on kokeilu ja mitä hyötyä siitä on	5
3.2	Kokeilemalla kehittäminen	6
3.3	Kokeilun toteutus	7
3.3.1	Esimerkkejä yksinkertaisista kokeiluista.....	9
3.4	Kokeilut ja tilapäiskäyttö.....	10
3.5	Kokeilut ja taktinen urbanismi	10
3.6	Kokeilut ja osallistaminen.....	12
3.7	Liikennesuunnittelu	13
3.7.1	Kokeilut liikenneympäristössä	13
3.8	Esimerkkejä liikkumisen kokeiluista	14
3.8.1	Liikennevaloista ja merkeistä luopuminen.....	15
3.8.2	Kilometrikorvausten maksaminen työmatkapyöräilystä	15
3.8.3	Muutokset liikennejärjestelyihin New Yorkissa	15
3.8.4	Witafi Oy:n Rent-a-park - kokeilu Fiksun Kalasataman alueella	16
3.8.5	Muut kevyen infran ratkaisut ja tilapäisjärjestelyt	17
3.8.6	Tiheän vuorovälin metrolinnoitus Matinkylään.....	18
3.8.7	Turun seudun joukkoliikenne Fölin kokeilu Turku – Kuhankuono linjasta	18
4	VIERAILU MADRIDIIN	20
4.1	Vierailun tarkoitus	20
4.2	Madridin kaupungin taustaa	20
4.3	Madridin kaupunkisuunnittelu	21
4.3.1	Osallistaminen Madridissa	22
4.4	Kohdetutustumiset	23
4.4.1	Matadero	23
4.4.2	Gran Via ja Paseo el Prado	25

4.4.3	Calle Galileo	27
4.4.4	Moottoriliikenteen rajoittaminen Madridin historiallisessa keskustassa.....	28
4.4.5	Paseo de Extremadura	29
4.4.6	El Campo de Cepada	31
4.4.7	Metroasema Alfonso XIII ympäristö	31
4.4.8	Naapurustojen projektit.....	33
4.5	Madridista opittua	34
5	KUPITTAA	37
5.1	Kupittaaan ympäristö	37
5.2	Kokeiluja Kupittaalle	39
5.2.1	Tahkonkujan läpiajoesteet	39
5.2.2	Keskikadun läpiajoesteet	41
5.2.3	Pysäköintipaikat näkyviksi	43
5.2.4	Lemminkäisenkatu joukkoliikennekaduksi viikonloppuisin	43
5.2.5	Autojen pysäköintipaikkojen muuttaminen pyörien pysäköintipaikoiksi	45
5.2.6	Kadunvarsipysäköinnin rajoittaminen.....	47
6	TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET	49
7	POHDINTA	51
	LÄHTEET	53

1 JOHDANTO

Kokeilukulttuurin vahvistaminen on yksi pääministeri Juha Sipilän hallituksen kärkihankkeista. Sen tavoitteena on löytää innovatiivisia ratkaisuja yhteiskunnan ja palveluiden kehittämiseen. (Valtioneuvoston kanslia 2018) Kokeilut ja kokeilukulttuurin edistäminen on nostettu esiin monen muunkin tulevaisuuden trendeistä ja innovaatioista kiinnostuneen tahon toimesta, kuten Sitra:n, Tekes:n, ja eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan. Myös useat tutkimuslaitokset, yritykset ja kunnat ovat tarttuneet kokeiluihin (Berg, Hilden, Lahti 2014, 9). Parhaimmillaan kokeilu voikin käynnistää suuria yhteiskunnallisia muutoksia, uusia palveluja ja muuttaa ihmisten käyttäytymistä (Annala 2015, 5).

Perinteisesti kokeilu ymmärretään siten, että suunnittelu ja kehittäminen tehdään ilman kontaktia asiakkaisiin tai käyttäjiin, ja vasta valmis ratkaisu tuodaan loppukäyttäjän testattavaksi. Toisin sanoen, lopuksi kokeillaan, toimiiko kehitetty palvelu tai tuote vai ei. Kokeilemalla kehittämisessä puolestaan korostetaan sitä, että palvelu, tuote tai politiikka-aloite muokkautuu vasta prosessin aikana kohti lopullista muotoaan. (Annala 2015, 6.) Kokeilu on ennen kaikkea kehittämisprosessi, jotka voivat liittyä mihin tahansa teemaan, digitaalisista kokeiluista hallinnon kehittämiseen tai kaupan palveluihin. Miksi ei siis myös liikennesuunnitteluun? Kokeiluja voitaisiinkin käyttää liikennesuunnittelussa työkaluna enemmän.

Kukaan ei tiedä, mihin maailma on menossa tai mitä haasteita esimerkiksi teknologiakehitys tuo tullessaan. On huomattu, että yritysmaailmassa yksi menestyksen avain muuttuvassa ympäristössä on kyky kokeilla. Kokeilemalla kehittämisessä voidaan säästää aikaa ja rahaa, ja toisaalta löytää uusia ja innovatiivisia ratkaisuja. (Hassi, Paju & Maila 2015, 8, 11.) Ei ole syytä, miksi tämä sama ajatusmalli ei toimisi tulevaisuuden kaupunkien liikenejärjestelmien kanssa. Emme voi olla varmoja, miten asiat kehittyvät, joten taito kokeilla on hyödyllistä (Hassi, Paju & Maila 2015, 8). Perinteistä suunnittelupohjaista lähestymistapaa tarvitaan, mutta kokeilulle pitää myös löytyä sija. Monimutkaisten ongelmien ratkaisun eivät enää pelkät suunnittelupöydän ääressä kehitetyt ideat riitä (Kokeileva Suomi 2018).

CIVITAS ECCENTRIC – hanke, on vuonna 2016 alkanut EU rahoitteinen ja kestävästä liikkumisesta edistävää hanke, jossa Turku on mukana. CIVITAS ECCENTRIC kehittää Turussa mm. sähköistä liikennettä, Mobility as a Service – mallia ja kulkuvälineiden yhteiskäyttöä. Yhtenä kehittämistyökaluna hankkeessa on liikkumisen kokeilut, joita toteutetaan pääsääntöisesti hankkeen laboratorioalueena toimivalla Kupittaa alueella. (Turku 2018.) Kaikkea ei voida kokeilla hankkeen aikana mutta toiveena on, että liikkumisen kokeilut lisääntyisivät Turussa. Tämän työn tarkoituksena onkin perehtyä siihen, miten kokeilut

voisivat auttaa liikennesuunnittelussa ja samalla ehdottaa kokeiluja, joita voitaisiin toteuttaa Kupittaalla esimerkiksi uusien hankkeiden avulla.

Ehdotukset kokeiluiksi perustuvat jo toteutettujen kokeilujen tuloksiin, Madridin kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden ja muiden alan asiantuntijoiden haastatteluihin ja kohdekäynteihin Madridissa sekä haastatteluihin Turun kaupungin liikennesuunnittelijoiden kanssa. Madrid on yksi CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen partnerikaupungeista, ja siellä on viime vuosien aikana toteutettu kaupunkisuunnittelua osittain perinteisestä suunnittelusta poiketen. Madridin esimerkeistä voidaan saada hyviä oppeja ja ideoita myös Turkuun. Oppiminen onkin kokeilujen yksi keskeisimmistä tarkoituksista (Berg, Hilden & Lahti 2014, 5).

Liikenteessä on lukemattomia määriä muuttujia, joten on liikennettä ei voida tutkia laboratorio olosuhteita jäljitellen. Jos kokeiluja toteutetaan omassa kaupungissa, saadaan varmuudella tietoa siitä mikä toimii parhaiten juuri kyseisessä ympäristössä. Toiveena onkin, että kokeiluja alettaisiin toteuttaa matalammalla kynnyksellä ja liikenteen kokeilut tulisivat osaksi liikennesuunnittelun vakinaista työkalupakkia myös Turussa.

2 TYÖN TAVOITE JA TARKOITUS

2.1 Tausta

Turku tavoittelee hiilineutraaliutta vuonna 2029. Liikkumisella on merkittävä osuus tavoitteen saavuttamisessa. CIVITAS ECCENTRIC – hanke, on vuonna 2016 alkanut, kansainvälinen ja kestävästä liikkumisesta edistävää hanke, joka on yksi keino auttaa Turkua pääsemään tavoitteeseensa. CIVITAS ECCENTRIC kehittää mm. sähköistä liikennettä, Mobility as a Service – mallia ja kulkuvälineiden yhteiskäyttöä. (Turku 2018.)

CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen laboratorioalueena toimii Kupittaa alue, joka on nopeasti kehittyvä alue. Kupittaaalla sijaitsee mm. Turun yliopiston ja ammattikorkeakoulun kampusalueet, Turun yliopistollinen keskussairaala sekä satoja yrityksiä. Kaikkiaan alueella liikkuu päivittäin kymmeniä tuhansia ihmisiä, opiskelijoita, työntekijöitä ja organisaatioiden asiakkaita. Hankkeessa toteutetut kehittämistoimenpiteet keskittyvät pääsääntöisesti Kupittaa alueelle, mutta useat toimenpiteet ovat monistettavissa myös muualle Turkuun.

Yhtenä kehittämistyökaluna hankkeessa ovat liikkumisen kokeilut, kuten esimerkiksi kevyiden, sähköisten kulkuneuvojen lainaaminen kaupungin työntekijöille. Lainaaajat kirjaavat käyttökokemuksiaan ja samalla selvitetään, olisiko laitteille kysyntää työyksiköiden yhteiskäyttöisinä ajoneuvoina.

Kokeilukulttuurin edistäminen on noussut esiin useissa keskusteluissa CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen toimijoiden kesken. Ajatuksena on, että joitain tässä työssä ehdotetuista kokeiluista voitaisiin toteuttaa jo hankkeen aikana.

Työssä tehdään vierailu Madridiin, joka on yksi CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen partnerikaupungeista. Madridissa on käytetty uudenlaisia tapoja suunnitella ja siellä käytössä olleista menetelmistä voidaan saada oppia ja ideoita. Lisäksi on hankkeen edun mukaista, että partnerikaupungit jakavat kokemuksiaan toimivista sekä epäonnistuneista toimista.

2.2 Tavoite

Työssä tarkastellaan kokeilujen merkitystä kehittämisen työkaluna ja tutustutaan muutamaa toteutettuihin liikkumiskokeiluihin. Tarkoituksena on selvittää, miten kokeilut voisivat toimia liikennesuunnittelun apuvälineenä. Opinnäytetyön konkreettisena tavoitteena on löytää Turun Kupittaa alueelle sopivia liikkumisen kokeiluita, joita voitaisiin myöhemmin toteuttaa esimerkiksi hankkeiden osana. Kokeilujen tarkoituksena on löytää keinoja, joilla edistetään Kupittaa alueen kestävästä ja turvallista liikkumista sekä autetaan

ratkaisemaan liikkumiseen liittyviä haasteita. Kokeiluehdotukset tehdään toteutettujen kokeilujen, tehtyjen haastattelujen ja kohdekäyntien pohjalta. Kokeiluehdotukset toimivat alustuksena, joten jos jotain työssä ehdotetuista kokeiluista päätetään viedä eteenpäin, vaativat ne jatkovalmistelua, kuten mahdollisten yhteistyökumppaneiden etsintää tai tarkempaa suunnittelua osallistamismenetelmistä.

2.3 Tutkimusongelma ja -kysymykset

Opinnäytetyössä selvitetään, kuinka kokeilut voivat toimia liikennesuunnittelun apuvälineenä. Samalla vastataan kysymyksiin

- Mitä kokeilut ovat, kuinka ne toteutetaan ja mitä hyötyä niistä on?
- Millaisia kestäväää ja turvallista liikkumista edistäviä kokeiluja voitaisiin toteuttaa Turun Kupittaan alueella?

2.4 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyö on soveltava tutkimus, jossa käytetään tutkimusmenetelminä kirjallisuustutkimusta, haastatteluja sekä kohdetutustumisia. Työssä tarkastellaan maailmalla toteutettuja kokeiluja, haastatellaan asiantuntijoita sekä tehdään tutustumiskäyntejä, joiden pohjalta tehdään ehdotukset Kupittaalla toteutettaviksi kokeiluiksi.

Tehtävät haastattelut ovat ns. avoimia haastatteluja, joissa jokaisen haastateltavan kohdalla on mietitty pääteema, josta halutaan oppia. Lisäksi muutamia kysymyksiä on mietitty valmiiksi. Keskustelu kulkee eteenpäin melko vapaasti ilman tarkkaa kaavaa. Pääosa haastatteluista toteutetaan Madridissa toimiville liikenne- ja kaupunkisuunnittelijoille sekä alan muille asiantuntijoille. Lisäksi haastatellaan Turun kaupungin liikennesuunnittelijoita. Kohdetutustumiset tehdään Madridissa sijaitseviin kohteisiin. Haastattelut dokumentoidaan tekemällä kirjalliset muistiinpanot haastatteluiden aikana.

2.5 Työn rajaus

Kokeilut voivat olla minkä tahansa teemaisia, digitaalisista kokeiluista hallinnon kehittämiseen. Tässä työssä keskitytään liikkumisteemaisiin kokeiluihin.

Kokeilut voidaan luokitella neljään erilaiseen tyyppiin: laboratoriossa tapahtuviin kokeiluihin, mallinnuksien avulla tehtäviin kokeiluihin, kenttäkokeiluihin sekä luonnon tapahtumiin perustuviin kokeiluihin. (Schofer 2014, 29-31) Opinnäytetyö on rajattu koskemaan vain kentällä tapahtuvia kokeiluja.

3 KOKEILUKULTTUURI

3.1 Mikä on kokeilu ja mitä hyötyä siitä on

Kokeilutoiminta on noussut vahvasti esille julkisen hallinnon, kuten myös kuntien toiminnan kehittämisessä (Stenvall 2017, 11). Erilaisia liiketoiminnan tehostamisen keinoja on käytetty ainakin 1900-luvun alusta asti. Ajat ovat kuitenkin muuttuneet reilussa sadassa vuodessa. Jatkuva muutos aiheuttaa haasteita. Perinteinen tehokkuusajattelu ja nopea kyky mukautua ympäröivän maailman muutoksiin ovat usein toisensa poissulkevia tekijöitä. (Hassi, Paju & Maila, 2015, 7-8.) Monimutkaisten ongelmien ratkaisuun eivät pelkät perinteiset suunnittelupöydän ääressä kehitetyt ideat riitä. Kokeilukulttuurissa iso ongelma pilkotaan pienemmiksi osioiksi ja ratkaisuja lähdetään kehittämään oikeassa toimintaympäristössä. (Kokeileva suomi 2018.) Kokeilu yksin ei ratkaise suurta kokonaisuutta vaan kokeilut auttavat suuremman tavoitteen saavuttamista (Annala 2015, 11).

Kokeiluja ei pidä sekoittaa yleisesti toteutettaviin pilotteihin. Kokeilun päämäärä on tuottaa kehitettävään ideaan liittyvää merkittävää uutta tietoa, kun taas pilotin avulla saadaan vahvistus sille, että suunniteltu tekeminen toimii. Kokeiluissa ei varsinaisesti ole epäonnistumista, kun taas pilotin epäonnistuminen on usein pettymys. (Pajula 2016, Stenvall 2017, 12 mukaan.) Kokeilujen avulla luodaan ymmärrystä siitä, mitä tulisi tehdä ja miten, perustuen oikeisiin kokemuksiin toisen käden tiedon, väitteiden ja olettamusten sijaan (Hassi, Paju & Maila 2015, 10). Kokeiluissa on kyse kehittämisen alkuvaiheesta. Tarkoituksena on löytää asioita, jotka eivät toimi ja joita ei kannata kehittää eteenpäin ja samalla tunnistaa, mikä kokeilussa innostaa ja toimii ja mihin suuntaan sitä kannattaa viedä. Kun ideaa on kokeiltu tarpeeksi, saatu palautetta ja tietoa, on vasta pilotin aika. (Mustonen, Spilling & Bergström 2017, 6.)

Kokeilun pitää olla selkeästi rajattu, sillä pitää olla selkeä tavoite ja toteutusaika. Kevyimmillään kokeilun voi toteuttaa päivässä mutta laaja kokeilu saattaa kestää vuosia. (Annala 2015, 5,13.) Kuten aikaisemmin on mainittu, kokeilun avulla saadaan uutta tietoa kehitettävästä kohteesta. Kokeilun tarkoituksena on siis oppia. Seuranta ja tulosten kerääminen ovatkin kokeilun tärkeimpiä asioita. (Berg, Hilden & Lahti 2014, 5; Mustonen, Spilling & Bergström 2017, 7.) Niin pienet kuin suuret kokeilut kannattaa aina suunnitella ja toteuttaa järjestelmällisesti, jotta niistä saadaan mahdollisimman paljon hyödyntämiskelpoista tietoa. Selkeät tavoitteet auttavat puolestaan kokeilun arvioimisessa ja kokeilun kulujen perustelussa. (Annala 2015, 5,11.)

Kaikkien mukana olevien pitää ymmärtää, mikä kokeilu on. Ihmiset ovat tottuneita perinteisiin hankkeisiin, eivät kokeiluihin. Jyväskylässä kokeilimme vuonna 2013

käytännössä tapoja käyttää luonnonvaroja fiksummin. Tuolloin kokeilukulttuuri oli vielä uutta Suomessa. Oppien ja tulosten kerääminen on kaikkein tärkeintä ja juuri siihen ihmiset piti kasvattaa kädestä pitäen. Opimme itsekkin, mikä systematisoinnin ja oppimisen merkitys oikeastaan on.

Hanna-Leena Ottelin ja Lari Rajantie, Sitra (Annala 2015, 21)

Kokeileminen nopeuttaa kehittämistä, sillä loppukäyttäjät ratkaisevat jo kehitystyön aikana, onko jokin tuote, malli tai palvelu hyvä vai ei. Parhaimmillaan kokeilu voi käynnistää suuria yhteiskunnallisia muutoksia, uusia palveluja ja muuttaa ihmisten käyttäytymistä. (Annala 2015, 5,7.)

3.2 Kokeilemalla kehittäminen

Perinteinen tapa ymmärtää kokeilu on ennemminkin suunnittelemalla kehittämistä. Suunnittelutyö ja kehittäminen tehdään ilman kontaktia asiakkaisiin tai käyttäjiin, ja valmis ratkaisu tuodaan kohdejoukon käytettäväksi. Kokeilu tarkoittaa tässä tapauksessa pääasiassa sitä, että lopuksi kokeillaan, toimiiko kehitetty palvelu tai tuote vai ei. Kokeileva kehittäminen puolestaan korostaa sitä, että palvelu, tuote tai politiikka-aloite muokkautuu vasta prosessin aikana kohti lopullista muotoaan. Kokeilu on ennen kaikkea kehittämisprosessi, ei lopullisen palvelun tai tuotteen toimivuuden testaamista. Tilaa pitää olla myös ideoille, jotka eivät suoran sovi etukäteissuunnitelmaan. (Annala 2015, 5-6.)

Kokeilemalla kehittäminen on huomattavasti kattavampi käsite kuin pelkkä yritysten ja erehdyksen kautta oppiminen. Kokeilemalla kehittämisessä ei vain kokeilla jotakin ja katsota, mitä tapahtuu, vaan se on systemaattinen, looginen ja tosielämän havaintoihin perustuva lähestymistapa hankkeisiin ja kehitysprojekteihin. Kokeilemiseen pitää opetella. Kokeiluissa kohdataan paljon epävarmuutta eikä lopputulosta voida kokeilun alkaessa tietää. (Hassi, Paju & Maila 2015, 3-4, 8-9; Annala 2015, 36.) Kokeilut voivatkin kehittää epäonnistumisen sietokykyä sekä eri toimijoiden yhteispeliä (Annala 2015, 11).

Nykyisessä hankemaailmassa kokeilemalla kehittäminen voi olla erittäin haasteellista. Miten tehdä projektisuunnitelma, jos lopputulosta ei voida tarkkaan määrittää? On varauduttava siihen, että toiminta lähteekin aivan eri suuntaan, kuin alussa oli oletettu. Kokeiluissa testataan keskeneräisiä ideoita ja katsotaan, miten ne toimivat todellisessa ympäristössä ja niiden luonteeseen kuuluu, etteivät ne oikeastaan koskaan etene täysin suunnitellusti. (Hassi, Paju & Maila 2015, 4; Annala 2015, 7,14.)

Kokeilemalla kehittämisen tavoitteena on mm. luoda uusia, innovatiivisia tuotteita, palveluja tai kehittää toimintatapoja. Kokeilut synnyttävät ensikäden tietoa, jonka avulla

kehitystä voidaan ohjata oikeaan suuntaan. Kokeilujen tärkeintä antia on vähentää kehitettävään ideaan liittyvää epävarmuutta ja tuottaa tietoa, jota ei muuten saataisi. Kokeilussa syntyy todennäköisesti useita vaihtoehtoja ja suunta muuttuu, kun saadaan lisää tietoa. Kuitenkin koko ajan kuljetaan kohti asetettua päämäärää ja saadaan käytännön tietoa siitä, mikä lähestymistapa toimii parhaiten. (Hassi, Paju & Maila 2015, 10-11.)

Perinteisessä suunnittelemalla kehittämisessä on tyypillistä, että jokaisesta vaihtoehdosta, jota osataan ajatella, tehdään suunnitelma. Jokainen suunnitelma toteutetaan vuorollaan, mikä voi olla hidas ja kallis prosessi. Toisaalta voidaan arvioida suunnitelmia, perustuen olettamuksiin, jolloin voi jäädä huomaamatta jotain olennaista. Kokeilemalla kehittämisessä kokeilun aikana voidaan huomata vaihtoehtoinen toteuttamistapa, jota ei olisi osattu edes ajatella. Kokeilemalla kehittämisen avulla voidaan siis säästää aikaa ja rahaa, ja toisaalta löytää uusia ja innovatiivisia ratkaisuja. (Hassi, Paju & Maila 2015, 9-11.)

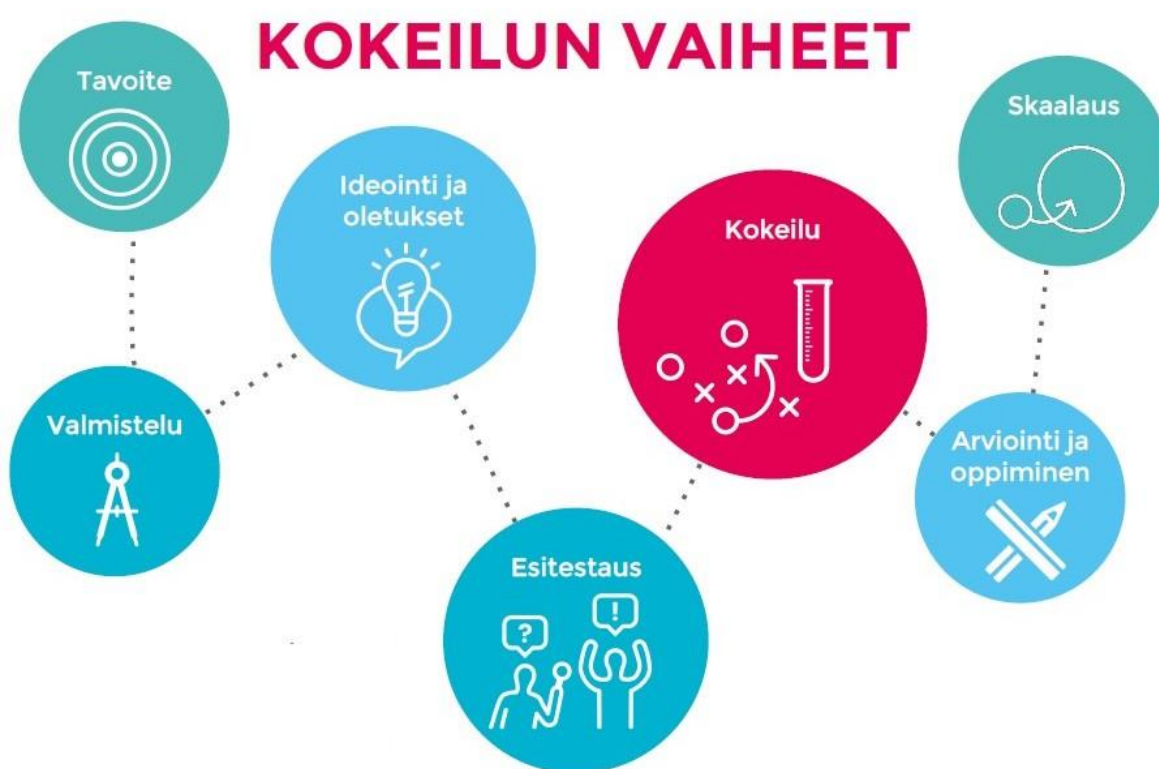
Esimerkkinä kokeilemalla kehittämisestä voidaan käyttää usean tuntemaa vaahtokarkkihaastetta. Ryhmälle jaetaan spagettia, narua, teippiä ja vaahtokarkki. Tavoitteena on tehdä rajatussa ajassa, annetuista materiaaleista mahdollisimman korkea rakennelma, jonka huipulla komeilee vaahtokarkki. On todettu, että parhaiten haasteessa pärjäävät lapset. He lähtevät ennakkoluulottomasti kokeilemaan välittömästi materiaalit saatuaan.

Usean kokeilun kautta he saavat koko ajan lisätietoa materiaaleista ja lopulta saavat aikaiseksi rakennelman. Aikuisilla on toisenlainen lähestymistapa, lähes poikkeuksetta. He suunnittelevat paperilla, tekevät laskelmia ja juuri ennen kuin aika loppuu, he toteuttavat rakennelmansa – huonoin seurauksin. Tehty suunnitelma perustuu olettamuksiin, ja usein lopputulos on kaikkea muuta kuin odotettiin. Vaahtokarkkihaaste osoittaa, että suunnitelmat eivät aina toimi vaan parhaimpaan lopputulokseen päästään kokeilemalla. Suunnittelupohjaista lähestymistapaa tarvitaan, mutta lapsille ominaiselle kokeilulle pitää myös löytää sija, sillä molempia lähestymistapoja tarvitaan. (Hassi, Paju & Maila 2015, 14-16.)

3.3 Kokeilun toteutus

Ennen kuin mitään kokeilua lähdetään suunnittelemaan, kannattaa kysyä ensin kysymys: miksi. Kun vastaus on selvillä, voi suunnittelu alkaa. Kokeilua suunniteltaessa kannattaa pohtia seuraavia asioita: mihin kokeilulla pyritään, mitkä ovat keskeiset, ratkaisua vaativat ongelmat ja mitkä sidosryhmät halutaan mukaan. (Mustonen, Spilling & Bergström 2017, 19.) Lisäksi on tärkeää miettiä jo varhaisessa vaiheessa, miten kokeilun tuloksia kerätään ja miten niitä hyödynnetään. On muistettava, että kokeiluilla yksin ei ratkaista laajoja kokonaisuuksia vaan yksittäisiä ongelmia. (Annala 2015, 11,16).

Kokeilussa on seitsemän vaihetta: tavoitteen asettaminen, kokeilun valmistelu, ideointi ja oletusten teko, esitestaus, varsinaisen kokeilun toteuttaminen, arviointi ja oppiminen sekä viimeiseksi skaalaus. Skaalauksella tarkoitetaan kokeilun tulosten monistettavuutta. Esimerkiksi yhdessä risteyksessä kokeiltu liikennejärjestely ei riitä vetämään johtopäätöksiä koko maan risteyksistä. Isossa roolissa on myös talous. On punnittava, onko skaalauksesta saatava hyöty perusteltavissa siitä aiheutuviin kustannuksiin. (Annala 2015, 17.) Yksinkertaistettuna kokeilun voi jakaa vain kolmeen osaan: testaukseen, oppimiseen ja sopeutumiseen (Haynes, Service, Goldacre & Torgerson 2012, 5).



Kuvio 1. Kokeilun vaiheet Liikennekokeilijan oppaan mukaan (Annala 2015)

Kokeilun aikana on olennaista seurata tuloksia ja ottaa ne huomioon kokeilun edetessä. Näin kokeilu voi vaihtaa suuntaansa alun perin oletetusta. Muistettavaa on, että tämä ei ole epäonnistumista vaan kokeilulle luonteenomaista. Kokeilun tuloksista on hyvä viestiä jo kokeilun aikana mutta varsinkin sen päättyessä viestintä on olennaista. (Berg, Hilden & Lahti 2014, 9; Annala 2015, 15,16; Mustonen, Spilling & Bergström 2017, 7, 8.) Viestimisen suunnittelu ulospäin on suunniteltava huolella. Esimerkiksi Madridissa on tällä hetkellä tilanne, että media ja sen kautta asukkaat mieltävät sanan ”kokeilu” negatiivisena. ”Kokeilu” viestii, että ei ihan tarkasti tiedetä mitä tehdään ja se koetaan julkisen sektorin

toiminnassa huonona. Lisäksi taustalla on kokeilu, joka ei ollut onnistunut, joten sana ”kokeilu” yhdistetään myös epäonnistumiseen. Madridin mediassa onkin tällä hetkellä suotavampaa käyttää sanoja kuten ”testaus” tai ”tutkimus”, vaikka kyse olisi kokeilusta. (Sanz 2018.) Toisaalta, kun kyseessä on ”vain” kokeilu, voi se madaltaa asukkaiden ja päättäjien vastustusta aiheesta (Rohl 2017).

Hyvän viestinnän lisäksi organisaatioissa on pystyttävä ottamaan tulokset myös käyttöön. Tulosten käyttöönotto onkin oppimisen lisäksi kokeilun keskeisimpiä asioita. (Stenvall 2017, 43.)

3.3.1 Esimerkkejä yksinkertaisista kokeiluista

Sinkkukori

Espoossa sijaitsevassa Ison Omenan K-Citymarketissa toteutettiin 2010 – luvun alussa Sinkkukori-kokeilu. Ruokakaupassa käynnistä haluttiin saada hauskempaa ja positiivista asennetta, etenkin ruuhka-aikana. Haluttiin kokeilla, voisivatko asiakkaat tuottaa toisilleen lisäarvoa. Ajatuksena oli, että tarjolla olisi kahdenlaisia koreja, ns. normaaleja ja toisen värisiä, teipeillä varustettuja ”Sinkkukoreja”. Sinkkukorin valitessa asiakas pystyi ilmaisemaan muille kaupassa olijoille olevansa sinkku. Toivottiin, että Sinkkukori voisi luoda spontaania ja positiivista vuorovaikutusta asiakkaiden kesken. Toteutukseen tarvittiin vain muutama sata euroa ja pari päivää korien tilaamiseen. Kokeilulta ei odotettu suuria mutta tulokset yllättivät täysin. Yllätys ei tullut niinkään asiakaskunnasta vaan mediasta, joka tarttui Sinkkukori-kokeiluun. Pian Sinkkukori ja Ison Omenan K-Citymarket olivat puheenaiheena lehdissä, radiossa, tv-uutisissa ja eri keskusteluohjelmissa. Kokeilun markkinointiarvo oli vähintäänkin kymmeniä tuhansia euroja. Median huomiota ei herätetä suunnitelmalla perinteiseen tapaan kokoushuoneissa ja kertomalla ideasta. Ilman kokeiluja, ei ole tilaa kokemuksille tai positiivisille yllätyksille. (Hassi, Paju & Maila 2015, 13.)

Mustin ja Mirrin luksuspesu lemmikeille

Musti ja Mirri – lemmikkieläinkauppa oli vasta käynnistänyt lemmikkieläinten turkinhoito- ja trimmauspalvelun. Kokemuksista tiedettiin, että turkinhoidon peruspalveluille on kysyntää. Tiedettiin myös, että Yhdysvalloissa on tarjolla lemmikeille suunnattuja luksusluokan hemmottelupalveluja, mutta Suomessa tällaista palvelua ei ollut vielä olemassa. Perusturkinhoitopalvelun lisäksi päätettiin tarjota myös hemmottelupalvelua, vaikka lähtökohtaisesti oletettiin, että sille ei olisi nykymarkkinoilla kysyntää. Hemmottelupalvelua tarjottiin kokeilunomaisesti yhdessä Mustin ja Mirrin myymälöistä. Henkilökunta oli hieman epäileväisiä kokeilun suhteen mutta tulokset yllättivät. Kävi ilmi, että monet asiakkaat halusivat ostaa palvelun mutta asiakaskunta ei ollutkaan trimmauksissa normaalisti käyviä koiria vaan

hemmottelupalveluja ostivat lemmikeilleen lyhytkarvaisten koirien omistajat. Hemmottelupesukokeilu johti uuteen liiketoimintaan ja auttoi yritystä ymmärtämään paremmin omaa asiakaskuntaansa. Kokeilun ansiosta pystyttiin entistä paremmin kohdentamaan uudet turkinhoito- ja trimmauspalveluliiketoiminnan palvelut ja osattiin markkinoida niitä perinteistä laajemmalle kohderyhmälle. (Hassi, Paju & Maila 2015, 5.)

3.4 Kokeilut ja tilapäiskäyttö

Kokeilut voivat olla verrattavissa alueiden tilapäiseen käyttöön. Tilapäisellä käytöllä tarkoitetaan kestoltaan määräaikaista ja luonteeltaan kokeilevia käyttöjä (Lehtovuori, Ruoppila 2011, 2). Toisin sanoen toteutetaan tilaan tai alueelle toimintaa ja tarkastellaan, mitä tapahtuu ja mitä voidaan oppia. Tilapäiskäytölläkin on tavoitteet. Tuloksena voidaan saada esimerkiksi lisättyä kaupungin positiivista imagoa ja voidaan vaikuttaa sen kehitykseen. Kuten kokeilutkin, tilapäiset käytöt voivat olla lähes mitä tahansa taiteesta kaupallisiin tapahtumiin ja tilapäiskäyttö voi olla hetkittäistä tai pitempiaikaista, kuten kokeilutkin. Väliaikaiskäyttö luo mahdollisuudet kokeellisuuteen nimenomaan tilapäisyytensä vuoksi. (Lindberg 2012, 1.) Tilapäiskäyttö voi olla kokeilu ja päinvastoin.

Niin kokeiluista kuin tilapäiskäytöstäkin voi seurata pidemmällä aikavälillä pysyviä muutoksia kaupunkirakenteeseen tai toimintatapoihin. Hyvänä esimerkkinä hetkellisestä tilapäiskäytöstä ovat Kansainvälisen autottoman päivän tapahtumat, joita on järjestetty 90-luvun alusta asti ympäri maailmaa. Tempauksiin on usein kuulunut mm. kadun tai parkkipaikkojen valtaukset. Joissain kaupungeissa on katu lopulta otettu osittain tai kokonaan muuhun kuin autojen käyttöön.

3.5 Kokeilut ja taktinen urbanismi

Tactical urbanism on 2010 – luvun alussa nuorten suunnittelijoiden käyttöön ottama käsite, jota on käytetty yhteisnimityksenä erilaisille pop up – toreille, katujen valtauksille ja maalauksille tai esimerkiksi omatoimisille kylttien sijoittelulle (Goodyear 2015). Termi on yleistynyt mutta koska sille ei ole vielä selkeää suomennosta käytetään tässä työssä termin suoraa käännöstä, taktinen urbanismi. Tunnetuin esimerkki, joka voidaan lukea taktiseksi urbanismiksi, on kansainvälisesti tunnettu Parking Day (Goodyear 2015). Taustalla vaikuttaa myös ajatus, että on mielekkäämpää ja tehokkaampaa argumentoida asioiden puolesta tai vastaan oikeiden kokemusten kuin spekulatioiden perusteella (Navazo 2014).

Taktisen urbanismin tavoitteena on tehdä sellaisia toimenpiteitä, jotka muuttavat alueen toimintaa ja sitä, miten ihmiset kokevat ja hahmottavat tilan. Vaikkakin toimenpiteet ovat

väliaikaisia, tarkoituksena on saada aikaan pysyviä muutoksia esimerkiksi toistamalla toimenpiteitä useampaan otteeseen ja miettimällä, miten toimenpiteen saisi pysyväksi. (Berg 2012.) Taktisessa urbanismissa on eroja sen mukaan, ketkä toimenpiteitä toteuttavat. Joskus on erittäin tarpeellista, että toimenpiteet syntyvät täysin riippumattomana, itsenäisenä, esimerkiksi paikallisten asukkaiden toimintana. (Navarette 2018.)

Paikalliset ihmiset ja heidän osuuteensa toteutuksessa sekä suunnittelussa ovat olennainen asia taktisessa urbanismissa. Vaikka taktisen urbanismin toimenpiteitä voidaan monistaa toteutettavaksi muissa kaupungeissa tai maissa, eivät kaikki projektit toimi joka paikassa. On tärkeää tietää, mitä asukkaat toivovat ja tarvitsevat. (Berg 2012.)

Taktinen urbanismi antaa mahdollisuuden testata kaupunkiympäristössä asioita, ilman että tarvitsee tehdä poliittisia tai taloudellisia sitoumuksia (Lydon, Bartman, Garcia, Preston & Woudstra 2012, 7). Taktinen urbanismi on halpaa ja helposti toteutettavissa. Materiaaleina voivat toimia esimerkiksi katumaalit ja -liidut, vanhat auton renkaat, erilaiset istutuslaatikot ja kukkaruukut, kuormalavat, ulkokuonekalut sekä rakennustyömailla käytettävät betoniesteet ja aidat. (Lydon, Garcia, Flynn, Murriente, Wall & Simpson 2016, 18.) Taktisen urbanismin etuna on, että aina voidaan palata alkuperäiseen tilanteeseen, jos ratkaisu ei ole toimiva (Sanz Guerrero Strachan 2018). Toisin sanoen, liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa ei voida käyttää kaikessa enää tekosyynä sitä, että toimenpiteistä syntyy suuret kustannukset. (Navazo 2014)

Taktisen urbanismin avulla pystytään kokeilemaan, kuinka jokin ratkaisu vaikuttaa todellisuudessa. On lähes mahdotonta perinteisellä suunnittelulla huomioida kaikki muuttujat, joita kaupunkiympäristössä voi olla. (Lydon, Bartman, Garcia, Preston & Woudstra 2012, 7-9.) On myös huomattavasti helpompaa tehdä päätöksiä ja ratkaisuja, joissa tarvitaan suuria investointeja, kun taustalla on todellista kokemusta siitä, miten toimenpide vaikuttaa esimerkiksi liikenteeseen (Navazo 2014). Yhtä onnistunutta kohdetta kohden on kuitenkin useita epäonnistuneita projekteja (Berg 2012). Taktiseen urbanismiin kuuluukin epäonnistumisen sietokyky (Goodyear 2015).

Taktinen urbanismi on oikeastaan kokeilua ja oppimista kokeilun tuloksista. On hyvä, että on yhteisymmärrys siitä, mitä lähdetään tavoittelemaan ja tehdään suunnitelma, miten toimitaan. Ennen kuin asiaa on kokeiltu, voidaan kuitenkin puhua vain olettamuksista. Vasta kun tehdään ensimmäinen testi, voidaan katsoa tuloksia, tehdä muutoksia ja testata uudestaan. Tätä jatketaan, kunnes löydetään kaikkia tyydyttävä lopputulos. (Navazo 2014.) Madridissa toimiva suunnittelu- ja konsulttitoimisto Improvistos käyttää työssään taktisen urbanismin menetelmiä. Yleistä on, että he maalavat katuun joitain merkkejä tai esimerkiksi suojatien ja tarkkailevat, miten se vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen. Myös

Madridissa toimiva A PIE, kävelijöiden etujärjestö on käyttänyt katumaalauksia tempauksissaan. (Navarette 2018.)

3.6 Kokeilut ja osallistaminen

Kuntalain (22§) mukaan kunnalla on velvollisuus huolehtia kuntalaisen ja muiden kunnan palvelujen käyttäjien mahdollisuudesta vaikuttaa kunnan toimintaan. Kunta voi kuitenkin vapaasti päättää, miten se osallistumismahdollisuuden järjestää. (Kuntaliitto 2018.) Yhdessä kohderyhmien kanssa toteutettu suunnittelu lisää lopputuotoksen yleistä hyväksyntää. Suunnitteluprosessissa mukana olleet ovat sitoutuneempia yhdessä määriteltuihin tavoitteisiin ja toimiin. Osallistavan suunnittelun avulla voidaan myös löytää uusia ja luovia ratkaisuja. Osallistamisen keinoja on runsaasti mutta niiden käyttö etenkin liikennesuunnittelussa on vajavaista. Vanha suunnittelukulttuuri, jossa osallistaminen käsitetään yleisötulaisuuksien pitämiseksi, on vielä yleistä. (Lusenius 2017, 5, 45-46.)

Madridissa toimivan Paisaje Transversal – suunnittelutoimiston yksi tärkeimmistä työkaluista on ennen varsinaista suunnittelua toteutettu ns. 3D diagnoosi suunniteltavan alueen haasteista ja tavoitteista. Diagnoosissa otetaan huomioon saavutettavuus, liikenne ja miellyttävyys (accessability, mobility, comfort) ja se tehdään tiiviissä yhteistyössä alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa. Paisaje Transversalin toimintatapa noudattaa saman tyylistä kaavaa kuin kokeilulla kehittäminen, jossa lopullisen arvion tilan toimivuudesta antavat loppukäyttäjät. Projektiin kuuluu, että tila tai alue on valmistumisen jälkeen arvioitava ja ihmisten käyttäytymistä tilassa arvioidaan. Tarvittaessa tehdään korjauksia mutta käytännössä niitä on jouduttu tekemään hyvin harvoin. Tämä johtuu alussa tehdystä hyvin perusteellisesta diagnoosista. Kun yhdessä mietitään, mitä haasteita on ja kuinka niitä lähdetään ratkaisemaan, ollaan lopputulokseen lähes aina tyytyväisiä. (Aquire Such 2018.)

Kokeilun avulla kehittämisessä osallistamisella on myös erittäin suuri merkitys. Kokeilua on oikeastaan mahdoton tehdä ilman vahvaa vuorovaikutusta loppukäyttäjien kanssa. Kokeilut voivat johtaa parempiin asiakassuhteisiin, kunhan asiakkaita lähestytään aidosti osallistavin menetelmin, eikä vain esitellä sitä, mitä on suunniteltu jo valmiiksi. (Hassi, Paju & Maila 2015, 11.) Kokeilullisten toimenpiteiden avulla voidaan myös saada liikennetai kaupunkiympäristön suunnitteluun mukaan sellaisia ihmisiä, jotka eivät ole ennen toimintaan osallistuneet (Navazo 2014).

3.7 Liikennesuunnittelu

Liikennesuunnittelulla tarkoitetaan katujen liikennejärjestelyperiaatteiden sekä liikennevirtojen ohjaamisen suunnittelua. Suunnittelulla ratkotaan esim. paljonko varataan tilaa autoliikenteelle, rakennetaanko polkupyörä- ja jalankulkuliikenteelle omat väylät erilleen autoliikenteestä ja mihin sijoitetaan suojatiet ja linja-autopysäkit. Suunnitelma liikenteen järjestelyistä (liikennesuunnitelma) on pohjana katusuunnitelman ja kadunrakennussuunnitelman laadinnassa.

(Turku 2018)

Liikenteessä on lukemattomia määriä muuttujia, joten liikennettä ei voida tutkia laboratorio-olosuhteita jäljitellen. Myös mallinnusten avulla olennainen tekijä, ihmisten käyttäytymisen, jää vajavaiseksi. Lisäksi molempien edellä mainittujen lähestymistapojen avulla saadut tulokset eivät välttämättä riitä perustelemaan päättäjille, mikä liikenteen ratkaisu olisi paras mahdollinen. Kenttäkokeiluista saadut tulokset sen sijaan ovat usein vakuuttavampia ja niihin tukeudutaan liikennejärjestelmistä- ja ympäristöstä päätettäessä helpommin. (Schofer, Chan, 2014, 28-30.)

3.7.1 Kokeilut liikenneympäristössä

Suomessa liikenteen ja viestinnän hallinnonalalla kokeilut nähdään keskeiseksi keinoksi vauhdittaa digitalisaatiota ja uusien liikkumisen palveluiden kehittymistä. Tällä hetkellä hallinnonalalla onkin käynnissä yli sata erilaista kokeilua. (Trafi 2016.) Liikkumiseen liittyvien kokeilujen mahdollisuuksia on valtavasti ja kokeilut ovat erittäin tehokas keino osoittaa, mikä toimii ja mikä ei (Schofer, Chan 2014, 28). Liikenteen infran kustannukset ovat kuitenkin usein suuria, joten harvoin halutaan investoida miljoonia vain kokeiluun. Palveluiden toimintamallien kehittäminen voi siksi olla helpompaa. Valitsemalla tarkkaan kokeilujen kohteet, voimme kuitenkin saada uudenlaista toimintakulttuuria myös liikkumiseen. Tarve löytää uusia, kestäviä ratkaisuja liikkumiseen on ilmeinen ja kokeiluilla voidaan joututtaa uusien ratkaisujen juurruttamista. (Motiva 2018.)

Kenttäkokeilujen tulosten skaalauksessa on tärkeää muistaa, että muiden kaupunkien esimerkit eivät välttämättä suoraan toimi omassa kaupungissa (Schofer, Chan 2014, 30). Se mikä toimii Pariisissa, ei välttämättä toimi Turussa. Tämän vuoksi muiden toteuttamia kokeiluja kannattaa testata ensin itse, ennen kuin skaalataan kokeilu kattamaan koko kaupunkia.

Kokeilut voivat olla kestoaltaan hyvin eri pituisia, muutamista päivistä aina useisiin vuosiin (Annala 2015, 5). Liikkumisen muutokset voivat viedä aikaa, joten tarvitaan myös

pidempiaikaisia kokeiluja. Suurissa inframuutoksissa voi kokemusten perusteella kestää vuosia, ennen kuin ihmiset omaksuvat ne täysin. Hyvänä esimerkkinä ovat uudet kaistajaot. (Norava 2018.) Toisaalta, pienet infran muutokset voidaan omaksua hyvinkin nopeasti ja liikenteessä voivat riittää pienetkin toimenpiteet suuren muutoksen aikaansaamiseksi. Esimerkiksi kadun pelisäännöt muuttuvat täysin, kun se muutetaan tavallisesta kadusta pihakaduksi. (Navazo 2018.) Jos halutaan uusia palveluja, tarvitaan aikaa kokeilun toteuttamiseen. Ihmiset ovat hyvin urautuneita toimimaan tietyllä tavalla. Merkittävien muutosten aikaansaaminen ihmisten käytöksessä vaatii usein aikaa. Esimerkiksi yhteiskäyttöautoja alettiin kokeilla hitaasti ja niiden käytön yleistyminen vei vielä enemmän aikaa. (Aaltonen 2018.)

Mitä enemmän jotakin organisaation osaa tai toimintoa eriytetään toimimaan vain tietyllä tavalla, sitä hankalampaa tätä toimintatapaa on myöhemmin muuttaa. Tämä johtaa siihen, että on vaikeampaa mukautua muutoksiin. Kun ei tiedetä, mihin maailma on menossa tai mitä haasteita tulevaisuus ja teknologiakehitys tuovat tullessaan, on kokeilemisen taito yksi menestyksen avain. (Hassi, Paju & Maila 2015, 8.) Ajatus on sovellettavissa myös liikenneympäristöön. Liikkumisen tarpeet ja toteutustavat kehittyvät huimaa vauhtia. Emme kuitenkaan voi olla varmoja, miten asiat kehittyvät, joten parhaiten selvittää opettelemalla kokeilemaan rohkeasti.

Organisaatiot toimivat melko kaoottisessa ja kompleksisessa todellisuudessa, johon ei ole mahdollista tehdä luonnontieteille tyypilliseen tapaan tarkkaan rajattuja kokeita, joissa muuttujat pidetään minimissä. (Hassi, Paju, Maila 2015, 10) Sama koskee liikennettä. Liikenne on kuitenkin monilta osin ihmisen käyttäytymistä. Siksi liikkumisen kokeiluja suunniteltaessa, voi olla hyödyllistä paneutua käyttäytymistieteelliseen tietoon, (Annala 2015, 32) kuten psykologiaan, antropologiaan ja sosiobiologiaan.

Cotacero, Madridissa toimiva suunnittelutoimisto, tutkii mm. sitä, miten ihmiset käyttäytyvät liikenneympäristössä ja hyödyntävät tietoa suunnittelutyössään (Laminques 2018). Andreas Rohl puolestaan puhui Tampereella vuonna 2017 pidetyssä Walk This Way –seminaarissa ihmisen kokoisesta tilasta, johon vaikuttivat mm. ihmisen tavat aistia ja kokea tilaa (Rohl 2017). Tämä ajatusmalli oli hänen mielestään yksi erittäin olennaisista asioista kaupunkiympäristön suunnittelussa ja rakennettaessa kävely- ja pyöräilylähtöistä ympäristöä.

3.8 Esimerkkejä liikkumisen kokeiluista

Seuraavassa tarkastellaan liikenneympäristössä toteutettuja kokeiluja niin kotimaasta kuin maailmalta.

3.8.1 Liikennevaloista ja merkeistä luopuminen

Saksalaisen Bohmten kylän haasteena oli liikenneturvallisuus. Kylässä asuu vain noin 14 000 ihmistä mutta keskustan läpi ajaa päivittäin noin 13 000 autoa, mukaan lukien raskas liikenne. Pääristeyksessä tapahtui vuosittain noin 50 liikenneonnettomuutta. (Annala 2015, 45.) Raskas liikenne oli Bohmtelle elinehto, joten sitä ei voinut kieltää. Kylän pormestari, Klaus Goedejohann, kuuli jaetun tilan filosofiasta ja vuoden 2008 alussa Bohmten keskusta rakennettiin uudelleen. Liikennemerkkit, liikennevalot, jalkakäytävien korotukset ja katuun maalatut opasteet, kuten suojatiet poistettiin. Ainoana sääntönä on väistää oikealta tulevaa. Pormestarin mukaan tämä on saanut autoilijat hidastamaan vauhtiaan ja tarkkailemaan liikennettä tarkemmin. Esteettömyys on parantunut, mutta on myös niitä, joille muutos on tuonut lisähaasteita. Häviäjiä ovat olleet mm. näkövammaiset, joille jalkakäytävän korokkeet ovat olleet osa turvallista liikkumista ja joille katsekontaktin saaminen autoilijaan on mahdotonta. (The Christian Science Monitor 2018.)

Kustannukset muutoksesta olivat noin 3.3. miljoonaa mutta rahoitus saatiin osittain EU-hankkeesta (The Christian Science Monitor 2018). Keskustan alue koetaan huomattavasti miellyttävämpänä. Liikenneonnettomuuksien määrä pieneni huomattavasti. Lisäksi Bohmte säästää 7000 € vuodessa liikennemerkkien huollosta ja uusimisesta. Mallia on otettu käyttöön myös muissa eurooppalaisissa kaupungeissa, kuten Lontoossa. (Annala 2015, 46.)

3.8.2 Kilometrikorvausten maksaminen työmatkapyöräilystä

Ranskassa haluttiin saada ihmisiä pyöräilemään enemmän terveellisyysystistä. Vuonna 2014 Ranskan Ympäristö- ja energiaministeriö toteutti kokeilun, johon valittiin 20 yritystä. Työntekijöitä yrityksissä oli yhteensä 10 000. Kuuden kuukauden ajan työntekijöille maksettiin 25 senttiä poljettua kilometriä kohden. Kokeilun aikana työmatkapyöräilijöiden määrä kaksinkertaistui. Pyörän käyttö vaihteli kuitenkin paljon vuodenajasta riippuen. Työmatkapyöräilevät henkilöt lisäsivät myös vapaa-ajalla tapahtuvaa pyöräilyä. Kuuden kuukauden aikana vähennettiin päästöjä noin 2,7 hiilidioksiditonnin verran. (Annala 2015, 49-50.) Ranskassa otettiin vapaaehtoinen kilometrikorvaus työmatkapyöräilystä käyttöön vuonna 2015 (Poljin 2015).

3.8.3 Muutokset liikennejärjestelyihin New Yorkissa

Manhattanin Broadwayllä oli ollut jo vuosia suuria liikenneluuhkia ja paljon liikenneonnettomuuksia. Alueella on paljon jalankulkijoita, etenkin turisteja, mutta tilaa ihmismassoille ei ole riittävästi. Vuonna 2008 New Yorkin kaupunki toteutti suuren muutoksen Broadwaylle.

Nelikaistainen tie muutettiin kaksikaistaiseksi ja kadulle muodostettiin pieniä puistoja, joissa ihmiset voivat istuskella ja viettää aikaa. Kaikki tämä toteutettiin maalien, ruukkuis-
tutusten ja ulkokalusteiden avulla. Taustana muutokselle oli liikenneonnettomuuksien suu-
ren määrän lisäksi vuosi aikaisemmin toteutettu kysely, jossa asukkaat kaipasivat kaupun-
kiin lisää tilaa oleskella. Esimerkiksi 89 % Time Squaresta oli teiden ja autoille tarkoitetun
tilan peitossa. (Pedestrian and Bicycle Information Center 2018.)



Kuva 1: Broadway Boulevard (Kuva: Jose Luis Sanz Guerrero Strachanin esityksestä)

Yhtenä muutosta helpottavana asiana oli, että koska muutokset on tehty kevyesti, voidaan aina palata aikaisempaan vaihtoehtoon (Sanz Guerrero Strachan 2018). Muutosten ansi-
osta alueen liikenneonnettomuudet vähenivät 35 % ja liikenteen sujuvuus parani. Lisäksi
alueen yritykset ovat hyötäneet muutoksesta, sillä kyselytutkimuksen mukaan 42 % kyse-
lyyn vastanneista alueen asukkaista myöntää tekevänsä ostoksia naapurustossa useam-
min kuin ennen muutosta. 2010 New Yorkin kaupunki päätti tehdä liikenteen muutoksista
pysyviä. (Pedestrian and Bicycle Information Center 2018.) Saman tyyliä muutostoi-
menpiteitä on tehty myös muissa yhdysvaltalaisissa kaupungeissa, kuten Philadelphiassa ja
San Fransiscossa (Merker, Risom, Muessig, Andersen & Ye 2016, 11, 22).

3.8.4 Witrafi Oy:n Rent-a-park - kokeilu Fiksun Kalasataman alueella

Helsingin Kalasataman aluetta on vuodesta 2014 kehitetty älykaupungiksi. Hanketta on
kutsuttu Fiksuksi Kalasatamaksi. Kehitystyössä on luotu uusia menetelmiä fiksurien ratkai-
sujen tekemiseen. Nopeiden kokeilujen ohjelma on yksi näistä ratkaisujen tekemisen kei-
noista. Nopeita kokeiluita toteutettiin vuosina 2015 – 2017. Yksi kokeiluista liittyi pysäköin-
tipaikkojen vertaisvuokrauspalveluun. (Mustonen, Spilling & Bergström 2017, 3,16.) Halut-
tiin selvittää, onko pysäköintipaikkojen vertaisvuokrauspalvelulle kysyntää ja samalla

saada vastausta, onko tällaisesta palvelusta apua kaupunkien pysäköintipaikkaongelmaan. Pysäköintipaikkojen kokonaistarvetta on vähennettävä ja toisaalta pysäköintipaikan etsimisestä syntyy myös mittava osa kaupunkiliikenteen päästöistä. Palvelun tarjoajana toimi Witrafi Oy:n Rent-a-park, joka toi pysäköinnin vertaisvuokrauspalvelun ensimmäisten joukossa Pohjoismaihin. (Fiksu kalasatama 2017.)

Kokeilussa avattiin pysäköintipaikkojen omistajien käyttämättömät tai vajaalla käytöllä olevat paikat kaikkien autoilijoiden varattavaksi. Palvelun avulla autoilija löysi vapaan pysäköintipaikan, varasi sen ja ajoi suoraan paikalle määränpäässään. Kokeilu toteutettiin koko Helsingin alueella mutta Kalasatama toimi yhtenä keskeisenä testialueena. Kokeilun aikana kerättiin käyttäjäpalautetta. Käyttäjiltä haluttiin oppia erityisesti, houkutteleeko Kalasatama tai vastaavat alueet joustavien pysäköintipaikkojen varaajia. Lisäksi haluttiin selvittää, minkälaisiin tarkoituksiin paikkoja tarvitaan, liityntäpysäköintiin, työaikaiseen pysäköintiin, pidempiaikaiseen pysäköintiin tai pysäköintiin tapahtumien ajaksi. Tärkeää oli myös käyttäjäkunnan kasvattaminen ja teknisten palveluiden kehittäminen. (Fiksu kalasatama 2017.)

Kokeilun aikana huomattiin, että Kalasataman alueella palvelulle ei vielä ollut suurta kysyntää. Rent-a-park - palvelua on kuitenkin kehitetty edelleen. www.rentapark.fi – sivusto toimii markkinapaikkana ja palvelua voi käyttää missä päin Suomea tahansa. (Siitonen 2018.)

3.8.5 Muut kevyen infran ratkaisut ja tilapäisjärjestelyt

Kevyillä infrastruktuuriratkaisuilla ja tilapäisjärjestelyillä voidaan helposti testata toimenpiteen toimivuutta tai niiden avulla voidaan kampanjoida ja kiinnittää huomiota epäkohtiin. Vaikka toimenpiteet olisivat samoja, on eroa sillä, mitä tavoitellaan. Kampanjoinnissa tavoitteena on usein mielipiteisiin vaikuttaminen. Halutaan nostaa asioita esille ja levittää tietoisuutta. Kokeilulla puolestaan on tavoitteena oppia ja saavuttaa uutta tietoa. Datan keruu kokeilun vaikutuksista on olennaista.

Etelä-Amerikan kaupungeissa on tehty paljon kokeiluja, osittain siitäkkin syystä, että taloudelliset resurssit ovat pienet. Sao Paolossa toteutetaan sunnuntaisin suojatut pyörätiet eristämällä yksi kaista huomiotolpilla vain pyöräilijöiden käyttöön. Kaista on maalattu mutta arkipäivisin sitä käyttävät myös autot. (Rohl 2017.) Madridissa Euroopan liikkuajan viikolla 2015 osa kaupungin läpi kulkevasta merkittävistä kulkureitistä, Paseo el Pradosta, eristettiin vain jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön. Nykyisin toimenpide toistetaan joka sunnuntai. (Corral 2018.) Tilapäisratkaisusta kerätään dataa ja tarkkaillaan liikenteen

muutoksia. Pitkään jatkuvilla mutta silti tilapäisten ratkaisujen avulla voidaan tarkkailla myös asenteiden muutoksia.



Kuva 2. Adreas Rohlin esimerkkejä tilapäisestä infrastruktuurista Velo Finland ja Walk this Way – seminaarissa 2017. Kuvakaappaus 12.9.2018 (YouTube 2018)

3.8.6 Tiheän vuorovälin metroliikenne Matinkylään

Huhtikuussa 2018 Helsingin Seudun Liikenne – HSL kokeili tiheämpää vuoroväliä metroliikenteessä. Kokeilu toteutettiin yhden aamun aikana, 5.4. Kaikki metrojunat ajettiin Espoon Matinkylään asti 2,5 minuutin vuorovälillä 5 minuutin sijaan. Kokeilusta saatiin arvokasta tietoa metroliikenteen häiriöherkkyydestä ja siitä, miten häiriöherkkyyttä voidaan pienentää. Kokeilusta saatujen tietojen perusteella pohditaan, onko tiheämpään vuoroväliin siirtyminen mahdollista. (HSL 2018)

3.8.7 Turun seudun joukkoliikenne Fölin kokeilu Turku – Kuhankuono linjasta

Kuhankuono on osa Kurjenrahkan kansallispuistoa ja se sijaitsee Fölin liikennöintialueen ulkopuolella. Kuhankuonon retkeilyalueelle oli kuitenkin haasteellista kulkea joukkoliikenteellä, joten eri osapuolet miettivät yhdessä, voisiko Föli tuoda ratkaisun ongelmaan. Kesällä 2018 toteutettiin kokeilu, jossa Föli-bussit liikennöivät Turusta Kuhankuonon

retkeilyalueelle päivittäin viitenä edestakaisena vuorona. Kokeilu toteutettiin koulujen kesäloman aikana. (Föli 2018.) Palautteen ja käyttäjämäärien perusteella kokeilua on suunniteltu jatkettavan kesällä 2019, kesäaikataulukauden eli touko-syyskuun ajan (Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan talousarvioesitys vuodelle 2019).

4 VIERAILU MADRIDIIN

4.1 Vierailun tarkoitus

Osana opinnäytetyötä toteutettiin vierailu Madridiin. Madrid on CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen partnerikaupunki. Madridissa toteutetuista toimenpiteistä voidaan saada oppia ja ideoita myös Turkuun. Vierailu toteutettiin 1.10. – 17.10.2018. Tuona aikana haastateltiin kymmentä henkilöä, joista kolme oli Madridin kaupungin edustajia ja loput yksityisyriyksissä olevia kaupunki- ja liikennesuunnittelijoita sekä alan asiantuntijoita. Lisäksi sähköpostitse oltiin yhteydessä yhteen kaupunki- ja liikennesuunnittelijaan. Vierailun aikana tutustuttiin myös kuuteen Madridin kaupungissa toteutettuun projektiin.

4.2 Madridin kaupungin taustaa

Madridin kaupungin alue on ollut asutettuna esihistoriallisesta ajoista lähtien. Espanjan pääkaupungiksi Madrid nousi 1500 – luvun puolivälin jälkeen. Tällä hetkellä kaupungissa asuu yli kolme miljoonaa asukasta. (Madrid 2018.) Historiallisen rakenteensa vuoksi esimerkiksi valtaväylät ovat itä - länsisuuntaisia. Kuninkaan linna on sijainnut Madridin länsipuolella ja kaupunki on laajentunut itään päin. Nyt kun Madridin kävelyalue verkostoa laajennetaan, tavoitellaan mm. pohjois – eteläsuuntaisen liikenteen lisäystä tai oikeammin liikennevirtojen tasaamista. (Sanz Guerrero Strachan 2018.)

Toisen maailmansodan jälkeen Madrid alkoi laajentua. Laajentumisen myötä kaupunki myös autoistui 1950 – 60 luvulla ja 1960 – luvulla tehtiin valtateiden yleiskaava. Madridiin tuli jokaisesta ilmansuunnasta valtateitä ja lisäksi tehtiin kehäväyliä. Valtateiden maa-alueena käytettiin viheralueita, jotka olivat tuohon aikaan halpaa maata. Tämän kehityssuunnan vuoksi Madrid on yhä edelleen hyvin autovaltainen kaupunki. Asiaa pyritään korjaamaan nyt. (Sanz 2018; Corral 2018.)

Kaupungin laajentuminen ja valtateiden rakentaminen aiheuttivat puolestaan ns. epävirallisten alueiden syntymistä nimenomaan valtateiden varsille (Galliana 2018). Francon ajan jälkeen syntyi liikkeitä kuten ilmaisun vapautta korostava La Movida Madrileña ja talon valtauksia tekevä Okupa. Talon valtauksia harjoitettiin puhtaasti myös taloudellisten haasteiden vuoksi. (Sanz 2018; Corral 2018.)

1980 – 90 – luvulla taloustilanne parani ja kaupunkisuunnittelu kukoisti. Tuona aikana alettiin tehdä puistoja, julkista tilaa, ns. Eurooppalaista kaupunkia. (Lopez de Lucio 2018.) Kaupungin alueelle syntyneet epäviralliset alueet remontoitiin ja virallistettiin. Tuolloin alkoi myös muiden liikennemuotojen kuin autoilun suosiminen. Huomattiin, että autoille ei ole rajattomasti tilaa. (Galliana 2018.) 1990 – luvulla oltiin kuitenkin vielä tilanteessa, jossa

Madrid oli autoilijoiden kaupunki ja eikä kävelijöillä katsottu olevan merkitystä. Vuosikymmenen puolivälissä perustettiin etujärjestö kävelijöille. Perustajina olivat naapurustot, aktiiviset liikemiehet ja ekologit. Kävelyjärjestö on saanut aikaan sen, että kävelystä puhutaan julkisissa keskusteluissa ja se otetaan ainakin osittain huomioon liikennesuunnittelussa. Järjestön toiminta on ollut suoraa toimintaa, kuten katujen valtauksia tai juliste ja tarrakampanjoita. Toiminta jatkuu edelleen mutta resurssit ovat tällä hetkellä pienet, aktiivijäseniä on vain seitsemän. (Navarette 2018.)

Vuosina 2007 – 2017, Madridissa yleistivät naapurustojen tekemät projektit. Syntyi paljon kohteita, jotka eivät varsinaisesti olleet laittomia mutta eivät täysin hyväksytyjäkään. Jostain alueista oli selkeitä erimielisyyksiä viranomaisten kanssa. (Navarette 2018.) 2010-luvun tienoilla konsultti- ja suunnittelutoimistoilla oli haastava vaihe. Yksi keino selviytyä oli tehdä yhteistyötä naapurustojen kanssa. Toimistot tekivät töitä ilmaiseksi, osittain toimintaa voisi verrata jopa aktivismitoimintaan. Jotkut toimistot saivat Madridin kaupungilta pieniä korvauksia tai esimerkiksi mahdollisuuksia osallistua seminaareihin, solmia verkostoja ja esitellä toimintaansa. Samalla toimistot loivat uudenlaisia tapoja toimia ja suunnitella. (Valezquez 2018.)

4.3 Madridin kaupunkisuunnittelu

Kaupunkisuunnittelun haasteena tällä hetkellä on, ettei ole selkeää visiota mitä tavoitellaan. Madridin yleiskaava on peräisin vuodelta 1997. Sen jälkeen ei ole ollut yhteisiä istusseja saada kaiken kattavaa kaavaa, vaan on toimittu poikkeuslupien avulla. Vaikka alun perin poikkeukset ovat olleet tarkoitettu pienimuotoisempiin toimenpiteisiin, on poikkeusluvilla toteutettu yhä suurempia hankkeita. (Lopez de Lucio 2018.) Sama tilanne on myös Madridin itsehallinnollisella alueella, jossa asuu noin 6 – 7 000 000 asukasta. Kunnat tekevät suunnitelmia yksin, ilman yhteistyötä muiden kuntien kanssa. Useilla Espanjan itsehallintoalueilla on alueellinen kaava ja pitkäjänteiset alueelliset suunnitelmat, joihin sitoudutaan yhdessä. (Galliana 2018.) Uusia haasteita kaupunkisuunnitteluun tuo myös lisääntyvä turismi (Mena 2018). Useat erilaiset haasteet hankaloittavat muutoksen johtamista. On helpompaa keskittyä pienempiin alueisiin kerralla (Velazquez 2018.)

Madridin kaupungin kaupunki- ja liikennesuunnittelua ohjaavat kuitenkin strategiset tavoitteet. Etenkin 2017 kaupungin valtuuston hyväksymä Plan A for Air Quality and Climate Change antaa paljon mahdollisuuksia vaikuttaa liikennesuunnittelun avulla. Sen avulla voidaan perustella tehokkaasti esimerkiksi yksityisautoilun rajoittamista ilman suurta vastustamista. (Sanz 2018.) Plan A on kattava tavoiteasiakirja kasvihuonekaasujen ja hiukkaspäästöjen vähentämiseksi Madridissa. Liikenteen päästöjä pitää sen mukaan vähentää 50 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2012 tasoon verrattuna. Tavoitteissa mainitaan

moottoriajoneuvoliikenteen vähentäminen ja julkisten tilojen parantaminen ja lisääminen. (Balaguer 2018.) Madrid on myös hyvin tiivis kaupunki, jossa noin 80 % asukkaista asuu kaupunkialueella, hyvien joukkoliikenneyhteyksien päässä. Kaupunki on erittäin potentiaalinen kohde kestävän liikkumisen lisäämiseen. (Lopez de Lucio 2018.)

Madridin kaupungin yhtenä päätavoitteena liikennesuunnittelussa on lisätä kävelyä ja laajentaa kävelyaluetta muuallekin kuin pääväylille (Mena 2018). Jalankulun lisäämistä ohjaava asiakirja on vuonna 2012 tehty Strategia jalankulkuväylien verkoston perustamiseksi Madridin keskustan alueelle (Sanz Guerrero Strachan 2018). Etenkin turistit käyttävät vain tiettyjä reittejä kävelyyn ja kulkevat lyhyitäkin matkoja metrolla, mikä puolestaan kuormittaa metroverkostoa. Kaupunki haluaisi siirtää liikkumisen maan päälle, jolloin erilaiset palvelujen tarjoajatkin hyötyisivät. Madrid on kuitenkin melko kompaktin kokoinen kaupunki kävelemiseen. (Mena 2018.)

Kaupunki vastaa suunnittelusta itse mutta on yleistä, että kaupunki tilaa suunnittelun asiaan erikoistuneelta yritykseltä ja vain valvoo työtä. Esimerkiksi Strategia jalankulkuväylän perustamiseksi teetettiin yrityksellä, joka on erikoistunut kestävään liikkumiseen ja pystyy samalla toteuttamaan suunnittelun osallistamisprosessin. (Sanz Guerrero Strachan 2018.) Ehkä tämä on osasy siihen, miksi kaupungissa on tehty projekteja uusilla tavanomaisesta poikkeavilla menetelmillä. Madridin kaupungissa suunnittelutyö on kuitenkin melko perinteistä. (Velazquez 2018.)

4.3.1 Osallistaminen Madridissa

Madridissa on käytössä melko samanlaisia käytäntöjä osallistamisen suhteen kuin Turusakin. Ennen suunnittelua järjestetään työpajoja osallisille ja työn edetessä pidetään keskustelutilaisuuksia. Huomattavana erona Turkuun on, että Madridin kaupungissa on otettu käyttöön asukkaille tarkoitettu palvelu kaupungin omilla nettisivuilla, jossa he voivat ehdottaa toimenpiteitä, mihin tahansa kaupungin palveluun tai kaupunkiympäristöön liittyen. Jos ehdotus saa 30 000 kannatusta, ottaa valtuusto ehdotuksen käsittelyyn. Menetelmää on kritisoitu siitä, että jotta saadaan 30 000 kannattajaa, pitää toimenpidettä markkinoida ja se on hankalaa. Toisaalta valtuuston käsittelyn tuloksiin ja perusteluihin ei olla aina tyytyväisiä ja se voi aiheuttaa riitatilanteita. (Corral 2018.)

Viimeisen noin kolmen vuoden aikana on myös yleistynyt käytäntö, että suunnittelukilpailua järjestettäessä kilpailun kriteerit päätetään osallistavia menetelmiä hyödyntäen, esimerkiksi naapuruston kanssa. Kilpailutyöt arvioi tekninen tuomaristo, johon kuuluu myös asukkaiden edustaja. Kun tekninen tuomaristo on valinnut parhaat työt, asukkaat

äänestävät voittajan. Äänestys toteutetaan kuten vaalit. Äänestäjiä on ollut 200 – 300 000, riippuen suunniteltavasta kohteesta ja sen sijainnista. (Mena 2018.)

Madridissa järjestetään myös kansanäänestysten kaltaisia vaalitapahtumia, joissa esimerkiksi kysytään, mitä elementtejä rakennettavalle alueelle halutaan. Esimerkiksi Gran Vian jalankulkualueen laajentamisesta järjestettiin äänestys, jossa tiedusteltiin, mitä laajennettavalta alueelta halutaan. (Corral 2018.) Yritysyhteistyölle puolestaan on käytössä Foro de Emperass, yritysfoorumi, jonne Madridin kaupunki ilmoittaa hankkeitaan. Yritykset voivat sitä kautta ilmoittautua tietyn hankkeen yhteistyökumppaneiksi tai sponsoreiksi. (Mena 2018.)

Tällä hetkellä Madridissa on meneillään projekti, Imagine Madrid, jossa tavoitteena on parantaa julkista tilaa osallistavalla suunnittelulla. Hankkeessa on valittu ehdotusten perusteella yhdeksän aluetta, joita kehitetään kokeilullisia menetelmiä hyödyntäen yhdessä asukkaiden ja alueen käyttäjien kanssa. Valituissa paikoissa korostuu alueiden identiteetti, myys ja alueille halutaan kokeilujen kautta löytää oma identiteetti. (Mena 2018.)

4.4 Kohdetutustumiset

Kaupungin strategiat ja tavoitteet ovat luonnollisesti vaikuttaneet siihen, mitä on haluttu kehittää. Osa toimenpiteistä on toteutettu niin sanotusti alhaalta ylöspäin, kuten esimerkiksi naapurustojen toimesta toteutetut projektit. Naapurustoilla tarkoitetaan saman tyyppisiä toimijoita kuin Suomessa kaupunginosayhdistykset. Joissain kohteissa kaupunki on luonut tai tarjonnut puitteet mutta toiminta syntyy loppukäyttäjien toimesta. Joissain kohteissa puolestaan kaupunki päättää, miten toimitaan. Tällaisistakin tapauksista on kuitenkin olemassa esimerkkejä, joita ei ole suunniteltu perinteisesti vaan esimerkiksi kokeilullisin menetelmin.

4.4.1 Matadero

Matadero on Madridissa sijaitseva entinen teurastamo. Se on rakennettu 1900 – luvun alussa ja se palveli teurastamona aina 1990 – luvulle asti. Tämän jälkeen tilat jäivät tyhjiksi. 2000 – luvun alussa Madridin kaupunki päätti valjastaa alueen taiteen, kulttuurin ja kokeilullisen toiminnan tilaksi. Kaupunki remontoi tilat ja ylläpitää niitä. Tiloja voivat käyttää esimerkiksi paikalliset yhdistykset vapaasti. Kaupunki tarjoaa tilat ja käyttäjät luovat sisällön. Matadero muokkautuu ja kehittyy käyttäjien tarpeiden mukaan. Se on avoinna lähes kokonaan myös öisin. Palveluja ei ole mutta alueella voi kuljeskella vapaasti. Tiloissa on ilmaisia taidenäyttelyitä, esityksiä, erilaisia tapahtumia ja työpajoja. (Velazquez 2018.) Matadero on tyyliltään verrattavissa Tampereen Väliaikaiseen Hiedarantaan, joka

muuttuu ja rakentuu koko ajan uudelleenlaiseksi. Hiedaranta koostuu vanhoista tehdasrakennuksista, jotka Tampereen kaupunki avasi kaupunkilaisten käyttöön. (Väliaikainen Hiedaranta 2018)



Kuva 3. Matadero Madrid (Kuva: Marja Tommola)

Liikkujan viikolla 2016 kävelyn edistämisyhteistyö A PIE järjesti tempauksen Mataderon edustalla ja maalasi katuun suojatien. Tempaus ei tietyksyt ole kuitenkaan aiheuttanut pysyviä toimenpiteitä. (Navarette 2018.)

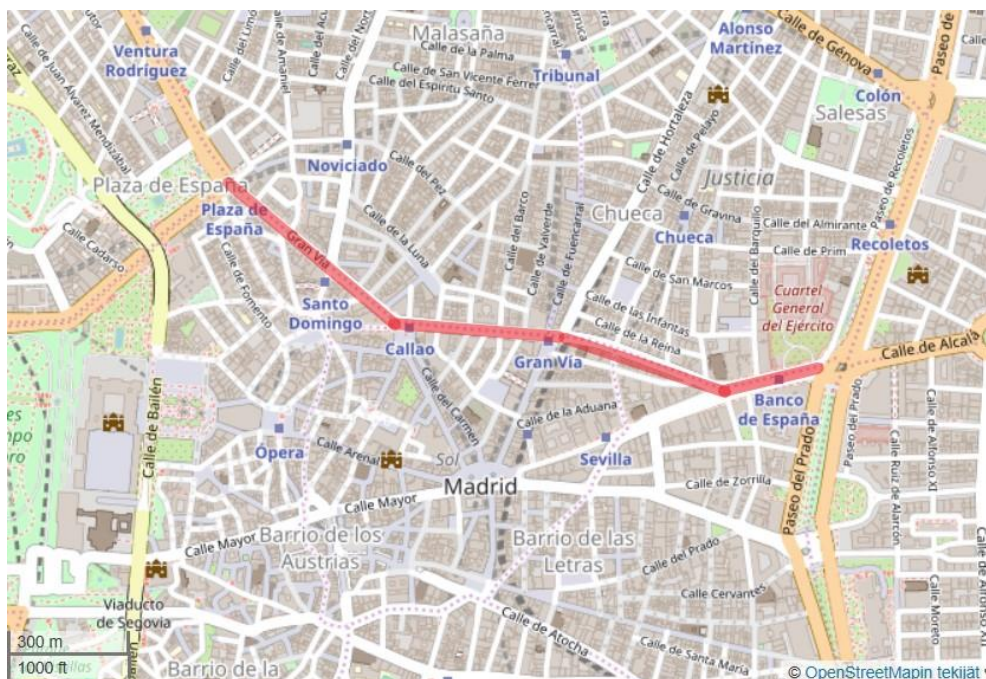


Kuva 4: Tempaus Matadero Madridin edustalla Euroopan liikkujan viikolla 2016 (Kuva: A PIE Association)

4.4.2 Gran Via ja Paseo el Prado

Gran Via on Madridin läpi itä – länsi-suuntaan kulkeva pääkatu. Euroopan liikkujan viikolla 2016 tehtiin tempaus, jossa yksi kadun kaistoista aidattiin jalankulkijoiden käyttöön. Joulukuussa 2016 kaupunki päätti kokeilla yhden kaistan poistamista pidemmäksi aikaa. Yksi kaista aidattiin jalankulkijoille 40 päivän ajaksi. Tuona aikana mitattiin mm. liikenteen

määriä ja ilman laatua. Moottoriliikenne väheni ydinkeskustasta noin 40 % ja ilma laatu parani 50 %. Vuonna 2017 kokeilu toistettiin jälleen joulukuussa 40 päivän ajan mutta toisenlaisella kaistajaolla. Tulosten perusteella tehtiin päätökset ja yksi kaista päätettiin ottaa pysyvästi jalankulkijoiden käyttöön. Työt aloitettiin maaliskuussa 2018 ja työn pitäisi valmistua vuoden 2018 loppuun mennessä. (Corral 2018.)

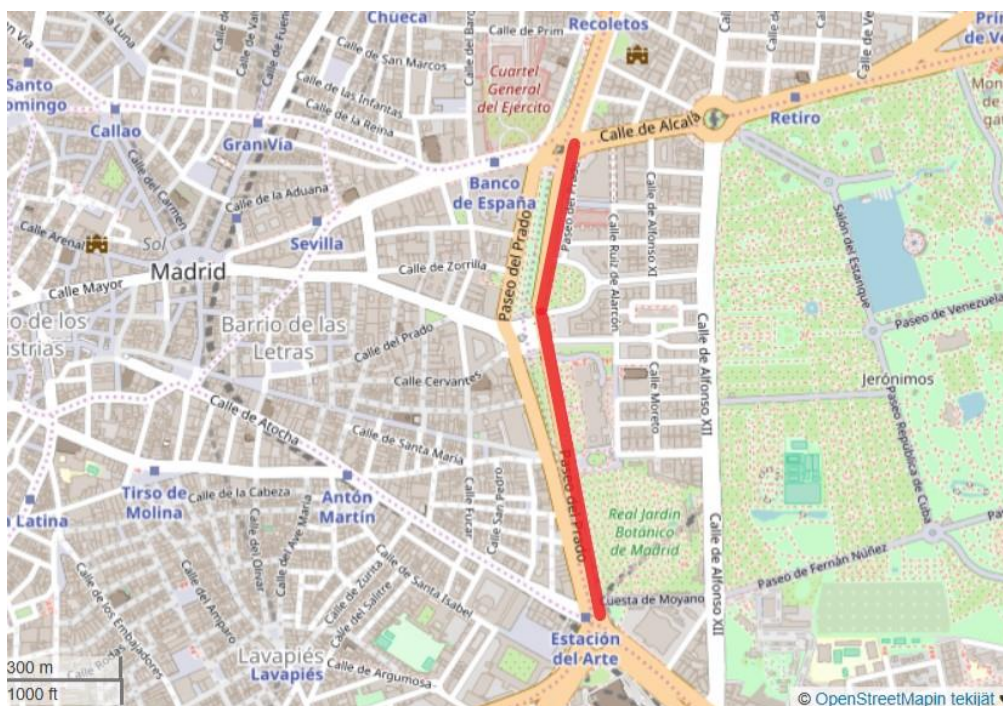


Kuvio 1. Gran Vía kartalla (Kartta: OpenStreetMap®)



Kuva 5: Gran Vian työmaa (Kuva: Marja Tommola)

Gran Vian tuloksia hyödynnetään myös muissa muutostarpeessa olevilla kaduilla Madridissa (Coral 2018). Paseo el Prado on suuri Madridin läpi kulkeva väylä pohjois-etelä -suunnassa. Tien osalla, joka kulkee lähellä keskustaa, on tarpeen tehdä suuria muutoksia viihtyisyyden ja ilmanlaadun parantamiseksi. Lisäksi Madrid on hakenut Unescon World Heritage Site -statusta Retiron alueelle, jonka vierestä Paseo el Prado kulkee. Jos hakemus hyväksytään, pitää tehdä suunnitelma, miten alue suojellaan liialta kulumiselta. Paseo el Paradolla aiotaan hyödyntää Gran Vian mallia. Tiellä aidataan kaistoja, muutetaan kaistarakennetta ja selvitetään kokeilemalla, mikä ratkaisu toimii parhaiten. (Sanz Guerrero Strachan 2018.)



Kuvio 2. Paseo el Prado kartalla (Kartta: OpenStreetMap®)

4.4.3 Calle Galileo

Calle Galileo on katu tiiviissä kaupunginosassa Madridin keskustasta pohjoiseen. Alueen asukkaat olivat toivoneet oleskelutilaa asuinalueelle. Tarkoitus Calle Galileolla oli sulkea yksi pieni kadunväli ja toteuttaa asukkaiden toive. Toimenpide oli osa laajempaa suunnitelmaa, jossa oli tarkoitus rauhoittaa katuja liikenteeltä. (Sanz Guerrero Strachan 2018.) Suunnitelman oli tehnyt liikennesuunnitteluun erikoistunut Hecate Ingenieria ja kaupunki toteutti sen. Kaupunki ei kuitenkaan noudattanut suunnitelmaa, vaan teki siihen muutoksia, jotka aiheuttivat ongelmia. Calle Galileo oli suunnitelman mukaan vasta viides toteutettavista muutoksista, mutta se tehtiin ensimmäisenä. Liikenne ei siinä vaiheessa kulkenut tavalla, jota se noudatti laajemmassa suunnitelmassa, joten on ymmärrettävää, että

Calle Calileon suunnitelma herätti paljon vastustusta. (Núñez 2018.) Tuloksena oli kompromissi, jossa osa kadusta ja parkkipaikat otettiin yhteiseksi tilaksi, mutta yksi kaista jätettiin läpiajoa varten (Sanz Guerrero Strachan 2018).

Calle Galilei on toteutettu New Yorkin malliin, eli sellaisilla materiaaleilla, jotka voi tarvittaessa poistaa tai siirtää (Sanz Guerrero Strachan 2018). Projektille oli suunnitelmien mukaan tarkoitus järjestää arviointi vuoden jälkeen toteutuksesta mutta sitä ei kuitenkaan ole tehty. Tällä hetkellä projekti on tietynlaisessa välitilassa. Siihen ei olla tyytyväisiä mutta ei olla kuitenkaan mietitty jatkotoimenpiteitä. (Núñez 2018.)



Kuva 6: Calle Galileon järjestelyt (Kuva: Marja Tommola)

4.4.4 Moottoriliikenteen rajoittaminen Madridin historiallisessa keskustassa

Marraskuun 25. päivä 2018 aloitetaan moottoriliikenteen rajoittaminen Madridin historiallisessa keskustassa. Ajo moottoriajoneuvoilla sekä pysäköinti alueelle on sallittu vain alueella asuville ja julkisen liikenteen ajoneuvoille. Historiallisessa keskustassa ei ole kadunvarsipysäköintiä, vaan pysäköinti on sallittua vain varatuilla alueilla, kuten parkkihalleissa. Aukkaat ovat ilmoittaneet autojensa rekisteritunnukset, jotka on ohjelmoitu valvontaan. Tilapäisiä lupia on myös saatavissa. Alueelle ajettaessa väylillä sekä alueen pysäköintitaloissa on valvontakameroita. Kameran on synkronisoitu niin että ne rekisteröivät alueelle ajajat ja vertaavat niitä pysäköintihalleihin ajajiin. Jos auto ajaa halliin, asia on kunnossa

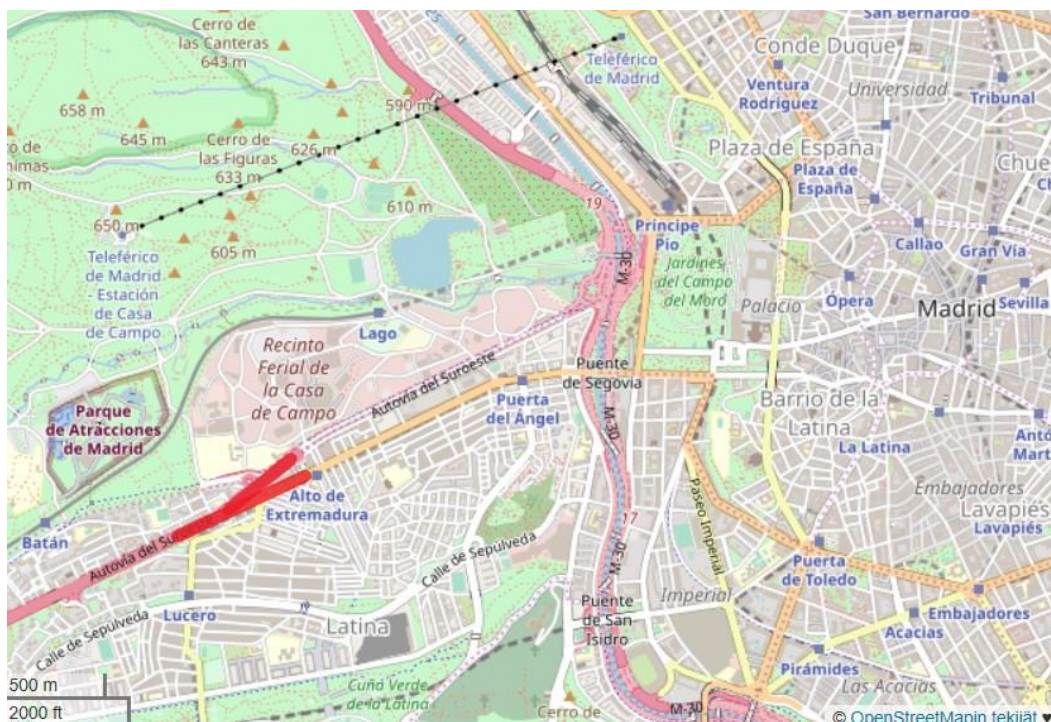
mutta jos auto ajaa vain alueen läpi, auton rekisterinumeron perusteella ajoneuvon omistajalle lähetetään sakko. Järjestelmä on kallis mutta sitä on kokeiltu kahdella pienemmällä alueella jo muutamia vuosia sitten ja tulokset ovat olleet lupaavia. (Sanz Guerrero Strachan 2018.)

Moottoriliikenteen rajoittaminen on ollut kokeilullista kehittämistä. Kehitystyö aloitettiin muutamia vuosia sitten. Oli selvää, että moottoriliikennettä pitää rajoittaa tietyillä alueilla mutta ei ollut suunnitelmaa siitä, mikä olisi paras keino toteutukseen. Rajoittamisia tehtiin pienillä alueilla ja seurattiin, miten valvonta onnistuu. Toimenpiteet täsmentyivät kokeilujen edetessä. Lopulta on päädytty laajentamaan moottoriliikenteen rajoittaminen yllä mainitussa muodossa koko historiallisen keskustan alueelle. Toteutusta seurataan tiivistä ja järjestelmää muokataan tarvittaessa. (Sanz Guerrero Strachan 2018.)

4.4.5 Paseo de Extremadura

Paseo de Extremaduran valtatie on lounaasta saapuva väylä Madridin keskustaan. Noin puolitoista kilometria ennen Madrid Ríoa moottoritie haarautuu jatkuen Paseo de Extremadura maan päällä ja moottoriliikenteen väylänä maan alla. Noin kymmenen vuotta sitten tehtiin suuri remontti, jossa monet valtatiet laitettiin kulkemaan maan alitse, jolloin myös kyseinen haarautuma tehtiin. Haarautumiskohdassa on kuitenkin paljon asutusta ja moottoritie kulkee joissain kohdin todella lähellä asutusta. Lisäksi Paseo de Extremadura on monikaistainen väylä, jossa kaupungin keskustaan ajava henkilöautoliikenne on suurta. Liikkujan viikon 2018 lauantaina toteutettiin kokeilu, jossa yksi kaista haarautumiskohdasta poistettiin käytöstä. Lisäksi Paseo Extremadura oli noin kilometrin matkalta sallittu vain joukkoliikenteelle. (Coral 2018.)

Toimenpiteestä tiedotettiin paikallismedioissa ja kaupungin sivuilla viikko ennen Euroopan liikkujan viikkoa. Järjestelyistä ennustettiin mediassa kaaosta, kuten muistakin henkilöautoilua rajoittavista toimenpiteistä, mutta järjestelyt sujuivat joustavasti. Oletettavasti tiedotus oli onnistunut ja ihmiset olivat osanneet välttää omalla autolla liikkumista kyseisillä väylillä. Vielä ei ole tiedossa, johtaako tämä jatko toimenpiteisiin, mutta alustavien tulosten mukaan melu, josta alueen asukkaat ovat valittaneet, pieneni huomattavasti. (Coral 2018.)



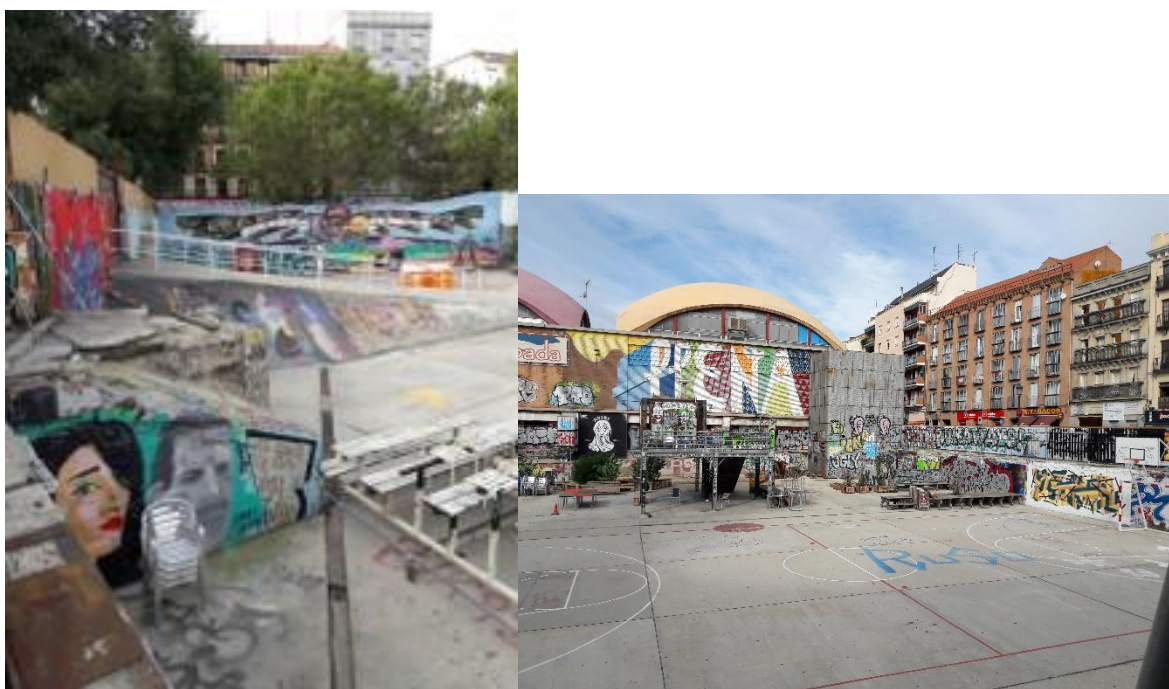
Kuvio 3. Paseo Extremaduran kokeilualue kartalla (Kartta: OpenStreetMap®)



Kuva 7. Eritasoliittymä kokeilualueella (Kuva: Marja Tommola)

4.4.6 El Campo de Cepada

Campo de Cepada on La Latinan kaupunginosassa, suuren kauppahallin vieressä sijaitseva alue, jossa sijaitsi ennen maauimala. Nykyään siellä järjestetään erilaisia tapahtumia ja vietetään aikaa. 2000 – luvun alussa tontille oli tarkoitus rakentaa oletettavasti uudenlainen maauimala, mutta varat loppuivat. Maauimala ehdittiin kuitenkin purkaa, joten lopputuloksena oli tyhjyyttä ammottava tila. Naapurusto alkoi käyttää aluetta epävirallisesti ja suunnittelutoimisto Zúloark alkoi toteuttaa naapuruston kanssa yhdessä suunniteltuja projekteja alueella. Nykyisin tilaa muokataan naapuruston, taitelijoiden ja arkkitehtien suunnitelmien perusteella, tarpeen mukaan. Toiminta vaihtelee taidetapahtumista ja konserteista katukorikseen ja skeittailuun. Käsityksen mukaan kiistoja kaupungin kanssa käydään jatkuvasti, jotta tontti säilyisi naapuruston käytössä. Tähän mennessä kaupunki on ollut myönteinen. (Velazquez 2018.) Kyseessä on melko klassinen alueen tilapäiskäyttö. Asukkaat ovat aloittaneet toiminnan ja kaupunki on huomannut, että toiminta on kaikkien edun mukaista.



Kuva 8: El Campo Cepada (Kuva: Marja Tommola)

4.4.7 Metroasema Alfonso XIII ympäristö

Madridin pohjoisosassa sijaitsevaa Alfonso XIII metroaseman lähiympäristöä on toivottu rauhoitettavan autoliikenteeltä jalankulkijoiden paremman metroaseman saavutettavuuden sekä viihtyisämmän julkisen tilan lisäämiseksi. On myös toivottu metroaseman korjausta esteettömäksi. Ajatus laajemmasta tilasta jalankulkijoille metroaseman ympärillä, syntyi alun perin 2003, kunnallisvaalien yhteydessä. Kaksi vuotta myöhemmin ideaa

kehitteli kävelijöiden etujärjestö A PIE yhdessä naapurusto Vecinos Valle Inclan kanssa ja suunnitelma esitettiin alueesta vastaavalle kaupungin lautakunnalle. Aloitetta on toistettu siitä lähtien ja vaikka ajatukselle oltiin myönteisiä, konkreettisia toimenpiteitä ei tehty. (A PIE Association 2018.)

Viimein 2017 helmikuussa päätettiin suurin ruukkuistutuksin ja penkein sulkea toivottu alue ajoneuvo liikenteeltä. Nyt liikennettä seurataan ja liikennevirtoja lasketaan jatkotoimenpiteitä varten. Liikkujan viikolla 2017 kävelijärjestö A PIE:n järjesti Vecinos Valle Inclan kanssa tempauksen, jossa suljettu katualue suunniteltiin toiveiden mukaiseksi ja halutut elementit piirrettiin katuun. Tilaisuus oli kaikille avoin, sisältäen ensin ideoinnin, keskustelun ja suunnittelun sekä toiminnallisen osuuden, eli elementtien piirtämisen. Tempauksen myötä esiin tulleet asiat ja syntynyt suunnitelma on saatettu edelleen alueesta päättävän lautakunnan tietoisuuteen ja toimenpiteitä vaaditaan edelleen. (A PIE Association 2018.)

Järjestetyllä tempauksella ja yhteisellä suunnittelulla on ollut alueen identiteettiä vahvistava merkitys. Tilaa on alettu käyttää enemmän esimerkiksi lasten leikkikilana ja kohtaamispaikkana, vaikka mitään toimenpiteitä Euroopan Liikkujan viikon jälkeen ei olla tehty. (A PIE Association 2018.)



Kuva 9. Katumaalausta metroaseman vieressä (Kuva: A PIE Association)

4.4.8 Naapurustojen projektit

Madridissa on paljon esimerkkejä ns. bottom – up – suunnittelusta, jossa asukkaat ja järjestöt ovat olleet aktiivisia järjestämään toimintaa, joista on seurannut aloitteita tai kaupungin kanssa tehtyjä sopimuksia. Etenkin Madridin naapurustot, eli asukasyhdistyksiin verrattavat organisaatiot, ovat olleet aktiivisia kehittämään omaa ympäristöään. Malliesimerkki yhteisöllisestä ja lähiympäristöään muokkaavasta paikallistoimiinnasta on EVA, joka on saanut hakemuskilpailun kautta kaupungilta tilat toiminnalleen vanhasta vihannesmyymälästä. (Velazquez 2018.)

Vihannesmyymäläi sijaitsee Mataderoa vastapäätä. Sen tiloihin rakennetaan tulevaisuudessa mm. toimistotiloja, joten EVA on ainakin tällä hetkellä tiloissa vain tilapäisesti. EVA on 14 organisaation verkosto, joka koostuu paikallisista järjestöistä ja kahdesta naapurustosta. Verkosto toimii täysin vapaaehtoisvoimin. EVA:lla on vihannesmarketista käytössään 100 neliötä. Tila on ilmainen, mutta käyttäjän pitää maksaa sähkölaskut. EVA tarjoaa toimintaa ja tiloja erityisesti Arganzuelan alueen asukkaille. Alueella asuu noin 200 000 asukasta. Tiloja voi käyttää ilmaiseksi, jos toiminta on EVA:n toiminnan mukaista. Esimerkiksi puoluetoiminta on tiloissa kielletty. Päätöksen tekee EVA:n hallitus hakemusten perusteella. Toimintaa on laidasta laitaan, illanvietoista oppitunteihin, pyörien ja tietokoneiden korjauksesta pienviljelyyn sekä radiolähetyksistä kirpputoreihin. Lähes kaikki tilat ovat jatkuvasti avoinna, joten tiloihin voi tulla lähes aina. EVA:sta on muodostunut alueen asukkaiden yhteinen tila, jota hoidetaan ja jossa toimitaan. (EVA 2018.) Nähtäväksi jää, saako toiminta jatkua tiloissa ja alueella.

Los Madrilles on naapurustojen aloitteiden atlas, jossa on koottuna naapurustojen tekemät projektit, aloitteet ja parannukset lähiympäristöönsä. Toisin sanoen kyseessä on kartta, jossa on merkittynä EVAn kaltaisia tiloja, leikkipuistoja tai muita yhteisiä tiloja. Kartan avulla halutaan tuoda esille Madridissa sijaitsevia mielenkiintoisia paikkoja niin turisteille kuin Madridissa asuville. Los Madrillesilla on omat nettisivut, joista voi etsiä tiloja teemojen mukaan. Kartasta on tehty myös tehty suuri taulu, joka on nähtävillä Mataderossa. Los Madrilles – atlas on usean tahon yhteistyönä toteutettu projekti, jonka avulla on haluttu lisätä kaupunginosien aktiivisuutta sekä osallisuutta. Karttaa päivitetään ja kehitetään yhä. (Los Madrilles 2018.)

Los Madrillesissa on esitetty esimerkiksi kaupunkipuutarhojen verkosto, johon kuuluu 40 – 50 puutarhaa. Kaupunkipuutarhoja alkoi syntyä 90 – luvun aikana naapurustojen toimesta. Ne olivat ns. ei-laitonta toimintaa, joka ei kuitenkaan ollut saanut kaupungilta hyväksyntää. Tämän vuoksi kaupunkipuutarhat saattoivat aiheuttaa jopa riitatilanteita naapurustojen ja kaupungin välillä. Nykyään on havaittu puutarhojen positiivinen vaikutus niin

kaupunkiympäristöön kuin yhteisöönkin ja naapurustot hoitavat puutarhoja kaupungin kanssa yhteistyössä. Kaupunki esimerkiksi tarjoaa veden puutarha-alueille. (Velazquez 2018.)



Kuva 10. Los Madriles – kartta Mataderossa (Kuva: Marja Tommola)

4.5 Madridista opittua

Madridissa on otettu kokeilut yhdeksi työkaluksi liikennesuunnittelussa. Tyypillinen kokeilemalla kehittämisen esimerkki oli Gran Vian yhden autokaistan ottaminen jalankulkijoiden käyttöön. Infrastruktuurin muuttaminen ei ole halpa toimenpide, joten on vain järkevää kokeilla ensin kevyin rakentein, mitä toimenpiteestä voi seurata. Tällaista rohkeutta kokeilla tarvitaan myös Turussa.

Madridissa osallistaminen vaikuttaa olevan paremmin huomioitu kuin Turussa. Vaikka perinteiset keinot, kuten työpajat ja keskustelutilaisuudet ovat yleisiä molemmissa

kaupungeissa, on Madridissa viime vuosien aikana otettu käyttöön enemmän kaupunkilaisia mukaan ottavaa suunnittelua. Kaupunki tilaa toimeksiantoja yksityisiltä suunnittelutoimistoilta, jotka toteuttavat myös osallistamisen. Yksityisillä suunnittelutoimistoilla on usein paremmat mahdollisuudet ja resurssit toteuttaa osallistaminen laajasti. Kaupunkilaisten osallistaminen on tärkeää. Sen avulla saadaan uusia näkökulmia mutta mikä tärkeintä, sen avulla saadaan eri sidosryhmiä sitoutumaan paremmin suunniteltuihin ratkaisuihin. Alue koetaan vahvemmin omaksi ja siitä pidetään parempaa huolta. (Velazques 2018.)

Kokeiluita toteutettaessa sidosryhmien mukaan ottaminen projektiin heti alusta asti on tärkeää. Oikeastaan kokeilun toteuttaminen ilman vahvaa vuorovaikutusta asukkaisiin tai muihin sidosryhmiin on lähes mahdotonta. On hankalaa sanoa, kumpi on yleistynyt Madridissa ensin, osallistaminen perinteisessä suunnittelussa vai kokeilujen toteuttaminen ja sen mukana osallistaminen. Selvää kuitenkin on, että kokeilullisia menetelmiä käyttämällä kasvaa myös vuorovaikutteinen suunnittelu. Vuorovaikutteista ja osallistavaa suunnittelua on todennäköisesti kaupungissa lisännyt myös se, töitä kaupungille tekevät yksityiset suunnittelutoimistot ovat pystyneet sisällyttämään työhönsä huomattavasti laajemmat tavat osallistaa asukkaita. Toisin sanoen kaupunki on ulkoistanut myös osallistavaa suunnittelua.

Vaikuttaisi siltä, että Madridissa kannustetaan naapurustoaktiivisuuteen enemmän kuin Turussa. On huomattu, kuinka suuri hyvinvointia lisäävä vaikutus on, kun asukkaat voivat toimia vapaasti omalla asuinalueellaan ja muokata asuinympäristöään. Viestinnässäkään on esillä ns. ihmisten Madrid. Halutaan korostaa ihmisten kokoista ja ihmisten näköistä kaupunkia.



Kuva 11. Madridin kaupungin Ciudad Persona (Person City) – julistenäyttely kuninkaanlinnan lähellä (Kuva: Marja Tommola)

Kokeilulla pitää olla aikataulu ja tavoite ja se on aina vietävä selkeästi loppuun. Näin ei tapahtunut epäonnistuneessa Calle Galileon katumuutuskokeilussa. Calle Galileon tapauksessa kokeilu oli suunniteltu mutta jostain syystä suunnitelmaa ei noudatettu. Olennaista olisi ollut myös selkeä sopiminen jatkotoimenpiteistä. Voidaan ajatella, että kokeilu on jäänyt kesken. On jätetty alue sellaiseksi, jossa kukaan ei ole täysin tyytyväinen mutta kukaan ei myöskään ota selkeää vastuuta eikä ole suunnitelmaa, mitä tehdään seuraavaksi. Calle Galileon tapauksessa oltaisiin voitu myös palata entiseen ja aloittaa kadun työstö alusta. Nyt asukkaat ovat todennäköisesti epätietoisessa tilassa tulevaisuuden suhteen. Projekti on vaikuttanut myös yleisesti kokeiluista viestimiseen. Madridin asukkaille tulee mieleen sanasta kokeilu Calle Galileon tapaus eli kokeilu mielletään negatiiviseksi asiaksi.

5 KUPITTAA

5.1 Kupittaan ympäristö

Kupittaan alue on CIVITAS ECCENTRICIN ns. laboratorioalue, johon kohdistuu suuri osa hankkeen toimenpiteistä. Laboratorioalue ei noudata täysin Turun kaupunginosajakoa. Laboratorioalueeseen kuuluu Kupittaan lisäksi Yliopistonmäki ja osa Nummea. Tässä työssä Kupittaan alueesta puhuttaessa, viitataan CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen laboratorioalueeseen. Kupittaan alueella sijaitsee 400 eri kokoista yritystä ja noin 17 500 työntekijää, viisi korkeakoulua ja noin 35 000 opiskelijaa (Turun Tiedepuiston Masterplan 2050, 2017). Alueella on myös Turun yliopistollinen keskussairaala, Turun urheilukeskittymä jalkapallokenttineen ja palloiluhalleineen sekä ylioppilaskylä perinteisen kaupunkiasumisen lisäksi. Aukkaita CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen laboratorioalueella on tällä hetkellä noin 12 500 (Turun kaupungin tilastollinen vuosikirja 2017).

Tarkempia huomioita Kupittaan alueen nykytilasta, tulevaisuudesta ja haasteista saatiin asiantuntijahaastatteluista. Haastateltavina olivat CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen hankejohtaja ja NLP -kouluttaja Stella Aaltonen, Kupittaan alueesta vastaava Turun kaupungin liikennesuunnitteluinsinööri Maija Norava, liikuntapalvelusta virkavapaalla, CIVITAS ECCENTRIC – hankkeessa työskentelevä ympäristösuunnittelija Kristina Karppi ja Turun tiedepuisto – kärkihankkeen hankejohtaja Janne Alho.



Kuvio 4: CIVITAS ECCENTRIC – laboratorioalue (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2018)

Laboratorioalueelle ja sen jatkona olevalle Itäharjun alueelle tavoitellaan 2050 lukuun mennessä yli miljoonaa neliötä rakentamista, 10 000 lisätyöpaikkaa sekä 20 000 uutta asukasta. Tavoitteena on luoda kestävästi kasvava kaupunginosa ja rohkeasti kokeileva innovaatiokeskittymä. Keskeisenä tekijänä on logistinen saavutettavuus ja fiksu, kestävä liikkuminen. (Turun Tiedepuisto Masterplan 2050, 2017) Suurena haasteena alueella on tiivis rakenne ja kaupungin omistaman maan puute. Suuri osa maasta on yritysten hallussa, joten kaupunki ei voi päättää niiden käytöstä. Toisaalta teiden kapasiteetti on rajallinen ja sitä on hyvin haasteellista lisätä. Toisin sanoen, vaikka yritys rakennuttaisi tontilleen parkkihallin, ei se auta alueen ruuhkaisuuteen teiden kapasiteettiongelman vuoksi. (Norava 2018.) Tästä voi päätellä, että tulevaisuuden Kupittaan pitää rakentua kestäväälle liikkumiselle sillä yksityisautoilun määrää ei voida enää kasvattaa.

Jo lähivuosina Kupittaan junaradan läheisyyteen on tulossa Turun ammattikorkeakoulun kampusalue, jonne muuttaa noin 5000 opiskelijaa. Kävely ja pyöräily tulevat opiskelijoiden myötä väistämättä lisääntymään. Kupittaan pitää olla turvallinen kaikille liikkujille. (Norava 2018.) Kupittaille tarvitaan vaihtoehtoja. Tarvitaan viihtyisää, turvallista, opastettua

ympäristöä, jossa halutaan liikkua jalan. (Aaltonen 2018.) Vaikka Kupittaa on jo nyt ja vielä vahvemmin tulevaisuudessa liikenteen keskittymä ja solmukohta, laajaa liikenteen toimivuustarkastelua ei ole tehty. Se tulee olemaan yksi Turku tiedepuisto – kärkihankkeen projekteista. Kupittaaan alueen toimijoilta puuttuu monesti kokonaiskuva alueesta. Jokainen toteuttaa toimenpiteitä, esimerkiksi parkkihalleihin liittyen, omatoimisesti ajattelematta, miten tästä voisi hyötyä naapurikiinteistö tai koko alue. Yhteistyön lisääminen, niin yritysten keskinäisen kuin yritysten ja kaupungin välillä, on olennaista Kupittaaan kehityksessä. (Alho 2018.)

5.2 Kokeiluja Kupittaaalle

Kokeilu liittyy usein suurempaan tavoitteeseen (Annala 2015, 11.) Kupittaaan tavoitteet on asetettu pitkälle aikavälille. Kokeilujen tarkoituksena on pureutua yksittäiseen ongelmaan, jonka ratkaiseminen edesauttaa koko alueen kehittymistä.

Ehdotukset Kupittaaalle toteutettavista kokeiluista on valittu Kupittaaan haasteiden perusteella ja ideat ovat lähteneet Turussa toteutetuista haastatteluista. Ehdotuksissa on myös otettu mallia Madridissa toteutetuista kokeiluista. Vaikka kokeiluehdotusten tarkkoja kustannuslaskelmia ei ole tehty, on tavoitteena ollut, ettei kustannuksista muodostuisi estettä kokeilulle. Alla ehdotetut kokeilut ovat kaikki melko yksinkertaisin toimin toteutettavissa. Ehdotukset toimivat alkusuunnitteluna. Jos joku tai jotkin ehdotuksista toteutetaan, vaativat ne vielä tarkempaa selvittämistä ja tarpeellisten sidosryhmien kokoamista.

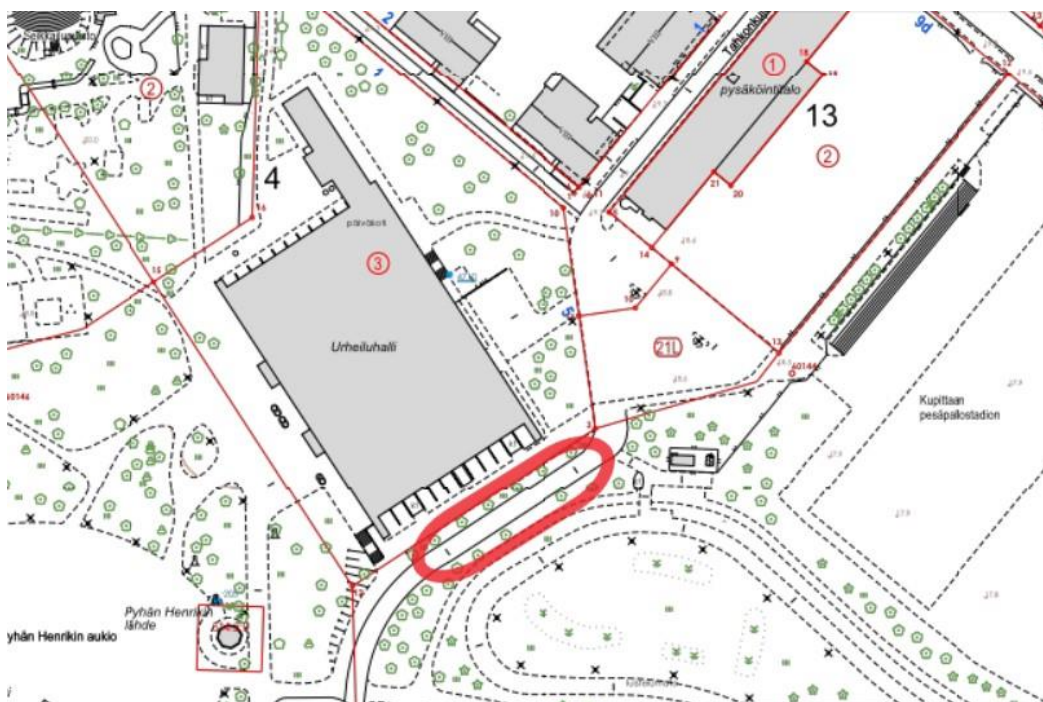
5.2.1 Tahkonkujan läpiajoesteet

Tahkonkuja on yleisurheiluhallin vierestä kulkeva tie, jossa on läpiajokielto. Tie on palvelut Turun liikuntapalveluiden huoltoajoa. Läpiajokieltoa ei noudateta ja se aiheuttaa riskejä liikuntakeskittymässä, jossa on yleisurheiluhallin lisäksi paljon ulkokenttiä, suuri puisto leikkialueineen ja jossa liikkuu paljon lapsia ja nuoria. Tahkonaukio on hallin vieressä sijaitseva parkkialue, johon jätetään harrastuksiin kulkevia lapsia ja nuoria. Toinen jättöpaikka on Blomberginaukion puolella, jossa sijaitseekin asianmukainen kääntöympyrä. Tahkonaukion puolella tällaista jättöpaikkaa ei ole. (Norava 2018.)



Kuvio 5: Tahkonkuja kartalla (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Kokeilussa Tahkonkuja suljettaisiin kukkaistutusten, penkkien tai esimerkiksi liikunnallisten elementtien, kuten katukoriskentän avulla. Elementit tulisi sijoittaa siten, että ne ovat este läpiajolle mutta eivät haittaa liikuntapalveluiden huoltoajoa. Tätä varten pitää selvittää, millaisia ajoneuvoja huoltoajoissa käytetään, millaista tilaa ne vaativat ja mitä reittejä ne käyttävät. Kokeilu olisi ihanteellisinta toteuttaa kesällä, jolloin alueella on paljon käyttäjiä. Kokeilu olisi myös hyvä jatkaa useampi kuukausi, esimerkiksi koko kesäajan, jotta saadaan tarpeeksi kattavaa tietoa järjestelmän toimivuudesta.



Kuvio 6. Tahkonkujan toimenpidealue (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Tarkoituksena on seurata, miten muutos vaikuttaa liikenteen sujumiseen yleisurheiluhallin ympäristössä ja toisaalta, vaikuttaako se liikennevirtoihin Lemminkäisenkadulta Tahkonaukiolle ja sieltä takaisin Lemminkäisenkadulle. Oletus tällä hetkellä on, että Tahkonaukiolta jatketaan Tahkonkujan kautta usein Blomberginaukiolle ja Hippoksenkadulle. Olennaista on myös seurata, miten muutos vaikuttaa liikuntapalveluiden huoltoajoihin ja onko huoltoajoreitteihin tarpeellista tai mahdollista tehdä muutoksia.

Kokeilun päätyttyä tehdään päätökset jatkotoimenpiteistä eli onko tarpeen poistaa tilapäiselementit kokonaan, tehdä sijoitteluun muutoksia vai onko kokeiluajan elementtien sijoittelu toimiva. Samalla voidaan miettiä, onko syytä ja mahdollisuutta tehdä alueelle pysyviä toimenpiteitä, kuten katualueen korottamista ja pintojen muuttamista.

5.2.2 Keskikadun läpiajoesteet

Keskikatu on tarkoitettu tonteille ajoin mutta sitä käytetään läpiajotienä esimerkiksi yliopilaskylään. Läpiajo aiheuttaa mm. turvallisuusriskejä ja epätoivottua liikennettä. (Norava 2018.)

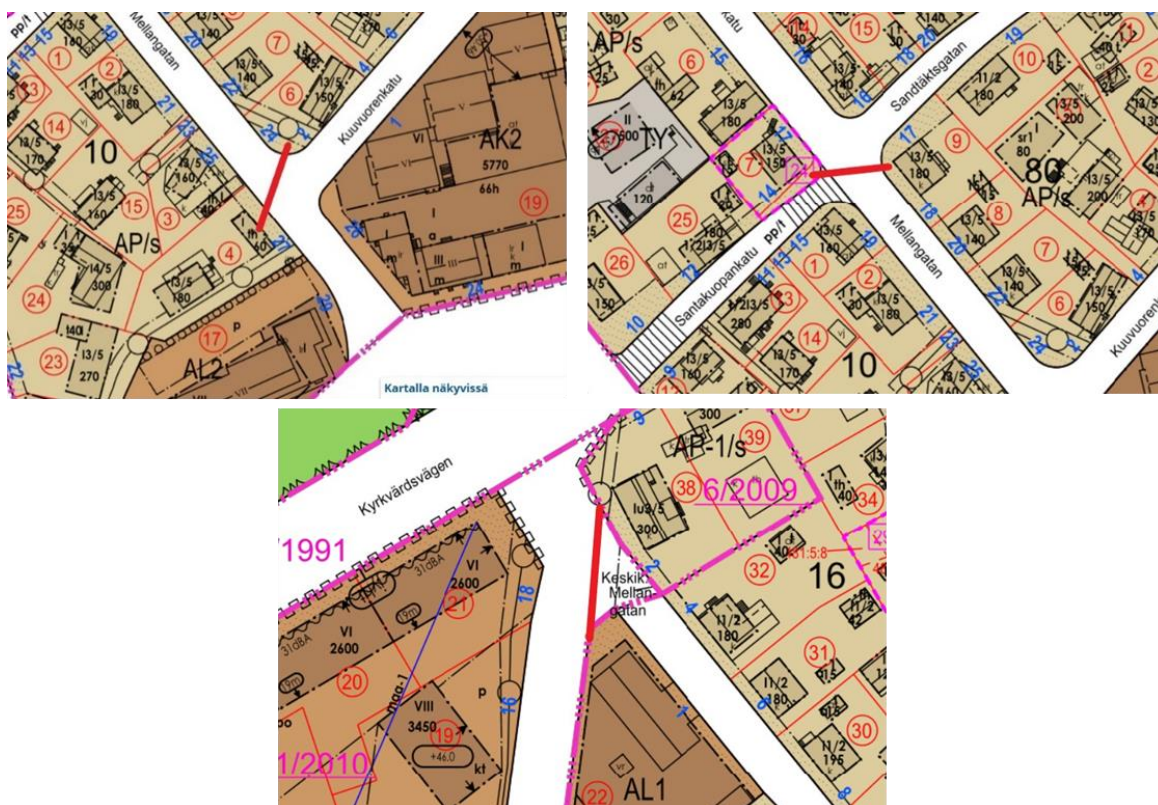


Kuvio 7. Keskikatu kartalla (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Kokeilussa Keskikatu suljettaisiin kevyin elementein. Tie suljettaisi vain moottoriajoneuvoilta. Pyöräily kadun kautta sallittaisi edelleen. Tiesulussa pitää huomioida käännöksen mahdollisuus, peruuttamisen välttämiseksi. Tarkoituksena olisi kokeilla kolmea

sulkemiskohtaa: Kuuvuorenkadun ja Keskikadun risteyksessä, Santakuopankadun ja Keskikadun risteyksessä sekä Kirkkotien ja Keskikadun risteyksessä.

Kokeilun tavoitteena olisi selvittää, millaisesta järjestelystä olisi vähiten haittaa alueen asukkaille. Läpiajon estämiseksi ei ole tärkeää, mistä kohtaa katu suljetaan mutta alueen asukkaiden kannalta liikennejärjestelystä voi aiheutua suuriakin muutoksia. Jokainen tiesulku olisi paikallaan 3 – 4 viikkoa, joten kokeilu kestäisi enintään kolme kuukautta. Muutamien viikkojen aika tiesulkua kohden on riittävä, jotta saadaan kattavaa tietoa asukkaiden kokemuksista. Toisaalta lähes kolmessa kuukaudessa ehditään saamaan myös tietoa, miten läpiajon estäminen on vaikuttanut yleisesti alueen liikenteeseen.



Kuvio 8. Eri vaihtoehdot Keskikadun katkaisusta (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Olennaista on kerätä palautetta alueen asukkailta, miten he kokevat tien sulkemisen. Asukkaat tulisi osallistaa kokeiluun aivan alkuvaiheessa, tiedottaa heille ja pyytää heiltä palautetta kokeilun vaikutuksista. Tarpeellista on myös seurata, miten tien katkaiseminen vaikuttaa alueen liikennevirtoihin.

Kokeilun avulla saadaan selvyyttä siitä, mikä voisi olla paras liikenteen sulkukohta. Kokeilu saattaa myös osoittaa, että tien sulkeminen ja siten läpiajon estäminen Keskikadulla ei toimi lainkaan ja läpiajon rajoittamiseen on kehitettävä toisia ratkaisuja. Kokeilun perusteella voidaan tehdä koettuun tietoon perustuvia päätöksiä jatkotoimenpiteistä.

5.2.3 Pysäköintipaikat näkyviksi

Kupittaaan yhdeksi haasteeksi koetaan pysäköintitilan puute (Aaltonen 2018). Ramboll Oy on toteuttanut loppuvuodesta 2018 Kupittaaan alueelle selvityksen olemassa olevista pysäköintipaikoista. Selvityksen mukaan Kupittaaalla olevien pysäköintipaikkojen käyttöaste päivästäikaan on 80 – 100 % (Eskelinen, Jormalainen, Salminen 2018). Kupittaaalla on myös paikkoja, jotka ovat vaikea löytää. Suuri osa paikoista on yritysten tai asunto-osakeyhtiöiden yksityisessä käytössä mutta esimerkiksi pysäköintihalleissa saattaa useiden satojen paikkojen keskellä olla muutamia kymmeniä paikkoja, jotka ovat ns. julkisia. Ihmiset eivät löydä paikkoja eivätkä tiedä, onko paikka vapaasti käytössä oleva vai yksityinen. (Norava 2018.)

Tavoitteena olisi saada piilossa olevat parkkipaikat näkyviksi. Kokeilulla ei oletettavasti saada mullistavia muutoksia aikaan, mutta Kupittaaan alueella, jossa pysäköintipaikkoja on rajoitetusti, tarvitaan kaikkia keinoja helpottamaan tilannetta. Pysäköintipaikan löytyminen nopeammin vähentää myös turhaa ajamista ja liikenteen päästöjä. Tässä työssä aikaisemmin mainitussa Kalasataman kokeilussa kokeiltiin ratkaista parkkipaikkojen kapasiteettiongelmaa vertaisvuokrauksen avulla. Kupittaaan kokeilussa tarkoitus olisi lähteä liikkeelle opastuksista. Parkkitilannetta saataisiin todennäköisesti helpotettua jo selkeillä kylteillä ja esimerkiksi parkkihalleissa huomiovärillä maalatuilla paikoilla. Lumettomaan aikaan paikkojen maalaus toimisi myös ulkotiloissa. Kokeilussa avainasemassa on tiivis yhteistyö alueen yrittäjien ja asunto-osakeyhtiöiden kanssa, sillä useat parkkipaikat ovat heidän omistuksessaan.

5.2.4 Lemminkäisenkatu joukkoliikennekaduksi viikonloppuisin

Lemminkäisenkatu on yksi haasteellisimmista kaduista Kupittaaan alueella. Sitä kautta kulkee bussireittejä, sen varrella on yrityksiä ja pysäköintilaitoksia ja sen varrella sijaitsee Turun ammattikorkeakoulun yksikkö ja palloiluhalli. Lisäksi se toimii kulkuväylänä myös Kupittaaan urheiluhallille sekä pesäpallokentälle. Se on jo nyt hyvin ruuhkainen mutta Kupittaaan kampuksen myötä, eli Turun ammattikorkeakoulun siirtyessä kokonaisuudessaan Lemminkäisenkadulle, tulee liikenne lisääntymään entisestään (Aaltonen 2018). Suunnitelmissa on, että Lemminkäisenkadun viereinen katu Joukahaisenkatu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Linjauksia mahdollisen superbussin tai raitiotien reiteistä on tehty. Nämä suunnitelmat kuitenkin toteutuvat vasta vuosien päästä. Lemminkäisenkadun alueen tekee haasteelliseksi myös se, että kaupungin omistamaa aluetta sen varrella ei juurikaan ole. (Norava 2018.)



Kuvio 9. Lemminkäisenkatu kartalla (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Lemminkäisenkadun ruuhkaisuudelle löydettävä ratkaisuja jo nyt ja yksityisautoilua kadulla olisi saatava vähenemään. Lemminkäisenkatu olisi oivallinen katu toteuttaa kampanjan omaisesti kokeilullisia toimia, kuten Madridissa on tehty Paseo Extremeduralla, Gran Vialla ja Paseo Pradolla. Euroopan liikkujan viikko 16. – 22.9 on yleensä sopiva ajankohta toteuttaa liikenneteemaisia tempauksia. Liikkujan viikko toimisi laukaisualustana pidemmälle kokeilulle. Kokeilussa muutettaisiin Lemminkäisenkatu joukkoliikennekaduksi välillä Tahkonkuja - Hippoksentie viikonlopuiksi. Käytäntö aloitettaisiin Euroopan liikkujan viikolla ja sitä jatkettaisiin esimerkiksi muutama kuukausi tai vuoden loppuun. Viikonloppujen aikana kerättäisiin tietoa mm. mitä kautta autot ajavat, kun osa Lemminkäisenkadusta on suljettu yksityisautoilta vai siirtyvätkö alueen käyttäjät muihin kulkuvälineisiin. Lemminkäisenkadun ruuhkaisuus on oletettavasti suurinta arkipäivisin, joten viikonloput olisivat tästä syystä otollisinta aikaa uudennaisille järjestelyille, sillä niillä ei aiheutettaisi kohtuutonta haittaa alueella liikkujille.

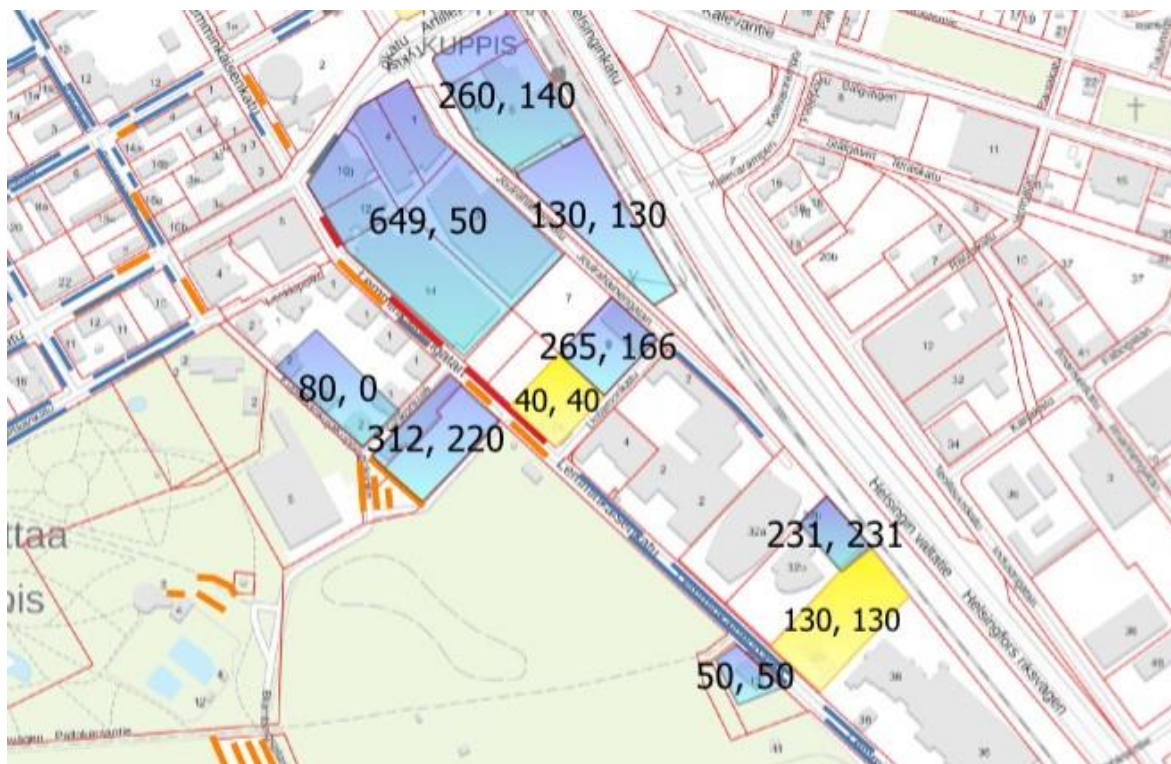


Kuvio 10. Lemminkäisenkadun joukkoliikennekatualue (Kartta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Kokeilussa avainasemassa on tiedottaminen. Kokeilusta pitäisi laatia laaja tiedotussuunnitelma. Varsinainen liikennejärjestelyn muutos onnistuisi yksinkertaisesti liikennemerkkien avulla. Palautteen keruu voitaisiin järjestää esimerkiksi yhteistyössä Turun Liikuntapalvelukeskuksen ja Turun ammattikorkeakoulun kanssa sillä todennäköisemmät alueen käyttäjät viikonloppuisin ovat opiskelijoita ja vapaa-ajan viettäjiä. Liikenteen laskennan avulla saataisiin tärkeää tietoa liikennevirroista.

5.2.5 Autojen pysäköintipaikkojen muuttaminen pyörien pysäköintipaikoiksi

Alueella ei ole pyöräparkkeja tarpeeksi käyttäjiin nähden. Etenkin Data-Cityn edusta on ollut ongelmallinen. Pyöriä jätetään sinne, minne ne eivät kuulu ja ne ovat esteenä muille liikkujille. (Alho 2018.) Kaupungin omaa tilaa ei ole Lemminkäisenkadulla juurikaan ja monissa kohdissa vain katutila on kaupungin (Norava 2018). Kuitenkin Lemminkäisenkadulla on sallittu kadunvarsipysäköinti, useissa kohtaa molemmin puolin katua.



Kuvio 11. Lemminkäisenkadun kadunvarsipysäköintipaikat (Kartta: Pysäköintialueet, Turun tiedepuiston pysäköintiselvitys, kuvakaappaus)

Kävely ja pyöräily tulevat varmasti lisääntymään etenkin Lemminkäisenkadun alueella jo lähitulevaisuudessa opiskelijamäärän kasvun myötä, kun Turun Ammattikorkeakoulun kaikki toiminnot siirtyvät Kupittaalalle (Aaltonen 2018). Lemminkäisenkadulla olisi tarvetta kunnollisille pyöräparkeille.

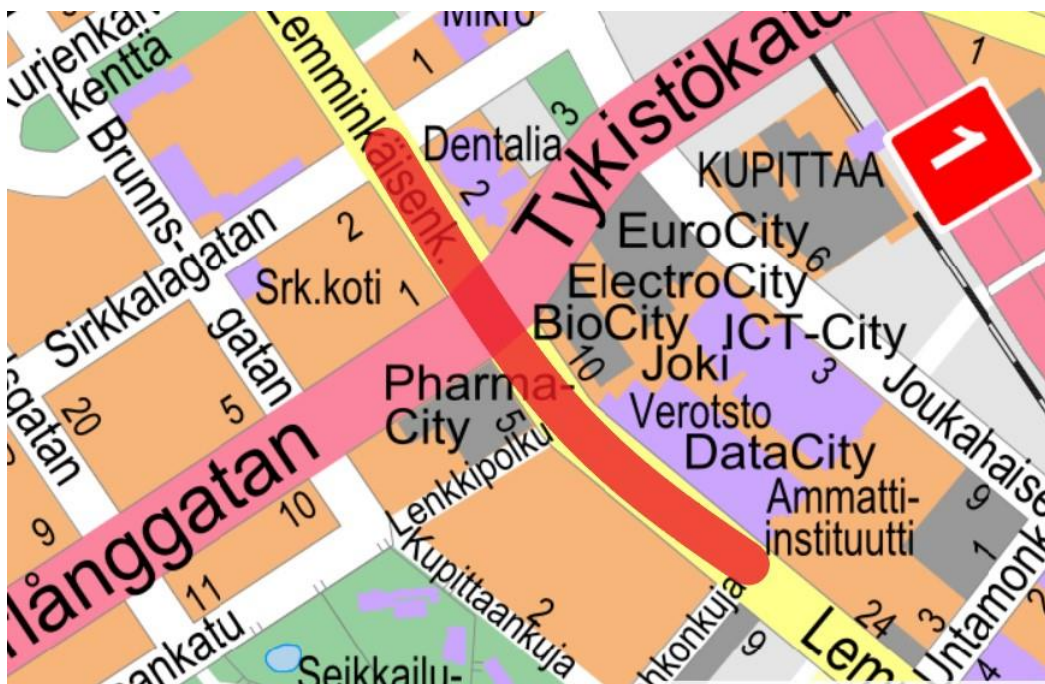
Yhteen parkkiruutuun mahtuu keskimäärin kymmenen pyörää. Viiden autoille varatun parkkipaikan muuttamisella saataisiin jo 50 paikkaa pyörille. Vaikka Kupittaalalla on auto-paikkojen tarvetta, ei pidä unohtaa pyöräpaikkojen tarvetta. Tällä hetkellä kartta- ja ilmakuvien sekä Janne Alhon kanssa käydyn haastattelun perusteella luonnolliset paikat pyöräparkeille olisivat Data-Cityn edustalla. Haasteena kuitenkin on, että Data-Cityn puolella ei ole pyörätietä vaan pyörätie kulkee vain Lemminkäisenkadun vasemmalla puolella Untamonkadulle asti.

Kokeilussa autojen parkkipaikkoja muunnettaisiin pyöräparkeiksi. Parkit olisivat pop up -parkkeja, jotka olisivat ruuduissa noin kuukauden, jonka jälkeen voitaisiin vaihtaa paikat seuraaviin ruutuihin. Tarkoituksena olisi kokeilla pyöräparkkeja useassa kohdassa Lemminkäisenkatua ja löytää sen avulla käyttökelpoisimmat paikat. Kokeilussa tehtäisiin tiivistä yhteistyötä alueen yrittäjien kanssa, jotta saataisiin näkemyksiä pyöräparkkien sijoittelusta ja apua palautteen keräämiseen.

5.2.6 Kadunvarsipysäköinnin rajoittaminen

Tällä hetkellä kadunvarsipysäköinti on sallittu Lemminkäisenkadulla osittain jopa molemmin puolin. Kadunvarsipysäköinti aiheuttaa kuitenkin haasteita, erityisesti Lemminkäisenkadulla, jossa liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ja jossa etenkin kadun alkupää Tykistönkadulta on ahdas (Karppi 2019; Norava 2018). Molemmin puolin katua mahdollistettu kadunvarsipysäköinti voi vaikeuttaa näkemistä ja lisää ahtautta ennestään.

Kadunvarsipysäköinnin suhteen olisi järkevää tehdä kampanjanomaisia tempauksia, kuten aikaisemmin ehdotetun joukkoliikennekadun tapauksessa. Kadunvarsipysäköinti Lemminkäisenkadulla voitaisiin kieltää aluksi viikonloppuisin ja myöhemmin kokeilla kokonaista viikkoa. Pysäköintikiellon aikana tarkasteltaisiin sen vaikutuksia. Palautetta kerättäisiin mm. alueen yrityksiltä, opiskelijoilta ja linja-auton kuljettajilta. Mielenkiintoista olisi selvittää, voisiko pysäköintipaikoista vapautuva katutila olla hyödynnettävissä esimerkiksi katujen kapasiteetin lisäyksenä niin autoille kuin pyörillekin. Koska Kupittaaalla pysäköintipaikat ovat hyvin kysyttyjä, niin pyöräparkkikokeilussa kuin kadunvarsipysäköintikiellon kokeilussa tiedotus on ensiarvoisen tärkeää. Pysäköintipaikkojen tilapäisestä menetyksestä aiheutuvaa vastarintaa voidaan vähentää perustelemalla huolellisesti, miksi uusia järjestyksiä kokeillaan. Kokeilualue on kuitenkin syytä rajata vain osalle Lemminkäisenkatua, ei koko kadulle. Lemminkäisenkadun alku on hyvin ahdas, joten olisi luonnollista keskittyä sille alueelle, Sirkkalankadulta Tahkonkujalle.



Kuvio 12. Lemminkäisenkadun kadunvarsipysäköinnin kieltoalue (Katta: © Turun Kaupunkiympäristötoimiala 2019)

Vaikka pysäköintipaikoilla on tarvetta Kupittaalla, kokeilun avulla saataisiin selvyyttä siihen, kumpi on suurempi haitta, parkkipaikkojen väheneminen vai kadunvarsille pysäköityjen autojen aiheuttamat näkyvyys- ja ahtaushaitat. Kokeilu olisi hyvä toistaa useampaan otteeseen eri vuodenaikoina, jotta saataisiin tietoa mm. kadunvarsipysäköinnin vaikutuksista talvikunnossapitoon.

6 TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Kokeilukulttuurin vahvistamista tavoitellaan niin kansallisesti hallituksen kuin useiden muidenkin organisaatioiden, kuten Sitra:n, Tekesin ja useiden kuntien ja yritysten toimesta. Kokeilujen avulla halutaan löytää ratkaisuja yhteiskunnan ja palveluiden kehittämiseen. Suomessa liikenteen ja viestinnän hallinnonalalla kokeilut nähdään keskeiseksi keinoksi vauhdittaa digitalisaatiota ja uusien liikkumisen palveluiden kehittymistä ja niihin liittyviä kokeiluita onkin käynnissä yli sata. Liikennesuunnitteluun ja infrastruktuuriin liittyvät kokeilut ovat sen sijaan huomattavasi harvinaisempia

Ei ole kuitenkaan nähtävissä mitään syytä, miksi kokeiluista saatavat hyödyt eivät koskisi liikennesuunnittelua ja infrarakentamista. Vaikuttaa osittain jopa siltä, että kokeilut voisivat hyödyttää liikennesuunnittelua keskipertaa enemmän. Liikenteessä on lukematon määrä muuttujia, joten liikenteen tutkiminen laboratorio-olosuhteita jäljitellen on haastavaa. Liikenneympäristön toimivuuteen vaikuttaa olennaisesti myös ihmisen käyttäytyminen, jota on hankala mittaroida edes mallinnusten avulla. Kumminkin seikat puoltavat sitä, että kenttäkokeilut – eli todellisessa ympäristössä toteutettavat kokeilut – olisivat liikennejärjestelmää kehitettäessä toimiva keino.

Opinnäytetyössä tehdyt Madridin kohdetutustumiset vahvistivat kirjallisuusselvityksistä esiin nousseita asioita. Erityisesti osallistamisen, vuorovaikutuksen ja viestinnän merkitys korostui. Kuten kirjallisissa lähteissä on todettu, kokeilua on oikeastaan mahdotonta toteuttaa ilman vahvaa vuorovaikutusta loppukäyttäjien kanssa. Kaiken perusta on osallistava suunnittelu. Kokeilullisten toimenpiteiden avulla, voidaan myös saada liikenne- tai kaupunkiympäristön suunnitteluun mukaan sellaisia ihmisiä, jotka eivät ole ennen toimintaan osallistuneet. Madridin esimerkit vahvistivat myös tätä käsitystä. Kaupungissa oli saatu paikallisia asukkaita sitoutumaan alueen kehitystyöhön vahvemmin.

Kattavaa viestintää puolestaan tarvitaan projektin sisällä mutta etenkin ulospäin suuntautuva viestintä on suunniteltava huolella. Onnistunut viestintä voi auttaa kokeilua huomattavasti ja epäonnistunut viestintä voi puolestaan vaikuttaa negatiivisesti jopa ihmisten suhtautumiseen minkä tahansa kokeilun toteutuksesta. Madridissa oli esimerkkejä sekä onnistuneesta viestinnästä esimerkiksi Gran Vian ja Paseo Extremaduran kokeiluissa, että epäonnistuneesta viestinnästä Calle Calileon muutoskokeilussa. Kyseisessä kokeilussa viestintä ei kuitenkaan ollut ainut epäonnistunut asia mutta viestinnällä ja vuorovaikutuksella tilannetta olisi kenties voitu korjata parempaan suuntaan.

Kokeilu on ennen kaikkea kehittämisprosessi. Kerätyn tiedon avulla pystytään tehokkaasti perustelemaan päätäjille, miksi kokeiltuihin ratkaisuihin kannattaa investoida. Gran Vian –

kadun muutos, jossa kokeiltiin useampaan otteeseen erilaisia ratkaisuja ja kerättiin kokeilujen aikana paljon tietoa, on tästä erinomainen esimerkki. Kadun inframuutokset ovat kalliita, ja ne tarvitsevat vankkoja perusteluja investointien puolesta. On kaikille edullista, kun päätökset voidaan pohjata todelliseen tietoon eikä vain oletuksiin.

Työn konkreettisena tavoitteena oli valmistella ehdotuksia liikenteen kokeiluiksi Turun Kupittaaan alueelle. Kupittaa on nopeasti kasvava yritys- ja korkeakoulukeskittymä. Keskiössä Kupittaaan kasvulle on kestävä ja kaikille turvallinen liikenne. Kupittaa on kansainvälisen CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen laboratorioalue. CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta mm. kokeilujen avulla. Ehdotuksissa on kuusi kokeilua: Tahkonkujan ja Keskikadun läpiajojen estäminen, Kupittaaan alueen ns. piiloparkkipaikkojen näkyvyyden lisääminen, Lemminkäisenkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi viikonloppuisin, autoparkkien muuntaminen tilapäisesti pyöräparkeiksi sekä kadunvarsipysäköinnin rajoittamiskokeilu. Kupittaaan kokeiluissa on otettu paljon esimerkkiä Madridissa tehdyistä kokeiluista. Kuitenkin, kuten muissakin kokeiluissa, on Kupittaaalla selvitettävä yhdessä alueen toimijoiden kanssa, alueen ominaispiirteet huomioiden, mikä toimii juuri siellä parhaiten.

Työssä esitettyjen liikennekokeilujen tarkoituksena on pureutua yksittäiseen ongelmaan, mutta samalla edesauttaa koko alueen kestävästä ja turvallisen liikkumisen kehittymistä. Kokeiluehdotukset toimivat pohjaideoina ja vaativat jatkotyöstämistä, jos niitä päätetään toteuttaa. Katutilaa tiiviissä kaupunkiympäristössä on rajatusti mutta alueen kasvaessa, liikennemäärät tulevat väistämättä lisääntymään. Kupittaaan liikenteen pitääkin tulevaisuudessa pohjautua kestäviin kulkumuotoihin. Ratkaisevassa roolissa kokeilujen toteutuksessa onkin yhteistyö sidosryhmien kanssa sekä ulospäin suuntautuva viestintä. Etenkin kokeiluehdotuksissa, jossa tilapäisesti poistetaan autojen pysäköintipaikkoja, on viestinnällä tärkeä rooli kokeilun vastustamisen välttämiseksi.

Kokeilun hyötyjä on monia. Ne voivat auttaa löytämään uusia ja innovatiivisia ratkaisuja ongelmiin, ne voivat nopeuttaa ratkaisun löytymistä ja säästää sitä kautta resursseja. Niiden avulla voidaan perustella tehokkaammin, miksi johonkin toimenpiteeseen kannattaa investoida ja niiden avulla saadaan kaupunkilaisia mukaan vaikuttamaan oman asuin ympäristöönsä. Tämän työn aikana on syntynyt vankka käsitys siitä, että kokeilut työkaluna pitäisi ehdottomasti olla vahvemmin esillä myös liikennesuunnittelussa.

7 POHDINTA

Tämän työn tarkoituksena oli tarkastella kokeilujen sopivuutta liikennesuunnittelun työkaluna. Alkusysäyksen työ sai vuonna syksyllä 2017 Tampereella pidetystä Walk This Way & Velo Finland seminaarista, jossa Andreas Rohl puhui kaupunki- ja liikenneympäristön suunnittelusta. Keväällä 2018 aloitettiin työ tekemällä kirjallisuuskatsaus kokeiluihin yleisesti ja perehdyttiin maailmalla toteutettuihin liikkumisen kokeiluihin. Vaikka kokeilut ovat viime vuosina yleistyneet ei liikenteen infrastruktuuriin liittyviä kokeiluita ole toteutettu kovin paljon. Haasteellista olikin löytää relevantteja, liikenneympäristössä toteutettuja kokeiluita, vaikka muita lähteitä löytyi runsaasti. Tämä on oletettavasti merkki siitä että, liikenteen infrastruktuurin ratkaisuja varten toteutetut kokeilut eivät vielä ole kovin yleisiä.

Työn aikana tehtiin vierailu Madridin kaupunkiin, joka on yksi CIVITAS ECCENTRIC – hankkeen partnerikaupungeista. Tarkoituksena oli saada ideoita ja oppia Madridissa toteutetuista toimenpiteistä. Madridissa tehtiin kohdetutustumisia sekä haastateltiin asiantuntijoita. Haastateltavana oli 11 henkilöä, joista kolme oli Madridin kaupungin edustajia ja loput yksityisyrittäjissä olevia kaupunki- ja liikennesuunnittelijoita sekä muita alan asiantuntijoita. Haastatteluista kymmenen oli ns. face-to-face haastatteluja ja yksi sähköpostitse tehty haastattelu. Koska vain vajaa kolmannes haastatteluista oli kaupungin edustajia, on se voinut vaikuttaa käsitykseen Madridissa tapahtuvasta liikennesuunnittelusta. Toisaalta juuri se, että haastateltavat eivät kaikki työskennelleet Madridin kaupungilla, auttoi todennäköisesti antamaan huomattavasti laajemman kuvan kaupunkisuunnittelun tilanteesta ja mahdollisuuksista.

Vasta Madridissa kävi selväksi, että olisi olennaista haastatella asiantuntijoita myös Turussa. Vaikka asia tuntuu nyt itsestään selvältä, ei Turun liikennesuunnitteluinsinöörien tai muiden asiantuntijoiden haastatteluja ollut mietitty aikaisemmin. Työtä suunniteltaessa oli lähinnä selvitetty kirjallista aineistoa, tilastoja ja suunnitelmia, joiden pohjalta valmisteltiin Kupittaa kokeilut. Onneksi oli hyödyllisempää toteuttaa Turun haastattelut vasta Madridin vierailun jälkeen, sillä Madridissa saadut ideat auttoivat suunnittelemaan Turun haastatteluja. Kaikki haastattelut toteutettiin avoimina haastatteluina, joten se antoi mahdollisuuden vapaaseen ajatusten virtaan. Etenkin Turun asiantuntijahaastatteluissa tästä oli hyötyä, sillä ideat Kupittaa liikennekokeiluihin nousivat puhtaasti niiden pohjalta.

Madridissa tehdyt kohdetutustumiset vahvistivat kirjallisuudesta saamaani käsitystä kokeilun toteutuksesta ja niissä huomioitavista asioista. Viestinnän merkitys korostui entisestään. Madridin epäonnistunut Calle Galileon kokeilu sai minut pohtimaan suunnittelijoiden ja päättäjien yhteistyön merkitystä. Kyseisessä tapauksessa yksityisellä sektorilla työskentelevät suunnittelijat olivat tehneet kattavan suunnitelman, jota kuitenkaan kaupunki ei

jostain syystä täysin noudattanut. Mitkä olisivat olleet lopputulokset, jos toimenpiteet olisi toteutettu suunnitelman mukaan? Niin perinteisessä suunnittelussa kuin kokeillen kehittämisessäkin pitäisi kiinnittää enemmän huomiota suunnittelijoiden ja päättäjien keskeiseen vuorovaikutukseen.

Pyrkimyksenä on että, osa ehdotetuista kokeiluista toteutettaisiin joko osana CIVITAS EC-CENTRIC – hanketta tai osana muita liikkumisen hankkeita. Tavoitteena on, että kun ehdotettuja kokeiluja toteutettaisiin Kupittaalalla, kokemukset laskisivat kynnystä tehdä liikenteen kokeiluita muillakin alueilla. Toivottavasti tulevaisuudessa kokeilut olisivat osana liikennesuunnittelun perustyökalupalettia.

LÄHTEET

Elektroniset lähteet

Annala, M. 2015. Liikennekokeilijan opas, 2015, Demos Helsinki, Liikennevirasto [Viitattu 10.9.2018] Saatavissa <https://www.demoshelsinki.fi/wp-content/uploads/2015/12/Liikennekokeilijan-pikaopas.pdf>

Berg, N. 2012. The Official Guide to Tactical Urbanism. Citylab Mar 2, 2012. [Viitattu 20.11.2018] Saatavissa <https://www.citylab.com/design/2012/03/guide-tactical-urbanism/1387/>

Eskelinen, T., Jormalainen, T. & Salminen, E. 2018. Turun tiedepuiston pysäköintiselvitys – yhteenvedo työn tuloksista. Ramboll Oy. [Viitattu 10.1.2019] Saatavissa https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//turun_tiedepuiston_pysakointiselvitys_20180924.pdf

Fiksu kalasatama. 2017. Witrafi tuo pysäköinnin vertaisvuokrauspalvelun Helsinkiin [Viitattu 30.12.2018] Saatavissa <https://fiksukalasatama.fi/witrafi-tuo-pysakoinnin-vertaisvuokrauspalvelun-helsinkiin/>

Föli.2018. Fölin liikenne Kuhankuonolle Kurjenrahakan kansallispuistoon [Viitattu 28.12.2018] Saatavissa <https://www.foli.fi/fi/kuhankuonon-liikenne>

Goodyear, S. 2015. What 'Tactical Urbanism' Can (and Can't) Do for Your City. Citylab, Mar 20, 2015. [Viitattu 20.11.2019] Saatavissa <https://www.citylab.com/design/2015/03/what-tactical-urbanism-can-and-cant-do-for-your-city/388342/>

Hassi, L., Paju, S. & Maila, R. 2015. Kehitä kokeillen, organisaation käsikirja. Preview. Talentum Media Oy.. [Viitattu 10.9.2018] Saatavissa http://kehitakokeillen.fi/wp-content/uploads/2016/01/kehita_kokeillen_preview.pdf

Haynes, L., Service, O., Goldacre, B. & Torgerson, D.2012. Test, Learn, Adapt. Cabinet Office Behavioural Insight Team, Lontoo. [Viitattu 12.9.2018] Saatavissa https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/62529/TLA-1906126.pdf

HSL. 2018. Tiheän vuorovälin metroluennetta Matinkylään kokeiltiin torstaina - mahdollisesta liikenteen lisäämisestä päätetään myöhemmin [Viitattu 28.11.2018] Saatavissa <https://www.hsl.fi/uutiset/2018/tihean-vuorovalin-metroluennetta-matinkylaan-kokeiltiin-torstaina-mahdollisesta>

Kuntaliitto. 2018. Kuntalaisten osallistuminen. [Viitattu 22.10.2018] Saatavissa <https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/demokratia-ja-hallinto/demokratia-ja-osallisuus/kuntalaisten-osallistuminen>

Lehtovuori P. & Ruoppila S. 2011. Kaupunkikiihdytin, Tilapäiset käytöt kehittämisen voimavarana. Livady Oy, Ympäristöministeriö. [Viitattu 11.9.2018] Saatavissa: <https://docplayer.fi/75055-Kaupunkikiihdytin-tilapaiset-kaytot-kehittamisen-voimavarana-panu-lehtovuori-sampo-ruoppila-5-10-2011.html>

Lindberg N., 2012. Ulkotilojen tilapäiskäyttöjen hyödyntäminen osana Helsingin kaupunkikuvaa. Lepaa. Hämeen ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. [Viitattu 10.9.2018] Saatavissa: <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/44844/Noora.Lindberg.pdf?sequence=1>

Los Madriles, 2018. [Viitattu 27.11.2018] Saatavissa <https://losmadriles.org/los-madriles/>

Lusenius, H. 2017. Vuorovaikutteiset ja osallistavat menetelmät liikennejärjestelmä- ja liikennesuunnittelussa. Varsinais-Suomen liitto, Turku. [Viitattu 20.9.2018] Saatavissa <https://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/Julkaisut/2017/Lusenius-H.-2017.-Selvitys-vuorovaikutteisista-ja-osallistavista-menetelmista.pdf>

Lydon, M., Bartman, D., Garcia, T., Preston, S. & Woudstra, R. 2012. Tactical urbanism, vol.2. Short-Term Action, Long-Term Change. [13.12.2018] Saatavissa http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final?mode=window&backgroundcolor=%23222222

Lydon, M., Garcia, T., Flynn, J., Muriente, S., Wall, D. & Simpson, C. 2016. Tactical urbanist's guide to materials and design, version 1.0. Street plans collaborative. Saatavissa [Viitattu 13.12.2018] https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tu-guide_to_materials_and_design_v1

Madrid. 2018. [Viitattu 9.3.2019] Saatavissa <https://www.madrid.es/portal/site/mu-nimadrid>

Merker, B., Risom, J., Muessig, A., Siggaard Andersen, C. & Ye Q. 2016. Planning by doing, volume II, Gehl Studios [Viitattu 15.11.2018] Saatavissa https://is-suu.com/gehlinstitute/docs/tools_for_change_draft_january_28_2

Motiva. 2018. Liikkumista kokeillen [Viitattu 7.10.2018] Saatavissa https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_verkosto_vili/ajankohtaista_vili-verkostolle/liikkumista_kokeilen.12778.news

Mustonen, V., Spilling, K. ja Bergström, M. 2017 Helsinki. Fiksu Kalasatama, Nopeiden kokeilujen reseptit: Cook Book [Viitattu 13.9.2018] Saatavissa: <https://drive.google.com/file/d/0BxF0qIDY5bSQYlcxNkdIV3RzYkk/view>

Navazo, M. 2014. Cambiar las reglas del juego (y no el tabalero) (Muuta pelisääntöjä (älä pelilautaa)). La Ciudad Viva, blogi, 17.3.2014. [Viitattu 12.12.2018] Saatavissa <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=21126>

Pedestrian and Bicycle Information Center. 2018. Reclaiming Broadway's Public Space [Viitattu 28.11.2018] Saatavissa <http://www.pedbikeinfo.org/data/library/details.cfm?id=4587>

Poljin. 5-6. 2015. Työmatkapyöräilijöille kilometrirahaa Ranskassa [Viitattu 7.12.2018] Saatavissa https://www.poljin.fi/sites/default/files/poljin_5-6_15_net-tiin.pdf

Rohl, A. 2017. More to walking than walking, 13.10.2017. Walk This Way – seminaari, Tampere. [Viitattu 20.9.2018] Saatavissa: <https://www.youtube.com/watch?v=-eYrITeiGfY>

Schofer, J. and Chan, R., ACCESS Magazine, 2014. 1(44), "We Can Learn Something from That! Promoting an Experimental Culture in Transportation" [Viitattu 15.9.2018] Saatavissa <https://cloudfront.escholarship.org/dist/prd/content/qt6091n47w/qt6091n47w.pdf>

Stenvall, J. 2017. Helsinki. Kokeilut rubikin kuutioina? Kokeilujen ja kokeilukulttuurin arviointi ja merkitys julkishallinnossa. Kuntaliitto, Tampereen yliopisto. [Viitattu 25.9.2018] Saatavissa http://shop.kuntaliitto.fi/product_details.php?p=3389

The Christian Science Monitor. 2018. Are towns really safer without traffic lights? [Viitattu 7.12.2018] Saatavissa <https://www.csmonitor.com/World/Europe/2008/0912/p07s03-woeu.html>

Trafi. 2016. Liikenteen kokeilut. [Viitattu 8.12.2018] Saatavissa https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tekeilla/tutkimus_ja_kehittaminen/liikenteen_kokeilut

Turku. 2018. CIVITAS ECCENTRIC. [Viitattu 10.10.2018] Saatavissa <https://www.turku.fi/civitas-eccentric>

Turku. 2018. Hiilineutraali Turku. [Viitattu 10.10.2018] Saatavissa <http://www.turku.fi/hiilineutraaliturku>

Turku. 2018. Liikennesuunnittelu. [Viitattu 11.9.2018] Saatavissa <http://www.turku.fi/palvelut/liikennesuunnittelu>

Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan talousarvioesitys vuodelle 2019 [Viitattu 20.11.2019] Saatavissa <http://ah.turku.fi/tksjlk/2018/0919013x/3772447.htm>

Turun Tiedepuiston Masterplan 2050. 2017. [Viitattu 20.12.2018] Saatavissa https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//turun_tiedepuiston_masterplan_julkistus_20171204.pdf

Valtioneuvoston kanslia. 2018. Kokeileva Suomi vahvistaa kokeilukulttuuria [Viitattu 7.10.2018] Saatavissa <https://kokeilevasuomi.fi/karkihanke>

Väliaikainen Hiedaranta. 2018. [Viitattu 9.2.2018] Saatavissa <https://valiaikainen-hiedanranta.fi/info/valiaikainen-hiedanranta>

Haastattelut

Alegre, L. ja Castro Gil, M. 2018. EVA citizens team. Kohdetutustuminen ja esittely 12.11.2018

Alfonso Sanz. Kaupunkisuunnittelija. Gea21. Haastattelu 2.10.2018.

Carlos Corall. Liikennesuunnittelija. Madridin kaupunki. Haastattelu 2.10.2018 ja 5.10.2018.

Gonzalo Navarette. Kaupunkisuunnittelija ja kävelyjärjestön edustaja. Improvistos ja A PIE Association. Haastattelu 5.10.2018.

Isabela Velazquez. Kaupunkisuunnittelija. Gea21. Haastattelut 12.10.2018 ja 15.10.2018.

Janne Alho. Hankejohtaja. Turun Tiedepuisto – kärkihanke. Turku Business Region. Haastattelu 3.1.2019.

Jon Aquirre Such. Kaupunkisuunnittelija. Paisaje Transversal Haastattelu 10.10.2018.

Jose Luis Sanz Guerrero Strachan. Projektipäällikkö. Madridin kaupunki. Haastattelu 17.10.2018.

Kristina Karppi. Ympäristösuunnittelija. CIVITAS ECCENTRIC – hanke. Haastattelu 28.1.2019.

Luis Galliana. Maantieteen professori. Madridin Autonominen Yliopisto. Haastattelu 4.10.2018.

Marisol Mena. Kaupunkimaisemasuunnittelija. Madridin kaupunki. Haastattelu 15.10.2018.

Maija Norava. Liikennesuunnitteluinsinööri. Turun kaupunki. Haastattelu 20.12.2018.

Patxi Laminques. Arkkitehtuurin professori, tohtori. Madridin ammattikorkealoulu. Haastattelu 16.10.2018.

Ramon Lopez de Lucio. Kaupunkisuunnittelun emeritusprofessori. Paisaje Transversal. Haastattelu 10.10.2018.

Stella Aaltonen. Hankejohtaja ja NLP-kouluttaja. CIVITAS ECCENTRIC – hanke. Haastattelu 18.12.2018.

Kirjalliset lähteet

A PIE. 2018. Resultados del Taller de Acción Peatonal realizado en el entorno de la estación de Alfonso XIII

Balaguer, S. 2018. Madrid Central: the innovative UVAR that will change the shape of Madrid, CIVITAS Forum, Umeå, 20.9.2018

Berg, A., Hilden, M. & Lahti, K. 2014. Kohti kokeilukulttuuria - Analyysi Jyväskylän resurssi-viisaista kokeiluistastrategisen kehittämisen työkaluina, Helsinki, Sitra

Núñez, S. 2018. Hecate Ingenieria [sähköpostiviesti] Vastaanottaja Tommola, M. Lähetetty 23.10.2018

Siitonen, S. 2019. Witrafi Oy [sähköpostiviesti] Vastaanottaja Tommola, M. Lähetetty 2.1.2019

Turun kaupungin tilastollinen vuosikirja - Statistisk årsbok för Åbo stad. 2017. Väestö alueittain 31.12.2011 – 2016