



Vähähiilinen  
liikkuminen  
liikennehubeissa

TURKU AMK 



# Arviointi osaksi kokeilujen suunnittelua ja toteutusta

- KÄSIKIRJA PALVELUJEN KEHITTÄJÄLLE

**6Aika**



Euroopan unioni  
Euroopan aluekehitysrahasto

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



Uudenmaan liitto  
Nylands förbund



# Arviointi osaksi kokeilujen suunnittelua ja toteutusta

- KÄSIKIRJA PALVELUJEN KEHITTÄJÄLLE

Annika Kunnasvirta, Noora Salmela, Heidi Heikkilä (toim.)



## Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa

Turun ammattikorkeakoulun oppimateriaaleja 142  
Turun ammattikorkeakoulu  
Turku 2022

Kirjoittajat: Annika Kunasvirta, Noora Salmela, Heidi Heikkilä, Juha Pulmuranta,  
Tuomas Kiuru, Sami Puuperä, Jukka Reunavuori & Jari Ikonen

Kannen kuva: Laura Vanzo, Tampereen kaupunki.  
Taitto: KMG Turku

ISBN 978-952-216-800-9 (painettu)  
ISSN 1457-7933 (painettu)  
Painopaikka: PunaMusta Oy, Vantaa 2022

ISBN 978-952-216-801-6 (pdf)  
ISSN 1796-9972 (elektroninen)  
<http://julkaisut.turkuamk.fi/isbn9789522168016.pdf>

Turun AMK:n sarjajulkaisut: [turkuamk.fi/julkaisut](http://turkuamk.fi/julkaisut)

# Sisällysluettelo

<b>Johdanto</b>	<b>6</b>
<b>6Aika Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa -hanke</b>	<b>7</b>
<b>Nopeat kokeilut</b>	<b>8</b>
<b>Nopeiden kokeilujen arviointi</b>	<b>9</b>
<b>Miksi arvioida kokeiluja?</b>	<b>9</b>
<b>Nopeat kokeilut arvioinnin näkökulmasta</b>	<b>10</b>
<b>Vaikutusten arviointi nopeissa kokeiluissa</b>	<b>12</b>
<b>Vaikutusarvioinnin tavoitteet</b>	<b>13</b>
<b>Vaikutusten mittaaminen kokeiluissa</b>	<b>14</b>
<b>Vaikutusten arvioinnin haasteet</b>	<b>16</b>
<b>Case-esimerkkejä vaikutusarvioinnista</b>	<b>17</b>
<b>Prosessien arviointi nopeissa kokeiluissa</b>	<b>23</b>
<b>Prosessiarvioinnin tavoitteet nopeissa kokeiluissa</b>	<b>24</b>
<b>Prosessiarvioinnin toteuttamisen työkaluja</b>	<b>26</b>
<b>Case-esimerkkejä prosessiarvioinnista</b>	<b>29</b>
<b>Monipuolisesta arvioinnista skaalautuvuuden edellytyksiä</b>	<b>34</b>
<b>Skaalautumisesta vaikuttavuuteen</b>	<b>35</b>
<b>Case-esimerkkejä skaalautumisesta</b>	<b>36</b>
<b>Lopuksi</b>	<b>38</b>
<b>Lähteet</b>	<b>40</b>



## Johdanto



**Kokeiluilla voidaan parhaimmillaan löytää verrattain pienillä resursseilla ratkaisuja kaupunkien ongelmiin, synnyttää uusia yhteistyöverkostoja ja luoda uusia mahdollisuuksia liiketoiminnalle.**

Nopeat kokeilut tuovat kaupungeille uusia mahdollisuuksia kaupunkikehityksen eri osa-alueilla. Kokeiluilla voidaan parhaimmillaan löytää verrattain pienillä resursseilla ratkaisuja kaupunkien ongelmiin, synnyttää uusia yhteistyöverkostoja ja luoda uusia mahdollisuuksia liiketoiminnalle. Silloinkin kun kokeilut epäonnistuvat tai lopputulos ei vastaa odotuksia, voidaan niistä saada tärkeitä oppeja. Kokeilujen vaikutusten huolellinen dokumentointi ja arviointi ovat omiaan edistämään oppimista ja sitä kautta kestävämmän kaupunkiseudun kehityksen tukemista.

Nopeiden kokeilujen kautta kunnat ja valtio pääsevät hyödyntämään yksityissektorin näkemystä kestävien ratkaisujen kehittämiseen. Nopeiden kokeilujen kaltaisia toimia onkin toteutettu viime vuosin monissa kunnissa. Niiden vaikutuksia on kuitenkin analysoitu ja arvioitu vain vähän. Tämän käsikirjan tarkoitus on tarjota työkaluja ja ideoita nopeiden kokeilujen arviointiin. Niitä voivat hyödyntää joko kokeilun toteuttaja itse tai ulkopuolinen arvioinnin toteuttaja jo kokeilua suunniteltaessa tai sen aikana missä tahansa toteutusvaiheessa. Käsikirja tukee paitsi kokeilun vaikutusten arvioimista mahdollisimman kattavasti, myös oppimista kokeilun toteuttamisprosessista. Käsikirja mahdollistaa näin vaikuttavampien kokeilujen suunnittelun ja toteutuksen.

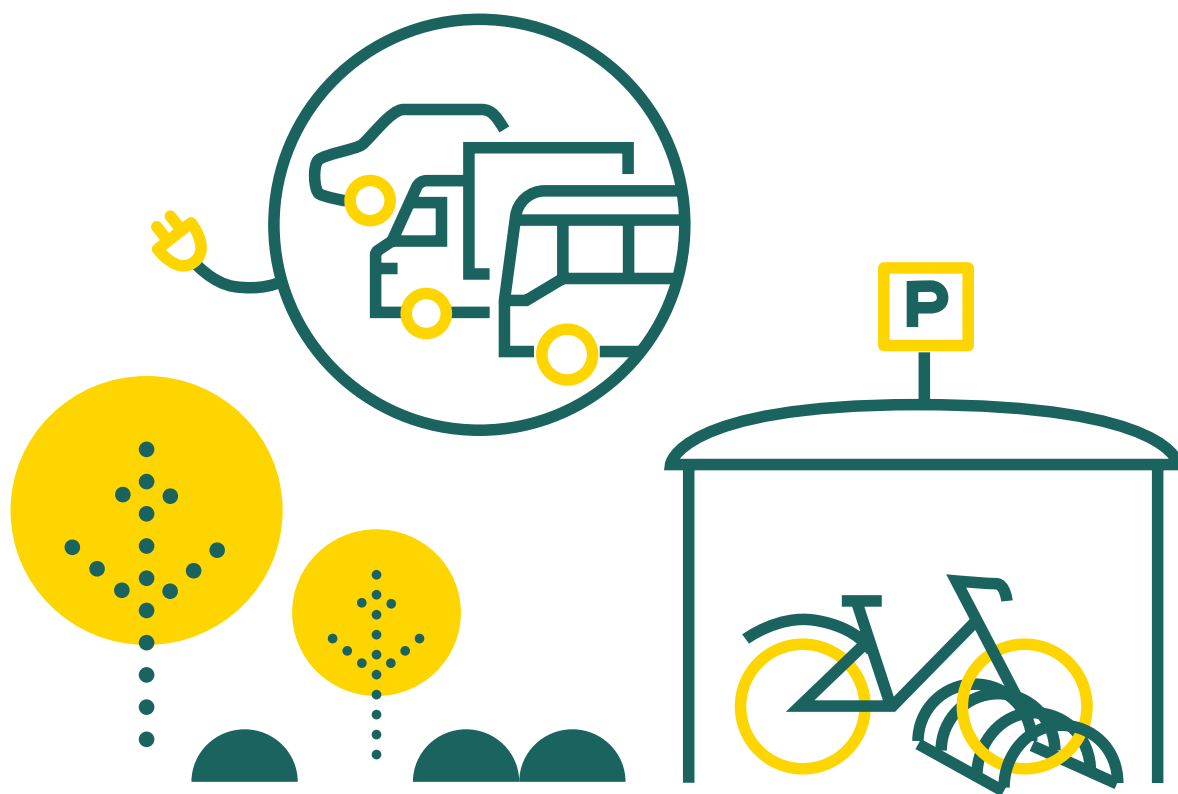
Käsikirja on laadittu Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa -hankkeessa. Tavoitteena on ollut tuottaa kokeiluja toteuttavien tahojen käyttöön helposti lähestyttävä opas, jossa käydään läpi hyviä arviointikäytäntöjä sekä kokeilujen vaikutusten että niiden toteutusprosessien osalta. Opasta varten hankepartnereilta kerättiin case-kuvauksia onnistuneista arviointikäytänteistä vähähiilisen liikenteen ja liikkumisen kokeiluista.

# 6Aika Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa -hanke

Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa -hanke toteuttaa 6Aika-strategiaa ja liikennealan kansallista kasvuohjelmaa, ja se rahoitetaan Euroopan aluekehitysrahastosta. Hankkeessa ovat mukana Turun, Espoon ja Oulun kaupungit, Turun ammattikorkeakoulu sekä Business Tampere. Tavoitteena on kehittää vähähiilisiä, markkinaehtoisesti toimivia ja skaalattavissa olevia liikkumisen palveluja. Hankkeen teema-alueita ovat uudet liikkumispalvelut ja matkaketjujen kehittäminen, pysäköintijärjestelmän kehittäminen, robottibussit ja sähköiset liikkumisvälineet.

Hanke alkoi elokuussa 2019 ja päättyi vuoden 2022 tammikuussa.

Turun AMK:n vastuulla oli kokeilujen toteuttamisen lisäksi vähähiilisen liikkumisen palvelujen vaikutusten arvioinnin suunnittelu, kokemusten raportointi ja parhaiden arviointikäytäntöjen yhteen kokoaminen käsikirjaksi, jota juuri nyt luet. Käsikirjan case-esimerkit on kirjoitettu hankkeessa toteutettujen kokeilujen arviointiprosessin pohjalta.



# Nopeat kokeilut

6Aika-hankkeissa tärkeitä toimenpiteitä ovat niin sanotut nopeat kokeilut. Näissä kokeiluissa tuodaan esimerkiksi palvelu tai tuote testattavaksi todelliseen toimintaympäristöön, kuten kaupungin liikennekeskittymään. Testaus tehdään mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, sillä tarkoituksena on kokeilla, mitkä asiat uudessa palvelussa toimivat ja mitkä puolestaan eivät toimi. Nopeiden kokeilujen avulla voidaan siis myös selvittää, mitä palveluita ei kannata viedä eteenpäin. Kokeiltavan palvelun ei ole tarkoitus olla vielä valmis ja markkinakelpoinen, vaan sitä kehitetään mahdollisimman toimivaksi kokeilun avulla. Nopeissa kokeiluissa kuitenkin tavoitellaan skaalautuvuutta: palvelujen toivotaan saavan jatkoa kokeilujen jälkeen ja leviävän uusiin ympäristöihin, kuten toisiin liikennekeskittymiin tai kaupunkeihin.

Yhteiskehittäminen on nopeissa kokeiluissa avainasemassa. Palveluita kehitetään yhteistyössä eri sidosryhmien, kuten yritysten, palveluiden käyttäjien, julkisen sektorin ja tutkimuslaitosten kanssa. Nopeat kokeilut ovat lyhyitä – niiden kesto vaihtelee yhdestä kuuteen kuukauteen. Kokeilun toteuttajalle tarjotaan tietotaitoa, kokeilujen organisoitapua ja lisäksi usein esimerkiksi käytettävä tila, avointa dataa tai jotakin muuta palvelua. Kokeilut voivat olla vastikkeellisia tai vastikkeettomia. Nopeiden kokeilujen ohjelmassa on tarkoituksena tehdä useita kokeiluja samanaikaisesti. Esimerkiksi Vähähiilinen liikuminen liikennehubeissa -hankkeessa tehtiin yhteensä 40 kokeilua viiden eri hankepartnerin toimesta.

Jo toteutunut mainio esimerkki nopeiden kokeilujen onnistumisesta on Fiksu Kalasatama, jossa kaupunginosa toimi testialustana<sup>1</sup>.



**Nopeat kokeilut ovat lyhyitä – niiden kesto vaihtelee yhdestä kuuteen kuukauteen.**



<sup>1</sup> Mustonen, Veera, Spilling, Kaisa Bergström, Maija: Fiksu Kalasatama: Nopeiden kokeilujen ohjelma: CookBook. : Forum Virium Helsinki / Fiksu Kalasatama. <https://6aika.fi>



# Nopeiden kokeilujen arviointi

Arviointi kertoo mitä kokeilussa tapahtui, miksi ja mitä tapahtuneesta – tai tapahtumatta jääneistä asioista – voidaan oppia. Arvioinnissa peilataan niin hankehakemuksessa asetettujen tavoitteiden täyttymistä kuin sitä, miten nämä tavoitteet saavutettiin. Joskus tavoitteita ei syystä tai toisesta saavuteta. Tällöin on ensiarvoisen tärkeää, että arviointiprosessin avulla kaivetaan esille mahdolliseen epäonnistumiseen liittyvät tekijät tai olosuhteet. Systemaattinen arviointiprosessi tuo kullannarvoista tietoa kokeilun mahdollista skaalausta varten silloinkin, kun kokeilu on kaikin puolin onnistunut.

Systemaattinen arviointiprosessi on siis oleellinen osa onnistunutta kokeilua. Arviointia ei pidä ajatella liian monimutkaisena tai työläänä prosessina: yksinkertaisillakin arviointityökaluilla voidaan saavuttaa selviä etuja, kun analysoidaan kokeilun onnistumista ja oppeja.

## Arvioinnin edut

- auttaa ymmärtämään mihin julkista rahoitusta käytetään
- auttaa kohdistamaan resursseja tehokkaammin
- auttaa suuntamaan kokeiluja tietyille kohderyhmille
- auttaa tulevien hankkeiden ja kokeilujen suunnittelua.

## Miksi arvioida kokeiluja?

Perinteisesti hankkeita, pilotteja tai kokeiluja on arvioitu summatiivisesti, toteutettujen toimien loppupuolella tai niiden päätyttyä. Loppuarviointi on myös usein rahoittajan vaatimus. Väliarvioinnilla taas on kokeilun näkökulmasta kehittävä vaikutus. Kun kokeilun etenemistä tarkastellaan kriittisesti sen ollessa käynnissä, esimerkiksi kokeilun puolivälin tienoilla, on usein mahdollista tehdä korjaavia toimenpiteitä tai muita tarpeellisia muutoksia joiden avulla kokeilun tavoitteiden saavuttamisen todennäköisyys kasvaa.

Parhaimmillaan arviointi kulkeekin kokeilun rinnalle koko prosessin ajan, suunnittelusta toimeenpanoon ja toteutukseen. Arvioinnin tulisi olla jatkuva kehittämisprosessi, jonka avulla kokeilun edistymisestä kerätään palautetta kokeilun toteuttajilta ja kohderyhmiltä, ja palautetta hyödynnetään kokeilun muokkaamisessa tarpeen mukaan tavoitteiden saavuttamisen edistämiseksi.

Kokeilujen sekä niiden arvioinnin tulosten tulisi olla julkisia, etenkin kun on kyse julkisesti rahoitetuista projekteista. Tällöin arviointi palvelee myös kokeilussa testattujen toimenpiteiden toistamista toisissa kaupungeissa tai vaikkapa eri kohderyhmien keskuudessa. Kokeilujen skaalaamiselle on myös helpompi saada rahoitusta, kun kokeilun tulokset, vaikutukset ja mahdolliset toteutukseen liittyvät ongelmakohdat ovat selkeästi esitettynä päättävien tahojen saavutettavissa.

Nopeissa kokeiluissa on useimmiten kyse varsinkin varhaisen vaiheen kehittämistyöstä ja konsepteista. Tällöin on erittäin tarkoituksenmukaista kaivaa esiin ne asiat, jotka toimivat, eivät toimineet, tai vaikkapa joiden onnistumisen tiellä oli liuta kokeilusta riippumattomia esteitä. Nopeissa kokeiluissa on lupa epäonnistua ja löytää ne asiat, jotka eivät toimi. Se, missä ei kannata epäonnistua, on näiden epäonnistumisten arviointi – ilman arviointia ja arvioinnin tulosten julkistamista on riskinä, että samat virheet toistuvat.

## Nopeat kokeilut arvioinnin näkökulmasta

Kokeilu sanana voi kuulostaa vähäpätöiseltä ja merkitykseltään suppealta. Kokeilujen avulla voidaan kuitenkin kehittää uusia palveluja kohti markkinakelpoista tuotetta ja lopulta jopa muuttaa ihmisten käyttäytymistä ja täten saada aikaan yhteiskunnallista kehitystä. Käyttäjälähtöisyys onkin nopeiden kokeilujen ytimessä. Käyttäjien kokemukset ja näkemykset ovat näin ollen keskeisessä asemassa kokeilujen arviointia suunniteltaessa. Pelkkä kokeilun toteuttajaosapuolen näkemys kokeilun onnistumisesta ei riitä jatkokehitystyön ainekseksi – puhtaasti toteuttajan näkökulmasta tehty arviointi voi jättää piiloon tärkeitä kokeilun käytettävyyteen liittyviä näkökohtia, jotka ovat avainasemassa skaalatessa kokeilua laajemmalle yleisölle.

Niin pienten kuin suurempien kokeilujen ja pilottien arviointi kannattaa suunnitella järjestelmällisesti. Vain siten niistä pystytään oppimaan ja saamaan hyödyntämiskelpoista tietoa sekä vaikuttavuuden että prosessioppien näkökulmasta. Arviointi onkin ennen kaikkea oppimisprosessien mahdollistamista ja niiden tukemista – ilman systemaattista arviointiprosessia on olemassa riski, ettei kaikkia mahdollisia oppimisnäkökulmia hyödynnetä riittävän monipuolisesti.

Nopeissa kokeiluissa on haasteensa etenkin silloin kun aikataulu on tiukka. Tällöin riskinä on se, että arviointitoimet koetaan ylimääräisenä vaivana. Jotta näin ei kävisi, on tärkeää sisällyttää arviointiprosessit hankkeiden ja kokeilujen perusrakenteisiin, vastaavalla tavalla kuin vaikkapa sidosryhmäviestintä tai hankeraportointi rahoittajalle. Arvioinnin hyödyt tulee tuoda selkeästi esiin ja niiden vaatimat toimet kokeilun toteuttajalta, kuten palautteenkeruu, kirjata jo tarjouspyyntöön. Näin pystytään varautumaan etukäteen arvioinnin vaatimiin resurssi- ja aika-vaatimuksiin jo ennen kokeilun aloittamista.



**Niin pienten kuin suurempien kokeilujen ja pilottien arviointi kannattaa suunnitella järjestelmällisesti.**

## Arvioinnin mittarit kilpailusdokumenteissa – esimerkkinä datan- ja palautteenkeruu

Kokeilujen arviointia varten kerättävien mittareiden vaatimuksia kannattaa kirjata jo kilpailutusvaiheessa tarjouspyyntöihin. Nämä vaatimukset kannattaa mieltiä omiin kokeiluihin sopiviksi.

Datan- tai palautteenkeruun vaatimuksia voidaan kirjata tarjouspyyntödokumentteihin esimerkiksi seuraavalla tavalla:

- **Pakollinen kriteeri.** Dokumenteissa voidaan vaatia, että palveluntarjoaja sitoutuu keräämään tarvittavaa dataa palvelun käytöstä (esimerkiksi palvelun käyttöasteesta) sekä käyttäjäpalautetta. Lisäksi on hyvä vaatia, että palveluntarjoaja sitoutuu raportointiin (esimerkiksi väli- ja loppuraportointeihin), joihin edellä mainittu data ja käyttäjäpalautte liitetään. Tarkennuksia näistä pakollisista kriteereistä voidaan kirjata esimerkiksi tarjouspyynnön liitteeseen.
- **Vertaileva tekijä pisteytyksessä.** Tarjouspyynnössä voidaan pisteyttää esimerkiksi sitä, kuinka monipuolisesti palveluntarjoaja kerää dataa palvelun käytöstä sekä asiakaspalautetta ja mitä nämä pitävät sisällään. Määrällisen palautteen lisäksi voidaan antaa lisäpisteitä laadullisista palautteenkeruumahdollisuuksista (esimerkiksi avoimesta palautemahdollisuudesta tai asiakkaiden haastatteluista).

## Kokeilujen arvioinnin hyödyt eri toimijoiden näkökulmasta

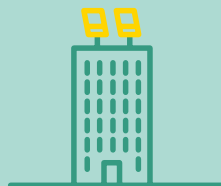
### Kokeilun koordinoija

- laadukasta tietoa kokeilun vaikutuksista
- ymmärrystä kokeilun kontekstin vaikutuksesta sen onnistumiseen
- hyödyllistä tietoa tuleviin kehittämishankkeisiin ja toimenpiteisiin.



### Kokeilun toteuttajayritys

- tietoa kokeilun kustannus-hyötysuhteesta
- ymmärrystä asiakaskokemuksesta jatkokehitystä varten
- tietoa käyttäjien maksuhalukkuudesta
- ymmärrystä kokeilun käytökontekstista ja toimintaympäristöstä ja niiden vaikutuksista kokeilun onnistumiseen
- apua liiketoimintapotentiaaliksi maksimoimiseen.



### Kaupunki

- parempaa tietoa kokeilujen vaikutuksista
- laajempaa ymmärrystä uusia palveluita tai teknologioita edistävästä tekijöistä
- laajempaa ymmärrystä uusia palveluiden tai teknologioiden käyttöönottoa hidastavista tekijöistä
- ymmärrystä siitä miten tukea yrityksiä tekemään parempia kokeiluja
- ymmärrystä käyttäjälähtöisten palveluiden suunnittelusta.





## Vaikutusten arviointi nopeissa kokeiluissa

Vaikutusten arvioinnin tulisi olla olennainen osa nopeita kokeiluja. Mikäli vaikutuksia ei arvioida kattavasti on vaikea sanoa luotettavasti paljoakaan esimerkiksi niiden kustannustehokkuudesta tai mahdollisesta pidemmän aikavälin vaikuttavuudesta. Ilman systemaattista ja kattavaa vaikutusten arviointia ei kokeiluista voida oppia, saati jakaa näitä oppeja eteenpäin. Vaikutusten arviointi onkin tärkeää paitsi yksittäisten kokeilujen onnistumisen mittaamisen näkökulmasta myös toistettavuuden ja skaalaamisen kannalta.

Nopeissa kokeiluissa yritykset, käyttäjät ja julkinen sektori voivat yhdessä kehittää toimintaansa ketterästi. Kokeilualustana ei nopeissa kokeiluissa ole suljettu ympäristö kuten laboratorio, vaan uusia teknologioita, palveluja tai tuotteita kehitetään aidossa toimintaympäristössä. Yrityksille pääsy kaupunkitilaan tai dataan

integroituminen onkin selvä etu innovaatioiden kehittämisen polulla. Kosketus markkinareferenssiinkin saadaan toden teolla vasta käyttäjäpalautteen kautta.

Tieto siitä, miten palvelu tai tuote toimii oikeassa ympäristössä, on olennaisen tärkeää palveluiden kehittäjille. Lisäksi palveluaihioiden rajoitteet, niihin kytkeytyvät riskit ja kehitystyön tiellä olevat haasteet konkretisoituvat usein ensimmäistä kertaa kokeilun aikana. Toisaalta kokeilun aikana saattaa tulla ilmi yllättäviäkin synergiaetuja, joita ei vielä kehitystyön aikana osattu ennustaa. Huolellisesti suunniteltu ja toteutettu arviointiprosessi vastaa näihin molempiin tarpeisiin: tiedon keruuseen sekä haasteiden, riskien ja vauhdittavien tekijöiden löytämiseen ja hyödyntämiseen.



## Vaikutus

**Vaikutuksella tarkoitetaan kokeilun aikaansaamaa kehitystä tai muutosta suhteessa aiempaan toimintatapaan. Vaikutuksista puhutaan yleensä myönteisenä asiana, mutta ne voivat olla myös neutraaleja tai kielteisiä. Toisinaan kokeiluissa syntyy myös odottamattomia vaikutuksia tavoiteltujen sijaan.**

## Vaikutusten arvioinnin päätavoite

**Vaikutusten arvioinnin pääasiallinen tavoite on saada selville kokeilun vaikutus suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusarvioinnissa näin ollen verrataan kokeilun toteuttamisen myötä syntyneitä muutoksia lähtötilanteeseen.**

## Vaikutusarvioinnin tavoitteet

Kehittämistoiminnassa, joihin nopeatkin kokeilut lukeutuvat, tavoitellaan muutosta. Tätä muutosta pitää pystyä mittaamaan joko määrällisillä tai laadullisilla menetelmillä. Vain mittaamalla pystytään arvioimaan tehtyjen toimien todellisia tai potentiaalisia vaikutuksia ja hyötyjä.

Toisinaan kokeilut epäonnistuvat ja voi olla, että tavoiteltuja vaikutuksia tai arvioituja taloudellisia hyötyjä ei onnistuta saavuttamaan. Päälle

päin epäonnistumisella on toki ikävä kaiku. Arvioinnin toinen pääfunktio on kuitenkin kokeilusta oppiminen. Vain analysoimalla kokeilun onnistumiseen tai epäonnistumiseen vaikuttavia tekijöitä voimme tietää, miten kokeiluja kannattaa laajentaa tai toteuttaa toisenlaisessa toimintaympäristössä. Tätä käsittelemme lisää prosessiarvioinnista kertovassa luvussa.

## Vaikutustavoitteiden asettaminen ja arviointi

**Arviointi alkaa oikeastaan jo hankkeen ja/tai kokeilun suunnitteluvaiheessa, jolloin kirjataan ylös kokeilun tärkeimmät tavoitteet. Tavoitteita asetettaessa on hyvä pitää mielessä seuraavat asiat:**

- Pidä tavoitteet yksinkertaisina ja mitattavina monimutkaisen ja vaikeasti mitattavan sijaan.
- Aseta vain sellaisia tavoitteita, joita on mahdollista seurata ja samalla arvioida, tapahtuuko niissä kokeilun aikana muutosta.
- Kirjaa vaikutustavoitteet, niiden mittarit ja mittareiden vaatima data sekä datankeruun tavat ja vastuutahot kokeilua suunniteltaessa.
- Arvioi tavoitteiden toteutumista kokeilun puolivälissä ja päättyessä.
- Muista että myös kokeilusta riippumattomat tekijät voivat vaikuttaa mitattavaan asiaan – yritä huomioida ne jo tavoitteita asetettaessa.



## Vaikutusten mittaaminen kokeiluissa

Vaikutusten arviointia varten tarvitaan tietoa. Ilman tavoitteiden saavuttamista mittaavaa mittaristoa, indikaattoreita, on mahdollisia kokeilun aikaansaamia muutoksia vaikea arvioida. Kokeilussa voidaan asettaa niin laadullisia kuin määrällisiä vaikutusmittareita.

Kun kokeilulle valitaan sen onnistumista mittaavia indikaattoreita, on tärkeää varmistaa datan saatavuus. Jo hanketta ja yksittäisiä kokeiluja suunniteltaessa on hyvä kartoittaa kehitettävään kokonaisuuteen liittyvät, saatavilla olevat tietolähteet sekä mahdolliset tiedonkeruun vaatimukset itse kokeilun aikana.

Muutoksen mittaaminen luotettavasti vaatii vertailua ns. normitilanteen ja kokeilun tuomien vaikutusten välillä. Näin ollen täysimittainen vaikutusten arvioiminen edellyttää sekä pohjatieto- eli ns. baseline-datan saatavuutta että datan keräämistä kokeilun jälkeen. Koska nopeat kokeilut toteutetaan usein vain muutaman kuukauden aikana, on niiden arvioinnissa usein

hyvä hyödyntää olemassa olevia datalähteitä. Mikäli tällaista dataa ei ole, tulee datan keruun menetelmät ja niihin mahdollisesti liittyvät kustannukset huomioida hanketta ja kokeilua suunnitellessa.

Nopeat kokeilut pitävät sisällään usein täysin uusien konseptien, teknologioiden tai ratkaisujen testaamista. Tällöin ei luonnollisesti ole käytettävissä pohjatietodataa vaikkapa siitä, miten tyytyväisiä käyttäjät ovat tiettyyn palveluun tai teknologiaan. Näissä tapauksissa on perusteltua keskittyä vaikutusmittareissa esimerkiksi kustannustehokkuutta ja käyttäjäkokemusta kartoittaviin mittareihin ja kerätä tietoa kyselylomakkeiden kautta. Käyttäjien maksuhalukkuus on esimerkki hyvin tärkeästä mittarista, jolla on suuri vaikutus kokeilun skaalautuvuuspotentiaalissa. Kokeiltavat palvelut on yleensä hinnoiteltu edullisiksi, ja markkinaehtoisesti toimivina niiden käyttömaksut olisivat hyvin todennäköisesti korkeammat. Käyttäjien silmissä suosittujen, onnistuneiden kokeilujen skaalaaminen edellyttää täten tietoa myös siitä, mitä käyttäjät olisivat valmiita maksamaan kyseisestä palvelusta, mikäli sellainen olisi markkinoilla tarjolla.



## MILLAINEN ON HYVÄ INDIKAATTORI?

Kestävää kaupunkikehitystä voidaan mitata monilla eri menetelmillä. Oli menetelmä mikä tahansa, on sille oleellista merkityksellisten ja mittavissa olevien indikaattorien valinta. Indikaattorit antavat viitteitä kokeiluissa edistettävien sosiaalisten, taloudellisten tai esimerkiksi ympäristöön kytkeytyvien näkökohtien tilasta. Indikaattorien valitsemiseksi kokeilun toteuttajan pitää ensin pystyä vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä tuloksia kokeilussa tavoitellaan?
- Mitä vaikutuksia halutaan kokeilun myötä nähdä?

Tämän määrittelyn jälkeen tulee selvittää, millaisilla laadullisilla tai määrällisillä mittareilla sekä tavoitteet että tavoitellut vaikutukset pystytään parhaiten todentamaan kokeilun aikana.

Tavoitteiden ja haluttujen vaikutusten määrittämisen jälkeen etsitään näitä parhaiten mittaavat indikaattorit. Indikaattorien tulisi olla:

- konkreettisia
- mitattavissa olevia
- mitattavissa asetetun määrärajan puitteissa
- merkityksellisiä mitattavalle toiminnalle

Lisäksi on tärkeää huomioida nopeiden kokeilujen asettamat rajoitteet suhteessa indikaattorien vaatimaan tiedonkeruuseen kuluvaan aikaan ja henkilöresursseihin. Jotkin indikaattorit saattavat vaatia paljon aikaa ja resursseja tietojen keräämiseen.

## KUSTANNUS-HYÖTYANALYYSI

Kokeilun kustannusvaikutukset ovat luonnollisesti tärkeä arvioinnin kohde. Kokeilun panos-tuotosuhde on hyvä dokumentoida huolellisesti ja arvioida tämän tiedon avulla kokeilun toteuttamisen kustannus-hyötysuhdetta. 6Aika Citylogistiikan uudet ratkaisut - hankkeessa kehitetyn kustannus-hyötyanalyysin työkalun avulla on mahdollista laskea, miten kokeilu vaikuttaa kaupungin tai kunnan rahavirtoihin eli kassavirtaan.

Työkalu on ladattavissa [täältä](#)





© Laura Vanzo, Tampereen kaupunki.



**Vaikuttavuutta on kuitenkin mahdollista tavoitella huolellisen arvioinnin kautta, sillä monipuolisen arvioinnin tuoma tieto edesauttaa kokeilujen skaalautumista.**

## Vaikutusten arvioinnin haasteet

Lyhyimmillään vain muutamia kuukausia kestävät nopeat kokeilut asettavat haasteita myös arvioinnin toteuttamiselle. Nopeissa kokeiluissa korostuukin arvioinnin suunnittelun tärkeys jo kokeilun valmisteluvaiheessa. Jo kokeilun suunnitteluvaiheessa kannattaa esimerkiksi kartoittaa saatavilla olevaa tietoa kokeilussa kohteena olevasta aiheesta – esimerkiksi vähähiilisen liikumisen kokeilujen kohdalla jo kerättyä tietoa ihmisten liikkumistottumuksista.

Kokeiluihin käytettävät henkilö- ja budjettiresurssit ovat rajalliset. Vaikutusten arvioinnin tulisi olla tästä huolimatta mahdollisimman kattavaa. Järkevää onkin valita vaikutuksia mittaamaan sellaisia indikaattoreita, joita on mahdollista mitata luotettavasti ja ketterästi suhteessa saatavilla olevaan työvoiman ja rahallisten resurssien määrään.

Kokeilun tavoitteena on saada aikaan muutosta – kaupunkilaisten käyttäytymisessä, yritysten toimintatavoissa tai molempia, kokeilusta riipuen. Tämän muutoksen vakiintumista pysyviksi

toiminta- tai käyttäytymistavoiksi eli kokeilun vaikuttavuutta on kuitenkin haastavaa todentaa kokeilujen aikana. Parhaimmillaan lyhyidenkin kokeilujen voidaan toki todeta saavan aikaan haluttuja muutoksia kohderyhmän toiminnassa. Silti on epätodennäköistä, että lyhyen kokeilun arvioinnin puitteissa, vaikka se hyvin suunniteltu ja toteutettu olisikin, pystytään todentamaan pidemmän aikavälin vaikuttavuutta. Vaikuttavuutta on kuitenkin mahdollista tavoitella huolellisen arvioinnin kautta, sillä monipuolisen arvioinnin tuoma tieto edesauttaa kokeilujen skaalautumista.

Kokeilun toteuttamisen lisäksi käyttäytymisen tai toimintatapojen muutokseen voivat vaikuttaa monet muutkin asiat. Tällaisia asioita ovat esimerkiksi samaan aikaan käynnissä olevat prosessit ja kehittämistoimet kaupunkiympäristössä. Nopeita kokeiluja ei tehdä laboratorioissa, kontrolloiduissa olosuhteissa, ja tästä syystä syy-seuraussuhteet saattavat olla epäselviä. Vaikutukset voivat olla nähtävissä mutta aina ei ole täysin selvää, syntyivätkö ne vain kokeilun ansiosta vai oliko kokeilun ulkopuolisilla tekijöillä vaikutusta asiaan.



## Case-esimerkkejä vaikutusarvioinnista

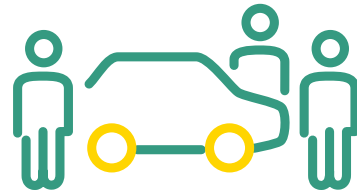
### Alueautot yhteiskäyttöön Espoossa

Tässä kokeilussa Omago Oy laajensi Espoon kaupungin toimeksiannosta alueautopalvelun Helsingistä Espooseen. Omago toimitti yhteensä 10 yhteiskäyttöautoa noin kolmen kuukauden ajaksi Espooseen neljälle eri alueelle (Espoon keskus, Etelä-Leppävaara, Pohjois-Leppävaara, Matinkylä, myöhemmässä vaiheessa Otaniemi). Espoolaisilla oli oikeus käyttää autoja kuukausimaksutta 8.3.–31.5.2021.

Palveluun kirjautui 169 käyttäjää. Näistä 82 lopulta käytti autoja. Autoa käyttäneistä henkilöistä 55 jatkoi palvelun maksullista käyttämistä ilmaisperiodin jälkeen. Yleisesti ottaen käyttäjät olivat varsin tyytyväisiä sekä kokeiluun että asiakaspalveluun. Yli puolet käyttäjistä oli valmis suosittelemaan palvelua muille.

Yhteiskäyttöautoille varattiin varta vasten nimettyjä pysäköintipaikkoja eri alueilta. Lisäksi joillekin aikarajoitetuille pysäköintipaikoille sallittiin yhteiskäyttöautojen pysäköinti ilman aikarajoituksia.

Valitettavasti yhteiskäyttöautoille korvamerkityille paikoille pysäköitiin luvattomasti myös muita autoja, mikä aiheutti lisävaivaa alueauton käyttäjille pysäköintipaikan etsimisessä. Alueautokonseptin skaalaus onnistuukin parhaiten, kun kaupungin pysäköinnin linjaukset tukevat yhteiskäyttöautopalveluiden käyttöä. Espoossa kokeilu oli kuitenkin siinä määrin onnistunut että se jää jatkossakin kaupunkilaisten käyttöön. Yhteiskäyttöautopalveluiden toivotaankin saavuttavan Espoossa vakiintuneen aseman ja tarjoavan näin varteenotettavan vaihtoehdon oman auton omistamiselle.



**Yleisesti ottaen käyttäjät olivat varsin tyytyväisiä sekä kokeiluun että asiakaspalveluun.**



**Yli puolet kokeilun käyttäjistä suosittelee Omagon alueautoja muille** Kuva: Olli-Pekka Urpela.



## Pysäköinnin tehostaminen varauspohjaisella järjestelmällä

IGL Technologies Oy:n toteuttamassa kokeilussa Pirkanmaan sairaanhoitopiirin (PSHP) pyöräileville työntekijöille tarjottiin mahdollisuus siirtyä pilotin ajaksi varauspohjaiseen pysäköintiin tähän asti käytössä olleen kuukausisopimuksen sijasta. Palvelu perustui eParking-järjestelmään, johon tässä kokeilussa kehitettiin ja testattiin uusia ominaisuuksia, kuten pysäköintipaikan ennakkovaraus tai varauksen tekeminen paikan päällä, karttanäkymä reaaliaikaisesta käyttöasteesta, tulevan hetken käyttöasteen indikointi, ja pysäköintiajan pidennys tarvittaessa sovelluksen kautta. Tavoitteena oli henkilöstön pysäköintipaikkojen tehokkaampi hyödyntäminen verrattuna kk-pohjaiseen pysäköintisopimuskäytäntöön, jossa paikat olivat usein tyhjinä, mutta eivät kuitenkaan muiden käytettävissä.

PSHP:n henkilöstöstä aiempaa suurempi osa pystyi varauspohjaisella järjestelmällä käyttämään pysäköintipaikkoja, joita kk-sopimuksilla ei riittänyt kaikille työntekijöille. Vähähiilisyysnäkökulmasta varauspohjaisella pysäköinnillä tavoiteltiin joustavuutta, eli käyttäjän oli mahdollista päiväkohtaisesti päättää kulkutavastaan, kuukausisopimuksen oletettavasti kannustaessa henkilöautoiluun. Hinnoittelu pidettiin kilpailukyisellä tasolla, jotta siitä ei muodostuisi

**IGL Technologies Oy:n toteuttamassa kokeilussa pyrittiin hyödyntämään henkilöstön pysäköintipaikkoja tehokkaammin. Kuva: Unsplash.**

käyttökynnystä kk-sopimukseen verrattuna. Kokeilun arviointi toteutettiin palautekyselyllä käyttäjiltä kokeilun päätyttyä. Lisäksi työnantaja keräsi ja sai jatkuvaa palautetta henkilöstöltä kokeilun kuluessa.

Kokeilu toteutettiin kahdessa vaiheessa: tuotekehitys ja pilotointi. Pilotointivaihe kesti 2 kk, ja mukaan saatiin lähes 500 käyttäjää, joista n. 300 oli aiempia kk-luvan haltijoita (saivat tehdä ennakkovarauksia) ja n. 200 uusia käyttäjiä (ei ennakkovarausoikeutta). Varauspohjaiseen pysäköintiin oli käytössä noin 300 paikkaa, ja varauksia sai tehdä 3 viikon ajaksi etukäteen päiväkohtaisesti. Reaaliaikainen käyttöaste oli nähtävissä sovelluksesta, joten alueelle saattoi ajaa myös suoraan ilman varausta ja aloittaa pysäköinnin paikan päällä.

Palautekyselyyn vastasi 240 henkilöä. Kyselyn tavoitteena oli selvittää järjestelmän toimivuutta, vaikutusta liikkumiseen, sovelluksen kehittämiseen liittyviä ominaisuuksia sekä viestinnän onnistumista. Kysymyksiin vastattiin asteikolla 1–10, avoimilla vastauksilla ja vapaalla palautteella. Vastaajista 90 % oli naisia ikäryhmien jakautuessa melko tasaisesti. Vastauksia luokiteltiin myös ikäryhmittäin. Kokonaisarvosanat ikäryhmittäin olivat väliltä 6,2–7,7. Korkeimmat arvosanat (9–10) tulivat paikan löytämisestä ja saatavuudesta, eli tähän tavoitteeseen kokeilu pääsi erinomaisesti. Myös sovelluksen käytettävyyttä pidettiin kohtuullisen hyvänä. Rekisteröitymisen jälkeen opittiin käyttämään järjestelmää, ja käytön myötä suhtautuminen muuttui yhä positiivisemmaksi. Heikoimpia arvosanoja tulikin pilotin lyhyestä kestosta. Liikkumistapoihin ja autoilun määrän vähenemiseen kokeilulla ei ehtinyt vielä olla suurta vaikutusta.

Kokeilu oli onnistunut sekä palveluntuottajan että PSHP:n näkökulmasta. IGL Technologies pystyi kokeilun avulla kehittämään ja testaamaan uusia ominaisuuksia eParking-tuotteeseensa. Pirkanmaan Sairaanhoitopiiri on kokeilun jälkeen ja sen seurauksena muuttanut osan henkilökuntansa pysäköintipaikoista pysyvästi varauspohjaisiksi eParking-sovelluksella.

## Pyöräilyä-palvelun avulla pyöräilyä säässä kuin säässä

Pyöräilyä-kokeilussa toteutettiin verkkopalvelu antamaan kaupunkilaisille yksityiskohtaista tietoa vallitsevista pyöräilyolosuhteista Tampereella ja lähialueella. Palveluntuottajina toimivat Ilmatieteen laitos ja tamperelainen ohjelmistoyritys Infotripla Oy. Palvelu toteutettiin lisäominaisuutena tampereenliikenne.fi-portaaliin, jossa on tarjolla ajantasaista tietoa eri liikkumismuodoille, mm. kaupungin pyöräväylät, pyöräpysäköintipaikat ja sadealueet ennusteineen. Tähän asti sää- ja kelitietoja ei kuitenkaan ollut hyödynnetty vastaavalla tavalla pyöräilyyn kuin autoiluun. Teknisen toteutuksen lisäksi kokeilun tavoitteena olikin kannustaa tamperelaisia henkilöautoilun sijasta pyöräilyyn, tarjoamalla luotettavaa tietoa senhetkisestä ja lähituntien pyöräilyolosuhteista kaupungin eri alueilla. Säällä ja olosuhteilla on erityisen suuri vaikutus liikkumismuodon valintaan.

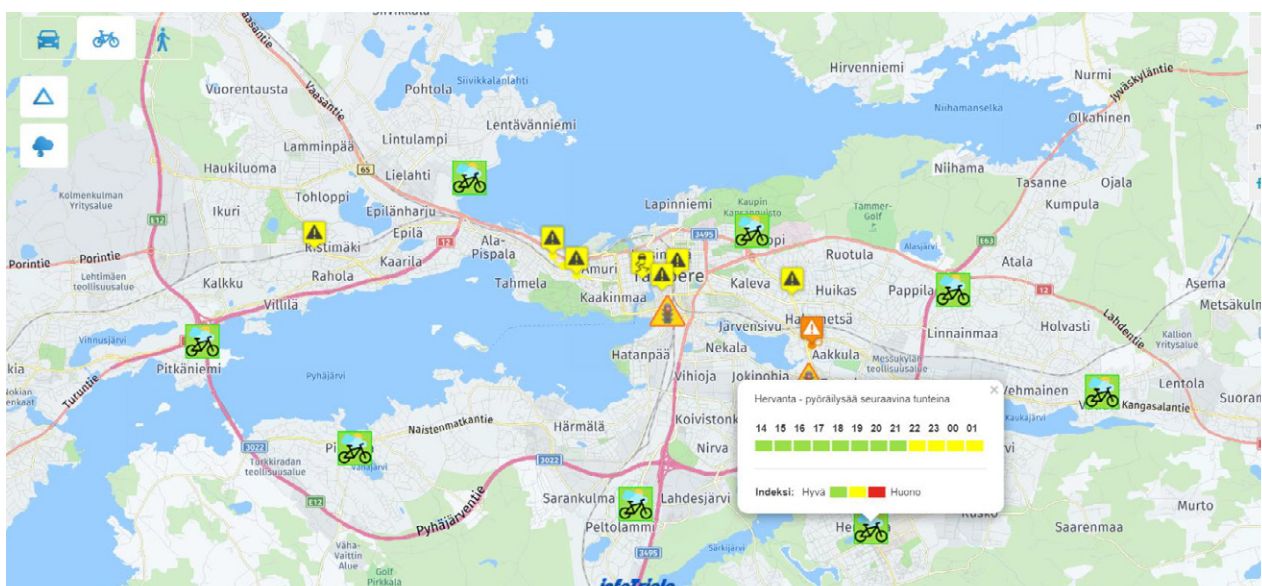
Pyöräilyä-palvelussa näkyi seuraavan 12 tunnin pyöräily-sääennuste, joka kertoo tulevista olosuhteista kokonaisvaltaisesti. Tämä pyöräilyäindeksi otti huomioon erityisesti pyöräilyyn vaikuttavat olosuhteet: tuulen nopeuden, sademäärän, sateen olomuodon, lämpötilan, ilmankosteuden ja tien pinnassa vallitsevan keliolosuhteen. Useista eri olosuhte-ennusteista palvelu laski lopullisen indeksiarvon, jonka perusteella pyöräilyä on hyvä, kohtalainen tai huono. Indeksini visualisoitiin kartalle yhdeksään eri ennustepisteeseen erivärisillä pyörälogoilla (punainen, keltainen, vihreä).

Pilotointi tapahtui 2021 syys-helmikuun välisenä aikana, jolloin saatiin tietoa myös heikommista pyöräilyolosuhteista

ja samalla pyrittiin kannustamaan liikkujia syys- ja talvipyöräilyyn. Ilmatieteen laitos tuotti pyöräilyindeksin uutena tuotteena tätä palvelua varten, ja Infotripla vastasi tiedon siirtämisestä tampereenliikenne.fi-portaaliin. Palvelu oli käyttäjille maksuton. Käyttäjien oli mahdollista jättää avointa palautetta verkkosivustolle, ja sivujen vierailijamääristä oli myös mahdollista saada tietoja. Viestintää tehostettiin mm. lehdistötiedotteella, joka läpäisikin paikallislehden uutiskynnyksen.

Avoimessa palautteessa palvelua pidettiin mielenkiintoisena ja erilaisena. Hyvänä puolena normaaliin sääennusteeseen pidettiin yksityiskohtaista tarkkuutta eli sitä, että mahdolliset olosuhdevaihtelut kaupungin eri alueilla pystyttiin ennustamaan ja kuvaamaan. Lisäksi käyttäjät "yllättyivät" positiivisesti muista pyöräilyosioiden tiedoista, kuten pyöräreiteistä ja pyöräpysäköinnistä. Indeksini muodostumisesta kaivattiin taustatietoa, koska eri henkilöille eri asiat voivat vaikuttaa siihen, millaisiksi olosuhteet koetaan. Talviaikana myös pyöräiteiden kunnossapitotietoja toivottiin palveluun. Indeksini saatettiin kokea myös melko optimistisena, sen näyttäessä melko harvoin punaista.

Kokeilu onnistui teknisesti hyvin ja se myös herätti kohtuullisesti mielenkiintoa. Pyöräilyä-palvelulla oli sivuston kävijämäärien perusteella kokeilun aikana noin 300 käyttäjää. Palveluntuottajat ovat keskustelleet Tampereen kaupungin kanssa pyöräilyä-tiedon pysyvistä tuottamisesta sivustolle, mutta toistaiseksi sitä ei vielä ole voitu toteuttaa. Kokeilun myötä Ilmatieteen laitos pääsi kuitenkin testaamaan uudenlaista olosuhteindeksini kehitystä ja Infotripla kyseisen tiedon julkaisua palveluunsa.



**Pyöräilyä-kokeilussa kaupunkilaiset saivat yksityiskohtaista tietoa vallitsevista pyöräilyolosuhteista verkkopalvelusta.**



CASE

Kaupunkilaisilla oli mahdollisuus tutustua Punta Oy:n toteuttamaan pyöräkonttiin. Kuva: Aili Autio / Turun kaupunki.



## Turvallinen ja maksullinen pyöräpysäköinti Kupittaalla

Kokeilun tilana toimi turvallisen pyöräpysäköinnin mahdollistava kontti Kupittaan tiedepuiston sisäpihalla. Palveluun rekisteröitynyt asiakas sai pysäköintipaikan lukitussa kontissa sijaitsevasta telineestä (hintaan 5e/kk tai 1e /vrk). Lisäpalveluna palveluun kuului omien tavaroiden säilytyksen tai sähköpyörän akun lataamisen mahdollistava lukollinen lokerikko. Lisäksi pientä lisämaksua vastaan (2e/kk tai 1e/vrk) kontista oli mahdollista lainata huoltotarvikkeita pyörän omatoimista huoltoa varten. Palvelu toimi 24/7 selainpohjaisesti esimerkiksi asiakkaan oman kännykän avulla. Kokeilu oli käynnissä kesäkuusta lokakuun loppuun 2021.

Kokeilun vaikutusten arvioinnin mittareiksi valittiin etenkin palveluiden käyttöaste ja käyttäjäkokenus. Käyttäjiltä oli määrä selvittää heidän tyytyväisyyttään palveluun ja sen teknisiin käyttöominaisuuksiin sekä sitä, vastasiko palvelu heidän tarpeitaan.

Palveluun rekisteröityi useita kymmeniä henkilöitä, joista maksavia asiakkaita oli yhteensä 12. Aika ajoin kontin kaikki kuusi pysäköintipaikkaa olivat varattuja. Osa käyttäjistä oli ensin vuokrannut paikan vuorokaudeksi, jonka jälkeen jatkanut asiakkuuttaan kuukaudeksi. Osa asiakkaista käytti palvelua useamman kuukauden putkeen.

Kaikki palvelun asiakkaat käyttivät lisäpalveluna toiminutta tavaroiden säilytyslokerikkoa. Erikseen ostettavia huoltovälineitä ei kuitenkaan käytetty lainkaan. Tähän synnä saattoi lisämaksun lisäksi olla tilan niukkuus, sillä huoltotarvikkeita olisi pitänyt käyttää kontin ulkopuolella, mikä saatettiin kokea työlääksi.

Asiakaspalautteen saaminen oli työlästä, mutta lopulta kokeilun käyttäjiltä saatiin jonkin verran avointa palautetta. Palautetta saatiin, kun sitä lopulta kerättiin useassa eri kanavassa: palveluntarjoajan järjestelmän kautta, Turun kaupungin palautepalvelussa sekä kontissa olleeseen palautevihkoon.

Käyttäjät pitivät palvelua pääosin hyvänä. Kehitysehdotukset koskivat etenkin sekä palvelun turvallisuuden lisäämistä että käyttöliittymän käteväyttämistä. Turvallisuuden lisäämiseen liittyen ehdotettiin kameravalvontaa myös kontin sisälle (nyt valvonta oli kontin ulkopuolella), sitä ettei konttiin näkisi sisälle sekä järeämpiä pyörätelineitä. Kokeilua muokattiin sen käynnissä olon aikana muun muassa aloitustapahtumassa saadun palautteen perusteella: sisäänkäynnin edustalle hankittiin leveä ramppi ja huoltovälineiden määrää lisättiin.

Alussa kontin käytössä oli teknisiä vaikeuksia, jotka kuitenkin saatiin nopeasti korjattua. Kokeilun jo käynnistyttyä kontin sijaintia jouduttiin ylläpitäen vaihtamaan, mikä aiheutti toimenpiteitä itse siirron lisäksi mm. uudelleenviestinnän suhteen. Lopulta kokeilun uusi paikka osoittautui aiempaa esteettömämmäksi ja siten paremmaksi. Kaiken kaikkiaan kokeilusta saatu palaute toi arvokasta tietoa vastaavien palveluiden toteuttamisesta laajempaan palvelukokonaisuutena.

## Etsiparkki.fi opasti pysäköintiruutuun Turussa

YSP Oy kehitti etsiparkki.fi-palvelun, joka keräsi ja jakoi tietoa vapaista pysäköintipaikoista Turun keskustassa kävijöille. Palvelun avulla keskustassa asioiva näki jo ennakkoon, missä on asiointikohdetta lähin vapaa parkkipaikka ja sai sinne myös ajo-ohjeet. Palvelun tavoitteena oli säästää keskustakävijän aikaa ja stressiä sekä vähentää ylimääräisestä parkkipaikan etsimisestä johtuvia päästöjä ja kuluja. Kaupungille palvelu tarjosi mahdollisuuden lisätä keskusta-asioinnin houkuttelevuutta ja vähäpäästöisempää autoilua.

Etsiparkki.fi-palvelu perustui kaupungin tuottamaan dataan pysäköintipaikoista ja maksullisen pysäköinnin tapahtumista (ParkkiHUB-tietojärjestelmä). Kokeilun ensimmäinen vaihe sisälsi pelkästään tiedot julkisten pysäköintipaikkojen sijainnista ja määrästä. Toinen vaihe – joka sisälsi myös pysäköintialueiden reaaliaikaisen käyttöasteen – oli tarkoitus julkaista kesän lopulla, mutta lopulta ParkkiHUBin data saatiin yrityksen käyttöön vasta lokakuun lopussa kokeilun ollessa päättymäisillään. Yritys otti kokeilun aikana yhteyttä myös alueen parkkihallien operaattoreihin, mutta ei saanut heiltä pysäköintilaitosten dataa etsiparkki.fi-palvelua varten. Muista kokeiluista tehneistä yrityksistä Tuomiokirkonpuiston pysäköintialueen tilannetieto seurannut Brighthouse Intelligence Oy jakoi kokeilunsa tuottaman datan etsiparkki.fi-palveluun niin, että käyttäjät näkivät Tuomiokirkonpuiston pysäköintialueen tarkan konenäköön perustuvan täyttöasteen.

Käyttöasteen ilmaisevan datan viivästyminen laski palvelun käyttöarvoa ja osittain varmasti sen myötä palvelun käyttäjämäärä jäi odotettua pienemmäksi. Palvelua käytti kokeilukuukausien aikana 430 eri käyttäjää, jotka tekivät

48 reittihakua pysäköintipaikalle. Palvelua markkinoitiin Turussa – muiden pysäköintikokeilujen rinnalla – lehdistötiedotteilla, uutiskirjeillä, nettisivuilla ja sosiaalisen median päivityksillä. Etsiparkki.fi-kokeilu sai lisäksi näkyvyyttä kaupungin Facebook-tilillä esitetyn mainosvideon myötä, joka toi selvän piikin kävijämääriin. Palvelun leviäminen olisi kuitenkin vaatinut vielä voimakkaampaa markkinointia varsinkin ParkkiHUB-datan lisäämisen jälkeen.

Käyttäjäpalautteen mukaan ratkaisu herätti autoilijoissa kiinnostusta, ja osa on todennut palvelun olevan erittäin hyödyllinen. Osa käyttäjistä kiitteli myös sitä, että palvelu toimi älypuhelimessa nettiselaimella ilman erillisen sovelluksen asentamista. Ansaintamallista johtuva mainosten näkyminen palvelussa hieman ihmetytti joitain käyttäjiä, sillä mainokset eivät tuntuneet olevan sidoksissa käyttäjän sijaintiin. Ansaintamallin kannalta yritysten kohtalainen kiinnostus palvelussa mainostamiseen (joskin ilmaiseksi) on kuitenkin hyvä asia, sillä loppukäyttäjillä ei havaittu valmiutta palvelusta maksamiseen. Ansaintamalli voisi jatkossa perustua myös esimerkiksi kaupungin saamaan lisäarvoon, sillä kaupungilla on pysäköintioperaattoreiden lisäksi intressit pysäköinninohjaukseen.

Etsiparkki.fi kaltaisten palveluiden vaikuttavuuden kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää, että kaupungin tuottama ja yrityksen hyödyntämä data olisi laadukasta ja luvattuun aikaan hyödynnettävissä. Yritys toivoi myös kaupungilta nykyistäkin enemmän markkinointia uusista palveluista, jotta ihmiset kuulisivat niistä ja oppisivat hyödyntämään niitä. Etsiparkki.fi-palvelu on laajentumassa toiseen suomalaiseen kaupunkiin ja siihen on tulossa mukaan myös uusia ominaisuuksia, kuten pyöräpysäköinti. Palvelun taustalla oleva alusta taipuu myös muihin paikkatiedon esitystarpeisiin, kunhan kaupunki tai muut potentiaaliset asiakkaat vain tunnistavat tarpeensa ja ovat valmiit maksamaan palvelun tuottamisesta.

**Etsiparkki.fi-palvelusta sai tietoa Turun keskustan alueen vapaista parkkipaikoista. Kuva: Aili Autio / Turun kaupunki.**





## Sujuvaa kadunvarsipysäköintiä Turussa

Brighthouse Intelligence Oy:n kehittämä SmartBox-ratkaisu käytti konenäkötekniikkaan perustuvaa monikamerajärjestelmää, jolla luotiin tilannetieto 40 ruudun pysäköintialueesta. Toukokuusta lokakuuhun 2021 kestäneessä kokeilussa autoilijoita kannustettiin pysäköimään Tuomiokirkon viereiselle pysäköintialueelle sovelluskaupasta ladattavalla Brightpark-sovelluksella, joka ilmoitti pysäköintialueen täyttöasteen automaattisesti jopa kilometrin ennen kohteeseen saapumista. Kokeilun tavoitteena oli vähentää pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvaa liikennettä erityisesti Turun ydinkeskustassa.

Palvelu edellytti sopivan pysäköintialueen tunnistamista ja konenäön vaatimien kameroiden asentamista aluetta ympäröiviin rakennuksiin tai kaupunki-infraan. Yritys oli toteuttanut vastaavan jakeluliikenteen seurantaan liittyvän kokeilun jo pari vuotta aiemmin ja oli hyvin tietoinen kameroiden käyttöön liittyvistä haasteista. Tämän vuoksi yritys toimi proaktiivisesti ja sopi Åbo Akademin säätion kanssa kameroiden asennuksesta ja sähkösaannista vieressä olevan julkisen pysäköintialueen seuranta varten. Kolmessa muussa vuoden 2021 aikana toteutetussa konenäköä hyödyntävässä kokeilussa sähkösaanti ja kameroiden asennus vaativat paljon selvittelyjä, yhteydenottoja ja asennuslupia ja siksi tästä kokeilusta on paljon opittavaa myös tulevia älykaupunkikokeilua ajatellen.

Yrityksen pelkona oli, että vuorovaikutus alueen kiinteistöjen sekä hankkeessa mukana olevien

**Sujuva kadunvarsipysäköinti -kokeilusta tiedotettiin kaupunkilaisia mm. parkkipaikan kohdalle asetetun mainospylonin avulla. Kuva: Aili Autio / Turun kaupunki.**

kaupunkien ja yritysten välillä olisi vähäistä eikä palvelu siksi tavoita käyttäjiä näin lyhyen kokeilun aikana. Kaupunki kuitenkin tuki kaikkia käynnissä olleita kokeiluja lehdistötiedotteilla, uutiskirjeillä, nettisivuilla ja sosiaalisen median päivityksillä. Brighthouse Intelligence ja muutama muun yrityksen kokeilu saivat lisäksi oman kokeilukohteessa näkyneen mainospylonin ja myös lyhyen mainosvideon, jotka saivat erityisen hyvän vastaanoton kaupungin Facebook-tilillä. Lisäksi kesän 2021 ajan hankkeessa työskennellyt harjoittelija tuki kokeiluja mm. kuvaamalla kokeilukohteita ja osallistumalla videoiden toteutukseen niin menestyksekkäästi, että sai töitä Brighthouse Intelligencestä harjoittelujakson päätyttyä.

Käyttäjät latsivat sovelluksen 417 kertaa ja käyttivät palvelua 930 kertaa. Palvelu keräsi sovelluksen kautta yhteensä 14 tähtiluokitusta, jotka kaikki olivat 5/5. Yritys saavutti kokeilulle asettamansa tavoitteet eli he saivat kasvatettua omaa tietotaitoaan, kehitettyä teknistä ratkaisuaan, avattua uusia yhteistyökuvioita muihin yrityksiin ja kaupunkiin sekä niiden kautta lisää näkyvyyttä yritykselle. Jos kokeilu toistettaisiin, yritys osallistuisi itse aktiivisemmin sidosryhmien kartoittamiseen ja palvelun markkinointiin. Turun kaupungille kokeilu toi arvokasta tietoa konenäön mahdollisuuksista sekä älykaupunki-kehityksen vaatimuksista kaupunkiympäristölle. Lisäksi kaupunki oppi yritysten tuottaman datan hallinnasta ja aktiivisen markkinoinnin merkityksestä uuden liikkumispalvelun käyttöönotossa.



# Prosessien arviointi nopeissa kokeiluissa

Kokeilujen toteuttaminen on toisinaan aikaa vievä ja monimutkainen ponnistus. Alkuperäiset suunnitelmat saattavat muuttua lennosta, kun vastaan tulee sellainen hidaste tai este, jonka olemassa oloa ei ole tultu ajatelleeksi, tai kun vaikkapa ensimmäiset käyttökokemukset tuottavat palautetta, jonka mukaan kokeilua on nopeasti muokattava. Mahdollisiin kokeilun aikana tuleviin muutoksiin on hyvä varautua etukäteen niin hyvin kuin mahdollista. Tästä syystä on aiheellista kartoittaa jo kokeilun alkumetreillä kokeilun sisäiseen dynamiikkaan vaikuttavia tekijöitä, jotta sen vahvuuksia voidaan hyödyntää ja mahdollisia heikkouksia säädellä.

Ylipäättään pelkkiä lopputuloksia katsomalla ei voida tehdä päätelmiä toiminnan ja tulosten keskinäisistä yhteyksistä ja vaikutusketjuista. Kokeilujen toteuttamisprosessien arvioiminen onkin olennaisen tärkeää kokeiluista

oppimiselle. Systemaattisen prosessiarvioinnin avulla voidaan tarkastella kokeilun toteuttamisprosesseja ja tuoda esille niiden keskeisimmät piirteet ja niihin vaikuttaneet merkittävimmät tekijät. Näiden tekijöiden kartoittaminen on olennaisen tärkeää, kun arvioidaan kokeilun skaalautumispotentiaalia.



**Systemaattisen prosessiarvioinnin avulla voidaan tarkastella kokeilun toteuttamisprosesseja ja tuoda esille niiden keskeisimmät piirteet ja niihin vaikuttaneet merkittävimmät tekijät.**

## Prosessiarvioinnin tavoitteet nopeissa kokeiluissa

Prosessiarvioinnin tavoitteena on keskittyä tarkastelemaan kokeilujen sisäistä dynamiikkaa ja niiden vuorovaikutusta ulkoisen kontekstin – kuten toimintaympäristön – kanssa. Prosessiarvioinnissa yksinkertaisesti etsitään tekijöitä, joiden avulla kokeilua voitaisiin parantaa. Nämä tekijät voivat liittyä niin kokeilua toteuttavien tahojen toimiin kuin kokeilun toimintaympäristöön. Siinä missä vaikutusten arviointi keskittyy kokeilun vaikutusten todentamiseen mitattavan datan avulla, prosessiarvioinnissa keskiössä ovat kokeilun sidosryhmien kokemukset ja kokeilun konteksti. Huomion pääasiallisena kohteena ovat tällöin kokeilun virallisten aktiviteettien ja tavoiteltujen vaikutusten sijaan epämuodolliset ja joskus odottamattomat tapahtumat kokeilun aikana.

### Prosessiarvioinnissa etsitään selittäviä tekijöitä esimerkiksi kokeilussa tapahtuville:

- muutoksille
- viivästyksille
- epäonnistumisille
- onnistumisille.

### Prosessiarvioinnista on hyötyä myös lyhyissä kokeiluissa, ja sitä voidaan soveltaa seuraavissa kokeilun vaiheissa:

- kokeilua **suunniteltaessa** etenkin riskienhallinnan näkökulmasta joko hankepartnerin, kokeilun toteuttavan yrityksen (mikäli jo tiedossa) tai molempien toimesta
- kokeilujen **ollessa käynnissä** yhteistyössä kokeilua toteuttavan yrityksen ja mahdollisesti kohderyhmän edustajien kanssa
- kokeilun **jälkeen** summaamaan yhteen kokeilun aikana vastaan tulleet kokeilua edistäneet tai estäneet tekijät ja tärkeimmät opit kokeilun toistamista ja skaalausta ajatellen (toteuttajan ja muiden sidosryhmien toimesta).

### Prosessiarviointi kertoo toteuttamisen vaiheesta riippuen:

- mihin kannattaa **varautua**
- mitä kannattaa **hyödyntää**
- mitä kannattaa **muuttaa** (kokeilun ollessa jo käynnissä)
- miten **loputulokseen** päästiin.
- mistä kannattaa **ottaa opiksi**
- mitä **tekisin toisin**, jos kokeilu toistettaisiin.





## Kokeilun onnistumiseen vaikuttavat tekijät

Prosessiarvioinnin tavoitteena on kartoittaa ne tekijät, jotka jollain tavalla vaikuttavat kokeilun tavoitteiden saavuttamiseen.

### Kokeilun merkittävimmät riskit (ennen kokeilun aloittamista)

### Kokeilun tavoitteiden saavuttamista estäneet tekijät

- Prosessin esteet ovat sellaisia tapahtumia tai olosuhteita, jotka ovat jollain tavalla häirinneet kokeilun toteutusprosessia ja hidastaneet tai estäneet tavoitteiden saavuttamista.

### Kokeilun tavoitteiden saavuttamista edistäneet tekijät

- Prosessin ajurit ovat esimerkiksi tapahtumia ja olosuhteita jotka jollain tavalla edesauttavat, jouduttavat tai helpottavat kokeilun tavoitteiden saavuttamista.

### Korjaavat toimet / edesauttavien tekijöiden hyödyntäminen

- Miten esteiden yli päästiin?
- Miten edistäneitä tekijöitä hyödynnettiin?

## Ajureiden ja esteiden pääkategoriat

- poliittiset /strategiset seikat
- lainsäädäntö, hallinnolliset rakenteet ja toimintamallit
- kulttuuriset tekijät
- osallistaminen ja viestintä
- kytkeytyminen strategioiden mukaiseen perustoimintaan
- suunnittelu
- organisaatioon ja organisointiin liittyvät seikat
- taloudelliset seikat
- teknologiset seikat
- kaupunkitilaa koskevat tekijät
- kontekstuaaliset tekijät
- ns. Force majeure -tekijät, kuten koronapandemian vaikutukset.



## Prosessiarvioinnin toteuttamisen työkaluja

Prosessiarvioinnissa olennaista on kokeilun sidosryhmien kuuleminen ja tässä arviointiprosessissa kerätyn tiedon analysointi ja tiedon tulkinta kokeilun kontekstissa sekä tästä kaikesta oppiminen. Käytävissä olevista resursseista riippuen prosessiarvioinnin voi toteuttaa joko haastattelujen, sidosryhmäkyselyjen tai työpajojen avulla. Prosessiarviointia voidaan toteuttaa niin kokeilun alussa, sen ollessa käynnissä kuin sen loputtua.

### Haastattelut

Yksinkertaisimmillaan kokeilun esteitä, ajureita ja riskejä voidaan kartoittaa kokeilun toteuttajaryhtymän edustajien haastattelulla, esimerkiksi ensimmäisten kokeilun sisällön käytännön asioiden osalta käytävien palaverien yhteydessä. Toisinaan on hyödyllistä haastatella myös muita sidosryhmien edustajia, kuten kokeilun tilantarjoajia. Haastattelussa tuodaan esille esteiden ja ajureiden kartoittamisen merkitys kokeilun skaalautuvuuden arvioimiselle, ja tehdään niistä alustava kartoitus. Haastattelun perusteella kartoitettuja esteitä ja ajureita voidaan sen jälkeen täydentää kokeilun kuluessa käytävissä palaverissa ja/tai kokeilun jälkeen palautetilaisuudessa.

### Kysely kokeilun sidosryhmille

Esteitä ja ajureita on käytännöllistä kartoittaa nettipohjaisella kyselyllä etenkin silloin, kun niihin halutaan näkemyksiä kokeilun kohde-ryhmältä tai esimerkiksi yhteistyötahoilta (jotka eivät ole varsinaisia kokeilun toteuttajia). Toki kyselymuodossa esteitä ja ajureita voi kartoittaa myös kokeilun toteuttajilta haastattelun tai työpajan sijaan. Kyselyssä kannattaa hyödyntää esimerkkeinä ajureiden ja esteiden pääkategorioita seuraavien kysymysten alla. Esteiden ja

ajureiden lisäksi myös riskien kartoittaminen on ajankohtaista ennen kokeilun aloittamista tai sen alkuvaiheessa tehdyissä kyselyissä. Riskien kartoituksessa voi myös hyödyntää esteiden ja ajureiden kartoituksessa käytettyjä kategorioita tai luoda kokeilukohtaisia kategorioita, joissa todennäköisimmin voi esiintyä riskejä.

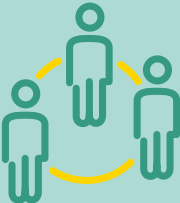

Esimerkkejä kyselyssä esitettävistä, riskejä, esteitä ja ajureita kartoittavista kysymyksistä:

- Mitä riskejä näet kokeilun toteuttamisen onnistumiselle?
- Mitkä ovat näkemyksesi mukaan pääasialliset esteet kokeilun X kehittämiseksi kaupungissa Y?
- Mitkä ovat näkemyksesi mukaan pääasialliset kokeilun X tavoitteita edistävät seikat kaupungissa Y?

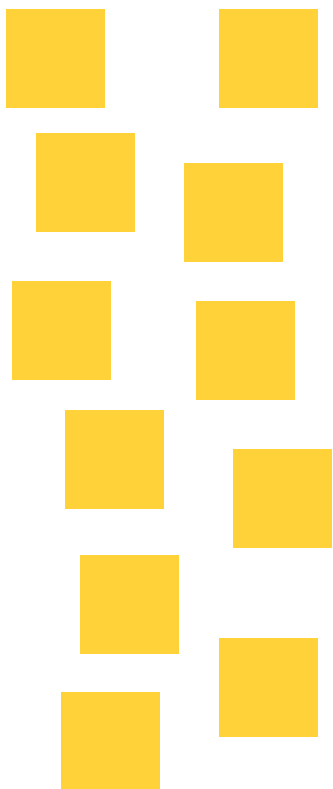
### Learning histories -työpaja

Learning histories -metodin tavoitteena on kaivaa esiin tarinat ja kehityskulut kokeilun numeroiden ja tuotosten takana. Kokeilun suunnittelussa ja toteutuksessa vastaan tulleita esteitä ja ajureita kartoitetaan tällöin työpajassa, johon kutsutaan kokeilun toteuttajan lisäksi myös muita olennaisia sidosryhmiä ja mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi kokeilun kohde-ryhmän edustajia. Työpajan järjestäminen on etenkin pidemmissä kokeiluissa erityisen hyödyllistä kokeilun keskivaiheilla, jolloin sillä on kokeilun toteutusprosessia kehittävä funktio. Kokeilun loppupuolella tai sen päätyttyä järjestettynä työpajalla on kokeilun tuloksia ja tärkeimpiä oppimisen näkökohtia summaava funktio.

Taulukossa on esitetty lyhyt kuvaus Learning histories -työpajaprosessin etenemisestä. Mikäli työpaja toteutetaan etänä, on hyvä käyttää esimerkiksi Jamboardin tai Miron tyyppistä verkkopohjaista alustaa. Tässä tapauksessa pisteytys voidaan tehdä tarrojen sijaan esimerkiksi lisäämällä ruksi tärkeimpänä pitämänsä este-/ajurikategorian lappuun. Seuraavan sivun kuviossa on havainnollistettu työpajaprosessin toteuttamista post-it lapuilla ja tarroilla. Kuvio on mukailtu Learning histories -metodia esittelevästä oppaasta (Dziekan et al. 2013).

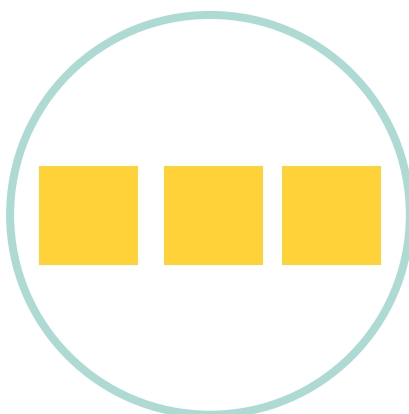
<p><b>Valmistelut</b></p>	<p>Kutsujen lähettäminen, kokeilun aikajanan alustava valmistelu (esim. excel-muodossa), mahdollisten aiemmin kartoitettujen ajureiden ja esteiden koostaminen esitysmuotoon.</p>
<p><b>Työpaja</b></p> 	<p><b>Kokeilun esittely:</b> aikajana, toimijat, laajuus, kohderyhmät jne.  <b>Työpajan esittely:</b> työpajan tavoitteet ja menetelmät, prosessiarvioinnin periaatteiden kuvaus, mahdollisten aiemmin kartoitettujen esteiden/ajureiden läpikäynti.</p> <p><b>Esteiden kartoitus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moderaattori johdattelee keskustelun kokeilua vaikeuttaneisiin esteisiin ja pyytää osallistujia miettimään omasta näkökulmastaan kokeilun toteuttamista tai tavoitteiden saavuttamista estäneitä tekijöitä. Osallistujat kirjaavat huomionsa ylös (1 huomio/lappu).</li> <li>• Moderaattori kerää laput ja ryhmittelee ne kategorioihin (kts. ajureiden ja esteiden pääkategoriat sivulta 25).</li> <li>• Osallistujille jaetaan etukäteen sovittu määrä tarroja ja heitä kehoitetaan pisteyttämään tärkeimpinä pitämänsä kategoriat. Osallistuja voi halutessaan painottaa vaikka vain yhtä kategoriaa eli laittaa kaikki tarrat yhdelle, merkittävimpänä pitämälleen esteelle.</li> <li>• Moderaattori esittelee pisteytyksen tulokset. Samalla keskustellaan siitä, miten kokeilun esteiden yli päästiin ja kirjataan huomiot ylös.</li> </ul> <p><b>Ajureiden kartoitus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moderaattori johdattelee keskustelun kokeilua edesauttaneisiin ajureihin ja pyytää osallistujia miettimään omasta näkökulmastaan kokeilun toteuttamista tai tavoitteiden saavuttamista edistäneitä tekijöitä. Osallistujat kirjaavat huomionsa ylös (1 huomio/lappu).</li> <li>• Moderaattori kerää laput ja ryhmittelee ne kategorioihin (kts. ajureiden ja esteiden pääkategoriat).</li> <li>• Osallistujille jaetaan etukäteen sovittu määrä tarroja ja heitä kehoitetaan pisteyttämään tärkeimpinä pitämänsä kategoriat. Osallistuja voi halutessaan painottaa vaikka vain yhtä kategoriaa eli laittaa kaikki tarrat yhdelle, merkittävimpänä pitämälleen ajurille.</li> <li>• Moderaattori esittelee pisteytyksen tulokset. Samalla keskustellaan siitä, miten kokeilun ajureita hyödynnettiin ja kirjataan huomiot ylös.</li> </ul> <p><b>Keskustelu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lopuksi käydään keskustelua kokeilun toteuttamisen tärkeimmistä opeista kunkin osallistuja kannalta. Moderaattori kirjaa huomiot ylös.</li> <li>• Tässä vaiheessa voidaan myös pohtia skaalautumisen edellytyksiä. Moderaattori kehoittaa aiemman prosessin tulosten perusteella osallistujia nimeämään omasta mielestään merkittävimmät esteet skaalautumiselle ja skaalautumisen tärkeimmät ajurit.</li> </ul>
<p><b>Dokumentaatio</b></p> 	<p>Työpajan järjestäjät tekevät koosteen työpajan tuloksista eli kokeilun toteuttamisen aikana vastaan tulleista merkittävimmistä esteistä ja ajureista ja kokeilun tärkeimmistä opeista. Työpajan järjestäjät välittävät tämän informaation työpajaan osallistuneille henkilöille.</p>

**Esteet/ajurit/toimet  
kirjataan post-it  
-lapuille ja  
kiinnitetään taululle**



**Esteet/ajurit/toimet  
ryhmitellään  
pääkategorioihin ja  
kategoriat nimetään**

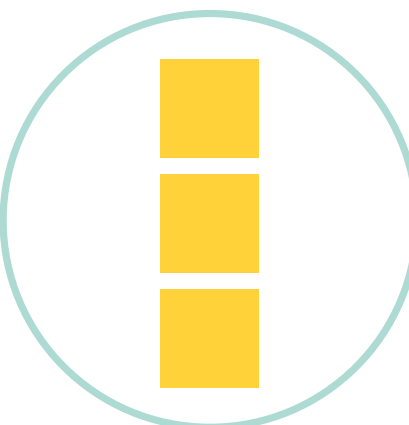
**pääkategoria A**



**pääkategoria B**

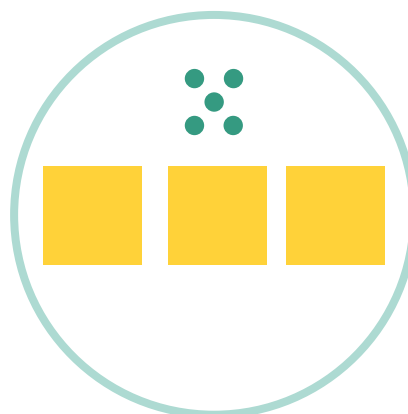


**pääkategoria C**

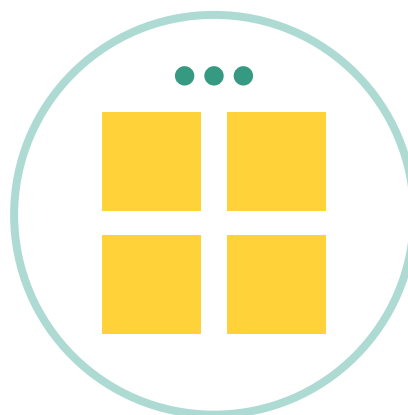


**Osallistujat  
pisteyttävät  
kategoriat  
tarroilla**

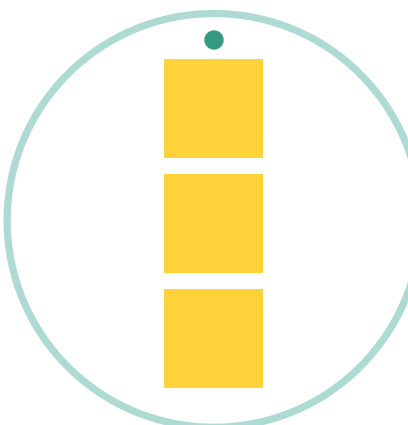
**pääkategoria A**



**pääkategoria B**



**pääkategoria C**



## Case-esimerkkejä prosessiarvioinnista

### Punta Oy – maksullisesta pyöräpysäköinnistä liiketoimintaa

Punta Oy:n toteuttamassa nopeassa kokeilussa pyöräilijöille tarjottiin mahdollisuus pysäköidä pyöränsä lukittavaan konttiin Turun Kupittaalla. Palvelu oli maksullinen, 5e/kk tai 1e /vrk, ja lisäksi tarjolla oli erillismaksusta lisäpalveluita. Kyseessä oli ensimmäinen Turussa toteutettu maksullisen pyöräpysäköinnin kokeilu. Kokeilun aikana ja sen kuluessa olikin tärkeää kartoittaa systemaattisesti kokeilun onnistumisen kannalta olennaisia tekijöitä, jotta pystyttiin analysoimaan palvelun mahdollisen skaalamisen kannalta tärkeitä oppeja. Näitä oppeja arvioitiin niin kokeilun puolesta välissä kuin sen lopussa palveluntarjoajan, tilantarjoajan ja tilaajan välisissä palavereissa. Lisäksi palveluntarjoaja laati lopuraportin kokeilusta.

Kokeilun toteutusaikana havaittiin, että maksullisen pyöräpysäköinnin kannattavuus kytkeytyy vahvasti paitsi käyttäjien saavuttamiseen myös palvelun tekniseen toimivuuteen niin itse pysäköintitilan kuin palvelun varaamiseen ja oven avaamiseen käytettävän sovelluksen osalta. Palvelun laajenemista ja täten myös liiketoiminnallista kannattavuutta voivat näin ollen sekä esittää että edistää viestinnälliset ja tekniset tekijät. Pysäköintitilan tulee olla turvallinen ja sen käytön teknisesti helppoa. Vaikka kokeilu saavutti kohtuullisen määrän käyttäjiä, palautteen keruu käyttäjiltä osoittautui haasteelliseksi kokeilun aikana. Vastaavaa kokeilua suunniteltaessa tätä tuleekin pitää erityisen tarkkaan silmällä ja jo kokeilua suunniteltaessa kartoittaa erilaisia tapoja kerätä palautetta. On esimerkiksi hyvin tärkeää kerätä asiakkailta tietoa maksuhalukkuudesta eli siitä, mitä he olisivat valmiita maksamaan vastaavasta palvelusta, mikäli sellainen olisi tarjolla markkinaehtoisesti.

Kupittaan kokeilu toteutettiin kontissa. Vaikka sen edut kompaktina ratkaisuna esimerkiksi siirrettävyyden ja kaupunkitilan rajallisuuden kannalta osalta ovat ilmeiset, rajaa kontin käyttö

esimerkiksi kuormapyörien käyttäjät asiakkaista pois. Onkin syytä miettiä tarkkaan, millainen tila tarjoaa parhaat mahdollisuudet asiakaskunnan laajentamiseen kohdeympäristössä. Toisaalta kontti voi olla mahdollista sijoittaa keskeiselle paikalle ja tällöin näkyvä sijainti voi myös toimia viestinnällisenä ajurina ja näin kerätä laajemman käyttäjäkunnan.

Kokeilu oli toteuttajan näkökulmasta kokonaisuudessaan onnistunut ja kokeilun myötä Punta Oy on saanut yhteydenottoja muilta ratkaisusta kiinnostuneilta tahoilta. Vaikka koronapandemian aiheuttama ihmisten normaalia vähäisempi liikkuminen Kupittaan alueella todennäköisesti vähensi potentiaalisten asiakkaiden määrää, jatkokehittämisen osalta kokeilu tarjosi hyvän referenssin sekä mahdollisuudet skaalata ratkaisua laajemminkin.



**Kontti on kompakti ratkaisu turvalliseen pyöräpysäköintiin, mutta esimerkiksi kuormapyörä ei parkkiin mahdu. Kuva: Martti Komulainen, Turun AMK.**



Turun keskustan Hansakorttelissa toteutettiin pyöräpysäköintikokeilu tunnisteteknologian avulla.

Kuva: Noora Salmela, Turun AMK.

## Pyöräpysäköintikokeilu Turun Hansakorttelissa: lisäpalveluita ja seurantaa

Turun keskustan kauppakeskus Hansakorttelissa toteutettiin lisäpalveluita tarjoava pyöräpysäköinnin kokeilu syystalvella 2021. Kokeilun toteutti CoReorient Oy. Kokeilu toteutettiin sisätilassa, johon kuljetaan samaa kaistaa parkkihalliin kulkevien autojen kanssa. Palveluun kuului paikka runkolukittavasta pyörätelineestä, oikeus käyttää lisäpalveluita (omatoinen huolto, pyörän pesu ja säilytyslokerikko) sekä seurantaominaisuus. Tunnistetarra seuranta varten piti hakea Hansakorttelista. Palvelu oli lopulta ilmainen.

Kokeilun aikana ja sen jälkeen kartoitettiin tarkkaan onnistumiseen vaikuttaneita tekijöitä ja eteen tulleita haasteita. Pyöräpysäköintikokeiluissa yleensä ja myös tässä nimenomaisessa kokeilussa kokeilun ajankohdalla ja sijainnilla on suuri merkitys onnistumisen kannalta. Kokeilu jouduttiin aikataullisista syistä toteuttamaan suunniteltu lyhyempänä ja epäotolliseen pyöräilyaikaan. Kokeilun sijainti olisi voinut olla helpommin saatettava, mutta tilaratkaisun hyviä puolia olivat lämmitetty sisätila ja pyörän pesumahdollisuus. Etenkin kokeiluajankohta syystalvella ja sen lyhyt kesto vaikuttivat siihen, ettei kokeiluun saatu paljoa käyttäjiä. Rekisteröityneiden käyttäjien

lisäksi kokeilulla kuitenkin oli ns. epävirallisia käyttäjiä, sillä pyöriä oli parkkeerattu telineisiin ilman käyttäjän rekisteröitymistä. Tämä oli kokeilussa mahdollista, sillä telineitä ei ollut lukittu erikseen rekisteröityneitä käyttäjiä varten. Epävirallista käyttöä olisi todennäköisesti voinut välttää telineiden käytön aktiivisemmalla seurannalla tai selkeämmällä viestinnällä.

Myös viestinnän suuntaamisen ja muotoilun merkitys korostui kokeilun aikana. Viestintää tehtiin eri kanavissa useampaan kertaan, ja lopulta sitä kohdennettiin Hansakorttelin työntekijöille. Kokeilu sai paljon näkyvyyttä sosiaalisessa mediassa muun muassa Turun kaupungin toteuttaman videon ansiosta. Moni kävi palvelun sivuilla, mutta harva kuitenkaan alkoi käyttämään palvelua. Tästä opittiin, että viestintää olisi voinut yksinkertaistaa, sillä uusi palvelu seurantalaitteineen ja monivaiheinen ohjeistus saattoi tuntua hankalalta.

Uuden teknologian testaaminen ja siitä saatu käyttäjäkokemus oli kokeilussa olennaista. Kokeilussa havaittiin, että seurantatekniikan häilytyksen aikataulukriteerit ovat tiukkoja ja teknologia on herkkä häiriöille. Teknologian jatkokehitys jatkuu vielä kokeilun jälkeenkin. Palvelun idea seurantalaitteineen on kokeilun perusteella potentiaalinen, ja tuo kunnolla toimiessaan turvaa pyöräpysäköinnille. Kokeilussa yhteistyö kokeilun toteuttajan, organisoijan, palvelun käyttäjien ja tilantarjoajan kesken onnistui hyvin.



Oulun Kontinkankaalla opastettiin alueelle tulijoita mobiilisovelluksen avulla. Kuva: Sami Puuperä, Oulun kaupunki.

## Oulun Kontinkankaan Wayfinding-palvelulla tehokkaampaa reititystä

Oulussa nopeita kokeiluja toteutettiin Kontinkankaan alueella, joka sijaitsee n. 2 km päässä Oulun keskustasta. Alueella on paljon sosiaali- ja terveystalouksia, joiden myötä alueella liikkuu paljon satunnaisia päiväkävijöitä työntekijöiden ja opiskelijoiden lisäksi. Alueen kokeilujen teemoina oli älykäs pysäköinti ja last mile- eli viimeisen kilometrin ratkaisut. Citynomadi Oy toteutti alueen sisäisen Wayfinding-palvelun, joka opastaa alueelle tulijat mobiililaitteen avulla joukkoliikenteen pysäkeiltä ja alueen pääpysäköintialueilta suoraan halutun kohteen ovelle saakka.

Kokeilua varten kartoitettiin alueen pysäkit, autoilun ja pyöräilyn pysäköintilaitokset ja -alueet sekä n. 30 tärkeintä käyntikohtetta ja ne siirrettiin Citynomadin verkkoalustalle. Kohteille luotiin palvelussa reititys. Tavoitteena oli ohjata asiakkaita suoraan pysäköintilaitoksiin ja käyttämään vähähiilisiä liikkumismuotoja.

Kokeilun aikana analysoitiin palvelun onnistumiseen vaikuttavia tekijöitä. Etenkin muuttuvat olosuhteet toivat haasteita kokeiluun. Teknisesti kokeilun järjestäminen oli suoraviivaista, sillä yrityksellä oli jo olemassa alusta palvelun toteuttamiseksi. Kokeilua varten tarvittiin rajattu alue, kohteet ja käyttäjät. Alueella on kuitenkin

käynnissä mittavia rakennustöitä OYS 2030 -ohjelman myötä, ja alueen tunnistettiin etukäteen olevan muutostilassa. Tämä hankaloitti osin kokeilun kohteiden määrittämistä, sillä Oulun yliopistollinen sairaala on alueen pääkäyntikohta ja myös sen opastusjärjestelmää ollaan paraikaa uudistamassa. Reitit saattavat muuttua nopeasti katutöistä riippuen. Alueella on myös mittava määrä eri toimijoita, joten kaikkia sidosryhmiä ei ollut mielekästä kontaktoida kokeilun aikana. Myös yllättävä kiinteistökauppa muutti alueen pysäköintiolosuhteita kesken kokeilun kilpailutuksen, kun merkittävän pysäköintialueen hallinta siirtyi eri toimijalle.

Haastavaa tämän tyyppisessä nopeassa kokeilussa on myös kokeilun käyttäjien rekrytoiminen. Kävijöillä on usein sote-palveluihin varattu aika. Heidän saavuttamisensa edellyttäisi opastuspalveluiden käyttöön ohjaavien tietojen lisäämistä palveluntarjoajien viestintäkanaviin ajanvarauksen yhteydessä. Yleisen uutisvirran kautta heitä on vaikea tavoittaa. Tässä tapauksessa voitiin hyödyntää myös BusinessOulun patiolla.fi-alustaa, joka kokoaa yhteen palvelujen ja tuotteiden kehittäjiä. Alustan jäsenet testasivat palvelua ja antoivat kehittävästä palautetta. Markkinointi ja viestintä vastaavissa kokeiluissa tulisi aloittaa mahdollisimman pian, mikä on usein hankalaa, koska aikataulut ja kokeilun yksityiskohdat eivät välttämättä ole vielä selvillä.

## PiggyBaggy – Kimppakyydin ja ilmaisen pysäköintipaikan yhdistäminen

CoReorient Oy:n toteuttamassa kokeilussa Pirkanmaan sairaanhoitopiirin (PSHP) työntekijöille tarjottiin mahdollisuutta hyödyntää työmatkoillaan kimppakyytijärjestelmää, jonka kannustimena toimi kimppakyydin tarjoajalle ilmainen pysäköinti työpäivän ajaksi. Palvelu perustui PiggyBaggy-sovellukseen, josta tässä kokeilussa tehtiin rajapinta IGL Technologies Oy:n eParking-järjestelmään, millä mahdollistettiin ilmainen pysäköinti. Tavoitteena oli todentaa ratkaisun tekninen toimivuus, käytön sujuvuus ja tuoda lisäarvoa sekä työnantajalle että palvelun käyttäjälle. Vastaavaa kimppakyyti- ja pysäköintijärjestelmän integrointia ei juuri ole tiedossa. Toimivalla kimppakyytijärjestelmällä on mahdollista vähentää henkilöautoilua.

Kokeilu toteutettiin vaiheittain: tuotekehitys, viestintä ja pilotointi. Kehitystyössä sekä PiggyBaggy-palveluun että eParking-sovellukseen tehtiin tarvittavia muutoksia. Käyttöohjeet ja viestintämateriaali valmisteltiin ja jaettiin yhteistyössä palveluntuottajien ja PSHP:n kesken. Palvelua kehitettiin myös pilotin aikana esiin tulleiden tarpeiden ja käyttökokemusten pohjalta. Samoin pilotointiaikaa päätettiin kokeilun aikana pidentää, jotta saataisiin riittävä määrä rekisteröityneitä käyttäjiä mukaan. Palveluun rekisteröityneille lähetettiin kokeilun päättyessä kysely, riippumatta siitä olivatko varsinaisesti käyttäneet palvelua vai ainoastaan rekisteröityneet siihen.

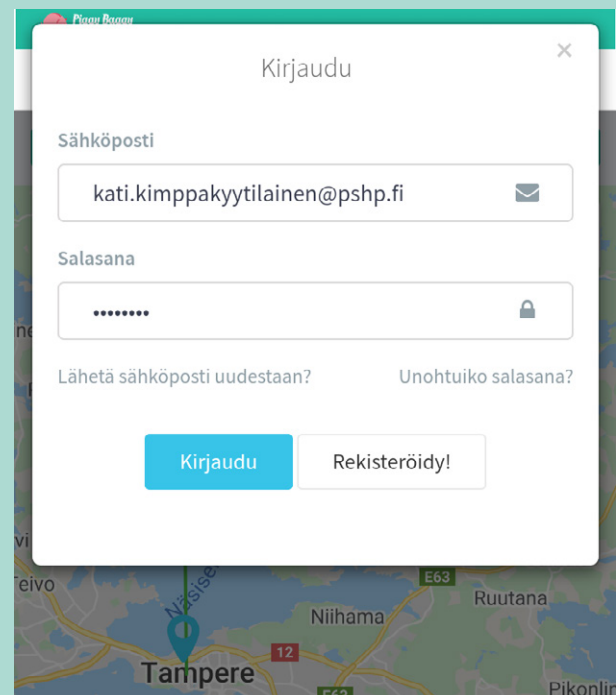
Kokeilun käyttäjämäärät jäivät melko pieniksi (30–40 käyttäjää), vilkastuen kuitenkin loppua kohden. Kimppakyytipalvelu ja liikkumistotumusten muuttaminen vaatii tapahtuakseen aikaa, jota tässä kokeilussa ei ollut riittävästi. Myös koronan aiheuttamilla rajoituksilla oli vaikutusta kimppakyydin houkuttelevuuteen. Tyypillistä on myös, että kimppakyytirinkien löydyttyä osallistujat siirtyvät pitämään yhteyttä omatoimisesti keskenään, eivätkä välttämättä tarvitse siihen erillistä järjestelmää. Kyselyn

mukaan tyypillisimpiä syitä kimppakyydin käyttöön olivat ympäristövaikutukset, taloudellinen hyöty ja toisten auttaminen.

Vähäisten käyttömäärien vuoksi kokeilun vaikutukset eivät olleet merkittäviä. Kimppakyydit ovat kuitenkin skaalautuvia: noin puolet tekisi kimppakyytejä ilman kannustintakin ja käyttäjämäärien kasvaessa yhä useampi voi löytää itselleen sopivan kimppakyydin. Kokeilun perusteella palveluntuottajat ovat tunnistaneeet järjestelmistä tarvittavia kehityskohteita jatkotyöstöä varten.



**Kyselyn mukaan tyypillisimpiä syitä kimppakyydin käyttöön olivat ympäristövaikutukset, taloudellinen hyöty ja toisten auttaminen.**



**Kimppakyydin ja ilmaisen pysäköintipaikan yhdistävässä PiggyBaggy-kokeilussa havaittiin, että ihmisillä on kiinnostusta kimppakyytejä kohtaan.**



## Cyclope Tram - turvalliset ylikulkupaikat raitiotien varrelle

InnoTrafik Oy toteutti yhteistyössä Tampereen Raitiotie Oy:n kanssa Kaupin alueella kokeilun, jossa kerättiin käytännön kokemuksia Cyclope Tram -turvajärjestelmän soveltuvuudesta aitoon raitiotieliikennenympäristöön. Raitiovaunuliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta suunniteltaessa autoilijoiden varoittaminen on huomioitu hyvin. Sen sijaan kevyen liikenteen turvallisuutta raitiotien ylityskohdissa voidaan parantaa lähestyvistä raitiovaunusta varoitavilla laitteilla. Liikennevalo-ohjauksen lisäksi tarvetta on myös kevyemmille ja edullisemmille ratkaisuille. Erityistä huomiota tarvitaan paikoissa, joissa raitiotien ylitys tapahtuu kohdassa, jossa ei ole suojatietä. Kevyttä liikennettä lähestyvistä raitiovaunusta vilkkuvilla valoilla varoitava akkutoiminen Cyclope Tram -huomiokapseli kiinnitetään liikennemerkitolppaan. Raitiovaunusta varoittavan vilkutuksen ja äänimerkin käynnistää raitiovaunussa oleva Cyclope Tram -lähetin, joka kommunikoi huomiokapselin sisällä olevan radion kanssa. Vilkutuksen käynnistyminen voidaan määrittää halutulle etäisyydelle, esimerkiksi kun raitiovaunu on 50 metrin päässä ylityskohdasta.

Kokeilu toteutettiin raitiovaunuliikenteen testijakson aikana kesä-heinäkuussa 2021, ennen varsinaisen liikenteen alkamista elokuussa. Lähetinlaitteet asennettiin raitiovaunuihin, ja huomiokapselit sekä älyliikennemerkit kolmeen eri kevyen liikenteen ylityspaikkaan raitiotiereitin varrelle Kaupin alueella. Laitteet keräsivät tietoa, joka tallennettiin InnoTrafik Oy:n palvelimille, ja oli käytettävissä tulosten havainnointiin ja analysointiin. Käyttäjäkokeimuksia kerättiin testijakson aikana toteutetuissa katselmuksissa sekä niiden yhteydessä tehdyissä käyttäjäkyselyissä. Kysely tehtiin kevyen liikenteen liikkujien lisäksi myös raitiovaunujen kuljettajille. Sähköisen kyselylomakkeen lisäksi tehtiin "oven-suukyselyjä" paikan päällä testikohteissa.

Palautekyselyyn vastasi 230 henkilöä. Kyselyn tavoitteena oli selvittää järjestelmän toimivuutta



**Kokeilussa lisättiin kevyen liikenteen turvallisuutta raitiotien ylityskohdassa vilkkuvilla valoilla ja äänimerkillä varustetulla Cyclope Tram -huomiokapselilla. Kuva: Petri Huhtinen**

ja huomioitavuutta, vaikutusta liikkumiseen ja turvallisuuteen sekä sovelluksen kehittämiseen liittyviä ominaisuuksia. Vain noin neljäsosa vastaajista oli huomannut varoitusvilkutuksen ja alle puolet äänimerkin, joten järjestelmän havaittavuudessa olisi parantamisen varaa. Lähes kaikki vastaajat pitivät järjestelmää kuitenkin hyödyllisenä ja mahdollisesti tarpeellisenä myös muualla raitiotien varrella kuin pilottikohteissa. Raitiovaunun oma ääni on hiljainen, ja etenkin näkö- ja kuulovammaisille haasteellinen havaita. Järjestelmän ääni- ja värinäsignaalit ovat tässä apuna. Raitiovaunujen kuljettajat toivoivat järjestelmää myös keskustan pääkadulle, jossa liikenne on vilkkainta.

Kokeilun kautta InnoTrafik on voinut kehittää tuotteitaan, testata niitä reaali maailmassa, ja päässyt neuvottelemaan Tampereen Raitiotien kanssa mahdollisista pysyvämmistä ratkaisuista. Samoin keskusteluja on käynnissä Helsingin kaupungin ja pääkaupunkiseudun joukkoliikennetoimijoiden kanssa. Raitiotieliikenteen alettua Tampereella jokainen pienikin onnettomuus on uutinen ja vaikuttaa yleiseen mielikuvaan joukkoliikenteestä.





# Monipuolisesta arvioinnista skaalautuvuuden edellytyksiä

Kokeilujen tärkein tulos on ymmärrys siitä, toimiiko kehitetty ratkaisu käytännössä. Vastaako se käyttäjien tarpeisiin? Toimiiko se teknisesti toivotulla tavalla niissä olosuhteissa, joihin se on tarkoitettu? Onko tekninen toteutus käyttäjystävällinen? Ovatko ratkaisun kustannukset sopivalla tasolla? Mitä edellytyksiä ratkaisun käyttöön liittyy joko toteuttavan tahon tai käyttäjän näkökulmasta? Entä mitä rajoituksia siihen liittyy? Miten kokeilua tulisi jatkokehittää, jotta sen skaalaus olisi mahdollisimman tehokasta? Entä mitä esteitä tai ajureita ratkaisun skaalautumiseen liittyy?

Kokeiluissa on kyse varhaisen vaiheen kehityskonsepteista. Näin ollen niissä on tarkoituskin kaivaa esiin ne asiat, jotka eivät toimi tai joita ei syystä tai toisesta kannata kehittää eteenpäin ja lopulta skaalata laajemmin. Yhtä lailla skaalauksessa on olennaista tunnistaa kokeiltavan palvelun tai teknologian kehittämisen kannalta toimivat asiat ja tärkeimmät kehittämissuunnat. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni nopeissa kokeiluissa kehitetty ratkaisu otetaan käyttöön laajemmin eli skaalataan.

## Skaalautumisesta vaikuttavuuteen

Vaikuttavuudessa on pitkälti kyse siitä, mitä pidetään arvokkaana ja millä keinoilla se voidaan tavoittaa. Kokeiluilla tulisi aina tavoitella laajempaa vaikuttavuutta eli kokeilujen pitäisi parhaimmillaan lopulta johtaa yhteiskunnallisiin ja/tai taloudellisiin hyötyihin. Vaikuttavuuden aikaansaaminen edellyttää onnistuneiden kokeilujen toisintamista ja skaalaamista laajemmalle kohdeyleisölle tai -alueille kokeilun aikaisesta, tarkasti rajatusta kontekstista. On hyvä muistaa, että kokeilu voi olla pienessä mittakaavassa toimiva ja tuloksellinen, mutta jos se ei leviä, ei myöskään sen vaikuttavuutta voi osoittaa toteen.

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus syntyy vasta pitkän ajan kuluessa, joskus hyvin monimutkaisenkin kehitysprosessin tuloksena. Muutoksen aikaansaamiseksi käytettyjä panoksia ja syntyneitä tuotoksia on tarpeen arvioida syvällisesti

tästä huolimatta. Kokeilujen arvioinnin käytönten tuleekin tukea skaalautumisen edellytyksiä mahdollisimman tehokkaasti. Jo kokeilun suunnitteluvaiheessa on mahdollista arvioida kokeilun jatkumahdollisuuksia ja niihin vaikuttavia tekijöitä etenkin edellisessä luvussa esiteltyjen prosessiarvioinnin työkalujen avulla.

Niin kauan kuin ei voida systemaattisesti osoittaa nopeista kokeiluista koituvia hyötyjä todennettujen vaikutusten kautta, ei niiden monistamista tai laajentamista voida perustella uskottavasti. Yllä esitettyihin kysymyksiin vastaminen auttaa jo pitkälle kokeilun vaikuttavuuden aikaansaatamisessa. Vaikka kehitystoiminnasta, johon kokeilutkin lukeutuvat, ei ole välttämättä synny välitöntä taloudellista tai yhteiskunnallista vaikuttavuutta, voi kokeilussa kerätyllä uudella tiedolla, osaamisen kartuttamisella ja syntyneillä yhteistyöverkostoilla edesauttaa skaalautumista ja täten myös pidemmän aikavälin vaikuttavuuden luomista.

### SKAALAUS

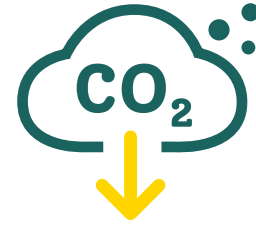
Skaalaamisella tarkoitetaan kokeiluissa kehitettyjen ratkaisujen käyttöönottoa laajemmin: uudella alueella, toisessa kontekstissa tai uusien kohderyhmien parissa. Skaalautuvat ratkaisut tuovat toteuttavan yrityksen näkökulmasta sekä kannattavuutta että kasvua.

### VAIKUTTAVUUS

Vaikuttavuus kuvaa sitä, miten toteutetuilla ratkaisuilla saadaan aikaan pysyviä muutoksia tavoitellussa asiantilassa. Vaikuttavuudella tavoitellaan hyödynsaajien etua ja yhteiskunnallista hyötyä. Vaikuttavuutta syntyy, kun uusia ratkaisuja tai toimintamalleja skaalataan laajamittaisesti ja saadaan aikaan laajoja toimintatapojen ja yhteiskuntatason muutoksia.

### Skaalaajan check-list

- Varmista, että kokeilun aikana kerätään skaalaamisen arvioinnin kannalta olennaista tietoa.
- Huomioi, että rajatussa ympäristössä testattu, onnistunut ratkaisu ei välttämättä suoraan johda onnistumiseen laajemmassa toimintaympäristössä.
- Huomioi, että eri kohderyhmiin skaalattuna ratkaisu voi vaatia muokkausta.
- Kirjaa tarkkaan ylös nopean kokeilun yhteydessä havaitut sudenkuopat ja ennakoivat niitä skaalaamaan ryhtyessä.
- Huolehdi siitä, että arviointiprosessi rakennetaan sisään myös skaalattavaan ratkaisuun.
- Ole maltillinen! Liian varhaisessa vaiheessa ei välttämättä kannata skaalata.



## Case-esimerkkejä skaalautumisesta

### Citynomadi Oy:n opastuspalvelu metroasemalle, bussiterminaaliin ja kauppakeskukseen

Yksi Espoon tärkeimmistä joukkoliikenteen solmukohdista sijaitsee Tapiolassa, jonka vuonna 2017 valmistuneen metroaseman yhteyteen on rakennettu bussiterminaali. Molempiin kuljetaan kauppakeskus AINOAn kautta, eikä reitti välttämättä aina ole uusille käyttäjille itsestään selvä. Citynomadi Oy kokeili Espoon kaupungin kanssa Way Finder -palvelua, jonka tarkoitus oli helpottaa viimeisen kilometrin matkaa joukkoliikenteestä lopulliseen määränpäähän.

Citynomadi Oy:n mukaan Way Finder -palvelu soveltuu juuri tällaisissa sisätiloissa perille löytämiseen, kun pelkästä katuosoitteesta on vaikea päätellä tarkkaa sijaintia. Palvelu antaa selvät ja vaihteelliset ohjeet reitin etenemiseen, ja sitä voi käyttää joko puhelimen sovelluksessa tai Citynomadin verkkosivuilla. Käyttäjälle palvelu oli maksuton.

Palvelu on teknisesti mahdollista kytkeä esimerkiksi joukkoliikenteen pysäkkeihin, busseihin, kaupunkipyöräasemiin tai toimitilojen näyttöihin, joten se skaalautuu hyvin. Kattava ja jatkuva tieto joukkoliikenteen käytöstä ja koko matkaketjusta lisää ihmisten luottamusta joukkoliikenteeseen. Tämä parantaa edellytyksiä autoliikenteen vähentämiseen, mikä edistää Espoon kaupungin tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä.



**Kokeilussa Citynomadi Oy tuotti Tapiolan metroasemalle Way Finder -palvelun, joka antaa vaihteelliset ohjeet sisätiloissa liikkumiseen määränpään löytämisen helpottamiseksi. Kuva: Espoon kaupunki**

### LatausPolku Oy:n paloturvalliset latauskaapit sähköavusteisten pyörien akuille

Sähköavusteiset polkupyörät ovat yleistyneet viime vuosina nopeasti. Ne ovat erittäin hyvä keino pyöräliikenteen lisäämiseen, koska sähköavusteisella pyörällä pystyy ajamaan mukavasti huomattavasti pidempiä matkoja kuin tavallisella pyörällä. Pyörien akut ovat usein irrotettavia, joten niitä voi ladata missä tahansa, mistä saa verkkovirtaa. Koska ne ovat myös melko kalliita, niitä ei kuitenkaan välttämättä haluta jättää lataukseen mihin tahansa.

LatausPolku Oy kokeili Espoon kaupungin kanssa lukollisia kaappeja, joissa on pistorasiat pyörien akkujen lataamista varten. Puhelimen sovelluksella avattavia ja lukittavia kaappeja tuotiin kahteen tärkeään joukkoliikenteen solmukohtaan: Otaniemessä sijaitsevaan A Bloc -kauppakeskukseen, jossa on myös Aalto-yliopiston metroasema, sekä Matinkylässä sijaitsevaan Ison Omenan kauppakeskukseen.

Vaikka akut suojataan tehtailla hyvin, tulipalon riski on olemassa, kun akku vanhenee tai siihen tulee kolhuja. Latauskaappi tunnistaa mahdollisen tulipalon, katkaisee sähkösyötön lämpötilan noustessa liikaa, ja lopulta sammuttaa tulipalon. Kaapin tekniikalle on haettu patenttia.

Latauskaapit voisivat mahdollistaa sähköavusteisten pyörien akkujen lataamisen nykyistä vaivattomammin esimerkiksi taloyhtiöissä tai työpaikoilla. Tällä voitaisiin lisätä pyöräliikenteen houkuttelevuutta kulkutapana, mikä edistäisi myös Espoon kaupungin tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä.



**LatausPolku Oy kokeili Espoossa sähköpyörän akun latauskaappeja, jotka tunnistavat mahdollisen akkupalon. Kuva: Patrik Pesonen**

## Yksityisten pysäköintipaikkojen vertaisvuokraus

Kesäkuussa 2021 Turussa julkaistu Shareway Oy:n nimikkosovellus mahdollisti yksityisten pysäköintipaikkojen vertaisvuokraamisen myös lyhyeksi ajaksi. Sovelluksen avulla niin yksityishenkilöt, taloyhtiöt kuin yritykset pystyivät laittamaan oman parkkipaikkansa vuokralle silloin, kun eivät itse paikkaa käyttäneet. Autoilijat taas näkivät reaaliaikaisesti suoraan sovelluksesta vapaana olevat yksityisten omistamat paikat, joille pysäköidä. Parkkipaikan omistajat ansaittivat jokaisesta toteutuneesta vuokrauksesta 60 % itselleen lopun jäädessä yritykselle. Kokeilun aikana autoilijat saivat pysäköidä muiden vapaina oleville paikoille 1 € tuntihintaan tai 10 € / pv ja 20 € / vko.

Yritys etsi Turun kaupungin ja myös Varsinais-Suomen Kiinteistöliiton avustuksella kiinnostuneita taloyhtiöitä palvelun kokeilemiseen, mutta tulos jäi orastavasta kiinnostuksesta huolimatta laihaksi. Monet toimijat tuntuivat odottavan, että palvelu lähtisi kunnolla liikkeelle tai kasvaisi ennen, kuin uskaltavat ottaa sen käyttöön. Lisäksi jakamistalouteen perustuvat liikkumispalvelut ovat vielä uusia tulokkaita ja herättävät jonkin verran epäluuloja. Shareway on toiminut jo vuoden verran yrityksen kotikaupungissa Jyväskylässä, jossa palvelu on saanut hitaahkon alun jälkeen vakiintuneen käyttäjäkunnan.

Hanke markkinoi palvelua Turussa muiden pysäköintikokeilujen rinnalla lehdistötiedoilla, uutiskirjeillä, nettisivuilla ja sosiaalisen median päivityksillä. Sharewayn kokeilu sai lisäksi näkyvyyttä ydinkeskustassa näkyneen mainospylonin ja kaupungin Facebook-tilillä esitetyn mainosvideon myötä. Lisäksi yritys kustansi itse Föli-busseissa näkyneen mainoskampanjan. Yritys olisi toivonut kaupungin viestinnältä parempaa koordinaointia niin, että kaupungin ja yrityksen viestintätoimet tukisivat toisiaan. Lisäksi todettiin yksittäisten palvelujen jäävät helposti pimentoon, kun kaupunki kampanjoi samalla yli kymmentä auto- ja pyöräpysäköinnin kokeilua.

Sharewayn sovelluksen asensi marraskuun



**Shareway Oy:n sovelluksen avulla yksityishenkilöt, taloyhtiöt ja yritykset pystyivät vuokraamaan parkkipaikkojaan muille silloin, kun eivät tarvitse niitä itse. Kuva: Aili Autio, Turun kaupunki.**

alkuun mennessä 700 Turun alueelle paikantunutta käyttäjää. Lähes kaikki käyttäjät olivat parkkipaikan etsijöitä, kun taas oman paikkansa vuokraaja rekisteröityi palveluun vain 9 henkilöä. Vertailun vuoksi Jyväskylässä oli marraskuussa 100 pysäköintipaikan rekisteröitynyttä vuokraajaa. Turussa palvelun käyttöä jatkossa edistävinä ajureina voidaan pitää maksullisen pysäköinnin hiljattaista laajentumista, Kupittaaan alueen julkisten pysäköintialueiden vähäistä määrää ja joidenkin autoilijoiden haluttomuutta parkkihallien käyttöön.

Palvelun yleistymisen kannalta kiinnostava kohderyhmä saattaisi olla ne kaupunkilaiset, joiden pysäköintipaikka on vuokrattavissa eteenpäin esimerkiksi ilman taloyhtiön hyväksyntää. Taloyhtiön luvan hakeminen ja taloyhtiöiden keskenään erilaiset käytännöt toimivat todennäköisesti esteenä parkkipaikan vuokraajien vähäiselle määrälle. Palautteen pohjalta kehityskohteeksi nousi esiin yritysten ja oppilaitosten pysäköintialueet. Ne tulisi saada kerralla vietyä vuokralle palveluun, kun nyt palvelu perustuu vain yksittäisten paikkojen vuokraamiseen. Yritys on ilmoittanut tullessa Turkuun jäädäkseen eli palvelu on myös hankkeen jälkeen käytettävissä, mutta kaupungilta toivotaan edelleen tukea palvelun tunnetuksi tekemisessä. Tavoitteena on myös laajentua muihin suuriin kaupunkeihin ja jatkossa suunnata myös kansainvälisille markkinoille.



## Lopuksi

Nopeat kokeilut ovat lyhyitä, joskus vain muutamana kuukauden mittaisia testijaksoja jollekin ihan uudelle. Tällöin ei välttämättä tiedetä, mikä on teknisesti paras ratkaisu tai millainen palvelu käyttäjiä eniten miellyttää. Kokeilujen tavoitteena onkin oppia mahdollisimman paljon tuossa lyhyessä ajassa testattavasta palvelusta tai teknologiasta. On myös täysin mahdollista, että kokeilun kohteena oleva palvelu tai tuote ei osoittaudukaan laajemman yleisön tai toimintaympäristön kannalta järkeväksi ratkaisuksi. Kokeiluissa onkin lupa epäonnistua, jättää kesken, hylätä toimimattomaksi osoittautuneet suunnitelmat – se on täysin sallittua. Olennaista on se, että kokeilun onnistumiset ja epäonnistumiset arvioidaan rehellisesti ja systemaattisesti. Vain tällöin ne toimimattomatkin ideat voidaan herättää henkiin ja jatkokehittää uuteen muotoon.

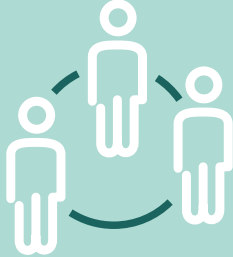
Kokeilutoiminta kytkeytyy aina laajempaan kehittämisen viitekehukseen ja siten sillä tulee olla myös välittömiä vaikutuksia laajempia tavoitteita. Kokeilun välittömien tavoitteiden saavuttamista, niiden vaikutuksia ja kokeilun toteutusprosessia voidaan arvioida tässä julkaisussa esitettyjen työkalujen avulla. Vaikka laajempaa, pidemmän aikavälin vaikuttavuutta on nopeiden kokeilujen puitteissa vaikea todentaa, eikä sitä edes niiltä yleensä odoteta, edesauttavat arvioinnin hyvät käytännöt myös kokeilujen skaalautumista ja täten vaikuttavuuden syntymistä. Kokeilun toteuttava yritys saa arvioinnista tärkeää tietoa kokeilun onnistumiseen vaikuttavista tekijöistä ja sitä kautta indikaatiota liiketoimintapotentiaalinsa kasvattamiselle. Kokeilun mahdollistava taho, kuten kaupunki tai muu toimija, hyötyy arvioinnin tuomasta tiedosta pohtiessaan kyseisen palvelun skaalauspotentiaalia laajemmalle alueelle.

# Kokeilujen toteuttamisen hyviä käytänteitä - oppeja

## Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa -hankkeesta

### Viesti ja markkinoi kokeiluja aktiivisesti

Aktiivinen viestintä kaikkien kokeilun toteutuksessa mukana olevien tahojen kanssa on olennaista (organisoija, palveluntarjoaja, loppukäyttäjät, tilantarjoaja yms.). Yhteyttä on hyvä pitää säännöllisesti myös etukäteen sovittujen alku-, väli- ja loppukeskustelujen lisäksi. Kaikkien kokeilujen toteutuksesta vastaavien tahojen kannattaa panostaa uusien palveluiden markkinointiin, ja se vaatii yllättävän paljon työtä. Kaikilla yrityksillä ei ole viestinnästä vastaavaa henkilöä, jolloin uudet kokeilupalvelut voivat jäädä käyttäjiltä löytämättä.



### Muista loppukäyttäjät ja kerää palautetta

Osa yrityksistä hallitsee hyvin teknologian, mutta palvelujen käytettävyyttä saattaa jäädä vähemmälle huomiolle. Monet yritykset kuitenkin arvostavat palautteen keräämistä käyttäjiltä. Palautteenkeruu kannattaa suunnitella tarkasti ja hyvissä ajoin ennen kokeilujen alkamista. Kerääminen kannattaa tehdä mahdollisimman monessa eri kanavassa, ja sen tulee olla kunnossa heti kokeilujen alusta saakka. Palautteenkeruussa kannattaa hyödyntää kokeilun toteuttajien omaa viestintää, palveluntarjoajan mahdollisesti käyttämää ohjelmistoa, kaupungin palautteenkeruukanavia, kokeilupaikalle vietävää palautevihkoa ym. Palautteen antajille voi myös tarjota kannustimen, esimerkiksi arpoa lahjakortteja heidän kesken. Palautteenkeruun periaatteita kannattaa määritellä jo tarjousdokumenteihin.

### Varaudu työmäärään ja tunne rajasi

Kokeiluissa kannattaa varautua yllättävän isoon työmäärään. Yrityksillä on erilaiset kokeiluvalmiudet, jonka vuoksi osa kokeiluista vaatii paljon fasilitointia tilaajan taholta, kun taas osa yrityksistä on hyvin ennakoivia ja aktiivisia. Tunne rajasi. Kokeilujen fasilitointi ja markkinointi on kovaa työtä, joten keskity korkeintaan muutamaankin kokeiluun kerrallaan. Kokeiluhakuja voi avata useaan otteeseen, jolloin kerrallaan organisoitavana on vähemmän kokeiluja.



### Huolehdi toimivista tilaratkaisuista

Kokeiluissa olennaista on sopivan tilan löytäminen kokeiltavaa palvelua varten. Jos kokeiluille ei jo hanketta suunniteltaessa ole varattu sopivaa tilaa, voi sopivan tilan löytäminen olla työlästä, eikä parasta mahdollista tilaa välttämättä saada käyttöön. Tilaan liittyviin asioihin saattaa myös yllättäen tulla muutoksia ja tarpeellisista tilasopimuksista tulee huolehtia. Kaupungin oma testialue on yksi erittäin hyvä mahdollisuus kokeilujen toteuttamiselle.

### Panosta palvelujen skaalaamiseen

Tue ansaintamallin etsimisessä. Monet yritykset kaipaavat tukea uusien palvelujen tuotteistamisessa, jotta ne voisivat toimia markkinaehtoisesti kokeilujen jälkeen.



### Budjetoi riittävästi

Yhteen kokeiluun varattu budjetti rajoittaa sisältöä melko nopeasti, etenkin nopeissa kokeiluissa, joissa kokeiluihin varataan max. 10 000 euroa. Tämä johtaa esimerkiksi sovellusten osalta usein siihen, että tulokset saadaan paljon kehitysideoita mahdollista jatkoa varten, mutta ei niinkään varsinaista konkretia.



### Rajaa tarjouspyyntö huolellisesti

Tarjouspyynnöissä kokeilu voidaan rajata tarkkaan tai jättää se avoimemmaksi. Yhteen kokeiluhakuun voi esimerkiksi laittaa sekä tarkempia haasteita että mahdollisuus tarjota yrityksen omia ideoita avoimen haasteen kautta. Jos yrityksillä on hankalaa saada aktivoitumaan tarjousten tekemiseen, on hyvä miettiä, onko tarjouspyynnön rajaus ollut oikea, onko se ollut riittävän kiinnostava tai onko siitä saatu viestittyä riittävästi yrityksille.



## Lähteet

Valovirta, V. (2017). 6Aika-strategian vaikuttavuusmalli. [https://6aika.fi/wp-content/uploads/2019/06/6Aika-vaikuttavuusmalli\\_final-logoilla\\_210917.pdf](https://6aika.fi/wp-content/uploads/2019/06/6Aika-vaikuttavuusmalli_final-logoilla_210917.pdf)

Dziekan, K., Riedel, V., Müller, V., Abraham, M., Kettner, S. & Daubitz, S. (2013). Evaluation matters. A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures. Waxmann 2013

Motiva (2020). Kokeilusta skaalaan –pelikirja.

[https://www.motiva.fi/ratkaisut/kokeilutoiminnan\\_pelikirja](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kokeilutoiminnan_pelikirja)

6Aika Citylogistiikan uudet ratkaisut –hanke.

Kustannus-hyötyanalyysin työkalu kehittämishankkeelle. Opas kuntien ja kaupunkien kehittäjille.

<https://6aika.fi/kustannus-hyotyanalyysin-tyokalu-kehittamishankkeelle/>







Vähähiilinen  
liikkuminen  
liikennehubeissa