



# Ratkaisuja

Kestävän liikenteen kehittämiseen

Katariina Saarela, Päivi J. Tossavainen, Mikko Julin (toim.)

Ratkaisuja kestävä liikenteen kehittämiseen  
© Metropolia Ammattikorkeakoulu & Laurea-ammattikorkeakoulu 2023  
Julkaisija: Metropolia Ammattikorkeakoulu  
Toimittajat: Katariina Saarela, Päivi J. Tossavainen ja Mikko Julin  
Taitto ja graafinen suunnittelu: Jonna Suvanto

Metropolia Ammattikorkeakoulun julkaisuja  
TAITO-sarja 122  
Helsinki 2023  
ISBN 978-952-328-402-9 (nid.)  
ISBN 978-952-328-401-2 (pdf)  
ISSN 2669-8013 (nid.)  
ISSN 2669-8021 (pdf)

[www.metropolia.fi/julkaisut](http://www.metropolia.fi/julkaisut)

[www.metropolia.fi/smartcountrysidemobility](http://www.metropolia.fi/smartcountrysidemobility)



Tämä teos on lisensoitu Creative Commons Nimeä-EiKaupallinen-JaaSamoin 4.0 Kansainvälinen -lisenssillä.

<https://www.creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.fi>

Poislukien Matti Salmijärven kuvat sivuilla 13, 16–17, 28–29, 48–49 ja 91.

Julkaisu on tuotettu osana Smart Countryside Mobility -hanketta, jota rahoitti Euroopan aluekehitysrahasto. Hankkeessa kehitettiin Uudenmaan haja-asutusalueiden henkilöliikkuksen ja pientavaralogistiikan palveluita. Hanketta toteuttivat Laurea-ammattikorkeakoulu ja Metropolia Ammattikorkeakoulu. Hanke toteutettiin 2021–2023.

 Metropolia



Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



**LAU  
REA**

# Sisällys

|  |           |
|--|-----------|
| Esipuhe: Yhteistyö on avain onnistuneeseen kehittämiseen                                 | 4         |
| <b>Osa 1 Liikennepalveluja kehittämässä</b>  | <b>7</b>  |
| Liikennejärjestelmä 4.0 — Kohti liikkumisen ekosysteemejä                                | 8         |
| Ekosysteemi palveluiden kehitystyön tukena   | 14        |
| Älyliikenteen suunnittelun haasteet seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa      | 22        |
| Smart Countryside Mobility -hankkeen taustatutkimus                                      | 24        |
| <b>Osa 2 Yhteiskehittämällä tuloksiin</b>  | <b>29</b> |
| Palvelumuotoilu ja yhteiskehittäminen — missä onnistuimme, mitä opimme                   | 30        |
| Kestävämät liikennepalvelut syntyvät kuuntelemalla ja yhteiskehittämällä                 | 34        |
| <b>Osa 3 Liiketoimintaa muotoilemaan</b>   | <b>49</b> |
| Liiketoimintamallinnuksen menetelmä  | 50        |
| Liiketoimintamallinnus edistää Karkkilan liikennepalvelujen toteuttamista                | 54        |
| <b>Osa 4 Kokemuksia matkan varrelta</b>  | <b>59</b> |
| Yhteistyöllä toimiviin, kestäviin ja asukkaiden tarpeita huomioiviin liikennepalveluihin | 60        |
| Liikkumisen monia mahdollisuuksia  | 62        |
| Hanke mahdollisti kaupunkilaisten osallistamisen kehittämistyöhön                        | 66        |
| Hankkeen myötä uusia ideoita Raaseporin joukkoliikenteen kehittämiseen                   | 69        |
| Inklusio tutkimuksen, kehittämisen, innovaatiotoiminnan ja opetuksen yhdistämisessä      | 72        |
| TKIO:n onnistumisia Smart Countryside Mobility -hankkeessa                               | 76        |
| Hanketyö antoi lisävalmiuksia työelämään   | 82        |
| Palvelumuotoilijan oppeja hanketyöstä  | 84        |
| Liikenteen kehittäminen  | 86        |
| <b>Liitteet:</b>   |           |
| Vaikutusta viestimällä   | 88        |
| Kirjoittajat   | 90        |



## **Yhteistyö on avain onnistuneeseen kehittämiseen**

Alueilla, joilla asukastiheys on harvaa ja etäisyydet palveluiden äärelle voivat olla pitkiäkin, yksityisauton käyttöä on pidetty itsestään selvänä. Työmatka yhtäälle, kauppareissu toisaalle. Harrastukset, koulut, vapaa-ajan toiminnot ja terveyspalvelut – liikkumisen tarpeet ovat moninaisia ja käyttömukavuutensa puolesta yksityisautoa on vaikea päihittää. Ilmastokriisin torjuminen ja energian hintojen nousu ovat kuitenkin saaneet ihmiset pohtimaan vaihtoehtoisia muotoja päivittäiselle liikkumiselle.

Harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden kehittäminen edellyttää toimivaa yhteistyötä. Kunta vastaa omalta osaltaan alueensa joukko- ja julkisen liikenteen palveluiden järjestämisestä. Palveluiden käyttäjinä kuntalaiset voivat omalla toiminnallaan ja valinnoillaan vaikuttaa siihen, millaiset palvelut ovat elinkelpoisia. Maakunnan liitto taas vastaa alueellisesta kehittämistyöstä esimerkiksi kuntien välisten joukkoliikennepalveluiden osalta. Liitolla voi olla myös merkittävä rooli toimia yhteistyöhön kannustavana tahona kuntien, käyttäjien ja palveluntarjoajien välillä.

Smart Countryside Mobility -hankkeen tavoitteena oli tuottaa Uudenmaan harvempaan asutuille alueille uusia liikennepalveluiden konsepteja sekä parantaa olemassa olevia palveluita. Lisäksi tavoitteena oli edistää liikkumisen ekosysteemin muodostumista Uudenmaan alueelle. Kehittämistyön keinot ammennettiin palvelumuotoilusta, johon osallistavat työmenetelmät kuuluvat luontaisena osana.

Hankkeen loppujulkaisuksi kirjoitetun artikkelikokoelman ensimmäisessä osassa kuvataan ekosysteemien mahdollisuuksia tulevaisuuden liikenne- ja liikkumispalveluiden kehittämisessä sekä alueellisen liikennesuunnittelun linkittymistä osaksi kaupunkien liikennejärjestelmiä.

Smart Countryside Mobility -hankkeen kehittämistyötä toteutettiin palvelumuotoilun keinoin. Artikkelikokoelman toisessa osassa avataan työssä käytettyjä menetelmiä sekä kerrotaan, millaisia konsepteja hankkeessa kehitettiin haja-asutusalueiden liikennepalveluiden parantamiseksi. Kehitettyjen konseptien liiketoiminnallista toimivuutta tutkittiin liiketoimintamallinnuksella. Kolmannessa osassa tarkastellaan mallinnuksessa käytettyjä menetelmiä sekä saavutettuja tuloksia.

Artikkelikokoelman viimeisessä osassa ääneen pääsevät ne yhteistyötahot, joiden kanssa olemme saaneet kehittää Uudenmaan harvempaan asuttujen alueiden liikennepalveluita. Ammattikorkeakoulun tärkein tehtävä on tietysti kouluttaa uusia osaajia työelämän tarpeisiin. Hankkeissa mukana olevat opiskelijat saavat arvokasta kokemusta niin työskentelystä osana työyhteisöä kuin erilaisista oman alansa työtehtävistä. Niinpä loppujulkaisun viimeisessä osassa esitellään myös Smart Countryside Mobility -hankkeeseen osallistuneiden opiskelijoiden töiden tuloksia. Lisäksi hanketiimi kertoo kokemuksistaan hanketyöstä ja liikennepalveluiden kehittämisestä.

Smart Countryside Mobility -hankkeeseen osallistuneiden asiantuntijoiden puolesta toivotan antoisia lukuhetkiä!

Harri Miinin  
Smart Countryside Mobility -hankkeen projektipäällikkö  
Metropolia Ammattikorkeakoulu



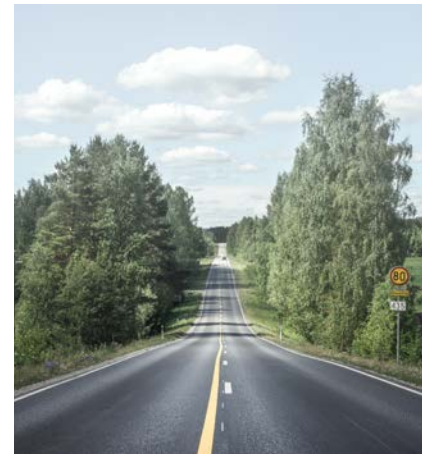
Kuva: Joonas Kotilainen, [www.kuviasuomesta.fi](http://www.kuviasuomesta.fi).



Kuva: Nina Saikanmäki.



Kuva: Raija Kaljunen.



Kuva: Brando Louhivaara, [www.unsplash.com](http://www.unsplash.com).



## Osa 1

### Liikennepalveluja kehittämässä

---

Smart Countryside Mobility -hankkeessa pyrittiin edistämään liikenteen ekosysteemin muodostumista Uudenmaan harvempaan asutuille alueille. Käyttäjälähtöisen suunnittelun hyödyntäminen liikennepalveluiden kehittämistyössä on ensimmäinen askel tällä tiellä.

Artikkelikokoelman ensimmäisessä osassa pohditaan, millainen liikenteen ekosysteemi voisi olla, mitä mahdollisuuksia se luo ja millaisia haasteita matkalla kohti ekosysteemimäistä toimintaa voidaan kohdata.

Tässä osassa avataan myös maakuntien liittojen roolia yleisesti niin alueidenkäytön kuin liikennejärjestelmien suunnittelussa sekä älyliikenteen kehittämisessä harvaan asutuilla alueilla. Lisäksi luodaan katsaus hankkeen teemojen ympäriltä tehtyihin aiempiin tutkimuksiin, julkaisuihin ja selvityksiin.

# Liikennejärjestelmä 4.0

## – Kohti liikkumisen ekosysteemejä

**Liikennejärjestelmä 4.0 kuvaa toteutettavissa olevaa, mutta tulevaisuuden ekosysteemiseen, moniarvoiseen ja monenkeskiseen liikkumiseen perustuvaa visiota. Pohdimme tässä artikkelissa, kuinka oppimisen, johtamisen ja toimintamallien historiallinen kehitys luo muutokselle edellytyksiä. Lisäksi pohdimme, miksi ekosysteemit ovat keskeisessä roolissa uuden toimintatavan synnyttämisessä.**

Marita Huhtaniemi, Metropolia Ammattikorkeakoulu  
Mikael Seppälä, Laurea-ammattikorkeakoulu  
Leena Unkari-Virtanen, Metropolia Ammattikorkeakoulu

### Liikennejärjestelmä tulevaisuuden systeeminä

Massachusetts Institute of Technologyn kouluttaja ja Presencing Institutin perustaja Otto Scharmer (2018) nostaa esiin Theory U -lähestymistavassaan tarpeen suunnata huomiota kehittämistyössä haasteisiin, joita ei voi ratkaista menneisyyden keinoin. Tällöin menneisyyden opit eivät enää riitä, vaan tarvitaan uudenlaista ymmärrystä ja uusia ratkaisuja – muuntumista ja oppimista tulevaisuudesta käsin.

Scharmer (2018) tutki tämän ajatuksen pohjalta oppimisen, johtamisen ja toimintamallien (operating system) historiallista kehitystä ja tunnistati niissä neljänlaisia vaiheita. Scharmerin keskeinen huomio oli se, että niin johtamisen, hallinnan, oppimisen kuin toimijoiden keskinäiset suhteet muuttuvat toisiinsa kytkeytyneinä, kun toimintamallin logiikka muuttuu. Seuraava luetelo kuvaa liikenteen esimerkkejä käyttäen oppimisen muuttumista Scharmerin toimintamallien historiallisen kehityksen vaiheissa 1.0–4.0:

**Oppiminen 1.0 – mestari-kisälli-oppiminen**, esimerkkinä autokoulun teoriakoe, jossa vastaukset ovat lajiteltavissa mekaanisesti oikeisiin tai väärin, sekä tilanteet, joissa mestari, autokoulun opettaja, voi neuvoa oppilasta käytännön asioissa.

**Oppiminen 2.0 – koulun tai oppilaitoksen tarjoama, suoritukseen johtava opetus ja sen taustalla olevat standardit.** Tämän tuloksena voi olla esimerkiksi yksilön suorittama tutkinto tai ajokortti.

**Oppiminen 3.0 – siirtää oppijan keskiöön, tavoitteena on hänen oppimiskykynsä kehittäminen tutkinnon vaatimusten täyttämisen arvioinnin sijaan.** Esimerkkinä jakamistalouden Über-kuskit, joissa henkilö ottaa itsenäisesti haltuunsa esimerkiksi taksitoiminnan luvat ja säännöt, tilausjärjestelmän ja verotuksen. Kokonaisuutta ei saa haltuun missään oppilaitoksessa tai tutkinnossa, ja sen oppiminen on mahdollista yleisesti tarjolla olevien elementtien avulla.

### Oppiminen 4.0 – toimintaympäristö ja toiminta muuntautuvat yhdessä ekosysteemisestä.

Esimerkkinä tästä on liikkumisen kestävä kehitys – vähähiilisuuden tavoitteet, automaatio ja verkottuneisuus sekä fiksi, jaettu liikkumisen organisoituminen. Kestävä kehitys edellyttää transformaatiota, syvällistä muodonmuutosta liikkumisessa ja siihen liittyvässä toiminnassa sekä toimijoiden keskinäisissä suhteissa. Tässä mallissa esimerkiksi Über-kuskin työn luonne muuttuu merkittävästi, kun sen toimintaympäristö muuttuu. Esimerkiksi sähköautojen verovähennykset ja kuluttajien kestävästi liikennettä painottavat arvot voivat ohjata Über-kuskeja korvaamaan polttomootoriautojaan sähköautoilla.

Olemme soveltaneet Scharmerin historiallisia kehitysvaiheita laajemmin liikkumiseen ja liikennejärjestelmiin sekä hahmotelleet näiden evoluutiota kohti tulevaisuuden keskinäisriippuvaista liikkumisen ekosysteemiä, Liikennejärjestelmä 4.0:aa. Lähtökohdaksi otimme Liikennejärjestelmä 2.0:n, joka on osa Liikenne- ja viestintäministeriön (2021) liikennealan kestävä kasvun ohjelmaa. Siinä liikkuminen ja kuljetaminen hahmotetaan palveluna, jossa pilvipalvelu ja tiedonvälitys, älykkään liikenteen infrastruktuuri, tietojen sähköliikenneinfrastruktuuri sekä varsinainen liikenteen infrastruktuuri liikennevälineineen muodostavat toisiinsa tiiviisti kytköksissä olevan kokonaisuuden. Se ei suinkaan edusta liikenteen kehittämisen päätepistettä.





## **Liikennejärjestelmä 1.0: liikkumisen perusteiden kehittäminen**

### **• Suhde toiminnan kohteeseen ja se, mikä ajaa innovointia:**

Ihmisillä on tarve liikkua paikasta toiseen ja erilaisia keinoja tehdä sitä. Vakiintuneet liikkumisen muodot luovat perustan liikenteelle ja siihen liittyviin perustarpeisiin vastaamiselle.

### **• Johtamisen/johtajuuden luonne:**

Johtaminen on ryhmäkeskeistä ja tapahtuu pienissä ryhmissä (esim. mestari ja kisällit) tai yhteiskunnallisen vallan käyttäjien toimesta.

### **• Toimijoiden väliset suhteet:**

Toimijat eivät kohtaa laaja-alaisesti, ja päätökset syntyvät paikallisesti rakentuissa suhteissa tai sitten valtasuhteissa etäältä.

### **• Organisoitumisen muoto:**

Organisoituminen on orgaanisesti syntyvää, paikallista ja pistemäistä. Etäällä saattaa olla yhteiskunnallisia instituutioita, joiden vaikutus ei ulotu kaikkialle.

### **• Hallinta ja päätöksenteko:**

Hallinta tapahtuu paikallisissa suhteissa ja on toiminnallista. Etäällä olevat instituutiot pyrkivät myös tekemään päätöksiä ja hallitsemaan kokonaisuutta.

## **Liikennejärjestelmä 2.0: asiantuntijakeskeinen ja keskitetysti säännelty liikenne**

### **• Suhde toiminnan kohteeseen ja se, mikä ajaa innovointia:**

Liikenteen koordinointi on siirtynyt paikallisilta toimijoilta instituutioille, jotka kehittävät liikennettä keskitetysti, teknokraattisesti ja nykytilaa optimoimalla.

### **• Johtamisen/johtajuuden luonne:**

Liikennettä kehitetään rationaalisin perustein asiantuntijakeskeisesti ja asiantuntijoiden päätöksiä laitetaan toimeen ilman merkittävää vuorovaikutusta liikenteen käyttäjien kanssa.

### **• Toimijoiden väliset suhteet:**

Vastuut liikenteen kehittämisestä on määritelty tarkasti ja sopimuksenvaraisesti.

### **• Organisoitumisen muoto:**

Vastuiden tarkka määrittely on synnyttänyt siiloja ja pirstaleisen toimintaympäristön.

### **• Hallinta ja päätöksenteko:**

Kokonaisuuden hallinta on regulaation määrittelemää, hidasta ja jähmeää.

### **Liikennejärjestelmä 3.O: käyttäjälähtöinen liikenne ja liikkuminen**

#### **• Suhde toiminnan kohteeseen ja se, mikä ajaa innovointia:**

Byrokratian sijasta liikkumisen keskiöön siirtyvät liikukat. Liikenteen käyttäjiä osallistetaan liikkumisen ratkaisujen kehittämiseen ja käyttäjien tarpeet ohjaavat kehittämistä.

#### **• Johtamisen/johtajuuden luonne:**

Johtaminen on osallistavaa, fasilitoivaa ja kokeilevaa. Sillä ei ole yksittäistä asiantuntijaa, joka voisi ymmärtää liikkujien tarpeita.

#### **• Toimijoiden väliset suhteet:**

Vuorovaikutus erityisesti liikenteen ja liikkumisen käyttäjien kanssa ohjaa toimijoiden välisiä suhteita.

#### **• Organisoitumisen muoto:**

Organisoituminen on verkostoitunutta, sillä liikkujien ja liikenteen käyttäjien tarpeiden täyttämiseen tarvitaan monien toimijoiden yhteistyötä.

#### **• Hallinta ja päätöksenteko:**

Instituutiot oppivat muuntamaan liikennettä vuorovaikutuksessa käyttäjien kanssa.

### **Liikennejärjestelmä 4.O: ekosysteeminen, monenkeskinen ja moniarvoinen liikkumisen toimintaympäristö**

#### **• Suhde toiminnan kohteeseen ja se, mikä ajaa innovointia:**

Liikennejärjestelmän kehittämistä ei ohjaa vain käyttäjien tarpeisiin vastaaminen, vaan sitä ohjaavat myös yhteiskunnalliset arvot ja monien toimijoiden yhteenkietoutuneet tarpeet. Liikennejärjestelmä on moninäkökulmainen, ihmislähtöinen ja kestävä teknis-taloudellinen kokonaisuus.

#### **• Johtamisen/johtajuuden luonne:**

Johtajuus on transformatiivista eli toimijoita ja toimijoiden välisiä suhteita muuttavaa, tulevaisuutta tekevää.

#### **• Toimijoiden väliset suhteet:**

Toimijat tietävät toistensa tekemisestä, vaikka eivät aina tee samoja asioita. Toiminnan koherenttius eli sisäinen yhdenmukaisuus on tärkeämpää kuin sen linjaaminen samanlaiseksi.

#### **• Organisoitumisen muoto:**

Organisoituminen on ekosysteemistä, eli liikenteen ja liikkumisen toimijoita on paljon eivätkä he kaikki välttämättä tee yhteistyötä, vaikka jakavat saman toimialan ja pyrkimyksen. Organisoituminen on systeemistä, ja eri toimijoilla on keskinäisriippuvia rooleja suhteessa jaettuun toimintaympäristöön.

#### **• Hallinta ja päätöksenteko:**

Hallinta ja päätöksenteko on monenkeskistä (polycentric), eli ekosysteemin puitteissa toimivissa monissa verkostoissa tehdään päätöksiä, joilla hallitaan ilmiön monia eri osa-alueita ja muutetaan sitä kautta toimintaympäristöä.

## Mitä ovat ekosysteemit ja mihin niitä tarvitaan?

Tarve Liikennejärjestelmä 4.0:lle kehittämislle on globaali, ja sitä vauhdittavat samanaikaisesti useat toimintaympäristön ajurit. Erityisesti ilmiön etenemistä kirittävät viime vuosikymmenten aikana ihmisten arkea ja työ- ja elinkeinoelämää mullistaneet trendit. Näitä ovat muun muassa teknologiakehitys, arvonluonnin logiikan muutos sekä nykyisen talous- ja hyvinvointikäsitksemme haastava globaali kestävyyskriisi. Esimerkiksi näiden ilmiöiden nopea ja kompleksinen kehityskulku haastaa paitsi liikkumisen toimijat myös perinteisen tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminnan ja sen toimintatavat.

Liikennejärjestelmä 4.0:n tarpeen synnyttävät viheliäiset ongelmat, joiden ratkomiseen lineaarinen, lyhytjännitteinen ja pistemäinen, pääosiin vähittäiseen kehittämiseen rajoittuva hanketoiminta ei enää riitä. Tarvitaan uudenlaisia, kompleksisiin, systeemiin ongelmiin ja uudenlaiseen arvonluonnin logiikkaan sopivia arvonluonnin toimintatapoja – ekosysteemejä.

Liikenteeseen sekä sen kehittämiseen liittyy paljon toimijoita, jotka eivät välttämättä tee suoraa yhteistyötä keskenään. Peltoniemi (2004) määritteleeekin ekosysteemin joukoksi organisaatioita, jotka ovat vakituneiden toimijoiden hajautetusti johtamia, löyhästi kytköksissä keskenään tai löysässä, muuntuvaassa suhteessa toisiinsa ja toimintaympäristöönsä. Kaikki ekosysteemit toimijat eivät siis tee yhteistyötä toistensa kanssa, vaikka potentiaalia olisikin. Ekosysteemin puitteissa toteutuvat yhteistyömuodot koostuvat todellisuudessa erilaisista yhteistyön muodoista, jotka voivat olla keskenään vuorovaikutuksessa. Näitä voivat olla klusterit eli paikalliset tai alueelliset yhteistyömuodot, verkostot eli paikkariippumattomasti toimivat yhteistyömuodot tai arvoverkostot eli sopimusperusteisesti ja paikkariippumattomasti toimivat organisaatiot. Näitä kaikkia kutsutaan usein arkikielessä ekosysteemeiksi.

Yhteistyössä korostuvat kumppanuuksien keskeinen rooli ja merkitys sekä laajemminkin toimijoiden välisen suhteiden kehittyminen paitsi yhteistyön myös keskinäisen kilpailun kautta (Laasonen ym. 2019, 11, 16). Yhteistyön hyödyt ovat parhaimmillaan suuria, ja toi-

minta laajimmillaan erittäin vaikuttavaa. Tämä siksi, että ekosysteemit voivat olla samaan aikaan sekä paikallisia että osa jotain suurempaa alueellista, kansallista tai kansainvälistä innovaatioon ja tutkimukseen suuntautuneita (mt., 14). Lisäksi ekosysteemin toimijat voivat olla samanaikaisesti kytkeytyneinä useampaan eri ekosysteemiin (Kaihovaara ym. 2016, 4).

Liikennejärjestelmä 4.0:n tarpeen synnyttäviä ilmiöitä luonnehtivat kompleksisuus ja systeemisyys. Kukaan toimijoista ei voi ymmärtää ja ratkoa tällaisiin ilmiöihin liittyviä haasteita yksin. Ekosysteemin toimijoiden keskinäisiippuvuus onkin Adnerin ja Kapoorin (2010) mukaan toimijoita vahvimmin yhteen kytkevä voima. Sen ytimessä on toimijoiden halu tehdä "win-win-win-yhteistyötä" yhteisten päämäärien ja tavoitteiden suunnassa (Hautamäki ym. 2016, 16).

Suomelle Liikennejärjestelmä 4.0:n synnyttäminen on merkittävä uusi mahdollisuus. Suomen vahvuuksia älykkään liikkumisen ratkaisuissa ovat muun muassa sitoutuminen kestäväan kehitykseen, kokemus julkisen ja yksityisen sektorin luottamuksellisesta yhteistyöstä, väestön korkea osaamistaso, nopea teknologiakehitys sekä sujuva liikenteen infrastruktuuri. Suomella on erityisen hyvät edellytykset toimia Liikennejärjestelmä 4.0:n mukaisen liikkumisen edelläkävijänä, parhaimmillaan jopa suunnannäyttäjänä.

Suomen vahvuuksia  
älykkään liikkumisen ratkaisuissa  
ovat muun muassa  
sitoutuminen kestäväan kehitykseen,  
kokemus julkisen ja yksityisen  
sektorin luottamuksellisesta yhteistyöstä,  
väestön korkea osaamistaso,  
nopea teknologiakehitys  
sekä sujuva liikenteen infrastruktuuri.





# Ekosysteemi palveluiden kehitystyön tukena

**Smart Countryside Mobility -hankkeen aikana tavoitteena oli kehittää verkostomainen ekosysteemi, jolla yhdistetään haja-asutusalueella liikenteeseen liittyviä toimijoita sekä palveluiden käyttäjiä. Tavoitteena oli myös tutkia olemassa olevia liikennepalveluiden verkostoja, tuoda yhteen hajallaan olevat toimijat sekä kehittää toimintatapoja toimivaan ekosysteemiin.**

**Verkoston tavoitteena olisi toimia tietoa jakavana yhteistyöelimenä, jonka jäsenten kesken voidaan tarttua haja-asutusalueiden liikennepalveluiden kehittämisen haasteisiin sekä toteuttaa TKI- ja liiketoimintaratkaisuja siten, että eri sidosryhmiä saadaan sitoutettua palveluiden kehittämiseen mahdollisimman laajasti.**

Eetu Rutanen, Metropolia Ammattikorkeakoulu  
Jonna Suvanto, Metropolia Ammattikorkeakoulu

## Ekosysteemistä apuja palveluiden kehittämiseen

Toimivan ja tulosta tuottavan järjestelmällisen ekosysteemin ylläpitäminen vaatii paljon resursseja ja kaikki toimijat yhteen kokoavaa orkestroijaa. Lisäksi ekosysteemi tarvitsee ympärilleen motivoituneita toimijoita. Hankkeen aikana kävi ilmi, ettei esimerkiksi kunnilla ole välttämättä edes kunnan sisäisistä liikennepalveluista vastaavaa henkilöä, useista henkilöistä puhumattakaan. Liikennepalvelut tuotetaan siis vähin resurssein, ja esimerkiksi pelkästään koulukytien järjestämiseen saattaa mennä valtaosa vastaavan henkilön työajasta.

Kunnan liikennesuunnittelijoiden mielestä ekosysteemit nähdään kuitenkin tärkeinä. Karkkilan liikennesuunnittelija Anna Vähä-Herttua on aktiivisesti mukana eri verkostoissa. Näitä ovat niin kaupungin koolle kutsumat työryhmät kuin Länsi-Uudenmaan alueelle levittäytyvät verkostot. Näiden verkostojen toiminta on säännöllistä ja tavoitteellista. Verkostoja tarvitaan, koska niistä saa konkreettista apua työhön, esimerkiksi palveluiden kilpailuttamiseen. Myös verkostojen luoma sosiaalinen ympäristö, jossa voi vaihtaa kuulumisia ja ajatuksia, on tärkeä.

### Vähä-Herttuan mukaan toimivan verkoston avaimia ovat:

- Koollekutsuja on merkittävä toimija, esimerkiksi ELY-keskus tai Karkkilan kaupunki.
- Verkoston toimintaan on jokin selkeä syy ja tavoitteet.
- Mukana ovat kehittämisen kannalta oleelliset ihmiset ja tahot.

On siis tunnistettava oman toiminnan kannalta merkitykselliset verkostot ja toimijat. Ajatusten vaihtaminen ja keskustelu ovat usein tarpeellisia, mutta tämän olisi hyvä tapahtua muiden tapahtumien yhteydessä, esimerkiksi koulutusten ohessa. Verkostolle, jossa vain vaihdetaan ajatuksia ja kuulumisia, ei ole aikaa eikä tarvetta. Tätä mieltä ovat myös karkkilalaiset ja raaseporilaiset yritykset.

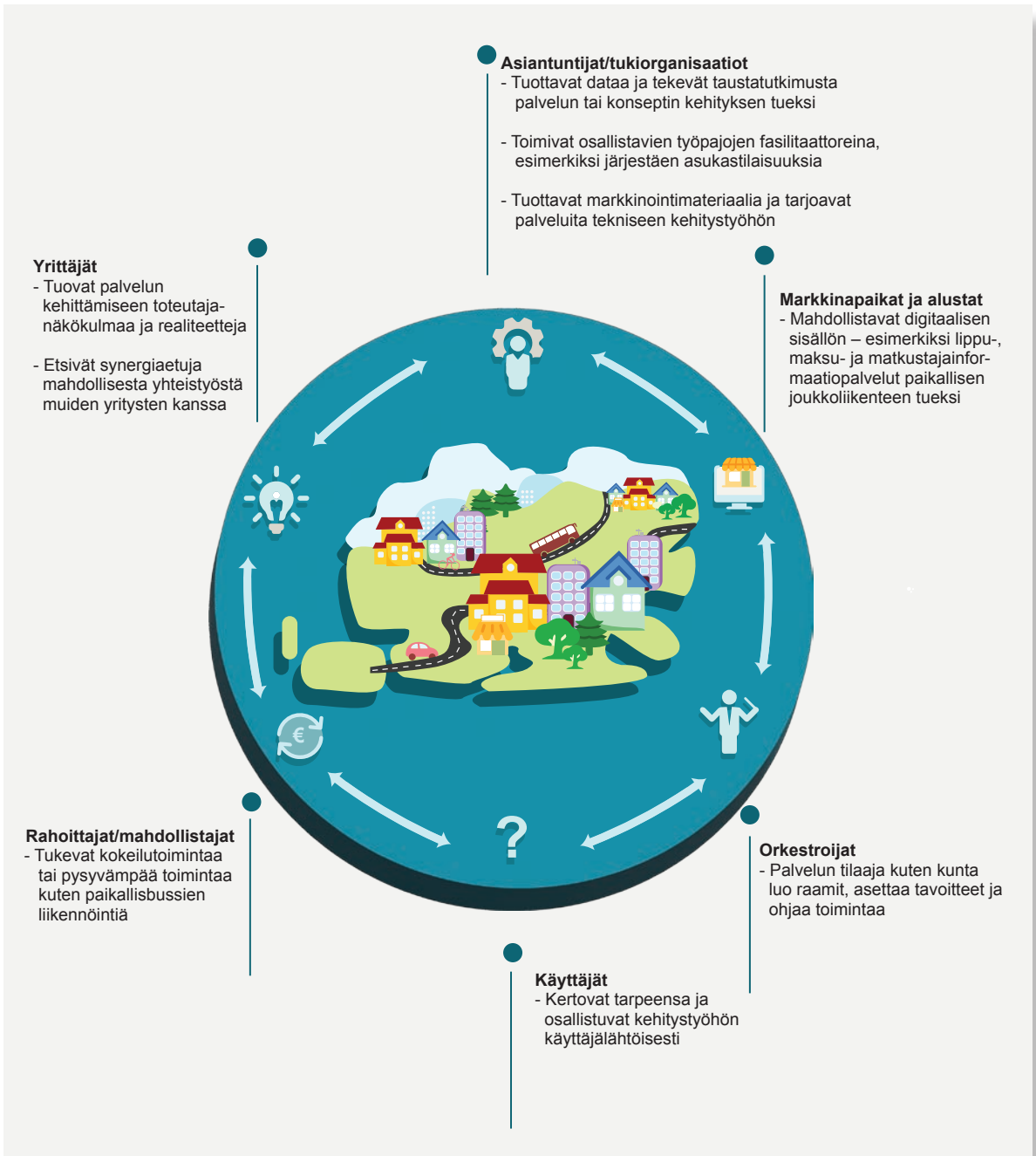
Yritysten näkökulmasta toimiva ekosysteemi vaatii konkreettista tekemistä tai hankkeita. Yrityksillä on hyvin vähän resursseja ja aikaa panostaa toimintaan, josta ehkä joskus voisi olla hyötyä. Ylipäätään toimintaa haittaaviksi tekijöiksi tunnistettiin karkkilalaisten ja raaseporilaisten yritysten osalta muun muassa seuraavat seikat:

- sopivien yhteistyöfoorumien puuttuminen
- tiedon puute
- koordinoivan tahon puuttuminen
- kilpailu.

### Yhteistyöhön voisivat sen sijaan kannustaa seuraavat tekijät:

- tarpeeksi houkuttelevat hyödyt omalle yritykselle muun muassa kehityksen ja kasvun osalta
- yhteisten haasteiden tunnistaminen ja ratkaisuhalu
- tapahtumiin ja kehittämistyöhön mukaan kutsuminen
- konkretia.

Hankkeen aikana luotu ekosysteemi muotoutui hankkeessa syntyneiden ratkaisujen kehittämiseen ja tunnistettujen haasteiden ratkaisemiseen keskittyväksi verkostomaiseksi toiminnaksi.



Tarvitaan selkeä kokeiltu malli, tietoa, mallin markkinoitua ja saatujen tulosten esittelyä, jotta yhä useammat kiinnostuvat lähtemään mukaan. Ekosysteemin kautta voitaisiin esimerkiksi yrittää ratkaista työvoimapulaan liittyviä haasteita, joita on havaittu Raaseporissa ja Karkkilassa. Työvoiman jakamista koskevasta yhteistyöstä eri alojen toimijoiden kanssa voisi olla suuri etu kehitykselle ja kasvulle.

Ylipäättään yrityksiä kyllä kiinnostaa palveluiden kehittäminen. Esimerkiksi liikkumisen ja liikenteen osalta heikko joukkoliikenne ja saavutettavuus aiheuttavat haasteita jo asiakaskäyntien osalta. Smart Countryside Mobility -hankkeessa myös palveluiden käyttäjät pääsivät kertomaan toiveitaan ja ideoitaan alueiden liikennepalveluiden kehittämiseksi osallistavin keinoin toteutetuissa työpajoissa.

Tällaiset työpajat ovat yksi keino saada koottua käyttäjien näkemyksiä kehitettävistä toiminnoista ekosysteemin kautta. Mutta nämäkin tilaisuudet vaativat koordinoitua ja resursseja. Nyt ne saatiin toteutettua hankkeen orkestroimina, mutta onko kunnilla resursseja järjestää vastaavaa tulevaisuudessa omin avuin? Olisi kuitenkin toivottavaa, että kuntien haasteisiin ratkaisuja etsivä ekosysteemi ja sen kautta luotsatut tapahtumat lähtisivät rakentumaan kuntien tai viranomaisten johdolla.

Yksi keino voisi olla ennalta koottu "testi- ja kehitysjoukko", joka kokoaisi aihepiiristä kiinnostuneet käyttäjät ja kunnan edustajat sekä mahdollisesti myös palveluntarjoajat yhteen. Tämä voisi helpottaa muun muassa uusien palveluiden testaamista, kun tiedossa olisi jo aktiivinen toimijajoukko, joka olisi valmis testaamaan ja antamaan palautetta uusista palveluista tai vaikka pienistä muutoksista paikallisbussin aikatauluihin – siis esimerkiksi kunnan sisäiseen liikennepalveluiden kehittämiseen konkreettisesti fokusoitunut klusteri.

Positiivisten muutosten aikaansaaminen voi tyssätä siihen, että ei ole selvää, kenen vastuulla on mikäkin kokonaisuus ja keneltä voisi pyytää palautetta kehityksen kohteena olevaan asiaan. Voi olla tarpeen tunnistaa, milloin on syytä viestiä tai kysyä asiasta tavanomaisen verkoston ulkopuolelta. Smart Countryside Mobility -hankkeessa saatiin aikaan odottamattomia positiivisia tuloksia, kun hankkeen toimijat pääsivät ottamaan osaa paikallisliikenteen aikataulujen suunnitteluun Raaseporissa.

Hankkeen aikana luotu ekosysteemi muotoutui hankkeessa syntyneiden ratkaisujen kehittämiseen ja tunnistettujen haasteiden ratkaisemiseen keskittyväksi verkostomaiseksi toiminnaksi. Tämä voi olla hyvä lähtökohta ekosysteemin rakentamiseen, jossa ekosysteemi paneutuu konkreettisiin haasteisiin ja etsii ratkaisuja osallistavan toiminnan kautta.



Kuva: Matti Salmijärvi.





## Hyviä käytäntöjä ekosysteemin rakentamiseen ja verkostomaiseen toimintaan

1.

### Selkeä visio – miksi ekosysteemiä tarvitaan?

Määrittele, minkä takia tarvitaan verkosto. Kuvaile, millainen verkosto vastaa parhaiten tarpeita ja millaisia tavoitteita verkostolla tulee olemaan.

Esimerkki: Kunta haluaa kehittää joukkoliikennettä ja tarvitsee palautetta uusista kokeiluista. Kunta kutsuu mukaan kehitysjoukkoon palveluiden käyttäjiä, liikennepalvelun yrittäjiä ja rahoittajia. Kehitysjoukon tavoitteita ovat:

- tutustua ensimmäisenä ehdotettuihin uusiin ratkaisuihin ja ideoihin
- antaa palautetta
- vaikuttaa jatkokehitykseen
- vaikuttaa oman kunnan kehittymiseen.

2.

### Miten ekosysteemissä toimitaan?

Miten pystytään hyödyntämään eri toimijoiden osaamista ja tietotaitoa? Millaisia reittejä ekosysteemiin pääsee mukaan? Miten resursseja jaetaan?

Esimerkki: Kunnan koolle kutsuma kehitysjoukko on avoin ekosysteemi, ja mukaan pääsee täyttämällä kaupungin nettisivuilla olevan lomakkeen. Tehtäviä jaetaan jokaisen oman mielenkiinnon ja mahdollisuuksien mukaan, mutta varsinaisena orkestroijana toimii kaupunki.

3.

### Merkitys ja sitoutuminen.

Yhdessä tekemällä jaamme tietoa ja taitoa sekä pysymme luomaan innovatiivisia ratkaisuja. Avoin viestintä ekosysteemin sisällä sekä aktiivinen julkinen viestintä helpottavat sitoutumista ekosysteemiin.

## 4.

### **Vaikuttavuus ja arvo.**

Ekosysteemi kehittyy ja tuottaa arvoa, jonka saa vain yhdessä tekemällä. Vision lisäksi tarvitaan myös konkreettisia mittareita, joilla pystytään osoittamaan eri toimijoiden hyödyt.

Esimerkki: Kunnan kehitysjoukon tekemistä seurataan seuraavilla mittareilla:

- ekosysteemin järjestämien työpajojen osallistujamäärä
- ekosysteemin luomien uusien ratkaisujen määrä
- ekosysteemin kyky luoda uusia liiketoimintamalleja
- syntyneiden konseptien toteutettavuus
- syntyneiden palveluiden käyttäjämäärä.

## 5.

### **Markkinointi ja saavutettujen tulosten esittely.**

Kun ekosysteemi saa aikaan pieniäkin konkreettisia muutoksia tai tuloksia, on niistä syytä viestiä. Näin ekosysteemi ruokkii itse itseään menestymisen kautta ja pystyy esittämään saavutettuja tuloksia houkutellakseen mukaan uusia toimijoita.

## 6.

### **Uusien näkökulmien etsiminen myös tavanomaisen verkoston ulkopuolelta.**

Olemassa olevan verkon myötä aikaansaadut muutokset tai kehittyminen voivat pysähtyä, jolloin voi olla tarpeen laajentaa verkostoa tai etsiä uusia näkemyksiä normaalin toiminnan tueksi. Ekosysteemin kehittämiseksi kannattaa myös etsiä aktiivisesti hankerahoitusta.

## Liikenteen palveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla -seminaari kutsui koolle liikenteen asiantuntijoita

Liikenteen palveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla -seminaari pidettiin 28.3.2023 Maria 01 -startup-kampuksella Helsingissä. Päivän aikana pohdittiin, miten haja-asutusalueille luodaan houkuttelevia, helppokäyttöisiä ja toimivia liikenteen palveluita. Paikalle kerääntyi parisenkymmentä ihmistä, jotka edustivat eri kaupunkeja, palvelun tarjoajia, Kuntaliittoa, Helsingin kaupungin innovaatioyhtiö Forum Virium Helsinkiä, Suomen Tieyhdistystä sekä eri oppilaitoksia.

Smart Countryside Mobility -hankkeen järjestämä seminaari tarjosi ideoita, inspiraatiota ja uusia verkostoja osallistujien työn tueksi. Tapahtuman lopussa monen osallistujan kommentti oli, että juuri tällaisia tapahtumia ja tapaamisia maaseudun ja haja-asutusalueiden liikennepalvelujen kehitystyö kaipaa.



Kuva: Katariina Saarela.

Tietokirjailija **Antti Merilehto** kannusti kuulijoita keräämään dataa ja hyödyntämään sitä.



Kuva: Katariina Saarela.

Raaseporilainen abiturientti **Edith Spitz** kertoi, miten nuoret liikkuvat ja haluavat tulevaisuudessa liikkua. Hänen esityksensä pohjautui hänen omassa lukiossaan tekemäänsä kyselyyn.



"Juuri tällaisia tapahtumia ja tapaamisia maaseudun ja haja-asutusalueiden liikennepalvelujen kehitystyö kaipaa."  
Seminaarin osallistujapalaute



Kuva: Katariina Saarela.

Maallemuuton asiantuntija **Johanna Niilivuo** puhui siitä, miten maaseudun palveluiden saavutettavuutta ja maaseudun asukkaiden liikkumista kehitetään. "Kokeiluja on tehty paljon, näiden tulosten jalkauttaminen on tärkeää", kiteytti Niilivuo sanomansa.



Kuva: Katariina Saarela.

**Piia Laitila** Matkahuollosta avasi matkailualueilla yhteistyöllä tehtyä digiloikkaa.

# Älyliikenteen suunnittelun haasteet seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa

**Maakunnan liitot voivat alueensa liikennejärjestelmää suunnitellessaan edistää myös älyliikenteen ratkaisuja. Artikkelissani avaan ensin maakunnan liittojen roolia yleisesti niin alueidenkäytön kuin liikennejärjestelmien suunnittelussa. Lisäksi käsittelen älyliikenteen kehittämistä harvaan asutuilla alueilla: haasteita ja maakunnan liittojen toimenkuvaa tässä työssä. Lopuksi pohdin joukkoliikenteen kehittämisen pidemmän tähtäimen ratkaisuja.**

Pasi Kouhia, Uudenmaan liitto

Maakunnan liittojen tehtävänä alueidenkäytön suunnittelussa on alueidenkäyttö- ja rakennuslain mukaisesti laatia maakuntakaava. Maakuntakaava on alueiden käytön yleispiirteinen suunnitelma, ja se määrittää maakunnan kehittämisen tavoitteet ja periaatteet. Maakunnan liittojen tehtävänä on myös ohjata ja edistää maakunnan kehittämistä sekä maakuntakaavan toteuttamista yhteistyössä kuntien, alueen elinkeinöelämän, järjestöjen ja muiden sidosryhmien kanssa.

Maakunnan liittojen rooli liikennejärjestelmäsuunnittelussa liittyy aluekehitykseen ja alueiden käyttöön, joiden tavoitteena on edistää alueiden taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyyttä. Maakunnan liitot osallistuvat liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti seudullisella tasolla, jossa suunnitellaan alueen liikenteen toimivuutta ja kehitystä pitkällä aikavälillä. Osana liikenteen toimivuutta voidaan liikennejärjestelmätyössä edistää myös älyliikenteen ratkaisuja.

## Älyliikenteen ratkaisut harvaan asutuilla alueilla

Seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa älyliikenteen huomioiminen etenkin harvaan asutuilla alueilla on haastavaa. Jokainen ratkaisu vaatii yksityiskohtaista kartoitusta paikkakohtaisista käyttäjätarpeista ja toiveista, mikä usein vaatii seudullista tarkastelua tarkempia selvityksiä. Seudullisissa tarkasteluissa nousee esille yleispiirteisempiä ratkaisuja, jotka eivät välttämättä toimi niin hyvin tuntematta tarkemmin yksittäisen kunnan haja-asutusalueen asukkaiden tarpeita. Seudullisessa suunnittelussa voidaan tuoda esille mahdollisia ratkaisuja.

Maakunnan liitto voi kuitenkin edistää älyliikenteen ratkaisuja harvaan asutuilla alueilla. Yksi tärkeimmistä

tavoista on edistää yhteistyötä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, jotka ovat vastuussa alueen liikenteen kehittämisestä ja ylläpidosta. Maakunnan liitto voi toimia älyliikenteen edistämisen tiedottajana ja välittäjänä eri toimijoiden välillä. Liitto voi esimerkiksi järjestää tiedotustilaisuuksia, seminaareja ja työpajoja, joissa voidaan käsitellä älyliikenteen ratkaisujen käyttöönottoa ja jakaa tietoa uusista teknologioista. Liitto voi myös auttaa rahoituksen hankkimisessa älyliikenteen hankkeisiin.

Älyliikenteen ratkaisujen edistäminen harvaan asutuilla alueilla liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja -työssä vaatii huomion kiinnittämistä lisää muutamiin asioihin. Ensimmäinen askel on tunnistaa alueen liikenteen tarpeet ja haasteet, kuten liikenteen saavutettavuus, matkojen pituudet, liikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Tämän perusteella voidaan määrittää, mitkä älyliikenteen ratkaisut voisivat olla hyödyllisiä harvaan asutuilla alueilla. Maakunnan liitto voisi tarjota tässä tukea kunnille, jotka haluavat edistää älyliikenteen ratkaisujen syntymistä alueillaan.

Älyliikenteen ratkaisujen edistäminen vaatii myös yhteistyötä eri toimijoiden kanssa, kuten kunnat, ELY-keskukset, liikennepalveluiden tuottajat ja teknologiayritykset. Maakunnan liitto voisi toimia yhteistyön koordinoijana ja katalysaattorina, joka tuo eri toimijat yhteen älyliikenteen ratkaisujen kehittämiseksi. Älyliikenteen ratkaisujen kehittäminen vaatii resursseja, kuten rahoitusta ja osaamista. Maakunnan liitto voi kohdentaa kehittämisresursseja alueille, joilla älyliikenteen ratkaisuille on suurin vaikutus liikenteen toimivuuteen ja kehittämistarpeisiin.

Uudenmaan liiton oma seudullinen suunnittelu ei voi suoraan tarjota kuntakohtaisia ratkaisuja älykkäiden liikennepalveluiden luomiseksi. Tämän vuoksi Smart

Smart Countryside Mobility -hanke toi Uudenmaan liitolle oivan mahdollisuuden tarjota alueen kunnille uutta tietoa ja käytäntöjä uusien liikennepalveluiden suunnittelun tueksi.



Kuva: Abbilyn Rurenko, www.unsplash.com.

Countryside Mobility -hanke toi liitolle oivan mahdollisuuden tarjota alueen kunnille uutta tietoa ja käytäntöjä uusien liikennepalveluiden suunnittelun tueksi. Hanke on tuottanut hyvää tietoa kuntatason suunnitteluun ja tukee seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita.

### Pidemmän tähtäimen ratkaisut

Olisi hyvä miettiä älyliikenteen ja yleisesti muun muassa joukkoliikenteen kehittämisen ratkaisuja pidemmällä tähtäimellä. Helsingin seudun ulkopuolella voitaisiin ajatella perustettavan seudullisen joukkoliikenteen kuntayhtymiä, jotka toimisivat alueen toimivaltaisina viranomaisina. Nämä kuntayhtymät vastaisivat seudullisesta joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä, mikä sisältää muun muassa aikataulujen ja reittien suunnittelun sekä joukkoliikennepalveluiden hankinnan ja valvonnan.

Kuntayhtymät voisivat perinteisen joukkoliikenteen lisäksi kehittää älyliikenteen ratkaisuja, jotka tukisivat joukkoliikenteen kehittämistä myös harvaan asutuilla alueilla, kuten joukkoliikenteen reaaliaikaisia tietojärjestelmiä, älykkäitä pysäkkejä tai liikennepalveluita, jotka mahdollistavat eri kulkumuotojen saumattoman yhdistämisen. Näin voitaisiin muodostaa seudullisesti hyvin toimivia joukkoliikennejärjestelmiä, jotka tukisivat kattavasti kestävästä liikkumisesta.

Lue lisää aiheesta:

[Tietoa maakuntakaavoituksesta Uudenmaan liiton verkkosivuilla](#)  
[Tietoa liikennejärjestelmästä Uudenmaan liiton verkkosivuilla](#)

# Smart Countryside Mobility -hankkeen taustatutkimus

---

**Tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotyötä (TKI-työ) voidaan harvoin toteuttaa niin sanotusti puhtaalta pöydältä. Kuten tieteen tekeminen, myös TKI-toiminta pohjaa perustutkimukseen. Hankkeiden alkuvaiheessa onkin syytä luoda katsaus sen teemojen ympäriltä tehtyihin aiempiin tutkimuksiin, julkaisuihin ja selvi-tyksiin.**

Harri Miinin, Metropolia Ammattikorkeakoulu

## Taustatutkimuksen teemat

Smart Countryside Mobility -hankkeen taustatutkimus koostui kolmesta osakokonaisuudesta: kirjallisuuskatsauksesta, teknologisten pohjaratkaisujen kartoituksesta sekä kohdealueiden kartoituksesta ja valinnasta. Taustatutkimuksen tavoitteena oli saada kattava kuva hankkeen teemoja aiemmin käsitelleistä tutkimuksista sekä eri teknisistä ratkaisuista, joilla älykkäitä liikkumisratkaisuja voitaisiin toteuttaa. Yhtenä tärkeänä tavoitteena oli toimenpidealueiden kartoittaminen siten, että hankkeen toimenpiteille saataisiin mahdollisimman hyvä vaikuttavuus.

Kirjallisuuskatsauksessa kartoitettiin harvemmin asutuilla alueilla tehtyjä ja käynnissä olevia hankkeita liittyen henkilöliikenteen ja pientavaralogistiikan palveluihin sekä selvitettiin, millaisia tarpeita jatkotutkimukselle on näissä havaittu. Hankkeen edetessä havaittiin myös tarvetta perehtyä liikennepalveluiden järjestämistapoihin, lainsäädäntöön sekä vastuunjakoihin. Kirjallisuuskatsausta täydennettiin hankkeen edetessä kehittämistyön jatkuvana osana toteutetulla benchmarkingilla.

Teknologisten pohjaratkaisujen kartoituksessa hyödynnettiin Metropolia Ammattikorkeakoulun Älykäs liikkuminen -innovaatiokeskittymän asiantuntijuutta. Innovaatiokeskittymän asiantuntijat ovat olleet mukana tutkimassa ja kehittämässä esimerkiksi autonomista maaliikennettä ja kutsuohjattua vesiliikennettä. Heidän avustuksellaan koottiin kortisto erilaisista hankkeista potentiaalisesti hyödynnettävistä teknologioista.

Kohdealueiden valintaa varten tutustuttiin Uudenmaan kunnissa toteutettuihin liikennepalveluiden kehityshankkeisiin ja kokeiluihin. Ajatuksena oli, että kunnat, joissa liikkumisen haasteita on pyritty jollakin tavalla ratkaisemaan, suhtautuvat positiivisemmin kehittämishankkeeseen. Tämän lisäksi kartoitettiin muun muassa kuntien maantieteellisiä rakenteita, sijaintia työmatkaliikenteen kohdekuntiin nähden sekä sisäisen ja alueellisen joukkoliikenteen nykytilaa.

## Yhteenveto aiemmista hankkeista

Haja-asutusalueiden liikennepalveluihin liittyviä hankkeita on toteutettu eri puolilla Suomea. Hankkeissa on yritetty ratkaista haja-asutusalueilla asuvien ja liikkuvien ihmisten sekä tavaraliikenteen kohtaamia ongelmia ja puutteita. Usein hankkeen tavoitteiksi on määritelty yksityisautoilun vähentäminen, palveluiden saavutettavuuden parantaminen, asukkaiden liikkumisen helpottaminen sekä joukkoliikenteen suosion kasvattaminen.

Aiemmat hankkeet poikkeavat Smart Countryside Mobility -hankkeen lähtökohdista siten, että ne ovat keskittyneet pääsääntöisesti syrjäisempien seutujen haja-asutusalueille, joissa välimatkat palveluiden ja asutusten välillä ovat usein merkittävästi pidempiä kuin Uudenmaan kunnissa.



## Kyytiin!-hanke

Kyytiin! Monipalveluliikenteen kehittäminen Kaustisen seudulla ja Kannuksessa -hanke toteutettiin Keski-Pohjanmaalla 2015–2017. Hankkeen tavoitteena oli muodostaa joukko- ja henkilöliikenteestä hallitumpi kokonaisuus, kehittää monipalveluliikennettä sekä lisätä älyliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen yhdistelmiä. Hankkeessa etsittiin erilaisia keinoja tehostaa ja toteuttaa toisin erityisesti koululaisten, iäkkäiden henkilöiden, muiden kuntalaisten sekä kunnan eri tavaroiden kuljetuksia.

Kyytiin!-hankkeen kehitysteemoja oli viisi:

- alueellisen joukko- ja henkilöliikennekoordinaation suunnittelu ja käynnistäminen
- kuljetusyhteistyön tiivistäminen ja seudullisten kuljetuksia aiheuttavien toimintojen yhtenäistäminen
- asiantiliikenteen yhdistäminen monipalveluliikenteeksi
- älyliikenteen ja kutsuohjattujen palvelujen kehittäminen
- alueella kehitettyjen toimintamallien ja saatujen kokemusten levittäminen muille maaseutualueille sovellettavaksi.

Hankkeen aikana esimerkiksi Lestijärven kunnassa kokeiltiin uutta menetelmää koulukuljetusten kilpailutuksessa. Yleensä kunnat kilpailuttavat koulukuljetukset itse määrittelemiensä reittien mukaan. Lestijärven kunnan toteuttamassa kilpailutuksessa tarjouten antajat saivat ehdottaa omista lähtökohdistaan suunniteltuja reittejä. Silloin oikeus ja mahdollisuus suunnitella tehokkaimmat reitit ovat kuljetusalan ammattilaisella. Lestijärvellä oli perinteisesti saatu koulukuljetuksista vain yksi tarjous. Nyt tarjouksia saatiin viisi, kun toimittiin uudella tavalla ja käytiin etukäteen vapaamuotoista markkinavuoropuhelua.

## Move It

Move It -hankkeen tavoitteena oli laatia toimintasuunnitelma liikennepalveluiden kehittämiseksi sekä niiden käyttöasteen nostamiseksi koordinoinnin ja digitaalisten ratkaisujen avulla. Toimintasuunnitelma sisältää osatavoitteet ja etenemisohjeet vuoteen 2030 asti. Tavoitteena oli myös, että liikenneasioihin liittyvät viranomaiset ja toimijat voisivat sovittaa toimenpiteitään paremmin yhteen, jotta ne jatkossa voivat myötävaikuttaa Vaasan seudun vähähiilisiin tavoitteisiin. Hanke toteutettiin Vaasan seudulla 2019–2021.

Hankkeen tuloksena syntyi nykytila-analyysi "Julaisen liikenteen ja muun liikenteen nykytilanne ja tulevaisuus Vaasan seudulla" ja toimintasuunnitelma "Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan seudulla 2030". Hankkeen tuloksena oli myös kaksi pilottiprojektia, joissa keskityttiin digitaalisiin ratkaisuihin liikennepalvelujen käytön edistämiseksi. Toinen niistä suunnattiin yrityksille ja toinen kunnille.

Aiemmat hankkeet poikkeavat Smart Countryside Mobility -hankkeen lähtökohdista siten, että ne ovat keskittyneet pääsääntöisesti syrjäisempien seutujen haja-asutusalueille.

## Arctic MaaS

Arctic MaaS -hanke pyrki edistämään matkailijoiden ja paikallisten liikkumispalveluja Pohjois-Suomen harvaan asutulla alueella. Arctic MaaS koostui kahdesta rinnakkaishankkeesta: Sitran rahoittamasta verkostohankkeesta ja VTT:n rahoittamasta alustahankkeesta.

## Kyytiin 2 -hanke

Kyytiin 2 -hankkeen tavoitteena oli saada aikaan muutos kuljetuksiin ja liikenteeseen liittyen erityisesti pk-yritysten ja kuntien, mutta myös yksityishenkilöiden toimintatavoissa. Hankkeessa yhdisteltiin kuljetuksia hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Samalla pilotoitiin digitaalisia työkaluja, joiden avulla kuljetusten tarvitsijat ja tarjoajat löytävät toisensa paremmin ja maaseudun asukkaiden liikkumismahdollisuudet paranevat. Hanke toteutettiin Kaustisen seutukunnan, Kannuksen ja Perhon alueella 2019–2022.

Hankkeen tuloksena koottiin kulukuri.com-verkkosivusto, joka kokoaa yhteen paikkaan kaikki Keski-Pohjanmaan maaseutualueiden liikemispalvelut, kuten taksit, kuljetusyrietykset, joukkoliikenteen ja kimppakyydin. Hankkeessa toteutettiin myös infografiikat haja-asutusalueiden liikennepalvelujen kehittäjien tueksi. Infografiikkojen teemat ovat:

- harrastusmatkat
- kuntien ja hyvinvointialueiden kuljetusten kehittäminen
- joukkoliikenteen päästöjen vähentäminen käyttövoimavalinnoilla
- digitaalisten palveluiden kehittäminen ja käyttöönotto
- liikennepalveluiden viestintä.

## Ukikytyi

Oy Matkahuolto Ab on toteuttanut parin viime vuoden aikana useita haja-asutusalueiden liikennepalvelukokeiluja, joista Ukikytyiä on käytetty Smart Countryside Mobility -hankkeen palvelukonseptien kehittämisessä benchmarkina.

Ukikytyi oli Uudessakaupungissa 2021–2022 toteutettu kutsupohjainen joukkoliikenteen palvelukokeilu. Ukikytyin reitit muodostettiin automaattisesti asiakkaiden tilausten pohjalta. Samaan suuntaan kulkevia matkustajia yhdistettiin samoille reiteille. Ukikytyi kuljetti asiakkaita määrättyyn palvelualueeseen ja palveluaikojen puitteissa asiakkaiden tekemien tilausten pohjalta.

Ukikytyin pystyi tilaamaan minkä tahansa osoitteiden välillä palvelualueen sisällä. Kyyti nouti ja jätti asiakkaan turvallisissa paikoissa lähellä ilmoitettuja osoitteita, ja käytössä oli myös virtuaalipysäkkejä etenkin ydinkeskustan alueella. Sovellus tai asiakaspalvelija ilmoittivat noutopaikan.

Automaattinen reititysjärjestelmä yhdisti samaan suuntaan ja samaan aikaan kulkevia matkustajia samoille reiteille, jotta autoilla voitiin kuljettaa mahdollisimman monia asiakkaita. Ukikytyin nouta-aika ilmoitettiin joustavana aikavälinä. Matkan lähtö- ja/tai saapumisajat sekä matka-aika muuttuivat tarvittaessa joustavasti ilmoitettujen aikarajojen sisällä. Kuljettaja poimi ja jätti asiakkaat reititysjärjestelmän tuottaman aikataulun mukaan.

## Raaseporin Kyläbussi

Raaseporissa toteutettiin 2019–2021 Kyläbussi-pilottihanke, joka on toiminut kutsuliikennepilottina. Kyläbussi liikennöi arkipäivisin päivästä riippuen Raaseporin eri alueilla kyyditen matkustajia Karjaan ja Tammisaaren keskusta.

## Höökikytyi

Karkkilassa toimiva Höökikytyi palvelee koulukyytien ja palveluliikenteen lisäksi mahdollisuuksien mukaan myös kutsuliikenteen.

## Taustatutkimuksen hyödyntäminen kehityshankkeessa

Parhaassa tapauksessa hankkeen alkuvaiheessa tehtävä taustatutkimus viitoittaa ja kehystää koko tulevaa kehitystyötä. Taustatutkimus toimii tietoperustana ja kertoo mahdolliset jatkotutkimustarpeet. Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, ovatko hankkeen lähtöolettamukset oikeita vai tarvitseeko niitä uudelleenarvioida.

Kerätyn aineiston hyödyntäminen saattaa kehittämissiön aikana jäädä taka-alalle. Osittain tähän vaikuttaa se, että valtaosa aineistosta on digitaalisessa muodossa, jolloin sen kerääminen on jopa liian helppoa. Kirjallisuuskatsaukseen valikoitu verkkosivujen linkkilista kasvaa kasvamistaan, ja toivon mukaan joku niihin myös perehtyy. Mutta kuinka valtava tietomäärä tiivistetään sellaiseen muotoon, että hanketiimi voi sitä tehokkaasti hyödyntää?

Kyseiseen ongelmaan törmättiin myös Smart Countryside Mobility -hankkeessa. Mielenkiintoiset ja relevantit vaikuttavat tutkimukset, hankkeet ja selvitykset koottiin tiimin yhteiseen taulukkoon aineiston käsitteilyjän kommentein ja referaatein varustettuna. Siitä huolimatta aika ajoin keskusteluissa putkahti esiin jonkun tiimiläisen löydös ”uudesta kiinnostavasta hankkeesta/selvityksestä/kokeilusta”, joka kuitenkin oli jo käsitelty taustatutkimuksen aikana.

Onko hankkeen alkuvaiheessa toteutettu kirjallisuuskatsaus ja muu taustatutkimus sitten turha? Mielestäni ei missään nimessä. Haaste on ennemminkin aineiston referoinnissa ja hankkeen sisäisessä viestinnässä. Hyvä käytäntö voisi esimerkiksi olla se, että aika ajoin hankkeen edetessä hankkeen asiantuntijat istuisivat yhdessä alas, käsittelevät kerättyä aineistoa, keskustelisivat siitä ja analysoisivat aineiston soveltuvuutta hankkeen tarpeisiin.

Smart Countryside Mobility -hankkeen aikana havaittiin, että tehty taustatutkimus ei kaikilta osin vastannut tarvetta. Esimerkiksi digitaalisten palvelualustojen tarjoajia ei taustatutkimuksessa kartoitettu, mutta kehitystyön edetessä tälle kuitenkin havaittiin tarvetta.

## Taustatutkimuksen hyödyntäminen hankkeen jälkeen

Hankkeessa kehitettävistä teemoista ja käytetyistä menetelmistä johtuen voi olla, että laadukkaasta taustatutkimustyöstä huolimatta kehittämistyö lähtee tyystin ennalta arvaamattomaan suuntaan. Tällöin jo tehtyä taustatyötä ei välttämättä voida sellaisenaan hyödyntää juuri kyseisessä hankkeessa. Merkittävän työpanoksen tulosten ei kuitenkaan soisi menevän hukkaan. Voisiko sitä hyödyntää tulevissa kehittämishankkeissa tai selvitystöissä?

Smart Countryside Mobility -hankkeessa taustatutkimuksen tulokset koottiin kortistiksi, jossa kustakin hankkeesta, pilotista ja teknologisesta ratkaisusta koottiin sivun mittaiselle dokumentille perustiedot sekä sen käyttömahdollisuus hankkeen myöhemmässä vaiheessa. Näin tehdyn taustatutkimuksen tuloksiin on helppo palata kehittämistyön eri vaiheissa. Tulokset ovat myös muiden hyödynnettävissä kortiston jäädessä elämään hankkeen pysyville verkkosivuille.

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, ovatko hankkeen lähtöolettamukset oikeita vai tarvitseeko niitä uudelleenarvioida.



Smart  
Countryside  
Mobility

# Liikenne palvelus haja-asutusalueiden kehittäminen -seminaari

28.3.



European Union  
2014-2020

SMART  
ECOSYSTEM  
SUSTAINABLE  
FUTURE





## Osa 2

# Yhteiskehittämällä tuloksiin

---

Smart Countryside Mobility -hankkeessa haja-asutusalueiden liikenteen palveluiden kehittäminen toteutettiin palvelumuotoilun keinoin. Yhteiskehittämisessä keskeisiä kumppaneita olivat asukkaat, kyläyhdistykset, yritykset ja kaupunkien edustajat.

Sidosryhmien, erityisesti asukkaiden ja liikennepalvelujen käyttäjien osallistaminen ja palautteen kerääminen sekä hyödyntäminen oli ensiarvoisen tärkeää kehitettyjen palvelujen osalta. Ilman yhteistä työpajatyöskentelyä ja prototyypeistä kerättyä palautetta kehitetyt palvelut eivät olisi vastanneet käyttäjien tarpeita.

Tässä osassa käsitellään palvelumuotoilun ja yhteiskehittämisen käsitteitä ja roolia kehittämistyössä sekä sitä, miten liikennepalveluita konkreettisesti kehitettiin. Lopuksi avataan, mitä tästä prosessista opittiin.

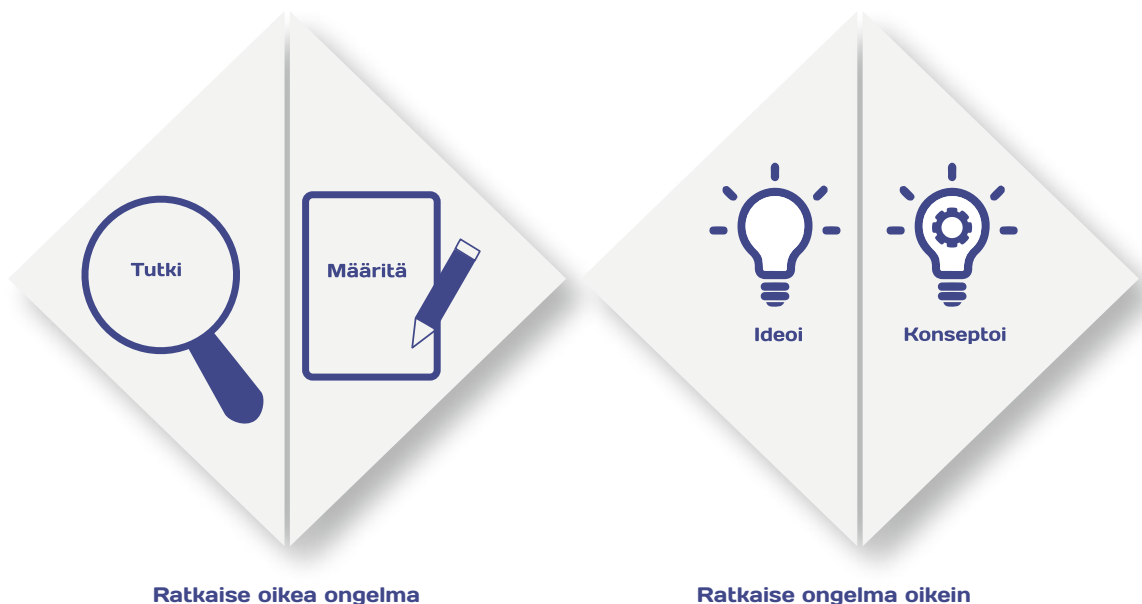


Kuntalaiset pääsivät työpajoissa ratkomaan joukkoliikenteen ongelmakohtia. Kuva: Jaakko Hannula.

## Palvelumuotoilu ja yhteiskehittäminen – missä onnistuimme, mitä opimme

Smart Countryside Mobility -hankkeessa kehitetyt palvelukonseptit syntyivät yhteiskehittämisen ja palvelumuotoilun menetelmin. Haaja-asutusalueiden liikenteen palveluja on alkumetreiltä lähtien kehitetty palvelumuotoilun keinoin yhdessä tärkeimpien sidosryhmien, kuten asukkaiden, kyläyhdistysten, yritysten ja kaupungin edustajien, kanssa sekä Raaseporissa että Karkkilassa.

Raija Kaljunen, Laurea-ammattikorkeakoulu  
Miia Seppänen, Laurea-ammattikorkeakoulu



Kuvio 1. Kehittämistyö toteutettiin tuplatimanttmallin (Design Council 2019; Koivisto, Säynäjäkangas & Forsberg 2019, 43) mukaisesti. Kuva: Jonna Suvanto.

Kehittämistyö toteutettiin tuplatimanttmallin (Design Council 2019; Koivisto, Säynäjäkangas & Forsberg 2019, 43) mukaisesti eri vaiheissa:

Kuvion 1 ensimmäisen timantin **tutki ja määritä** -vaiheissa toimintaympäristön taustatutkimusta tehtiin muun muassa kartoittamalla tutkimustuloksia ja parhaita käytänteitä sekä tekemällä trendi- ja verkostokatsauksia. Syvälinen asiakasymmärrys kaupunkien asukkaiden tarpeista hankittiin haastatteluilla, kyseilyillä sekä havainnoimalla.

Toisen timantin **ideointivaiheessa** kehitettiin yhteisissä työpajoissa eri sidosryhmien kanssa erilaisia ratkaisuja tutkimusvaiheessa löydettyihin haasteisiin. Ideoituja palveluja prototypoitiin rakentamalla ratkaisusta erilaisia palvelumallinnuksia muun muassa testimainosten, verkkosivujen ja sovellusten rautalankamallien ja palvelupolkujen muodossa. Palveluja testattiin järjestämällä avoimia palautetilaisuuksia ja näyttelyitä sekä tarjoamalla mahdollisuus kommentointiin verkossa.

**Konseptointivaiheessa** eri palveluratkaisuista tuotettiin konseptikuvaukset, joissa huomioitiin saatu käyttäjä- ja sidosryhmäpalaute sekä toimintaympäristön mahdollisuudet sekä sen asettamat vaatimukset ja rajoitteet. Kehitystyön lopputuotoksena syntyivät konseptioppaat Raaseporin ja Karkkilan kaupungeille. Konseptioppaat sisältävät kehittämisprosessin tuloksena muotoillut palvelukonseptit palveluista ja suunnitelman toimenpide-ehdotuksineen niiden käyttöönotosta ja jatkokehittämisestä.

Kahden vuoden kehittämistyön tulokset Raaseporissa ja Karkkilassa perustuivat moniin onnistuneisiin valintoihin hanketyössä. Jaamme tässä kokemuksiamme onnistumisistamme, jotka liittyvät 1) aitojen haasteiden ratkaisemiseen, 2) osallistamiseen sekä 3) viestinnän avoimuuteen ja vuorovaikutukseen. Loppuun kokosimme muutamia ajatuksia siitä, mitä tekisimme tämän hankkeen kokemusten ja oppimamme perusteella toisin seuraavalla kerralla.

## Onnistuminen 1: Ratkaisut aitoihin haasteisiin

Tulevaisuuden liikennepalveluita lähdettiin kehittämään Raaseporissa ja Karkkilassa hyvin kokonaisvaltaisesti, kun ensin oli selvitetty asukkaiden tarpeita ja toiveita. Onnistuimme tunnistamaan monipuolisen taustatutkimuksen ansiosta keskeiset haasteet ja asukkaiden toiveet, jotka osoittautuivat hyvin samankaltaisiksi molemmissa kaupungeissa.

Ratkaisuja kehitettiin useampiin tarpeisiin samanaikaisesti, ja kehittämisprosessit täydensivät toisiaan. Kehittämistyö lomittui molemmissa kaupungeissa, ja hyödynsimme jatkuvasti oppimaamme ja saamaamme palautetta prosessin aikana.

Laaja-alaisen kehittämistyön tuloksina kumppanikaupungit saivat monipuolisia ja laajoja tuloksia: Raaseporiin muotoiltiin kuusi palvelukonseptia ja Karkkilaan kolme. Konseptien lisäksi koottiin sekä lyhyen että pidemmän tähtäimen muutosehdotuksia palveluihin, suosituksia niiden jatkokehittämiseen ja tuotettiin erilaisia aineistoja esimerkiksi liiketoimintamuotoilusta.

Kumppanikaupungit saivat hankeasiantuntijatiimin tuottamien materiaalien lisäksi Laurean YAMK-opiskelijoiden kehittämiä palveluratkaisuja: hanke on antanut runsaasti toimeksiantoja eri opintojaksoille. Hankkeen ja opetuksen yhteistyönä on syntynyt myös opinnäytetöitä.

## Onnistuminen 2: Osallistamisen onnistuminen

Hankkeessa kutsuttiin kaikkien tarvittavien sidosryhmien edustajat mukaan kehittämisen eri vaiheisiin. Molemmissa kaupungeissa toteutettiin ideointityöpajat syksyllä 2022 asukaskyselyiden ja haastatteluiden tulosten pohjalta tunnistettuihin haasteisiin. Työpajoissa ideoitiin ratkaisuja paikallisiin liikenteen haasteisiin ja asukkaiden tarpeisiin.

Yhteiskehittämällä syntyneistä ratkaisuista muotoiltiin ensimmäiset mallinnukset uusista palveluista, jotka vietiin takaisin kaupunkeihin käyttäjien arvioitavaksi. Saadun palautteen perusteella palvelukonsepteja kehitettiin lisää ja viimeisteltiin ne konseptioppaiden muotoon.

Sidosryhmien, erityisesti asukkaiden ja liikennepalvelujen käyttäjien, osallistaminen ja palautteen saaminen oli ensiarvoisen tärkeää kehitettyjen palvelujen osalta. Ilman yhteistä työpajatyöskentelyä ja prototyypeistä kerättyä palautetta kehitetyt palvelut eivät olisi vastanneet käyttäjien tarpeita.

Vaikka palvelumuotoilua kuvataan usein prosessina, on tärkeää huomioida sen iteratiivinen eli toistava ominaisuus. Iteratiivisuus konkretisoitui kehittämistyössä, kun lisätietoa tarvittiin esimerkiksi Kyläbussin palvelukonseptin viimeistelemiseksi. Käytännössä palattiin takaisin **tutki ja määritä** -vaiheeseen ja toteutettiin kysely, jossa kartoitettiin palvelun käyttöön ja sen tarpeisiin liittyviä yksityiskohtia tarkemmin kuin aiemmissa vaiheissa. Palaaminen takaisin ei tarkoita epäonnistumista, vaan se on ennemminkin palvelumuotoilun tarjoama rikkaus, jota kannattaa hyödyntää kehittämistyön eri vaiheissa.



### Onnistuminen 3: Avoin viestintä ja vuorovaikutus

Yhteistyökumppanikaupunkien kanssa viestittiin avoimesti ja aktiivisesti alusta alkaen. Luottamuksen rakentamisessa tärkeä merkitys oli alkuvaiheen lähitaapaamisilla. Raaseporissa tavattiin kaupungin liikenne- ja matkailuasioista vastaavia viranhaltijoita ja kerrottiin yrittäjille hankkeesta yrittäjäjärjestön tilaisuuksissa. Karkkilassa haastateltiin kaupungin edustajia kaupungintalolla ja esiteltiin asukaskyselyn tulokset paikan päällä. Kun oli aluksi tutustuttu kasvotusten, oli vuorovaikutus etätapaamisissakin luontevaa ja mutkatonta.

Molempien kaupunkien kanssa tehtiin hyvin konkreettista viestintäyhteistyötä, jotta tavoitettaisiin alueiden asukkaat ja yrittäjät. Raaseporin ja Karkkilan kaupungit välittivät viestimme eteenpäin omien viestintäkanaviensa ja sähköpostirekistereidensä kautta. Kaupunkien viestinnän käyttöön tehtiin esimerkiksi valmiita tiedotteita ja sosiaalisen median julkaisuihin tekstejä ja kuvia. Tilaisuuksien jälkeen hanketiimin ottamia valokuvia lähetettiin yhteistyökumppaneiden käyttöön.

Kutsuimme kaupunkien edustajia myös seuraamaan Laurean YAMK-opiskelijoiden lopputöitä, joissa he esittelivät opintojaksoilla kehittämiään ratkaisuja kaupunkien haasteisiin.

Läpinäkyvyys viestinnässä ja eri vaiheiden tulosten esittely varmistivat sen, että yhteistyökumppanimme olivat tietoisia hankkeen etenemisestä, esiin nousseista haasteista ja ratkaisuista. Tämä kaikki saattoi osaltaan edistää sitä, että Raaseporissa ja Karkkilassa tehtiin jo hankkeen aikana erilaisia asiakaslähtöisiä muutoksia ja uudistuksia liikennepalveluihin ja niistä viestimiseen.

### Mitä tekisimme toisin?

Erilaiset hankkeen sidosryhmät kannattaa kartoittaa huolellisesti ja sitouttaa tärkeimmät sidosryhmien edustajat mukaan työskentelyyn heti hankkeen alussa. Kun tehdään yhteistyötä kaupunkiorganisaatioiden kanssa, kannattaa varmistaa yhteistyökumppanin edustajilta, että kaikki keskeiset tahot viranhaltijoista poliittisiin päättäjiin on informoitu. Yrittäjät ja asukkaat olisi hyvä saada mahdollisimman varhain saman pöydän ääreen kaupungin edustajien kanssa, jotta yhteiskehittämiseen saataisiin mukaan mahdollisimman monien toimijoiden näkemykset.

Kieliasiat on hyvä huomioida hankkeen toteuttamisessa ja aikataulujen suunnittelussa. Raaseporin kaupunki on kaksikielinen, emmekä hankkeessa olleet varautuneet kaksikielisen materiaalin tuottamiseen. Työpajat fasilitoitiin suomeksi, mutta osallistujat saivat työskennellä halutessaan ruotsiksi. Hankkeen myöhemmässä vaiheessa huomioimme kaksikielisyyden ja varasimme aikaa sekä tarvittavat resurssit materiaalien kääntämiselle.

Hanke päättyi aikanaan, ja hankkeen loppupuolelle pitäisi varata aikaa myös hankekumppanuuden päättämiseksi ja kehittämistyön kapulanvaihdolle. Pitäisi olla riittävästi aikaa pohtia yhteistyökumppanikaupungin kanssa, miten palveluiden kehittäminen jatkuu hankkeen jälkeen. Kuka vastaa ratkaisujen jatkokehittämisestä ja millä aikataululla uusia tai parannettuja palveluita otetaan käyttöön?

# Kestävämmät liikennepalvelut syntyvät kuuntelemalla ja yhteiskehittämällä

**Asukkaita ja muita palvelun kannalta tärkeitä sidosryhmiä kuuntelemalla ja osallistamalla mukaan kehittämiseen syntyy kestävämpiä ja asukkaiden tarpeita paremmin vastaavia palveluja. Esimerkiksi liikenteen palveluissa käyttäjälähtöisesti suunnitellut ratkaisut vastaavat aitoihin tarpeisiin ja sitouttavat myös käyttäjät niiden aktiivisempaan käyttöön. Tässä artikkelissa kuvaamme onnistuneen palvelun elementit sekä sen, millaisia palveluja kehitimme Karkkilassa ja Raaseporissa.**

Jaakko Hannula, Laurea-ammattikorkeakoulu  
Raija Kaljunen, Laurea-ammattikorkeakoulu  
Miia Seppänen, Laurea-ammattikorkeakoulu

## Mikä on onnistunut palvelu?

Onnistunut palvelu on haluttava, toteutettava ja elinkelpoinen. Kriteeristöjä on olemassa toki muitakin, mutta nämä kolme ovat yleisesti käytössä ja kuvaavatkin erinomaisesti hyvän palvelun tärkeimpiä ominaisuuksia.

Haluttavuus (desirability) kuvaa, vastaako palvelu asiakkaiden tarpeisiin, millaista arvoa asiakkaille tuotetaan, mitä kanavia palvelun tarjoamiseen ja viestintään käytetään sekä kuinka asiakas sitoutetaan palvelun käyttäjäksi. Toteutettavuus (feasibility) huomioi avainresurssit eli sen, mitä tarvitaan palvelun tuottamiseen ja ylläpitoon, mitkä ovat avaintoiminnot arvonn luomiseen ja keitä ovat palvelun kannalta tärkeimmät yhteistyökumppanit. Lopuksi elinkelpoisuus (viability) tähtää palvelun luoman kokonaisvaikutuksen mittaamiseen, johon pitää löytää oikeat mittarit. Investointinäkökulmasta pitää myös ymmärtää, mitä palvelun tuottaminen ja ylläpito vaativat, vaikuttaako käyttäjämäärien muutos investointiin ja miten palvelu rahoitetaan kestävästi. (Butterfield 2019.)

## Mitä tarkoittaa palvelukonsepti?

Palvelukonseptit ovat kuvauksia siitä, millaisesta palvelusta on kyse, miten se vastaa asiakastarpeeseen, miten se tuotetaan ja mitä se vaatii palvelun tuottajalta. Palvelukonsepti toimii siis isona kuvana palvelukokonaisuudesta ja luo raamit varsinaiselle kehittämiselle. (Tuulaniemi 2011, 192.)

Onnistuneen palvelukehittämisen lähtökohtana on aina asiakas- tai käyttäjälähtöisyys. Parempia tuloksia saavutetaan, kun palvelua kehitetään yhdessä palvelun tärkeimpien sidosryhmien kanssa. Näin palvelut saadaan vastaamaan aitoihin asiakastarpeisiin, koska niitä kehitetään ja testataan yhdessä käyttäjien ja sidosryhmäedustajien kanssa. Jos kehitysprosessin aikana esimerkiksi jokin palvelun ominaisuus ja toiminnallisuus ei toimi tai vastaa käyttötärpeita, voidaan sitä muokata ja testata uudelleen niin kauan, kunnes se ratkaisee asiakkaan tarpeen. Näin palveluista tulee myös luotettavampia, kestävämpiä ja saavutettavampia.

## Miten palvelukonseptit kehitettiin?

Kehittämistyö eteni Raaseporissa ja Karkkilassa Design Councilin (2019) tuplatimanttimallin mukaisesti: ensin hankittiin syvällistä ymmärrystä käyttäjien tarpeista ja määriteltiin ratkaistava haaste, sitten ideoitiin ja kehitettiin haasteeseen ratkaisu. Hanketiimi kokosi liikenteen palveluista tehtyä tutkimus- ja kehittämistyötä sekä trendikatsauksen, hyödynsi havainnointia, toteutti molemmissa kaupungeissa käyttäjäkyselyn ja haastatteluita sekä järjesti erilaisia ideointi- ja palautetypajoja. Kehittämistyöhön kutsuttiin mukaan asukkaita, kyläyhdistyksiä, yrittäjiä ja kaupungin edustajia.

Hankkeen aikana palvelumuotoilun ja yhteiskehittämisen lopputuotoksina syntyi runsaasti erilaisia liikenteen palvelukonsepteja. Kehitetyistä konsepteista esittelemme tässä kuusi: neljä Raaseporista ja kaksi Karkkilasta. Ratkaisut on ryhmitelty kolmen teeman alle:

Liikenteen palveluissa käyttäjälähtöisesti suunnitellut ratkaisut vastaavat aitoihin tarpeisiin ja sitouttavat myös käyttäjät niiden aktiivisempaan käyttöön.

1.



### Julkista runkoliikennettä tukevat liikenneratkaisut

- Kyläbussi, Raasepori
- Tulevaisuuden Höökikyty, Karkkila

2.



### Palveluiden digitalisoituminen ja sen tukeminen

- Reittiopas, Raasepori
- Höökikytyin digitaaliset palvelut, Karkkila

3.



### Liikkuvat palvelut

- Palvelukeskus, Raasepori
- Raasepokka, Raasepori

1.



## Julkista runkoliikennettä tukevat liikenneratkaisut

Haja-asutusalueilla matkaketjujen sujuvuuden merkitys korostuu. Palvelukeskukset sijaitsevat etäämpänä ja linja-auto- ja junayhteydet voivat olla kauempana kuin kaupungeissa. Harvemmin asutuilla seuduilla tarpeita saumattomaan ja luotettavaan liikkumiseen on asukkaiden lisäksi myös matkailijoilla.

Karkkilan ja Raaseporin asukkaiden kokemukset liikkumisen haasteista olivat pohjana palvelujen kehittämiseksi. Ratkaisut täydentävät ja tukevat olemassa olevia joukkoliikenneyhteyksiä ja liittyvät saumattomasti niihin. Raaseporista esitellään Kyläbussi ja Karkkilasta Höökikyty. Molemmat ratkaisut tukevat kulkemista kyliltä alueen keskuksiin palveluiden luokse: hoitamaan asioita, ostoksille, vapaa-ajan palveluihin tai harrastamaan. Molemmat liikennepalvelut mahdollistavat myös jatkoliikenneyhteydet muualle linja-autolla tai junalla.

2.



## Palvelujen digitalisoituminen

Palvelujen digitalisoituminen on ollut jo pitkään yksi merkittävimmistä ilmiöistä toimintaympäristössämme. Teknologia on sulautunut osaksi yhteiskuntaamme ja arkeamme. Sen nopea kehitys tarjoaa myös paljon uusia mahdollisuuksia erityisesti kuluttamisen ja asiakaskokemuksen parissa. (Sitra 2020, 3.) Elämme teknologisen vallankumouksen keskellä, mikä on tuonut tärkeänä osa-alueena esiin muun muassa tekoälyn ja muiden teknologisten sovellusten osaamisen ja hyödyntämisen palveluiden ja asiakaskokemuksen kehittämisessä (Zaki 2019).

Asiakaskokemuksen merkitys on kasvanut entisestään, ja digitaalinen toimintaympäristö on tehnyt siitä entistä vaativampaa. Kuluttajat ovat entistä laatumietoisempia ja heterogeenisempia valinnoissaan kuin koskaan aikaisemmin.

Liikkuminenkin on muuttumassa palveluksi, jossa digitaaliseen palveluun tuodaan erilaisia liikenteen palveluita ja asiakas voi käyttää niitä joustavasti oman tarpeensa mukaan. Raaseporissa ja Karkkilassa asukastarpeissa nousi vahvasti esiin tarve yhdelle digitaaliselle palvelulle, jonka avulla voisi suunnitella matkoja sekä löytää tietoa reiteistä ja aikatauluista. Raaseporin Reittiopas ja Karkkilassa Höökikyty verkkosivut ja sovellukset ovat ensimmäisiä askelia kohti digitaalista MaaS- eli Mobility as a Service -maailmaa.



### 3.



#### Liikkuvat palvelut

Palveluita on keskitetty kaupunkeihin ja kasvukeskuksiin, siksi haja-asutusalueille tarvitaan liikkuvia palveluita täydentämään asutuskeskusten tarjontaa. Kehittämistyön aikana nousi esiin selkeä tarve liikkuville palveluille sekä Raaseporissa että Karkkilassa. Kirjastoautot, ruoan kuljetuspalvelut sekä verkko- ja ruokakauppaostosten kuljetuspalvelut ovat esimerkkejä siitä, miten palvelut voivat liikkua ihmisten luo. Koronapandemian myötä liikkuvat palvelut ovat yleistyneet ja laajentuneet merkittävästi.

Liikkuvat palvelut eivät tarkoita pelkkiä kuljetuspalveluita, vaan tavaroiden lisäksi myös esimerkiksi erilaiset terveydenhoitoon ja hyvinvointiin liittyvät tai viranomaispalvelut voivat liikkua lähemmäksi asiakasta (ks. esim. Sirviö, Taskinen & Äijö 2017). Liikkuvat palvelut voivat tukea kuntalaisten terveyttä ja hyvinvointia ennakoivasti. Raaseporissa kehitetyt Pohjan palvelukeskus ja Raasepokka-bussi yhdistelevät erilaisia liikkuvia palveluita, jotka helpottavat asukkaiden arkea ja mahdollistavat asumisen pitkienkin välimatkojen päässä asutuskeskuksista ja niiden palveluista.

Kuluttajat ovat entistä  
laatutietoisempia  
ja heterogeenisempia  
valinnoissaan kuin koskaan  
aikaisemmin.



Julkista runkoliikennettä  
tukevat liikenneratkaisut



Kylä-Bossella  
ketterästi palveluiden  
äärelle ja harrastusten  
pariin



### Lippu

Kertalippu ostettuna  
kuljettajalta 3,40 €

Kertalippu  
matkakortilla 3,20 €



### Reitit ja aikataulu

Katso reitit ja aikataulut  
[www.kyla-bosse.fi](http://www.kyla-bosse.fi) tai lataa  
Waltti-sovellus Play-kaupasta.



### Asiakaspalvelu

Asiakaspalvelu auttaa ja opastaa  
Puh: xx

[www.raasepori.fi](http://www.raasepori.fi)

[Facebook](#) [Instagram](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) @kyla-bosse

Kuva: Jonna Suvanto.

## Raaseporin Kyläbussi

### Visio

Helpompi arki ja vapaa-aika: Kyläbussilla ketterästi palveluiden äärelle ja harrastusten pariin.

## Lähtötilanne ja tarve

Raaseporissa on ollut kyläbussikokeilua vuosina 2019–2021. Aluksi Kyläbussi toimi kutsukyytiperustaisena palveluna, jonka jälkeen se liikkui vakioireittisuunnitelman mukaisesti ilman kutsukyytiominaisuuksia eri kyläalueilla eri viikonpäivinä. Kyläbussikokeilu päättyi 30.6.2021.

Kehittämistyön aikana nousi esiin selkeä tarve joustavammalle liikkumiselle ilman omaa autoa. Nykyinen runkoliikenne ei palvele riittävän hyvin asukkaita, ja palvelujen saavutettavuus koetaan hankalaksi etenkin Raaseporin syrjäisimmillä alueilla. Kyläbussi oli aiemmin saanut paljon positiivista palautetta matkustajilta, mutta sen käyttöaste jäi silti melko vähäiseksi johtuen osin myös kokeilun aikana vallinneesta covid-19-tilanteesta.

Keskeiset tunnistetut kehittämisalueet palvelussa ovat reitit ja aikataulut, matkustajamäärien nostaminen, viestintä sekä alueen eri palveluiden saavutettavuus Kyläbussin avulla. Erityinen tarve on luotettaville matkakäyttäjille, jotka mahdollistaisivat sujuvamman liikkumisen julkisilla liikennevälineillä Raaseporin sisällä ja sen ulkopuolelle. Muotoiluajureita ovat muun muassa turvallisuus, stressittömyys, yhteisöllisyys, sosiaalisuus, joustavuus ja kestävyys.

## Ratkaisu

Kyläbussi eli Kylä-Bosse (ruots. Bya-Bosse) on ensisijaisesti runkoliikennepalveluja täydentävä asiointiliikennepalvelu. Kyläbussi kulkee arkisin ja viikonloppuisin niin, että asukkaat pääsevät joustavammin palvelujen äärelle (esim. apteekki, ruokaostokset, terveydenhoito, harrastukset) silloin, kun julkinen liikenne ei ole saatavilla.

Kyläbussi on ympärivuotinen palvelu, joka kulkee Raaseporin eri kylien välillä. Asiointiliikenne mahdollistaa helpomman asioinnin Karjaan, Tammisaaren ja Pohjan taajamakeskuksissa sekä sujuvamman liikkumisen Raaseporissa tai sen ulkopuolelle esimerkiksi junalla tai linja-autolla. Kyläbussin kyytiin mahtuvat myös lastenvaunut ja -ratat, polkupyörät sekä liikkumista avustavat välineet, kuten rollaattorit.

Palvelumalli on kaksitasoinen: Kyläbussi tarjoaa reitti- ja kutsuliikennepalvelua. Se liikkuu tietyillä reiteillä kahtena arkipäivänä, esimerkiksi keskiviikkona ja perjantaina. Lisäksi kyläbussi liikkuu myös ilta-aikoihin mahdollistaen harrastukset ja muun vapaa-ajan toiminnan, kuten tapahtuma- ja ravintolakäynnit. Raaseporin eteläisellä ja pohjoisella alueella on omat reitit. Kyläbussi toimii myös ennakoon tilattavana kutsukyytinä erikseen määriteltynä ajankohtana, jolloin auto noutaa asiakkaan esimerkiksi kotoa ja paluumatkalla tuo takaisin kotipihaan. Kutsuliikenne toimii viiden kilometrin säteellä reitiltä.

Kyläbussin lippu maksetaan samaan tapaan kuin Raaseporin muussa julkisessa liikenteessä eli mobiilisovelluksella, käteisellä, pankkikortilla tai matkakortilla. Lipun hinta on sama kuin muussa julkisessa liikenteessä Raaseporin alueella.

Käyttäjä löytää tiedot reiteistä ja aikatauluista sekä pysäkkien aikataulut Raaseporin joukkoliikennesovelluksesta Bossesta. Lisäksi sovelluksella voi seurata Kyläbussin liikkumista reaaliaikaisesti sekä suunnitella helposti koko matkakäytön sisältäen meno- ja paluukyydit.

Tulevaisuudessa Kyläbussi voi tukea palvelujen liikkumista raaseporilaisten luo: esimerkiksi kaupastosten kotiinkuljetukset sekä kirjastoaineistojen lainat ja palautukset liikkuvat suoraan asiakkaan toimialalle pysäkillä tietyinä ajankohtana.

## Hyödyt ja muutos lähtötilanteeseen

Kyläbussi tukee palvelujen parempaa saavutettavuutta etenkin sellaisina aikoina, kun julkinen runkoliikenne ei ole saatavilla. Parempaan saavutettavuuteen myötä Kyläbussi lisää paikallisten yritysten ja julkisten palvelujen käyttöä. Kyläbussi edistää myös kestävästä kehityksestä vähentämällä yksityisauton tarvetta.

Lisäksi Kyläbussi tukee matkailua, joka muodostaa yhden tärkeimmistä Raaseporin alueen elinkeinon lähteistä erityisesti kesäaikaan. Raaseporista löytyy vetovoimaisia matkailukohteita, ja Raaseporin torit, markkinat ja kulttuuritapahtumat houkuttelevat runsaasti kävijöitä. Kyläbussi mahdollistaa oman auton kotiin jättämisen, joka ratkaisee myös alueelliset pysäköintihaasteet Raaseporin kohteissa (Fiskars, Billnäs ja Tuomisaari). Näissä kylissä pysäköinti on noussut merkittäväksi ongelmaksi tapahtumien ja matkailusesongin aikana.

Palvelutasoa voidaan joustavasti lisätä tarpeen mukaan, jolloin esimerkiksi tapahtumiin pääsy onnistuu myös alueilta, joissa julkinen liikenne ei muutoin ole saatavilla. Liikkumisesta tulee joustavampaa, ja toimivat liikenneyhteydet lisäävät asukastytyvyyttä, alueen elinvoimaa sekä houkuttelevuutta.



Julkista runkoliikennettä  
tukevat liikenneratkaisut



# Höökikytyti

## Helposti

harrastuksiin, kauppa-  
asioille ja ystävien luokse

Hyppää kyytiin pysäkillä tai tilaa kutsukytyti



Kertalippu 2 €  
10 matkan lippuvihko 20 €  
Ostaa voit suoraan Höökikytydistä  
tai Höökikytyti-sovelluksesta.



Katso reitit, pysäkit, aikataulut ja osta liput  
Höökikytyti-sovelluksesta tai nettisivuilta  
[www.hoekikytyti.fi](http://www.hoekikytyti.fi).



Asiakaspalvelu auttaa ja opastaa  
Puh: xx

### Karkkilassa tapahtuu

Katso tulevat tapahtumat ja tule mukaan!  
[www.karkkila.fi/tapahtumat](http://www.karkkila.fi/tapahtumat)



@karkkila

[www.karkkila.fi](http://www.karkkila.fi)

Kuva: Jonna Suvanto.

## Tulevaisuuden Höökikytyti

### Visio

Tulevaisuuden Höökikytyti on selkeä ja helppokäyttöinen liikennepalvelu, jolla pääsee liikkumaan Karkkilan kylien ja keskustan välillä. Palvelu sisältää aikatauluihin perustuvan julkisen reittiliikenteen, koulukuljetukset ja kutsuliikenteen. Höökikytytiä kehitetään yhdessä käyttäjien, kaupungin ja yritysten kanssa, jotta se vastaisi erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin. Selkeästä palvelusta on helpompi viestiä selkeästi.



## Lähtötilanne ja tarve

Karkkilan sisäinen asiointiliikenne Höökikyty sisältää koulukuljetukset, reitti- ja kutsuliikenteen. Palvelu hankitaan ostopalveluna yksityiseltä liikennöitsijältä. Nykymallin mukainen Höökikyty-liikenne alkoi vuonna 2013.

Koulukuljetuksia ajaa neljä autoa, joiden kyytiin otetaan myös maksavia asiakkaita, jos autossa on tilaa. Yksi auto on niin sanottu Höökikyty-auto, joka hoitaa arkin aamun ja iltapäivän koulukuljetusten lisäksi myös reittiliikennettä neljällä reitillä sekä kutsuliikennettä. Kutsuliikenteessä noudetaan asiakkaita lyhyen matkan päästä reitiltä, jos se on aikataulullisesti mahdollista. Tarkkoihin aikatauluihin perustuvien koulukuljetusten ohessa on haasteellista palvelua kutsuliikenteen tarpeita, jos tilauksia tulee kauempaa kyliltä ja samaan aikaan pitäisi pysyä ilmoitetuissa aikatauluissa.

Höökikytydin kuljettajalta voi ostaa kahden euron hintaisia kertalippuja käteisellä. 20 euron hintaisia 10 matkan lippuvihkoja voi ostaa kuljettajalta tai matkailuneuvonnasta. Höökikytydistä löytyy tietoa kaupungin verkkosivuilla. Aikataulut ja reitit julkaistaan verkossa pdf-tiedostona. Painettua esitettä jaetaan kaupungin palvelupisteissä ja postitetaan uusille karkkilalaisille.

Käyttäjätutkimuksessa Höökikyty koettiin epäselvänä palveluna, jonka reitti- ja kutsuliikenteestä oli vaikea löytää tietoa. Suurin osa käyttäjätutkimukseen osallistuneista ei ollut käyttänyt Höökikytyä. Lisäksi karkkilalaisille oli epäselvää, kenelle Höökikyty on tarkoitettu. Liikenteen aikataulut eivät sopineet omiin aikatauluihin tai ei tiedetty, missä ja milloin bussit kulkevat. Tarvetta asiointiliikenteelle ja uusille reiteille oli eri puolilla Karkkilaa. Liikennettä toivottiin myös ilta-aikaan ja viikonloppuisin.

## Ratkaisu

Tulevaisuuden Höökikyty on helppokäyttöinen ja selkeä palvelu, jolla kuka tahansa voi kulkea helposti ja säännöllisesti Karkkilan kyliltä keskustaan hoitamaan kauppa- ja muita asioita sekä harrastuksiin ja vapaa-ajanviettoon. Tulevaisuuden Höökikyty-palvelussa on erikseen aikatauluihin perustuva julkinen reittiliikenne, koulukuljetukset ja kutsuliikenne. Kutsuliikennettä ajetaan esimerkiksi vain tiettyinä päivinä, jolloin aikatauluihin perustuvat palvelut voidaan toteuttaa luotettavasti ja selkeästi.

Höökikyty kulkee arkin klo 8–20 ja viikonloppuisin. Vuoroja on pääsääntöisesti kerran tunnissa. Palvelu helpottaa erityisesti autottomien ja vaikeasti liikkuvien henkilöiden elämää. Sitä voivat hyödyntää myös matkailijat.

Höökikyty kulkee kuutta eri reittiä:

- Ahmoo–Alimmainen–Haapala
- Haapala–Siikala–Tuorila
- Vaskijärvi–Haavisto–Haapala
- Ikkala (uusi reitti)
- Vuotinainen (uusi reitti)
- keskusta-alueella kiertävä non stop -reitti (uusi reitti).

Pysäkit on merkitty selkeillä opasteilla. Kyytiin pääsee ja sieltä voi poistua liikennesääntöjen puitteissa myös muualla reitin varrella. Kutsuliikenne noutaa asiakkaat tietyn ennalta määritellyn enimmäismatkan päästä reitiltä.

Kyydin voi maksaa autossa kortti- tai mobiilimaksumana ja käteisellä. Kertalipun lisäksi Höökikytyin voi ostaa 10 matkan lippuvihkon, kuukausi- tai kausilipun.

Höökikytydistä viestitään selkeästi ja ymmärrettävästi Höökikyty-verkkosivuilla. Oma sovellus helpottaa matkan suunnittelua ja lippujen ostoa. Asiakaspalvelunumerosta saa neuvontaa ja varataan kutsuliikennekyydit.

## Hyödyt ja muutos lähtötilanteeseen

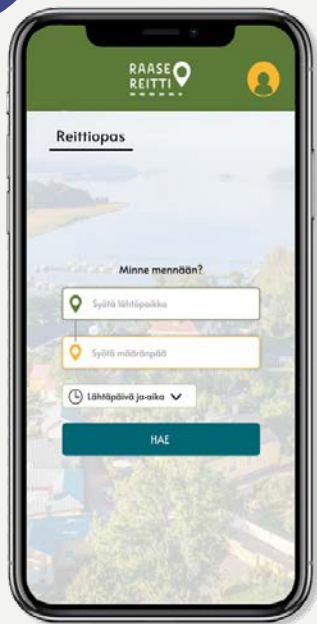
Tulevaisuuden Höökikyty on houkutteleva vaihtoehto oman auton käytölle ja edistää kestävä kehitystä, yhdenvertaisuutta ja hyvinvointia. Höökikytyllä sekä nuoret että iäkkäämmät pääsevät helposti palveluiden, harrastusten ja ystävien luokse.

Asukaslähtöisyys ja osallistaminen muodostavat toimivan perustan palvelun jatkokehittämiselle. Palvelu täydentää Karkkilan alueen bussiliikenteeseen perustuvaa runkoliikennettä. Uudet reitit ja aikataulut tuovat Höökikytyin piiriin uusia käyttäjiä, ja joustavat maksu- ja lippuvaihtoehdot palvelevat erilaisten käyttäjien tarpeita.

Julkinen reittiliikenne, kutsuliikenne ja koulukuljetukset muodostavat kolmen palvelun kokonaisuuden, jonka eri osioita voidaan tarvittaessa toteuttaa erillisinä palveluina tai yhdistellä niitä erilaisiksi palvelukokonaisuuksiksi. Verkkosivulta ja myöhemmin sovelluksesta saa selkeästi ja ymmärrettävästi aikataulu-, reitti-, pysäkki- ja lipputiedot sekä muut käyttäjille tärkeät tiedot. Paremminkin merkityt ja kunnossa pidetyt pysäkit helpottavat palvelun käyttöä.



## Palvelujen digitalisoituminen



Kuva: Milva Mettälä.

### Raasereitti.fi

#### Visio

Raaseporin liikkumisen palvelut sekä niihin liittyvä tieto ovat saatavilla yhden kanavan periaatteella luotettavasti ja ajantasaisesti. Matkaketjujen suunnittelun lisäksi lippujen ostaminen kulkuvälineisiin ja tapahtumiin onnistuu kätevästi yhdellä alustalla Raasereitti.fi-palvelussa.

#### Tarve ja nykytilanne

Julkinen liikenne on Raaseporissa keskeinen liikenteen ja liikkumisen muoto. Käyttäjien keskeiset tarpeet olivat aikataulujen selkeys, luotettavuus, aikataulujen synkronointi junaliikenteen kanssa ja aikatauluista viestiminen. Esiin nousivat myös matkustamiseen liittyvät liian lyhyet tai pitkät vaihtoajat sekä tarve moderneille lippu- ja reittiopaspalveluille. Näissä kaikissa korostui tarve digitalisoitumiselle ja sen tukemiselle.

Raaseporin linja-autoliikenteen aikatauluista ja reiteistä saatava tieto on hyvin hajallaan, ja ajantasaista tietoa esimerkiksi reitti- tai aikataulumuutoksista on ollut hankala löytää. Myös tiedot eri lippuvaihtoehtoista ovat olleet epäselviä ja heikosti saatavilla. Matkaketjujen suunnittelu on ollut hankalaa, koska kokonaisen matkaketjun reittejä ja aikatauluja Raaseporin sisällä ja sen ulkopuolelle ei ole voinut etsiä mistään olemassa olevasta palvelusta tai sovelluksesta.

#### Ratkaisu

Raasereitti.fi on eri päätelaitteille skaalautuva palvelu, joka sisältää kaikki Raaseporin henkilöliikennepalvelut. Palvelusta löytyvät synkronoidut aikataulut eri kulkuvälineisiin ja reaaliaikaisen liikenteen seuranta (esim. muutokset aikatauluissa, viivästykset, peruutukset, kulkuneuvon sijainti). Palvelussa on myös tietoa alueen tapahtumista ja nähtävyyksistä.

Yksi digitaalinen alusta kokoaa kaikki Raaseporin liikennepalvelut yhteen. Sen avulla voi kätevästi hakea erilaisia reittiyhteyksiä Raaseporin sisällä ja Raaseporin ulkopuolelle (esim. VR:n jatkoyhteydet Karjaalta). Sen sijaan, että tietoja etsittäisiin eri kanavista, Raasereitti.fi tarjoaa kaikki tarvittavat ajantasaiset liikkumiseen liittyvät tiedot yhdestä paikasta.

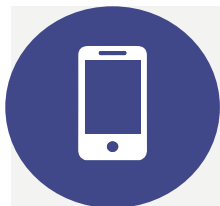
Raasereitti.fi-palvelun perusominaisuuksiin kuuluvat seuraavat:

- reittiopas reittien ja aikataulujen hakuun sekä reaaliaikainen linja-autojen seuranta reiteillä ja pysäkeillä
- tietoa eri liikennepalveluista (mm. linja-autot, kyläbussi, koulukuljetukset, taksit, kaupunkipyörät, junaliikenne)
- tietoa lipputyypeistä ja niiden ostomahdollisuus
- kutsukyydin tilaus itselle ja ryhmälle
- tietoa alueen eri tapahtumista ja nähtävyyksistä kohdevinkkeineen
- liikennepalvelujen ajankohtaistiedotteet
- kirjautuneen käyttäjän omat tiedot, asetukset, tallennetut reitit.

#### Hyödyt ja muutos nykytilaan

Raasereitti.fi-palvelun tärkein muutos on luotettavan ja ajantasaisen tiedon saatavuus yhdestä kanavasta. Matkaketjun suunnittelu ja toteuttaminen helpottuvat merkittävästi, mikä voi lisätä julkisen liikenteen palveluiden käyttöä. Sujuvat matkaketjut tuovat käyttäjilleen myös joustavuutta ajankäyttöön. Tapahtumat ja niiden markkinointi Raasereitti.fi:ssä voivat houkutella raaseporilaisten lisäksi myös matkailijoita käyttämään Raaseporin alueen palveluja.

Palvelun selkeys ja luotettavuus lisäävät raaseporilaisten tyytyväisyyttä julkisiin palveluihin, mikä lisää myös Raaseporin elinvoimaa. Julkisen liikenteen saavutettavuuden paraneminen voi parhaimmillaan vähentää yksityisautoilun tarvetta, mikä tukee ilmastoystävällisen ja kestävästi liikkumisen tavoitteita.



## Palvelujen digitalisoituminen



Kuva: Jonna Suvanto.

### Höökikyydin verkkosivut ja sovellus

#### Visio

Höökikyydin verkkosivut ja sovellus ovat yhden luukun digitaalisia palveluita, jotka auttavat kaikessa Karkkilan kylien ja keskustan välisessä liikkumisessa. Digitaaliset ratkaisut tarjoavat luotettavaa ja ajantasaista tietoa Höökikyydistä, ja niihin voi liittää tulevaisuudessa uusia toiminnallisuuksia ja palveluita.

#### Lähtötilanne ja tarve

Karkkilan kaupungin karkkila.fi-verkkosivustolla on omalla alisivullaan teksti- ja pdf-muodossa perustietoa Höökikyydistä, sen aikatauluista, reiteistä ja lippujen ostamisesta. Painettuja Höökikyyti-esitteitä on saatavilla muun muassa kaupungintalolta ja matkailuneuvonnasta. Esite postitetaan Karkkilaan muuttaneille osana uusien karkkilalaisten tietopakettia. Verkkosivulta ei voi tehdä reittihakua, ostaa lippuja tai seurata autojen kulkua reaaliaikaisesti. Erilistä sovellusta ei ole. Lippuja ei voi ostaa autosta pankkikortilla tai mobiilimaksuna, ainoastaan käteisellä.

Käyttäjien oli vaikea löytää tietoa Höökikyydistä. Esiin nousi tarve digitaaliselle ratkaisulle, jonka kautta voisi etsiä tietoa reiteistä ja aikatauluista sekä hoitaa monia keskeisiä Höökikyydin käyttöön liittyviä asioita: suunnitella omia matkoja, ostaa lippuja ja seurata, missä autot kulkevat, ja välttää siten turhaa pysäkillä odottelua.

#### Ratkaisu

Uudet verkkosivut ja myöhemmin myös sovellus auttavat Höökikyydin käyttäjiä löytämään helposti aikataulut, reitit, pysäkit, suunnittelemaan omia

matkoja reittihakun avulla ja ostamaan lippuja korttimaksulla tai MobilePayllä. Digitaaliset palvelut hyödyttävät kaikkia käyttäjäryhmiä: julkisen reittiliikenteen, kutsuliikenteen ja koulukuljetusten asiakkaita sekä myös Karkkilan seudun matkailijoita.

Verkkosivuilta ja sovelluksesta näkee autojen reaaliaikaisen sijainnin. Sieltä voi myös katsoa ja tulostaa oman lähipysäkin aikataulut. Häiriötilanteissa palvelun kautta voidaan nopeasti tiedottaa asiakkaille poikkeuksista liikenteessä.

Verkkosivujen päävalikko on yksinkertainen ja selkeä. Palvelun keskeiset osat ovat:

- reittiopas: reittiehdotukset aikatauluineen käyttäjän antaman matkan lähtö- ja päätepisteen mukaan
- liput: tietoa erilaisista lipuista, niiden hinnoista ja mahdollisuus ostaa lippuja korttimaksulla tai MobilePayllä
- reitit ja aikataulut: kaikki reitit koottuna yhdelle kartalle ja mahdollisuus tarkastella erikseen kartalta yksittäisen reitin pysäkkejä ja aikatauluja
- asiakaspalvelu: yhteystiedot ja aukioloajat.

Reittihaku ja autojen reaaliaikainen sijainti kartalla näkyvät suoraan palvelun etusivulla. Lisäksi verkkopalvelusta löytyy perustietoa Höökikyydistä ja asiakaspalvelun yhteystiedot.

#### Hyödyt ja muutos lähtötilanteeseen

Ratkaisu helpottaa Höökikyydin käyttöä ja palvelusta viestimistä. Asiakaslähtöisiä, uusia, selkeitä verkkosivuja ja sovellusta on helppo käyttää, joten ne voivat rohkaista uusia käyttäjiä Höökikyydin asiakkaisiksi ja siten vähentää oman auton käyttöä. Reittioppaan avulla voi hakea omien liikkumistarpeiden mukaiset reitit ja aikataulut sekä ostaa liput. Käyttäjät saavat lisää erilaisia lipunostotapoja. Höökikyyti-tietojen päivittäminen helpottuu ja painetun viestintämateriaalin tarve vähenee, ja siten ratkaisu edistää kestävästä kehitystä.

Karkkilan kaupungin verkkosivuston uudistaminen käynnistyy vuonna 2023. Ratkaisu perustuu siihen, että verkkosivuja ja sovellusta voi kehittää yhtä aikaa. Nykyisten verkkosivujen sisältöä voi muokata ratkaisun perusteella pienin muutoksinkin käyttäjiä paremmin palvelevaksi. Samanaikaisesti voidaan suunnitella uusia palvelun verkkosivuja ja sovelluksen toiminnallisuuksia. Ennen sovelluksen käyttöönottoa voidaan toteuttaa verkkosivuille mobiililaitteilla saumattomasti toimiva palvelu.

Ratkaisu toimii perustana Höökikyyti-verkkosivujen ja sovelluksen jatkuvalle kehittämiselle. Digitaaliin palveluihin voi lisätä myöhemmin esimerkiksi luonto- ja matkailukohteita sekä muita tarvittavia palveluita, esimerkiksi asiakaspalvelu-chatin, kutsukyydin tilaamisen tai paikanvarauksen.



## Kaikki palvelut saman katon alla



### Elämäsi tärkeimmät palvelut saman katon alla.

- Pankki - ja viranomaisasiointi
- Kirjastopalvelut
- Tilaa ruokaostokset Karjaan kaupoista

Pohjan kirkonkylän kyläyhdistys auttaa  
keskuksessa digipalveluiden käytössä.



Kuva: Jonna Suvanto.

### Pohjan palvelukeskus

#### Visio

Arjen tärkeimmät palvelut saman katon alla lisäävät palvelujen saavutettavuutta ja alueen yhteisöllisyyttä sekä säästävät raaseporilaisten aikaa ja vaivaa.

## Lähtötilanne ja tarve

Raaseporissa ei ole tarjolla palveluita, jotka liikkuisivat haja-asutusalueelle asukkaiden luo. Erityisesti syrjäkylillä (esim. Ansku ja Bromarv) asuvat raaseporilaiset ovat eniten palvelujen saavuttamattomissa, etenkin jos omaa autoa ei ole käytössä.

Pohjasta löytyy edelleen päivittäisasiointiin tarvittavat peruspalvelut, kuten apteekki ja ruokakauppa. Julkisista palveluista Pohjassa toimivat ainoastaan kirjasto ja ajanvarauksella toimiva laboratorio. Idea Pohjan palvelukeskuksesta syntyi asukastyöpajassa, jonka yksi teema olivat liikkuvat palvelut.

## Ratkaisu

Pohjan palvelukeskus (POPA) toimii asiointikeskukseksi, joka mahdollistaa arjen tärkeät asiointit kokoomalla päivittäispalvelut saman katon alle. Fyysisen tilan lisäksi palvelukeskukseen liittyy sovellus, jonka kautta voi varata palveluaikoja tai kuljetuspalveluja kauppa- ja apteekkiostoksille sekä kirjastolainoille.

Keskeisen sijaintinsa vuoksi Pohja toimisi erinomaisesti lähikylien palvelukeskukseksi, joka mahdollistaisi viranomaisasiointit (Kela ja kaupungin palvelut), hyvinvointipalvelujen käytön (sosiaali- ja terveyspalveluvastaanotot etänä) ja kevyet terveydenhoitopalvelut (kausirokotukset, verensokeri- ja verenpainemittaukset, terveydenhoitajakäynnit). Näiden lisäksi palvelukeskuksessa saa esimerkiksi digiapua ja voi käyttää alueen yrittäjien palveluita (esim. pop up -myyntipisteet).

Palvelukeskuksen kautta voi tilata myös ruokaostokset Pohjan ja Karjaan kaupoista kotiin toimitettuna kylän omalla kotiinkuljetuspalvelulla. Lisäksi palvelukeskus tarjoaa teemoitettuja infoiloja esimerkiksi yhdistysten toiminnasta, veroilmoituksen täyttämisestä ja kaupungin ajankohtaisista asioista, kulttuuritapahtumia sekä toimintaa nuorille. Palvelukeskuksessa voi olla myös kahvilatoimintaa. Lisäksi palvelukeskuksen pihalla käy säännöllisesti Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen yhteinen liikkuva hammashoitopalvelu.

Neuvontapalvelujen lisäksi kyläavustajat toimivat keskuksen koordinaattoreina. Ylläpitovastuu palvelukeskuksesta on Raaseporin kaupungilla. Palvelukeskus sijaitsee Pohjan kirjaston tiloissa ja on avoinna virastoikaan (esim. tiistaisin klo 10–14) yhtenä arkipäivänä viikossa tai joka toinen viikko. Palvelukeskuksessa voi käydä ilman ajanvarausta, mutta erityisesti viranomais- ja terveyspalvelut sekä henkilökohtaiset neuvontapalvelut (esim. digiapu) edellyttävät ajanvarausta etukäteen. Ajan voi varata joko puhelimitse tai digitaalisen kalenterin kautta, joka löytyy palvelukeskuksen verkkosivuilta.

Vastaava palvelukeskus voidaan perustaa myös Raaseporin eteläiselle alueelle. Palvelukeskuksen palvelukonseptia voidaan täydentää lisäpalveluominaisuudella, joka mahdollistaa palvelukeskuksen palveluiden liikuttamisen ja jalkauttamisen vielä lähemmäksi asukkaiden ulottuville. Palvelubussin nimi on Raasepokka, jonka palvelukonsepti esitellään seuraavalla aukeamalla.

## Hyödyt ja muutos lähtötilanteeseen

Palvelukeskus säästää asukkailta aikaa ja rahaa, kun ei tarvitse lähteä erikseen autolla palveluiden luokse esimerkiksi Karjaalle tai Tammisaareen. Ajanvarausmahdollisuus säästää jonottamiselta ja on joustavaa. Lisäksi palvelukeskustoiminta tukee senioreita käyttämään digitaalisia palveluita sujuvammin ja itsenäisesti, kun henkilökohtaista apua on tarjolla.

Raaseporin kaupungin elinvoima ja houkuttelevuus kasvavat, kun Pohjan palvelut lisääntyvät ja keskittyvät. Palvelukeskus vähentää myös tarvetta yksityisautoilulle, kun asukkaat keskittävät asiointinsa palvelukeskukseen, mikä tukee vihreitä ja kestäviä tavoitteita.

Parhaimmillaan palvelukeskus tarjoaa kyläläisille ja yrityksille mahdollisuuden tukea yhteisöllisyyttä ja lisätä paikallisten palveluiden käyttöä. Keskitetyt terveydenhoitopalvelut tukevat ennakoivaa terveydenhuoltoa erityisesti seniori-ikäisille, joilta esimerkiksi terveystarkastukset voivat jäädä toteuttamatta niiden hankalan saatavuuden vuoksi.





## Liikkuvat palvelut

# Raasepokka tuo palvelut asukkaiden lähelle



- Tilaa ruoka- ja apteekkiostokset lähemmäksi kotia.
- Bussin kaupasta löytyy peruselintarvikkeet ja pieni apteekki.
- Bussista löytyy myös kirjastopalvelut.
- Sovittuina aikoina kyydissä on myös terveydenhoitaja, jonka kanssa voit hoitaa esimerkiksi kausirokotuksia.
- Raasepokan kyydistä löytyy myös kyläavustaja.
- Hyppää mukaan ja saat kyydin naapuriin!
- Myös pyörä mahtuu mukaan.



RASEBORG  
RAASEPORI

Kuva: Jonna Suvanto.

## Raasepokka

### Visio

Raasepokka-asiointibussi vie arjen tärkeimmät palvelut raaseporilaisten luo ja tukee ennakoivaa terveydenhuoltoa.

## Lähtötilanne ja tarve

Raaseporissa ei ole tarjolla palveluita, jotka liikkuisivat haja-asutusalueelle asukkaiden luo. Erityisesti syrjäkylillä (esim. Ansku ja Bromarv) asuvat raaseporilaiset ovat eniten palvelujen saavuttamattomissa, etenkin jos ei ole omaa autoa käytössä.

## Ratkaisu

Raasepokka on Raaseporissa asukastyöpajassa kehitetty palvelukonsepti, joka mahdollistaa palveluiden paremman liikkumisen asukkaiden luo. Käytännössä asiointibussi on laajennusosa Pohjan palvelukeskuskelle.

Ensimmäinen versio Raasepokasta keskittyy ruokaostosten toimittamiseen, kirjastoaineistojen kuljettamiseen ja pieniin terveysterveystilaisiin. Raasepokka tarjoaa esimerkiksi terveydenhoitajan tapaamisen, kausirokotukset sekä verenpaineen ja verensokerin mittaukset. Mukana kulkevat myös kyläavustaja sekä terveydenhoitaja erikseen määriteltynä ajankohtina, ja heille varataan tapaamisajat etukäteen.

Raasepokka liikkuu Raaseporin kyläalueilla tarpeen mukaan kutsuperusteisesti reittisuunnitelman mukaisilla pysäkeillä yhtenä päivänä joka toinen viikko. Reittialueita on kaksi: pohjoinen reitti ja eteläinen reitti. Raasepokan palvelukäynnit varataan ennakkoon tietyille päivämäärille ja pysäkeille esimerkiksi terveydenhoitajan tai kyläavustajan tapaamiselle. Myös kauppa- ja apteekkiostosten sekä kirjaston aineistojen kuljetus varataan etukäteen. Seisahdusaika yhdellä pysäkillä on yksi tunti, jotta asiointi voidaan hoitaa rauhassa alusta loppuun asti.

Tulevaisuudessa Raasepokka-asiointibussi mahdollistaa laajemman palvelutarjonnan: ruokaostosten kuljetuksen, kirjaston ja apteekin palvelut sekä pienet terveysterveystilaiset yhdellä kertaa. Tällöin Raasepokan liikkuminen on tiheämpää eli pysäkkipysähdykset tapahtuvat yhtenä päivänä kerran viikossa.

## Hyödyt ja muutos lähtötilanteeseen

Raasepokan kaltaista palvelua ei vielä ole. Parhaimmillaan Raasepokka säästäisi Raaseporin haja-asutusalueiden asukkaiden aikaa ja rahaa, kun heidän ei tarvitse lähteä erikseen autolla palveluiden luokse. Raasepokan säännölliset aikataulut helpottavat oman ajankäytön suunnittelua ja ajanvarausmahdollisuus säästää jonotamiselta.

Palvelu myös tukee senioreita käyttämään palveluita sujuvammin ja mahdollistaa ennakoivan terveydenhuollon, kun palvelut tulevat lähemmäksi kotia. Toimivat ja paremmin saavutettavat palvelut lisäävät Raaseporin kaupungin elinvoimaa ja houkuttelevuutta. Yksityisautoilun tarve vähenee, mikä tukee vihreitä ja kestäviä tavoitteita.

## Lähteet

Butterfield, G. 2019. Ensuring you have a desirable, feasible, and viable service or project. Juice Ltd. Viitattu 3.3.2023. <https://medium.com/juiceltd/ensuring-your-have-a-desirable-feasible-and-viable-service-or-project-ca6ff0a3e6ad>

Design Council. 2019. Framework for Innovation: Design Council's evolved Double Diamond. Viitattu 25.4.2023. <https://www.designcouncil.org.uk/our-work/skills-learning/tools-frameworks/framework-for-innovation-design-councils-evolved-double-diamond/>

Sirviö, K., Taskinen, H. & Äijö, M. 2017. Liikkuvat hyvinvointipalvelut – kehittämisen edellytykset ja haasteet. Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti 54, 345–356. <https://doi.org/10.23990/sa.67763>

Sitra. 2020. Megatrendit. Viitattu 3.2.2023. <https://www.sitra.fi/app/uploads/2019/12/megatrendit-2020.pdf>

Tuulaniemi, J. 2011. Palvelumuotoilu. Helsinki: Talentum.

Zaki, M. 2019. Digital transformation: harnessing digital technologies for the next generation of services. Journal of Services Marketing 33 (4), 429–435.



March 28  
Tuesday

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| Metropolitan Board of Directors | 10:00am - 11:00am |
| Board of Directors              | 11:00am - 12:00pm |
| Board of Directors              | 12:00pm - 1:00pm  |
| Board of Directors              | 1:00pm - 2:00pm   |
| Board of Directors              | 2:00pm - 3:00pm   |





## Osa 3

# Liiketoimintaa muotoilemaan

---

Liiketoimintamallilla ilmaistaan tietyn yrityksen tai organisaation liiketoimintalogiikkaa, ja sen tavoitteena ovat kannattavuus ja kestävät tulovirrat. Lähtökohtaisesti liiketoimintamallinnusta on hyödynnetty yritysten liiketoiminnan kehittämisessä, mutta se soveltuu myös muiden sektoreiden ja toimialojen kehittämisen menetelmäksi.

Liiketoimintamuotoilu on puolestaan yhteiskehittämisen visuaalinen menetelmä, jolla liiketoimintamalli työstetään ja saavutetaan organisaation strategiset tavoitteet. Samoin kuin palveluiden muotoilussa myös liiketoimintamuotoilussa asiakas- ja käyttäjäkokemus ovat avainasemassa.

Loppujulkaisun kolmannessa osassa avataan tarkemmin liiketoimintamallin ja liiketoimintamuotoilun käsitteitä sekä kuvataan, kuinka näitä menetelmiä käytettiin kehittäessä Karkkilan kaupungin julkisen liikenteen palveluja – missä onnistuttiin ja mitä tehtäisiin toisin.



# Liiketoimintamallinnuksen menetelmä

**Liiketoimintamallinnus (business modeling) on laajalti omaksuttu lähestymistapa akateemisessa maailmassa ja käytännöissä. Liiketoimintamallinnusta on lähtökohtaisesti hyödynnetty yritysten liiketoiminnan kehittämisessä, mutta se soveltuu myös muiden sektoreiden ja toimialojen kehittämisen menetelmäksi. Liiketoimintamallilla ilmaistaan tietyn yrityksen tai organisaation liiketoimintalogiikkaa, ja sen tavoitteena ovat kannattavuus ja kestävät tulovirrat.**

Päivi J. Tossavainen, Laurea-ammattikorkeakoulu

## Liiketoimintamallinnus selkeyttää organisaation toiminnan tarkoituksen

Liiketoimintamalli kuvaa arvoa, jota organisaatio tarjoaa eri asiakkailleen. Se tarkastelee niitä valmiuksia ja kumppaneita, joita tarvitaan halutun arvon ja toiminnan luomiseen, markkinointiin ja toimittamiseen.

Liiketoimintamallinnus menetelmänä on sitä, että varmistetaan kaikille toimintaan liittyville yhteinen ymmärrys siitä, ketä palvelemme, mikä on tarjoomamme ja arvonluontilogiikkamme. Tämä näkyy organisaation päivittäisissä toiminnoissa, ihmisten järjestäytymisessä ja toiminnan johtamistavoissa. Liiketoimintamallia on tarkasteltava usein – vaikka muutoksen laajuus olisikin puhtaasti sisäinen. Liiketoimintamallinnus selkeyttää asiakkuuksia, tuotteita ja palveluita sekä näihin liittyviä arvoketjuja. Onnistuneen liiketoimintamallinnuksen jälkeen kaikille pitäisi olla selvää, mikä on syy toiminnan tai palvelun olemassaoloon. Liiketoimintamallinnuksen jälkeen organisaation eri yksiköt jatkavat toiminnan tai palvelun kehittämistä yhteisen näkemyksen mukaisesti.

## Kolme liiketoimintamallinnuksen menetelmää

Liiketoiminnan kehittäminen on perinteisesti ollut organisaation sisäisiin tarpeisiin pohjautuvaa suunnitelmallista valmistelutyötä. Niinpä ensimmäinen versio tunnetuimmasta liiketoiminnan mallinnuksen menetelmästä eli Business Model Canvas (BMC) -mallista (Osterwalder & Pigneur 2010) nojautuu perinteiseen tuotannolliseen toimintatapaan sisäisten toimijoiden ja tuotantoketjun kumppaneiden kanssa.

Koska onnistuneen liiketoimintamallin kehittämisen tulisi hyödyttää sekä asiakasta että yritystä toimitusketjuineen, on BMC-mallinnuksen rinnalle luotu asiakas- ja palvelulogiikkaan perustuva mallinnus (Ojasalo & Ojasalo 2015), josta käytetään nimitystä Service Logic Business Model Canvas -mallinnus (SLBMC). Siinä tarkastellaan innovoitavaa palvelua liiketoimintana asiakaskeskeisesti sekä käyttäjän että tuottajan näkökulmasta. Siksi SLBMC-menetelmä soveltuu palvelujen asiakaskeskeiseen kehittämiseen.

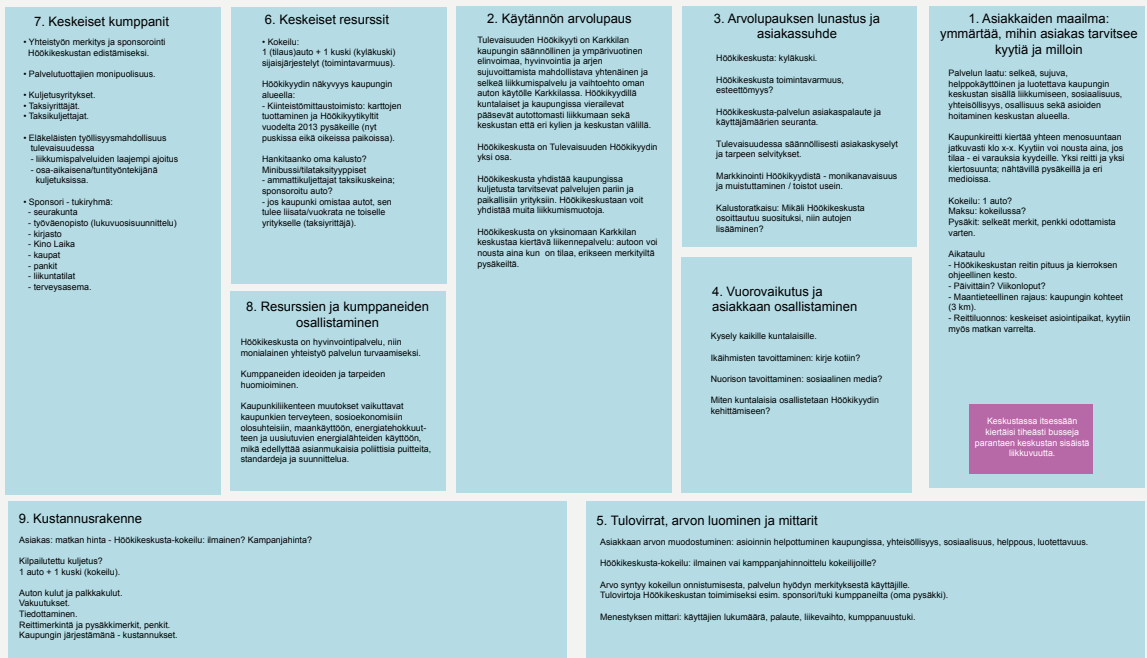
Kolmas liiketoimintamallinnuksen menetelmä on nimeltään Business Model Navigator (BMN) -mallinnus (Gassmann, Frankenberger & Choudury 2020/BMI Lab), jossa analysoidaan ja testataan liiketoimintaa liiketoimintamalliarkkityyppien avulla. Tässä tavoitteena on ymmärtää ja analysoida palveluja.

## Mitä on liiketoimintamuotoilu?

Liiketoimintamuotoilu (LiMu) on luonteeltaan kokeilevaa, ja sen tarkoituksena on löytää uniikkeja ja kestäviä palveluratkaisuja kaupunkien ja ihmisten muuttuviin tarpeisiin. Limuilu on yhteiskehittämisen visuaalinen menetelmä, jolla liiketoimintamallia työstetään ja mahdollistetaan organisaation strategiset tavoitteet. Siinä hyödynnetään muotoiluajattelun ihmiskeskeistä tarkastelukulmaa, ja pyritään tekemään kiinnostavia, puoleensavetäviä, kannattavia ja elinvoimaisia ratkaisuja.



## Liiketoimintamalli: Höökikeskusta (non stop) -kokeilu



Karkkilan Höökikykyä kehittäessä käytettiin asiakas- ja palvelulogiikkaan perustuvaa liiketoimintamallinnuksen kanvaasia (Service Logic Business Model Canvas -mallinnus (SLBMC)). Kuvassa työpajassa syntynyt Höökikeskustan liiketoimintamallin luonnos kanvaasille kirjattuna.

Kuva: Päivi J. Tossavainen.

Samoin kuin palveluiden muotoilussa myös Limuulussa asiakas- ja käyttäjäkokemus ovat avainasemassa. Limuulu on siis uusien liiketoimintamallien sekä palveluiden ideointia. Luonteeltaan se on usein kokeilevaa ja ketterää kehittämistä, jossa erityisesti asiakkaat ja käyttäjät huomioidaan. Limuulussa hyödynnetään tarvittaessa myös laajemmin muotoilun menetelmiä. Jokaiselle palvelukonseptille ja käyttäjäryhmälle tulisi työstää erillinen liiketoimintamalli.

### Miten liiketoimintaa mallinnettiin Smart Countryside Mobility -hankkeessa?

Smart Countryside Mobility -hankkeessa kerättiin laajasti tutkimustietoa, dataa ja informaatiota niin vertailuanalysein, kirjoituspyötytutkimuksin, kyselyin, haastatteluin, työpajatoiminnoin kuin opiskelijatyönä. Kerättyä tietoa analysoitiin hankkeen eri työpaketeissa, ja niissä kiteytettiin tieto eri tavoin.

Asiakastarpeita ja asiakaskeksisyyden näkökulmia on huomioitu yhteistoiminnassa kehitettyjen palvelukuvausten ja testattujen prototyyppien kehittämisen yhteydessä. Smart Countryside Mobility -hanketiimi koosti nämä tiedot valmiiksi. Menetelmäksi valikoitui Service Logic Business Model Canvas (SLBMC) -malli. Menetelmässä on yhdeksän vaihetta apukysymyksiin tiettyssä järjestyksessä. Mallintamiseen tulisi osallistua kaikki osapuolet. Hankkeessa Karkkilan kaupunki halusi kuitenkin vain omat toimijat mallintamiseen. Hanketiimi edusti asukkailta eri tavoin kerätyn datan

avulla. Työpajoissa sitä täydennettiin kaupungin toimijoiden kanssa apukysymyksiin vastaamalla.

Mallintamisen tavoitteena oli ymmärtää liiketoiminnalliset edut konseptien kehittämiseksi sekä tunnistaa potentiaalisia liiketoimintamalleja Karkkilan kaupungille työstettäväksi edelleen. Tavoitteena oli muotoilla arvolupaus/palvelulupaus ja liiketoimintamalli kaupungille hyödynnettäväksi osana tulevaa kehittämistyötä ja mahdollista strategiatyötä. Smart Countryside Mobility -hanke tarjosi liiketoimintamallinnuksen ja liiketoimintamuotoilun toimintamallia kaupungille. Tuotoksina luvattiin visuaaliset kanvaasit, jotka fasilitaattori koostaa työpajojen perusteella. Päätökset liiketoimintamallin toteuttamisesta tehdään kaupunkioirgansaatioiden johdossa.

Työskentelyssä huomioitiin organisaation eri yksiköiden tarpeet ja kehitettiin Karkkilan kaupungin tarjoama Höökikykyt-palvelua liiketoiminnan näkökulmasta yli siilojen osallistamalla organisaation toimijoita monialaisesti. Hanketiimin fasilitoimia työpajoja pidettiin kaksi.



Työpajojen organisointiin osallistui Karkkilan kaupungin toimijoita. Kuva: Katariina Saarela.



Liiketoimintamuotoilun suunnittelua toteutettiin MIRO-yhteiskäyttöalustaa käyttäen. Hanketiimiä varten työstettiin lyhyt opas menetelmästä, suunnitteludokumentaatio, ennakkoinaisto kaupungille jaettavaksi ja fasilitaattorin ohjeistus. Lisäksi valmisteltiin hanke-esittelyaineisto, menetelmäaineisto ja kirjallisuus kaupungin käyttöön. Kuva: Katariina Saarela.



Työpajoihin kutsuttiin kaksi opinnäytetyöntekijää havainnoimaan työpajoja. Havainnointi liittyi opiskelijoiden opinnäytetöihin. Työpajoista tehtiin lyhyet muistiot, ja niissä otettiin myös valokuvia osallistujien suostumuksella hanketiimin käyttöön. Liiketoimintamallit alustettiin Tulevaisuuden Höökikyty -palvelulle ja Höökikeskusta (non stop) -kokeilulle. Kuva: Raija Kaljunen.

#### Lähteet

Gassmann, O., Frankenberger, K. & Choudury, M. 2020. Business Model Navigator. The strategies behind the most successful companies. 2nd edition. Harlow: Pearson Education Ltd.

Ojasalo, K. & Ojasalo, J. 2015. Adapting business model thinking to service logic: an empirical study on developing a service design tool. the Nordic School – Service marketing and management for the future. Johanna Gummerus & Catharina von Koskull (eds.). Hanken School of Economics, CERS. 309–333.

Osterwalder, A. & Pigneur, Y. 2010. Business Model Generation. A Handbook for Visionaries, Game Changers, and Challengers. Hoboken, NJ, USA: John Wiley & Sons Inc.





Höökikydyin keskustan non stop -reitin suunnittelua toisessa liiketoimintamallinnustyöpajassa Karkkilassa keväällä 2023. Kuva: Raija Kaljunen.

## Liiketoimintamallinnus edistää Karkkilan liikennepalvelujen toteuttamista

**Liiketoimintamallinnuksessa tarkasteltiin systemaattisesti Karkkilan kaupungin uuden liikennepalvelun liiketoiminnallisia edellytyksiä. Smart Countryside Mobility -hankkeessa asiakaskeskeisyyden näkökulmaa ja käyttäjien tarpeita tutkittiin yhteistoiminnassa kehitettyjen palvelukuvausten ja testattujen prototyyppien kehittämisen yhteydessä, ja ne huomioitiin pohjatietona liiketoimintamallinnuksessa. Mallinnuksessa arvioitiin myös organisaation eri yksiköiden tarpeet ja vastuut sekä kehitettiin palvelua liiketoiminnallisesti kannattavaksi yli siilojen osallistamalla organisaation toimijoita monipuolisesti. Tähän saimme hankkeessa hyvin apua Karkkilan kaupungilta. Mallinnuksessa tarkasteltiin innovoitavaa palvelua liiketoimintana sekä käyttäjän että tuottajan näkökulmasta.**

Päivi J. Tossavainen, Laurea-ammattikorkeakoulu

### Liiketoimintamallintamisen dokumentit

Karkkilan kaupungissa toteutetun yhteismallintamisen tueksi luotiin useita dokumentteja, jotka olivat sekä Karkkilan kaupungin että hankkeen käytettävissä: 1) Liiketoimintamallinnuksen lyhyt ohjeistus, jossa tarkasteltiin liiketoimintamallinnuksen perusperiaatteita ja valittuja toteutusvaihtoehtoja, joita ovat perinteinen mallinnus (Osterwalder ja Pigneur 2010) ja asiakas- ja palvelulogiikkaan perustuva mallinnus (Ojasalo & Oja-

saloinen, 2015). Smart Countryside Mobility -hanketiimi päätti jo varhaisessa vaiheessa olla käyttämättä kolmatta mallinnuskeinoa eli Business Model Navigator -mallinnusta (Gassmann, Frankenberger, Choudury 2020/BMI Lab). Lisäksi valmisteltiin 2) mallinnustyöpajojen taustoitukset esitysmuodossa, 3) hanke-esittelyaineisto uusia osallistujia silmällä pitäen, 4) työpajojen muistiinpanot sekä 5) kehitetty mallinnuskanvaasit. Suunnittelutyössä apuna käytettiin MIRO-työkalua.

## Missä onnistuimme?

### Onnistuminen 1.

Toteutimme Karkkilassa keväällä 2023 kaksi erillistä liiketoimintamallinnuksen työpajaa, joihin osallistui-  
vat osittain samat henkilöt. Onnistuimme osallista-  
maan samanaikaisesti organisaation toimijoita eri  
vastuualueilta, analysoimaan kuntalaisten liikkumis-  
tarpeita ja käymään rakentavaa keskustelua kaikille  
yhteisen palvelun liiketoiminnallisista edellytyksistä.  
Liiketoimintamallinnuksen kanvaasin avulla kerä-  
simme ideoita, kokemuksia ja ehdotuksia, jotka han-  
keitiimi työsti myöhemmin digitaaliseen muotoon  
MIRO-työkalulla. Liiketoimintamalleja tuotettiin  
yhteensä kolme Karkkilan kaupungille. Liiketoimin-  
tamallit tarjoavat kaupungin toimijoille näkökulmia  
palvelun kehittämiseen liiketoiminnan vaatimin  
edellytyksin.

### Onnistuminen 2.

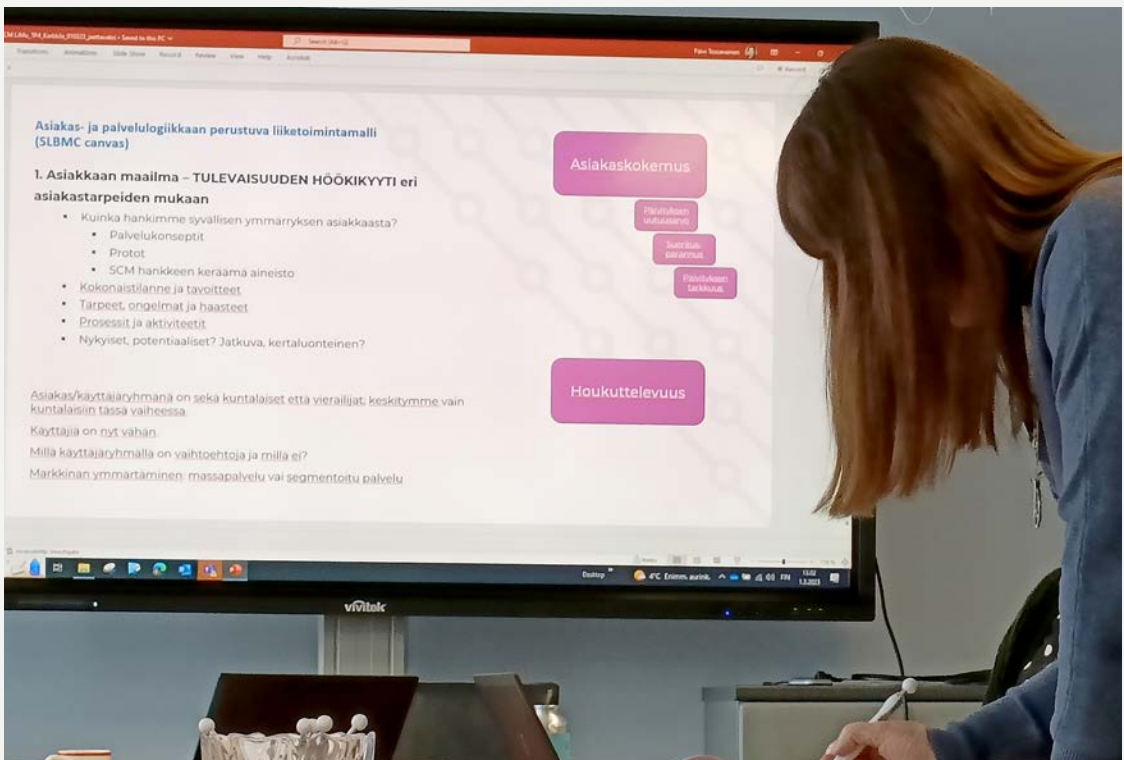
Kaupungin virkakoneistoon syötettiin asukkaiden  
näkemyksiä. Palvelun käyttäjien eli asukkaiden tar-  
peiden ymmärtäminen, aikaisempien kokemus-  
ten ja toimintatapojen kelpaavuuden tarkastelu  
sekä tulevaisuuteen luotaava keskustelu synnytti  
yhteishenkeä, jossa kaupungin eri toimijat koki-  
vat voivansa osallistua palvelun toteuttamiseen.

Kaupungin virkakoneiston muodostavat osaavat  
ja innostuneet ihmiset. Käytännön arkityö on kui-  
tenkin jaoteltua ja jokseenkin eriytettyä, joten he  
pääsevät valitettavan harvoin keskustelemaan ja  
työstämään asioita yhdessä toisten kanssa.

### Onnistuminen 3.

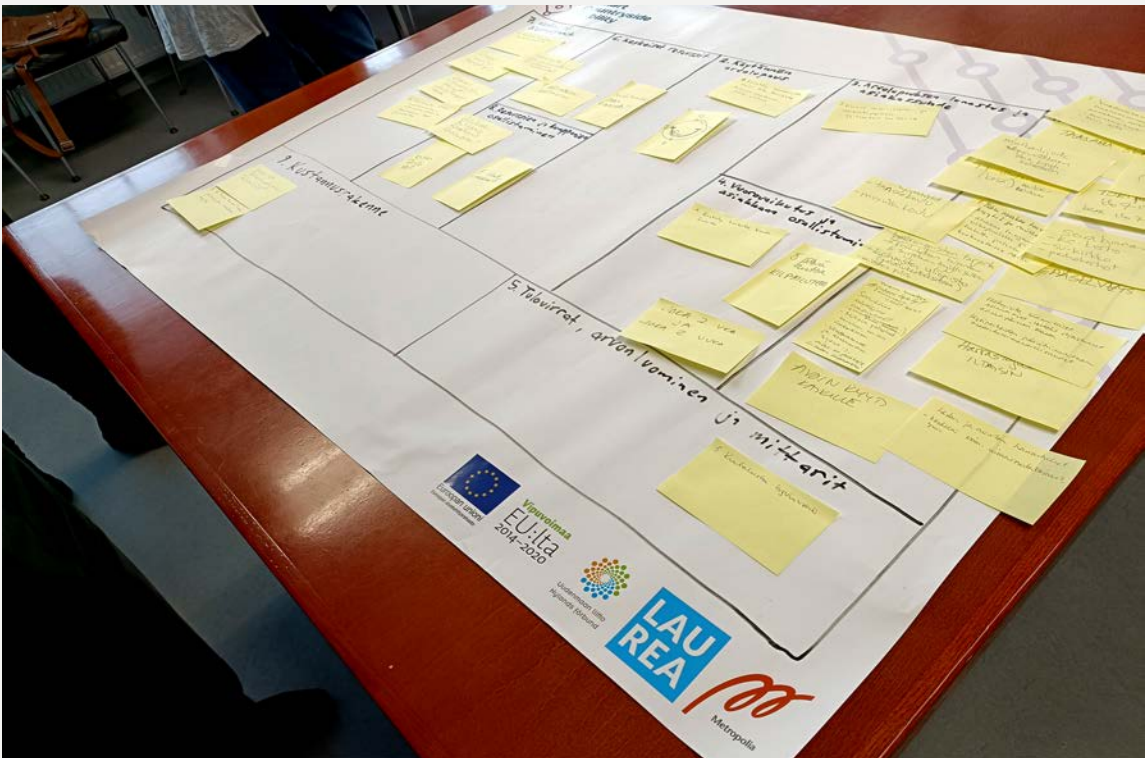
"Höökikeskusta" eli Höökikydyin keskustan non stop  
-reitti on Karkkilan kaupunkia päiväsaikaan kiertävä  
uusi liikennepalvelun kokeilu, joka aloitettiin kesä-  
kuussa 2023. Kesäajan kestävä kokeilu on osa Kark-  
kilan kaupungissa kehitettyä Höökikydyi-konseptia.  
Tätä kaupungin alueella liikkumista helpottavaa  
palvelua työstettiin toisessa työpajassa, jossa reittiä,  
kiertosuuntaa ja toteutuksen valmistelussa huomi-  
oitavia asioita tarkasteltiin yksityiskohtaisesti.

Liiketoimintamallinnuksen työpajoja seurasivat  
vielä erillinen viestinnän ja tiedottamisen työpaja  
koskien koko Höökikydyi-kokonaisuutta sekä hank-  
keen käytännönlähtöinen tuki viestintään kokeilun  
aloittamiseksi. Lisäksi sovimme syksyille tapaamisen  
jatkokehittämisestä kesän kokemusten perusteella.



Tulevaisuuden Höökikydyin liiketoimintamallia rakennettiin asiakastarpeiden pohjalta. Kuva: Katariina Saarela.





Ideoita, kokemuksia ja ehdotuksia Karkkilan Tulevaisuuden Höökikyttä varten kerättiin asiakas- ja palvelulogiikkaan perustuvan liiketoimintamallinnuksen kanvaasin avulla. Kuva: Katariina Saarela.

**Keskustan non stop-reitti**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dignisim qui blandi praesent luptatum zzril delenit augue duiis dolore te feugiat nulla facilisis. Lorem ipsum dolor sit dolore magna aliquam

**Lähdöt linja-autoasemalta**

Aamulla: klo 9.00, 9.20, 9.40, 10.00, 10.20, 10.40  
Iltapäivällä: klo 13.00, 13.20, 13.40, 14.00, 14.20, 14.40

**Reitti**

- Terveystasema
- Marketti/Spieski
- Helsingintie
- Kirjasto, kaupungintalo, Ala-Email
- Käpylä
- Fagerkullan työstämuseo
- Pyhäjärven uimaranta
- Valimomuseo, Koskireitti, motorpesu
- Tori, hautausmaa
- Linja-autoasema

**Kesähöökki**  
Helposti kylille ja kotiin

**Kesäkuu - heinäkuu 2023**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed adipiscing ei

**Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat.

Luonnos Kesähöökki-mainoksesta. Kuva: Jonna Suvanto.

## Mitä tekisimme toisin?

Lyhytkestoisissa hankkeissa tulisi ryhtyä välittömästi kontaktoimaan kohdeorganisaatioita, kuten kaupunkia, ja niiden henkilöstöä. Osallistuminen ei ole itsestään selvyyttä, joten toimijoiden tunnistamiseen, motivoimiseen ja rohkaistamiseen tulisi varata riittävästi aikaa. Kaupungin toimijoiden vaihtuessa vanhoja yhteisen tekemisen kokemuksia ei kaikilla henkilöstön jäsenillä ole. Tällöin on olennaista varata aikaa keskustelulle niin historiasta kuin tulevaisuudestakin, joita kukin toimija katselee omista työtehtävistään käsin. Osa pohtii aihetta myös kuntalaisen ja asukkaan roolissa, osa kaupungissa työssäkäyvän roolissa. Siksi kokemusten ja ajatusten vaihtamiselle on varattava aikaa myös työpajoissa.

Tutkimus- ja kehittämishankkeet tuovat usein erilaisia toimintamalleja ja menetelmiä innovointiin. Koska kaupungin toimintatavat ovat usein jääneet kiinni aikanaan omaksuttuihin malleihin, on osa hankkeen tehtävästä myös tutustuttaa kaupungin toimijoita toisenlaisiin toimintamalleihin ennen kuin varsinaiseen yhteiskehittämiseen tai yhteismallintamiseen päästään. Innovoinnin ja kehittämisen menetelmät kehittyvät, ja tutkimustietoa niiden kelpoisuudesta eri asiayhteyksissä kerätään korkeakouluissa. Soveltuvien menetelmien valinta jää siten pääsääntöisesti hanketiimin vastuulle, ja siksi on merkityksellistä avata osallistujille valintojen taustoja.

Yhteismallinnus samoin kuin yhteiskehittäminen rakentavat ja rakentuvat osallistujien keskuudessa. Osaltaan yhteismallinnustyöpajat edesauttavat samalla kaupungin sisäisen yhteistyön parantamista. Tällöin on hyvä varmistaa, että aikataulutus tehdään hyvissä ajoin, jolloin mahdollistetaan osallistuminen kaikille halukaille.

Kokemuksemme mukaan pienten kaupunkien organisaatiot ovat sangen ohuita ja kiireisiä, mutta sitäkin innostuneempia työstämään kaupungin tuottamia palveluja kuntalaisten ja elinvoimaisuuden edistämiseksi.

**Asukkaiden tarpeiden ymmärtäminen, aikaisempien kokemusten ja toimintatapojen kelpaavuuden tarkastelu sekä tulevaisuuteen luotaava keskustelu synnytti yhteishenkeä, jossa kaupungin eri toimijat kokivat voivansa osallistua palvelun toteuttamiseen.**

### Lähteet

Gassmann, O., Frankenberger, K. & Choudury, M. 2020. Business Model Navigator. The strategies behind the most successful companies. 2nd edition. Harlow: Pearson Education Ltd.

Ojasalo, K. & Ojasalo, J. 2015. Adapting business model thinking to service logic: an empirical study on developing a service design tool. the Nordic School – Service marketing and management for the future. Johanna Gummerus & Catharina von Koskull (eds.). Helsinki: Hanken School of Economics, CERS. 309–333.

Osterwalder, A. & Pigneur, Y. 2010. Business Model Generation. A Handbook for Visionaries, Game Changers, and Challengers. Hoboken, N.J.: John Wiley & Sons Inc.





## Osa 4

# Kokemuksia matkan varrelta

---

Kehittämistyö edellyttää kumppanuutta eri sidosryhmien välillä. Kun kumppaneilla on yhteinen suunta, on myös onnistuminen mahdollista. Smart Countryside Mobility -hankkeessa kumppaneita yhdisti tahto kehittää harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluita.

Julkaisun viimeisessä osassa hankkeessa mukana olleet ihmiset kertovat kokemuksistaan hanketyöstä, hankkeen tuomista hyödyistä ja sen herättämistä ajatuksista.



# Yhteistyöllä toimiviin, kestäviin ja asukkaiden tarpeita huomioiviin liikennepalveluihin

**Raasepori uudisti joukkoliikennejärjestelmäänsä keväällä 2023. Artikkelissani kerron, miten asukkaiden kuuleminen liikennepalveluita kehittäessä on lisääntynyt ja miten asukkaiden järjestömiltäkin kuullostavien ideoiden taustalla on todellisia tarpeita.**

Marianne Liitelä, Pohjan kirkonkylän kyläyhdistys ry

Liikennejärjestelyt ja -ratkaisut – tai niiden puuttuminen ja heikko laatu – ovat laajassa kuntaliitoskunnassamme Raaseporissa tuoneet asukkaiden arkeen haasteita. Samalla kun palveluita ja harrastusmahdollisuuksia keskitetään, puutteellisen julkisen liikenteen takia ne muuttuvat toisille hankalasti tai jopa mahdotomasti saavutettaviksi, kuten terveystalvelut vanhuk- sille ja huonosti liikkuville.

Asukkaiden kannalta olisi tärkeää, että julkisen liikenteen aikataulut olisivat yhteensopivia jatkoyhteyksien kanssa ja että vuorot olisivat niin tiheät, että yksityis- sautoilu ei ole tarpeellista tai edes kannattavaa. Lisäksi asukkaiden pitää päästä palveluiden ääreen myös vii- konloppuisin.

## Asukkaiden kuuleminen lisääntynyt

Pohjan kirkonkylän kyläyhdistys on aina ollut aloit- teellinen kaupungin suuntaan esimerkiksi linja-auto- vuorojen ja aikataulujen suhteen. Joskus on pyydetty korjauksia reitteihin tai kellonaikoihin, jos jatkoyhtey- det eivät ole toimineet. Kyläyhdistys on myös esittä- nyt toiveen siitä, että jälkeenpäin tehtävien korjausten sijaan kaupunki keskustelisi suunnitelmista asukkaiden kanssa ennakkoon.

Vuoropuheluun kaupungin ja asukkaiden välille tuli- kin suuri harppaus eteenpäin, kun vuoden 2022 alussa perustettiin kaikkien kyläyhdistysten edustajista ja kaupungin edustajista koostuva Raaseporin kyläfoo-

rumi. Tuossa foorumissa liikenneratkaisut ovat olleet yksi käsiteltävistä aiheista, ja kaupunki on pitänyt kylien edustajat ajan tasalla tulevista suunnitelmista ja pyytä- nyt kommentteja muun muassa aikataulusuunnitel- miin.

## Ideoiden taustalla todelliset tarpeet

Kaupungin liikennepalvelun uudistamisen, Smart Countryside Mobility -hankkeen toteutuksen ja Raase- porin kyläfoorumin perustamisen yhteisajoitus oli loisi- tava. Hankkeen toteuttamisessa kyselyissä ja työpajoissa asukkailla oli mahdollisuus tuoda ongelmakohtia esiin, mutta samalla myös itse pohtia ratkaisuja.

Vaikka työpajoissa asukkaat saivat vapaasti luoda hul- lujakin ideoita vailla huolta rahasta, kaikkien ideoiden taustalla oli todellisia tarpeita. Uskon ja toivon, että kaupunki on työpajojen tuotoksista saanut parem- min tietoa asukkaiden tarpeista, mutta samalla myös asukkaille on valjennut, kuinka monimutkaisista pro- sesseista on kyse. Ja kyläfoorumiyhteistyön myötä kuulemista ja vuoropuhelua on jatkettu käytännön toteutuksen tasolla.



Asukkaiden kannalta olisi tärkeää, että julkisen liikenteen aikataulut olisivat yhteensopivia jatkoysteyksien kanssa ja että vuorot olisivat niin tiheät, että yksityisautoilu ei ole tarpeellista tai edes kannattavaa.



Kuva: Suomen Kylät ry.

Työpajoissa syntyneistä ideoista jatkojalostuksessa on nyt lähinnä kaupungin liikennepalvelu-uudistukseen liittyvä sisäinen liikenne kutsuliikenteineen ja Hop-on Hop-off -bussivuoroineen. Työpajoissa nousi esiin myös tarve palveluiden liikkumiseen asukkaiden luokse. Asukkaat ideoivat muun muassa bussin, joka yhdistää palvelut, ostokset, kuljetuksen, kirjaston ja apteekin sekä toimii myös pienenä ruokakauppana ja käsiapteekkina.

Toisaalta palveluita haluttaisiin palauttaa takaisin lähemmäs asukkaita, esimerkkinä työpajassa ideoitu palvelukeskusmalli. Tuossa mallissa monet asukkailla tärkeitä palvelut yhdistyisivät saman katon alle: viranomaispalvelupiste, TE- ja Kela-asiointipalvelut, posti, lähetysten vastaanotto sekä myös iäkkäämmille tukipalvelut pankkipalveluiden ja verkkokauppojen käyttöön. Kun ihmisten liikuttaminen saadaan ensin kuntoon, toivoisin, että Raaseporin kaupunki alkaisi selvittää tätä palveluiden liikuttamista.

Raasepori uudisti joukkoliikennejärjestelmäänsä keväällä 2023. Kyseisessä uudistamisessa on ollut upeaa nähdä, että kaupunki kuuntelee ja kuulee asukkaita. Uskon, että vain siten voidaan päästä toimivaan, kestäväan ja asukkaiden tarpeita palvelevaan lopputulokseen.

# Liikkumisen monia mahdollisuuksia

---

**Liikenteen palvelujen kehittäminen ei ole pelkästään julkisen liikenteen parantamista, muitakin keinoja on — kuten hankkeet. Artikkelissani kuvaan, miten nuoret liikkuvat paikasta toiseen. Avaan myös ideaani kuljetusosuuskunnasta ja ajatuksiani joukkoliikenteen mahdollisuuksista. Lopuksi kerron, mitä opin hankkeen myötä.**

Edith Spitz, kevään 2023 ylioppilas Raaseporista

Peruskoulussa ja lukiossa olen usein törmännyt keskusteluihin siitä, miten julkista liikennettä Raaseporissa tulisi parantaa. Onko kyse kuitenkin ainoastaan joukkoliikenteen palveluiden kehittämisestä? Jokaisella on mahdollisuus muuttaa asioita myös itse, vaikka liikennepalvelut saattavat vaikuttaa suurilta ja vaikeilta asioilta. Mahdollisuuksia ovat esimerkiksi oman toiminnan muuttaminen valitsemalla eri liikennemuotoja tai osallistumalla suurempiin hankkeisiin yhdessä muiden kanssa. Tilaisuuksia näille tulee koko ajan, sillä liikenteen palveluita kehitetään jatkuvasti.

Smart Countryside Mobility -hankkeen myötä olen päässyt kehittämään pidemmälle omia ajatuksiani palveluiden ja ihmisten liikkumisesta sekä keskustelemaan näistä asioista. Olen myös onnistunut jakamaan saamaani tietoa eteenpäin muille, jotka kulkevat säännöllisesti pidempiä matkoja eri tavoin. Ihmiset ja ympäröivä yhteiskunta muuttuvat jatkuvasti. Tämän takia tulisi kuunnella nykyajan nuoria juuri esimerkiksi liikenteen palveluiden osalta ja ajaa tulevien sukupolvien etua. Innovaatioita tulisi kehittää entisestään ja soveltaa paremmin nykypäivän yhteiskuntaa ja tulevaa varten.

## Miten nuoret liikkuvat?

Yksi olennaisimmista asioista nuorten elämässä on usein se, miten me pääsemme paikasta toiseen. Sosiaalinen elämä kehittyä ja usein myös lisääntyy nuorten elämässä etenkin murrosiän aikana. Vaikka digitalisaation myötä ystävien kanssa voi keskustella helposti internetissä ja sosiaalisessa mediassa, fyysinen kontakti on nuorille yhä hyvin tärkeää. Smart Countryside Mobility -hankkeen keskusteluissa olen havainnut paljon ajatuksia erityisesti ikääntyvän väestön liikkumiseen liittyen. Mutta miten me nuoret liikumme?

Lukiolainen Raaseporissa kulkee usein kouluun, harrastuksiin ja muihin menoihin linja-autolla tai junalla riippuen siitä, missä asuu. Näin olen itse omalla kohdallani havainnut ja muilta raaseporilaisilta nuorilta kuullut. Julkinen liikenne on siis raaseporilaisten nuorten keskuudessa suosittu liikkumismuoto. Täysi-ikäisyyden

Uskaltamalla suunnitella, yrittää ja kokeilla  
päästään pitkälle ja löydetään uusia  
toimintamalleja ja -tapoja liikkumiselle.



Kuva: Mikael Spitz.

myötä monet päätyvät kulkemaan myös omilla autoilla. Useimmiten B-luokan ajokortin eli henkilöautokortin hankkivat ensimmäisinä ne nuoret, jotka asuvat erityisen kaukana koulusta. Tätä myötä yleistyvät myös lukiolaisten keskuudessa yhteiskuljetukset kouluun ja harrastuksiin.

Monet nuoret kulkevat matkoja mahdollisuuksien mukaan yhdessä ystävien ja muiden samalla alueella asuvien kanssa. Kun matka kustannetaan yhdessä, menot pysyvät alhaisina. Lisäksi yhteiskuljetus on monille helppo tapa kulkea, sillä tuttavien kyydillä saat-  
taa usein päästä kotiovelle saakka. Mutta voitaisiinko tätäkin toimintamallia kehittää yhä pidemmälle?

### Kuljetusosuuskunta – liikkumista yhdessä

Yksi tulevaisuuden liikkumisen mahdollisuus olisi kuljetusosuuskunta. Osuuskunnan jäsenet voisivat yhdessä hankkia omistukseensa henkilö- tai linja-auton ja osallistua sen ylläpitokustannuksiin. Näin kiinnostuneet pystyisivät esimerkiksi kehittämään aikatauluja omien menojensa ympärille niin, että liikkumisjärjestelyt sopisivat mahdollisimman monelle. Kyseessä olisi siis askel tavallisia yhteiskuljetuksia pidemmälle.

Kuljetusosuuskunta voisi kehittyä niinkin pitkälle, että siitä voisi tulla nykyisen paikallisen joukkoliikenteen kanssa kilpaileva liikkumismuoto. Osuuskunta olisi

riippumaton muusta joukkoliikenteestä ja saattaisi jopa kenties tulla halvemmaksi kuin muut liikkumisen muodot. Tarvitaanko nykyistä joukkoliikennettä enää, jos kaikki siirtyvät kuljetusosuuskuntien toimintaan? Raaseporin julkinen liikenne ei kuitenkaan mitä luultavimmin syrjäytyisi osuuskuntien toiminnan rinnalta: paikallinen joukkoliikenne on ollut läsnä raaseporilaisten arjessa jo niin kauan, että sille löytyy varmasti käyttäjiä vielä pitkään.

Raaseporissa on kuitenkin hyvin eri-ikäistä väestöä, minkä takia kuljetusosuuskunnan toiminta tulisi saada sovitettua monien menoihin. Pienimuotoinen, esimerkiksi juuri nuorten tai paikallisten lukiolaisten aikaansaama kuljetusosuuskunta saattaisi hyvinkin toimia muiden avustuksella, kuten lukiolaisten huoltajien tuella.

## Joukkoliikenteen mahdollisuudet

Monet lukiolaiset kulkevat koulumatkojaan suurelta osin linja-autoilla. Lukiolaisten lisäksi julkista liikennettä käyttävät myös monet muut, kuten töihin, harrastuksiin tai muutoin kouluun kulkevat ihmiset. Tämän takia koulumatkoilla onkin usein päässyt kohtaamaan sekä tuttuja että tuntemattomampia ihmisiä, osa raaseporilaisia ja osa ulkopaikkakuntalaisia.

Julkisen liikenteen aikataulujen parantaminen tuntuu olevan lukiolaisten mielestä suuri kehityksen kohde Raaseporissa. Olemme ystävien kesken päätyneet odottamaan koulupäivän jälkeen linja-autoa joskus useitakin tunteja. Tämä on johtunut siitä, että linja-autot kulkevat nykyisin Raaseporissa nuorten tarpeita ajatellen huomattavan epäkäytännöllisinä aikoina. Näinä tunteina, kun yhteiskuljetusta ei olla saatu järjestettyä, olemme usein keskustelleet julkisen liikenteen kehittämisestä.

Linja-autot kulkevat erityisesti keskellä päivää hyvin harvakseltaan riippumatta niiden reitistä. Tämä on harmillista etenkin lukiolaisille, jotka kulkevat esimerkiksi koeviikoilla kokeen päätyttyä julkisella liikenteellä kotiin tai muualle. Myös erilaiset koulujen tapahtumat ja tavallisesta poikkeavat koulupäivät saattavat johtaa siihen, että nuorten tarvitsisi käyttää julkista liikennettä toisena ajankohtana kuin aluksi oli suunniteltu. Tällöin on ikävää huomata, että julkinen liikenne ei kuljekaakaan haluttuna ajankohtana.

Juna- ja linja-autoliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen on toisinaan puhuttanut. Keskustelu nousi esille etenkin muutama vuosi sitten, kun Raaseporin kaupunki ryhtyi kehittämään kyseisten liikkumismuotojen yhteensopivuutta muun muassa parantamalla vaihtoyhteyksiä (Raaseporin kaupungin verkkosivusto 2020). Tästä huolimatta linja-auton ikkunasta saattoi aamulla nähdä, miten juna jo lähti matkaan, vaikka linja-auto ei ollut vielä saapunut pysäkillä.

Raaseporissa on myös pitkään käyty keskustelua julkisen liikenteen palveluiden kunnallistamisesta. Olen myös itse keskustellut monien kanssa siitä mahdollisuudesta, että Raaseporiin kehitettäisiin oma Helsingin seudun liikenteen (HSL) kaltainen joukkoliikennejärjestelmä ja reittiopas. Fiskarsista kotoisin olevana nuorena on helppoa ja turvallista tukeutua HSL:n tapaiseen tunnettuun järjestelmään, kun lähtee kotikulmilta suurempaan kaupunkiin.

Muutos voi tapahtua hyvin nopeasti, kuten kevään 2023 aikana huomattiin. Samalla, kun pääsin keskustelemaan muiden kanssa Raaseporin joukkoliikenteen mahdollisuuksista, liikennepalveluita kehitettiin paljon. Kesäkuun alussa 2023 Raaseporissa astui voimaan uusi lippujärjestelmä ja reittiopas. Matkalippujen hinnat laskevat uuden Waltti-lippu- ja maksujärjestelmän myötä huomattavasti. (Raaseporin kaupungin verkkosivusto

2023.) Lisäksi joukkoliikenne sai uuden nimen: nykyään Raaseporissa kuljetaan Bossella (Raaseporin kaupungin Facebook-sivu 2023).

Erilaiset opiskelija-alennukset ovat etenkin monelle lukiolaiselle todella merkittävä etu. Raaseporin uuden lippujärjestelmän matkalipuissa on otettu huomioon myös erilaiset asiakasryhmät, kuten opiskelijat ja eläkeläiset. Nuoren näkökulmasta tämä on hieno uudistus. On mahtavaa nähdä, että meidän tarpeitamme kuunnellaan ja palveluita kehitetään käyttäjille sopivammiksi.

Lisäksi Kela myöntää koulumatkatukea toisen asteen opiskelijoille. Tämän myötä toisen asteen opiskelija saa kuukausittain ladattavan matkakortin. Erityisen suuri etu koulumatkatuki on niille, joilla on nykypäivänä oikeus maksuttomaan toisen asteen koulutukseen. Heidän ei tarvitse kustantaa itse Kelan koulumatkatuen myötä omaa koulumatkaansa lainkaan. Kelan myöntämän tuen rinnalla myös Raaseporin kaupungin uudet lipputuotteet tekevät kaupungin joukkoliikenteestä nuorille yhä mielekkäämmän.

Kaupungin uusien lipputuotteiden myötä otettiin käyttöön myös vuorokausilippuja. Tämä mahdollistaa sen, että yhden päivän aikana saattaa esimerkiksi koulutai työmatkoilla kulkea kätevämmän – ja mahdollisesti myös edullisemmin – yhdellä lipulla kuin ostamalla jokaiselle matkalle uuden lipun.

Joukkoliikenteen myötä lukiolaisille ovat tuttuja etenkin Matkahuollon aikatauluhaku ja junien osalta VR:n internetsivut. Lapset ja nuoret ovat hyvin sopeutuvia, minkä takia meidän tulee mitä luultavimmin olemaan helppoa omaksua jo käytössä olevien järjestelmien rinnalle kaupungin uusi joukkoliikennejärjestelmä. Nykyiset menetelmät esimerkiksi reittien hakemiselle ovat toimivia, mutta uusia innovaatioita ja ratkaisuja kokeilemalla palveluista saadaan kehitettyä yhä sopivampia niiden käyttäjille.

## Kehittyvä maailma

Maailma muuttuu, ja niin muuttuvat myös ihmiset ja kehittämämme innovaatiot. Linja-autoa odottaessa voi tuntua helpolta vaipua ystävien kanssa keskusteluun siitä, mitä voisi parantaa. Puhe on kuitenkin vain puhetta, ellei sen eteen ryhdy toimimaan. Me nuoret pystymme käyttämään kokemuksesta saamaamme tietoa ja auttamaan sen avulla tulevaisuuden sukupolvia. Uskaltamalla suunnitella, yrittää ja kokeilla päästään pitkälle ja löydetään uusia toimintamalleja ja -tapoja liikkumiselle.

Smart Countryside Mobility -hankkeen myötä olen yhä paremmin oppinut, että eri ihmisillä saattaa olla yhdestä ja samasta asiasta toisistaan poikkeavia kokemuksia ja mielipiteitä. On oltava joustava ja tarvittaessa tehtävä kompromisseja. Eri mielipiteitä on kuunneltava, kun liikennepalveluita kehitetään. Sillä kuten moni muukin asia, palvelut kehitetään ihmisiltä ihmisille.



Raaseporin joukkoliikenteen kehittäminen on vain yksi keino edistää nuorten liikkumista. Kuva: Edith Spitz.

#### Lähteet

Raaseporin kaupungin verkkosivusto. Raasepori panostaa sujuviin juna-linja-auto-vaihtoyhteyksiin – rantarata tärkeä myös tulevaisuudessa. Ajankohtaista 16.12.2020. Viitattu 24.3.2023. <https://www.raasepori.fi/artikkelit/kehittamishankkeet-ja-projektit/raasepori-panostaa-sujuviin-juna-linja-auto-vaihtoyhteyksiin-rantarata-edelleen-tarkea/>

Raaseporin kaupungin verkkosivusto 2023. Uusi joukkoliikenteen lippujärjestelmä otetaan käyttöön kesällä. Ajankohtaista 27.2.2023. Viitattu 29.3.2023. <https://www.raasepori.fi/uusi-joukkoliikenteen-lippujarjestelma-otetaan-kayttoon-kesalla-keramme-nyt-nimiehdotuksia/>

Raaseporin kaupungin Facebook-sivu. Säg hej till Bosse! Sano moi Bosselle! Postaus 21.3.2023. Viitattu 29.3.2023. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=583486643815226&set=a.248287664001794>



# Hanke mahdollisti kaupunkilaisten osallistamisen kehittämistyöhön

**Smart Countryside Mobility -hanke antoi lisäresursseja työskennellä laajemmin paikallisten liikenneratkaisujen parissa ja tarkastella asioita aiempaa kattavammin. Artikkelissamme kerromme hanketyöstä – mitä teimme ja mitä saimme. Lopuksi luomme katseen tulevaisuuteen, jossa liikenteen ratkaisujen kehittäminen jatkuu.**

Niina Kangas, Kestävä Karkkila -ohjelman projektipäällikkö 2020–2022  
Anna Vähä-Herttua, Karkkilan kaupunki

Karkkila valikoitui mukaan yhteistyökumppaniksi Smart Countryside Mobility -hankkeeseen keväällä 2022. Sisällöltään hanke vaikutti Karkkilaan sopivalta ja ajankohtaiselta: kaupungille oli juuri palkattu joukkoliikennesuunnittelija kehittämään etenkin Karkkilan sisäisen liikenteen ratkaisuja ja palveluja. Koska hanke ei vaatinut rahoitusta eikä suuria työpanostuksia Karkkilan osalta, hankkeen toimintaan mukaan lähteminen oli helppoa.

Pienessä kaupungissa yhteiskehittämishankkeet ovat ensiarvoisen tärkeitä ja tarjoavat mahdollisuuden uusille ajatuksille. Hankkeen tuoma lisäresurssi mahdollistaa myös laajemman työskentelyn paikallisten liikenneratkaisujen parissa ja asioiden kattavamman tarkastelun. Pienessä organisaatiossa oman työn ohella kehittämiseen käytettävät resurssit ovat nimittäin aina hieman rajallisia.

## Hanketyöskentely – mitä teimme, mitä saimme

Työskentely hankkeen parissa on ollut helppoa, ja olemme saaneet hankkeen asiantuntijoilta hyvin tukea työskentelyymme. Tärkein tehtävämme on ollut antaa hankkeelle tietoa kaupungistamme ja toimintatavoistamme mahdollisuuksien mukaan ja auttaa näin hanketta toimimaan omassa ympäristössämme. Tämä on ollut myös luonteva työnjako, joka on ollut helppo toteuttaa omien työtehtävien ohessa.

Hanke on mahdollistanut hienosti kaupunkilaisten osallistamisen kehittämistyöskentelyyn sen eri vaiheissa. Hanke on myös antanut uusia näkökulmia

liikenteen järjestämismahdollisuuksista pienessä kaupungissa. Lisäksi yhteiskehittäminen ulkopuolisen organisaation kanssa on edistänyt uusien innovaatioiden mahdollista käyttöönottoa.

## Kehitystyö jatkuu

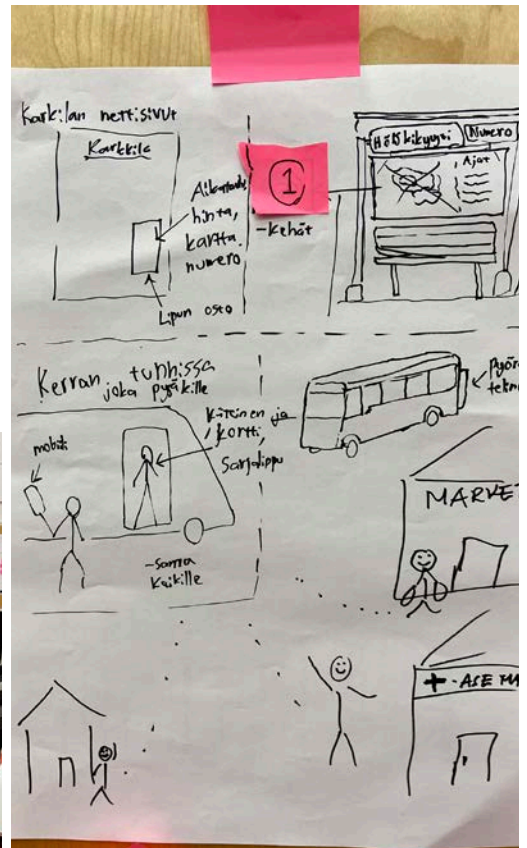
Hankkeen tulokset ovat näyttäneet, että liikkumisen ratkaisuissa ja palveluissamme on lähdetty oikeaan suuntaan, mutta kehitettävää löytyy jatkossakin. Asukkaiden osallistuminen kehittämistyön eri vaiheisiin on ollut positiivista ja tuonut uskoa siihen, että palveluillemme on kysyntää ja tarvetta myös tulevaisuudessa. Asukkaidemme ansiosta olemme saaneet tämän hetken tietoa siitä, millaisia palveluja he kaipaavat ja minkälaisia kehitysehdotuksia heillä on palveluiden parantamiseksi. Näiden pohjalta meidän on helpompaa lähteä työstämään tulevaisuuden suunnitelmia liikennepalveluidemme kehittämiseksi.

Hyödynnämme varmasti vielä pitkään tulevaisuudessa hankkeen kautta tulleita toimenpide-ehdotuksia ja suunnitelmia, vaikka organisaatiomme resurssit kehitystyöhön ovatkin rajallisia. Pienen kaupungin pienet käyttäjämäärät aiheuttavat haasteita liikennepalveluiden tarjoamisessa. Tästä huolimatta toivomme, että pystymme hankkeen tulosten avulla palvelemaan entistä suurempaa kaupunkilaisten joukkoa ja parantamaan heidän liikkumismahdollisuuksiaan sekä mahdollistamaan ekologisen liikkumisen kaupunkimme sisällä.

Hankkeen tuoma lisäresurssi mahdollistaa laajemman työskentelyn paikallisten liikenneratkaisujen parissa ja asioiden kattavamman tarkastelun.



Kuva: Eetu Rutanen.



Karkkilan asukkaille, yrityksille, yhdistyksille ja kaupungin edustajille järjestettiin marraskuussa 2022 työpaja, jossa ideoitiin ja kehitettiin yhdessä liikennepalveluita. Lähes kaikissa ratkaisuehdotuksissa nousi esiin tavalla tai toisella liikennepalveluiden digitalisaatio. Kuvat: Raija Kaljunen.







Joukkoliikenteen kehittämisessä voisi käyttää hyödyksi enemmän työpajoja ja muita tapaamisia, joissa kuullaan asukkaiden ajatuksia ja ideoita.



Kuva: Raaseporin kaupunki, <https://www.raasepori.fi/hallinto/kaupunkikehitysosasto/>.

## Hankkeen myötä uusia ideoita Raaseporin joukkoliikenteen kehittämiseen

**Raaseporin kaupungin joukkoliikennejärjestelmä uudistettiin keväällä 2023. Raaseporissa muun muassa otettiin käyttöön lippu- ja matkajärjestelmä Waltti ja hinnat laskivat. Smart Countryside Mobility -hanke myötävaikuttui uudistuksen toteutumiseen. Raaseporin kaupungin henkilöliikennelogistikko Henri Nevakivi avaa haastattelussa yhteistyötä hankkeen kanssa.**

Katariina Saarela, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Raaseporin kaupunki uudisti joukkoliikennejärjestelmäänsä kevään 2023 aikana: kesän alussa joukkoliikenteessä otettiin käyttöön lippu- ja matkajärjestelmä Waltti. Reittejä voi etsiä ja matkat maksaa muun muassa Waltti Mobiili -sovelluksella, reittiopas on myös verkossa. Waltin palvelutarjoaja on Waltti Solutions Oy, joka on Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän (HSL) ja 22 kaupunkiseudun omistama IT-hankinta- ja palveluyhtiö. Raasepori on nykyisin yksi sen omistaja-kaupungeista.

Kesäkuun 2023 alussa Raaseporin joukkoliikenteessä astui voimaan myös tasataksamalli. Se tarkoittaa sitä, että hinta on sama koko alueella, riippumatta matkan pituudesta. Lisäksi lippujen hinnat laskivat. Joukkoliikenne nimettiin keväällä 2023 uudestaan ja on nyt Bosse.

Smart Countryside Mobility -hanke ja sen tulokset myötävaikuttivat osaltaan uuden matka- ja liikennejärjestelmän käyttöönottopäätökseen. Keväällä ja kesällä 2022 tehtyjen alkukartoitusten perusteella ilmeni selkeä tarve toimiville ja luotettaville matkaketjuille sekä ketterille maksutavoille. Myöhemmin syksyllä Pohjassa ja

Fiskarsissa järjestetyt ideointityöpajat ja palveluprototyyppien palautetilaisuudet toivat lisävahvistusta muutoksen tarpeellisuudelle.

Uudistuksessa huomioitiin muun muassa uudet renkasreitit, jotka mahdollistavat Raaseporiin tutustumisen ihan uudella tavalla: esimerkiksi kesävierailija voi saapua Raaseporiin junalla ja tutustua Raaseporiin laajemmin uudella linja-autoreitillä. Myös uusia vuoroja lisättiin aikatauluihin asukkaiden palautteiden pohjalta sujuvoittamaan muun muassa työmatkoja Raaseporin ulkopuolelle.

### Sujuva yhteistyö ilahdutti henkilöliikennelogistikko Henri Nevakiveä

Viides päivä kesäkuuta 2023 koitti hetki, jona Bosse-bussit alkoivat liikennöimään Raaseporissa kesäaikataulun mukaisesti. Ja juhlan kunniaksi Bossella pääsi kulkemaan ilmaiseksi kesäkuun ensimmäisen viikon ajan. Raaseporin henkilöliikennelogistikko Henri Nevakivellä oli vihdoin aikaa istahtaa ja vastata muutamaan kysymykseen yhteistyöstä Smart Countryside Mobility -hankkeen kanssa.

## Haastattelussa henkilöliikenne- logistikko

### Mikä sai Raaseporin lähtemään mukaan yhteistyöhön hankkeen parissa?

Päätimme lähteä mukaan hankkeeseen, koska meidän mielestämme meillä on paljon kehitettävää varsinkin haja-asutusalueiden liikenteessä. Tällä on oikeasti tarvetta palveluliikenteelle ja mahdollisesti niille muillekin tulevaisuuden konsepteille, joita on ollut mukana hankkeessa palveluihin liittyen.

### Minkälaista tämä hankkeen kanssa tehty yhteistyö on ollut?

Yhteistyö on ollut mielestäni tosi sujuvaa. Metropolista ja Laureasta on ollut mukana todella asiantuntevaa porukkaa. Ja myös muista kunnista. Paikallisia asukkaitakin on tullut tavattua hankkeen myötä työpajoissa, ja heiltä on tullut paljon hyödyllistä palautetta.

### Mitä tuloksia olette saaneet?

Yhteistyö on vahvistanut ajatuksia siitä, että näille liikennepalveluille on oikeasti tarvetta Raaseporin laajoilla alueilla. Lisäksi ajatus siitä on vahvistunut, että kyläbussi pitää lanseerata uudelleen, kunhan vaan resursseja on tarpeeksi. Hanke teettiikin kyläbussiin liittyen laajemman kyselyn keväällä 2023, jonka pohjalta uutta palvelumallia kehitetään edelleen.

### Mitä olet henkilöliikennelogistikkona saanut hankkeen kanssa tehdystä kehittämistyöstä?

Olen saanut runsaasti uusia ideoita kaupungin liikenteen kehittämiseksi. Lisäksi olen saanut todella hyviä uusia kontakteja, verkosto on laajentunut. Näiden kontaktien kanssa voisi jatkossa tehdä yhteistyötä, jos on jotain muita projekteja. Esimerkiksi kyläbussin suhteen, sen lanseeraamiseen ja muuhun liittyen yhteistyö kiinnostaa.

Lisäksi yhteistyöhankkeita voisi tehdä tulevaisuuden juttuihin liittyen, esimerkiksi robottibusseja koskien. Robottibussit saattavat tuntua kaukaisilta, mutta tekniikka kuitenkin kehittyy koko ajan. Voi siis olla, että muutaman vuoden sisällä robottibussit voivat tulla ajankohtaisiksi ainakin koekäytön muodossa.

### Mikä on ollut parasta?

Ehkä ihmiset. Olemme saaneet niin paljon positiivista palautetta ja kannustusta tuolta kylistä ja muualta. Ja yhteistyökumppanit teillä kahdella ammattikorkeakoululla, te olette olleet todella asiantuntevia, varsinkin palvelumuotoilun saralla.

### Aiotteko jatkossa hyödyntää hankkeen käyttämiä menetelmiä (yhteiskehittäminen ja palvelumuotoilu) Raaseporin julkisen liikenteen kehittämisessä?

Kyllä ilman muuta. Minulla ei itselläni eikä osastollakaan ole tietämystä palvelumuotoilusta, joten voimme käyttää muita apuna.

### Jääkö tästä yhteistyöstä jotain pysyviä toimintatapoja käyttöönnne?

Joukkoliikenteen kehittämisessä voisi käyttää hyödyksi enemmän työpajoja ja muita tapaamisia, joissa kuullaan asukkaiden ajatuksia ja ideoita. Niissä ensimmäisissä hankkeen järjestämissä työpajoissa 2022 oli kivasti porukkaa.

### Miten näet ylipäättään hankkeiden/oppilaitosyhteistyön hyödyt joukkoliikennettä kehitettäessä?

Kyllä todellakin siitä on paljon hyötyä, pitäisi käyttää enemmän apuna näitä opinnäytetöitä ja muita projekteja. Mutta sitten toisaalta ohjaukseen ja muuhun resurssit ovat vähän rajalliset.

### Voisitko ajatella, että jatkossa ehdottaisit meille hanketta jostain kehitettävästä asiasta?

Kyllä ilman muuta. Tällä hetkellä ei ole mielessä mitään, mutta esimerkiksi yhteiskäyttöautoja koskeva hanke voisi jatkossa olla mielenkiintoinen.





Kuva: Joakim Honkasalo, [www.unsplash.com](https://www.unsplash.com).

# Inklusio tutkimuksen, kehittämisen, innovaatiotoiminnan ja opetuksen yhdistämisessä

**Inklusio on kaikille yhdenvertainen, osallistava ja mukaanottava toimintatapa. Inklusion keskiössä on ymmärtää erilaisuus arvokkaana voimavarana (Ferdman 2017). Tässä artikkelissa käsitellään inklusiosta tutkimuksen, kehittämisen, innovaatiotoiminnan (TKI) ja opetuksen yhdistämisessä (TKIO). Näkökulmasta riippuen TKI:hin integroidussa oppimisessa ja opetukseen integroidussa TKI:ssä pohdinta sosiaalisesta osallisuudesta on vielä kesken. Inklusio TKIO:ssa tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sekä opettajat että opiskelijat otetaan laajasti mukaan tarjoamalla osallistumisen mahdollisuuksia.**

Päivi J. Tossavainen, Laurea-ammattikorkeakoulu

## TKIO-toiminnan haasteena on huomioida jokainen

Yhteiskunnan tarpeisiin ja vaatimuksiin vastataan kaupallisilla tai sosiaalisilla palveluilla. Palvelun kehittämisen tarjoaa mahdollisuuden laajempaan keskusteluun ihmisten mukaan ottamisesta, inklusiosta. Palveluita yhteiskehitettäessä ne suunnitellaan kaikille saavutettaviksi. Liikkumisen haasteet ovat globaaleja ja paikallisia. Lisäksi ne herättävät jatkuvasti keskustelua. Siten aihealueena liikennepalvelut tarjosivat innostavan, käsinkosketeltavan ja helposti lähestyttävän rajapinnan TKIO-kokeiluille.

Sosiaalisessa toiminnassa inklusiota eri osallistamisen tasoilla voidaan tarkastella esimerkiksi monikerroksisen inklusiojärjestelmän kehikon avulla (Ferdman & Deane 2014). Osallistamisen tasojen kolme: yksilöllinen, organisatorinen ja yhteiskunnallinen taso. TKIO sosiaalisena toimintana voidaan siis sijoittaa kehikkoon tarkasteltavaksi. TKIO:n akateemisessa keskustelussa korostuvat sellaiset teemat kuten aluekehitys, oppimisympäristö, asiantuntijuuden kehittäminen, tutkitun tiedon tuottaminen, yhteiskehittämisen käytännöt sekä rakenteet toimijuuden näkökulmasta riippuen. Akateeminen keskustelu on jakautunut kahtia sen suhteen, että, hankkeistetaanko opetussuunnitelmaa vai opinnollistetaanko hankkeita. Tämä kuvastaa hyvin sitä, miten erillisiä TKI- ja opetushenkilöstöt käytännössä ovat (Väänänen & Peltonen 2020). Siten inklusion ymmärrys on vielä puutteellista TKIO-keskustelussa.

Toimivan TKIO-kokonaisuuden ideana on inklusion huomioiminen toimijuudessa (Tossavainen & Salmi 2022). Smart Countryside Mobility -hankkeessa inklusiota tarkasteltiin erityisesti ylemmän korkeakoulututkiminnon (YAMK) opetuksen yhteydessä. TKIO edellyttää opiskelijoiden mukaan ottamista, jolloin opiskelijat

oppivat osallisuutta edistävien palvelujen kehittämistä. YAMK-opiskelijoilla on monta roolia yhteiskunnassa: he ovat työelämässään asiantuntijoita, osaamistaan päivittäviä opiskelijoita ja kuntalaisia. Osaamistaan he hyödyntävät yhteiskunnassa monin tavoin. Hankkeen keskeisenä toimintaperiaatteena on ollut asukasrakenteen moniäänisyys palvelujen kehittämisessä. Hankkeen fasilitoimilla osallistavilla toimintamalleilla tuettiin eri tavoin sidosryhmien mukaanottamista, moniäänisyyttä ja moninaisuutta. Toisaalta tavoittelimme myös laajamittaista opiskelijoiden ja opettajien osallistamista.

Hankkeessa pyrittiin yksittäisen opiskelijan mukaan ottamisen sijaan laajempaan inklusiivisuuteen panostamalla ryhmäkohtaiseen TKIO-kokemukseen. Opiskelijan näkökulmasta kyse on myös sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta ja tasa-arvoperiaatteesta: yhdenvertaisesta mahdollisuudesta olla mukana TKI-hankkeissa (Tossavainen & Salmi 2022). Työelämä ja hankemaailma tuovat aitoja ja konkreettisia haasteita opiskeluun. Hanketoiminnassa YAMK-opiskelijat kokevat omakohtaisesti palvelun kehittämisen moninaisuuden.

Opettajien arjessa TKI ja opetus voivat jäädä nivoutumatta yhteen. Asiasisältöjen ja opettamisen ammattilaisina opettajat joutuvat jatkuvasti tasapainoilemaan opetuksessaan monenkirjavien vaatimusten, edellytysten, voimavarojen ja haasteiden ristipaineissa (Tossavainen & Kaartti 2022). Yksittäiselle opettajalle aitojen toimeksiantojen etsiminen useille eri opintojaksoille on vaivalloista, mikä heikentää osallisuuden mahdollisuuksia myös TKIO:ssa.

Smart Countryside Mobility -hanke ei jättänyt opettajia tai opiskelijoita pulaan. Hanketoimijat olivat opettajien tukena opetuksen suunnittelussa, toteutuksessa ja arvioinnissa.

## Inklusion kokemus TKIO-arjessa

Miten inklusiota voisi toteuttaa TKI:n ja opetuksen yhdistämisessä? Miten mukaan ottaminen ja osallisuuden kokemus rakentuvat kaikille osallisille TKIO-arjessa?

Laureassa Smart Countryside Mobility -hankkeeseen integroidussa TKIO:ssa keskityttiin YAMK-opetukseen ja opintojaksoilla toteutettaviin ryhmäkohtaisiin toimeksiantoihin. YAMK-opiskelijat syvensivät ja sovelsivat oppimaansa aidoissa toimeksiannoissa heterogeenisissä ryhmissä (Hario & Hannulla 2022). He taustoittivat liikennepalveluiden haasteita ja analysoivat palveluja (Tossavainen & Kaljunen 2022a) sekä tuottivat hankkeelle erilaisia ratkaisuja. He kokeilivat toimintatapoja ja työvälineitä. He luotasivat tulevaisuuteen sekä kehittivät palveluiden, liiketoimintamallien ja työkalujen prototyyppejä. Vuorovaikutteisen ja mukaan ottavan TKIO-toiminnan kokeilut loivat hyviä kokemuksia, käytänteitä ja toimintamalleja kaikkien osapuolten eduksi.

TKIO:n integroimattomuus (Väänänen & Peltonen 2020) ja nivoutumattomuus opettajan arkeen näkyvät opettajien epäröintinä ja haluttomuutena perehtyä TKI-hankkeiden tarjontaan seikkaperäisesti niistä annetun vähäisen tiedon ja valmistelun vuoksi. Hankkeessa toteutettu alustava opintojen kartoitus ja opetukseen liittyvä valmistelutyö (Tossavainen & Kaljunen 2022b) lisäsivät opettajien halukkuutta ottaa vastaan ja suunnitella yhdessä Smart Countryside Mobility -hanketoimijoiden kanssa oppimiskokonaisuuksia. Sen sijaan, että opettajia pommitetaan epämääräisillä osallistumispyynnöillä TKI-hankkeisiin, Smart Countryside Mobility -hanketoimijat helpottivat opettajan arkea ja opintojaksojen vaatimaa suunnittelutyötä, jolloin TKIO nivoutui sopivasti opetukseen.

TKIO-integraatio vaatii siten pedagogista valmistelutyötä, vuorovaikutteista koordinoitua, opetukseen osallistumista, opiskelijoiden tukemista ja ohjausta. Huolellinen esivalmistelu ja opettajan kanssa vuorovaikutuksessa kehitettävä oppimistehtävä mahdollistavat kaikkia osapuolia hyödyttävän lopputuloksen. Hanketoimijat ja opettajat yhdessä loivat ohjeet osallistumiselle, odotuksille ja ennakoiduille tuloksille oppimistavoitteiden ja osaamisen kehittämisen näkökulmasta. Opettajat keskittyivät tietotaidon valmiuksien rakentamiseen, ja hanke toi toimeksiantona haasteen ratkaistavaksi.

Opettajan näkökulmasta opiskelijoita osallistettiin ensisijaisesti ryhmänä siten, että opetukseen tarjottiin suunnitteluhaasteita osaksi sopivia opintokokonaisuuksia ja tarjoamalla kursseille osaamisen kehittämiseen mielekkäitä toimeksiantoja. Hankkeen tehtävänä oli huomioida, että oppimistehtävät olivat realistisia, sopivasti rajattuja, kuvattuja ja selkeästi ohjeistettuja. Opiskelijalle merkityksellistä oli mielekäs osaamisen kehittäminen. YAMK-opintojaksojen oppimistehtävien sisältöjen ja suoritustapojen suunnittelussa pyrittiin siihen, että ne olisivat mahdollisimman monipuolisia ja liittyisivät tiiviisti konkreettiseen osaamisen kehittämiseen.

Smart Countryside Mobility -hanke ei siis jättänyt opettajia tai opiskelijoita pulaan. Hanketoimijat olivat opettajien tukena opetuksen suunnittelussa, toteutuksessa ja arvioinnissa – sitähän se yhdistäminen tarkoittaa. Siten TKI-toiminnan ja oppimisen yhdistäminen vaatii myös hanketoimijoilta korkeakouluissa riittävää ymmärrystä opintosuunnitelmista, osaamistavoitteista ja opetuksesta (Tossavainen & Kaljunen 2022b).

## Mielekäs inklusio tutkimuksen, kehittämisen, innovaatiotoiminnan ja opetuksen yhteensovittamisessa

TKIO-toiminta ei ole itseisarvo sinänsä eikä tapahdu itsekseen, vaan se tuo oman lisänsä oppimiseen, tukee opiskelijan osaamisen kehittymistä sekä vahvistaa uuden tiedon siirtämistä opetukseen. Samalla se vie eteenpäin hankkeiden tavoitteita. Inklusion toteuttaminen ryhmäkohtaisena TKIO:na näkyi laajempien voimavarojen tuloksekkaana yhdistämisenä yhdessä eri toimijoiden kanssa. TKIO:n tulokset vahvistivat opiskelijoiden valmiuksia, asiantuntijuutta, ymmärrystä työelämän vaatimuksista ja yhteiskunnan sosiaalisesta inklusiosta.

Inklusio TKIO:ssa tarkoittaa siis esimerkiksi sitä, että opettajia osallistetaan laajasti valmistelemalla sopivia suunnitteluhaasteita ja mielekkäitä oppimistehtäviä kursseille. Toisaalta kaikille kurssin opiskelijoille tarjotaan osaamisen kehittämiseen käypiä ryhmäkohtaisia osallistumismahdollisuuksia. Tässä hanketoimijoilla on mahdollisuus tukea opettajia ja opetusta kehittämällä läpileikkaavia toimintamalleja opetuksen tueksi.

Inklusiota ja osallistamiskäytänteitä kokeiltiin Smart Countryside Mobility -hankkeessa eri tavoin. Perinteinen yksittäisen opiskelijan osallistaminen hanketointaan täyttää inklusion tarkastelun kehikossa vain ensimmäisen tason. Ryhmäkohtaisuus täyttää inklusion toisen ja kolmannen tason osallisuusperiaatteet, joissa keneltäkään ei oteta pois mahdollisuutta osallistua. Inklusion mukaisesti halukkaat opettajat otettiin mukaan. Opiskelijat saivat omakohtaisen inklusion kokemuksen. Inklusion soveltamisen harjoittelu palvelun kehittämiseen liittyvänä oppimistehtävänä ja Smart Countryside Mobility -hankkeen kanssa työskentely lisäsivät inklusiokäytäntöjen omaksumista. (Tossavainen & Salmi 2023.)

Inklusiivisella TKIO-toiminnalla on arvonsa koulutautumisessa kohti osallistavampaa yhteiskuntaa. Onnistuminen palveluinnovoinnissa saavutetaan yhdessä. Smart Countryside Mobility -hankkeeseen osallistuneet pääkaupunkiseudun kunnat, alueiden asukkaat, liikennepalveluihin liittyvät toimijat, opiskelijat, opettajat ja hanketoimijat kohtasivat kaivattua moniäänisyyttä.

### Lähteet

- Ferdman, B. M. 2017. Paradoxes of Inclusion: Understanding and Managing the Tensions of Diversity and Multiculturalism. The Journal of Applied Behavioral Science 53 (2), 235–263.
- Ferdman, B. & Deane, B. (toim.) 2014. Diversity at Work: The Practice of Inclusion. 1st edition. San Francisco, California: Jossey-Bass, A Wiley Brand.
- Hario, P. & Hannula, J. 2022. Ennakkoluulotonta ennakointia: opiskelijoiden luomien tulevaisuuskuvien hyödyntäminen SCM-hankkeessa. Laurea Journal 26.8.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2022082656536>
- Tossavainen, P. J. & Kaartti, V. 2022. Tiedon merkitys – uhkapeli, palapeli vai älypeli. AMK-lehti / UAS Journal, 2/2022. <https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2022051736334>
- Tossavainen, P. J. & Kaljunen, R. (toim.) 2022a. Kohti älykkäitä liikkumispalveluita – verkostot liikkumisen liiketoimintamalleissa. Helsinki: Laurea-ammattikorkeakoulu. Laurea julkaisut, 193. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-799-657-0>
- Tossavainen, P. J. & Kaljunen, R. 2022b. Joukkuepelillä YAMK-opetuksen ja TKI-toiminnan yhdistäminen onnistuu. Laurea Journal 31.3.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2022033126532>
- Tossavainen, P. J. & Salmi, A. 2023. Inclusion in service innovation research integrated learning. A case of master's students. The 18th International Research Symposium on Service Excellence in Management (QUIS18), Proceedings, Hanoi, Vietnam. Hyväksytty.
- Tossavainen, P. J. & Salmi, A. 2022. Educating towards a more inclusive society. A case of an integration of service innovation research project and master's studies in Finland. 32nd RESER International Conference. The urban services challenge: towards a more inclusive society, Proceedings 2022, Pariisi, Ranska. Esitys.
- Väänänen, I. & Peltonen, K. 2020. Siiloista saumattoman opetuksen ja tki-toiminnan integrointiin ammattikorkeakouluissa. Ammattikasvatuksen aikakauskirja 22(2), 52–69. <https://journal.fi/akakk/article/view/95963>



## TKIO numeroina

### Verkostojen johtaminen, syksy 2021

- 27** **Esseitä eri liikennepalveluista verkostojohtamisen näkökulmasta**  
Miten hyödynnämme?  
Taustatietona verkostojen kehittämisestä ja palveluekosysteemeistä.

**8** YAMK-opintojaksoa kytketty Smart Countryside Mobility -hankkeeseen.

**5** YAMK-opinnäytetyötä aloitettu, joista yksi valmistunut.

**3** AMK-opinnäytejaksoa kytketty hankkeeseen.

**>250** YAMK-opiskelijaa työstänyt hankkeen toimeksiantoja.

**>10** Opettajaa osallistunut TKIO-toimintaan hankkeessa.

### Palveluliiketoiminnan strateginen johtaminen ja kehittäminen, syksy 2021

- 6** **Ryhmien case-esityksiä, joissa kuvattu kehittämisprosessi, käytetyt palvelumuotoilun menetelmät ja kehitetty liiketoimintamalli**  
Miten hyödynnämme?  
Osana taustatutkimusaineistoa, teemahaastattelujen virikkeenä, kohdealueiden sidosryhmätilaisuuksissa.

### Palvelumuotoiluosaaminen, kevät 2022

- 7** **Ryhmätöitä: luotainpaketit ja prototyypit**  
Miten hyödynnämme?  
Hankkeen palvelumuotoilumenetelmien suunnitteluun.

### Palvelumuotoilu ja yhteiskehittäminen TKI-toiminnassa, kevät 2022

- 2+** **Ryhmiä**  
Miten hyödynnämme?  
Osana taustatutkimusaineistoa, palvelumuotoilu- ja liiketoimintamallien muotoiluprosessien suunnittelussa, teemahaastattelujen virikkeenä, kohdealueiden sidosryhmätilaisuuksissa.

### Digitaalisten palveluiden tulevaisuus, kevät 2022

- 6+** **Ryhmä- ja yksilötöitä**  
Miten hyödynnämme?  
Osana taustatutkimusaineistoa, palvelumuotoilu- ja liiketoimintamallien muotoiluprosessien suunnittelussa, teemahaastattelujen virikkeenä, kohdealueiden sidosryhmätilaisuuksissa.

### Service Design in Digital Context, syksy 2022

- 3** **Ryhmätöinä digitaalisia protoja**  
Miten hyödynnämme?  
Esimerkkeinä hankkeelle ja kohdealueille palveluiden kehittämissuunnasta ja toimenpiteistä.

### Palvelumuotoiluosaaminen, syksy 2022

- 7** **Ryhmätöinä visualisointeja: service blueprint (3), infograafi (2), customer journey map, sarjakuva**  
Miten hyödynnämme?  
Hankkeen viestintään: kumppaniyhteistyöhön, raportointiin ja seminaareihin.

### Service Design in Digital Context, syksy 2022

- 3** **Ryhmätöinä digitaalisia protoja**  
Miten hyödynnämme?  
Esimerkkeinä hankkeelle ja kohdealueille palveluiden kehittämissuunnasta ja toimenpiteistä.

### Palvelumuotoiluosaaminen, kevät 2023

- Ryhmätöinä visualisointeja**  
Miten hyödynnämme?  
Hankkeen viestintään: kumppaniyhteistyöhön, raportointiin ja seminaareihin.



# TKIO:n onnistumisia

## Smart Countryside Mobility -hankkeessa

---

**Tutkimuksen, kehittämisen ja innovaatiotoiminnan sekä opetusta yhdistettäessä (TKIO) luodaan arvoa yhdessä. Siksi TKIO-tarkastelun tulisi olla kokonaisvaltaista ja systeemistä. Valmiuksia ja käytänteitä opitaan yhdessä kokeilemalla ja kokemuksista oppimalla.**

Päivi J. Tossavainen, Laurea-ammattikorkeakoulu

### Mielekästä osaamisen kehittämistä TKIO:ssa

Korkeakoulumaailmassa tutkimuksen, kehittämisen ja innovaatiotoiminnan (TKI) sekä opetuksen (O) yhdistäminen (TKIO) on avainasemassa. Mielekäs osaamisen kehittäminen vaatii toimivaa TKIO-kokonaisuutta. Liikkumisen haasteet ovat globaaleja ja paikallisia. Siten aihealueena liikkumispalvelut tarjoavat innostavan, käsinkosketeltavan ja helposti lähestyttävän rajapinnan TKIO:lle.

Smart Countryside Mobility -hanke tarjosi tavanomaisia osallistumismahdollisuuksia yksittäisille opiskelijoille niin AMK- kuin YAMK-tasolla molemmissa korkeakouluissa. Neljä Metropolian AMK-opiskelijaa suoritti opintoihinsa kuuluvan pakollisen harjoittelun hankkeessa hankeassistenttina. He osallistuivat hanketoimijan roolissa muun muassa nykytilan kartoitukseen ja verkostojen määrittelyyn, visuaalisen ilmeen suunnitteluun ja seminaarin järjestelyyn. Lisäksi hanke mahdollisti yksittäisille opiskelijoille sekä AMK- että YAMK-opinnäytetyön toimeksiantoja.

Erityisesti hankkeessa haastettiin tavanomainen TKIO kasvattamalla osallistumisen mahdollisuuksia. Inklusiivisen TKIO-toiminnan kokeilu tapahtui Laureassa YAMK-tasolla. Laurean tavoitteena oli lisätä opetuksen ja hanketoiminnan välistä integraatiota tarjoamalla opiskelijoille konkreettisia tehtäviä oppimisen syven-

tämiseksi. Hankkeessa paneuduttiin siis erityisesti YAMK-opetuksen ja hanketoiminnan yhdistämiseen, koska YAMK-opiskelijoilla on monta roolia yhteiskunnassa: he ovat kokeneita asiantuntijoita, osaamistaan päivittäviä opiskelijoita ja palveluja käyttäviä kuntalaisia. Hanke mahdollisti opiskelijoille aidon oppimisympäristön, jossa he pääsivät mukaan yhdessä kehittämiseen.

Opiskelijat hyväksyivät sen, että SCM-hankkeella ja Laurealla on oikeus käyttää heidän aikaansaamiaan tuotoksia ja tuloksia lähde- ja opetusmateriaalina omassa opetus- ja tutkimustoiminnassaan. Portfolioiden sisältö palvelee suoraan hankkeen edistymistä ja käytämme tuotoksia osana hankkeen palvelumuotoiluprosessin taustatutkimusta ja palvelukonseptin yhteiskehittämisprosessin valmistelussa.

Hankkeessa paneuduttiin erityisesti YAMK-opetuksen ja hanketoiminnan yhdistämiseen, koska YAMK-opiskelijoilla on monta roolia yhteiskunnassa: he ovat kokeneita asiantuntijoita, osaamistaan päivittäviä opiskelijoita ja palveluja käyttäviä kuntalaisia.

## Missä onnistuimme?

### Onnistuminen 1.

#### Ryhmäkohtainen TKIO-kokemus

Laaja opiskelijoiden osallistaminen edisti hankkeen eteenpäin viemistä. Hankkeessa pyrittiin yksittäisen opiskelijan mukaan ottamisen sijaan laajempaan inklusiivisuuteen panostamalla opintojakson kaikkien opiskelijoiden osallistamiseen eli niin sanottuun ryhmäkohtaiseen TKIO-kokemukseen.

TKIO-toiminnan suunnittelun aikana hanke kontaktoi kymmenkunta opettajaa Laureassa. TKIO-integraation kannalta mahdollisia opintojaksoja kartoitettiin ja aika-aulutettiin. YAMK-opintojaksojen oppimistehtävien sisältöjen ja suoritustapojen suunnittelussa pyrittiin siihen, että ne olisivat mahdollisimman monipuolisia ja liittyisivät tiiviisti konkreettiseen osaamisen kehittämiseen. Lopulta oppimistehtäviä suoritettiin kahdeksalla eri opintojaksolla. Opintojaksot olivat sekä koulutusten ydinopintoja että vapaasti valittavia täydentäviä opintoja. Hankkeen aikana tavoitettiin noin 250 YAMK-opiskelijaa. Kunkin opintojakson opiskelijat jakautuivat pienryhmiin työstäessään oppimistehtävää.

Ryhmäkohtainen TKIO-kokemus kaikille opintojakson opiskelijoille toteutui mallikkaasti ja jokainen heistä sai onnistuneen kokemuksen TKIO:sta.

### Onnistuminen 2.

#### Idearikkaat, luovat ja nykyaikaiset tuotokset

YAMK-opiskelijat oppivat uusia käytänteitä ja tuottivat ratkaisuja oppimistehtävinään pienryhmissä. Tuloksena syntyi kaikkiaan kuusi tapausesitystä, joissa on kuvattu kehittämisprosessi, käytetyt palvelumuotoilun menetelmät ja kehitetty liiketoimintamalli. Pienryhmien esityksiä oli kuuntelemassa hanketoimijoiden lisäksi myös hankkeen sidosryhmien edustajia.

Hankkeessa hyödynnämme opiskelijoiden tuotoksia muun muassa osana taustatutkimusaineistoa, teemahaastattelujen virikkeenä ja kohdealueiden sidosryhmätilaisuuksissa. Seuraavaksi esitellään YAMK-opiskelijoiden tuotoksia ja ratkaisuja.

Palveluliiketoiminnan strateginen johtaminen ja kehittäminen -opintojakso on koulutusohjelman Palvelumuotoilu ja Liiketoimintamuotoilu kaikille pakollinen ydinopinto. Oppimistehtävänä kehitettiin liiketoimintamalleja liiketoimintamuotoilun ja palvelumuotoilun menetelmien avulla hankkeen toimeksiantoon perustuen. Tavoitteena oli muotoilla testattavia liiketoimintamalli-ideoita. Opiskelijaryhmät valitsivat jonkin olemassa olevan henkilöliikennepalvelun hanketiimin ohjeistuksen mukaisesti. Opiskelijat tarkastelivat valitsemaansa palvelua, kartoittivat, kuvasivat ja analysoivat olemassa olevaa (henkilö)liikenteen palvelua sekä arvioivat, miten konseptia voisi soveltaa toisessa asiakasryhmässä tai kontekstissa.



Kuva: Jalmari Hynninen, Elisa Jalonen, Otto Karlsson, Lotta Kivalo ja Outi Kunnamo.

**Kyläkuski – Yhdistetään alueen kyytiä tai kuljetusta tarvitsevat niitä tarjoaviin ja paikallisiin yri-tyksiin.** Liiketoimintamallinnuksessa ideoitiin alueen elinvoimaisuuden lisäämistä siten, että samalla alustalla voidaan myös ostaa ja myydä työsuorituksia, kuten pihatyöt, huonekalujen kasaus, atk-tuki, sekä mahdollisuus laajentaa polkupyöräpalveluihin sesonkiluonteisesti. Opiskelijaryhmä: Jalmari Hyn-ninen, Elisa Jalonen, Otto Karlsson, Lotta Kivalo ja Outi Kunnamo.



Kuva: Anne Aarni, Tanja Lehto, Reetta Alanko, Anna-Elina Rahi-kainen ja Niikka Järvinen.

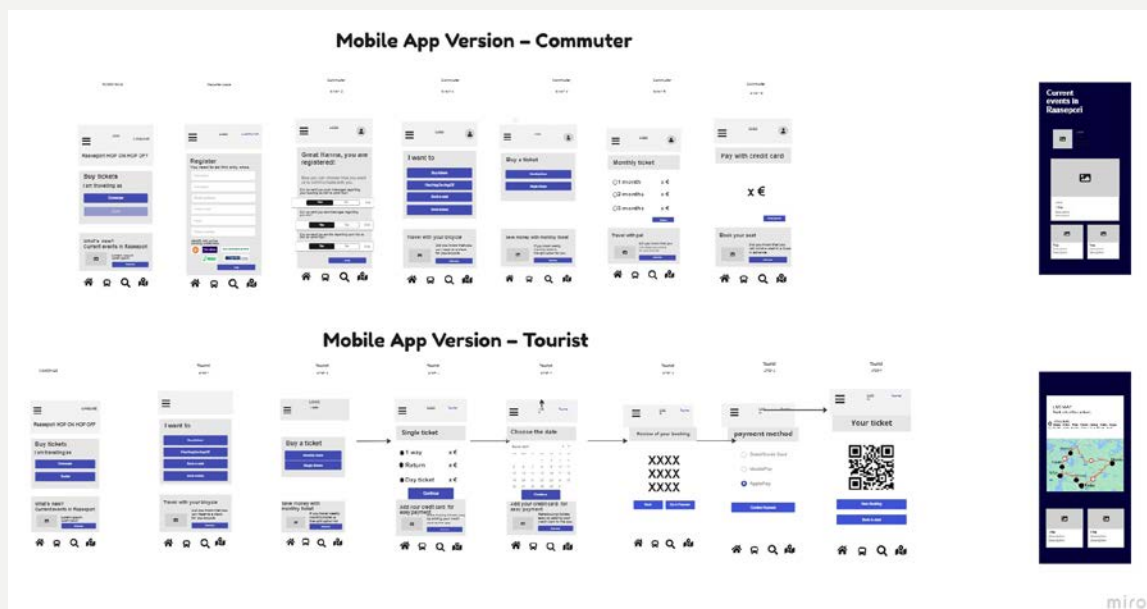
**Maitolaituri – Koko kylän yhteinen kohtaa-mispaikka on auton vuokraamiseen liittyvä palvelu.** Vuokraa auto naapuriltasi tai jaa oma autosi, kun et tarvitse sitä itse. Opiskelijaryhmä: Anne Aarni, Tanja Lehto, Reetta Alanko, Anna-Elina Rahikainen ja Niikka Järvinen.



Kuva: Jutta Harjula, Hanna Niemi, Suvituuli Posio, Asta Satokangas ja Mikko Tuominen.

**Sutjakka – Kyyti ynnä muuta, kohderyhmä elä-keläiset.** Liiketoiminnan mallinnus alustasta sekä puhelinpalvelusta, joka kokoaa yhteen alueen kimpakyydit ja kyytipalveluiden tarjoajat. Lisäksi sovelluksen kautta voisi tilata pieniä kotitalous-töitä ja julkisia palveluita. Opiskelijaryhmä: Jutta Harjula, Hanna Niemi, Suvituuli Posio, Asta Sato-kangas ja Mikko Tuominen.

Vapaasti valittavan englanninkielisen täydentävän opinnot Service Design in Digital Context -opintojaksolla oppimistehtävänä oli tunnistaa erilaisia liikkumisen mahdollisuuksia alueilla. Keskeisenä teemana oli digitaalisuus: digitaalisuuden hyödyntäminen liikkumisen yhteydessä ja digitaalisen palvelun nopean prototyypin ratkaisun kehittäminen. Digitaaliset prototyypit kehiteltiin pienryhmitöinä. Opiskelijat suunnittelivat niitä hankkeessa kerätyn asiakasymmärryksen pohjalta kohdealueilla ja suorittivat prototyyppien käyttäjätestausta.



Kuva: Sari Eskelinen, Erika Bäck, Katja Kotilainen ja Vanesa Korantengová.

**Raasepori Hop on Hop off** -ratkaisu sisältää sekä nettisivuston että mobiilisovelluksen. Opiskelijat tuottivat konseptit sekä turistin että työmatkalaisen persoonalle. Opiskelijaryhmä: Sari Eskelinen, Erika Bäck, Katja Kotilainen ja Vanesa Korantengová.



Kuva: Marja Gorbinet, Eleonora Prits ja Saija Lehto.

**Minun Fiskars** -konsepti. Minun Fiskars -ratkaisu on testattu prototyyppi tutkimuksen perusteella rakennetulle palvelukeskukselle. Opiskelijat tuottivat konseptit Fiskarsin asukkaiden, siellä vierailevien sekä kylään muuttova harkitsevien tarpeisiin. Opiskelijaryhmä: Marja Gorbinet, Eleonora Prits ja Saija Lehto.

Kaikille YAMK-opiskelijoille tarjolla olevalla Palvelumuotoiluosaaminen-opintojaksolla oppimistehtäviin kuului visualisointia Karkkilan aineistoista palvelumuotoilun työkaluilla. Opiskelijaryhmät tuottivat erilaisia visualisointeja, kuten palvelukuvauksia, luotain, persoona, sarjakuva ja infograafi. Infograafityyppejä on useita, ja ne kaikki esittävät suuren määrän tietoa rajallisessa tilassa, visuaalisessa muodossa erilaisin kuvioin, tekstin ja värein.



**Höökikytyt – Karkkilan kaupunki.** Infograafi haastoi opiskelijat tuottamaan ja tiivistämään laajempaa tausta-aineistoa visuaaliseen muotoon. Infograafiin kiteytettiin Karkkilan kaupunkilaiselle tehdyn käyttäjätutkimuksen keskeiset havainnot Höökikytyt-palvelun kehittämiseksi. Opiskelijaryhmä: Siina Laurila, Eva Närhi, Tiina Rico ja Emilia Takamäki.

Kuva: Siina Laurila, Eva Närhi, Tiina Rico ja Emilia Takamäki.



### Onnistuminen 3.

#### TKIO:n nivoutuminen opettajien arkeen

TKIO-integraation saavuttamiseksi sekä hankkeen että opetuksen toimijoiden tavoitteiden tulisi täyttyä. Hanketoimija-opettajan rooli mahdollisti tarkemman arvioinnin siitä, mihin opintoihin toimeksiantoja voitaisiin niin aikataulun kuin sisällön puolesta tarjota. Opetuksen aikataulutus on vakiintunutta, ja sen muuttaminen ei onnistu helposti. Hankkeen tulee ymmärtää aikataululliset haasteet, kuten sen, että opettaja voi suunnitella oppimistehtävänsä jo kuukausia ennen opintojakson alkua. Hankkeen tulee myös huomioida omien aikataulumuutostensa aiheuttama riski opetukselle, sillä toimeksiannon vaihtaminen oppimistehtävässä on varsin työlästä opettajalle.

Jotta TKIO toteutuisi, tulisi sekä hankkeen että opetuksen toimien edistää sitä. Tässä hankkeessa opettajat osallistuivat laajasti ja vuorovaikutus heidän kanssaan toimi hyvin. Kokeilimme erilaisia lähestymistapoja ja huomasimme monen pienenkin asian ratkaisevan vaikutuksen. Esimerkkinä mainittakoon se, että oppimistehtävien esittelystä vastasivat opettajan sijaan hanketoimijat ja opettaja vastasi etenemisestä. Näin ollen tehtävänannolle saatiin kasvot ja asiakas, joka myös halusi kuulla opiskelijoiden ratkaisut.

Hankkeen suunnitelmalliset tukitoimet opettajille opetuksen suunnittelussa, toteutuksessa ja arvioinnissa edesauttoivat opettajien osallistumista hankkeen toimintaan, uusien ratkaisujen kehittämiseen ja uuden tiedon tuottamiseen.

### Mitä tekisimme toisin?

Hankevalmistelun aikainen TKIO:n suunnittelu edistää onnistumista. TKIO tässä hankkeessa toteutettiin kolmen eri integraatiotyyppin avulla: oppimistehtävät, projektiopinnot ja opinnäytetöiden toimeksiannot. Näistä laajamittaisinta kokeilua harjoitettiin oppimistehtävien saralla. Integraatiotyyppien käytössä on huomioitava hankkeen aikataulu. Lisäksi hankkeen eteneminen vaikuttaa siihen, miten hyvin tuotoksia voidaan hankkeessa hyödyntää. Valitettavan usein hankkeen aikataulu muuttuu, kun taas opetuksen aikataulut pysyvät ennallaan. TKIO-toimintaan tämä vaikuttaa siten, että hanke ei ehdi tai voi suunnitella opettajien kanssa oppimistehtäviä opetuksen aikataulun mukaisesti. Opettajat haluavat matalan riskin toimeksiantoja opintojaksoilleen. Muutokset aikatauluissa tuovat lisätyötä, jota tulisi välttää. Siksi hankkeen tulisi varautua aikataulullisiin haasteisiin ja reagoida hyvissä ajoin mahdollisiin muutoksiin.

Opiskelijoiden itsenäisesti tuottamat projektiopinnot vaativat ohjausta yhtä paljon kuin osallistuminen opintojaksoille. Siten ne vievät varsin paljon aikaa hanketoimijoilta. Yksilölliseen ohjaukseen lyhytkestoisissa hankkeissa on harvoin mahdollisuuksia. Tilanne on sama opinnäytetöissä. Usein opiskelijat aloittavat reippaasti opinnäytetyöskentelyn annetun ohjeistuksen mukaisesti. Lyhytkestoisten hankkeiden haasteena on, että opiskelijan opinnäytetyön valmistuminen voi siirtyä jopa hankeajan ulkopuolelle. Opiskelijan näkökulmasta sillä ei ole merkitystä, mutta hanke ei välttämättä pääse hyödyntämään kaikkea opiskelijan tuottamaa tietoa oikea-aikaisesti.

Opiskelijaryhmäkohtaisella inklusiivisella TKIO:lla saavutetaan laajempi osallistujamäärä samalla aikataululla ja ohjauksella. Sisällöllisesti opiskelijoiden muodostamat pienryhmät toimivat mallikkaasti annettujen ohjeiden mukaisesti. Ryhmäkohtaisuus tuottaa hankkeelle paljon aineistoa, ratkaisuja ja virikkeitä.

TKIO:n onnistumisessa lienee kyse osapuolten valmiudesta sitouttaa opettajia jo hyvissä ajoin mahdollisiin hankkeisiin. Oppimistehtävien toimeksiantajana hanke voi saavuttaa uusia näkökulmia ja useampia ratkaisuja samalla toimeksiannolla. Opettajan näkökulmasta toimeksiannon olisi hyvä pysyä samana useammalla toteutuksella, jolloin se kerryttää pitkittäisdatan lisäksi myös uutta tietoa opetukseen. TKIO:n onnistumisen näkökulmasta yhteistoiminta olisi hyvä suunnitella jo hankevalmistelun aikana ja kirjata selkeästi hankkeen työpaketteihin. Pohdinta siitä, mitä opetuksen integraatiolla voidaan saavuttaa hankkeelle ja mitä arvoa se tuo opetukseen, on yhteinen tehtävä. Hyvien käytänteiden syntyminen ja kehittyminen vievät aikaa, ja yhteisiä toimintamalleja olisi hyvä kehittää yhdessä, jottei jokainen hanke toimi eri tavoin opetuksen suuntaan.

## Hanketyö antoi lisävalmiuksia työelämään

Milva Mettälä, hankkeen opiskelija-assistentti 4/2022–2/2023, Metropolia Ammattikorkeakoulu

Kiinnostavin ja avartavin  
kokemus on ollut nähdä ja kokea  
palvelumuotoilua käytännön  
työelämässä, esimerkiksi työpajoja  
suunniteltaessa ja toteutettaessa.

Etsin keväällä 2022 itselleni työharjoittelupaikkaa osana teollisen muotoilun opintojani Metropolia Ammattikorkeakoulussa. Samoihin aikoihin koulun sähköpostiin tuli ilmoitus, että kaksi erillistä hanketta etsi opiskelija-assistenttia muotoilun opiskelijoiden parista. Otin yhteyttä Metropolian Älykäs Liikkuminen -innovaatiokeskittymän innovaatiojohtajaan ja hetken päästä olinkin mukana molemmissa hankkeissa. Toinen näistä oli Smart Countryside Mobility -hanke.

### Hanketyön arki

Aloittaessani opiskelija-assistenttina hankkeessa oltiin jo melko loppusuoralla taustatutkimuksissa ja niiden tulosten analysoinnissa. Kesken kaiken mukaan hyppääminen oli helppoa ja mukavaa, sillä hankkeen jäsenet ottivat minut reippaasti ja hyvin mukaan tiimiin sekä osalliseksi monipuolisia työtehtäviä. Työympäristö on ollut kannustava ja oppimistani tukeva, mikä on edesauttanut oman ammattitaitoni kehittämisessä.

Olen päässyt muun muassa kehittämään visualisointitaitojani ja viestintämateriaalin tuottamista, osallistumaan erilaisiin tapahtumiin ja niiden järjestelyihin, luomaan prototyyppejä sekä myös kehittämään digitaalisten palveluiden suunnittelutaitojani hankkeelle tekemäni opinnäytetyöni kautta

### Hanketyön anti

Kiinnostavin ja avartavin kokemus on ollut nähdä ja kokea palvelumuotoilua käytännön työelämässä, esimerkiksi työpajoja suunniteltaessa ja toteutettaessa. Nähdä, millaisia tuloksia voi syntyä yhteiskehittämistyöpajoissa, miten eri tavoin voidaan kerätä palautetta kehitellyistä prototyypeistä sekä kuinka jokainen tapahtumakokemus opettaa aina jotain uutta. Kokemus opetti oman alani työtehtävistä mutta myös yleisesti paljon hanketyöstä ja moniammatillisesta tiimityöskentelystä.

Harjoittelu Smart Countryside Mobility -hankkeessa vahvisti näkemystäni siitä, että haluan tulevaisuudessa työllistyä tehtäviin, joissa kehitetään erilaisia palveluita. Valmistuin hankkeen aikana Metropolia Ammattikorkeakoulun muotoilun koulutuslinjalta teolliseksi muotoilijaksi ja jatkossa saatan työllistyä fyysisten tuotteiden suunnitteluun lisäksi myös muun muassa palveluiden suunnitteluun. Koulutuksessa pääpaino on kuitenkin fyysisten tuotteiden suunnittelussa, joten juuri tämän vuoksi hankkeessa saatu kokemus palvelumuotoilusta ja yhteiskehittämisestä on ollut erityisen opettavaa ja arvokasta tulevaisuuden työtehtävien kannalta.



Smart Countryside Mobility -hanke oli mukana Asumisen messuilla Billnäsän ruukissa kesällä 2022. Hanketiimi Jaakko Hannula, Raija Kaljunen, Harri Miinin ja Milva Mettälä kartoittivat unelmien liikennepalveluita. Kuva: Raija Kaljunen.

## Palvelumuotoilijan oppeja hanketyöstä

**Palvelumuotoilijan näkökulmasta eri toimijoiden aktiivinen osallistaminen oli sekä hankkeen tulosten että kehitysprosessin kannalta erittäin antoisa kokemus. Eri toimijat toivat koko prosessin ajan omia näkökulmiaan esiin, ja hanke onnistui luomaan kaikkien välille uutta yhteistä ymmärrystä, joka loi pohjaa myös uusien toimintamallien muodostumiselle ja kehitystyön jatkumiselle hankkeen jälkeen.**

### Smart Countryside Mobility -hanke sektorien välisen yhteistyön edistäjänä

Onnistunut palvelumuotoilu perustuu eri toimijoiden väliseen yhteistyöhön ja osallistamiseen. Smart Countryside Mobility -hankkeessa pyrittiin alusta alkaen kokonaisvaltaiseen kehitystyöhön ja tämän perustaksi rakennettiin aktiivista vuorovaikutusta eri sektorien toimijoiden kanssa. Keskeisimmät toimijat kestävien liikenteen palveluiden kehittämisessä ovat kaupunki, joka vastaa muun muassa joukkoliikenteen järjestämisestä, kansalaisjärjestöt, kuten Raaseporin aktiiviset kyläyhdistykset, jotka tuovat esiin alueen asukkaiden ääntä, ja alueen yritykset, jotka voivat omalla panoksellaan tukea sekä asukkaiden että matkailijoiden liikkumisen suuntaamista yksityisautoilusta liikenteen palveluiden pariin.

Palvelumuotoilijan näkökulmasta eri toimijoiden aktiivinen osallistaminen oli sekä hankkeen tulosten että kehitysprosessin kannalta erittäin antoisa kokemus. Eri toimijat toivat koko prosessin ajan omia näkökulmiaan esiin, ja hanke onnistui luomaan kaikkien välille uutta yhteistä ymmärrystä, joka loi pohjaa myös uusien toimintamallien muodostumiselle ja kehitystyön jatkumiselle hankkeen jälkeen.

### Kehitystyön rytmin löytäminen

Kokonaisvaltaiseen palveluiden kehittämiseen tähtäävässä TKI-hankkeessa yksi keskeinen haaste on kehitystyön rytmin sopeuttaminen eri toimijoiden väliseen yhteistyöhön. Kaikilla toimijoilla on omat prosessinsa, joiden mukaan he etenevät, ja näiden välissä toimiminen oli ajoittain Smart Countryside Mobility -hankkeessa haastavaa. Samalla hankkeen tehtävänä on toimia muutosagenttina ja kehitystyön veturina ajaen muutosta eteenpäin, jotta hankkeen vaikuttavuus on mahdollisimman suuri. Rytmin löytäminen loi hankkeen aikana omia haasteitaan, mutta hyvä vuorovaikutus ja kommunikaatio mahdollistivat kuitenkin muutosten aikaansaamisen nopealla aikataululla.

Hanke lähti liikkeelle suhteellisen hitaasti, ja yhteistyöalueita oli haastavaa sitouttaa hankkeen toimintaan. Palvelumuotoilijan näkökulmasta tässä hankkeen olisi pitänyt olla aktiivisempi heti alusta asti. Hankkeen olisi pitänyt ottaa yhteyttä laajalla skaalalla Uudenmaan eri haja-asutusalueiden toimijoihin ja kartoittaa näiden ajankohtaisia haasteita. Tämä olisi helpottanut asiantuntijuuden ja kehitystavoitteiden proaktiivisempaa myyntiä ja yhteistyön muodostumista alueiden omien tavoitteiden ympärille. Yhteistyöalueiden oma motivaatio kehittämiseen on avain vaikuttavaan hankkeeseen, sillä muuten tulokset saattavat jäädä teorian tasolle.

Palvelumuotoiluprosessit jakautuvat yleisesti ottaen tutkimus- ja kehitysvaiheisiin. Hankkeessamme tutkimustyö vei ensimmäisestä vuodesta ison osan. Jälkikäteen tarkasteltuna tutkimustyö olisi pitänyt rajata selvästi lyhyempään aikaan ja varata enemmän aikaa palvelukonseptien kehitystyöhön.

Hankkeen aikana havaittiin, että eri toimijoita oli haastavaa sitouttaa kehitystyöhön tutkimuksen aikana, kun taas palvelukonseptit toimivat konkreettisina esimerkkeinä helpottaen uusien yhteistyökuvioiden muodostamista niiden ympärille. Pidempi kehitystyöjakso olisi mahdollistanut erityisesti uusien konseptien viemisen pidemmälle jo hankkeen aikana, kenties pilotointiin asti. Toisaalta kattava tutkimus mahdollisti kokonaisvaltaisen kehittämisen ja erilaisten palvelukonseptien tarvepohjaisen muotoilun.

### Konkreettisia tuloksia ja tulevaisuuden palveluita

Hankkeen muotoiluprosessin suunnittelijana koin liikenteen palveluiden kehittämisen haastavana, mutta mielenkiintoisena aiheena. Omakohtaiset havainnot, hankkeen taustatutkimus ja aiheeseen perehtyminen tekivät nopeasti selväksi, että kyse on monimutkaisesta ilmiöstä. Ihmisten käyttäytymisen muuttaminen pois yksityisautoilusta on kiperä ongelma.

TKI-hankkeet ovat pitkiä prosesseja, joten niillä on paljon potentiaalia vaikuttaa useisiin haasteisiin jo hankkeen aikana. Päätin lähestyä ihmisten ja tavaroiden liikkumista kokonaisvaltaisena ilmiönä useasta perspektiivistä käsin. Mitä pidemmälle hanke eteni, sitä ilmeisempää oli, että ainoastaan yksittäiseen ongelmaan tarttuminen ei loisi suurta vaikuttavuutta.

Tutkimusvaihe tiivistettiin neljään keskeiseen teemaan, joihin kaikkiin yhteiskehitettiin erilaisia ratkaisuja. Näitä ratkaisuja jalostettiin eteenpäin sekä muotoilutiimin voimin että yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, ja lopputuloksena oli useiden toimijoiden ja palveluiden muodostama kokonaisuus – ekosysteemi. Jälkikäteen tarkasteltuna olen erittäin tyytyväinen suunnittelemaani muotoiluprosessiin, vaikka olisinkin tehnyt joitakin asioita eri tavalla. Hanke edesauttoi sekä pienien että suurien muutosten toteuttamisessa, tuki kaupunkia uusien palvelukonseptien kehittämisessä sekä loi visioita ja palveluita pidemmälle tulevaisuuteen.

Muotoilijana minulle oli tärkeää tarjota yhteistyökumppaneille parhaat mahdolliset eväät liikenteen palveluiden jatkuvaan kehittämiseen myös hankkeen päätyttyä. Tätä tukevat luonnollisesti hankkeen aikana kehitetyt palvelukonseptit ja toteutuskartat, mutta tärkein saavutus toiminnan jatkuvuuden kannalta on eri toimijoiden yhteistyön ja vuorovaikutuksen parantaminen palvelumuotoilun keinoin. Toimijat tuntevat nyt toisensa paremmin ja ovat tietoisia toistensa tarpeista sekä prosesseista, joita vaaditaan liikenteen palveluiden kehittämiseen.

Hanke toi erilaisia ääniä kuuluviin kehitystyössä, ja henkilökohtaisesti olen erityisen ylpeä siitä, että annoimme tilaa nuorille sekä palveluiden kehittämisessä että Liikenteen palveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla -seminaarissamme. Hankkeen vaikuttavuus jää lyhytaikaiseksi, jos palveluita ei suunnitella sekä nykypäivän että tulevaisuuden tarpeiden mukaan. Tähän päästään ainoastaan hyvällä yhteistyöllä.



## Liikenteen kehittäminen

**Smart Countryside Mobility -hankkeessa huomasimme, että rajaamalla kehittämiskohteet realistisesti saadaan myös suhteellisen lyhyessä ajassa konkreettisia tuloksia.**

Smart Countryside Mobility -hankkeen tavoitteena oli kehittää Uudenmaan harvempaan asutuille alueille uusia liikkumispalveluiden ja pientavaralogistiikan konsepteja. Aihepiiri kattaa valtavan määrän erilaisia liikkumis- ja kuljetusmuotoja kävelystä ja pyöräilystä aina autonomisiin busseihin tai vaikkapa dronella suoritettaviin lounaskuljetuksiin. Hankkeen aikana voitiin kuitenkin keskittyä kehittämään vain pientä osaa tästä mitä mielenkiintoisimpien sovellusten joukosta.

Koska kehittämistyössä haluttiin käyttää palvelumuotoilun keinoja, oli käyttäjälähtöinen lähestyminen itsestään selvä. Kehitettävät palvelut pyrkivät siis vastaamaan asukaskyselyiden ja -haastatteluiden perusteella esiin nousseisiin todellisiin haasteisiin. Kehittämiskohteiden valintaa ohjasi jonkin verran ajatus, että hankkeen resurssien ja toteutusajan puitteissa saataisiin myös konkreettisia tuloksia – tämän toivottiin osoittavan liikennepalveluiden kehittämisen olevan mahdollista ja näin kannustavan alueen kuntia rohkeaan kehittämistyöhön.

Smart Countryside Mobility -hanke ei siis lähtökohtaisestikaan pyrkinyt kokonaisvaltaiseen haja-asutusalueiden liikennepalveluiden uudistamiseen. Työn edetessä havaittiin, että valittu lähestymistapa oli onnistunut. Lopputuloksena syntyivät tässäkin artikkelikokoelmassa kuvatut konseptit, joiden kehittämiseen ovat osallistuneet niin asukkaat, kaupungin edustajat, kyläyhteisöt, liikennepalveluiden tarjoajat kuin maakunnalliset kehittäjät. Toivomme, että yhdessä kehittämisen kulttuuri jää pysyväksi osaksi kunnallista liikenteen kehittämistyötä ja parhaassa tapauksessa tulee osaksi myös alueiden muutakin kehittämistyötä.

Oman käyttäytymisen muuttaminen ei ole helppoa, ja tämä pätee myös liikennetottumuksiin. Siksi liikenteen palveluiden kehittämisen täytyy olla pitkäjänteistä. Palveluiden ollessa riittävän houkuttelevia vaihtoehtoja yksityisautoille asukkaiden käyttäytyminen kyllä pikkuhiljaa muuttuu. Toivoaksemme lukija löysi tästä julkaisusta inspiraatiota ja ideoita oman alueensa liikenteen kehittämiseksi.

Smart Countryside Mobility -hankkeen puolesta haluan kiittää kaikkia yhteisellä matkallamme mukana olleita tahoja!

Harri Miinin  
Smart Countryside Mobility -hankkeen projektipäällikkö  
Metropolia Ammattikorkeakoulu



## Vaikutusta viestimällä

### Hankkeen verkkosivu

[www.metropolia.fi/smartcountrysidemobility](http://www.metropolia.fi/smartcountrysidemobility)

### Sosiaalinen media



@smart-countryside-mobility



@SmartMobilityFI

Hanketoimijat omilla profiileillaan mm. LinkedInissä. Kumppanikaupungit omilla kanavillaan.

## Blogit

### 17.2.2023. Metropolia AMK:n Tikissä-blogi:

Raija Kaljunen ja Jonna Suvanto.

#### Viestintäyhteistyö hankekumppanin kanssa: 10 vinkkiä.

<https://blogit.metropolia.fi/tikissa/2023/02/17/viestintayhteistyö-hankekumppanin-kanssa-10-vinkkia/>

### Kumppanikaupunkien verkkosivut

30.8.2022. Raaseporin kaupungin uutinen

**Tulevaisuuden liikennettä ideoitiin Pohjassa ja Fiskarsissa.** <https://www.raasepori.fi/artikkelit/kehittamishankkeet-ja-projektit/tulevaisuuden-liikennetta-ideoitiin-pohjassa-ja-fiskarsissa/>

28.2.2022. Raaseporin kaupungin uutinen

**Laurean ja Metropolian yhteishanke innovoi tulevaisuuden liikkumista Raaseporissa.**

<https://www.raasepori.fi/laurean-ja-metropolian-yhteishanke-innovoi-tulevaisuuden-liikkumista-raaseporissa/>

2

### AMK-opinnäytetyöt

**Milva Mettälä (2023). Digitaalisen palvelualueen suunnittelu: Raaseporin liikkumispalvelut.**

Metropolia Ammattikorkeakoulu, teollinen muotoilu. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-202301131260>

### YAMK-opinnäytetyöt

**Satu Ahonen (2022). Arvoa muodostavien palveluiden kehittäminen: tapaustutkimus: Vanhankylänniemä.**

Laurea-ammattikorkeakoulu, palvelumuotoilu. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2022121328381>

15

## Sanomalehti-artikkelit

23.8.2023. Karkkilan Tienoo -lehden uutinen **Höökikyydille sovellus ja lisävuoroja – visio tulevaisuuden joukkoliikenteestä Karkkilassa kehittäisi Höökikyytiä ja lisäisi aivan uuden joukkoliikenteen muodon.** <https://www.karkkilantienoo.fi/paikalliset/6157662>

23.8.2023. Karkkilalainen-lehden uutinen **Höökikyydillä on tärkeä osa Karkkilan joukkoliikenteessä.**

17.8.2023. Karkkilan Tienoo -lehden uutinen **Miltä näyttää Karkkilan joukkoliikenteen tulevaisuus? Asukasilta Nyhkälän koululla Karkkilan joukkoliikenteestä.** <https://www.karkkilantienoo.fi/paikalliset/6147053>

10.6.2023. Karkkilan Tienoo -lehden uutinen **Maksutonta joukkoliikennettä kesän ajan Karkkilassa – ”Kesähöökillä koululaiset päiväksi uimarannalle ja illaksi takaisin”.** <https://www.karkkilantienoo.fi/paikalliset/5991400>

6.6.2023. Karkkilalainen-lehden uutinen **Höökikyyti palvelee kesällä uusilla aikatauluilla.** <https://karkkilalainen.fi/ajankohtaista/hookikyyti-palvelee-kesalla-uusilla-aikatauluilla/>

2.3.2023. Etelä-Uusimaa-lehden uutinen **”Osallistumalla voi vaikuttaa” – Raaseporin joukkoliikennettä kehitetään yhteistyönä.**

5.2.2023. Länsi-Uusimaa-lehden uutinen **Vireillä asiointikyyti Fiskarsista Karjaalle tai Tammisaareen asti: ”Täällä asuu paljon ekologisesti ajattelevia ihmisiä”.** Maksu-muurin takana. <https://www.lansi-uusimaa.fi/paikalliset/5704092>

25.1.2023. Karkkilan Tienoo -lehden pääkirjoitus **Anna palautetta äläkä enää emmi.**

## Konferenssiesitykset

24.1.2023. Karkkilalainen-lehden uutinen **Selkeyttä, digitaalisuutta ja uudenlaista palvelua**. <https://karkkilalainen.fi/ajankohtaista/selkeytta-digitaalisuutta-ja-uudenlaista-palvelua/>

18.1.2023. Länsi-Uusimaa-lehden uutinen **Lisää joustavuutta Karkkilassa liikkumiseen – ideoista voi juuri nyt antaa palautetta**. Maksumuurin takana. <https://www.lansi-uusimaa.fi/paikalliset/5663371>

17.1.2023. Karkkilan Tienoo -lehden uutinen **Karkkilan yrittäjille on meneillään kysely yhteistyöstä ja alueen palvelutarjonasta**. <https://www.karkkilantienoo.fi/paikalliset/5660112>

9.11.2022. Karkkilalainen-lehden uutinen **Asukkaat pääsivät esittämään ideansa kaupungin liikkumispalveluista**. <https://karkkilalainen.fi/ajankohtaista/asukkaat-paasivat-esittamaan-ideansa-kaupungin-liikkumispalveluista/>

27.10.2022. Karkkilalainen-lehden uutinen **Karkkilan liikkumispalveluita ideoidaan 2.11. Nyhkälän koululla**. <https://karkkilalainen.fi/ajankohtaista/karkkilan-liikkumispalveluita-ideoidaan-2-11-nyhkalan-koululla/>

18.3.2022. Karkkilan Tienoo -lehden uutinen **Karkkila on mukana Smart Countryside Mobility -hankkeessa. Tavoitteena ovat muun muassa kohenevat liikkumispalvelut**. <https://www.karkkilantienoo.fi/paikalliset/4517665>

2.3.2022. Länsi-Uusimaa-lehden uutinen **Liikkumispalveluja kehitetään Raaseporissa asukkaiden kanssa**. <https://www.lansi-uusimaa.fi/paikalliset/4497883>

Tossavainen, P. J. & Salmi, A. (2023). **Inclusion in service innovation research integrated learning. A case of master's students**. The 18th International Research Symposium on Service Excellence in Management (QUIS18), Hanoi, Vietnam. Hyväksytty.

Tossavainen, P. J. & Salmi, A. (2022). **Educating towards a more inclusive society. A case of an integration of service innovation research project and master's studies in Finland**. 32nd RESER International Conference (2022 RESER), Pariisi, Ranska. Esitys.

## Julkaisut

Seppänen, M. & Kaljunen, R. 2023. **Kestävät liikennepalvelut haja-asutusalueilla syntyvät yhteiskehittämällä**. Laurea Journal 8.6.2023. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2023060852845>

Seppänen, M. & Kaljunen, R. 2023. **Yhteiskehittäminen ja osallistaminen – Miksi näihin kannattaa panostaa?** Laurea Journal 8.6.2023. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2023060852844>

Tossavainen, P. J. & Kaljunen, R. (toim.) 2022. **Kohti älykkäitä liikkumispalveluita – verkostot liikkumisen liiketoimintamalleissa**. Laurea julkaisut, 193. Helsinki: Laurea-ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-799-657-0>

Tossavainen, P. J., Kaljunen, R. & Hannula, J. 2022. **YAMK-opiskelijat mukaan hanketyöhön**. Teoksessa P. J. Tossavainen & R. Kaljunen (toim.) Kohti älykkäitä liikkumispalveluita – verkostot liikkumisen liiketoimintamalleissa. Laurea julkaisut, 193. Helsinki: Laurea-ammattikorkeakoulu. 7–11. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-799-657-0>

Tossavainen, P. J. & Kaljunen, R. 2022. **Hankkeen ensimmäinen vuosi: Onnistuneita kokemuksia ja merkityksellisiä tuloksia TKIYO-integroinnista**. Teoksessa P. J. Tossavainen & R. Kaljunen (toim.) Kohti älykkäitä liikkumispalveluita – verkostot liikkumisen liiketoimintamalleissa. Laurea julkaisut, 193. Helsinki: Laurea-ammattikorkeakoulu. 49–53. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-799-657-0>

Hario, P. & Hannula, J. 2022. **Ennakkoluulotonta ennakointia: opiskelijoiden luomien tulevaisuuskuvien hyödyntäminen SCM-hankkeessa**. Laurea Journal 26.8.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2022082656536>

Tossavainen, P. J. & Kaljunen, R. 2022. **Joukkuepelillä YAMK-opetuksen ja TKI-toiminnan yhdistäminen onnistuu**. Laurea Journal 31.3.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2022033126532>

Kaljunen, R. 2022. **Hyödynnä palvelumuotoilun visuaalisuutta hankkeen alkuvaiheen viestinnässä**. Laurea Journal 21.1.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe202201219690>

## Kirjoittajat

Hankkeen toiminnassa mukana olleet henkilöt:



**Niina Kangas, Kestävä Karkkila -ohjelman projektipäällikkö 2020–2022, Karkkilan kaupunki**  
Karkkilan yhteyshenkilö



**Pasi Kouhia, liikennesuunnittelija, Uudenmaan liitto**  
Hankkeen ohjausryhmän jäsen  
rahoittajan edustajana



**Marianne Liitelä, puheenjohtaja, Pohjan kirkonkylän kyläyhdistys ry**  
Osallistui hankkeen kehittämistyöhön kylä-/asukasedustajana ja toimi yhteistyötahona hankkeen Raaseporissa järjestämissä työpajoissa.



**Henri Nevakivi, henkilöliikennelogistikko 8/2018–9/2023, Raaseporin kaupunki**  
Hankkeen ohjausryhmän jäsen ja Raaseporin yhteyshenkilö



**Edith Spitz, kevään 2023 ylioppilas Raaseporista**  
Osallistui hankkeen kehittämistyöhön sekä oli puhuja hankkeen järjestämissä tapahtumissa: paneelikeskustelussa Asumisen messuilla Billnäsissä kesällä 2022 ja Liikenteen palveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla -seminaarissa keväällä 2023.



**Anna Vähä-Herttua, joukko-liikennesuunnittelija, Karkkilan kaupunki**  
Hankkeen ohjausryhmän jäsen ja Karkkilan yhteyshenkilö



#### Hankkeen ulkopuoliset asiantuntijat:



**Marita Huhtaniemi,**  
strategia-asiantuntija,  
Metropolia Ammatti-  
korkeakoulu



**Mikael Seppälä,** projekti-  
päällikkö/innovaatio-  
johtaminen ja ekosysteemit,  
Laurea-ammattikorkeakoulu



**Leena Unkari-Virtanen,**  
Yliopettaja, MuT, TO,  
Metropolia Ammatti-  
korkeakoulu



Kuva: Matti Salmijärvi.

#### Hankkeen asiantuntijat:

**Jaakko Hannula** palvelumuotoilija, TKI-projektipäällikkö, MBA, FM, Laurea-ammattikorkeakoulu

**Raija Kaljunen** palvelumuotoilija, FM, Laurea-ammattikorkeakoulu

**Milva Mettälä** teollinen muotoilija, hankkeen opiskelija-assistentti 4/2022–2/2023, Metropolia AMK

**Harri Miinin** Smart Countryside Mobility -hankkeen projektipäällikkö, insinööri (AMK), Metropolia AMK

**Eetu Rutanen** TKI-projektipäällikkö, insinööri (AMK), Metropolia AMK

**Katariina Saarela** viestinnän asiantuntija, FM, Metropolia AMK

**Miia Seppänen** palvelumuotoilija, MMM, lehtori, Laurea-ammattikorkeakoulu

**Jonna Suvanto** projektiasiantuntija, graafinen suunnittelija, Metropolia AMK

**Päivi J. Tossavainen** yliopettaja, KTT, AmO, Laurea-ammattikorkeakoulu

